

# **Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18- bis 34jähriger Verkehrsteilnehmer**

**Berichte der  
Bundesanstalt für Straßenwesen**

**Mensch und Sicherheit Heft M 103**

**bast**

# **Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18- bis 34jähriger Verkehrsteilnehmer**

von

Horst Schulze

**Berichte der  
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 103

**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, Referat Öffentlichkeitsarbeit.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt beim Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft GmbH, Bgm.-Smidt-Str. 74-76, D-27568 Bremerhaven, Telefon (04 71) 9 45 44 - 0, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in Kurzform im Informationsdienst **BASt-Info** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos abgegeben; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Referat Öffentlichkeitsarbeit.

## **Impressum**

**Bericht zum Forschungsprojekt 96433:**  
Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten  
18- bis 34jähriger Verkehrsteilnehmer

**Herausgeber:**  
Bundesanstalt für Straßenwesen  
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach  
Telefon (0 22 04) 43 - 0  
Telefax (0 22 04) 43 - 674

**Redaktion:**  
Referat Öffentlichkeitsarbeit

**Druck und Verlag:**  
Wirtschaftsverlag NW  
Verlag für neue Wissenschaft GmbH  
Postfach 10 11 10, D-27511 Bremerhaven  
Telefon (04 71) 9 45 44 - 0  
Telefax (04 71) 9 45 44 77

ISSN 0943-9315  
ISBN 3-89701-292-8

Bergisch Gladbach, Februar 1999

## Kurzfassung - Abstract

### Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18- bis 34jähriger Verkehrsteilnehmer

Das der vorliegenden Arbeit zugrunde liegende Forschungskonzept soll klären, inwieweit sich Lebens- und Freizeitstile auch aktuell als Prädiktoren des Verkehrsverhaltens junger Erwachsener eignen.

Die Ausweitung der Befragtengruppe auf die 25- bis 34jährigen erfolgte mit dem Ziel der Klärung zweier bislang offener Fragen:

- Hat sich die bislang für die 18- bis 24jährigen festgestellte überhöhte Gefahrenexposition aufgrund der stetig gestiegenen zeitlichen Ausdehnung des Jugendalters und der Zunahme hedonistischer Freizeitorientierungen zwischenzeitlich auch auf Teile der nachfolgenden Altersgruppe der 25- bis 34jährigen ausgedehnt?
- Besteht Bedarf an spezifischen Maßnahmen zur Reduktion des Unfallrisikos 25- bis 34jähriger?

Zur Klärung der prognostischen Relevanz des lebens- und freizeitstilanalytischen Vorgehens innerhalb der Unfall- und Sicherheitsforschung wurde darüber hinaus ein längsschnittlicher Vergleich von Lebens- und Freizeitstilen im Zeitverlauf durchgeführt.

Die für die Altersgruppen 18- bis 24jährige und 25- bis 34jährige getrennt durchgeführten Lebensstilanalysen führten jeweils zu fünf Lebens- und Freizeitstilgruppen. Vergleicht man dieses Ergebnis mit dem der Analyse des Jahres 1989, so ist inzwischen offensichtlich eine Homogenisierung der Stile eingetreten. Drei der 1989 ermittelten sieben Lebens- und Freizeitstilgruppen 18- bis 24jähriger haben sich zwischenzeitlich aufgelöst ("Fan-Typ", "Kontra-Typ", "Sportlicher Typ") bzw. wurden in andere Stilgruppen überführt ("Kicksuchender Typ").

Wie die Ergebnisse der früheren lebensstilanalytischen Studien der Bundesanstalt für Straßenwesen weisen auch die Ergebnisse der vorliegenden Studie für beide Altersgruppen eindeutige Zusammenhänge zwischen Lebensstil, Freizeitstil und ausnahmslos alle verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen bis hin zur Unfallverwicklung nach. Gemessen an verkehrssicherheitsabträglichen Einstellungen und Verhaltensweisen erweisen sich heute 37,5 % der 18- bis 24jährigen und 30,5 % der 25- bis 34jährigen als ein besonderes Risikokollektiv.

Bei beiden Altersgruppen sind das die Stilvarianten "Action-Typ" und "Kicksuchender Typ", deren Verkehrsverhalten durch ein ganzes Bündel negativer verkehrsbezogener Einstellungen und Verhaltensweisen gekennzeichnet ist.

Insgesamt legen die Ergebnisse der Lebens- und Freizeitstilanalysen 25- bis 34jähriger nahe, daß die besonders gefährdete Teilgruppe dieses Alterssegments die gleichen Risikodeterminanten aufweist wie die jüngeren High-Risk-Fahrer, so daß, mit Ausnahme einer Einbeziehung 25- bis 34jähriger in die Zielgruppe der jungen Fahrer, kein Bedarf an speziellen Verkehrssicherheitsmaßnahmen für diese Altersgruppe erkennbar wird. Die festgestellte hohe zeitliche Stabilität von Lebens- und Freizeitstilen sowie die ebenfalls hohe zeitliche Stabilität der mit diesen Stilen verbundenen verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen verweisen dagegen auf die Notwendigkeit möglichst frühzeitiger Verhaltenskorrekturen.

Im Hinblick auf den gestiegenen Anteil risikodisponierter junger Frauen erscheint es sinnvoll, junge Fahrerinnen stärker als bisher in den Mittelpunkt von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit junger Leute zu stellen.

Der Originalbericht enthält als Anhänge den verwendeten Fragebogen, Faktoren- und Reliabilitätsanalysen der Lebensstilvariablen und der Clustercharakteristika, einen Vergleich der Studien 1986 und 1996 hinsichtlich des Führerscheinbesitzes der untersuchten Fahrergruppen und ein Pfadmodell zur Unfallverwicklung. Auf diese Anhänge wurde in der vorliegenden Veröffentlichung verzichtet. Sie liegen in der BAST vor und sind dort einsehbar. Verweise auf die Anhänge wurden daher beibehalten.

### Life-style, leisure patterns and traffic behaviour of 18-34-year-old road users

The research concept which this report is based on aims to clarify to what extent life-style and leisure patterns are currently suited to predict young adults' traffic behaviour.

It was hoped that, by extending the survey group to include 25-34-year-olds, answers could be found to the following two hitherto open questions:

- Has the continual lengthening of the youth phase and the greater orientation toward hedonistic leisure activities led to a greater exposure to danger for sections of the 25-34-year-old age group, such as has been

ascertained in the past for 18-24-year-olds?

- Is there a need for specific measures to reduce the accident risk of 25-34-year-olds?

A cross-sectional comparison of life-style and leisure patterns over time was also carried out to clarify to what extent the procedure for analysing life-style and leisure patterns was relevant for prognosis within the field of accident and safety research.

The life-style analyses, which were carried out separately for 18-24-year-olds and 25-34-year-olds respectively, enabled five life-style and leisure pattern groups to be established in each case. A comparison of this result with that of the 1989 analysis makes it clear that the life-styles and leisure patterns of the two groups had become more homogenous since 1989. Three of the seven life-style and leisure pattern groups recorded in 1989 for 18-24 year olds now no longer exist ("fan type", "non-conformist type", "sporty type") or have been transferred to other style groups ("kick-seeking type").

Similarly to the results of the earlier studies analysing life-style carried out by the Federal Highway Research Institute, the results of the present report show clear links for both age groups between life-style and leisure patterns on the one hand and all traffic-related attitudes and behavioural patterns without exception on the other, including accident involvement. If attitudes and behavioural patterns which are detrimental to traffic safety are used as a reference, 37.5% of 18-24-year-olds and 30.5% of 25-34-year-olds today can be regarded as being high-risk drivers. In the case of both age groups, the members of this collective consisted of those young adults who had been assigned to the "action type" and the "kick-seeking type" style groups and whose traffic behaviour was characterised by a large number of negative traffic-related attitudes and behavioural patterns.

Overall, it can be inferred from the results of the life-style and leisure pattern analyses of 25-34-year-olds that the sub-group in this age group which are particularly endangered display the same risk determinants as the younger high-risk drivers; there is consequently no apparent need for special road safety measures for this age group other than the inclusion of 25-34-year-olds in the "young drivers" target group. The high stability over time of life-style and leisure patterns on the one hand and traffic-related attitudes and behavioural patterns connected with these on the other

indicate, however, that it is necessary for behavioural correction to take place at as early a stage as possible.

In view of the fact that the percentage of young women prone to taking risks has risen it would seem meaningful to direct measures designed to increase the road safety of young persons more towards young women drivers than has hitherto been the case.

The original report contains as appendices the questionnaire used, factor and reliability analyses of life-style variables and cluster characteristics, a comparison of the 1986 and 1996 studies with regard to whether the members of the driver groups investigated were in possession of a driver's licence or not and a path model on accident involvement. The present publication does not include these. They can be consulted at BAST. References to the appendices were therefore retained.

## Inhalt

<b>Teil 1: Begründung des Forschungskonzepts</b>	<b>7</b>		
<b>1 Zielsetzung</b>	<b>7</b>		
<b>2 Stand der Literatur</b>	<b>8</b>		
2.1 Freizeit- und Verkehrsverhalten junger Erwachsener	8		
2.2 Freizeitverhalten im Wandel	8		
2.3 Nächtliche Freizeitunfälle	9		
2.4 Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer und Fahrerinnen	10		
2.5 Soziologische Lebensstilforschung	11		
2.6 Von Jugend- und Subkulturen zu Lebens- und Freizeitstilgruppen	12		
2.7 Definition des hier gewählten verkehrspsychologischen Lebens- und Freizeitstilansatzes	13		
<b>Teil 2: Empirische Analysen</b>	<b>15</b>		
<b>1 Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten junger Erwachsener</b>	<b>15</b>		
1.1 Methodenbeschreibung, Stichprobe	15		
1.2 Ermittlung von Lebens- und Freizeitstilkomponenten und stilbeschreibenden Personenmerkmalen	16		
1.2.1 Lebens- und Freizeitstilkomponenten	16		
1.2.2 Ermittlung stilbeschreibender Personenmerkmale	18		
1.3 Clusteranalysen zur Ermittlung von Freizeitstilgruppen	21		
1.4 Beschreibung der Lebens- und Freizeitstilgruppen der 18- bis 24jährigen Fhrrerscheinbesitzer	21		
1.4.1 „Häuslicher Typ“	22		
1.4.2 „Fashion-Typ“	24		
1.4.3 „Kritischer Typ“	25		
1.4.4 „Action-Typ“	27		
1.4.5 „Kicksuchender Typ“	29		
1.5 Zusammenfassende Betrachtung der Lebens- und Freizeitstile 18- bis 24jähriger	31		
1.5.1 Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18- bis 24jähriger	32		
<b>2 Lebens- und Freizeitstilgruppen 25- bis 34jähriger Fhrrerscheinbesitzer</b>	<b>35</b>		
2.1.1 „Häuslicher Typ“	36		
2.1.2 „Fashion-Typ“	38		
2.1.3 „Kritischer Typ“	40		
2.1.4 „Action-Typ“	42		
2.1.5 „Kicksuchender Typ“	44		
2.2 Zusammenfassende Betrachtung der Lebens- und Freizeitstilgruppen der 25- bis 34jährigen	47		
		2.3	Besonders gefährdete Stilgruppen 25- bis 34jähriger
		2.4	Maßnahmen zur Reduzierung des Unfallrisikos 25- bis 34jähriger
		<b>3</b>	<b>Zur Frage der Stabilität von Lebens- und Freizeitstilen</b>
		3.1	Vergleich der Lebensstilstudien von 1989 und 1996
		3.2	Stilgruppenunterschiede auf der Faktor- bzw. Konstruktebene
		3.2.1	Stilgruppenspezifische Veränderungen im Zeitverlauf
		3.3	Ähnlichkeiten bzw. Unähnlichkeiten der Cluster beider Studien
		3.4	Resümee des Querschnittvergleichs
		<b>4</b>	<b>Pfadmodell der Unfallentwicklung</b>
		<b>5</b>	<b>Zusammenfassung der Ergebnisse und Schlußfolgerungen</b>
		5.1	Schlußfolgerungen
			<b>Literatur</b>
			62



## Teil 1: Begründung des Forschungskonzeptes

### 1 Zielsetzung

Seit den 50er Jahren hat sich die Verkehrssicherheitssituation in der Bundesrepublik kontinuierlich verbessert. Betrug die Rate der pro 10.000 Kraftfahrzeugen bei Straßenverkehrsunfällen tödlich verletzten Verkehrsteilnehmer im Jahre 1955 in den alten Ländern noch 20,3 Personen, so hat sich diese Rate bis zum Jahre 1996 kontinuierlich auf einen Wert von 1,8 reduziert (vgl. Statistisches Bundesamt 1997). Obwohl auch die Verkehrsteilnehmergruppe der jungen Fahranfänger von dieser insgesamt positiven Entwicklung profitiert hat, ist die Unfallverwicklung der 18- bis 24jährigen Pkw-Fahrer und -Fahrerinnen, verglichen mit anderen Altersgruppen, nach wie vor überproportional hoch. Die Ursachen dieser hohen Unfallverwicklung der Einsteiger in den motorisierten Straßenverkehr sind vielfältiger Natur, und die einschlägige Fachliteratur zu diesem Problemkreis benennt eine lange Liste jugendtypischer Risikodeterminanten wie z.B.:

- Mangelnde Reife (HALE & GLENDON, 1987)
- Überschätzung der eigenen Fahrfertigkeiten (MOE, 1987)
- Falsche Einschätzung der Komplexität von Verkehrssituationen (MATHEWS & MORAN, 1986; BROWN & COPEMAN, 1975)
- Mangelnde Fahroutine (HEINRICH, 1990)
- Hohe Risikoakzeptanz (MOE & JENSEN, 1993)
- Unangemessenes Geschwindigkeitsverhalten (FORSYTH, 1992; SCHLAG, ELLINGHAUS, STEINBRECHER, 1986)
- Nichteinhaltung des Sicherheitsabstands (QUIMBY & WATTS, 1981)
- Hohe Gefahrenexposition aufgrund freizeitbedingter Nachtfahrten (WEIßBRODT, 1989; MARTHIENS & SCHULZE, 1989; FORSYTH, 1992; HOPPE & TEKAAT, 1994)
- Gruppendynamische Aspekte des Fahrverhaltens (KRÜGER et al., 1996)
- Mißbrauch des Fahrzeugs zur Befriedigung von Bedürfnissen nach Thrill und Wettstreit (NÄÄTTÄNEN & SUMMULA, 1976, MOE, 1993)
- Risikoerhöhung aufgrund bestimmter Persönlichkeitseigenschaften (JESSOR, 1987, MOE & JENSEN, 1993)
- Biographische Faktoren (LANGE, CHASELON & HENNING, 1993)
- Problematische Lebensstile (BEIRNESS & SIMPSON, 1988; BERG & GREGERSEN,

1993, LASTOVICKA, 1987; SCHULZE, 1990, 1992, 1993, 1996

- Geschlecht (ROTHER, 1987; WOLTRING, 1993,1995).

Im Hinblick auf diese und weitere Faktoren, die das sichere Fahren beeinträchtigen können, wurden signifikante Unterschiede auf der Ebene des Vergleichs von Fahranfängern mit älteren Fahrergruppen ermittelt. Da es sich aber bei jungen Verkehrsteilnehmern nicht um eine in sich geschlossene Gruppe mit relativ homogenen Verhaltensformen, sondern um ein Aggregat differenzierter Gruppen mit eigenen Verhaltensordnungen handelt, erweist sich eine altersspezifische Betrachtung bei der Bewertung der Unfallgefährdung dieser Altersgruppe mit dem Ziel der Ableitung entsprechender Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dieser Verkehrsteilnehmergruppe als zu global.

Näher an das Risiko bestimmter Gruppen führt eine Differenzierung nach Lebens- und Freizeitstilgruppen. Innerhalb der Jugendkultur können Lebens- und Freizeitstilgruppen nach modischen, musikalischen und filmischen Vorlieben, nach Freizeitinteressen, Trink- und Konsumgewohnheiten, nach ihrer Stellung zu Gruppen der Jugend- und Alternativkultur und nach der Art und Weise, wie sie ihre Selbstdarstellung inszenieren, unterschieden werden. Für die Konzeption von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit junger Fahrer und Fahrerinnen hat sich die Einbeziehung von Fragen der Lebens- und Freizeitstilgruppenzugehörigkeit als hilfreich erweisen, weil sich durch die differenzierte Beschreibung von Stilgruppen sowohl nach ihrem spezifischen Sicherheitsrisiko als auch nach soziologischen und psychologischen Kenngrößen Streuungsverluste auf der Maßnahmenebene minimieren lassen.

Die Ergebnisse zweier repräsentativer Studien der Bundesanstalt für Straßenwesen, die zeitversetzt in den alten und neuen Bundesländern durchgeführt wurden, haben deutliche Zusammenhänge zwischen der Zugehörigkeit zu Lebens- und Freizeitstilgruppen und einer Vielzahl verkehrssicherheitsrelevanter Einstellungen und Verhaltensformen junger Verkehrsteilnehmer aufgezeigt (vgl. SCHULZE, 1996). Das der vorliegenden Arbeit zugrunde liegende Forschungskonzept soll klären, inwieweit sich Lebens- und Freizeitstile junger Erwachsener seit 1989 verändert haben und ob sich Lebens- und Freizeitstile auch aktuell als Prädiktoren des Verkehrsverhaltens junger Erwachsener eignen. Gegenüber den früheren Analysen wurde die Stichprobe um die 25- bis 34jährigen erweitert, für die bislang kaum differenzierte Analysen der Unfallgefährdung vorliegen.



Wie bei den 18- bis 24jährigen besteht auch für diese Altersgruppe die Annahme einer stilgruppen-spezifischen Unfallgefährdung. Diese Stichprobenauswertung liefert darüber hinaus die Möglichkeit, die Clusterprofile der 1989 18- bis 24jährigen - also sieben Jahre später - mit denen der heute 25- bis 31jährigen querschnittlich auf Stabilität hin zu untersuchen.

Zunächst wird ein Überblick über den Stand der relevanten Literatur zum Problemkreis „Junge Verkehrsteilnehmer“ vor dem Hintergrund des zwischenzeitlich eingetretenen gesellschaftlichen und sozialen Wandels gegeben. Es folgt eine Diskussion der theoretischen und methodischen Überlegungen, die zur Anwendung des hier gewählten verkehrspsychologischen Lebens- und Freizeitstil-analysenansatzes geführt haben.

Im Anschluß daran werden die Ergebnisse der repräsentativen Studie (n = 3.000) der Überprüfung des Zusammenhangs von Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten getrennt für die Altersgruppe der 18- bis 24jährigen und der 25- bis 34jährigen vorgestellt. Die Frage der prognostischen Relevanz des lebens- und freizeitstilanalytischen Ansatzes wird anhand der Ergebnisse des Querschnittsvergleichs der Cluster der 1989 18- bis 24jährigen mit denen der 1996 25- bis 31jährigen beantwortet. Die Überprüfung der Validität lebens- und freizeitstilkonfundierter verkehrsbezogener Einstellungen und Verhaltensweisen erfolgt anhand der Darstellung der Ergebnisse eines pfadanalytischen Modells der Unfallverwicklung.

Den Abschluß bildet die Diskussion maßnahmen-relevanter Implikationen der vorliegenden Untersuchung. Neben der Definition konkreter Zielgruppen der zukünftigen Verkehrssicherheitsarbeit werden inhaltliche Vorschläge für die Entwicklung differenzieller Interventionsstrategien unterbreitet.

## 2 Stand der Literatur

### 2.1 Freizeit- und Verkehrsverhalten junger Erwachsener

Ein besonders wichtiger Grund für die hohe Unfallverwicklung der Fahranfänger, auf den hier insbesondere eingegangen werden soll, liegt in der engen Verknüpfung ihres Freizeitverhaltens mit dem Mobilitätsverhalten. Das Freizeitverhalten junger Erwachsener definiert einerseits die Bedingungen, unter denen gefahren wird, und spiegelt andererseits aber auch persönlichkeits- und gruppenspezifische Aspekte (Motive, Gesellungsformen etc.)

auf seiten der jungen Fahrer und Beifahrer wider. Aus der Interaktion dieser Persönlichkeits- Gruppen und Freizeitfaktoren ergeben sich typische Risikokonstellationen, die einen großen Einfluß auf die Wahrscheinlichkeit des Auftretens eines Unfalls und dessen Folgen haben können.

### 2.2 Freizeitverhalten im Wandel

Jugendentwicklung und damit auch das Freizeit- und Mobilitätsverhalten junger Erwachsener vollzieht sich immer in einem dynamischen Kontext mit gesellschaftlichen Rahmenbedingungen, die einem zeitlichen Wandel unterliegen. Auf diese deutliche gesellschaftliche und historische Einbettung des Entwicklungsgeschehens wies MANNHEIM (1996) in seinem Modell der „generationellen Einheit“ hin, das eine Erklärung dafür bietet, warum die Angehörigen einer Generation jeweils kollektive Ähnlichkeiten ihrer Einstellungen, Verhaltensweisen, aber auch Sehnsüchte, Hoffnungen und Ängste aufweisen.

Beschreibt man die momentane Generation der jungen Erwachsenen aus der Perspektive MANNHEIMS, so sind folgende spezielle historischen Kontexte dieser generationellen Einheit herauszustellen:

- Verglichen mit vorhergehenden Generationen sind die aktuellen gesellschaftlichen Rahmenbedingungen des Erwachsenwerdens vor allem durch die stetig gestiegenen bildungsbezogenen Anforderungen der Arbeitswelt gekennzeichnet, die zu einer zeitlichen Ausdehnung des Jugendalters geführt haben.
- Das Auto ist zu einem festen Bestandteil des Alltags Jugendlicher und junger Erwachsener geworden, und seine Verfügbarkeit entscheidet im Rahmen des Experimentierens mit jugendkulturellen Stilen, der Entwicklung individueller Konsummuster und der Erprobung von Angeboten des Freizeitmarktes vielfach über den sozialen Status innerhalb der Peergroup.
- Nach den Ergebnissen der neueren Jugendforschung (FERCHHOFF, 1995, JAHNKE & NIEHUES, 1995) macht sich auch in den Bereichen jugendlichen Lebens ein eindeutiger Trend zu einer gesteigerten Konsumhaltung bemerkbar, der sich unabhängig vom sozioökonomischen Status des einzelnen vollzieht.
- Definierten sich frühere Generationen noch primär über ihren beruflichen Status, so erfolgt die Selbstdefinition heutiger Erwachsener in erster Linie über Aktivitäten und Konsummuster, die sich in der Freizeit entfalten. Mehr denn je steht Freizeit heute für selbstinitiierte

symbolische Selbstdarstellung, Action, erregende Abwechslung und Kicks.

- Die permanente Ausdifferenzierung der Gesellschaft hat zu einem ausgeprägten Werte- und Normenpluralismus innerhalb der Jugendkultur geführt. Anders als vorhergehende Generationen, die aus Unzufriedenheit mit ihrer momentanen Lebenssituation eigene Wunschvorstellungen in die begrenzte Anzahl bestehender Subkulturen hineininterpretierten, haben die Jugendlichen der späten 90er Jahre Lebensstile entwickelt, die es ermöglichen, den „normalen Alltag“ offensichtlich problemlos mit dem jugendkulturell ausgestatteten Wochenende zu verbinden. Insbesondere die Wochenendfreizeit fungiert dabei gewissermaßen als eine zweite Realität, die einerseits Freiraum für die selbst gestaltete Kreativität des Individuums bietet und andererseits den partiellen, aber kontinuierlich Ausstieg aus den Zwängen der Nichtfreizeit ermöglicht.

Aufgrund der zeitlichen Ausdehnung des Jugendalters, bei der das Gros der jungen Erwachsenen bis weit in das dritte Lebensjahrzehnt finanziell von ihren Eltern abhängig bleibt (vgl. MANSEL, 1996), und der Zunahme hedonistisch orientierten Freizeitverhaltens ist eine Homogenisierung des Freizeitverhaltens und -erlebens des großen Altersblocks der ca. 20- bis 30jährigen eingetreten. Für die verkehrspsychologische Forschung bedeutet das, daß aktuell entwicklungspsychologische und freizeitspezifische Rahmenbedingungen vorliegen, die analoge Momente der Gefahrenexposition 18- bis 24jähriger auch auf Teile der nachfolgenden Altersgruppe der 25- bis 34jährigen ausweiten könnten.

## 2.3 Nächtliche Freizeitunfälle

In Wiederholung der Analyse von Disco-Unfällen des Jahres 1988/89 (vgl. MARTHIENS & SCHULZE, 1989) wurden alle schweren Unfälle 18- bis 34jähriger analysiert, die sich im Rahmen des nächtlichen Freizeitgeschehens im Zeitraum von September bis November 1995 in der Bundesrepublik ereignet haben (vgl. SCHULZE, 1998).

Während des Erhebungszeitraums wurden insgesamt 359 nächtliche Freizeitunfälle aus den einzelnen Bundesländern gemeldet. An 96% dieser Unfälle (345) waren Pkw-Fahrer beteiligt. Bei diesen Unfällen wurden insgesamt 225 junge Leute getötet und 572 schwer verletzt. In 73% aller Fälle handelte es sich bei diesen Unfällen um sogenannte „Alleinunfälle“, an denen außer den Unfallverursa-

chern keine weiteren Verkehrsteilnehmer beteiligt waren.

Durch Hochrechnung der innerhalb des dreimonatigen Erhebungsintervalls registrierten Anzahl getöteter 18- bis 24jähriger Benutzer von Pkw auf das entsprechende Erhebungsjahr konnte überprüft werden, welche Rolle der Unfallkontext „nächtliche Freizeitmobilität“ im Rahmen der Unfallverwicklung dieser Altersgruppe spielt. Dabei wurde von folgender Schätzung ausgegangen: Während des Erhebungszeitraums wurden insgesamt 113 der 18- bis 24jährigen Benutzer von Pkw im Rahmen nächtlicher Freizeitunfälle tödlich verletzt. Hochgerechnet auf das Jahr entspricht das annäherungsweise einer Größenordnung von 452 Personen. Da die amtliche Unfallstatistik des Jahres 1995 für diese Altersgruppe insgesamt 1.145 getötete Benutzer von Pkw ausweist, ist davon auszugehen, daß etwa 40% aller bei Verkehrsunfällen tödlich verletzten Benutzer von Pkw dieses Jahres im Rahmen nächtlicher Freizeitunfälle verunglückten. 62 der insgesamt 113 im Rahmen nächtlicher Freizeitunfälle tödlich verletzten 18- bis 24jähriger Benutzer von Pkw verunglückten im Zusammenhang mit Disco-Fahrten. Ebenfalls hochgerechnet auf das Jahr entspricht das einem Schätzwert von 248 bei Disco-Fahrten getöteten Benutzern von Pkw innerhalb dieser Altersgruppe. Demnach wäre davon auszugehen, daß im Jahre 1995 etwa jeder fünfte (22%) tödlich verunglückte Pkw-Benutzer dieser Altersgruppe Opfer eines Discounfalls wurde.

25- bis 34jährige, die geburtenstarken Jahrgängen angehören, sind unter den Hauptverursachern nächtlicher Freizeitunfälle deutlich unterrepräsentiert (29,3%). Lediglich 14% der Hauptverursacher dieser Unfälle waren junge Frauen.

Besuche von Discos, Kneipen und privaten Parties und Feten stellen die Hauptbedingungskontexte nächtlicher Freizeitunfälle dar, wobei für 18- bis 24jährige Disco-Unfälle und für 25- bis 34jährige Unfälle im Zusammenhang mit Kneipenbesuchen dominieren. Alle anderen Freizeitkontexte, von denen 11 weitere ermittelt wurden, bilden nur in 2 bis 4% der Fälle unfallrelevante Bedingungskontexte. Obwohl die Faktoren, die zur Entstehung nächtlicher Freizeitunfälle führen, multivariater Natur sind, wäre die Mehrzahl dieser Unfälle ohne den Einfluß von Alkohol mit Sicherheit vermeidbar gewesen. Die Unfallursache „Alkohol“ spielt dabei für 25- bis 34jährige Unfallverursacher eine noch bedeutendere Rolle als für Unfallverursacher unter den 18- bis 24jährigen. Über alle Freizeitkontexte hinweg wurde Alkohol bei Freizeitunfällen 25- bis 34jähriger mit einem Anteil von 60 bis 66% als

Unfallursache benannt. Für die Altersgruppe der 18- bis 24jährigen spielt Alkohol, insbesondere bei „Disco-Unfällen“, eine besonders dominante Rolle. Aufgrund der Tatsache, daß insbesondere bei schweren Nachtunfällen junger Leute von polizeilicher Seite häufig ein Anfangsverdacht auf Alkoholeinwirkung besteht, der aufgrund spezifischer Rahmenbedingungen des Unfalls (z.B. Verzicht der Staatsanwaltschaft auf Blutprobe, weil Beschuldigter verstarb, Blutentnahme war medizinisch unverantwortlich oder medizinisch-technisch nicht möglich etc.) nicht weiterverfolgt werden kann, stellt dieser ohnehin hohe Anteil alkoholbedingter nächtlicher Freizeitunfälle noch eine Unterschätzung des tatsächlichen Auftretens alkoholbedingter Unfälle dar. Wie die Ergebnisse einer speziellen Analyse der Unfalldokumente zeigen, liegt zusätzlich zu den entdeckten alkoholbedingten Unfällen bei annähernd jedem fünften nächtlichen Freizeitunfall (19,1%) ein Anfangsverdacht auf Alkoholeinwirkung vor, der aufgrund besonderer Begleitumstände dieser schweren Unfälle nicht überprüft werden kann.

Neben der Unfallursache „Alkohol“ stellt der Kontrollverlust über das Fahrzeug infolge „Übermüdung“ ein besonderes Charakteristikum der Unfallsituation 18- bis 24jähriger dar, das häufig unterschätzt wird.

Der Konsum illegaler Drogen spielt demgegenüber im Zusammenhang mit nächtlichen Freizeitunfällen bei einem Gesamtanteil von 0,6% drogenpositiven Unfallfahrern eine eher marginale Rolle. Obwohl nicht auszuschließen ist, daß innerhalb des hier untersuchten Unfallkollektivs nicht alle Fälle von Drogenkonsum lückenlos ermittelt wurden, wird die derzeit noch relativ geringe Verkehrssicherheitsrelevanz illegaler Drogen durch das Ergebnis des „Road Side Surveys“ von KRÜGER (1996) gestützt. In dieser Untersuchung wurden Drogen ebenfalls nur bei einem Gesamtanteil von 1% der untersuchten Verkehrsteilnehmer nachgewiesen und lediglich bei einem Zehntel der Drogenpositiven in Konzentrationen, die eine Verkehrsgefährdung wahrscheinlich machen.

Die Ergebnisse der Analyse nächtlicher Freizeitunfälle legen die Vermutung nahe, daß es sich bei den Unfallbeteiligten 25- bis 34jähriger um eine hochgradig selektierte Teilgruppe dieser Altersgruppe handelt, deren Risikoverhalten deutliche Übereinstimmungen mit dem der 18- bis 24jährigen aufweist. Analog zu den 18- bis 24jährigen Unfallverursachern sind auch die 25- bis 34jährigen Verursacher nächtlicher Freizeitunfälle überwiegend männlich, es dominieren Personen mit niedrigem Bildungsabschluß (72% Hauptschulabsolventen,

17% ohne Abschluß) und Angehörige der Berufsgruppen Metall und Bau (47,6%).

Zwischen 1989 und 1995 hat sich die Anzahl der Disco-Unfälle innerhalb der Altersgruppe der 18- bis 24jährigen (Hauptverursacherguppe von Disco-Unfällen) in den alten Bundesländern, für die Vergleichszahlen vorliegen, um 34% reduziert. Veränderte Bedingungen des Freizeitverhaltens und insbesondere ein sinnvollerer Umgang mit dem Auto (Reduzierung von Extramotiven) sowie ein moderateres Trink/Fahrverhalten (deutliche Reduktion des Alkoholkonsums), die mit der inhaltlichen Ausrichtung der vielfältigen Präventions- und Interventionsmaßnahmen zur Reduktion von Disco-Unfällen in Einklang stehen, sind die wichtigsten Erklärungsansätze dieser positiven Entwicklung.

Unabhängig von diesem insgesamt positiven Trend kristallisiert sich aber nach wie vor eine besondere Teilgruppe junger nachtmobiler Fahrer heraus, die auf psychologischer Ebene weniger durch eine rationale als emotionale Verhaltenssteuerung und ein erhöhtes subjektives Sicherheitsgefühl gekennzeichnet ist.

## 2.4 Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer und Fahrerinnen

Da es sich bei den jungen Fahrerinnen und Fahrern um unterschiedlichste Gruppen junger Menschen handelt, die sich in vielfacher Hinsicht und selbstverständlich auch in ihrem Verkehrsverhalten sehr stark voneinander unterscheiden können, wurden im Bereich verkehrspsychologischer Forschung im Laufe der Zeit immer differenziertere Analysen der Hintergründe des Unfallrisikos dieser hochgradig gefährdeten Verkehrsteilnehmergruppe durchgeführt. Dieser steten Differenzierung der analytischen Betrachtung liegt das Ziel zu Grunde, zum einen differenzierte Einblicke in die Risikodeterminanten der nach wie vor überproportional hohen Unfallverwicklung dieser Verkehrsteilnehmergruppe zu gewinnen und andererseits Zielgruppen junger Leute nach vielfältigen psychologischen und soziodemographischen Merkmalen beschreiben zu können, um angemessene Strategien zur Reduktion des Unfallrisikos vorschlagen zu können (vgl. BERG & GREGERSEN, 1993, LASTOVICKA, 1987; SCHULZE, 1990, 1992, 1993, 1996).

Die Ergebnisse zweier repräsentativer Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen, die zeitversetzt 1989 und 1991 in den alten und neuen Bundesländern durchgeführt wurden, zeigen eindeutige Zusammenhänge zwischen Lebensstil,

Freizeitstil und allen verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen bis hin zur Unfallverwicklung dieser Verkehrsteilnehmergruppe. Diese Ergebnisse zeigen weiterhin, daß lediglich eine Teilgruppe der jungen Verkehrsteilnehmer (30%) ein eindeutig überhöhtes Verkehrssicherheitsrisiko trägt. Diesem besonderen Risikokollektiv, das sich aus höchst heterogenen Gruppen zusammensetzt, liegt die gemeinsame Gefahrentrias: häufige freizeitbedingte Nachfahrten, häufiger und intensiver Alkoholkonsum sowie eine ausgeprägte Tendenz, das Auto zur Befriedigung von Sensationslust, Selbstbeweis und dem Streben nach Statuszuwachs, Macht etc. einzusetzen, zugrunde (vgl. SCHULZE, 1996).

Da sich die Untersuchung des Unfallrisikos junger Verkehrsteilnehmer im Rahmen von Lebens- und Freizeitstilanalysen bislang vor allem in Hinblick auf die Konzeption angemessener Verkehrssicherheitsmaßnahmen dieser Verkehrsteilnehmergruppe als brauchbar erwiesen hat und die vorliegende Untersuchung primär die Intention eines „Updating“ der bislang vorliegenden Analysedaten zum Ziel hat, soll im folgenden eine Positionsbestimmung des verkehrspsychologischen Lebensstilanalyseansatzes erfolgen.

## 2.5 Soziologische Lebensstilforschung

Seit Mitte der 80er Jahre ist innerhalb der soziologischen Forschung ein „wahrer Boom von Milieu und Lebensstilstudien“ (HRADIL, 1992, 9) zu verzeichnen. Obwohl die soziologische Lebensstilforschung sich noch weitab von einer gemeinsamen begrifflichen Definition dessen, was unter Lebensstil zu verstehen ist, und der Etablierung eines einheitlichen methodischen Grundgerüsts zur Analyse ihres Forschungsgegenstandes befindet (vgl. SCHWENK, 1997), kennzeichnet der allgemeine soziologische Sprachgebrauch des Begriffs „Lebensstil“ auf einer sehr globalen Ebene typische, beobachtbare Regelmäßigkeiten in der Gestaltung des menschlichen Alltags. Deutliche Unterschiede zeigen sich dagegen hinsichtlich der gewählten Kriterien, die diese Gestaltung des Alltags ordnen und die über eine spezifische Ordnung Individuen zu Gruppen zusammenfassen.

Die bislang vorliegenden soziologischen Lebensstilansätze zeigen deutliche Unterschiede in ihrer Schwerpunktsetzung, die SCHWENK (1996) einerseits darin sieht, inwieweit eine eher theoretische oder empirische Ausrichtung vorliegt und andererseits darin, inwieweit primär materielle oder

kulturelle Dimensionen von Lebensstil in den Vordergrund der Betrachtung gerückt werden.

Vor dem Hintergrund des sozialen Wandels sind insbesondere solche soziologischen Lebensstilansätze von Interesse, die soziale Ungleichheit in der Gesellschaft analysieren. Nach dem 2. Weltkrieg hat der Wohlstand in der Bundesrepublik kollektiv zugenommen. Für diese sozialstrukturelle Entwicklung prägte BECK (1986) den Begriff des „Fahrstuhleffekts“, der bildlich veranschaulicht, daß die alte Klassen- oder Schichtgesellschaft insgesamt „eine Etage höher gefahren ist“. Aufgrund dieses „Fahrstuhleffekts“ erscheinen, nach Meinung vieler Soziologen, die konventionellen Klassifizierungsmerkmale 'Klasse' und 'Schicht' nicht mehr geeignet, soziale Ungleichheit in der Gesellschaft zu beschreiben. Viele Autoren sehen deshalb in der Verwendung des Konstrukts „Lebensstil“ aktuell eine angemessenere Analyseinheit zur Beschreibung der Differenzen der Mitglieder moderner Gesellschaften. Sie vertreten die Auffassung, daß die Analyseinheit Lebensstil die nach wie vor bestehenden Merkmale hierarchischer Ungleichheit (Beruf, Einkommen, Bildung etc.) mit denen horizontaler Ungleichheit (soziale Milieus, Einstellungs- und Wertedispositionen etc.) verbinden kann und damit ein adäquateres Analyseinstrument sowohl im Bereich der Mikro- als auch im Bereich der Makrosoziologie darstellt.

Nach KORTE & SCHÄFERS (1995) besteht das Kennzeichen moderner Industriegesellschaften vor allem in einer Pluralisierung von sozialen Milieus und Lebensstilen. Schichtspezifische Lebensbedingungen und lebensstilspezifische Lebensweisen gehen mehr und mehr ineinander über. Das bedeutet, daß Menschen der gleichen Statusgruppe unterschiedlichen Lebensstilgruppen angehören können und eine bestimmte Statuszugehörigkeit nicht mehr zwangsläufig in einem dementsprechenden Lebensstil mündet. Da die Vielfalt der Gruppen mit typischen Werten, Einstellungen und Mentalitäten aktuell immer mehr zunimmt, zeigt sich der Trend, daß Menschen neben ihrer Zugehörigkeit zur Kultur und Lebensweise von Großgruppen (Arbeiterschaft, Mittelschicht etc.) vermehrt bestrebt sind, sich auch kleineren Gruppierungen wie Freundeskreisen usw. zuzuordnen, um Orientierung zu finden. Nach KORTE & SCHÄFERS (1995) nehmen Menschen ihre gesellschaftliche Standortbestimmung immer häufiger nach ihrer Zugehörigkeit zu solchen (subjektiven) Gruppierungen vor als nach ihren statusbedingten Verhältnissen. Aufgrund dessen halten die Autoren eine gesellschaftliche Standortbestimmung der Individuen aufgrund ihrer Lebensstile für angemessen.

Auf den weiteren theoretischen Kontext der soziologischen Lebensstilforschung sowie auf weitere Lebensstilansätze in der Soziologie soll in diesem Zusammenhang nicht weiter eingegangen werden, da für das vorliegende Forschungsprojekt primär jugendsoziologische Lebensstilansätze von Interesse sind.

## 2.6 Von Jugend- und Subkulturen zu Lebens- und Freizeitstilgruppen

Ab den frühen 60er Jahren konzentrierte sich die jugendsoziologische Forschung auf die Untersuchung von Jugendkultur und jugendlichen Subkulturen. Mit dem Begriff der Jugendkultur wurde eine altersspezifische Teilkultur der Gesellschaft beschrieben, die sich durch spezifische Stile und Ausdrucksmittel von der allgemeinen Kultur abhebt. Nach TENBRUCK (1962) entwickelten Jugendliche dieser Zeitepoche nicht nur ihre unverwechselbaren Formen des Umgangs, Sports und Vergnügens, sondern etablierten auch ihre eigene Mode, Moral, Literatur, Musik und Sprache. 1972 konstatierte LÜDTKE, daß sich jugendkulturelle Muster nicht nur im Freizeitverhalten Jugendlicher artikulieren, sondern daß Freizeit der fast ausschließliche Bereich der Reproduktion von Jugendkultur ist.

Der Begriff „Subkultur“ bezieht sich dagegen nicht ausschließlich auf die Beschreibung jugendtypischer Erscheinungsformen, sondern kennzeichnet Subsysteme einer Gesamtkultur, die als Teilkulturen mit der Gesamtkultur verbunden bleiben, sich aber graduell mehr oder weniger von ihr abheben. Das Spektrum subkultureller Gruppen erstreckt sich von gesellschaftlich akzeptierten und integrierten Gruppen bis hin zu Gruppen, die in klarer Opposition zur dominanten Kultur stehen (vgl. BRAKE, 1981).

Die damals „neuzeitliche“ jugendsoziologische Beschäftigung mit jugend- und subkulturellen Phänomenen war eine Reaktion auf die seit den 50er Jahren zu beobachtende Zunahme von Globalisierungstendenzen innerhalb der westlichen Welt in Folge der Verbreitung neuer Medien (Radio, Fernseher und insbesondere Tonträger). Insbesondere Elemente der amerikanischen Populärkultur übten damals einen entscheidenden Einfluß auf die Jugend Europas aus. Neue Musikstile wie Rock 'n Roll und Kleidungsstile der amerikanischen Jugend boten einerseits neue Identifikationsmuster und andererseits Abgrenzungsmöglichkeit von der Erwachsenenengesellschaft sowie von jugendlichen Gruppierungen, die alternative Stilentscheidungen trafen. Obwohl diese Aspekte der amerikanischen

Populärkultur, die vor allem Jugendliche der englischen „Working Class“ begeisterten, die darin eine Chance sahen, den traditionellen Klassenkodex zu überwinden, wurde die Entscheidung für eine bestimmte jugend- oder subkulturelle Gruppierung in dieser Zeit noch sehr stark durch die soziale Herkunft der Jugendlichen geprägt. Die von WILLIS (1981) oder BRAKE (1981) vorgestellten phänomenologischen Beschreibungen der subkulturellen Gruppierungen der Nachkriegsjahre belegen, daß die Angehörigen der jeweiligen Subkulturen mehr oder weniger eindeutig spezifischen gesellschaftlichen Schichten zuzuordnen waren. Neben einer breiten Palette jugendlicher Subkulturen, die innerhalb der unteren sozialen Schichten entwickelt wurden (z.B. Mods, Rocker oder Skinheads) entstanden eine Reihe subkultureller Stile unter den Jugendlichen mittlerer sozialer Schichten (z.B. die Bohème-Subkultur der Avantgarde, Hippies). Die Phänomene Jugend- und Subkulturen entsprachen damit zu diesem Zeitpunkt kaum mehr als neuzeitlichen Beschreibungen der gebräuchlichen gesellschaftsstrukturellen Klassifizierungsmerkmale Klasse oder Schicht.

Die Zugehörigkeit zu einer bestimmten Jugend- oder subkulturellen Gruppierung dokumentierte sich in der Übernahme oder Entwicklung spezifischer Stilelemente, die für diese jugendkulturelle Gruppierung charakteristisch war. COHEN betont die Wichtigkeit dieser subkulturellen Ausdrucksmittel: „Über ein bestimmtes Verhalten vermittelt sich das Gefühl der Zugehörigkeit zur Subkultur bzw. wird eine Rolle eingenommen. Diese umfaßt die Art der getragenen Kleidung, die Körpersprache, die Art und Weise, wie man sich bewegt, die Vorlieben und Abneigungen, die Themen, über die man spricht und die Meinung, die man vertritt“ (1965, 1). Als Hauptkomponenten jugend- und subkultureller Expression nennt BRAKE (1981) das Image, das über die äußere Aufmachung transportiert wird (Kleidung, Frisur, Schmuck und andere Accessoires), die Haltung, die sich der Elemente der Körpersprache bedient und der Jargon, mit dem ein bestimmtes Vokabular, Slang etc. gemeint ist. Die Beschreibungen subkultureller Stile von HALL & JEFFERSON (1976), COHEN (1972), MELLY (1972), DANIEL & Mc GUIRE (1972) und WILLIS (1981) zeigen übereinstimmend, daß die einzelnen Stilelemente einer bestimmten Subkultur stets synchron verwendet wurden, um eine bestimmte subkulturspezifische „Message“ zu senden.

Vergleicht man die frühen jugend- und subkulturellen Gruppierungen mit den heutigen Jugendkulturen, so sind eine ganze Reihe von Veränderungen aufgetreten. Jugend- und -subkulturelle Stile bein-

halteten immer eine Abgrenzung von der dominanten Erwachsenenkultur. Während der 60er Jahre bedurfte diese Abgrenzung nur weniger Symbole. Für heranwachsende junge Männer reichten etwas längere Haare, Jeans und vielleicht noch eine Armeejacke vollkommen aus, um die Erwachsenengesellschaft zu provozieren. Bei heranwachsenden jungen Frauen erfüllte häufig bereits das Tragen eines Minirocks oder das mit oben beschriebenen „Typen“ in der Öffentlichkeit Gesehenwerden den gleichen Zweck. Angesichts der heutigen Erwachsenenkultur, deren Angehörige selbst ausnahmslos ein umfangreiches Repertoire jugendlicher Stilfacetten ausprobiert haben, müssen Jugendliche eine wesentlich höheres Maß an Abgrenzungssymbolik an den Tag legen, die über das reine Outfit hinausgehen muß.

Ein weiterer Unterschied betrifft die reine Anzahl der von Jugendlichen wählbaren jugend- und -subkulturellen Gruppierungen. In den 60er und 70er Jahren gab es nur eine Handvoll unterschiedlicher jugend- und -subkultureller Gruppierungen, und das soziale Herkunftsmilieu der Jugendlichen legte mehr oder weniger fest, welche Gruppe für sie attraktiv und überhaupt zugänglich war. Heutzutage sind junge Leute einem schier grenzenlosen Spektrum solcher Gruppierungen gegenübergestellt. Hinzu kommt, daß kaum eine dieser jugend- und -subkulturellen Facetten originär in der Bundesrepublik entstanden sind. Der überwiegende Teil der jugend- und -subkulturellen Gruppierungen hat seinen Ursprung in anderen Ländern oder Kontinenten und wurde via Jugendmedien importiert. Damit ist die Übernahme jugend- und -subkultureller Symbole mehr oder weniger zu einem Konsumgut geworden, das von seinem ursprünglichen gesellschaftlichen Zusammenhang abgekoppelt ist. Nach HEBDIGE (1979) entstehen Subkulturen in ihrer Konstitutionsphase als Reaktionen auf bestimmte gesellschaftlich historische Begebenheiten. Die so entstandenen Subkulturen kreieren ihren eigenen symbolisch expressiven Stil. Durch die selektive Vermittlung der Medien werden diese subkulturellen Stile losgelöst von ihrem ursprünglichen Kontext für die breite Masse umgeformt, und es entstehen sekundäre Subkulturen. Aktuelle Beispiele sind Hip Hopper, Rapper, Mods und Raver. Daran schließt sich ein Prozeß der Vermarktung dieser subkulturellen Stilmittel an, der zur Auflösung der ursprünglichen Subkultur und zur Bildung sekundärer Subkulturen als Modevariationen führt.

Anstelle der früher stark milieubezogenen subkulturellen Stile sind heute beliebig wähl- und abwählbare Freizeitszenen getreten, innerhalb derer die jugendlichen Freizeitakteure zwischen den unter-

schiedlichsten Stilelementen hin und her zappen wie durch das Programm des Kabelfernsehens. Aus diesem Grunde plädiert VOLLBRECHT (1997), den Subkulturbegriff von der ehemaligen Schicht- und Klassenlage zu lösen und aktuelle Jugendkulturen theoretisch im Rahmen eines Lebensstilkonzepts einzubinden. Nach VOLLBRECHT sind Lebensstile als expressive Muster aufzufassen, „die sicht- und meßbarer Ausdruck der gewählten Lebensführung sind und von materiellen und kulturellen Ressourcen und den Werthaltungen abhängen. Die Ressourcen umschreiben die Lebenschancen, die jeweiligen Options- und Wahlmöglichkeiten, die Werthaltungen definieren die vorherrschenden Lebensziele, prägen die Mentalitäten und kommen in einem spezifischen Habitus zum Ausdruck“ (1997, 24). Obwohl Jugendliche heute nicht mehr einem bestimmten Herkunftsmilieu entstammen müssen, um einen bestimmten Stil leben zu können (z.B. dem Arbeitermilieu, um Skinhead zu werden), hält VOLLBRECHT die Wahl eines bestimmten jugendkulturellen Lebensstils nicht für völlig beliebig, weil die jeweilige soziale Lebenslage nach wie vor die Entscheidung für eine bestimmte Facette der Jugendkultur einschränkt oder verstärkt. Das Ausleben jugendlicher Lebensstile muß keineswegs alle relevanten Lebenszusammenhänge betreffen, was darin zum Ausdruck kommt, daß Jugendliche ihre Stile überwiegend in der Freizeit und nicht im Berufsleben entfalten. „Die Differenz von unterschiedlichen Handlungsanforderungen und Werteprioritäten in verschiedenen Teilsystemen der Gesellschaft - einerseits die leistungsorientierte Schul- und Berufswelt, andererseits der auf Hedonismus und Konsum abhebende Freizeitsektor - übernehmen diese Jugendlichen in ihr Selbstkonzept und betätigen sich als Part-Time-Stylisten mit Sinn für Notwendigkeiten. Für Techno als typischer Freizeitkultur ist dies Verhalten sogar stilbildend: Zwischen den Raves an Wochenenden steht ein auffällig unauffälliges soziales 'Funktionieren'“ (1997, 29).

## 2.7 Definition des hier gewählten verkehrspsychologischen Lebens- und Freizeitstilansatzes

Im Sinne der Aufgabenstellung (s. Kap. 1) werden Lebens- und Freizeitstile als spezifische Konfigurationen der Elemente der Lebens- und Freizeitsphäre des Individuums aufgefaßt, die überproportional häufig gemeinsam vorkommen. Solche Lebensstile werden dann sicherheitsrelevant, wenn sie von einem größeren Kollektiv geteilt werden und mit negativen verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen korrespondieren.



Lebens- und Freizeitstile werden als das Produkt der Interaktion des Individuums mit seinem sozialen Umfeld vor dem Hintergrund eines spezifischen gesellschaftlichen und historischen Kontextes gesehen. Diese Sichtweise beinhaltet folgende Grundannahmen: Individuen unterscheiden sich aufgrund vielfältiger Persönlichkeitsmerkmale. Hierzu gehören genetische Dispositionen wie das Temperament ebenso wie das große Bündel der im Laufe der Biographie erworbenen, relativ stabilen Wesensmerkmale (traits). Aus psychologischer Sicht haben Lebensstile eine instrumentelle Bedeutung für das Individuum, indem sie der Bedürfnisbefriedigung, der Wiederherstellung des inneren Gleichgewichts und dem Self-Fulfillment dienen (vgl. ADLER, 1929; SPRANGER, 1966; THOMAE, 1968). Da Lebensstile Ausdruck der Befriedigung und Erfüllung entwicklungs- und altersgemäßer Bedürfnisse, Aufgaben und Ziele sind, betont eine Reihe von Autoren eine enge Verknüpfung von Lebensstilen mit der Stellung im Lebenszyklus (vgl. z.B. MUMFORD, 1951; ERIKSON, 1963; HAVIGHURST, 1972; LEVINSON, 1976; BERBALK & HAHN, 1980). Diese psychologische Dimension beinhaltet die Tiefenstruktur der Analyseeinheit 'Lebensstil', die sich, bezogen auf den Lebenslauf, durch ein hohes Maß an Stabilität auszeichnet und sich nicht leicht durch Beobachtung erschließen läßt.

Neben differentialpsychologischen Faktoren entscheidet das soziale Umfeld einer Person über die Wahl eines spezifischen Lebensstils. Bevor Individuen eigene Stile entwickeln, wachsen sie erst einmal in die Gesellschaft hinein. Nach MEAD (1968) werden Menschen erst dadurch zu Mitgliedern der Gesellschaft, daß sie gesellschaftliche Organisation bzw. die organisierte Haltung ihrer Bezugsgruppe verinnerlichen. Dieser Prozeß der Verinnerlichung gesellschaftlicher Normen und Werte findet in der Phase der primären Sozialisation statt und wird daher sehr stark durch das soziale Herkunftsmilieu geprägt. Ein eigener Lebensstil wird erst in der Phase der sekundären Sozialisation ausgebildet. Obwohl Heranwachsende heutzutage nicht mehr einem bestimmten Herkunftsmilieu entstammen müssen, um einen spezifischen Lebensstil auszuprägen, beeinflusst die während der primären Sozialisation erforderte soziale Lebenslage nach wie vor ihre Stilwahl, indem sie die Entscheidung für eine bestimmte jugendkulturelle Facette entweder verstärkt oder verhindert. Nicht in allen Lebensbereichen werden Lebensstile gleich stark ausgelebt. Ein Charakteristikum der jungen Erwachsenen der 90er Jahre besteht darin, daß sich ihre Lebensstile primär in der Freizeit entfalten. Aufgrund der Ähnlichkeiten

der Determinanten der Analyseeinheiten 'Lebensstil' und 'Freizeitstil' verschmelzen beide Begriffe zu Synonymen (vgl. TOKARSKI, 1984), so daß Freizeitstile sich primär auf den freizeitbezogenen Ausschnitt des Konstrukts 'Lebensstil' beziehen (vgl. GATTAS, ROBERTS, SCHMITZ-SCHERZER, TOKARSKI & VITANYI, 1981).

Die für den Lebensstil einer Person typische Interaktion individueller Faktoren mit dem jeweiligen sozialen Umfeld findet vor dem Hintergrund eines spezifischen gesellschaftlichen und historischen Kontexts statt (vgl. MANNHEIM, 1966). Der jeweilige „Zeitgeist“ entscheidet im besonderen Maße über die Definition gesellschaftlicher Entwicklungsaufgaben (vgl. HAVIGHURST, 1972), die Jugendliche zu erfüllen haben und die selten frei von Paradoxien sind (wie z.B. die generelle Forderung nach Erreichung wirtschaftlicher Unabhängigkeit in Verbindung mit einer stetigen zeitlichen Ausdehnung des Jugendalters aufgrund wachsender bildungsbezogener Anforderungen) wie auch über die jeweiligen jugendkulturellen Entwürfe, aus denen Jugendliche generationsspezifische Lebensstile entwickeln.

Aufgrund der starken Einbettung von Lebensstilen in die gesamte Persönlichkeit eines Menschen korrespondieren Lebensstile mit nahezu allen relevanten verkehrsbezogenen Verhaltens- und Einstellungsbereichen. Da Lebensstile in der Phase der sekundären Sozialisation ausgebildet werden und beim Eintritt in das frühe Erwachsenenalter bereits einen hohen Grad an Stabilität erreicht haben, ist anzunehmen, daß sie mit Fortschreiten im Lebenszyklus auch nur geringfügigen Modifikationen unterliegen. Dieses hohe Maß an relativer Stabilität dürfte auch für ihre Interaktion mit verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen gelten. Geringfügige Modifikationen des Lebensstils im Verlaufe des Lebenslaufs können sich z.B. aufgrund einer Adaptation an veränderte rollenthematische Bezüge oder an Veränderungen des Freizeitsektors ergeben. Modifikationen der verkehrsbezogenen Korrelate von Lebensstilen im Lebenslauf wären aufgrund einer Adaptation an Persönlichkeitsentwicklungen (Zuwachs an Reife) oder aufgrund funktionaler Äquivalente für das Ausleben bestimmter Bedürfnisse im Straßenverkehr zu erwarten. So könnten Mountainbikes, Skates, Snow-Boards und das wachsende Angebot an Extremsportarten „thrill“-orientierten Personen heutzutage funktionale Äquivalente für Action und Kicks darstellen, die bislang im Straßenverkehr gesucht wurden.

## Teil 2: Empirische Analysen

### 1 Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten junger Erwachsener

Mit dem Ziel, einen aktuellen Einblick in die Ursache des Unfallrisikos junger Fahrer/innen zu gewinnen, führte das IJF (Institut für Jugendforschung) 1996 im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen eine repräsentative Befragung zum Freizeit- und Verkehrsverhalten 18- bis 34jähriger junger Erwachsener durch.

Der Fragebogen, der dieser Erhebung zugrunde lag, wurde von der Bundesanstalt für Straßenwesen entwickelt. In seinen Grundzügen entspricht dieser Fragebogen dem von SCHULZE (1989) entwickelten Instrument zur empirischen Ermittlung von Lebens- und Freizeitstilkomponenten, der in einigen Teilbereichen aktualisiert und um verkehrspsychologische Fragestellungen ergänzt wurde. Hinzugekommen sind neue Trends und Moden in den verschiedenen Freizeit- und Lebensstilbereichen (z.B. neue Musikrichtungen, Fernsehsendungen) sowie einige psychologische Konzepte, von denen ein deutlicher Einfluß auf das Verkehrsverhalten angenommen wird (vgl. BEIRNESS, 1993). Dabei handelt es sich um psychologische Konstrukte wie das Sensation Seeking (ZUCKERMAN, 1979), das Konstrukt der „generalisierten Kompetenzerwartung“ (SCHWARZER, 1993, 1996), mit dessen Hilfe die Überzeugung einer Person, mittels eigener Ressourcen Probleme erfolgreich bewältigen zu können, ermittelt wird, Einstellungen zum Autofahren und die individuelle Bedeutung des Autos (vgl. HOLTE, 1994), Trinkmotive, Einstellungen zum Autofahren unter Alkoholeinfluß sowie die Einnahme von Medikamenten und Rauschmitteln.

Das verwendete Befragungsinventar konzentrierte sich auf die Ermittlung von Daten aus insgesamt 5 Bereichen:

- 1) Lebens- und Freizeitstilelemente:
  - Häufigkeit der Ausübung von Freizeitaktivitäten,
  - Musikinteressen,
  - Fernsehinteressen,
  - symbolischer Selbstausdruck über Kleidung,
  - Affinität zu Gruppen der Jugend- und Alternativkultur.
- 2) Verkehrsbezogene Einstellungen und Verhaltensweisen:
  - Subjektive Sicherheitsbewertung,
  - Extramotive,

- Bereitschaft, gegen Verkehrsregeln zu verstoßen,
- Aggressionsbereitschaft,
- Bedeutung des Autos,
- durchschnittliche jährliche Fahrleistung,
- Unfallverwicklung.

#### 3) Alkoholtrinkgewohnheiten:

- Häufigkeit des Alkoholkonsums,
- Trinkmengen,
- Trinkmotive,
- Gefährlichkeitseinschätzung des Fahrens unter Alkoholeinfluß,
- Häufigkeitseinschätzung des Fahrens unter Alkoholeinfluß.

#### 4) Einnahme von Medikamenten und Rauschmitteln:

- Selbstmedikation und Häufigkeit des Konsums illegaler Drogen.

#### 5) Persönlichkeitsmerkmale:

- Sensation Seeking, generalisierte Kompetenzerwartung.

#### 6) Soziodemographie:

- Alter, Geschlecht, Bildung, Berufsgruppenzugehörigkeit.

### 1.1 Methodenbeschreibung, Stichprobe

Gegenüber den früheren Analysen wurde die Befragtengruppe um die 25- bis 34jährigen erweitert, für die bislang keine differenzierten Informationen über den Zusammenhang von Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten vorliegen. Wie bei den 18- bis 24jährigen, besteht auch für diese nachfolgende Altersgruppe die Annahme einer stilgruppenspezifischen Unfallgefährdung. Darüber hinaus erfolgte die o.g. Ausweitung der Stichprobe mit dem Ziel, die Frage der Stabilität von Lebens- und Freizeitstilen und deren verkehrsbezogene Korrelate im Rahmen eines querschnittlichen Vergleiches der damals (1989) 18- bis 24jährigen mit den heute 25- bis 31jährigen zu klären.

Grundgesamtheit der Befragung waren 18- bis 34jährige in Privathaushalten der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesamtzahl dieser jungen Erwachsenen betrug zum Zeitpunkt der Erhebung 20,2 Mio. (alte Bundesländer: 16,5 Mio.; neue Bundesländer: 3,6 Mio.). Grundlage für die Auswahl der zu befragenden Personen war ein vom Institut für Jugendforschung entwickeltes mehrstufiges Quotenverfahren (Geschlecht, Alter, Schulbildung), geschichtet nach Bundesländern und Gemeindegrößenklassen. Die 3.000 Interviews wurden in repräsentativ über das Bundesgebiet gestreuten Sample points durchgeführt. Die Re-



präsentativität der befragten 3.000 jungen Erwachsenen entspricht einer Wahrscheinlichkeitsstichprobe gleicher Größenordnung. Bei einer solchen Stichprobe ist der Vertrauensbereich bei einem Signifikanzniveau von 90% im ungünstigsten Fall  $\pm 2,1\%$ .

Die Ergebnisse dieser Untersuchung beruhen auf mündlichen, persönlichen Interviews, die anhand eines Mehrthemenfragebogens mit voll- und teilstrukturierten Fragen durchgeführt wurden (sog. geschlossene Fragen mit Antwortvorgaben und offene Fragen ohne Antwortvorgaben). Die Interviews wurden von 383 speziell geschulten jugendlichen Interviewern durchgeführt, was gewährleistet, daß Generationsunterschiede in der Interviewsituation als störender Einflußfaktor auf die Antworten der Befragten kaum wirksam werden können.

Von den 3.000 im Rahmen der Repräsentativbefragung interviewten Personen im Alter von 18 bis 34 Jahren sind 50,2% männlich und 49,8% weiblich. Insgesamt besitzen 85% der Befragten einen Führerschein der Klasse III und 17,6% einen Führerschein der Klasse I. Unter den befragten Männern beträgt der Anteil der Führerscheinbesitzer 88,4%, unter den befragten Frauen 81,4%.

## 1.2 Ermittlung von Lebens- und Freizeitstilkomponenten und stilbeschreibenden Personenmerkmalen

### 1.2.1 Lebens- und Freizeitstilkomponenten

Den befragten Personen wurden insgesamt 106 Items zu fünf verschiedenen Freizeitbereichen vorgelegt. Der komplette Fragebogen findet sich in Anhang 1. Da davon ausgegangen werden muß, daß die 1989 ermittelten freizeitstilkonstituierenden Dimensionen heute nicht mehr zutreffen, weil sich die Freizeitinfrastruktur und das Freizeitverhalten und -erleben zwischenzeitlich verändert hat, wurden zunächst strukturelle Zusammenhänge der relevanten Lebens- und Freizeitstilkomponenten ermittelt. Hierzu wurden die Items der verschiedenen Freizeitbereiche, „Freizeitaktivitäten“ (FR), „Musikpräferenzen“ (MU), „Fernsehpräferenzen“ (FE), „Symbolischer Selbstausdruck über Kleidung“ (KL) und „Affinität zu Gruppen der Jugend- und Alternativkultur“ (GR), Faktorenanalysen im Sinne der Hauptkomponentenanalyse mit Varimax-Rotation unterzogen. Das Ziel dieses Vorgehens bestand darin, reliable Skalen zu entwickeln, über die Summenscores gebildet werden können.

Die Varimax-Rotation bietet den Vorteil, daß die Faktoren besser interpretierbar werden, ohne daß dabei die Annahme der statistischen Unabhängigkeit der Faktoren verletzt werden müßte, wie es bei anderen Rotationsverfahren (z.B. „Schiefwinklige Rotation“) der Fall wäre. Die Anzahl der Faktoren entspricht der Anzahl an Eigenwerten  $> 1,0$  (Kaiser-Kriterium). Um möglichst varianzstarke Skalen zu entwickeln, wurden nur solche Faktoren toleriert, bei denen mindestens zwei Items mit  $> 0,50$  laden. Items, die diesem Kriterium nicht entsprachen, wurden von den weiteren Analyseschritten ausgeschlossen. Ebenfalls ausgeschlossen wurden Items, die auf mehreren Faktoren gleich hoch laden, was als Beleg der inhaltlichen Unspezifität dieser Items zu werten ist.

Da nicht davon ausgegangen werden konnte, daß der große Altersblock der 18- bis 34jährigen homogene strukturelle Zusammenhänge innerhalb der relevanten Lebens- und Freizeitstilkomponenten aufweist, wurden für die drei Altersgruppen 18- bis 24jährige, 25- bis 34jährige und die Gesamtgruppe der 18- bis 34jährigen getrennte Faktorenanalysen durchgeführt. Vor der Zusammenfassung der auf einem Faktor ladenden Items zu entsprechenden Summenscore-Skalen wurden diese Skalen einer Reliabilitätsanalyse unterzogen. Die Ergebnisse der Faktoren- und Reliabilitätsanalysen der Lebensstilvariablen sind Anhang 2 zu entnehmen.

Im folgenden werden zunächst die Summenscore-Skalen zu den jeweiligen Bereichen mit ihren konstituierenden Items und Reliabilitäten dargestellt, auf deren Grundlage später Clusteranalysen durchgeführt werden. Die Reliabilitäten (Cronbach's Alpha) werden jeweils in der Reihenfolge Gesamtgruppe, 18- bis 24jährige und 25- bis 34jährige aufgeführt.

<b>(1) Freizeitverhalten</b> Varianzaufklärung VA: VAGesamt= 57,3%; VAjung=59,4%, VAalt=55,2		
FR1.	OUTDOOR, KONSUM:	V19 - Discobesuch; V21 - Gaststätte, Kneipe; V22 - Feste, Parties; V24 - Restaurant, Pizzeria gehen; V26 - mit anderen losziehen, etwas unternehmen; V28 - sich mit anderen treffen; V29 - Festivals, Rockkonzerte (.78, .77, .78).
FR2.	LESEN & KULTURPROGRAMM:	V7 - Zeitungen, Zeitschriften lesen; V8 - Bücher, Romane lesen; V16 - Museen, Ausstellungen besuchen; V30 - Theater, Oper, klassische Konzerte besuchen (.60, .61, .58).
FR3.	SPORT & VEREIN:	V11 - Besuch eines Vereins; V14 - Sport treiben, Fitneß V17 - Sportveranstaltungen besuchen (.71, .74, .70).
FR4.	FERNSEHEN & FAULENZEN:	V5 - Videos ansehen; V6 - Fernsehen; V18 - Einfach nichts tun, Faulenzen (.54, .56, .53).
FR5.	RAVE, EXTREMSPORT & COMICS:	V9 - Comics lesen, V15 Extremsport, V20 - zu Raves gehen (.52, .46, .55).
FR6.	MUSIK HÖREN:	V2 - Radio, V3 - CD's, V4 - Kassetten, Tonbänder (.55, .47, .57).
FR7.	AUTO:	V12 - am Auto/Motorrad herumbasteln; V13 - mit dem Auto/Motorrad herum-, spazierenfahren (.66, .66, .67).
FR8.	WANDERN & FAMILIE:	V1 - Zusammensein mit der Familie; V25 - Wandern, Spaziergehen, V27 - Ausflüge machen, wegfahren (.43, .40, .43).
<b>(2) Musikrichtung</b> Varianzaufklärung VA: VAGesamt= 60,4%; VAjung=62,2%, VAalt=60,6		
MU1.	AKTUELLE TRENDS:	V68 - Crossover, V69 - Grunge, V70 - Punk-Rock, V71 - Ambient (.81, .80, .79).
MU2.	REGGAE, SOUL & RAP:	V62 - Soul, Funk; V63 - Reggae, V64 - Jungle, Breakbeats; V65 - Rap, Hip Hop; V66 - Ragga, Raggamuffin (.80, .79, .81).
MU3.	KLASSIK, JAZZ, BLUES & FOLK:	V56 - Klassische Musik, V57 - Jazz, V60 - Blues, V61 - Folk (.74, .75, .73).
MU4.	ROCK & HEAVY METAL:	V58 - Rock, Hardrock, V59 - Heavy Metal (.75, .75, .75).
MU5.	DANCE & POP:	V54 - Pop, V55 - Dance, Dancefloor (.53, .57, .52).
<b>(3) Fernsehsendungen</b> Varianzaufklärung VA: VAGesamt= 63%; VAjung=61,1%, VAalt=62,9%		
FE1.	LIEBESFILME & SERIEN:	V98 - Liebesfilme, V100 - Soaps, V101 - Filmserien (.69, .69, .69).
FE2.	TRENSENDUNGEN:	V104 - Viva/MTV, V105 - Sitcom, V106 - Comedy (.60, .58, .60).
FE3.	ACTION-FILME:	V92 - Kriminalfilme/Agentenfilme, V93 - Western, Abenteuerfilme, V97- Kriegsfilme (.60, .60, .60).
FE4.	FANTASY & SCIENCE FICTION:	V94 - Fantasy, V95 - Science Fiction (.80, .80, .80).
FE5.	POLITISCHE & SOZIALKRITISCHE FILME:	V91 - Politische Nachrichten, Magazine, V99 - Sozialkritische Filme, V103 - Kabarett (.54, .55, .54).
<b>(4) Kleidungsstil</b> Varianzaufklärung VA: VAGesamt= 56,6%; VAjung=55%, VAalt=54,8%		
KL1.	SELBSTWERT:	V75 - sexy, V85 - Durchblick, V86 - Respekt haben, V87 - zum Liebhabern (.64, .61, .65).
KL2.	MODEBEWUSST:	V72 - weiß, was man i. d. Jahr trägt, V73 - leiste mir die neuste Mode, V84 (negative Ladung) - eure Mode ist mir egal (.67, .67, .64).
KL3.	ABGRENZEN & AUFFALLEN:	V82 - von den Erwachsenen abgrenzen, V83 - verrückter Typ mit tollen Einfällen, V89 - bin extrem (.65, .63, .65).
KL4.	ZURÜCKHALTEND & KONSERVATIV:	V76 - zurückhaltend, V79 - konservativ (.35, .31, .36).
<b>(5) Gruppenaffinität</b> Varianzaufklärung VA: VAGesamt= 65,4%; VAjung=67,1%, VAalt=68,6		
GR1.	PUNKS, HEAVYS, AUTONOME:	V38 - Punker, V39 - Rocker, V44 - Heavys, V45 - Gruffies, V46 - Autonome, V47 - Neo Hippies (.84, .85, .84).
GR2.	TECHNO & RAVER FANS:	V36 - Technofans, V37 - Raver (.77, .76, .77).
GR3.	SCHWULE & LESBEN:	V51 - Lesben, V52 - Schwule (.92, .91, .93).
GR4.	RECHTE SZENE:	V33 - Hooligans, V34 - National gesinnte Gruppen, V40 - Skinheads (.58, .59, .58).
GR5.	RAPPER & HIP HOPPER:	V48 - Rapper, V49 - Hip Hopper (.90, 90, 93).

Tab 1: Darstellung der Summenscore-Skalen

## 1.2.2 Ermittlung stilbeschreibender Personenmerkmale

Mit dem Ziel die zu ermittelnden Lebens- und Freizeitstilgruppen mittels vielfältiger Merkmale auf der Ebene der Persönlichkeit wie auf der Ebene verkehrsbezogener Einstellungen und Verhaltensformen beschreiben zu können, wurden gegenüber der Studie von 1989 eine Reihe neuer Skalen verwendet, die im folgenden kurz beschrieben werden.

### A Persönlichkeitsmerkmale:

#### (1) sensation seeking

Das Bedürfnis nach Stimulation ist bei Menschen ganz unterschiedlich ausgeprägt. Während manche Menschen ihr optimales inneres Erregungs-niveau dann erreichen, wenn sie unter reizarmen und gleichförmigen Bedingungen leben, sind andere stets auf der Suche nach Stimulation und neuen ungewöhnlichen Erfahrungen. Dieses Bedürfnis nach „optimal arousal“ bezeichnet ZUCKERMAN (1979) als „sensation seeking“. „Das Persönlichkeitsmerkmal definiert sich einerseits durch die subjektive Ausprägung des Verlangens nach neuen, ungewöhnlichen und vielfältigen Stimulationen und zum anderen durch die Höhe der Bereitschaft, physische und soziale Gefahren aufzusuchen und einzugehen. Verhaltenswirksam wird sensation seeking dadurch, daß „die sensuellen Auswirkungen“ (körperliche Sensationen) im Rahmen der Theorie die wichtigsten Faktoren primärer Verstärkung darstellen und für den starken „sensation seeker“ den motivationalen Hintergrund bilden, externe Stimuli zur Maximierung seiner Empfindungen aufzusuchen“ (GNIECH et al., 1993, 5). Zur Messung dieses Persönlichkeitsmerkmals entwickelte ZUCKERMAN (1979) die „sensation seeking scale“ (SSS). Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurde eine von GNIECH et al. (1993) an den deutschen Sprachraum adaptierte 20-Item-Version dieser Skala verwendet, wobei einige Items an den üblichen Sprachgebrauch heutiger junger Erwachsener angepaßt wurden. Die verwendeten Items sind dem Fragebogen (Anhang, V226-V237) zu entnehmen. Die Items der Skala sind gemäß ZUCKERMAN (1979, 1984) 4 Dimensionen zugeordnet:

- 1) Thrill and adventure seeking (Abenteuersuche und Angstlust)
- 2) Experience seeking (Suche nach neuen Erfahrungen)
- 3) Disinhibition (Enthemmung)
- 4) Boredom susceptibility (Vermeidung von Langeweile).

Die Ergebnisse einer Faktorenanalyse dieser Items des Fragebogens anhand der Daten der vorliegenden Stichprobe konnte diese 4 Faktoren (Subskalen) im Sinne ZUCKERMANs nicht bestätigen. Für die Gesamtstichprobe ergab sich eine 3-Faktoren-Lösung, die 51,6% der Gesamtvarianz aufklärt. Für die Teilgruppe der 18- bis 24jährigen wurde eine 4-Faktoren-Lösung ermittelt, die 57,5% der Gesamtvarianz aufklärt und für die Teilgruppe der 25- bis 34jährigen ebenfalls eine 4-Faktoren-Lösung, die 64,5% der Gesamtvarianz aufklärt.

Eine konfirmatorische Faktorenanalyse ergab dagegen eine Bestätigung für ein Modell mit den zwei latenten Faktoren TAS (thrill and adventure seeking) und ES (experience seeking) und 4 Variablentypen VR (TAS - mit vitalem Risiko), OVR (TAS - ohne vitales Risiko), WU (GS - wunschbezogen) und SA (ES - sozial aktiv) wie sie von GNIECH et al. (1993) verwendet werden. Da die Varianzanalysen, wie später noch gezeigt werden wird, allerdings gezeigt haben, daß die Lebensstilgruppen aller Unterstichproben sich bezüglich dieser vier „sensation seeking“-Variablen immer im gleichen Sinne unterscheiden, werden für die weiteren Berechnungen alle Variablen in einer Skala zusammengefaßt. Die Reliabilität dieser Skala schwankt je nach Teilgruppe (Altersgruppen: Gesamtgruppe, 18- bis 24jährige, 25- bis 34jährige) zwischen .88 und .90. Die Ergebnisse der Faktorenanalysen für die einzelnen Teilaltersgruppen und die Ergebnisse der Reliabilitätsanalysen zu dieser Skala sind in Anhang 3 dargestellt.

#### (2) Generalisierte Kompetenzerwartung

Die generalisierte Kompetenzerwartung ist ein stabiles Persönlichkeitsmerkmal, das die subjektive Überzeugung einer Person zum Ausdruck bringt, schwierige Situationen aufgrund eigener Ressourcen bewältigen zu können. Erste Studien zu diesem Konstrukt gehen auf BANDURA (1977) zurück, der dieses Persönlichkeitsmerkmal „optimistic self-beliefs“ oder „perceived self-efficacy“ nannte. In dieser Studie wurde eine 10-Item-Skala verwendet, die von SCHWARZER (1986) entwickelt wurde und sich zwischenzeitlich in vielen Studien als reliabel und valide erwiesen hat. Die berichteten Reliabilitätsmerkmale schwanken zwischen .74 und .93. Die Bedeutung dieses Persönlichkeitsmerkmals für die Alltagsbewältigung wurde durch positive Korrelationen mit Merkmalen wie Optimismus, Selbstwertgefühl, interne Kontrolle und negative Korrelationen mit Merkmalen wie Ängstlichkeit, Depressivität und Neurotizismus belegt (vgl. SCHWARZER, 1993). Die verwendeten Items sind dem Anhang (Fragebogen V 216 bis V 225) zu entnehmen.

Entgegen den Ergebnissen von SCHWARZER ergaben die Ergebnisse der Faktorenanalyse über diese Items nicht für alle Teilaltersgruppen die von ihm propagierte einfaktorielle Lösung (vgl. Anhang 2). Auf der Grundlage der Daten der Gesamtstichprobe (18 - 34jährige) und auf der Grundlage der Daten der 25- bis 34jährigen Führerscheinbesitzer wurde jeweils ein Faktor extrahiert der 41,8% bzw. 42,3% der Gesamtvarianz erklärte. Für die 18- bis 24jährigen ergaben sich dagegen zwei Faktoren (Varianzaufklärung = 50,7%), die inhaltlich allerdings keine eindeutige Interpretation zuließen, weshalb auch für diese Teilgruppe die Items der Skala in einer Gesamtskala zusammengefaßt wurden. Die interne Konsistenz (Cronbach's Alpha) dieser Skala beträgt für die Gesamtgruppe .84, für die 18- bis 24jährigen .83 und für die 25- bis 34jährigen .85.

#### B Verkehrsbezogene Einstellungen:

##### (1) Subjektive Sicherheitsbewertung - Extramotive und Regeltreue

In einer Reihe verkehrspsychologischer Modelle (WILDE, 1982; NÄÄTÄNEN UND SUMULLA, 1974; KLEBELSBERG, 1977) wird die Grundannahme vertreten, daß die subjektive Sicherheitsbewertung eine zentrale Steuerfunktion für das Fahrverhalten besitzt. Gefährlich wird es immer dann, wenn die individuelle Einschätzung der Gefährlichkeit einer Situation geringer ist als die objektiven Bedingungen. Zur Messung der subjektiven Sicherheitsbewertung wurde eine von HOLTE (1994) entwickelte 29 Items-Version dieses Fragebogens verwendet. Dieses Instrument beinhaltet auch Items aus dem Bereich Extramotive, die von SCHULZE (1989) verwendet wurde. Die entsprechenden Items sind Frage 24 des Fragebogens (s. Anhang 1) zu entnehmen. Die faktorenanalytische Überprüfung dieser Skala ergab für die 18- bis 24jährigen 4 Faktoren (Varianzaufklärung = 54,3%) und für die Gesamtgruppe sowie für die 25- bis 34jährigen 2 Faktoren (Varianzaufklärung = 51,8% bzw. 48,6% für die Gesamtgruppe). Aufgrund inhaltlicher Überlegungen und der insgesamt sehr positiven internen Konsistenz einer zwei-faktoriellen Lösung wurden die Items dieser Skala zu zwei Summenskalen zusammengefaßt:

##### Skala „Extramotive“

In dieser Skala werden Items zusammengefaßt, die die Tendenz eines psychologischen Mißbrauchs des Autofahrens zum Ausdruck bringen, wie z.B.: „beim Autofahren will ich etwas erleben“ oder „es ist ein gutes Gefühl, andere abzuhängen“ (s. V 148, V 149, V 150, V 151, V 152, V 157, V 158, V 164, V 165, V 167, V 168, V 169 und v 171, des Fragebogens im Anhang 1). Die interne Kon-

sistenz dieser Skala (Cronbach's Alpha) schwankt je nach Altersgruppe zwischen .92 und .93.

##### Skala „Regeltreue“

Die Skala umfaßt Items, die die Ermittlung der Einhaltung von Verkehrsregeln zum Inhalt haben, wie z.B. „im heutigen Straßenverkehr ist es kaum möglich, den vorgeschriebenen Abstand einzuhalten“ (s. V 144, V 153, V 154 und V 160, Fragebogen, Anhang 1). Die Reliabilitätskoeffizienten dieser Skala schwanken innerhalb der verschiedenen Altersgruppen zwischen .70 und .76.

##### (2) Individuelle Bedeutung des Autos

Zur Ermittlung der individuellen Bedeutung des Autos wurde eine von RUDINGER et al. im Rahmen eines BAST-Projekts (FP 2.8935/3) entwickelte Skala zur Ermittlung der individuellen Bedeutung des Autos verwendet. Die Items dieser Skala sind Frage 23 des Fragebogens (Anhang 1) zu entnehmen. Die Faktorenanalyse über diese Items führte zu 5 Faktoren, die für die Gesamtgruppe 67,4%, für die 18- bis 24jährigen 65,5% und für die 25- bis 34jährigen 65,3% der Gesamtvarianz aufklärten. Die Items, die auf den jeweiligen Faktoren laden, wurden zu Summenscore-Skalen zusammengefaßt.

- Faktor 1 „Power“: V 126 - hohe Spitzengeschwindigkeit, V 127 - starker Motor, V 131 - starke Beschleunigung, V 142 - sportliches Fahrwerk. Die Reliabilitätskoeffizienten (Cronbach's Alpha) betragen für alle Altersgruppen .87.
- Faktor 2 „Sicherheit“: V 132 - Seitenaufprallschutz, V 133 - Airbag, V 134 - ABS. Die Reliabilität beträgt in der Reihenfolge für die Gesamtgruppe, die 18- bis 24jährigen und die 25- bis 34jährigen .88, .89 und .88.
- Faktor 3 „Marke/Modell“: V 125 - neues Modell, V 129 - Aussehen (Form/Farbe), V 135 - eine ganz bestimmte Marke, V 136 - komfortable Ausstattung. Die Reliabilitäten dieser Skala betragen .75, .72, .75.
- Faktor 4 „Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit“: V 124 - niedriger Preis, V 130 - geringer Kraftstoffverbrauch, V 137 - geringe Umweltbelastung, V 138 - geringe Wartungskosten. Die Reliabilität in dieser Skala beträgt für alle Altersgruppen .70.
- Faktor 5 „Größe/Stauraum“: V 128 - Größe/Geräumigkeit, V 140 - viel Stauraum. Die Reliabilitäten dieser Skala betragen .76, .74, .75.

#### C Alkoholkonsum

(1) Trinkmenge und Blutalkoholkonzentration  
Da sich das Trinkverhalten wochentags deutlich von dem Trinkverhalten am Wochenende unter-

scheidet, wie eine Reihe von Studien belegt haben (vgl. SCHULZE, 1996), wurden die Trinkmengen bei Trinksituationen in der Woche und die Trinkmengen bei Trinksituationen am Wochenende getrennt erfaßt (vgl. Frage 34A und B des Fragebogens, Anhang 1). Nach den Angaben der Trinkmengen unterschiedlicher Getränkearten wurde dann die Gesamtmenge konsumierten Alkohols (in g) berechnet. Unter Berücksichtigung des Geschlechts der Befragten und deren Körpergewicht konnte dann die Blutalkoholkonzentration in Analogie zu dem von HOPPE & TEKAAT (1994) angewandten Vorgehen ermittelt werden. Die Blutalkoholkonzentration resultiert zum einen aus dem Körpergewicht und zum anderen aus dem für die biophysikalische Umsetzung des Alkohols maßgeblichen geschlechtsspezifischen Prozentanteil wasserhaltigen Gewebes. Dieser beträgt bei Männern 70% und bei Frauen 55%. Setzt man die Trinkmenge, gemessen in g reinen Alkohols, in Relation zum Körpergewicht, genauer gesagt in Relation zum Anteil des wasserhaltigen Gewebes in kg, erhält man die Blutalkoholkonzentration in Promille. Da die Dauer der Trinksituationen nicht ermittelt wurde, konnte die Alkohol-Abbaurate, die im Durchschnitt 0,15‰ pro Stunde beträgt, nicht ermittelt werden. Insofern stellen die im folgenden berichteten Promillewerte Bruttowerte der Blutalkoholkonzentrationen dar.

### (2) Trinkmotive

Die hier verwendete Skala zur Ermittlung von Trinkmotiven wurde von der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (1995) entwickelt (s. Frage 32 im Fragebogen, Anhang 1). Die Faktorenanalyse für diese Items führte zu zwei Faktoren, die für die Gesamtgruppe 62,8%, für die 18- bis 24jährigen 61,6% und für die 25- bis 34jährigen 61,8% der Gesamtvarianz aufklären. Die Items, die die jeweiligen Faktoren laden, wurden zu Summenscore-Skalen zusammengefaßt.

Faktor Spaß und Geselligkeit: V 191, V 195, V 196, V 197, V 200. Die Reliabilität dieser Skala (Cronbach's Alpha) beträgt .85 für die Gesamtgruppe, .84 für die 18- bis 24jährigen und .85 für die 25- bis 34jährigen.

Faktor Frust und Kompensation: V 198, V 199. Die Reliabilität dieser Skala (Cronbach's Alpha) beträgt für alle Teilaltersgruppen .84.

### (3) Einstellungen zum Fahren unter Alkohol

Die Items dieser Skala sind Frage 35 des Fragebogens (Anhang 1) zu entnehmen. Für alle drei Altersteilgruppen ergab sich eine 1-Faktor-Lösung. Dieser Faktor klärt 53% der Varianz der Gesamtgruppe, 53,1% der Varianz der 18- bis

24jährigen und 52,5% der Varianz bei den 25- bis 34jährigen auf. Die Items dieser Skala wurden deshalb zu einer Summenscore-Skala zusammengefaßt, deren Reliabilität (Cronbach's Alpha) für alle Altersgruppen .85 beträgt (vgl. Anhang 2).

### D Drogenkonsum

Zur Ermittlung der quantitativen Verbreitung des Drogenkonsums nach Lebens- und Freizeitstilgruppen wurde die Häufigkeit des Konsums illegaler Drogen und Medikamente erfaßt (s. Frage 39 des Fragebogens, im Anhang). Aus Gründen der Kompatibilität der Daten wurde hierzu das Befragungsschema der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung übernommen, mit dem ermittelt wird, wie häufig bestimmte Substanzen während der letzten 12 Monate konsumiert wurden. Die Liste der erfragten Substanzen wurde jedoch aktualisiert. Die Auswertung der Ergebnisse dieser Skala hat gezeigt, daß der Anteil der Personen, die während der letzten 12 Monate überhaupt keinen Drogenkontakt hatten, sehr hoch ist. Mit Ausnahme von Cannabis variiert der Prozentsatz der „nie“-Antworten innerhalb der Altersgruppe der 18- bis 34jährigen je nach Substanz zwischen 96,0 und 98,6%. Für Cannabis beträgt der Anteil der Antworten in der Kategorie „nie“ 85,1%. Da illegale Drogen ihre insgesamt höchste Verbreitung in der Altersgruppe der 18- bis 24jährigen aufweisen, werden die Konsumhäufigkeit der einzelnen Substanzen für diese Altersgruppe in Tabelle 2 dargestellt.

Wie die Tabelle zeigt, sind Cannabis-Produkte die illegalen Substanzen, die mit Abstand am häufigsten konsumiert werden. 4,2% der befragten 18- bis 21jährigen gaben an, solche Substanzen während der letzten 12 Monate regelmäßig konsumiert zu haben (1,7% der 22 - 24jährigen; 1,1% der 25 - 34jährigen), 11,8% mehrmals und 6,2% einmal. Wesentlich geringer fällt demgegenüber der Anteil 18- bis 21jähriger aus, die die von den Medien als aktuelle Modedrogen deklarierten Substanzen Extasy und Designer Drogen konsumieren.

	regelmäßig	mehrmals	einmal	nie	k. Angabe
Cannabis	4,3	11,4	5,8	78,2	0,3
LSD	0,3	1,0	1,4	97,0	0,3
Kokain	0,2	0,8	1,3	97,3	0,5
Crack	0,2	0,5	1,1	97,9	0,3
Design.-Drogen	0,8	0,8	2,1	96,0	0,3
Extasy	0,8	1,8	3,4	93,7	0,3
Heroin	0,5	0,2	0,5	98,6	0,3
Speed	0,6	2,1	2,2	94,4	0,6

Tab. 2: Häufigkeit des Konsums illegaler Drogen unter 18- bis 21jährigen während der letzten 12 Monate in Prozent

### 1.3 Clusteranalysen zur Ermittlung von Freizeitstilgruppen

Wie in den vorangegangenen Studien, wurde zur Ermittlung von Lebens- und Freizeitstilgruppen das Verfahren der Clusteranalyse herangezogen. Die sozialwissenschaftliche Hauptanwendung dieses Verfahrens besteht darin, eine Menge von Personen einer Stichprobe, über die Meßwerte für eine Menge von Variablen vorliegen, zu klassifizieren. Ein besonderer Vorteil dieser Klassifikationsmethode besteht darin, daß Personen einer Stichprobe so in Gruppen (Clustern) zusammenfaßt werden, daß sich die Gruppenmittelwerte der einzelnen Merkmale innerhalb der einzelnen Cluster untereinander maximal unterscheiden, aber innerhalb eines Clusters möglichst homogen sind. Die so erreichte Objekt-x-Variablenmatrix kann als Ähnlichkeits- oder Distanzmatrix aufgefaßt werden. Zur Frage, wie die Objekte in homogene Gruppen zusammengefaßt werden können, liegen zahlreiche mathematische Modelle und entsprechende Algorithmen vor. Im vorliegenden Fall wurde entschieden, daß sich die Analyse in mehreren Schritten vollziehen sollte: Zur Bestimmung der Clusteranzahl wurde zunächst das hierarchisch, agglomerative Verfahren von WARD (1963) angewendet. Das bei diesem Verfahren errechnete Struktogramm des Fehlerquadratsummenzuwachses gibt wesentliche Anhaltspunkte für die Festlegung der endgültigen Clusteranzahl. Dem Struktogramm des Fehlerquadratsummenzuwachses ist zu entnehmen, wie sich die Heterogenität der Gruppen bei steigender Gruppenzahl verändert. In einem zweiten Schritt gingen die mit der WARD-Methode ermittelten Clusterzentren (Mittelwerte der Clusterzentren in den Scores) als Ausgangswerte in die k-means-Methode ein. Die k-means-Methode ist ein nicht-hierarchisches Clusterverfahren, das häufig zur Optimierung einer mit der hierarchischen Methode gefundenen Gruppenzu-

ordnung eingesetzt wird (vgl. BORZ, 1993). Da die Schätzung der optimalen Anzahl der Cluster anhand der Interpretation des Struktogramms des Fehlerquadratsummenzuwachses alleine zu optimistisch ausfallen kann, wurde in einem letzten Schritt die Güte der clusteranalytischen Gruppenbildung mit Hilfe der Diskriminanzanalyse im Sinne einer Kreuzvalidierung überprüft. Dabei wird zunächst mit einem Teil der Personen ein Zuordnungsmodell entwickelt, das dann an den restlichen Personen getestet wird. Das Ergebnis dieses Verfahrens gibt den Anteil richtig klassifizierter Personen an (vgl. STEINHAUSEN & LANGER, 1977).

### 1.4. Beschreibung der Lebens- und Freizeitstilgruppen der 18- bis 24jährigen Führerscheinbesitzer

Da der vorliegenden Untersuchung der explizite Auftrag zu Grunde lag, separate Analysen des Freizeit- und Verkehrsverhaltens 18- bis 24jähriger und 25- bis 34jähriger durchzuführen, soll im folgenden die Berichterstattung über die Ergebnisse des Zusammenhang von Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten für diese beiden Altersgruppen getrennt erfolgen.

Von den 1.039 befragten 18- bis 24jährigen des Samples besaßen 797 (77%) einen Führerschein der Klasse III. Für diese Personengruppe wurden Clusteranalysen über die 27 lebens- und freizeitstilrelevanten Dimensionen des Freizeitverhaltens und -erlebens durchgeführt. Zur Festlegung der optimalen Clusteranzahl wurde zunächst eine hierarchische Clusteranalyse nach WARD durchgeführt. Das Verfahren geht von der feinsten Partition aus und faßt die Objekte derart zusammen, daß der Fehlerquadratsumme innerhalb der Cluster minimal ist. Über eben diesen Fehlerquadratsumme läßt sich eine geeignete Clusterzahl ermitteln.

# Hierarchische Clusteranalyse

## 18-24jährige Führerscheinbesitzer

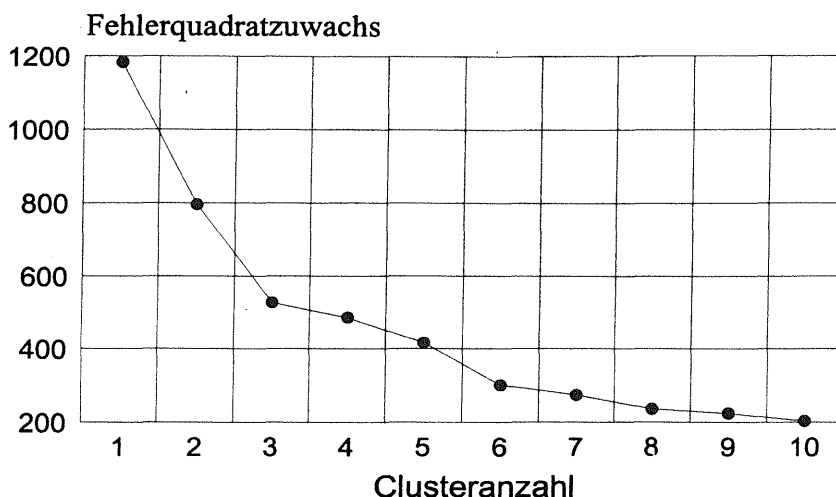


Bild 1: Hierarchische Clusteranalyse der 18- bis 24jährigen

Die Inspektion des Struktogramms des Fehlerquadratuzuwachses (vgl. Bild 1) zeigt, daß für die 18- bis 24jährigen nach der 5. Stufe eine deutliche Abflachung festzustellen ist, was die Entscheidung für eine 5-Cluster-Lösung nahelegt. Die mit Hilfe der WARD-Methode ermittelten Clusterzentren gingen in einem zweiten Schritt als Ausgangswerte in das nicht-hierarchische Clusterverfahren der k-means-Methode ein. Diese Vorgehensweise garantiert eine Optimierung der mit der nicht-hierarchischen Methode (WARD) gefundenen Gruppenzuordnung (vgl. BORZ, 1993). Die Güte der dadurch erzielten Klassifikation der Personen wurde mit Hilfe der Diskriminanzanalyse überprüft. Diese hat ergeben, daß mit der nachfolgend beschriebenen 5-Cluster-Lösung 95,1% der Fälle richtig klassifiziert wurden. Dieser Wert besagt, daß mit einer Aufteilung der Stichprobe in 5 Teilgruppen eine sehr gute Separierung der Stichprobe gemäß dem Kriterium von STEINHAUSEN & LANGER (1977), nach dem 90 bis 95% der Elemente richtig klassifiziert werden sollten, erreicht wurde.

Diese Lebens- und Freizeitstilgruppen werden im folgenden näher beschrieben. Die Beschreibung der Gruppen erfolgt anhand z-transformierter Mittelwerte der Summscore-Skalen (vgl. MILLIGAN, 1967). Die Mittelwerte der stilkonstituierenden Komponenten werden für jede Stilgruppe graphisch dargestellt. Die durch Linien verbunde-

nen z-Werte ergeben das Profil des jeweiligen Clusters.

### 1.4.1 „Häuslicher Typ“

Der „häusliche Typ“ repräsentiert 21,3% der Zielgruppe der 18- bis 24jährigen. Innerhalb dieser Stilgruppe dominieren junge männliche Erwachsene (63,5%). Die markanteste Eigenschaft der Angehörigen dieser Stilgruppe besteht in ihrer Zurückgezogenheit und dem Desinteresse gegenüber allem, was normalerweise das Leben junger Erwachsener bewegt. Verglichen mit anderen Stilgruppen, zeigt diese Gruppe die höchste Ablehnung außerhäuslicher Freizeitaktivitäten (-.61) mit Orientierung auf die Gruppe der Gleichaltrigen (s. Bild 2) Aktive Formen der Freizeitgestaltung werden genauso abgelehnt wie die Rezeption von Medien.

Die Ablehnung dieser Gruppe gilt weiterhin auch der Vielfalt aktueller Musikrichtungen wie dem Gesamtspektrum der Genres des Fernsehprogramms. Unterhaltungs- und Informationsbedürfnisse, die als Indikator einer aktiven Auseinandersetzung mit sich und der Umwelt angesehen werden können, sind innerhalb dieser Gruppe faktisch nicht vorhanden. Im Bereich der symbolisch expressiven Selbstdarstellung gibt sich diese Gruppe zurückhaltend und konservativ (.36). Die vielfältigen Gruppierungen der Jugend- und Alternativkultur

werden insgesamt negativ beurteilt. Betont maskuline Gruppen wie Punks und Heavies(-.72), Rapper und Hip Hopper (-.84) sowie Schwule und Lesben (-.70) erfahren vom „häuslichen Typ“ die höchste Ablehnung innerhalb aller Stilgruppen.

**Charakteristika des „Häuslichen Typs“**

**Soziodemographie**

Verglichen mit den anderen Stilgruppen, weist der „häusliche Typ“ keine signifikanten Unterschiede hinsichtlich des Alters auf. Mit 63,5% hat diese Gruppe den zweitgrößten Männeranteil. Hauptschulabsolventen sind in dieser Gruppe am zweithäufigsten anzutreffen (31,7%). Fast jeder vierte (23,8%) Angehörige dieser Stilgruppe geht betont maskulinen Berufen des Bereiches Bau und Metall nach. Ein markantes Merkmal der aktuellen Lebenssituation der Vertreter dieser Stilgruppe besteht darin, daß diese Gruppe den höchsten Anteil von Personen mit Kindern (6,5%) aufweist.

**Persönlichkeitsmerkmale**

„Häusliche Typen“ zeigen die geringste Ausprägung im Bereich Sensation Seeking (mittlerer Gesamtscore = 42,78), einem Bedürfnis nach starken Reizen, das eine Suche nach Nervenkitzel und Angst-Lust-Erfahrungen beinhaltet. Die konservative Grundhaltung des „Häuslichen Typs“ wird dadurch unterstrichen, daß Piercings und Tatoos, die aktuell eine hohe Verbreitung innerhalb der Jugendkultur finden, in dieser Gruppe die stärkste

Ablehnung erfahren. Lediglich 0,6% der „Häuslichen Typen“ sind selbst gepierct und 1,2% selbst tätowiert.

**Verkehrsverhalten**

Häusliche Typen unterscheiden sich weder im Hinblick auf ihre Fahrerfahrung (3,96 Jahre) noch im Hinblick auf ihre jährliche Fahrleistung (13.815 km) signifikant von den anderen Stilgruppen. Als Verkehrsteilnehmer legen sie ein durchschnittliches Schutzverhalten an den Tag. Als Fahrer legen 65% regelmäßig den Sicherheitsgurt an, und als Mitfahrer zeigen sie mit 62% Angegurtenen eine über dem Durchschnitt liegende Gurtanlagequote. Ihre Unfallbilanz ist positiv zu bewerten. 65% der Angehörigen dieser Stilgruppe waren bislang noch nie an einem Unfall beteiligt.

Die Bereitschaft, gegen Verkehrsregeln zu verstoßen, ist am zweitgeringsten ausgeprägt. Wirtschaftlichkeits- und Umweltaspekte eines Autos spielen innerhalb dieser Gruppe die geringste Rolle (mittlerer Gesamtscore = 12,94), verglichen mit anderen. Die Fahrzeugeigenschaft „Power“ wird von dieser Gruppe am zweitstärksten bewertet (mittlerer Gesamtscore = 10,82).

**Alkohol, Drogen**

Das Grundmuster der Zurückhaltung dieser Stilgruppe wird auch in ihrem Alkoholkonsum erkennbar. Häusliche Typen konsumieren eher selten Alkohol (13,3% mehrmals pro Woche), und ihre

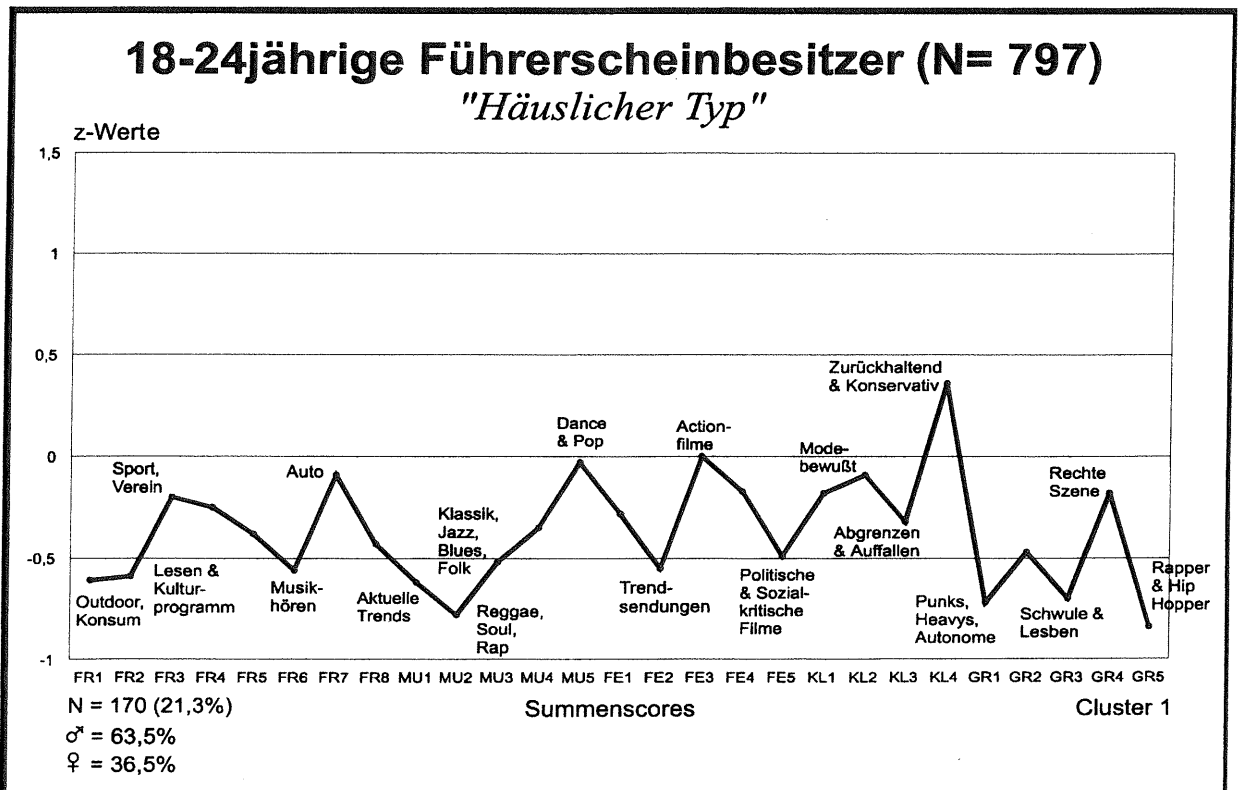


Bild 2: „Häuslicher Typ“



Trinkmengen sind sehr gering. Sowohl bei Trinkanlässen in der Woche (0,39 Promille) als auch am Wochenende (0,91 Promille) weisen „häusliche Typen“ die niedrigsten Blutalkoholkonzentrationen auf. Entsprechend selten geraten „häusliche Typen“ in einen Trink/Fahrkonflikt: Mit 2,4%, die angeben, oft bzw. sehr oft unter Alkoholeinfluß zu fahren, weist diese Gruppe den niedrigsten Anteil von Alkoholfahrten auf. Die Gefährlichkeit des Fahrens unter Alkoholeinfluß wird von dieser Gruppe am geringsten eingeschätzt.

Mit einem Anteil von 2,4%, die mehrmals bzw. regelmäßig Haschisch/Marihuana konsumieren, weist diese Stilgruppe den geringsten Anteil an Konsumenten dieser Substanzen auf.

Aufgrund ihres, mit Ausnahme der hohen Gewichtung des Fahrzeugmerkmals „Power“ prinzipiell eher rationalen Umgangs mit dem Fahrzeug, ihres moderaten Trink/Fahr-Verhaltens und der geringen Exposition im Rahmen nächtlicher Freizeitfahrten stellt der „häusliche Typ“ keine Gruppe von Fahranfängern dar, die einem erhöhten Sicherheitsrisiko ausgesetzt sind.

#### 1.4.2 „Fashion-Typ“

Diese Gruppe umfaßt 23% der Zielgruppe, mit Dominanz weiblicher Jugendlicher (80%). Der Freizeitstil des „Fashion-Typs“ (vgl. Bild 3) wird markiert durch die insgesamt höchste Vorliebe für Liebesfilme und Serien (.90) innerhalb der Altersgruppe sowie durch das höchste Modebewußtsein (.62).

Im Bereich der Freizeitaktivitäten dominiert neben dem Musikhören (.10), das Fernsehen und Faulenzen (.20). Im Bereich der Musikrezeption zeigen „Fashion-Typen“ eine Vorliebe für Dance- und Popmusik (.38) sowie für Reggae, Soul und Rap (.12). Musikrichtungen der gehobenen Rezeptiongenres wie Klassik, Jazz, Blues und Folk (-.33) werden dagegen abgelehnt.

Im Bereich der Fernsehunterhaltung werden neben den bereits angesprochenen Genres Liebesfilme und Serien (.90) Trendsendungen favorisiert, zu denen Talkshows und Sitcoms gehören (.46).

Dieser Stil weist markante weibliche Grundzüge auf: Betont maskuline Musikrichtungen wie Rock und Heavy Metal (-.45) werden genauso stark abgelehnt wie Actionfilme (-.42).

Gegenüber den vielfältigen Gruppen der Jugend- und Alternativkultur nehmen „Fashion-Typen“ eine betont tolerante Stellung ein. Eine deutliche Ablehnung erfahren jedoch Gruppen, die der rechten Szene zuzurechnen sind (-.17).

Charakteristika des „Fashion-Typs“:

##### Soziodemographie

Die überwiegend weiblichen jungen Erwachsenen (80%), die diesen Stil prägen, weisen das zweitniedrigste Durchschnittsalter aller Stilgruppen auf (21,3 Jahre). „Fashion-Typen“ rekrutieren sich primär aus höheren Bildungsgruppen. Im Mittel weisen sie den zweitgeringsten Anteil an Personen mit Hauptschulabschluß auf (10,8%). Ihrem ausgeprägten Modebewußtsein entspricht die Tatsache, daß Vertreter(innen) das geringste durchschnittliche Körpergewicht aller Stilgruppen aufweisen (63,4 kg). Mit 3,3% Angehörigen, die Kinder haben, sind junge Erwachsene mit Kindern innerhalb dieser Gruppe durchschnittlich häufig vertreten.

##### Verkehrsverhalten

„Fashion-Typen“ weisen die geringste jährliche Fahrleistung mit dem Pkw auf (10.065 km). Mit einem Anteil von 64% von Personen, die bislang noch nie in einen Unfall verwickelt waren, haben „Fashion-Typen“ die zweitgeringste Unfallverwicklung. Lediglich 18% der „Fashion-Typen“ blicken auf eine Unfallbeteiligung innerhalb der letzten 12 Monate zurück. Hinsichtlich ihrer Fahrerfahrung, gemessen an dem Zeitraum des Führerscheinesbesitzes (3,98 Jahre), unterscheiden sie sich nicht signifikant von anderen Stilgruppen. 66% der „Fashion-Typen“ geben an, daß sie sich als Fahrer eines Pkw immer angurten. Verglichen mit den anderen Gruppen, zeigen sie dadurch ein durchschnittliches Gurtanlageverhalten. Etwas ungünstiger fällt dagegen ihr Gurtanlageverhalten als Mitfahrer/innen aus. Mit einem Anteil von 57% an Personen, die angeben, immer den Gurt als Mitfahrer anzulegen, liegen sie knapp unter dem Durchschnitt.

Als Verkehrsteilnehmer verfügen „Fashion-Typen“ über eine angemessene Beurteilung von Verkehrssituationen. Ihr Gesamtscore der subjektiven Sicherheitsbewertung (66,74) fällt am zweitgeringsten von allen Gruppen aus. Für einen realistischen Umgang mit dem Fahrzeug spricht weiterhin die Tatsache, daß „Fashion-Typen“ das Autofahren nicht dazu mißbrauchen, Bedürfnisse nach Kicks und Imponierenwollen auszuleben (24,94 = zweitgeringster Mittelwert). Ihre Aggressionsbereitschaft beim Autofahren liegt dagegen über dem Durchschnitt. Die Sicherheit eines Fahrzeugs (mittlerer Gesamtscore = 10,07) sowie dessen Marke und Aussehen (mittlerer Gesamtscore = 11,40) sind die Eigenschaften eines Autos, die „Fashion-Typen“ am höchsten gewichten. Bei der Gewichtung dieser beiden Fahrzeugcharakteristika

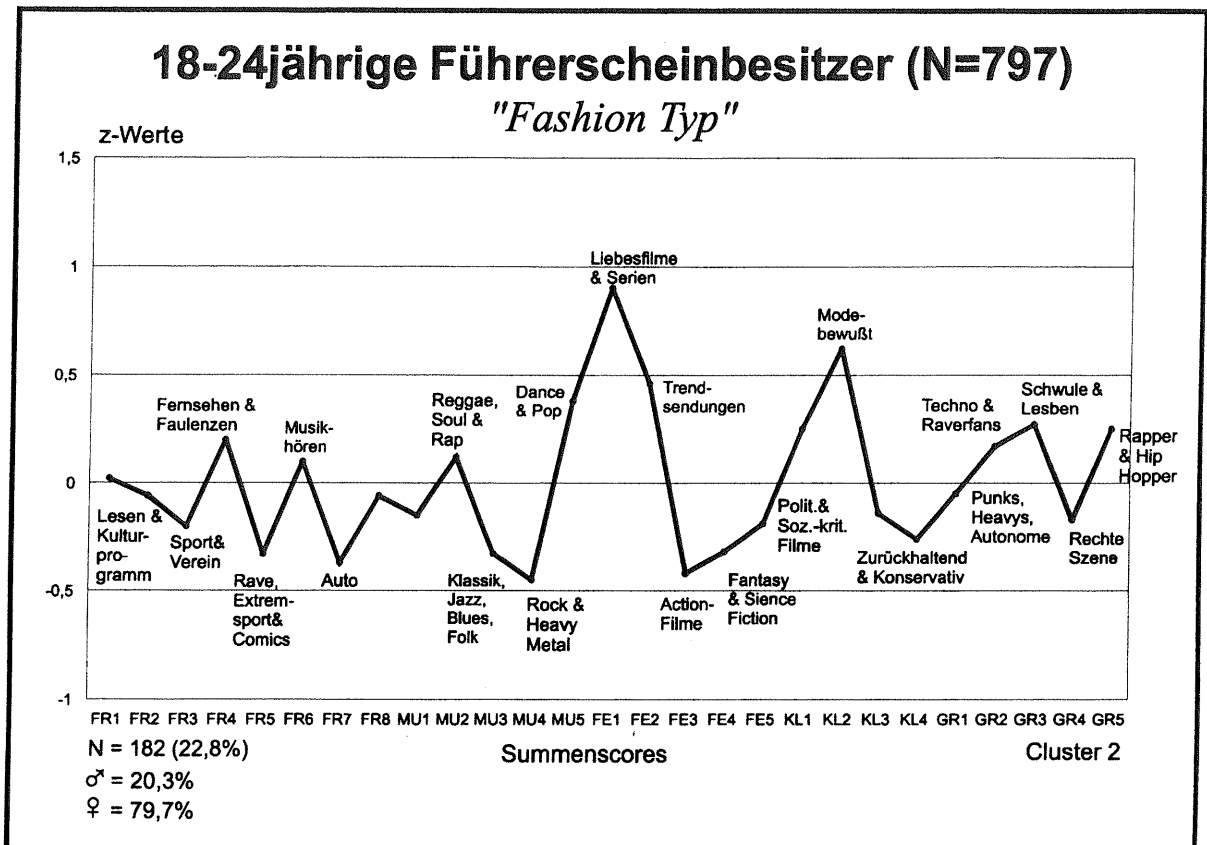


Bild 3: „Fashion Typ“

erreichen Fashion-Typen die zweithöchsten Mittelwerte.

#### Alkohol und Drogen

Innerhalb der Zielgruppe der 18- bis 24jährigen jungen Erwachsenen weisen „Fashion-Typen“ die geringsten Trinkmengen Alkohol auf. Das gilt sowohl für Trinksituationen in der Woche (14,68g Alkohol bzw. 0,40 Promille) wie auch für Trinksituationen am Wochenende (40,67g Alkohol bzw. 1,09 Promille). Neben den geringen Mengen konsumierten Alkohols in einer Trinksituation weisen „Fashion-Typen“ die insgesamt geringste Häufigkeit des Konsums alkoholischer Getränke auf. Lediglich 16% der „Fashion-Typen“ geben an, mehrmals bis täglich Alkohol zu trinken. Obwohl „Fashion-Typen“ die Gefahren des Fahrens unter Alkohol am höchsten von allen Gruppen einschätzen, weist diese Stilgruppe den zweithöchsten Anteil an Personen (5,4% oft - sehr oft) auf, die angeben, unter Alkoholeinfluß Auto zu fahren. Vor dem Hintergrund der geringen Trinkhäufigkeit dieser Stilgruppe und den geringen Mengen konsumierten Alkohols scheint dieser Prozentwert jedoch eher auf ein erhöhtes Problembewußtsein dieser Gruppe hinzudeuten als darauf, daß sie tatsächlich häufig unter dem Einfluß verkehrssicherheitsgefährdender Mengen Alkohol am Straßenverkehr

teilnimmt. Mit einem Anteil von 10,5%, der angibt, während der letzten 12 Monate mehrmals bzw. regelmäßig Haschisch/Marihuana konsumiert zu haben, fällt der Anteil der Konsumenten von Cannabinolen innerhalb dieser Gruppe am zweitgeringsten aus.

#### Persönlichkeitsmerkmale

„Fashion-Typen“ weisen den drittniedrigsten Mittelwert für das Bedürfnis nach Sensation Seeking auf (mittlerer Gesamtscore = 48,15). 6% von ihnen sind gepierct, und 2,7% tragen ein Tattoo.

#### 1.4.3 „Kritischer Typ“

Auf diese Gruppe entfällt ein Anteil von 18% der Zielgruppe (s. Bild 4). Das Charakteristikum dieses Freizeitstils ist die Ablehnung konsumorientierter Aspekte der Freizeit und die Vorliebe für die intellektuelle Auseinandersetzung. Im Bereich der Freizeitaktivitäten wird diese Tendenz dadurch erkennbar, daß kritische Typen jene Stilgruppe verkörpern, die am häufigsten in ihrer Freizeit liest und an kulturellen Angeboten partizipiert (.72). Bei anspruchsvoller Musik wie Klassik, Jazz, Blues und Folk (.85) sowie bei politischen Magazinen des Fernsehprogramms und sozialkritischen Filmen (.67) fühlt sich diese Gruppe am stärksten von

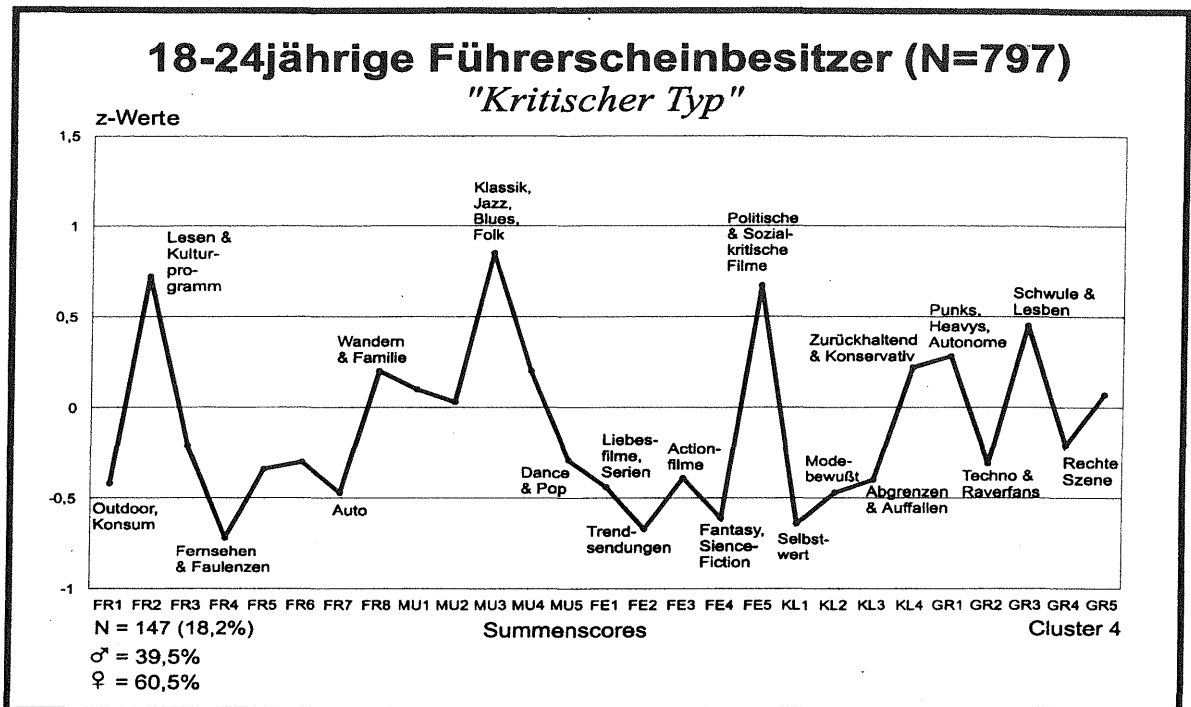


Bild 4: „Kritischer Typ“

allen angesprochen. Der kritische Typ gehört zu den selektiven Medienrezipienten, die keine Zeit damit verschwenden, durch das Fernsehprogramm zu zappen oder ihre Zeit mit Faulenzen totschiagen (-.72). Seichte Unterhaltung ist dem kritischen Typ ein Dorn im Auge.

Im Rahmen der symbolischen Selbstdarstellung über Kleidung und Habitus wollen kritische Typen am ehesten das Bild eines zurückhaltenden und konservativen Zeitgenossen (.22) vermitteln.

Hinsichtlich ihrer Affinität zu Gruppen der Jugend- und Alternativkultur sympathisieren kritische Typen mit der Schwulen- und Lesbenszene (.45) sowie mit Punks, Heavies und Autonomen (.28). Vertretern der rechten Szene wird zwar keine hohe (.07), aber dennoch eine leicht über dem Durchschnitt liegende Sympathie entgegengebracht.

Charakteristika des „Kritischen Typs“ :

#### Soziodemographie

Mit 60,5% weist die Stilgruppe des kritischen Typs den zweitgrößten Frauenanteil auf. Angehörige dieser Stilgruppe haben das höchste durchschnittliche Alter (21,68 Jahre) aller Stilgruppen. Sie verfügen über ein mittleres Bildungsniveau und weisen den zweitgeringsten Anteil (17,4%) von Personen auf, die betont maskulinen Berufsgruppen zuzurechnen sind. Trotz ihres höchsten durchschnittlichen Alters haben nur 3,4% der Angehörigen dieser Stilgruppe Kinder.

#### Verkehrverhalten

Der kritische Typ weist die zweithöchste jährliche Fahrleistung auf (15.457 km). Mit 63% liegt der Anteil von Personen dieses Clusters, die bislang noch nie in einen Unfall verwickelt waren, zwar unter dem Durchschnitt der Altersgruppe, jedoch gemessen an den Unfällen während der letzten 12 Monate zeigt diese Stilgruppe mit 86% den höchsten Anteil von Personen ohne aktuelle Unfallbeteiligung. Hinsichtlich des Gurtanlegeverhaltens zeigt diese Gruppe die insgesamt positivste Tendenz innerhalb der Altersgruppe der 18- bis 24jährigen. 81% der Angehörigen dieser Stilgruppe geben an, als Fahrer den Gurt immer anzulegen und 68% in der Rolle als Mitfahrer. Einmal negativ ausgedrückt bedeutet das jedoch, daß selbst in der Stilgruppe des „Kritischen Typs“, die sich am häufigsten in der Situation des Mitfahrers durch das Anlegen des Sicherheitsgurtes schützt, fast jeder Dritte als Mitfahrer auf diesen nachweislich bedeutsamsten Schutz vor Unfallfolgen gelegentlich verzichtet.

Verglichen mit den anderen Stilgruppen der 18- bis 24jährigen, weist der kritische Typ die insgesamt positivsten verkehrsbezogenen Einstellungen auf. Kritische Typen verfügen über die realistischste objektive Sicherheitsbewertung (mittlerer Gesamtscore = 60,07), sie weisen die niedrigsten Extramotive auf (mittlerer Gesamtscore = 21,25) und sind am wenigsten bereit, gegen Verkehrsregeln zu verstoßen (Summenscore-Mittelwert = 10,44). Ihre Aggressionsbereitschaft ist am schwächsten

ausgeprägt. Fahrzeugeigenschaften, die in Richtung „Power“ gehen, sind für sie am unbedeutendsten (Summenscore-Mittelwert = 8,74) eingestuft, Aspekte der Wirtschaftlichkeit und der Umweltverträglichkeit des Fahrzeugs dagegen am stärksten (Summenscore-Mittelwert = 13,84). Die Fahrzeugmarke und das Aussehen eines Fahrzeugs spielen für sie dagegen, verglichen mit den anderen Stilgruppen, die geringste Rolle (Summenscore-Mittelwert = 9,67).

#### Alkohol, Drogen

Kritische Typen zeigen insgesamt ein moderates Trinkverhalten. Vertreter dieser Stilgruppe trinken, verglichen mit anderen Stilgruppen, am zweitwenigsten Alkohol. 21% von ihnen geben an, mehrmals pro Woche bzw. täglich Alkohol zu trinken. Sowohl bei Trinkanlässen in der Woche als auch bei Trinkanlässen am Wochenende erreichen kritische Typen die insgesamt drittgeringsten Alkoholisierungsgrade (17,63g bzw. 0,44 Promille in der Woche; 41,99g bzw. 1,02 Promille am Wochenende). Verglichen mit anderen Stilgruppen, haben für sie die Trinkmotive „Freude und Geselligkeit“ (mittlerer Gesamtscore = 11,51) sowie „Frustration und Kompensation“ (mittlerer Gesamtscore = 3,47) die geringste Bedeutung. Fahren unter Alkoholeinfluß wird von dieser Stilgruppe am zweitgefährlichsten eingestuft (Summenscore-Mittelwert = 3,62). Trotz ihres moderaten Trinkverhaltens geben 3,4% der „Kritischen Typen“ an, oft bis sehr oft selbst unter Alkoholeinfluß zu fahren. Mit einem Anteil von 12,3%, der angibt, mehrmals bis regelmäßig während der letzten 12 Monate Haschisch/Marihuana konsumiert zu haben, liegt die Häufigkeit des Konsums dieser Substanzen in einem für diese Altersgruppe durchschnittlichen Bereich.

#### Persönlichkeitsmerkmale

Das Bedürfnis nach Sensationssuche und Angstlust ist innerhalb dieser Stilgruppe am zweitgeringsten ausgeprägt. Der Skalenmittelwert für Sensation Seeking beträgt innerhalb dieser Gruppe 27,84. Piercings und Tattoos erfahren innerhalb dieser Stilgruppe die zweitstärkste Ablehnung. Nur 3,4% geben an, selbst gepierct zu sein, und 2,7%, selbst tätowiert zu sein.

#### 1.4.4 „Action-Typ“

Der „Action-Typ“ (s. Bild 5) repräsentiert 18% der Zielgruppe. Das Cluster des „Action-Typs“ verkörpert einen betont maskulinen Lebens- und Freizeitstil, für den das Autofahren als Freizeitaktivität (1,05) eine exponierte Stellung einnimmt. Von den bislang dargestellten Stilgruppen unterscheidet er sich durch das hohe Maß seiner außerhäuslichen

Freizeitaktivitäten, wozu insbesondere der Besuch von Diskotheken, Kneipen und Gaststätten (.49) zählt. Der „Action-Typ“ favorisiert Action in jeder Form. Auf Raves wie beim Ausüben von Extremsportarten (.43) ist der „Action-Typ“ überdurchschnittlich häufig vertreten. Er zeigt die insgesamt höchste Vorliebe für Action-Filme (.75) sowie für die Genres Fantasy und Science Fiction (.66). Abgrenzung und Auffallen (.32) sowie die Zurschaustellung eines positiven Selbstwertgefühls - „ich habe Durchblick, man soll Respekt vor mir haben“ (.38) - sind die Kernbotschaften, die der „Action-Typ“ seiner Umwelt über Kleidung und Habitus vermitteln möchte.

Im Bereich der Affinität zu Gruppen der Jugend- und Alternativkultur zeichnet sich der „Action-Typ“ durch überdurchschnittlich hohe Nähe zur Techno- und Raverszene (.43) und zur rechten Szene (.41) aus. Eine überdurchschnittlich hohe Ablehnung erfährt dagegen die Schwulen- und Lesbenszene (-.49) sowie Punks, Heavies und Autonome (-.49).

Die Präferenz dieser Stilgruppe für Action in jeder Form und die Ablehnung jener Genres, die eine intellektuelle Auseinandersetzung erfordern, wie Lesen und Teilnahme an kulturellen Aktivitäten (-.39), klassische Musik, Jazz etc. (-.43) und politische und sozialkritische Filme (-.39), kennzeichnen den „Action-Typ“ als eine Persönlichkeit, die in ihrem Denken und Handeln eher emotional-spontan als rational gesteuert ist und sich deshalb rationalen Argumenten der Verkehrssicherheitsarbeit eher verschließt.

#### Charakteristika des „Action-Typs“:

##### Soziodemographie

Der Stil des „Action-Typen“ wird primär von jungen männlichen Erwachsenen favorisiert. 84% der Angehörigen dieses Clusters sind männlich. Mit 46% sind Hauptschulabsolventen in dieser Stilgruppe insgesamt am häufigsten vertreten, und mit 32% weist diese Stilgruppe ebenfalls den höchsten Anteil Angehöriger betont maskuliner Berufsgruppen (Bau, Metall) auf.

##### Verkehrsverhalten

„Action-Typen“ erbringen die höchste durchschnittliche jährliche Fahrleistung (15.990 km pro Jahr). Ihre Begeisterung gilt nicht nur dem Pkw, sondern auch dem Motorradfahren. 26% haben einen Motorradführerschein (höchster Anteil an Motorradfahrern innerhalb der Altersgruppe). Häufige Verkehrsteilnahme ist innerhalb dieser Gruppe jedoch keineswegs gleichzusetzen mit sicherer Fahrweise. Verglichen mit den Angehörigen anderer Stilgruppen weist der „Action-Typ“ die insgesamt höchste Unfallbeteiligung aller Cluster auf. Annä-

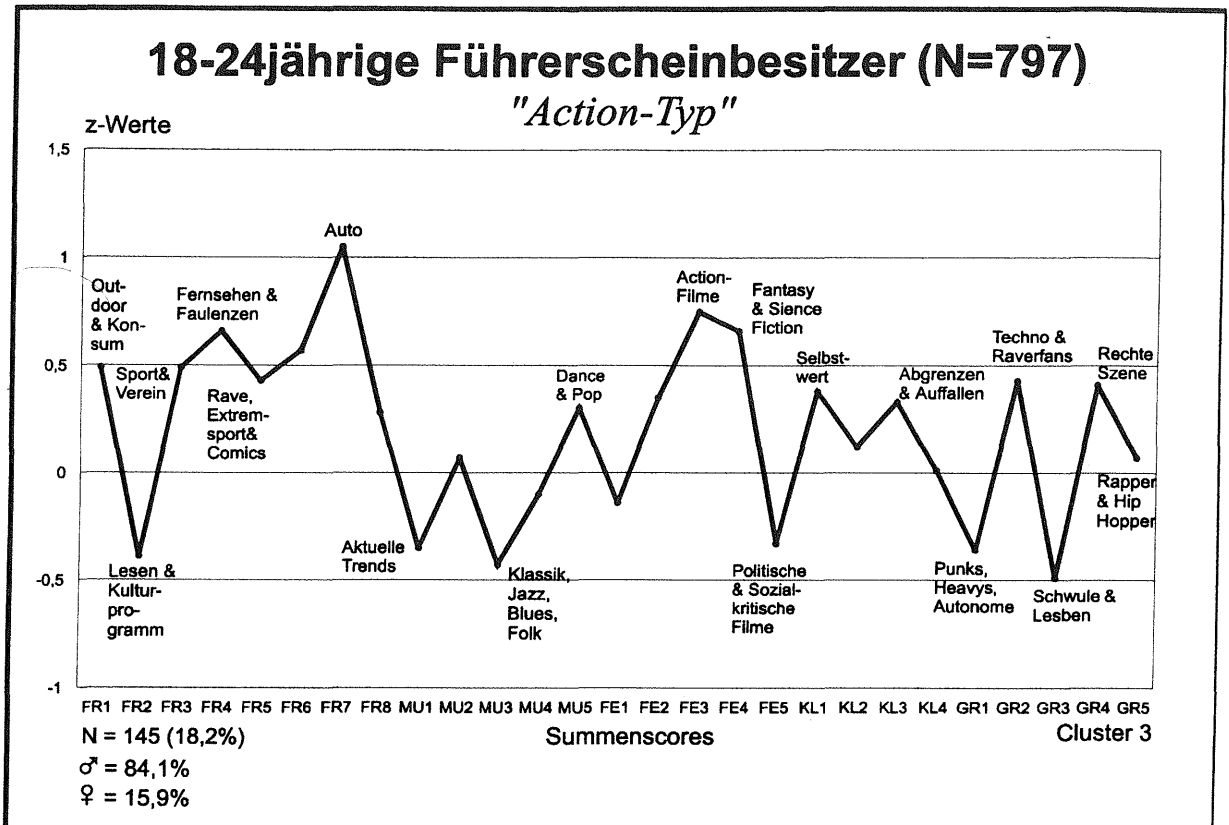


Bild 5: „Action-Typ“

hernd jeder zweite „Action-Typ“ (46%) blickt auf eine Unfallbeteiligung innerhalb seiner kurzen Fahrerkarriere als Pkw-Fahrer zurück, und jeder dritte (34%) weist eine Unfallbeteiligung während der letzten 12 Monate auf. Protektives Verhalten scheint in dieser Stilgruppe insgesamt gering ausgeprägt zu sein. Lediglich 52% geben an, sich als Fahrer immer anzugurten, und lediglich 46% als Mitfahrer. Damit weisen „Action-Typen“ das insgesamt schlechteste Gurtanlegeverhalten innerhalb ihrer Altersgruppe auf.

Bezüglich ihrer subjektiven Sicherheitsbewertung neigen „Action-Typen“ am stärksten zur Überschätzung ihrer Fähigkeiten (Summenscore-Mittelwert = 75,97). Das Bedürfnis, beim Autofahren Extramotive zu befriedigen, ist bei ihnen ebenfalls am höchsten ausgeprägt (Summenscore-Mittelwert = 31,23), wie auch die Tendenz, gegen Verkehrsregeln zu verstoßen (Summenscore-Mittelwert = 11,86). Darüber hinaus sind sie offensichtlich am wenigsten in der Lage, ihre aggressiven Impulse beim Autofahren unter Kontrolle zu halten.

Die stark ausgeprägte Autozentriertheit des „Action-Typen“ korrespondiert mit seiner Bewertung von Fahrzeugeigenschaften. Fahrzeugeigenschaften wie „Power“ (Summenscore-Mittelwert = 12,43) und Fahrzeugmarke und -aussehen (Summenscore-Mittelwert = 12,14) stuft der

„Action-Typ“ - verglichen mit anderen Stilgruppen - am höchsten ein. Aspekte der Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit eines Autos (Summenscore-Mittelwert = 13,38) sowie Charakteristika der Größe und Geräumigkeit eines Fahrzeugs (Summenscore-Mittelwert = 5,60) spielen für den „Action-Typ“ dagegen lediglich eine untergeordnete Rolle. Neben Fahrzeugeigenschaften, die unter dem Stichwort „Sportlichkeit“ subsumiert werden können, legt der „Action-Typ“ allerdings auch insgesamt den höchsten Wert auf Pkw-Sicherheitskomponenten (Summenscore-Mittelwert = 10,12).

#### Alkohol, Drogen

Fast jeder dritte „Action-Typ“ (30,6%) gibt an, mehrmals pro Woche bis täglich Alkohol zu konsumieren. Damit weist der „Action-Typ“ die zweithöchste Trinkfrequenz aller 18- bis 24jährigen Stilgruppen auf. Häufiger Alkoholkonsum ist beim „Action-Typen“ gleichzusetzen mit hohen Trinkmengen. Mit 26,85g reinen Alkohols (= 0,52 Promille) bei Trinksituationen in der Woche, und 63,16g Alkohol (= 1,25 Promille) bei Trinksituationen am Wochenende weisen „Action-Typen“ jeweils die zweithöchsten Trinkmengen aller Stilgruppen dieser Altersgruppe auf. Das Trinkmotiv „Frustration und Kompensation“ wird vom „Action-Typ“ insgesamt am höchsten gewichtet

(Summenscore-Mittelwert = 4,59). Wenn „Frustration und Kompensation“ nicht den Anlaß für den Alkoholkonsum stiften, trinkt der „Action-Typ“ aus dem Motiv heraus, „Freude und Geselligkeit“ erleben zu wollen. Mit einem Summenscore-Mittelwert von 12,87 weist der „Action-Typ“ diesem Trinkmotiv die zweithöchste Bedeutung unter allen Stilgruppen zu. Entgegen den Erwartungen wird Fahren unter Alkoholeinfluß vom „Action-Typen“ jedoch eher selten angegeben. Lediglich 3,4% bestätigen, oft bis sehr oft selbst unter Alkoholeinfluß zu fahren. Gemessen an der stilgruppenspezifischen Häufigkeit des Alkoholkonsums, den hohen Alkoholtrinkmengen und der vor dem Hintergrund des ausgeprägten nächtlichen Freizeitlebens hohen Exposition liegt die Vermutung nahe, daß dieser Befund eher eine Unterschätzung der tatsächlichen Problemlage widerspiegelt.

„Action-Typen“ weisen darüber hinaus den zweithöchsten Anteil an Haschisch und Marihuanakonsumenten auf. 12,4% der Angehörigen dieser Stilgruppe konsumierten mehrmals bis regelmäßig während der letzten 12 Monate diese Substanzen.

**Persönlichkeitsmerkmale**

Das Bedürfnis nach Sensation Seeking ist beim „Action-Typen“ am zweitstärksten innerhalb der Zielgruppe der 18- bis 24jährigen ausgeprägt (Summenscore-Mittelwert = 51,89). 5% der „Action-Typen“ sind gepierct, und 6% tragen Tätowierungen.

**1.4.5 „Kicksuchender Typ“**

Wurde die Existenz der bislang beschriebenen Lebens- und Freizeitstilgruppen 18- bis 24jähriger in vergleichbarer Form bereits in der 1989er Studie (SCHULZE, 1996) belegt, so stellt der „Kicksuchende Typ“ eine völlig neue Lebens- und Freizeitstilkonfiguration dar. Annähernd jeder fünfte junge Erwachsene im Alter von 18 bis 24 Jahren (19,2%) ist diesem Stilprofil zuzuordnen. Das Cluster weist keine eindeutige Geschlechtsspezifität auf. Obwohl junge Männer mit 61% in diesem Cluster stärker vertreten sind als junge Frauen (39%), scheint diese Stilkonfiguration deutlich androgynere Züge zu tragen als die bislang beschriebenen Cluster.

„Kicksuchende Typen“ geben sich betont „trendy“. Sie weisen die höchsten Mittelwerte für die Teilnahme an Raves und an Extremsportarten auf (.74) und vertreiben ihre freie Zeit gerne in den „in-Plätzen“ der Gastronomie (Disco, Kneipe etc.; Summenscore-Mittelwert = .58)). Gleichzeitig verfügen sie aber auch über ein überdurchschnittliches Maß an intellektuellen Interessen, das sich in Freizeitaktivitäten wie Lesen und der Teilnahme an vielfältigen kulturellen Angeboten (.41) äußert.

Neben den vielfältigen Freizeitaktivitäten, denen sie nachgehen, haben sie ein überdurchschnittliches Bedürfnis, durch die Fernsehkanäle zu zapfen oder einfach nur „abzuhängen“ (.11). Das

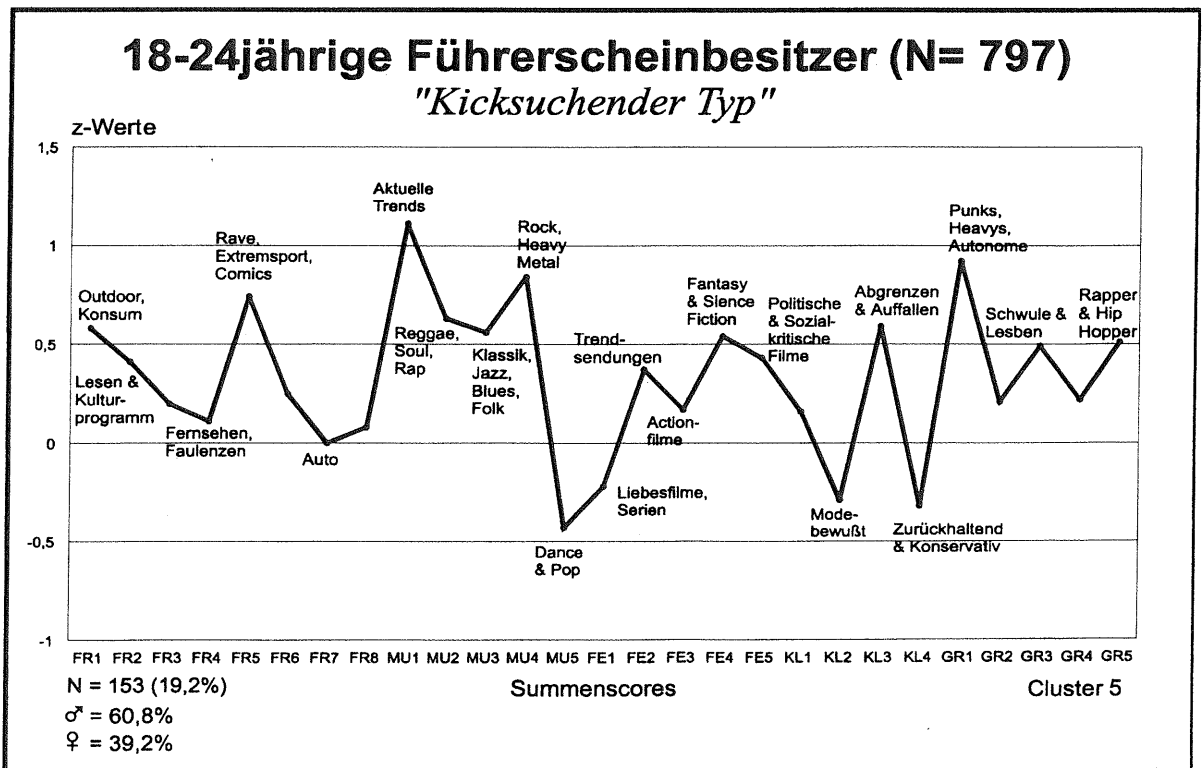


Bild 6: „Kicksuchender Typ“

Herumfahren mit dem Auto oder das Herumbasteln an Fahrzeugen (.00) erweist sich innerhalb des Stilprofils dieser Gruppe als unbedeutend.

„Trendy“ zu sein und „Kicks“ zu suchen, kennzeichnet auch die musikalischen Vorlieben des „Kicksuchenden Typs“. Mit Ausnahme der Genres Dance-, Floor- und Pop Musik, die von dieser Gruppe am stärksten abgelehnt werden (-.43), ist der „Kicksuchende Typ“ jeder anderen Musikform gegenüber aufgeschlossen. Wie bedeutsam Musik für den „Kicksuchenden Typ“ ist, verdeutlichen seine positiven Abweichungen von den Mittelwerten der Musikinteressen der übrigen Stilgruppen. Der „Kicksuchende Typ“ weist den insgesamt höchsten Mittelwert des Interesses für aktuelle Musiktrends (Cross Over, Grunch, Ambient = 1.11) sowie für Rock und Heavy Metal (.84) auf. Weit über dem Durchschnitt liegt darüber hinaus auch sein Interesse an Reggae, Soul und Rap (.63) sowie an klassischer Musik, Jazz, Blues und Folk (.56). Wenn es für den „Kicksuchenden Typen“ um Musik geht, muß es „swingen“ und „grooven“, und eine Vielfalt unterschiedlichster Musikgenres kann diese Bedürfnishaltung nur unterstützen.

Auch im Bereich der Fernsehrezeption scheint der „Kicksuchende Typ“ ständig auf der Suche nach „inputs“ zu sein. Er weist ein hohes Interesse an den Filmgenres Fantasy und Science Fiction auf (.54), ist überdurchschnittlich an politischer Information und an sozialkritischen Filmen interessiert (.43), verfolgt Trendsendungen (Comedy, Talkshows, Sitcom = .16) und weist auch ein überdurchschnittliches Interesse an Action Filmen auf (.17). Liebesfilme und „Daily Soaps“ (-.28) finden dagegen bei dieser Zielgruppe eine überdurchschnittliche Ablehnung.

Abgrenzung und Auffallenwollen (.59) ist das Grundthema der symbolischen Selbstdarstellung des „Kicksuchenden Typs“. Über seine Kleidung und seinen Habitus will er sich ganz bewußt von der Erwachsenenwelt abgrenzen, möchte demonstrieren, daß er extrem und ein verrückter Typ mit tollen Einfällen ist. Das Zurschaustellen von Modebewußtsein (-.29) oder gar von Zurückhaltung und Konservatismus (-.32) werden von ihm dagegen in hohem Maße abgelehnt.

„Kicksuchende Typen“ weisen die insgesamt höchste Affinität zu Punks, Heavies und Autonomem auf (.92). Sie stehen der Rapper- und Hip Hopper-Szene nahe (.51) und haben eine überdurchschnittlich hohe Empathie für die Schwulen- und Lesbenszene (.49). Ebenfalls überdurchschnittlich hoch ist ihre Nähe zur Techno- und Raver-Fangemeinde (.20), aber auch zu Gruppierungen der rechten Szene (.22). Die insgesamt

überdurchschnittlich hohe Affinität zu jedweden aktuellen jugend- und subkulturellen Gruppierungen kennzeichnet den „Kicksuchenden Typen“ als einen jugendkulturellen Experimentator, der jeder neuen Szene gegenüber offen ist, sofern sie jugendlich und trendy ist. Seine über alle Freizeitbereiche ruhelohe Suche nach individuellen Entfaltungsmöglichkeiten kennzeichnet den „Kicksuchenden Typen“ u.a. auch als eine Persönlichkeit, deren Identitätsfindung noch lange nicht abgeschlossen ist.

Charakteristika des „Kicksuchenden Typs“:

#### Soziodemographie

„Kicksuchende Typen“ sind die Stilgruppe mit dem insgesamt jüngsten Durchschnittsalter (20,9 Jahre), die verglichen mit den anderen Clustern das insgesamt höchste Bildungsniveau aufweist. Mit einem Anteil von 21% sind Hauptschulabsolventen in dieser Stilgruppe insgesamt am wenigsten vertreten. Jeder vierte Angehörige dieser Stilgruppe (25%) gehört den Berufsgruppen Metall und Bau an.

#### Verkehrsverhalten

Mit einer durchschnittlichen jährlichen Fahrleistung von 11.867 km weisen „Kicksuchende Typen nach dem „Häuslichen Typ“ die zweitniedrigste jährliche Fahrleistung auf. Daß niedrige Exposition, im Sinne von Fahrleistung nicht unbedingt gleichzusetzen ist mit geringer Unfallverwicklung, veranschaulicht der „Kicksuchende Typ“ in eindrucksvoller Weise. Sowohl bezogen auf ihre bisherige Gesamt-Unfallbeteiligung als auch bezogen auf ihre aktuelle Unfallbeteiligung während der letzten 12 Monate, weisen „Kicksuchende Typen“ die zweithäufigste Unfallverwicklung aller Stilgruppen auf. 29% der „Kicksuchenden Typen“ waren bereits an einem Pkw-Unfall beteiligt und 21% während der letzten 12 Monate. Negativ vom Durchschnitt der Altersgruppe weicht auch das Gurtanlageverhalten „Kicksuchender Typen“ ab. Lediglich 61% geben an, daß sie als Pkw-Fahrer immer den Gurt anlegen, und nur jeder zweite (52%), daß er den Gurt als Mitfahrer anlegt. Weiterhin zeichnet sich diese Stilgruppe generell durch negative verkehrsbezogene Einstellungen aus, die lediglich von der Stilgruppe des „Action Typs“ noch übertroffen werden. Ihre subjektive Sicherheitsbewertung geht an der Realität vorbei (mittlerer Summenscore = 69,64). Bezogen auf ihre Altersgruppe zeigen sie die zweithöchste Neigung, das Autofahren zur Befriedigung von Extramotiven zu mißbrauchen (mittlerer Summenscore = 26,81). Sie warten mit der zweithöchsten Tendenz auf, gegen Verkehrsregeln zu verstoßen, und gewichten sicherheitsbezogene Ausstattungsmerkmale

von Fahrzeugen am geringsten von allen Stilgruppen (mittlerer Summenscore = 9,15). Leistungsmerkmale von Fahrzeugen (mittlerer Summenscore = 10,57) interessieren sie genauso wenig wie die Fahrzeugmarke oder dessen Form und Farbe (mittlerer Summenscore = 10,31). Ihre Aggressionsbereitschaft beim Autofahren liegt im durchschnittlichen Bereich.

#### Alkohol, Drogen

Das permanente Bedürfnis, Grenzen zu überschreiten, gilt nicht nur für das generelle Freizeitverhalten und -erleben des „Kicksuchenden Typen“, sondern im besonderen Maße auch für den Konsum legaler wie illegaler Drogen. „Kicksuchende Typen“ verkörpern jene Stilgruppe unter den 18- bis 24jährigen, die am häufigsten Alkohol konsumiert. 37,5% der Angehörigen dieser Stilgruppe geben an, mehrmals bis täglich pro Woche Alkohol zu trinken. Mit einem Konsum von durchschnittlich 29,11g reinen Alkohols pro Trinksituation in der Woche und 68,94g reinen Alkohols pro Trinksituation am Wochenende (bzw. 1,56 Promille) weisen sie den insgesamt höchsten Alkoholkonsum innerhalb dieser Altersgruppe auf. Trinken aus „Freude und Geselligkeit“ (mittlerer Summenscore = 13,24) wird von dieser Stilgruppe insgesamt am höchsten gewichtet und Trinken aus „Frustration und Kompensation“ (mittlerer Summenscore = 4,25) am zweithöchsten. Da 5,9% der Angehörigen dieser Stilgruppe angeben, selbst oft bis sehr oft unter Alkoholeinfluß zu fahren, werden Trunkenheitsfahrten innerhalb dieser Gruppe am häufigsten durchgeführt. Häufige, negative Lösungen von Trink/Fahrkonflikten gehen innerhalb dieser Gruppe einher mit einer Unterschätzung der Gefährlichkeit des Fahrens unter Alkohol. Mit einem Summenscore-Mittelwert von 22,03 wird die Gefährlichkeit des Fahrens unter Alkohol von Angehörigen dieser Stilgruppe am zweitgeringsten eingeschätzt.

Neben seinem immens hohen Alkoholkonsum weist das Cluster des „Kicksuchenden Typs“ auch den insgesamt höchsten Anteil an Haschisch- und Marihuanakonsumenten auf. 30,5% der Angehörigen dieser Stilgruppe geben an, mehrmals bis regelmäßig während der letzten 12 Monate diese Substanzen konsumiert zu haben.

#### Persönlichkeitsmerkmale

„Kicksuchende Typen“ sind „High Sensation Seeker“. Mit einem Summenscore-Skalenmittelwert von 53,53 weist diese Gruppe den insgesamt höchsten Mittelwert für dieses Persönlichkeitsmerkmal auf. Auch Piercings und Tattoos erfahren in dieser Gruppe die insgesamt stärkste Zustim-

mung. 8% der „Kicksuchenden Typen“ sind selbst gepierct und 7% tätowiert.

### 1.5 Zusammenfassende Betrachtung der Lebens- und Freizeitstile 18- bis 24jähriger

Lebens- und Freizeitstile Jugendlicher konstituieren sich vor dem Hintergrund der Interaktion des Individuums mit seinen gesellschaftlichen Kontexten (vgl. SCHULZE, 1985). Diese Kontexte sind einem kontinuierlichen zeitlichen Wandel unterworfen. Vergleicht man die Ergebnisse der Lebens- und Freizeitstilanalysen 18- bis 24jähriger, die 1989 ermittelt wurden (vgl. SCHULZE 1996), mit den aktuell vorliegenden, so sind eine Reihe von Veränderungen festzustellen. Ließ sich die Zielgruppe der 18- bis 24jährigen 1989 optimal in sieben Stilgruppen unterteilen, so finden sich heute nur noch fünf unterschiedliche Lebens- und Freizeitstilgruppierungen innerhalb der Zielgruppe vor. Diese Reduzierung der Anzahl der Lebens- und Freizeitstilgruppen kann als Indikator für eine gewisse Homogenisierung der Jugendkultur im Sinne einer Angleichung der Lebenslagen und freizeitbezogenen Erlebniswünsche 18- bis 24jähriger gewertet werden.

Betrachtet man die Ergebnisse der einschlägigen entwicklungspsychologischen und jugendsoziologischen Literatur zum Thema „Jugend und gesellschaftlicher Wandel“, so sind folgende Forschungsergebnisse bei der Betrachtung der qualitativen Veränderungen der Lebens- und Freizeitstile Jugendlicher von Belang. Vergleicht man die aktuellen entwicklungspsychologischen Rahmenbedingungen junger Erwachsener mit denen vorhergehender Generationen, so sind die aktuellen Rahmenbedingungen der Übergangsphase von der Kindheit zum Erwachsenenalter vor allem durch die stetig gestiegenen bildungsbezogenen Anforderungen der Arbeitswelt gekennzeichnet, die zu einer zeitlichen Ausdehnung des Jugendalters geführt haben. Diese gesellschaftlich bedingte Ausdehnung des Jugendalters führt vor allen Dingen dazu, daß der Großteil der jungen Leute heutzutage die Perspektive entwickelt, auf der materiellen und ökonomischen Ebene häufig bis ins dritte Lebensjahrzehnt abhängig von den Eltern zu bleiben (vgl. MANSEL, 1996).

Nach den Ergebnissen der neueren deutschen Jugendforschung (FERCHHOFF, 1995, JAHNKE & NIEHUES, 1995) macht sich weiterhin auch in den Bereichen des jugendlichen Lebens ein eindeutiger Trend zu einer gesteigerten Konsumhaltung bemerkbar, der unabhängig vom sozio-ökonomischen



Status des einzelnen ist. In diesem Zusammenhang erhält Freizeit eine bislang nie dagewesene kompensatorische Funktion für junge Erwachsene. Im Gegensatz zum normalen Alltag (Schule, Studium, Lehre, Arbeit), der weitestgehend extern strukturiert wird, bietet die Freizeit die Möglichkeit zur weitestgehenden Selbststeuerung. „Die aktuellen Selbstinszenierungen Jugendlicher in der Freizeit lehnen sich bewußt oder unbewußt an zentrale Muster und Orientierungen der gegenwärtigen Gesellschaft an“, die von BECK (1986) zeitdiagnostisch als „Risikogesellschaft“ oder von G. SCHULZE (1990) als „Erlebnisgesellschaft“ charakterisiert wird, in der Konsum immer weniger Notwendigkeitskonsum als vielmehr Wunschkonsum ist. Freizeit steht in diesem Zusammenhang für „selbstinszenierte symbolische Selbstdarstellung, Action, erregende Abwechslung und Kicks“ (SCHULZE, 1998, S. 8f).

Im Gegensatz zu vorhergehenden Generationen der 70er und 80er Jahre, die ihre Unzufriedenheit in bestehende Subkulturen hineininterpretierten, ist es den Heranwachsenden der 90er Jahre offensichtlich gelungen, Lebensstile zu entwickeln, die es ermöglichen, den „normalen Alltag“ mit dem jugendkulturell ausgestalteten Wochenende problemlos zu verbinden. Die Wochenendfreizeit fungiert dabei als eine zweite Realität, die „einerseits Freiraum für die selbstgestalterische Kreativität des Individuums bietet und andererseits den partiellen, aber kontinuierlichen Ausstieg aus dem formellen Sektor der Nicht-Freizeit ermöglicht“ (SCHULZE, 1989, S. 9).

Drei der für 1989 ermittelten sieben Lebens- und Freizeitstilgruppen 18- bis 24jähriger haben sich zwischenzeitlich aufgelöst bzw. sind in andere Stilgruppen aufgegangen. Nicht mehr vorzufinden sind der „Fan-Typ“, der „Kontra-Typ“ und der „Sportliche Typ“. Ein Produkt der Jetztzeit ist dagegen der „Kicksuchende Typ“, dem jeder fünfte Angehörige des großen Altersblocks der 18- bis 24jährigen angehört. Vergrößert man den zeitlichen Horizont der Betrachtung von Lebens- und Freizeitstilformen Jugendlicher und schließt die erste Erhebung zur vergleichbaren Methodik der Analyse von Lebens- und Freizeitstilgruppen Jugendlicher (SCHULZE, 1985) mit in die Betrachtung ein, so ist festzustellen, daß einige Lebens- und Freizeitstilmuster Jugendlicher eine hohe zeitunabhängige Stabilität aufweisen, wohingegen sich andere nach kürzerer Zeit auflösen bzw. in neue Stilformationen umwandeln. Vergleicht man die Ergebnisse der drei Lebens- und Freizeitstilanalysen, die von SCHULZE 1985, 1989 und 1996 durchgeführt wurden, so ist festzustellen, daß der Stil des „Action-Typs“, des „Fashion-Typs“, des

„Kritischen Typen“ und des „Häuslichen Typen“ in allen drei Analysen vorgefunden wurde. Indoororientierte Freizeitgestaltung, Freizeitgestaltung im Rahmen intellektueller Auseinandersetzung, Freizeitleben in und mit der Mode sowie Suche nach Action in jeder Form scheinen grundsätzliche Stilmuster unserer Gesellschaft zu sein, die wahrscheinlich im Jugendalter am intensivsten ausgelebt werden, aber auch für die Vertreter älterer Gruppen durchaus ein Alternativenpotential zur Lebens- und Freizeitgestaltung liefern. Sportliche Typen, die 1985 und 1989 noch als Stilgruppe vorgefunden wurden, finden sich aktuell nicht mehr in ihrer Reinkultur. Das mag vor allem daraus resultieren, daß sportliche Betätigung heutzutage von nahezu allen Jugendlichen und jungen Erwachsenen ausgeübt wird und beliebig mit anderen Freizeitstilkomponenten kombiniert wird und von daher nicht mehr stilkonstituierend wirken kann.

Nicht mehr vorzufinden sind weiterhin die Stilfacetten „Fan- und Kontra-Typ“. „Fan-Typen“ zeichneten sich dadurch aus, daß sie sich abgrenzen und scharfe Trennlinien zwischen dem zogen, was zu ihrem Fanbereich gehörte und dem, was davon ausgeschlossen war. Angesichts der aktuellen Inflation an Freizeitszenen und der wachsenden Bereitschaft Heranwachsender, unterschiedlichste Szenerien auszutesten, findet Fan-Kultur in Reinform aktuell keinen Anklang mehr bei einer Gruppe, die rein zahlenmäßig groß genug wäre, einen entsprechenden Stil auszubilden. „Kontra-Typen“, die eine historisch renovierte Form der Rocker der 60er und 70er Jahre verkörperten und deren symbolische Ausdrucksmittel auf einem Kontinuum von „a man has to go his own way“ bis hin zu „born to be wild“ anzusiedeln waren, scheinen aktuell ebenfalls keine tragfähigen Leitlinien für das Selbstbild junger Erwachsener zu bieten. Die völlig neue Lebens- und Freizeitstilcreation des „Kicksuchenden Typs“ liegt dagegen voll im Trend der Zeit. Stilelemente des früheren „Kontra-Typs“ finden sich in modifizierter Form jedoch noch in diesem neuen Typ wieder.

### 1.5.1 Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18- bis 24jähriger

Unabhängig davon, daß Freizeitstile hinsichtlich ihrer qualitativen Ausgestaltung aufgrund ihrer Einbettung in die Gesamtkultur einem zeitlichen Wandel unterliegen, gilt nach wie vor die lebensstilanalytische Grundformel: Wie man lebt, so fährt man. Gemessen an verkehrssicherheitsgefährdenden Motivlagen (wie z.B. Spannungssuche, Selbstdarstellung, Imponierenwollen, Dampfblas-

sen etc.) und anderen Faktoren, die mit einem erhöhten Fahrtrisiko einhergehen, erweisen sich aktuell 37,5% der Zielgruppe der 18- bis 24jährigen als ein besonderes Risikokollektiv, das sich aus den beiden Stilgruppen „Action-Typ“ und „Kicksuchender Typ“ konstituiert. Obwohl dieser Prozentsatz zunächst einmal auf eine Erhöhung des Anteils der 18- bis 24jährigen „High-Risk-Fahrer“ (1989 waren es 30%) hindeutet, ist zunächst einmal festzuhalten, daß dieser Wert relativ und nicht absolut zu betrachten ist. Nach den Daten des Statistischen Bundesamtes (Statistisches Jahrbuch 1990, Statistisches Jahrbuch 1995, Stand 31.12.1993 hochgerechnet auf 31.12.1995) hat sich die Anzahl der Personen, die auf die Altersgruppe der 18- bis 24jährigen entfallen, zwischen 1988 und 1995 von 7,0836 Mio. auf 5,0919 Mio. Personen verringert, was einem Rückgang von 28,1% entspricht. Absolut betrachtet hat sich damit die Anzahl besonders gefährdeter junger Verkehrsteilnehmer auf unseren Straßen reduziert. Hinzu kommt, daß sich das Risikoniveau der heutigen „Hard-Liner“ insgesamt auf einem etwas niedrigeren Niveau bewegt als das 1989 der Fall war. Wie der Vergleich der Ergebnisse der 1989er und 1996er Lebens- und Freizeitstilanalyse 18- bis 24jähriger zeigt, hat sich die Exposition dieser Altersgruppe (in den alten Bundesländern), gemessen an Fahrleistung und Führerscheinbesitz, im Vergleichszeitraum nicht verändert (s. Tabelle 3).

	1989	1996	Veränderung
Führerscheinbesitz Klasse III	79,4%	79,9%	+ 0,5%
mittlere jährl. Fahrleistung (Pkw) in Km	13.200	13.500	+ 300

Tab. 3: Zeitvergleich verkehrsdemographischer Kennzahlen 18- bis 24jähriger in den alten Bundesländern

Positive Veränderungen zeigen sich dagegen im Hinblick auf die Autozentriertheit junger Erwachsener. Im Bereich des Freizeitverhaltens hat sich die Gruppe derjenigen, die angeben, sehr oft und oft mit dem Auto herumzufahren, gegenüber 1989 um 4,5 Prozentpunkte reduziert. Für eine generelle Abnahme der Autozentriertheit innerhalb dieser Altersgruppe spricht auch die Entwicklung von Fahrmotiven innerhalb der Zielgruppe der 18- bis 24jährigen. Psychologischer Mißbrauch des Autos zur Befriedigung von Bedürfnissen nach Spannungssuche, Wettstreit und Imponiergehabe, ist Kennzeichen besonders gefährdeter junger Fahrer, der das Risiko, in einen Unfall verwickelt zu werden, beträchtlich erhöht. Vergleicht man die Befra-

Extramotive	1989	1996	Veränderung
gutes Gefühl, andere abzuhängen	27,0	20,9	-6,1
beim Fahren etwas erleben wollen	18,6	16,4	-2,2
Autofahren ohne Nervenkitzel ist langweilig	20,3	14,6	-5,7
sich gut fühlen, wenn riskante Situation bewältigt	42,6	40,5	-2,1

(Angaben bezogen auf die Antwortkategorien „trifft voll und ganz zu“ und „trifft eher zu“ in Prozent)

Quelle: SCHULZE, 1998

Tab. 4: Zeitvergleich der Extramotive 18- bis 24jähriger in den alten Bundesländern

gungsdaten von 1989 und 1996 (s. Tabelle 4), erkennt man, daß die heutigen 18- bis 24jährigen über ein weitaus angemesseneres Sicherheitsbewußtsein verfügen als die 18- bis 24jährigen des Jahres 1989. Die deutlichsten Veränderungen fanden im Bereich kompetitiver Verhaltensweisen statt („es ist ein gutes Gefühl, andere abzuhängen“) und bei der Suche nach „Thrill“ („Autofahren ohne Nervenkitzel ist langweilig“).

Noch positiver als die Tendenz, das Autofahren zur Befriedigung sicherheitsgefährdender affektiver Bedürfnisse einzusetzen, hat sich das Trinkverhalten der heutigen Fahranfänger verändert (vgl. Tabelle 5). Zwischen 1989 und 1996 hat sich der

Erhebungsjahr	1989	1996	Veränderung
Trinkhäufigkeit	37,4	24,7	-12,7

(Angaben bezogen auf die Antwortkategorien „täglich“ und „mehrmals pro Woche“ in Prozent)

Quelle: SCHULZE, 1998

Tab. 5: Zeitvergleich der Häufigkeit des Konsums von Alkohol bei 18- bis 24jährigen in den alten Bundesländern

Personenkreis der 18- bis 24jährigen, die täglich oder mehrmals pro Woche konsumieren, um ca. 13% reduziert. Der zwischenzeitlich eingetretene realistischere Umgang 18- bis 24jähriger mit dem Auto sowie die Tendenz zu einem moderateren Trink/Fahrverhalten innerhalb dieser Altersgruppe wurden entscheidende Faktoren für die drastische Reduzierung sogenannter „Disco-Unfälle“ (- 34%), die zwischen 1988 und 1995 stattgefunden hat (vgl. SCHULZE, 1998).

Diese insgesamt positive Veränderung des Risikoverhaltens junger Autofahrer darf jedoch nicht zur Verdrängung der Tatsache führen, daß aktuell immer noch eine 37,5%ige Teilgruppe 18- bis 24jähriger dazu neigt, das Auto psychologisch zu mißbrauchen und daß immer noch jeder vierte Angehörige dieses Alterskollektivs täglichen oder mehrmaligen Alkoholkonsum pro Woche aufweist, der nach den Erkenntnissen der Lebensstilforschung (vgl. SCHULZE, 1996) mit hohen Trinkmengen und häufigen freizeitbedingten Nachtfahrten verknüpft ist.

„Action-Typen“ und „Kicksuchende Typen“ sind jene Lebens- und Freizeitstilgruppen 18- bis 24jähriger, die die konstatierte Gefahrentrias: häufige freizeitbedingte Nachtfahrten, häufiger und intensiver Alkoholkonsum und psychologischer Mißbrauch des Autos (vgl. SCHULZE, 1996) aktuell noch um den Faktor „Haschisch- und Marihuanakonsum“ erweitern. Der Befund, daß sich Cannabiskonsumenten in erster Linie in den Stilgruppen „Action-Typ“ (12,4%, mehrmals bis regelmäßig) und „Kicksuchende Typen“ (30,5%, mehrmals bis regelmäßig) vorzufinden sind, verweist auf die starke Eingebundenheit des Drogenproblems in einen übergeordneten Lebens- und Freizeitstil, auf die bereits in den frühen jugendsoziologischen Forschungsarbeiten zum Thema Subkultur hingewiesen wurde. Die Ergebnisse dieser meist phänomenologischen Betrachtungen jugendlicher Subkulturen beschreiben, daß Alkohol- und Drogenkonsum als ein initialer Bestandteil subkultureller Lebensstile betrachtet werden kann. Die von FINESTONE (1957) beschriebenen „Cats“, die sich aus farbigen Ghetto-Bewohnern rekrutierten und einen Dandy-Stil zur Schau trugen, nahmen Heroin. Der von COHEN (1972) beschriebene subkulturelle Stil der „Mods“ beinhaltete den Konsum von Alkohol und Medikamenten. Je nach aktuellem Bedürfnis wurden Tranquilizer oder Aufputzmittel, häufig in Verbindung mit Alkohol, konsumiert. Die Subkultur der Hippies bediente sich der Wirkung von Cannabis und halluzinogener Drogen, die häufig als Formen instrumenteller Selbsterfahrungstechniken verwandt wurden (vgl. BRAKE, 1981). PLANT (1975) weist darauf hin, daß der Gebrauch von Drogen innerhalb delinquenter jugendlicher Subkulturen den Status der Angehörigen innerhalb dieser Gruppen markiert, was auch PATRICK (1973) herausstellte, der im Rahmen seiner Analyse einer „Street corner Peer group“ in Glasgow feststellte, daß der Grad des exzessiven Drogenkonsums (Alkohol und illegale Drogen) ein wesentliches Kriterium für den Rang war, den ein Mitglied dieser „Street corner Peer group“ innehatte.

Aus differentialpsychologischer Sicht ist hervorzuheben, daß „Action-Typen“ und „Kicksuchende Typen“, verglichen mit den anderen Stilgruppen 18- bis 24jähriger, das insgesamt höchste Bedürfnis nach „Sensation Seeking“ aufweisen. Beim „Sensation Seeking“ handelt es sich um ein Persönlichkeitsmerkmal, das sich zum einen durch das Verlangen nach neuen, ungewöhnlichen und vielfältigen Erfahrungen und zum andern durch die Bereitschaft, physische und soziale Gefahren auf sich zu nehmen, definiert. Nach ZUCKERMAN (1979) ist dieses Persönlichkeitsmerkmal, das als eine Temperamentsdimension aufgefaßt werden kann, sehr stark physiologisch verankert und dadurch relativ stabil. Die Ergebnisse einer durchgeführten Korrespondenzanalyse über „Sensation Seeking“ und Stilgruppen zeigen, daß „Kicksuchende Typen“ und „Action-Typen“ ganz nahe am „High Sensation Seeking“ liegen. Der „Fashion-Typ“ nimmt demgegenüber eine mittlere Position ein und „Kritische Typen“ und „Häusliche Typen“ liegen am unteren Pol der „Low Sensation Seeker“.

Im Hinblick auf die Entwicklung zukünftiger Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dieser besonders gefährdeter 18- bis 24jähriger Verkehrsteilnehmer ist die hohe Ausprägung des Persönlichkeitsmerkmals „Sensation Seeking“ bei den besonders gefährdeten Stilgruppen „Action-Typ“ und „Kicksuchender Typ“ besonders zu berücksichtigen. So wie kleine Menschen Zeit ihres Lebens klein bleiben und Große groß, bleiben „High Sensation Seeker“ während ihres ganzen Lebens „High Sensation Seeker“. Obwohl ZUCKERMAN (1994) darauf hinweist, daß auf der Individualebene „Sensation Seeking“ im Jugendalter die höchste Ausprägung aufweist, die sich mit Fortschreiten im Lebenszyklus generell reduziert, bleiben „High Sensation Seeker“ und „Low Sensation Seeker“ auf der Ebene des interindividuellen Vergleichs innerhalb ihrer Altersgruppe Zeit ihres Lebens diejenigen mit der jeweils höchsten bzw. geringsten Ausprägung dieses Persönlichkeitsmerkmals. Für die Entwicklung angemessener Maßnahmen zur Reduzierung des Unfallrisikos der Teilgruppe besonders gefährdeter Fahranfänger bedeutet das, daß sich deren Temperament kaum beeinflussen lassen wird. Statt dessen können lediglich funktionale Äquivalente angeboten werden, die dieses Bedürfnis auf einer Ebene befriedigen können, auf der die Wahrscheinlichkeit des Eintretens negativer Konsequenzen des Verhaltens für die Akteure selbst und andere möglichst gering ausfallen. Da „Action-Typen“ und „Kicksuchende Typen“ nun aber stets auf der Suche nach neuen Reizen und ungewöhnlichen Er-

fahrungen sind, wird der Erfolg von Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrssicherheitsrisikos dieser Stilgruppen in erster Linie davon abhängen, wie gut es gelingt, Verkehrssicherheitsbotschaften stilgruppen-adäquat zu vermitteln. Aus wahrnehmungspsychologischer Sicht werden diese Stilgruppen solche Informationen nur dann beachten und aufnehmen, wenn deren Darbietung dem hohen Reizniveau dieser „High Sensation Seeker“ entspricht. Werden Informationen dagegen unterhalb einer gewissen Reizschwelle angeboten, werden sie von diesen Gruppen über den Mechanismus der selektiven Wahrnehmung gar nicht erst aufgenommen.

Verglichen mit der Risikogruppe 18- bis 24jähriger in den frühen 90er Jahren, unterscheidet sich die aktuelle Risikogruppe von der früheren primär durch das differentielle Merkmal der Bildung und der damit verbundenen Rezeptionsinteressen. War bei der damaligen Ansprache der 30%-Problemgruppe zu berücksichtigen, daß diese Gruppe durch passives Informationsverhalten, Peergruppen-Orientierung und Emotionalität sowie spontane und wenig rational gesteuerte Verkehrsverhaltensmuster gekennzeichnet war (vgl. SCHULZE 1996), so trifft diese Charakterisierung heute nur noch für den „Action-Typ“ (18,2% der Zielgruppe) zu. „Kicksuchende Typen“ (19,2% der Zielgruppe), die aktuell die Hälfte der Risikogruppe ausmachen, zeichnen sich dagegen durch ein äußerst aktives Informationsverhalten aus. Daraus läßt sich ableiten, daß kognitiven Appellen im Rahmen von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dieser besonders gefährdeten Teilgruppe junger Fahrer heutzutage wesentlich bessere Chancen einzuräumen sind als das Anfang der 90er Jahre noch der Fall war. Voraussetzung für den Erfolg kognitiver Appelle wäre aber, daß diese so verpackt werden, daß sie dem Geschmack des „Kicksuchenden Typen“ entsprechen.

Ein weiteres maßnahmenrelevantes differentielles Merkmal des „Kicksuchenden Typen“ besteht darin, daß diese Gruppe keine einseitige Dominanz männlicher Angehöriger aufweist, was für das Risikokollektiv der frühen 90er Jahre noch typisch war. Mußten Verkehrssicherheitsprobleme junger Verkehrsteilnehmer bislang primär als eine männliche Domäne betrachtet werden, so sind heutzutage zunehmend mehr junge Frauen durch verkehrssicherheitsgefährdende Einstellungen und Verhaltensweisen gekennzeichnet. Annähernd jeder dritte (29%) „Kicksuchende Typ“ ist eine junge Frau. Der geschlechtsspezifische Vergleich der insgesamt besonders negativen verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen der Angehörigen dieser Stilgruppe zeigt keine signifikanten Unter-

schiede der entsprechenden Werte männlicher und weiblicher Angehöriger. Deshalb erscheint es sinnvoll, junge Fahrerinnen stärker als bisher in den Mittelpunkt von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit junger Leute zu stellen. Erfolgversprechend wären in diesem Zusammenhang auch solche Maßnahmenansätze, die auf eine Ausweitung des verkehrssicherheitszentrierten Dialogs zwischen jungen Frauen und Männern abzielen.

## 2 Lebens- und Freizeitstilgruppen 25- bis 34jähriger Führerscheinbesitzer

Vor dem Hintergrund der gesellschaftlich bedingten Ausdehnung des Jugendalters, der Zunahme hedonistisch orientierten Freizeitverhaltens und -erlebens und der insgesamt hohen Unfallbelastung 25- bis 34jähriger, deren bevölkerungsbezogenes Unfallrisiko zwar nicht die hohen Werte der jungen Fahrer (18- bis 24jährige) erreicht, aber auch nicht die günstigeren Werte der nachfolgenden Altersgruppen, wurde für diese Altersgruppe eine gesonderte Analyse des Zusammenhangs von Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten durchgeführt. Da nicht davon ausgegangen werden konnte, daß sich die Stile dieser Altersgruppe aus den gleichen Merkmalen konstituieren wie die der 18- bis 24jährigen, wurden in einem ersten Schritt die für die Konfiguration von Lebens- und Freizeitstilen relevant erachteten Items des Fragebogens gesonderten Faktorenanalysen unterzogen. Die Ergebnisse der Faktorenanalysen für diese Altersgruppe führten jedoch zu einem analogen Ergebnis wie bei der Altersgruppe der 18- bis 24jährigen. Auch für die 25- bis 34jährigen wurden insgesamt 27 stilkonstituierende Dimensionen aus dem Bereich des Freizeitverhaltens und -erlebens ermittelt, die sich weder inhaltlich noch in der Höhe der Ladung der Items auf den einzelnen Faktoren unterscheiden.

Auf der Grundlage dieser 27 Faktoren wurden in einem zweiten Schritt Clusteranalysen für die 1.750 Führerscheinbesitzer unter den befragten 25- bis 34jährigen vorgenommen. Zur Optimierung der Separierung dieser Stichprobe in Stilgruppen wurde genauso vorgegangen wie bei den 18- bis 24jährigen (vgl. Kap. 1.3). Mit Hilfe der hierarchischen Clusteranalyse wurde zunächst versucht, die optimale Gruppenanzahl festzulegen. Aufgrund der Größe der Stichprobe ( $n = 1.750$ ) wurde dieses Analyseverfahren anhand einer 70%igen Zufallsstichprobe des Samples durchgeführt. Das Struktogramm des Fehlerquadratwachses (vgl.

## Hierarchische Clusteranalyse

25-34jährige Führerscheinbesitzer (70%)

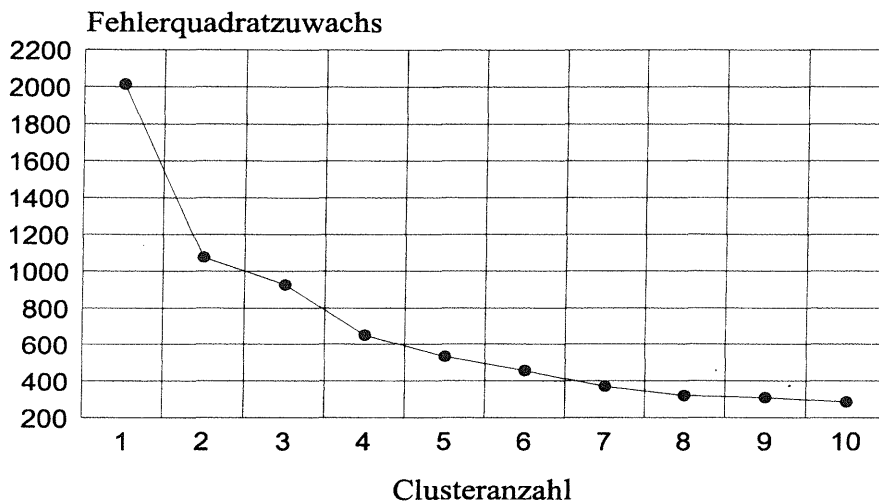


Bild 7: Hierarchische Clusteranalysen 25 -34 Führerscheinbesitzer

Bild 7) veranschaulicht, daß eine Abflachung der Kurve bereits nach der 3. Stufe erreicht wird, die sich dann kontinuierlich fortsetzt. Dies ist als ein Indikator dafür anzusehen, daß die Heterogenität der Gruppen bei steigender Gruppenzahl nur noch unwesentlich abnimmt. Aufgrund inhaltlicher Erwägungen und der diskriminanzanalytischen Überprüfung verschiedener Clusterlösungen ist jedoch auch bei dieser Altersgruppe eine 5-Cluster-Lösung zu empfehlen. Die durch die WARD-Methode ermittelten Clusterzentren gingen anschließend in die k-means-Methode ein, die über die Gesamtgruppe der 25- bis 34jährigen Führerscheinbesitzer durchgeführt wurde. Die abschließende diskriminanzanalytische Überprüfung der Güte der Klassifikation hat ergeben, daß mit einer Aufteilung der Stichprobe in fünf Gruppen 93,26% der Fälle richtig klassifiziert wurden. Nach dem bereits zitierten Kriterium von STEINHAUSEN & LANGER (1977) liegt damit ein äußerst zufriedenstellendes Klassifikationsergebnis vor. Die fünf ermittelten Lebens- und Freizeitstilgruppen 25- bis 34jähriger, die inhaltlich mit denen der Altersgruppe der 18- bis 24jährigen vergleichbar sind, werden im folgenden beschrieben.

### 2.1.1 „Häuslicher Typ“

Auf diese Stilgruppe entfallen 23,4% der 25- bis 34jährigen. Verglichen mit dem 18- bis 24jährigen „Häuslichen Typ“ ist diese Lebens- und Freizeitstilgruppe bei den älteren anteilmäßig geringfügig größer (+ 2,1%). Noch deutlicher als beim jüngeren „Häuslichen Typ“ ist dieser Stil durch völliges Desinteresse und fehlende Aktivitäten gekennzeichnet (vgl. Bild 8). Das Gesamtspektrum der erfragten Freizeitaktivitäten wird von dieser Gruppe weit unter dem Durchschnitt der Altersgruppe ausgeübt. Im medialen Bereich ist weder ein Interesse an den unterschiedlichen Musikrichtungen noch an den unterschiedlichen Genres des Fernsehprogramms feststellbar. Alle Gruppenmittelwerte zu diesen Dimensionen liegen weit unter dem Durchschnitt der Altersgruppe und fallen durchweg negativer aus als bei den jüngeren „Häuslichen Typen“. Wie der jüngere „Häusliche Typ“, zeigt auch der ältere „Häusliche Typ“ eine durchgängig negative Affinität zu den Gruppen der Jugend- und Alternativkultur. Der einzige positive Ausschlag innerhalb des Stilgruppenprofils des „Häuslichen Typen“ betrifft seine symbolisch expressive Selbstdarstellung über Kleidung und Habitus. Die Kernbotschaft des „Häuslichen Typen“ an seine Umwelt lautet: „Ich bin zurückhaltend und konservativ“ (.25).

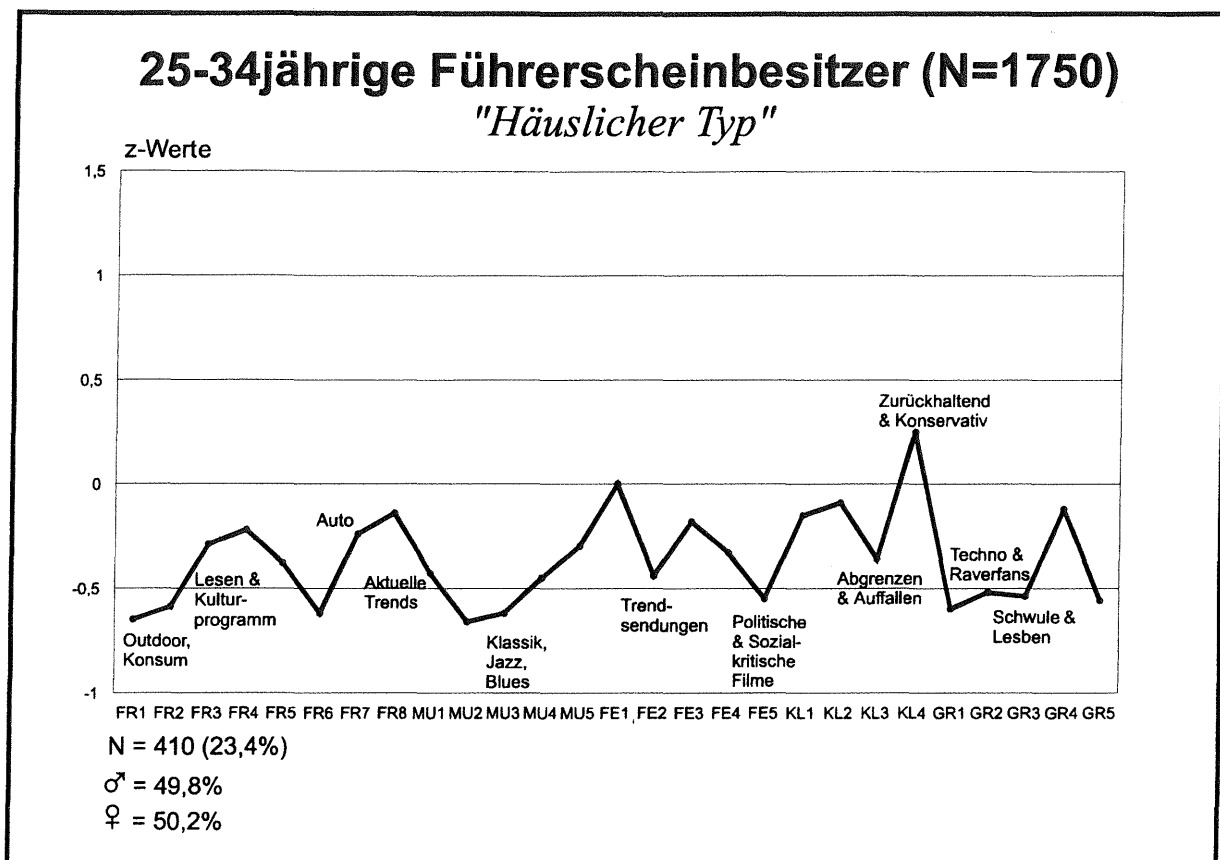


Bild 8: „Häuslicher Typ“

### Charakteristika des „Häuslichen Typs“:

#### Soziodemographie

Mit einem Durchschnittsalter von 29,93 Jahren stellen „Häusliche Typen“ die zweitälteste Gruppe unter den 25- bis 34jährigen dar. Gegenüber dem jüngeren „Häuslichen Typ“ ist der Männeranteil beim älteren „Häuslichen Typ“ mit 63,5% um 14% höher. 48,5% der „Häuslichen Typen“ haben Kinder. „Häusliche Typen“ weisen den zweithöchsten Anteil an Hauptschulabsolventen auf, und mit einem Anteil von 20,6%, die auf die Berufsgruppen Bau und Metall entfallen, weist der „Häusliche Typ“ den zweithöchsten Anteil an Personen in betont maskulinen Berufen auf.

#### Verkehrsverhalten

Die durchschnittliche jährliche Fahrleistung des „Häuslichen Typen“ beträgt 13.815 km und stellt damit eine für diese Altersgruppe durchschnittliche Fahrleistung dar. Seine Unfallverwicklung ist eher gering. 46,8% der „Häuslichen Typen“ waren bislang noch nie an einem Unfall beteiligt und 28% hatten einen Unfall während der letzten 12 Monate. Das Gurtanlegeverhalten des „Häuslichen Typs“ ist als überdurchschnittlich hoch. 72% geben an, daß sie den Sicherheitsgurt als Fahrer immer anlegen und 67,7%, daß sie den Gurt als Mitfahrer immer

anlegen. Unter den 25- bis 34jährigen zeigen „Häusliche Typen“ die insgesamt geringste Bereitschaft, gegen Verkehrsregeln zu verstoßen. Obwohl sie insgesamt über eine realitätsnahe subjektive Sicherheitsbewertung verfügen (zweitniedrigster Gesamtscore), ist ihre Verhaltenstendenz, das Autofahren psychologisch zu mißbrauchen, überdurchschnittlich hoch ausgeprägt (60,37).

Hohe Motorisierung und hohe Spitzengeschwindigkeit sind die fahrzeugbezogenen Ausstattungsmerkmale, die „Häuslichen Typen“ am wichtigsten sind. Bei diesem Ausstattungsmerkmal weisen „Häusliche Typen“ den insgesamt zweithöchsten Mittelwert (Summenscore-Mittelwert = 9,98) auf. Ihre Bewertung der Bedeutung sicherheitsbezogener Ausstattungsmerkmale von Fahrzeugen fällt dagegen durchschnittlich hoch aus wie auch die Bedeutung, die sie der Fahrzeugmarke und dessen Aussehen beimessen. Ihre Gewichtung des Fahrzeugmerkmals Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit fällt dagegen bezogen auf ihre Altersgruppe am zweitgeringsten aus (Summenscore-Mittelwert = 13,38).

### Alkohol, Drogen

28,7% der „Häuslichen Typen“ geben an, mehrmals pro Woche bis täglich Alkohol zu konsumieren. Bezogen auf die Altersgruppe, weisen „Häusliche Typen“ damit den zweitgeringsten Anteil an regelmäßigen Alkoholkonsumenten auf. Im Rahmen einer Trinksituation in der Woche konsumieren sie durchschnittlich 21,37g reinen Alkohols, was einer Alkoholisierung von 0,46 Promille entspricht, und bei Trinksituationen am Wochenende 42,16g (= 0,91 Promille). Mit diesen Werten weisen „Häusliche Typen“ die insgesamt niedrigsten Trinkmengen auf. „Häusliche Typen“ sind darüber hinaus am wenigsten in Trunkenheitsfahrten involviert. Lediglich 3,4% geben an, oft bis sehr oft selbst unter Alkoholeinfluß zu fahren.

Mit einem Anteil von 2,2%, der angibt, mehrmals bis regelmäßig während der letzten 12 Monate Haschisch oder Marihuana konsumiert zu haben, weisen „Häusliche Typen“ den geringsten Anteil an Cannabiskonsumenten innerhalb dieser Altersgruppe auf.

### Persönlichkeitsmerkmale

Dem minimalen Aktivitäten- und Interessenniveau des „Häuslichen Typs“ entspricht, daß das Bedürfnis nach „Sensation Seeking“ bei dieser Stilgruppe insgesamt am geringsten ausgeprägt ist (mittlerer Summenscore = 42,87). Die generalisierte Kompetenz-erwartung, d.h. die Überzeugung einer Person, mit Hilfe eigener Ressourcen Problemlagen erfolgreich bewältigen zu können (vgl. SCHWARZER, 1993, 1996), ist beim „Häuslichen Typ“ am geringsten ausgeprägt. Der Mittelwert dieser Skala (27,91) unterscheidet sich signifikant von den Mittelwerten der anderen Stilgruppen dieser Altersgruppe.

#### 2.1.2 „Fashion-Typ“

Der „Fashion-Typ“ repräsentiert 19,5% der Angehörigen dieser Altersgruppe. Verglichen mit den jüngeren „Fashion-Typen“ entfallen innerhalb dieser Altersgruppe ca. 3% weniger Personen auf diese Stilgruppe. Gegenüber dem jüngeren „Fashion-Typ“ zeigt der ältere „Fashion-Typ“ insgesamt ein höheres Aktivitäts- und Interessenniveau (vgl. Bild 8). Der Verlauf des Stilprofils des älteren „Fashion-Typs“ verläuft geradezu spiegelbildlich zum Stilprofil seines jüngeren Pendant. Die z-Werte zu den einzelnen Dimensionen liegen jedoch ausnahmslos um +/-0,3 bis +/-0,5 über bzw. unter den z-Werten des jüngeren „Fashion-Typs“. Überdurchschnittlich häufig geht der „Fashion-Typ“ außerhäuslichen Freizeitaktivitäten nach (.32) sowie dem Lesen und der Teilnahme an kulturellen Freizeitangeboten (.13). Sein Freizeitverhalten wird

weiterhin dadurch markiert, daß er große Teile seiner Freizeit mit Fernsehen und Faulenzen (.53) sowie mit Musikhören (.37) oder durch das Zusammensein mit seiner Familie und dem Wandern in der Natur verbringt (.25).

Die musikalischen Vorlieben dieser Stilgruppe liegen im Bereich der Dance-Floor- und Popmusik (.70) sowie bei den Musikrichtungen Reggae, Soul und Rap (.25). Rockmusik und Heavy Metal (-.25) sowie Klassik, Jazz und Blues (-.19) werden dagegen überdurchschnittlich stark abgelehnt.

Verglichen mit den anderen Stilgruppen, sind „Fashion-Typen“ die größten Fans von Liebesfilmen und Seifenopern (.90) unter den 25 bis 34jährigen. Ein ausgeprägtes Interesse bringen sie auch den Unterhaltungsgenres Comedy, Sitcom und Talkshows entgegen (.74). Ihr Informationsbedürfnis ist, gemessen an ihrem Interesse für politische Informationssendungen und sozialkritische Filme, knapp überdurchschnittlich ausgeprägt (.04). Ihre Ablehnung des Genre Action-Film (-.17) liegt über dem Durchschnitt der Altersgruppe.

Auch die älteren „Fashion-Typen“ legen allergrößten Wert darauf, im Rahmen symbolisch expressiver Selbstdarstellung über Kleidung und Habitus ihr Modebewußtsein zur Schau zu tragen (.70). Parallel dazu möchten sie ihrer Umwelt vermitteln, daß Zurückhaltung und Konservatismus von ihnen deutlich zurückgewiesen wird (-.35).

Mit Ausnahme von Gruppierungen der rechten Szene, die sie ablehnen (-.09), und Punks, Heavies und Autonomen (.07), zeigen sie sich gegenüber den anderen Gruppen der Jugend- und Alternativkultur überdurchschnittlich tolerant, und ihre Affinität zur Techno- und Raverszene (.40) sowie zu Rappern und Hip Hoppnern (.28) ist überdurchschnittlich hoch ausgeprägt.

#### Charakteristika des „Fashion-Typs“:

##### Soziodemographie

„Fashion-Typen“ sind die zweitjüngste Altersgruppe innerhalb des Alterskollektivs der 25- bis 34jährigen. Mit 76% weist diese Stilgruppe den insgesamt größten Frauenanteil auf. Daß „Fashion-Typen“ großen Wert auf eine angenehme äußere Erscheinung legen, wird u.a. auch dadurch erkennbar, daß sie das insgesamt geringste durchschnittliche Körpergewicht (66,21 kg) aufweisen. „Fashion-Typen“ rekrutieren sich überwiegend aus Angehörigen höherer Bildungsgruppen. Mit einem Anteil von 33,1% Hauptschulabsolventen sind Hauptschulbesucher innerhalb dieser Stilgruppe am zweitgeringsten vertreten. 41,5% der „Fashion-Typen“ haben Kinder.

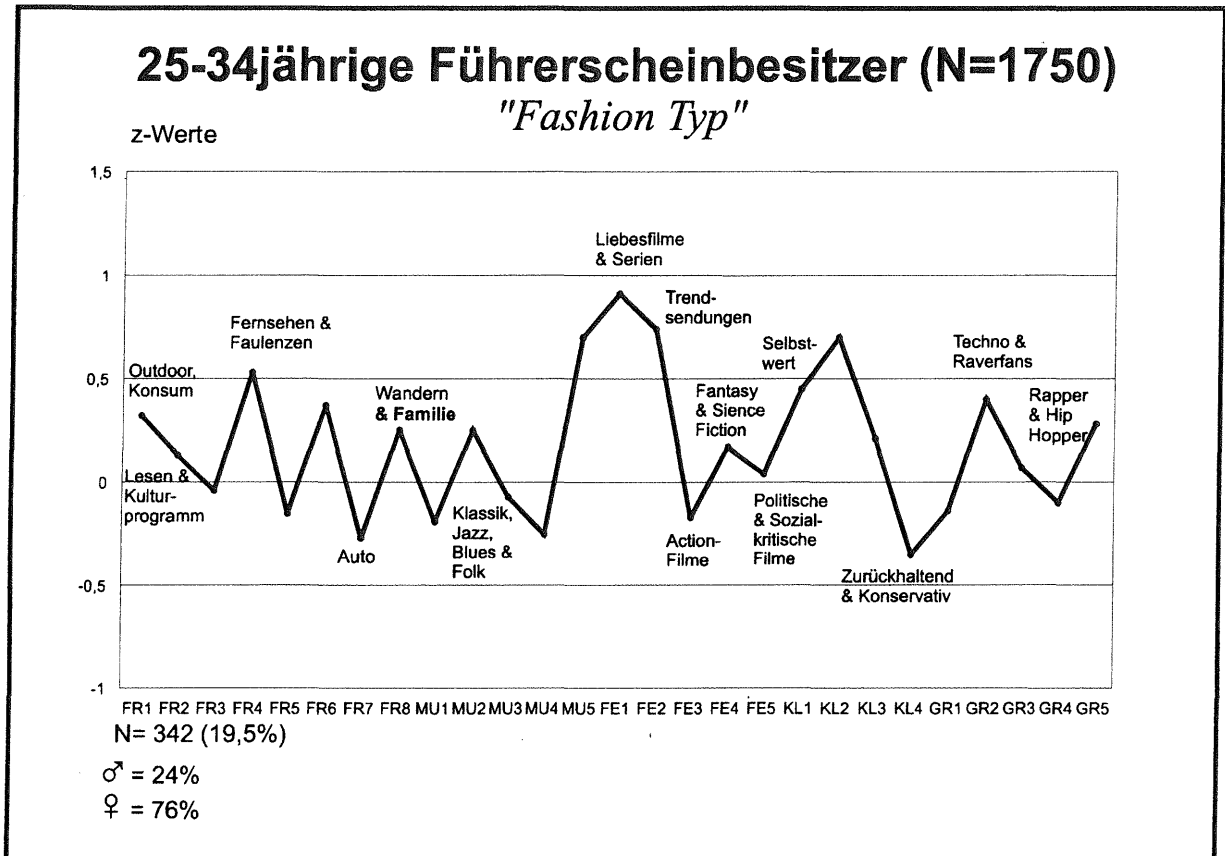


Bild 9: „Fashion-Typ“

### Verkehrsverhalten

Verglichen mit den anderen Stilgruppen weisen „Fashion-Typen“ die insgesamt geringste jährliche Fahrleistung auf (15.706 km). Jeder zweite „Fashion-Typ“ (50%) war bislang noch nie an einem Pkw-Unfall beteiligt. Das Gurtanlegeverhalten dieser Stilgruppe liegt deutlich über dem Durchschnitt der Altersgruppe. 71,2% legen als Fahrer immer den Gurt an, und 66,9% als Mitfahrer.

„Fashion-Typen“ weisen die zweitgeringste Neigung auf, das Autofahren zur Spannungssuche und Selbstdarstellung (mittlerer Summenscore = 23,74) zu benutzen. Ihre Aggressionsbereitschaft liegt weit unter dem Durchschnitt. Wesentlich negativer fällt dagegen ihre subjektive Sicherheitsbewertung aus. Bei diesem Merkmal weisen „Fashion-Typen“ den dritthöchsten durchschnittlichen Gesamtscore (63,8) auf. Ebenfalls negativ ist ihre Bereitschaft, gegen Verkehrsregeln zu verstoßen, zu bewerten. Auch bei dieser Verhaltenstendenz weisen sie den dritthöchsten durchschnittlichen Gesamtscore (10,61) auf.

Zwar bewerten „Fashion-Typen“ sicherheitsbezogene Ausstattungsmerkmale von Autos insgesamt am höchsten (mittlerer Gesamtscore = 10,37), erzielen aber gleichzeitig den zweithöchsten Mit-

telwert für die Ausstattungsmerkmale Motorisierung und Fahrleistung (mittlerer Gesamtscore = 10,32) sowie für die Fahrzeugmerkmale Marke, Form und Aussehen (mittlerer Gesamtscore = 11,57). Ebenfalls am zweithöchsten bewerten sie die Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen (mittlerer Gesamtscore = 13,73). Verglichen mit anderen Stilgruppen spielt das Ausstattungsmerkmal Größe und Geräumigkeit des Fahrzeugs für „Fashion-Typen“ dagegen die insgesamt niedrigste Rolle (mittlerer Gesamtscore = 5,92).

### Alkohol, Drogen

Von allen Stilgruppen zeigen „Fashion-Typen“ die insgesamt geringste Trinkhäufigkeit. Nur 21,2% dieser Stilgruppe geben an, mehrmals pro Woche bis täglich Alkohol zu trinken. Dementsprechend weisen „Fashion-Typen“ auch die insgesamt niedrigsten Trinkmengen auf. Bei einer durchschnittlichen Trinksituation in der Woche werden von dieser Stilgruppe 20,08g reiner Alkohol konsumiert, was einer Blutalkoholkonzentration von 0,53 Promille entspricht. Bei einer durchschnittlichen Trinksituation am Wochenende konsumiert der „Fashion-Typ“ 41,45g reinen Alkohol (dies entspricht einer Blutalkoholkonzentration von 1,09 Promille). Obwohl die durchschnittlichen Alkohol-



trinkmengen des „Fashion-Typs“ relativ gering ausfallen, ist zu berücksichtigen, daß „Fashion-Typen“ überwiegend weiblich sind, und ihr durchschnittliches Körpergewicht, verglichen mit den anderen Stilgruppen, am geringsten ausfällt. Diese konstitutionelle Besonderheit erklärt, warum „Fashion-Typen“ trotz der Tatsache, daß sie, die dritthöchsten Blutalkoholkonzentrationen aller Stilgruppen aufweisen, obwohl sie z.B. am Wochenende die insgesamt geringsten Trinkmengen (gemessen in g Alkohol) konsumieren.

Wenn „Fashion-Typen“ Alkohol trinken, dann folgen sie damit in erster Linie dem Trinkmotiv „Freude und Geselligkeit“ (mittlerer Summenscore = 12,13). Trinken aufgrund von „Frustration und Kompensation“ (mittlerer Summenscore = 3,71), findet dagegen in dieser Stilgruppe so gut wie nicht statt. Die Gefährlichkeit des Fahrens unter Alkoholeinfluß wird vom „Fashion-Typen“ insgesamt am stärksten eingestuft (mittlerer Summenscore = 23,79). Fahren unter Alkoholeinfluß findet in dieser Stilgruppe am zweitgeringsten statt. 4,2% der Angehörigen dieser Stilgruppe geben an, oft bzw. sehr oft unter Alkoholeinfluß zu fahren.

Cannabis-Konsumenten sind in dieser Stilgruppe ebenfalls eher selten anzutreffen. Mit einem Anteil von 3,2%, die mehrmals bis regelmäßig während der letzten 12 Monate Haschisch oder Marihuana konsumiert haben, sind die Konsumenten dieser illegalen Drogen in dieser Stilgruppe am zweitgeringsten vertreten.

#### **Persönlichkeitsmerkmale**

Das Bedürfnis nach „Sensation Seeking“ ist beim „Fashion-Typen“ durchschnittlich ausgeprägt (Mittlerer Gesamtscore = 45,62). Mit einem durchschnittlichen Gesamtscore von 27,98 ist das Selbstvertrauen (generalisierte Kompetenzerwartung) dieser Stilgruppe ebenfalls sehr niedrig ausgeprägt.

Piercings und Tätowierungen stehen „Fashion-Typen“ eher positiv gegenüber. Verglichen mit den übrigen Stilgruppen, erfahren Piercings bei „Fashion-Typen“ die zweitstärkste Zustimmung (4,1% selbst gepierct), und Tätowierungen die drittstärkste Zustimmung (6,1% selbst tätowiert).

#### **2.1.3 „Kritischer Typ“**

Mit einem Anteil von 26,6% stellen „Kritische Typen“ innerhalb ihrer Altersgruppe die insgesamt größte Lebens- und Freizeitstilgruppe dar. Verglichen mit dem jüngeren kritischen Typ entfällt ein um 8,4%-Punkte höherer Anteil dieser Alters-

gruppe auf diese Stilgruppe. Wie das Cluster des jüngeren „Kritischen Typs“, ist auch das Cluster des älteren „Kritischen Typs“ durch die Ablehnung konsumorientierter Aspekte der Freizeit und die Präferenz für intellektuelle Auseinandersetzung geprägt (vgl. Bild 10). Allerdings fallen die z-Werte des älteren „Kritischen Typs“ bei allen Dimensionen des Stilprofils etwas geringer aus als beim jüngeren „Kritischen Typ“.

Die positiven Schwerpunkte dieses Lebens- und Freizeitstils liegen auf der Aktivitätsebene im Lesen und bei der Wahrnehmung von Angeboten des Kulturprogramms (0,47). Im Bereich der medialen Interessen zeigt diese Stilgruppe die für diese Altersgruppe höchsten z-Werte für klassische Musik, Jazz, Blues und Folk (0,63) sowie für politische Informationssendungen und sozialkritische Filme (0,43). Die hohen negativen Mittelwerte für die Bereiche Fernsehen und Faulenzen (-0,61), für konsumorientierte Freizeitaktivitäten (-0,28) sowie für das Herumfahren mit dem Auto (-0,20), geben ebenfalls eine charakteristische Gesamtgruppenbewertung dieser Stilgruppe wider.

Im Bereich der Filminteressen zeigen „Kritische Typen“ eine überdurchschnittlich hohe Ablehnung von Talkshows, Comedy und Sitcoms (-0,51), von Liebesfilmen und Seifenopern (-0,42), von Fantasy und Science Fiction- (-0,44) sowie von Action-Filmen (-0,32).

Im Bereich der symbolischen Selbstdarstellung über Kleidung und Habitus betonen „Kritische Typen“ Zurückhaltung und Konservatismus überdurchschnittlich stark (0,15). Alle weiteren erfragten Formen der symbolischen Selbstdarstellung erfahren innerhalb dieser Stilgruppe jedoch eine deutliche Ablehnung.

Bezogen auf die vielfältigen Gruppen der Jugend- und Alternativkultur zeigt diese Gruppe ein hohes Maß an Empathie für die Schwulen- und Lesbenszene (0,43), für Punks, Heavies und Autonome (0,18). Mit einem z-Wert von -0,13 wird die rechte Szene von Angehörigen des älteren „Kritischen Typs“ überdurchschnittlich abgelehnt.

Insgesamt scheint sich der Lebens- und Freizeitstil des „Kritischen Typs“ auf die Beschaffung und Weitergabe von Informationen zu konzentrieren. Letztere bezieht sich auf das Kommunizieren politischer und moralischer Vorstellungen, worin KAPLAN (1960) eine wesentliche soziale Funktion der intellektuellen und kulturellen Freizeitverbringung sieht.

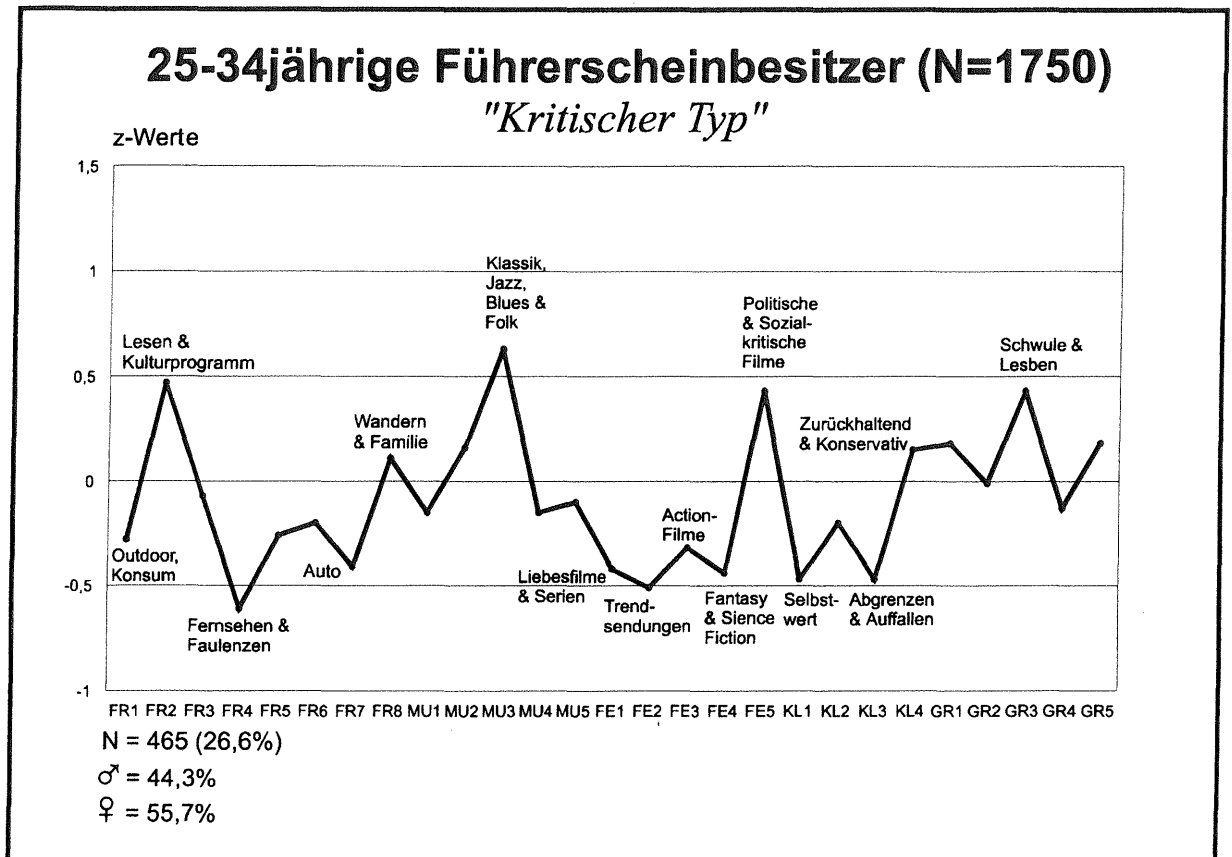


Bild 10: „Kritischer Typ“

### Charakteristika des „Kritischen Typs“:

#### Soziodemographie

„Kritische Typen“ sind die älteste Stilgruppe innerhalb dieser Altersgruppe. Ihr durchschnittliches Alter beträgt 30,02 Jahre. 55,7% der Angehörigen dieser Stilgruppe sind Frauen. „Kritische Typen“ verfügen über das insgesamt höchste Bildungsniveau innerhalb dieser Altersgruppe auf. Lediglich jeder vierte Angehörige dieser Stilgruppe (24%) weist einen Hauptschulabschluß auf. 43% der „Kritischen Typen“ sind in der Rolle eines Elternteils.

#### Verkehrsverhalten

„Kritische Typen“ verfügen über die längste durchschnittliche Fahrpraxis (4,5 Jahre) innerhalb dieser Altersgruppe. Mit 17.263 km pro Jahr fällt ihre Fahrleistung überdurchschnittlich hoch aus. „Kritische Typen“ weisen die insgesamt höchste Gesamtunfallbeteiligung auf. Nur 33,8% waren bislang nicht an einem Pkw-Unfall beteiligt. Dafür, daß diese hohe Gesamtunfallbeteiligung jedoch in erster Linie aus ihrer langjährigen Exposition resultiert, spricht die Tatsache, daß diese Stilgruppe die geringste Unfallbeteiligung während des Zeitraums der letzten 12 Monate aufweist (0,15 Unfälle). Ihr Gurtanlegeverhalten ist durchschnittlich ausge-

prägt. 69,8% legen als Fahrer immer den Sicherheitsgurt an und 61,9% als Mitfahrer.

Im Straßenverkehr wollen „Kritische Typen“ offensichtlich auf „Nummer sicher“ gehen. Sie verfügen über die insgesamt angemessenste subjektive Sicherheitsbewertung innerhalb ihrer Altersgruppe (mittlerer Gesamtscore = 21,28) und weisen die geringste Tendenz zur Befriedigung von Extramotiven beim Fahren auf (mittlerer Gesamtscore = 21,28). Mit einem mittleren Gesamtscore von 10,56 fällt ihre Bereitschaft, gegen Verkehrsregeln zu verstoßen, am zweitgeringsten aus. Ihre Aggressionsbereitschaft entspricht dem Durchschnitt dieser Altersgruppe.

Charakteristisch für die stilgruppenspezifische Bewertung von Ausstattungsmerkmalen von Fahrzeugen ist, daß „Kritische Typen“ die Aspekte Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit eines Fahrzeugs am stärksten von allen Stilgruppen bewerten (mittlerer Gesamtscore = 13,87) und die Aspekte Fahrzeugmarke und Aussehen am unbedeutendsten (mittlerer Gesamtscore = 10,17) einstufen. Im Hinblick auf die Bedeutung, die „Kritische Typen“ den Fahrzeugeigenschaften Fahrleistung und Motorisierung (mittlerer Gesamtscore = 9,29) und Sicherheitseinrichtungen (mitt-

lerer Gesamtscore = 9,87) beimessen, nehmen sie den zweitniedrigsten Rangplatz innerhalb ihrer Altersgruppe ein.

### Alkohol, Drogen

31,4% der „Kritischen Typen“ geben an, mehrmals pro Woche bis täglich Alkohol zu trinken, was einer durchschnittlichen Trinkhäufigkeit innerhalb dieser Altersgruppe entspricht. Die konsumierten Alkoholmengen des „Kritischen Typs“ entsprechen ebenfalls dem Durchschnitt der Altersgruppe. Bei Trinksituationen in der Woche nehmen Vertreter dieser Stilgruppe durchschnittlich 23,56g reinen Alkohols zu sich und bei Trinksituationen am Wochenende 43,57g. Aufgrund konstitutioneller Besonderheiten der überwiegenden weiblichen Angehörigen dieses Clusters (zweitgeringstes durchschnittliches Körpergewicht: 68,9 kg) resultieren aus diesen relativ niedrigen Trinkmengen dennoch beachtliche Blutalkoholkonzentrationen. Bei Trinksituationen in der Woche weisen Angehörige dieses Clusters mit 0,56 Promille die zweithöchste Blutalkoholkonzentration innerhalb ihrer Altersgruppe auf. Mit einer durchschnittlichen Blutalkoholkonzentration von 1,0 Promille bei Trinksituationen am Wochenende nehmen „Kritische Typen“ dagegen den zweitgeringsten Rangplatz nach dem „Häuslichen Typen“ innerhalb ihrer Altersgruppe ein.

Obwohl „Kritische Typen“ das Fahren unter Alkoholeinfluß am zweitgefährlichsten einstufen (mittlerer Gesamtscore = 23,18), werden Alkoholfahrten von dieser Stilgruppe am dritthäufigsten unternommen. 4,3% der „Kritischen Typen“ geben an, oft bis sehr oft unter Alkoholeinfluß selbst zu fahren.

Cannabis-Konsumenten finden sich unter den Angehörigen dieser Stilgruppe am dritthäufigsten. 4,3% der Angehörigen dieser Stilgruppe geben an, mehrmals bzw. regelmäßig während der letzten 12 Monate Haschisch/Marihuana konsumiert zu haben.

### Persönlichkeitsmerkmale

„Kritische Typen“ gehören zu den „Low Sensation Seekers“ innerhalb ihrer Altersgruppe. Bezogen auf dieses Persönlichkeitsmerkmal weisen „Kritische Typen“ mit einem durchschnittlichen Gesamtscore von 40,86 den zweitgeringsten Mittelwert innerhalb ihrer Altersgruppe auf. Ihr Selbstbewußtsein ist leicht überdurchschnittlich ausgeprägt. Ihr mittlerer Gesamtscore des Persönlichkeitsmerkmals „Generalisierte Kompetenzerwartung“ beträgt 28,13.

Piercings und Tattoos werden von dieser Stilgruppe am zweitstärksten abgelehnt. Lediglich 1,1% der

„Kritischen Typen“ sind selbst gepierct, und 1,9% selbst tätowiert.

### 2.1.4 „Action-Typ“

15,5% der 25- bis 34jährigen entfallen auf die Stilgruppe des „Action-Typs“. Damit liegt der Anteil der älteren Untersuchungsgruppe, die auf diese Stilgruppe entfällt, um rund 3%-Punkte niedriger als bei den 18- bis 24jährigen. Das Freizeitverhalten des „Action-Typs“ wird durch ein hohes Maß an Autozentriertheit markiert. „Action-Typen“ erreichen den insgesamt höchsten Mittelwert (1,20) für das Herumfahren mit dem Auto (vgl. Bild 11). Der z-Wert des älteren „Action-Typs“ fällt damit noch höher aus als der seines jüngeren Pendant. Überdurchschnittlich hohe Werte weist der „Action-Typ“ auch beim Besuch von Kneipen und Diskotheken auf (0,51) sowie beim Sporttreiben (0,48) und Fernsehen und Faulenzen (0,75).

Seine Vorliebe für Rock und Heavy Metal (0,37) charakterisiert die musikalischen Vorlieben des „Action-Typs“. Sein Interesse an Dance-, Floor- und Popmusik (0,11) liegt ebenfalls über dem Durchschnitt der Altersgruppe. Alle weiteren Musikrichtungen, insbesondere Klassik, Jazz, Blues und Folk (-0,49), werden dagegen vom „Action-Typ“ abgelehnt.

Innerhalb ihrer Altersgruppe zeigen „Action-Typen“ das insgesamt höchste Interesse an dem Genre „Action-Film“ (0,95). Damit fällt ihr Interesse an dieser Filmgattung noch höher aus als das des jüngeren „Action-Typs“.

Fantasy- und Science Fiction-Filmen bringen „Action-Typen“ ebenfalls das höchste Interesse innerhalb ihrer Altersgruppe entgegen (0,70). Alle weiteren Genres des Fernsehprogramms, insbesondere politische Informationssendungen und sozialkritische Filme (-0,22), lehnen „Action-Typen“ überdurchschnittlich stark ab.

Abgrenzung und Auffallenwollen (0,40) sind die Botschaften, die „Action-Typen“ ihrer Umwelt über Kleidung und Habitus vermitteln möchten. Gleichzeitig möchten sie zur Schau stellen, daß sie wissen, 'wo es langgeht', und daß man Respekt vor ihnen haben soll (0,30).

Mit Ausnahme von Gruppierungen der rechten Szene, gegenüber denen „Action-Typen“ eine überdurchschnittlich hohe Affinität aufweisen (0,31), werden alle weiteren Gruppen der Jugend- und Alternativkultur von dieser Stilgruppe deutlich abgelehnt.

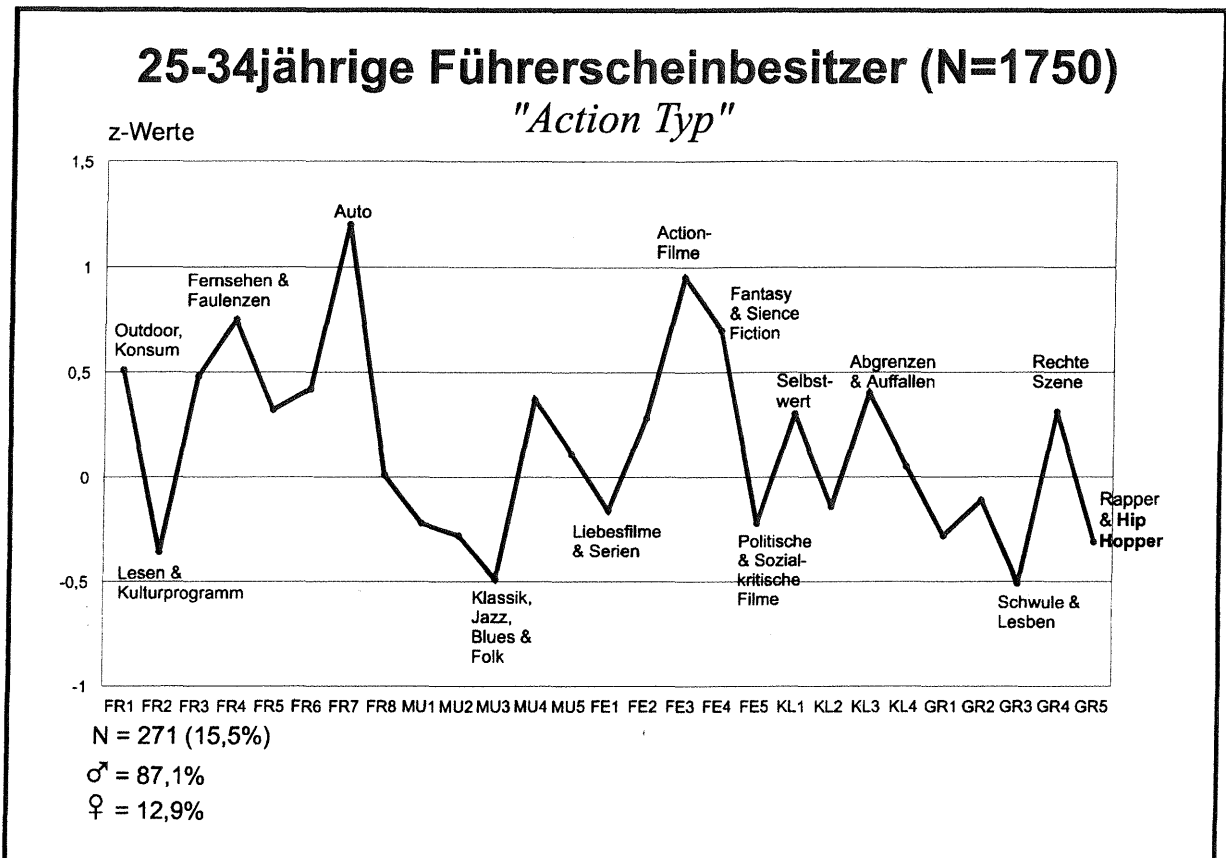


Bild 11: „Action-Typ“

### Charakteristika des „Action-Typs“:

#### Soziodemographie

„Action-Typen“ sind die drittälteste Stilgruppe innerhalb der Altersgruppe. Ihr Durchschnittsalter beträgt 29,31 Jahre. Mit einem Männeranteil von 87,1% weisen „Action-Typen“ den insgesamt größten Männeranteil aller Stilgruppen dieser Altersgruppe auf. Fast jeder zweite „Action-Typ“ (48,6%) ist Hauptschulabsolvent. Mit einem Anteil von 32,8% Personen, die auf die Berufsgruppen Bau und Metall entfallen, weist diese Stilgruppe den insgesamt höchsten Anteil von Angehörigen in betont maskulinen Berufsfeldern auf. Der Elternanteil fällt in dieser Stilgruppe mit 30,6% am zweitgeringsten aus.

#### Verkehrsverhalten

„Action-Typen“ sind Vielfahrer. Mit einer durchschnittlichen jährlichen Fahrleistung von 20.336 km erbringen „Action-Typen“ die insgesamt höchste Fahrleistung innerhalb der Altersgruppe der 25- bis 34jährigen. Verglichen mit dem jüngeren „Action-Typ“, ist ihre durchschnittliche jährliche Fahrleistung um ein Viertel (25%) höher. Mit einer durchschnittlichen Unfallbeteiligung von 0,42 Unfällen während der letzten 12 Monate weisen „Action-Typen“ die insgesamt höchste aktuelle Unfallbetei-

ligung auf. Bezogen auf den gesamten Zeitraum ihrer Verkehrsteilnahme als Pkw-Fahrer, war mehr als jeder zweite „Action-Typ“ (59,4%) bereits an einem Pkw-Unfall beteiligt. Für ihre Altersgruppe weisen „Action-Typen“ ein unterdurchschnittliches Gurtanlegeverhalten auf. 63,9% legen ihren Gurt als Fahrer immer an, und 60,1% als Mitfahrer. Verglichen mit den übrigen Stilgruppen innerhalb ihrer Altersgruppe sind das die zweitgeringsten Gurtanlegequoten.

Spiegelbildlich zu seiner Verhaltensebene (Herumfahren mit dem Auto, an dem Auto herumbasteln) zeigt der „Action-Typ“ auch auf der Einstellungsebene das insgesamt höchste Maß an Autozentriertheit. Verglichen mit den anderen Stilgruppen dieser Altersgruppe ist die subjektive Sicherheitsbewertung des „Action-Typs“ am unangemessensten einzustufen (durchschnittlicher Gesamtscore = 73,75). Darüber hinaus zeigt der „Action-Typ“ die insgesamt höchste Neigung, das Autofahren zur Befriedigung von Bedürfnissen nach Spannungssuche und Imponieren wollen einzusetzen (mittlerer Gesamtscore = 29,81) sowie die stärkste Aggressionsbereitschaft. Seine Verhaltenstendenz, gegen Verkehrsregeln zu verstoßen, ist am zweitstärksten ausgeprägt (mittlerer Gesamtscore = 11,46). Hervorzuheben ist, daß diese

hohen negativen Einstellungswerte des älteren „Action-Typs“ nur graduell von denen der jüngeren „Action-Typen“ abweichen, was darauf hinweist, daß sich sicherheitsrelevante Fehlanpassungen sich nicht von alleine im Laufe des Alterwerdens positiv verändern.

Spitzengeschwindigkeit und Motorisierung (Gesamtscore = 12,59) sowie Fahrzeugmarke und Aussehen (mittlerer Gesamtscore = 12,26) sind die Fahrzeugmerkmale, denen „Action-Typen“ die insgesamt höchste Bedeutung beimessen. Im Hinblick auf diese Ausstattungsmerkmale liegen die Mittelwerte des älteren „Action-Typs“ sogar noch graduell über denen des jüngeren „Action-Typs“. Neben leistungsbezogenen Ausstattungsmerkmalen messen „Action-Typen“ aber auch sicherheitsbezogenen Ausstattungsmerkmalen eine überdurchschnittlich hohe Bedeutung bei (mittlerer Gesamtscore = 10,00). Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit sind dagegen Fahrzeugmerkmale, die „Action-Typen“, verglichen mit den anderen Clustern ihrer Altersgruppe, insgesamt am geringsten gewichten (mittlerer Gesamtscore = 13,08).

### Alkohol, Drogen

„Action-Typen“ verkörpern jene Stilgruppe unter den 25- bis 34jährigen, die am zweithäufigsten Alkohol konsumieren. 37,4% geben an, mehrmals pro Woche bis täglich Alkohol zu trinken. Häufiges Trinken ist für diese Stilgruppe gleichzusetzen mit hohen Trinkmengen. Bei Trinksituationen in der Woche konsumieren „Action-Typen“ durchschnittlich 28,96g (zweithöchste Trinkmenge) und bei Trinksituationen am Wochenende 64,52g Alkohol (ebenfalls zweithöchste Trinkmenge). Trotz ihres insgesamt höchsten durchschnittlichen Körpergewichts erreichen „Action-Typen“ sowohl bei Trinksituationen in der Woche als auch bei Trinksituationen am Wochenende die zweithöchsten Blutalkoholkonzentrationen (0,55 Promille bzw. 1,2 Promille).

Mit einem mittleren Summenscore von 4,5 liefern Frustration und Kompensation den primären motivationalen Hintergrund für den häufigen und intensiven Alkoholkonsum dieser Stilgruppe (insgesamt höchster Wert innerhalb der Altersgruppe). Neben Frustration und Kompensation ist das Trinkmotiv „Freude und Geselligkeit“ (Mittelwert = 12,73) bei dieser Stilgruppe insgesamt am zweithöchsten ausgeprägt. Die Mittelwerte des älteren „Action-Typs“ für die Trinkmotive „Frustration und Kompensation“ sowie für „Freude und Geselligkeit“ weichen jeweils nur marginal (Differenz = 0,02) von den Mittelwerten des jüngeren „Action-Typs“ ab.

Auch in der Altersgruppe der 25- bis 34jährigen weisen „Action-Typen“ den zweitgrößten Anteil an regelmäßigen Cannabis-Konsumenten auf. 7,8% der Angehörigen dieser Stilgruppe geben an, mehrmals bis regelmäßig während der letzten 12 Monate Haschisch/Marihuana konsumiert zu haben. Der entsprechende Anteil regelmäßiger Cannabis-Konsumenten unter jüngeren „Action-Typen“ beträgt 12,4%.

### Persönlichkeitsmerkmale

„Action-Typen“ sind der Gruppe der „High Sensation Seeker“ zuzurechnen. Verglichen mit den anderen Stilgruppen dieser Altersgruppe, weisen sie die zweithöchste Ausprägung dieses Persönlichkeitsmerkmals auf (mittlerer Gesamtscore = 48,35).

Unter den 25- bis 34jährigen zeigen „Action-Typen“ das insgesamt höchste Selbstvertrauen. Ihr mittlerer Gesamtscore für die Skala „Generalisierte Kompetenzerwartung“ beträgt 28,98.

Piercings und Tattoos werden von „Action-Typen“ grundverschieden bewertet. Piercings erfahren die dritthöchste Ablehnung, nur 1,5% der „Action-Typen“ sind selbst gepierct. Tätowierungen finden dagegen innerhalb dieser Stilgruppe die zweitstärkste Zustimmung, 10,7% der Angehörigen dieser Stilgruppe sind selbst tätowiert.

### 2.1.5 „Kicksuchender Typ“

Auf die Stilgruppe des „Kicksuchenden Typs“ (vgl. Bild 12) entfallen 15% der 25- bis 34jährigen. Wie ihr jüngeres Pendant, zeigen die 25- bis 34jährigen „Kicksuchenden Typen“ das insgesamt dynamischste Lebens- und Freizeitprofil innerhalb ihrer Altersgruppe. Im Bereich des Freizeitverhaltens gönnt sich der „Kicksuchende Typ“ keine Ruhe. Fernsehen und Faulenzen werden als Freizeitaktivität von dieser Stilgruppe abgelehnt (-0,04). Den Neigungen des „Kicksuchenden Typs“ entspricht es dagegen eher, bei Raves anwesend zu sein oder Extremsportarten nachzugehen (0,92). Daneben ist der „Kicksuchende Typ“ häufiger Gast in Kneipen und Diskotheken (0,57).

Die Häufigkeit des Lesens und der Teilnahme an dem kulturellen Angebot liegt beim „Kicksuchenden Typ“ ebenfalls deutlich über dem Durchschnitt der Altersgruppe (0,28). Gleiches gilt für die Häufigkeit des Musikhörens (0,39). Das Zusammensein mit der Familie bzw. das Wandern wird vom „Kicksuchenden Typen“ dagegen deutlich abgelehnt (-0,33).

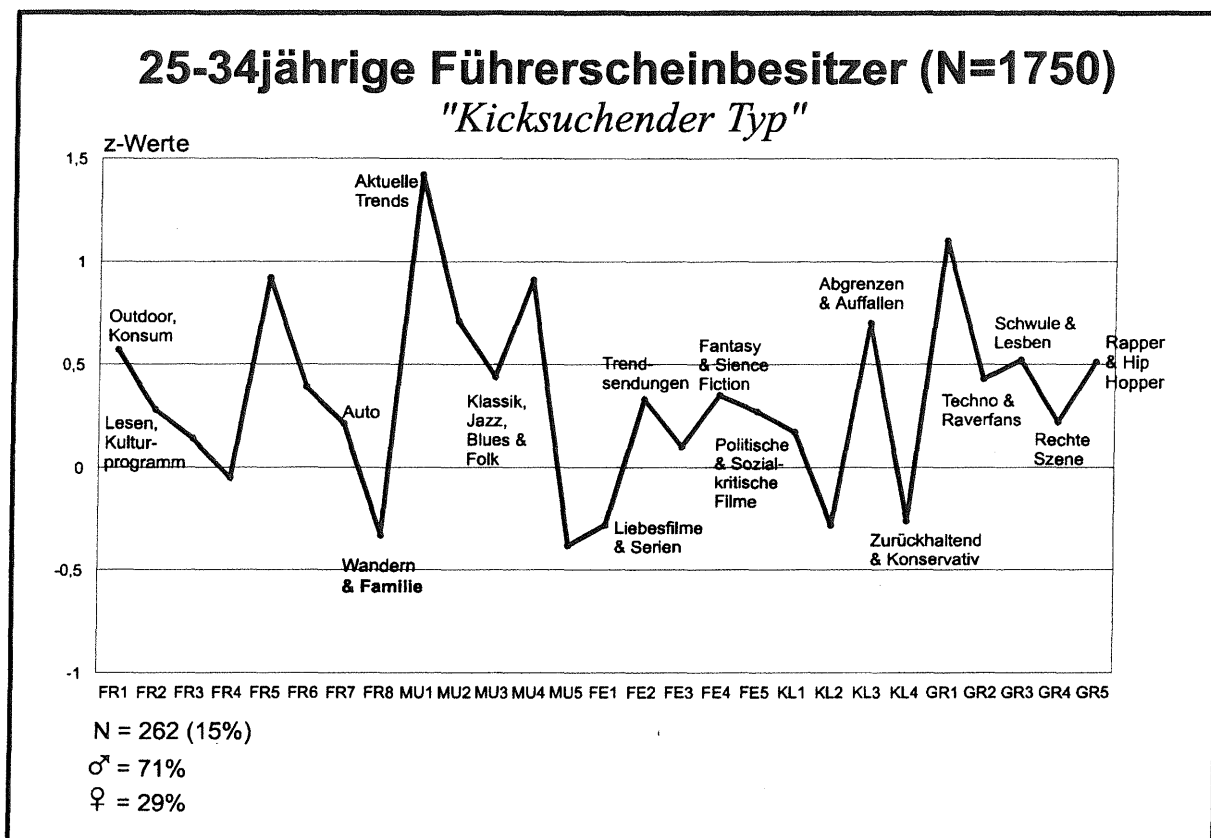


Bild 12: „Kicksuchender Typ“

In Sachen Musik hat der „Kicksuchende Typ“ das Ohr im wahrsten Sinne des Wortes am Puls der Zeit. Verglichen mit den anderen Stilgruppen seiner Altersgruppe zeigt er das insgesamt höchste Interesse an den Musikrichtungen Cross Over, Grunch, Ambient und Punk Rock (1,42). Der Mittelwert für das Interesse an dieser Musikrichtung liegt graduell noch höher als beim jungen „Kicksuchenden Typ“. „Kicksuchende Typen“ interessieren sich weiterhin für Rock und Heavy Metal (0,92), für Reggae, Soul und Rap (0,71) sowie für Klassik, Jazz, Blues und Folk (0,44). Die entsprechenden z-Werte dieser Musikrichtungen liegen deutlich über dem Durchschnitt der Altersgruppe. Dance Floor- und Popmusik werden dagegen von „Kicksuchenden Typen“ deutlich abgelehnt (-0,38).

Fantasy und Science Fiction (0,35) sowie Trendsendungen wie Comedy, Talkshows und Sitcoms (0,33) markieren die filmischen Interessen des „Kicksuchenden Typs“. Daneben zeigen „Kicksuchende Typen“ ein überdurchschnittliches Interesse an politischen Informationssendungen und sozialkritischen Filmen (0,17) sowie an Action-Filmen (0,27). Das Interesse des „Kicksuchenden Typs“ an den Genres Liebesfilme und Seifenopern

liegt dagegen deutlich unter dem Durchschnitt der Altersgruppe (-0,28).

Abgrenzen und Auffallen ist die Grundbotschaft des „Kicksuchenden Typs“ im Bereich der symbolischen Selbstdarstellung über Kleidung und Habitus (0,70). Zurückhaltung und Konservatismus (-0,26) oder das Zurschaustellen eines Modebewußtseins (-0,28) scheint dagegen nicht dem Naturell dieser Stilgruppe zu entsprechen.

Punks, Heavies und Autonome sind die jugend- und subkulturellen Gruppierungen, zu denen „Kicksuchende Typen“ eine hohe Affinität aufweisen (1,10). Mit diesem für die Altersgruppe höchsten Affinitätswert unterscheiden sie sich markant von den übrigen Stilgruppen. Rappern und Hip Hoppem (0,51) sowie der Schwulen- und Lesbenszene (0,52) bringen sie ebenfalls ein überdurchschnittlich hohes Maß an Empathie entgegen. Gleiches gilt auch für Gruppen, die der rechten Szene angehören (0,22).

#### Charakteristika des „Kicksuchenden Typs“:

##### Soziodemographie

„Kicksuchende Typen“ sind die jüngste Stilgruppe innerhalb der Altersgruppe der 25- bis 34jährigen. Ihr Durchschnittsalter liegt bei 28,29 Jahren. Mit

87,1% weisen sie den zweitgrößten Männeranteil aller Stilgruppen dieser Altersgruppe auf. Verglichen mit den jüngeren „Kicksuchenden Typen“ zeichnet sich diese ältere Variante durch eine deutlichere Geschlechtsheterogenität aus (männlich: ältere = 71% ;jüngere =. 61%). Hinsichtlich des Merkmals 'Bildung' ist das Cluster des „Kicksuchenden Typs“ sehr heterogen. 19,6% der Angehörigen dieser Stilgruppe sind in den Branchen Bau und Metall beschäftigt. Mit 14,1% fällt der Elternanteil unter „Kicksuchenden Typen“, verglichen mit den anderen Stilgruppen, deutlich am geringsten aus.

### **Verkehrsverhalten**

„Kicksuchende Typen“ haben die zweithöchste jährliche Fahrleistung (19.119 km), verfügen aber über die geringste durchschnittliche Fahrerfahrung als Pkw-Fahrer (9,76 Jahre). „Kicksuchende Typen“ dieser Altersgruppe sind jene Stilgruppe, die bislang am häufigsten an Pkw-Unfällen beteiligt war. Nur 35,9% blicken bislang auf keine Unfallbeteiligung zurück. Entsprechend hoch ist auch ihre aktuelle Unfallverwicklung. Jeder fünfte „Kicksuchende Typ“ (20,2%) war während der letzten 12 Monate an einem Pkw-Unfall beteiligt. Daneben weisen „Kicksuchende Typen“ die für ihre Altersgruppe niedrigsten Gurtanlegequoten auf. Als Fahrer legen 62,2% immer den Gurt an und als Mitfahrer 56,9%. Mit 37,7% weisen „Kicksuchende Typen“ den höchsten Anteil an Motorradführerscheinbesitzern innerhalb der Altersgruppe auf. Verglichen mit den übrigen Stilgruppen dieser Altersgruppe zeigt der „Kicksuchende Typ“ die insgesamt höchste Bereitschaft auf, gegen Verkehrsregeln zu verstoßen (mittlerer Gesamtscore = 11,65). In der Rangreihe der Überschätzung des subjektiven Sicherheitsempfindens steht diese Stilgruppe an zweiter Position (mittlerer Gesamtscore = 69,70). Ihre Neigung, das Auto zur Befriedigung von Spannungssuche und Selbstdarstellungstendenzen einzusetzen, ist ebenfalls am zweithöchsten ausgeprägt (mittlerer Gesamtscore = 26,47). Auch die Aggressionsbereitschaft dieser Stilgruppe im Straßenverkehr liegt über dem Durchschnitt der Altersgruppe.

Sicherheitsbezogenen Ausstattungsmerkmale von Fahrzeugen messen „Kicksuchende Typen“ dagegen die insgesamt geringste Bedeutung bei (mittlerer Gesamtscore = 9,38). Allen anderen fahrzeugbezogenen Ausstattungsmerkmalen gewichten sie dagegen durchschnittlich hoch.

### **Alkohol, Drogen**

Fast jeder zweite Angehörige dieser Stilgruppe (48,7%) gibt an, mehrmals pro Woche bis täglich Alkohol zu konsumieren. Damit stellen

„Kicksuchende Typen“ jenes Cluster innerhalb der Altersgruppe der 25- bis 34jährigen dar, das die insgesamt höchste Häufigkeit des Konsums von Alkohol aufweist. Verglichen mit den anderen Stilgruppen konsumieren „Kicksuchende Typen“ auch die höchsten Alkoholmengen (Alkohol in g) und erreichen dabei gleichzeitig die höchsten Blutalkoholkonzentrationen. Bei Trinksituationen in der Woche verzehren „Kicksuchende Typen“ 34,93g Alkohol, was einer Blutalkoholkonzentration von 0,72 Promille entspricht und bei Trinksituationen am Wochenende durchschnittlich 77,51g Alkohol, was einer Blutalkoholkonzentration von 1,4 Promille entspricht. Damit fällt ihre durchschnittliche Alkoholkonsummenge sowie ihre Blutalkoholkonzentration am Wochenende annähernd doppelt so hoch aus wie bei Trinksituationen in der Woche.

Der häufige und intensive Alkoholkonsum des „Kicksuchenden Typen“ geht mit der insgesamt höchsten Unterschätzung der Gefährlichkeit des Fahrens unter Alkoholeinfluss (mittlerer Gesamtscore = 22,01) und der häufigsten alkoholisierten Verkehrsteilnahme einher. Jeder zehnte Angehörige dieser Stilgruppe (9,2%) gibt an, oft bis sehr oft selbst unter Alkoholeinfluss zu fahren. „Kicksuchende Typen“ weisen den insgesamt höchsten Mittelwert für das Trinkmotiv 'Freude und Geselligkeit' (mittlerer Gesamtscore = 12,84) und den zweithöchsten Mittelwert für das Trinkmotiv 'Frustration und Kompensation' (mittlerer Gesamtscore = 4,16) auf.

In diesem Cluster der 25- bis 34jährigen sind regelmäßige Cannabiskonsumenten mit Abstand am häufigsten anzutreffen. Fast jeder Vierte (23,5%) gibt an, mehrmals bis regelmäßig während der letzten 12 Monate Haschisch/Marihuana konsumiert zu haben.

### **Persönlichkeitsmerkmale**

„Kicksuchende Typen“ erreichen den insgesamt höchsten Score auf der „Sensation Seeking“-Skala auf (mittlerer Gesamtscore = 51,42). Damit wird das Freizeit- und Verkehrsverhalten dieser Stilgruppe innerhalb der Altersgruppe der 25- bis 34jährigen am stärksten durch das Verlangen nach neuen, ungewöhnlichen und vielfältigen Reizen sowie durch die Bereitschaft, physische und soziale Gefahren auf sich zu nehmen, determiniert. „High Sensation Seeking“ ist in dieser Stilgruppe kombiniert mit einem stark ausgeprägten Selbstvertrauen. Der mittlere Gesamtscore dieser Gruppe für die Skala „Generalisierte Kompetenzerwartung“ beträgt 28,62 und fällt damit innerhalb dieser Altersgruppe insgesamt am zweithöchsten aus.

Piercings und Tattoos erfahren von dieser Stilgruppe die insgesamt stärkste Zustimmung. 4,2% sind selbst gepierct, und 10,3% selbst tätowiert.

## 2.2 Zusammenfassende Betrachtung der Lebens- und Freizeitstilgruppen der 25- bis 34jährigen

Da bislang noch keine Informationen über die Interaktion von Lebens- und Freizeitstilen 25- bis 34jähriger mit verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen vorlagen, stellte die lebensstilanalytische Untersuchung dieser Altersgruppe ein Teilziel der vorliegenden Studie dar. Aufgrund der inzwischen eingetretenen gesellschaftlich bedingten Ausdehnung des Jugendalters bis weit in das dritte Lebensjahrzehnt hinein und der gesamtgesellschaftlichen Orientierung an dem Attribut 'Jugendlichkeit' wurde davon ausgegangen, daß die gleichen Elemente der Freizeitsphäre, die zu spezifischen Stilkonfigurationen bei 18- bis 24jährigen führen, auch für die nachfolgende Altersgruppe stilprägend sind. Bereits die faktorenanalytische Überprüfung der entsprechenden Items des Fragebogens hat ergeben, daß sich die lebensstilkonfigurierenden Dimensionen der Freizeitsphäre der 25- bis 34jährigen weder hinsichtlich ihrer Anzahl noch hinsichtlich ihrer inhaltlichen Ausrichtung oder der Höhe der Ladung einzelner Items auf den entsprechenden Faktoren von den Analysedaten der 18- bis 24jährigen unterscheiden.

Die Ergebnisse der Diskriminanzanalysen unterschiedlicher Anzahlen von Stilgruppen belegen, daß sich auch die Teilstichprobe der 25- bis 34jährigen optimal in fünf Gruppen separieren läßt. Die diskriminanzanalytische Überprüfung der Güte der Klassifikation ergab, daß mit einer Aufteilung der Stichprobe in fünf Gruppen 93,26% der Fälle richtig klassifiziert wurden. Inhaltlich sind die fünf ermittelten Stilgruppenprofile der 25- bis 34jährigen hochgradig mit den Profilverläufen der 18- bis 24jährigen vergleichbar. Differenzen zeigen sich weniger auf der Ebene der grundsätzlichen Profilverläufe als hinsichtlich der Höhe der Werte der jeweiligen Stildimensionen. So unterscheiden sich beispielsweise die älteren „Fashion-Typen“ von den jüngeren durch ein insgesamt höheres Aktivitäten- und Interessenniveau, ältere „Action-Typen“ weisen eine noch ausgeprägtere Autozentriertheit auf als jüngere, und gegenüber jüngeren „Kritischen Typen“ weisen ältere „Kritische Typen“ ein gedämpfteres Maß an kultureller Freizeitgestaltung auf. Trotz der unterschiedlichen Höhe der Werte der einzelnen stilkonfigurierenden Dimensionen zeigen jüngere und ältere Vertreter einer

Stilgruppe jeweils die gleichen charakteristischen positiven wie negativen Ausschläge innerhalb ihrer Stilprofile, durch die sie sich signifikant von den übrigen Clustern ihrer Altersgruppe unterscheiden.

Weiterhin unterscheiden sich die jüngeren und älteren Varianten eines Stils durch den Anteil der Personen, die auf diese Stilgruppe entfallen, sowie durch die Prozentanteile von Männern und Frauen in den jeweiligen Altersvarianten einer Stilgruppe. Innerhalb der Altersgruppe der 25- bis 34jährigen gibt es graduell weniger „Fashion-Typen“, „Action-Typen“ und „Kicksuchende Typen“, dagegen graduell mehr „Häusliche Typen“ und deutlich mehr „Kritische Typen“ als innerhalb der Altersgruppe der 18- bis 24jährigen. Vergleicht man die Altersvarianten einzelner Stilgruppen im Hinblick auf ihren Frauenanteil, so zeigt mit Ausnahme des älteren „Häuslichen Typs“, der einen deutlich höheren Frauenanteil (+ 14%-Punkte) aufweist, jede weitere ältere Stilgruppenvariante einen geringeren Frauenanteil.

Auch innerhalb der Lebens- und Freizeitstillandschaft der 25- bis 34jährigen sind die 1989 ermittelten Stilvarianten „Fan-Typ“, „Kontra-Typ“ und „Sportlicher Typ“ (vgl. SCHULZE, 1996) nicht mehr vorzufinden bzw. in neue Stilvarianten überführt worden. Die Ursachen hierfür dürften im wesentlichen den in Kapitel 1.3 dargestellten Gründen entsprechen.

## 2.3 Besonders gefährdete Stilgruppen 25- bis 34jähriger

Gemessen an verkehrssicherheitsabträglichen Einstellungen, Motivlagen und Verhaltensweisen, die mit einem erhöhten Fahrtrisiko einhergehen, erweisen sich 30,5% der Altersgruppe der 25- bis 34jährigen als ein besonderes Risikokollektiv. Dieser Prozentsatz entspricht nahezu exakt jenem Anteil an „Hardlinern“, derim Rahmen der Lebens- und Freizeitstillanalysen 18- bis 24jähriger auf der Basis der Erhebung von 1989 ermittelt wurde. „Action-Typen“ und „Kicksuchende Typen“ sind jene Stilgruppen, die sich auch innerhalb des großen Altersblocks der 25- bis 34jährigen als eine besondere Risikogruppe erweisen, deren Gefährdung deutlich von der anderer Stilgruppen abweicht.



Stilgruppe	regelmäßiger Alkoholkonsum in%	Alkohol in der Woche in Gramm	Alkohol in der Woche in‰	Alkohol am Wochenende in Gramm	Alkohol am Wochenende in‰	regelm. Cannabis-Konsumenten in%
Action-Typ (jünger)	30,6	26,96	0,52	63,16	1,25	12,4
Action-Typ (älter)	37,4	28,96	0,55	64,52	1,21	7,8
Kicksucher (jünger)	37,5	29,11	0,66	68,94	1,67	30,5
Kicksucher (älter)	48,7	34,93	0,72	68,10	1,40	23,5

Tab. 6: Veränderungen des Alkohol- und Cannabiskonsums der Risikogruppen im Lebenslauf

Von ihrer Kernpersönlichkeit her sind auch die älteren Vertreter dieser beiden Stilgruppen „High Sensation Seeker“, was besagt, daß ihr Verhalten durch ein überdurchschnittliches Maß an Spannungssuche und Bereitschaft, physische und soziale Gefahren auf sich zu nehmen, geleitet ist. Daß diese Verhaltensintention der „Action-“ und „Kicksuchenden Typen“ auch im Straßenverkehr wirksam wird, zeigen ausnahmslos alle Ergebnisse der ermittelten verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen. Beide Stilgruppen weisen die insgesamt unangemessenste subjektive Sicherheitsbewertung auf, benutzen das Fahren am häufigsten zur Befriedigung von Extramotiven und zeigen die höchste Bereitschaft, gegen Verkehrsregeln zu verstoßen.

Diese, aus der Verkehrssicherheitsperspektive betrachteten, negativen Grundeinstellungen sind gepaart mit dem insgesamt höchsten Selbstvertrauen innerhalb dieser Altersgruppe. Am stärksten von allen Stilgruppen dieser Altersgruppe sind „Action-“ und „Kicksuchende Typen“ davon überzeugt, Probleme mit Hilfe eigener Ressourcen erfolgreich bewältigen zu können.

Daneben weisen „Action-“ und „Kicksuchende Typen“ die insgesamt höchsten Anteile regelmäßiger Alkoholkonsumenten auf. Verglichen mit den anderen Stilgruppen ihrer Altersgruppe, konsumieren sie auch die höchsten Alkoholmengen (gemessen in g-Alkohol) und kommen bei Trinksituationen auch auf die höchsten Blutalkoholkonzentrationen (Promille).

Ihre Kombination von unrealistischer Situationsbewertung (subjektive Sicherheitsbewertung) und überhöhtem Selbstvertrauen (generalisierte Kompetenzerwartung) geht mit einer erstaunlichen Unterschätzung der Gefahren, die mit Trunkenheitsfahrten verbunden sind, einher. Dementsprechend weisen Angehörige dieser beiden Gruppen auch den höchsten Anteil von Personen auf, die im angetrunkenen Zustand Auto fahren.

Obwohl der Anteil der Cannabis-Konsumenten in der Altersgruppe der 25- bis 34jährigen deutlich geringer ausfällt als in der Altersgruppe der 18- bis 24jährigen, sind regelmäßige Konsumenten dieser Substanzen in diesen beiden Stilgruppen überproportional häufig vertreten („Action-Typ“ 7,4%, „Kicksuchender Typ“ 23,5%).

Die Ergebnisse der stilgruppenanalytischen Untersuchung von Alkohol- und Drogenkonsum legen nahe, daß Alkohol und Drogen - bezogen auf den Lebenszyklus - diametral unterschiedliche Entwicklungsverläufe aufweisen. Beim Alkoholkonsum zeigt sich mit Fortschreiten im Lebenszyklus sowohl eine Erhöhung der Konsumhäufigkeiten als auch eine Erhöhung der Konsummengen. Häufiger Konsum von Cannabis scheint dagegen in erster Linie ein jugendliches Phänomen zu sein, das mit Fortschreiten im Lebenszyklus abnimmt (vgl. Tabelle 6).

Die Hypothese, daß Drogenkonsum primär ein jugendkulturelles Phänomen darstellt, wird auch durch die Daten des Instituts für Therapieforchung (IFT) und der Bundeszentrale für Gesundheitliche Aufklärung (BzGA) gestützt. Obwohl nach diesen Datenquellen zwar bereits 25% der unter 18jährigen einen life-time-Kontakt - fast ausschließlich mit Cannabis - aufweisen, wird der Konsum dieser Substanzen jedoch von der überwiegenden Mehrheit der Jugendlichen nach einer kurzen Phase des Ausprobierens eingestellt. Um so erstaunlicher ist es, daß sich der - mit Ausnahme von Cannabis - geringe Anteil von regelmäßigen Drogenkonsumenten innerhalb der Altersgruppe der 18- bis 34jährigen überproportional hoch unter den ohnehin verkehrssicherheitsgefährdeten Stilgruppen wiederfindet, denen 37,4% der 18- bis 24jährigen und 30,5% der 25- bis 34jährigen zuzurechnen sind.

## 2.4 Maßnahmen zur Reduzierung des Unfallrisikos 25- bis 34jähriger

Aufgrund der insgesamt hohen Unfallbeteiligung 25- bis 34jähriger, deren bevölkerungsbezogenes Unfallrisiko zwar nicht die hohen Werte der jungen Fahrer (18- bis 24jährige) erreicht, aber auch nicht die günstigeren Werte der nachfolgenden Altersgruppen, ist die Frage, ob diese Altersgruppe spezieller Verkehrssicherheitsmaßnahmen bedarf, auch Gegenstand der Diskussion innerhalb der Verkehrssicherheitsarbeit. Vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Lebens- und Freizeitstilanalysen dieser Altersgruppe und der Determinanten des Risikos der besonders gefährdeten Teilgruppen dieses Alterssegments, die sich nicht von denen der jüngeren Risikogruppe unterscheiden, scheint jedoch kein Bedarf an speziellen Verkehrssicherheitsmaßnahmen für diese Altersgruppe gegeben zu sein. Verkehrssicherheitsmaßnahmen, die den in Kapitel 1.5.1 beschriebenen inhaltlichen und social marketing-bezogenen Ausrichtungen entsprechen, dürften ihren Zweck auch für diese Altersgruppe erfüllen.

Da die Risikoposition der Hardliner dieser Altersgruppe, die die Wahrscheinlichkeit des Eintretens negativer Konsequenzen für sie selbst oder andere deutlich erhöht, ein fester Bestandteil ihrer biographischen Entwicklung ist, der bislang noch keine angemessene Korrektur erfahren hat, erhält die Beeinflussung dieser Zielgruppe zu einem frühestmöglichen Zeitpunkt ihrer Verkehrssozialisation eine besondere Bedeutung.

Die Bedeutsamkeit eines möglichst frühen Interventionszeitpunktes wird auch durch die Ergebnisse der kürzlich abgeschlossenen bundesweiten Analyse nächtlicher Freizeitunfälle junger Fahrer (SCHULZE, 1998) gestützt. Auch in dieser Studie hat sich gezeigt, daß die kleine Teilgruppe 25- bis 34jähriger Pkw-Fahrer, deren Risiko, an einem nächtlichen Freizeitunfall beteiligt zu sein, deutlich oberhalb des Risikos ihrer Altersgruppe liegt, hohe Übereinstimmungen mit den Risikodeterminanten 18- bis 24-jähriger Nachtunfaller aufweist. Verglichen mit den 18- bis 24-jährigen Verursachern nächtlicher Freizeitunfälle weist die Altersgruppe der 25- bis 34jährigen darüber hinaus einige Besonderheiten auf, die belegen, daß biographisch verankerte Risikodispositionen mit Vorrücken im Lebenslauf nicht von selbst „auswachsen“ sondern stattdessen sogar noch eskalieren können:

- Die Folgen nächtlicher Freizeitunfälle 25- bis 34jähriger fielen durchweg schwerer aus, als die der 18- bis 24jährigen. 60% der Unfälle, bei denen der Hauptverursacher dieser Alters-

gruppe entstammte, waren Unfälle mit Getöteten. 18- bis 24jährige verursachten in 47% der Fälle Unfälle mit Getöteten.

- Unfälle im Längsverkehr, die vorwiegend als Kollisionen mit entgegenkommenden Fahrzeugen auftraten und für andere Unfallbeteiligte mit extremer Folgeschwere verbunden sind, wurden von der älteren Fahrergruppe fast doppelt so häufig verursacht wie von der jüngeren (10% zu 4%).
- 25- bis 34jährige Verursacher nächtlicher Freizeitunfälle wiesen nicht nur häufiger die Unfallursache Alkohol auf (61% gegenüber 46%), sondern auch deutlich höhere Alkoholisierungsgrade (1,5 Promille gegenüber 1,2 Promille).

Der Vergleich verkehrssicherheitsgefährdender Einstellungen und Verhaltensweisen männlicher und weiblicher 25- bis 34jähriger „Action-“ und „Kicksuchender Typen“ zeigt, daß auch für diese Altersgruppe die Forderung nach einer Ausweitung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf weibliche Akteure ihre Berechtigung hat. Obwohl weibliche Angehörige unter den besonders gefährdeten Stilgruppen dieser Altersgruppe gegenüber ihren jüngeren Pendanten eher unterrepräsentiert sind („Action-Typ 12,9% gegenüber 15,9%; Kicksuchende Typen 29% gegenüber 39,2%) sind insgesamt keine signifikanten geschlechtsspezifischen Unterschiede hinsichtlich verkehrsbezogener Einstellungen und Verhaltensweisen festzustellen.

## 3 Zur Frage der Stabilität von Lebens- und Freizeitstilen

Trotz des erheblichen Umfangs der mittlerweile vorliegenden lebens- und freizeitstilanalytischen Literatur ist die Frage der Variabilität bzw. Stabilität von Lebens- und Freizeitstilen aufgrund des Fehlens längsschnittlicher empirischer Daten bislang ungeklärt geblieben. Für die verkehrspsychologische Forschung ist jedoch speziell diese Frage von besonderer Relevanz, weil deren Beantwortung über die prognostische Relevanz dieses Analyseverfahrens entscheidet.

### 3.1 Vergleich der Lebensstilstudien von 1989 und 1996

Zur Klärung der prognostischen Relevanz des lebens- und freizeitstilanalytischen Vorgehens wurden daher die Ergebnisse der Lebensstilstudien von 1989 und 1996 miteinander verglichen. Dieser Vergleich fußt auf der Überlegung, daß junge Erwachsene, die 1989 zur Gruppe der 18- bis 24jährigen zählten, 1996 - also 7 Jahre später -

zwischen 25 und 31 Jahre alt sind. Da es sich bei beiden Untersuchungen um repräsentative Studien handelt, die auf der Grundlage der gleichen Sampling-Technik und eines vergleichbaren Fra-

geninventars durchgeführt wurden, besteht die Möglichkeit, diese beiden Altersgruppen im Querschnitt zu vergleichen.

Variable	Studie 1989 Mittelwerte (Standardabweichung, N)	Studie 1996 Mittelwerte (Standardabweichung, N)	t-Wert (Effektstärke)
<b>FREIZEITAKTIVITÄTEN</b>			
Zusammensein in der Familie	2.51 (.77; 1024)	2.90 (.86; 1041)	-10.86 (0.48)
Radio hören <sup>1</sup>	3.09 (.78; 1023)	2.93 (.82; 1041)	4.54 (-0.2)
Sport treiben <sup>2</sup>	2.44 (.92; 1019)	2.51 (.90; 1041)	-1.75 (0.08)
Mit dem Auto herumfahren	2.13 (.94; 1022)	2.05 (.97; 1041)	1.90 (-0.08)
Einfach nichts tun	2.19 (.77; 1023)	2.44 (.81; 1041)	-7.19 (0.32)
Besuch eines Vereins <sup>3</sup>	2.15 (1.01; 1021)	2.05 (1.04; 1041)	2.22 (-0.10)
In die Disco gehen <sup>4</sup>	2.71 (.81; 1021)	1.99 (.82; 1041)	20.06 (-0.88)
Party, Fete	2.39 (.69; 1021)	2.43 (.67; 1041)	-1.34 (0.06)
Wandern, Spaziergehen	1.9 (.73; 1019)	2.27 (.79; 1041)	-11.04 (0.49)
Mit anderen losziehen	2.87 (.77; 1020)	2.63 (.76; 1041)	7.12 (-0.31)
Ausflüge machen, wegfahren	2.32 (.65; 1019)	2.46 (.70; 1041)	-4.71 (0.21)
Sich mit anderen treffen	3.12 (.72; 1021)	2.87 (.76; 1041)	7.67 (-0.34)
<b>MUSIKBEREICHE</b>			
Klassische Musik	1.83 (.86; 1016)	2.13 (.94; 1041)	-7.56 (0.33)
Jazz <sup>5</sup>	1.74 (.83; 1007)	1.95 (.90; 1041)	-5.49 (0.24)
Blues	2.26 (.88; 1016)	2.20 (.90; 1041)	1.53 (-0.07)
Rap, Hip Hop	2.03 (.97; 854)	1.96 (.89; 1041)	1.62 (-0.08)
Punk <sup>6</sup>	1.61 (.83; 973)	1.68 (.77; 1041)	-1.96 (0.09)
<b>FILME IM FERNSEHEN</b>			
Politische Nachrichten	2.66 (.86; 1023)	2.84 (.83; 1041)	-4.84 (0.21)
Kriminalfilme	2.88 (.82; 1023)	2.69 (.79; 1041)	5.36 (-0.24)
Western, Abenteuerfilme	2.64 (.93; 1022)	2.28 (.85; 1041)	9.17 (-0.40)
Science Fiction	2.51 (1.00; 1023)	2.37 (1.03; 1041)	3.13 (-0.14)
Horrorfilme	2.20 (1.00; 1023)	1.95 (.97; 1039)	5.76 (-0.25)
Kriegsfilme	2.02 (.93; 1023)	1.93 (.87; 1041)	2.27 (-0.10)
Liebesfilme	2.45 (.95; 1019)	2.60 (.91; 1041)	-3.66 (0.16)
Sozialkritische Filme	2.44 (.86; 1021)	2.56 (.86; 1041)	-3.17 (0.14)
Filmserien	1.80 (.92; 1021)	2.33 (.87; 1041)	-13.44 (0.59)
<b>KLEIDUNG</b>			
Weiß, was man i.d. Jahr trägt	2.5 (.96; 1024)	2.64 (.84; 1041)	-3.52 (0.16)
Leiste mir neuste Mode	2.02 (.86; 1023)	2.11 (.83; 1041)	-2.42 (0.11)
Habe einen guten Geschmack	3.03 (.72; 1020)	3.10 (.67; 1040)	-2.28 (0.10)
Bin ganz schön sexy	2.33 (.87; 1013)	2.55 (.83; 1041)	-5.86 (0.26)
Bin unkompliziert	2.86 (.84; 1022)	3.10 (.74; 1039)	-6.88 (0.30)
Bin ein sportlicher Typ	2.79 (.88; 1021)	2.91 (.78; 1039)	-3.27 (0.14)
Bin cool	2.28 (.87; 1021)	2.25 (.80; 1039)	0.81 (-0.04)
Bin verrückter Typ	2.29 (.87; 1022)	2.16 (.84; 1041)	3.45 (-0.15)
Habe Durchblick	2.69 (.81; 1020)	2.75 (.74; 1041)	-1.75 (0.08)
Bin zum Liebhaben	2.83 (.96; 1010)	2.99 (.78; 1041)	-4.14 (0.18)
<b>GRUPPENAFFINITÄT</b>			
Fußballfans	2.46 (.96; 1020)	2.74 (.95; 1026)	-6.63 (0.29)
Disco-Fans	2.71 (.92; 1017)	2.74 (.82; 1004)	-0.77 (0.03)
Punker	1.75 (.74; 1015)	1.87 (.73; 1041)	-3.7 (0.16)
Rocker	1.67 (.73; 1017)	1.96 (.76; 1041)	-8.83 (0.39)
Skinheads	1.27 (.52; 1001)	1.22 (.50; 1041)	2.21 (-0.10)
Umweltschützer	3.01 (.60; 1017)	2.97 (.67; 1025)	1.42 (-0.06)

Tab. 7: Vergleich der Lebensstilvariablen der Studien von 1989 und 1996

**Abweichungen in der Item-Formulierung:**

1 = Radio, Schallplatten etc. hören (in 1989)

2 = Sport treiben, Fitneß (in 1996)

3 = Besuch eines Vereins oder Gruppe (in 1989)

4 = Diskothek, Gaststätte besuchen (in 1989)

5 = Jazz, Free-Jazz (in 1989)

6 = Punk Rock (in 1996).

Ein bedeutsamer Unterschied zwischen diesen beiden Studien besteht lediglich darin, daß der Item-Pool des 1996 verwendeten Fragebogens aktualisiert wurde. Diese Aktualisierung war notwendig, weil sich zwischenzeitlich neue Trends und Moden etabliert haben (Freizeitaktivitäten, Musikrichtungen, Fernsehgenres, Gruppen der Jugend- und Alternativkultur), die eine Anpassung des Befragungsinstrumentariums an die aktuelle Realität bzw. die Herausnahme mittlerweile und unzeitgemäßer veralteter Items erforderlich machte.

Insgesamt 42 Lebensstilvariablen kamen sowohl in der Studie von 1989 als auch in der von 1996 vor. Die Mittelwerte und Standardabweichungen dieser Variablen sind Tabelle 7 zu entnehmen. Da es sich jeweils um relativ große Stichproben von Führerscheinbesitzern handelte (1989  $n = 742$ ; 1996  $n = 1.041$ ) und damit bereits kleine Effekte statistisch signifikant sein können, wird als Bewertungskriterium die Effektgröße als Beurteilungsmaßstab herangezogen. Für die Beurteilung der Effektstärke gilt nach der Konvention von COHEN (1988): 0.20 = schwacher Effekt; 0.50 = mittlerer Effekt; 0.80 = starker Effekt.

Zeitlicher Wandel durch Fortschreiten im Lebenszyklus zeigt sich darin, daß die heute 25- bis 31jährigen gegenüber den damals 18 - 24jährigen Führerscheinbesitzern deutlich häufiger angeben, mit der Familie zusammen zu sein, einfach nichts zu tun, zu wandern bzw. spazieren zu gehen, klassische Musik und Jazz zu hören und sich Seifenopern ansehen, sich unkompliziert zu geben und Fußballfans zu sein sowie eine gewisse Affinität gegenüber Rockern und Punks zu besitzen. Dieser altersbedingten Veränderungen des Freizeitverhaltens und Erlebens gehen vermutlich auf die veränderten Rollenbezüge zurück, denen man durch Fortschreiten im Lebenszyklus unterliegt (Eintritt in das Berufsleben, Gründung einer Familie etc.) und die damit verbundenen gesellschaftlich determinierten Rollenerwartungen. Daß sich das Freizeitverhalten mit Fortschreiten im Lebenszyklus graduell immer weiter vom Outdoor-Bereich in den Indoor-Bereich verlegt, wird dadurch belegt, daß die heute 25- bis 31jährigen gegenüber den damals 18 - 24jährigen wesentlich seltener in die Disco gehen (starker Unterschied), mit anderen losziehen oder sich mit anderen treffen. Weiterhin deuten die Ergebnisse darauf hin, daß sich nicht nur das Ausmaß an Outdoor-Aktivitäten mit dem Älterwerden reduziert, sondern auch die Ausprägung des Persönlichkeitsmerkmals Sensation Seeking. Auf eine altersbedingte Abnahme des Bedürfnisses nach starken Reizen im Lebensverlauf weist auch ZUCKERMAN (1994) in seiner

zusammenfassenden Dokumentation der Forschungsarbeiten zum Sensation Seeking hin.

### 3.2 Stilgruppenunterschiede auf der Faktor- bzw. Konstruktebene

In einem weiteren Analyseschritt wurde verglichen, wie sich die lebensstilkonfigurierenden Elemente der einzelnen Stilgruppen und deren verkehrsbezogene Einstellungs- und Verhaltenskorrelate sowie deren Trinkgewohnheiten im Zeitverlauf verändert haben. Die folgende Auflistung (vgl. Tabelle 8) zeigt soziodemographische Merkmale, Lebensstilfaktoren (z-Werte), verkehrsbezogener Verhaltensmerkmale und Einstellungen und Trinkgewohnheiten in den Clustern der Studien von 1989 und 1996.

Die Ergebnisse der 96er Studie sind dabei kursiv geschrieben. Wie der Tabelle zu entnehmen ist, haben sich eine Reihe von Charakteristika querschnittlich von 1989 auf 1996 in allen Stilgruppen verändert. Was die Veränderungen des Verkehrsverhaltens im Lebenslauf anbelangt, ist ein klarer Rückgang der Unfallbeteiligung (in den letzten 12 Monaten) zu verzeichnen, eine deutliche Erhöhung der jährlichen Fahrleistungen sowie ein merklicher Rückgang der Häufigkeit des Alkoholkonsums. Hervorzuheben ist an dieser Stelle, daß es sich hierbei um Veränderungen handelt, die das gesamte Alterskollektiv betreffen, die sich nicht unbedingt auch in den einzelnen Stilgruppen wiederfinden müssen.

18-24jährige (1989) 25-31jährige (1996)	Action-Typ	Fashion-Typ	Häusl. Typ	kritischer Typ	Fan-Typ	sportl. Typ	Kontra-Typ	kicksuchender Typ
Anzahl (% der Stichprobe)	15.8 16.7	27.8 19.4	11.0 23.4	16.3 26.0	8.5 /	14.7 /	5.9 /	/ 15.2
Geschlecht (%)								
männlich	71.8	40.8	41.5	45.5	82.5	55.0	68.2	/
weiblich	78.2	33.2	49.8	41.0	/	/	/	72.2
Bildung: Hauptschule (%)	28.2 21.8	59.2 66.8	58.5 50.2	54.5 59.0	17.5 /	45.0 /	31.8 /	/ 27.8
	57.3 55.0	/ 38.3	/ 47.7	/ 29.4	52.4 /	/ /	68.2 /	/ 36.3
<b>Lebensstilfaktoren</b>								
FR1	.62	.26	-.58	-.49	.09	-.20	-.22	/
Outdoor/Konsum	.58	.39	-.66	-.32	/	/	/	.41
FR3	.16	-.08	-.85	.15	-.06	.72	-.54	/
Sport/Verein	.45	.04	-.18	-.10	/	/	/	-.11
FR8-Wandern/Familie	-.62 .28	-.05 -.02	.57 -.07	.21 .14	-.52 /	.47 /	-.56 /	/ -.40
GR1	.41	-.10	-.27	-.05	-.43	-.49	1.24	/
Punks/Heavys ...	-.40	.20	-.59	.03	/	/	/	1.02
MU3	-.47	.31	-.21	.68	-.55	-.31	.01	/
Klassik/Jazz ...	-.46	.08	-.62	.48	/	/	/	.51
MU4	.84	-.21	-.40	-.50	-.09	-.54	1.36	/
Rock/Heavy M.	.18	-.16	-.33	-.32	/	/	/	1.04
KL1-Selbstwert	.54	.31	-.19	-.65	-.41	.12	-.44	/
	.29	.33	.11	-.61	/	/	/	.13
KL2-Modebewußt	.37	.66	-.38	-.59	-.45	.01	-.116	/
	.03	.63	.10	-.30	/	/	/	-.48
FE1	-.33	.38	.06	-.52	-.07	.33	-.69	/
Liebesfilm/Serien	.14	.69	.07	-.39	/	/	/	-.47
FE3	.76	-.22	-.16	-.71	.67	.22	-.28	/
Action-Film	.94	-.23	-.12	-.36	/	/	/	.06
FE5	-.18	.40	-.19	.52	-.61	-.47	.19	/
Polit. & sozkr. Filme	-.14	-.01	-.51	.32	/	/	/	.40
<b>Charakteristika</b>								
Fahrleistung <sup>1</sup> (Km in Tausend)	12.27 18.63	12.46 17.71	11.27 15.52	12.38 16.69	14.67 /	14.72 /	20.25 /	/ 18.81
Unfälle (in den letzten 12 Monaten)	1.21 .18	1.31 .22	1.29 .23	1.14 .19	1.47 /	1.13 /	1.17 /	/ .29
Alkohol in der Woche (in Gramm) <sup>1</sup>	80.97 29.45	65.94 23.34	47.46 17.58	50.58 23.09	84.15 /	65.22 /	81.68 /	/ 39.01
Alkohol: Wochenende (in Gramm) <sup>2</sup>	120.22 60.89	76.62 48.04	61.34 41.08	56.79 42.20	112.68 /	77.00 /	124.36 /	/ 77.51
Trinkhäufigkeit mehrmals/Woche	48.3 28.3	27.2 24.7	29.3 19.2	28.9 21.1	35.5 /	27.8 /	50.0 /	/ 44.6
täglich	8.6 4.6	2.9 2.0	6.1 2.6	1.7 3.3	16.1 /	5.6 /	11.4 /	/ 5.1
Summe	56.9 32.9	30.1 26.7	35.4 21.8	30.6 24.4	51.6 /	33.5 /	61.4 /	/ 49.7
<b>Extramotive<sup>3</sup></b>								
V146-risk. Situation	2.7 2.5	/ 2.3	/ 2.2	/ 2.0	2.5 /	/ /	2.0 /	/ 2.2
V147-bei Dunkelheit	2.0 2.1	/ 1.8	/ 1.7	/ 1.4	2.1 /	/ /	2.2 /	/ 1.8
V148-etwas erleben	2.2 2.2	/ 1.8	/ 1.7	/ 1.5	2.2 /	/ /	1.8 /	/ 1.9
V149-jem. abhängen	2.4 2.3	/ 1.9	/ 1.8	/ 1.5	2.4 /	/ /	1.8 /	/ 2.0
V164-gerne zeigen	2.0 2.1	/ 1.8	/ 1.7	/ 1.4	2.2 /	/ /	1.8 /	/ 1.8
V168-ausprobieren	2.7 2.4	/ 2.2	/ 2.0	/ 1.8	2.7 /	/ /	2.0 /	/ 2.1
V169-Nervenzitzel	2.3 1.9	/ 1.8	/ 1.7	/ 1.4	2.3 /	/ /	1.8 /	/ 1.8

Tab. 8: Soziodemographische Merkmale, Lebensstilfaktoren (z-Werte), verkehrsbezogener Verhaltensmerkmale und Einstellungen und Trinkgewohnheiten in den Clustern der Studien von 1989 und 1996

1-2 Trinkmenge: Die für die 89iger Studie angegebenen Werte in  $cm^3$  wurden durch Multiplikation mit dem spezifischen Gewicht von Ethanol (0.791 bei 20°C) durch Werte in *Gramm* ersetzt.

3 Extramotive: 1 = trifft überhaupt nicht zu ... 4 = trifft voll und ganz zu;

Die Reliabilität der Skala bestehend aus den u.a. Variablen beträgt in der 96iger Studie .85 und in der 89iger Studie .84.

V145: Für mich persönlich ist die Unfallgefahr beim Autofahren sehr gering;

V146: Wenn ich eine riskante Situation bewältigt habe, fühle ich mich anschließend richtig gut;

V147: Im Grunde kann man bei Dunkelheit genauso schnell fahren, wie bei Tage;

V148: Beim Autofahren will ich etwas erleben;

V149: Es ist ein gutes Gefühl, andere abzuhängen;

V164: Auf schwierigen Strecken, z.B. auf kurvigen Landstraßen, zeige ich anderen gerne, wie man so etwas fährt;

V168: Auf freier Strecke probiere ich gerne aus, wie gut ich selbst fahren kann;

V169: Ohne einen gewissen Nervenkitzel ist Autofahren langweilig.

### 3.2.1 Stilgruppenspezifische Veränderungen im Zeitverlauf

Lebens- und Freizeitstile sind das Produkt der Interaktion des Individuums mit seinem gesellschaftlichen Kontext und unterliegen damit einem Wandel ihrer Oberflächenstruktur im Zeitverlauf. Da die Erhebung des Jahres 1989 zu sieben Lebens- und Freizeitstilgruppen führte, aber die der 7 Jahre älteren Vergleichsgruppe der 25- bis 31jährigen des Jahres 1996 nur zu fünf, kann im folgenden lediglich die Entwicklung der Stilgruppen „Action-Typ“, „Fashion-Typ“, „häuslicher Typ“ und „kritischer Typ“ verglichen werden, da die Stilkonfigurationen „Fan-“, „Kontra-“ und „Sportlicher Typ“ nur als Ergebnis der 89er Analyse auftrat und die des „Kicksuchenden Typs“ nur 1996 ermittelt wurde.

Der zwischenzeitlich gealterte „Action-Typ“ („Action-Typ 96“) unterscheidet sich von seinem 89er Pendant vor allen Dingen in folgenden Punkten:

- er verbringt mehr Zeit mit seiner Familie und mit Wandern;
- er ist sportlich aktiver geworden;
- er ist weniger modebewußt;
- seine Affinität gegenüber Punks, Heavies und Autonomen hat sich deutlich reduziert,
- im Bereich verkehrsbezogener Einstellungen und Verhaltensweisen scheint bei dieser Stilgruppe im Verlauf des Lebens eine deutliche „Verkehrsberuhigung“ einzutreten.

Der Aussage, daß „Autofahren ohne einen gewissen Nervenkitzel langweilig ist“ stimmt er mittlerweile weniger zu (Extramotiv V169). Verglichen mit den anderen Clustern zeigt der älter gewordenen „Action-Typ“ den insgesamt höchsten Rückgang der Trinkhäufigkeit. Mit Fortschreiten im Lebenszyklus scheint der betont maskuline Stil des Action-Typs darüber hinaus für Frauen zunehmend weniger attraktiv zu sein. Im Zeitverlauf hat sich

der Anteil der Frauen in dieser Gruppe um 6,4% reduziert.

Der älter gewordene „Fashion-Typ“ („Fashion-Typ 96“) unterscheidet sich von seinem 89er Pendant vor allem auf der Ebene der Veränderungen des Lebens- und Freizeitstils, aber nicht auf der Ebene verkehrsbezogener Einstellungen und Verhaltensweisen. Die mittlerweile erwachsener gewordenen Fashion-Typen interessieren sich weniger für politische Informationssendungen und sozialkritische Filme, dafür aber stärker für Liebesfilme. Im Bereich seiner musikalischen Vorlieben hat sich das Interesse an Klassik und Jazz reduziert. Seine Affinität zu Punks, Heavies und Autonomen ist dagegen gewachsen.

Wenn „häusliche Typen“ älter werden, scheint ihr stiltypisches Desinteresse weiter anzuwachsen. Gegenüber seinem jugendlichen Pendant verbringt er weniger Zeit mit der Familie und mit dem Wandern in der Natur und interessiert sich noch weniger für klassische Musik sowie für politische Informationssendungen und sozialkritische Filme, was eine Abnahme seiner Bereitschaft zu intellektueller Auseinandersetzung markiert. Seine ohnehin geringe Affinität zu Punks, Heavies und Autonomen nimmt ebenfalls deutlich ab. Daß häusliche Typen beim Älterwerden jedoch nicht die Zeichen der Zeit verkennen, wird daran ersichtlich, daß sie sportlich etwas aktiver werden und sich insgesamt etwas modebewußter geben.

Wie bei den zuvor beschriebenen durchschnittlich gefährdeten Stilgruppen unterliegt auch beim älter werdenden „kritischen Typ“ lediglich der Stil selbst zeitlichen Veränderungen nicht aber seine grundsätzlichen verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen. Vor allen Dingen die diesen Stil prägenden hohen intellektuellen Ansprüche scheinen sich im Zeitverlauf zu reduzieren. „Kritische Typen“ interessieren sich weniger für klassische Musik und Jazz und für Sendungen mit politischen und sozialkritischen Inhalten. Reifere

kritische Typen interessieren sich etwas mehr für Rock und Heavy-Metal, zeigen ein höheres Interesse an Liebes- und Action-Filmen und geben sich insgesamt etwas modebewußter. Das Ausmaß an sportlicher Betätigung, das ohnehin in dieser Stilgruppe nur geringfügig ausgeprägt ist, geht weiterhin zurück.

### 3.3 Ähnlichkeiten bzw. Unähnlichkeiten der Cluster beider Studien

Wie bereits erwähnt wurde, weisen die Studien von 1989 und 1996 nur vier gemeinsame Stilgruppen auf: den „Action-Typ“, den „Fashion-Typ“, den „kritischen Typ“ und den „häuslichen Typ“. Auf diese vier Stilgruppen entfallen 71% der befragten 18 - 24jährigen der 89er Studie, bzw. 85% der 25 - 31jährigen der Studie von 1996, die hinsichtlich der Veränderungen ihres Stils und der damit verbundenen verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen im Zeitverlauf verglichen wurden. Der Fan-Typ, der Kontra-Typ sowie der sportliche Typ kamen nur in der 89er Studie vor, der Kicksuchende Typ nur in der 96er Studie. Mit Hilfe des Verfahrens der „multidimensionalen Skalierung“ (MDS) läßt sich nun auch zeigen, wie groß die Ähnlichkeiten zwischen allen bisher ermittelten Clustern ist. Die multidimensionale Skalierung wurde auf der Grundlage der insgesamt 11 Freizeit- und Lebensstildimensionen durchgeführt, die sowohl in der Studie von 1989 als auch in der von 1996 vorkamen. Diese Dimensionen (Summenskalen), die bereits in Tabelle 7 verwendet wurden, sollen im folgenden noch einmal aufgelistet werden.

FR1: Outdoor-Aktivitäten - Besuch von Kneipen und Gaststätten  
 FR3: Sporttreiben - Sportverein  
 FR8: Zusammensein mit der Familie, Wandern  
 GR1: Punks, Heavies, Autonome  
 MU3: Klassische Musik, Jazz, Free-Jazz  
 MU4: Rock, Heavy-Metal  
 KL1: Selbstwert  
 KL2: Modebewußt  
 FE1: Liebesfilme, Serien  
 FE3: Action-Film  
 FE5: Politische und sozialkritische Filme.

Es wurde eine neue Datenmatrix erstellt, bei der Lebensstildimensionen als Fälle und die 12 Cluster (7 Cluster der 89er Studie und 5 Cluster der 96er Studie) als Variablen eingingen. Eingegeben wurden die jeweiligen z-Werte der Lebensstildimensionen. Die MDS ergab eine ausgezeichnete dreidimensionale Lösung mit einem Stress-Wert von 0,056 und RSQ = 0,973. Nachfolgend wird für jede dieser

drei Dimensionen die jeweilige Rangfolge der Cluster bezüglich der Ausprägung des Merkmals ausgeführt. Der Wert 1 gibt dabei die höchste Ausprägung und der Wert 12 die insgesamt geringste Ausprägung des entsprechenden Clusters bei diesem Merkmal wieder. Zur Unterscheidung der Stilgruppen der beiden Erhebungen werden für die 1989er Cluster der 18-24jährigen die Abkürzungen C1 bis C7 und für die 1996er Cluster der 7 Jahre älteren 25-31jährigen die Abkürzungen K1 bis K5 verwendet.

#### Außerhäusliche Aktivität - „outdoor entertainment“

(1) = am aktivsten ... (12) = am wenigsten aktiv

(1) Action-Typ	(C1: 18-24jährige 1989)
(2) Action-Typ	(K4: 25-31jährige 1996)
(3) Kicksuchender Typ	(K5: 25-31jährige 1996)
(4) Fashion-Typ	(K3: 25-31jährige 1996)
(5) Fan-Typ	(C4: 18-24jährige 1989)
(6) Fashion-Typ	(C2: 18-24jährige 1989)
(7) Sportlicher Typ	(C6: 18-24jährige 1989)
(8) Kontra-Typ	(C7: 18-24jährige 1989)
(9) Häuslicher Typ	(K2: 25-31jährige 1996)
(10) Kritischer Typ	(K1: 25-31jährige 1996)
(11) Häuslicher Typ	(C5: 18-24jährige 1989)
(12) Kritischer Typ	(C3: 18-24jährige 1996).

#### Leichte Muse & Sport & Wandern

(1) = am stärksten ausgeprägt ... (12) = am schwächsten ausgeprägt

(1) Sportlicher Typ	(C6: 18-24jährige 1989)
(2) Häuslicher Typ	(K2: 25-31jährige 1996)
(3) Action-Typ	(K4: 25-31jährige 1996)
(4) Fashion-Typ	(K3: 25-31jährige 1996)
(5) Häuslicher Typ	(C5: 18-24jährige 1989)
(6) Fashion-Typ	(C2: 18-24jährige 1989)
(7) Fan-Typ	(C4: 18-24jährige 1989)
(8) Kritischer Typ	(K1: 25-31jährige 1996)
(9) Kritischer Typ	(C3: 18-24jährige 1989)
(10) Action-Typ	(C1: 18-24jährige 1989)
(11) Kicksuchender Typ	(K5: 25-31jährige 1996)
(12) Kontra-Typ	(C7: 18-24jährige 1989).

#### Modebewußtsein und Selbstaussdruck durch Kleidung

(1) = am schwächsten ausgeprägt ... (12) = am stärksten ausgeprägt

(1) Fan-Typ	(C4: 18-24jährige 1989)
(2) Häuslicher Typ	(K2: 25-31jährige 1996)
(3) Häuslicher Typ	(C5: 18-24jährige 1989)
(4) Kontra-Typ	(C7: 18-24jährige 1989)
(5) Action-Typ	(K4: 25-31jährige 1996)
(6) Sportlicher Typ	(C6: 18-24jährige 1989)
(7) Action-Typ	(C1: 18-24jährige 1989)
(8) Kritischer Typ	(K1: 25-31jährige 1996)
(9) Kritischer Typ	(C3: 18-24jährige 1989)

- (10) Kicksuchender Typ (K5: 25-31jährige 1996)  
 (11) Fashion-Typ (K3: 25-31jährige 1996)  
 (12) Fashion-Typ (C2: 18-24jährige 1989).

Mit einigen Ausnahmen liegen diejenigen Cluster, die in beiden Studien ermittelt wurden („Action-“ und „Fashion-Typ“ sowie „kritischer“ und „häuslicher Typ“) in der Regel bei jeder Dimension relativ nahe beieinander. Der ältere „Action-Typ“ und der ältere „häusliche Typ“ sind im Laufe der Zeit wesentlich sportlicher geworden. Das neue Cluster des „Kicksuchenden Typs“ ordnet sich in der Dimension Aktivität direkt hinter den jüngeren und älteren „Action-Typen“ ein. Der „Kicksuchende Typ“ ist weitaus aktiver und modebewußter als der Kontra-Typ des Jahres 1989. Analogien weist der Kicksuchende Typ des Jahres 1996 und der Kontra-Typ des Jahres 1989 im Hinblick auf die Ausübung sportlicher Aktivitäten auf. Wie das Ergebnis der multidimensionalen Skalierung zeigt, nehmen beide Stilgruppen im Hinblick auf dieses Merkmal die jeweils hintersten Plätze ein.

### 3.4 Resümee des zeitversetzten Querschnittvergleichs

Im Hinblick auf die Frage der Stabilität von Lebens- und Freizeitstilen und der damit verbundenen prognostischen Relevanz der Ergebnisse von Lebens- und Freizeitstilanalysen führen die vorangegangenen Analysen zu drei zentralen Erkenntnissen:

Lebens- und Freizeitstile, die sich in der Jugendphase manifestieren, weisen offensichtlich eine hohe zeitliche Stabilität auf. Zumindest in dem hier überprüften Vergleichszeitraum von 7 Jahren verändern sich diese Stile grundsätzlich nicht. Geringfügige Veränderungen der Freizeitstile beziehen sich nicht auf das grundsätzliche Stilprofil, sondern lediglich auf die Höhe der Werte einzelner Stildimensionen im positiven wie negativen Bereich. Diese graduellen Wertedifferenzen, die sich z.B. in einer Abnahme der Kneipen- und Discothekenbesuche des „Action-Typen“ oder in einer Zunahme des Modebewußtseins des häuslichen Typen zeigen, resultieren aus altersbedingten Veränderungen der Rollenzuweisung oder generellen Veränderungen der gesellschaftlichen Bewertungsmaßstäbe. Die Modifikationen die sich in den verschiedenen Freizeitbereichen ergeben haben, sind sicherlich zu einem hohen Anteil dem zwischenzeitlich stattgefundenen gesellschaftlichen Wandel zuzuschreiben, der mittlerweile in allen Lebensbereichen spürbar stattgefunden hat. Am augenscheinlichsten schlägt sich dieser Wandel unter anderem in der Bildung des neuen Lebensstils des Kicksuchenden Typen nieder.

Die große zeitliche Stabilität der internen Struktur der Lebens- und Freizeitstile bezieht sich auch auf ihren Zusammenhang mit verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensformen wie dem Alkoholkonsum. Trotz unterschiedlicher Werte in einigen Stildimensionen sind die Positionen der Cluster zueinander in beiden Stichproben die gleichen. So gehört der junge wie der ältere „Action-Typ“ jeweils zu den im Straßenverkehr besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern, während jüngere wie ältere Fashion-Typen, häusliche Typen und kritische Typen jeweils zu den weniger gefährdeten zu zählen sind.

Unabhängig von der oben beschriebenen Stilgruppenspezifität des Freizeit- und Verkehrsverhaltens hat der zwischenzeitlich eingetretene Trend der Entspannung des Gesamt-Unfallgeschehens in der Bundesrepublik seinen Niederschlag in der Unfallverwicklung der Gruppen gefunden. Obwohl sich die Fahrleistung des Alterskollektivs der damals 18- bis 24jährigen und heute 25- bis 31jährigen insgesamt erheblich erhöht hat, ist ein erheblicher Rückgang der Unfälle (während der letzten 12 Monate) sowie ein eindeutiger Rückgang der Trinkhäufigkeit festzustellen.

Die zuvor dargestellten Ergebnisse belegen eine ausgesprochen hohe Konstanz von Lebens- und Freizeitstilen und den damit verbundenen verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen. Für die verkehrspsychologische Forschung bescheinigen sie damit dem lebens- und freizeitstilanalytischen Ansatz auch eine hohe prognostische Validität und legen damit den Grundstein für eine zielgerichtete langfristige Beeinflussung hochgradig gefährdeter Verkehrsteilnehmergruppen.

Aus psychologischer Sicht resultiert die hohe Stabilität von Lebens- und Freizeitstilen daraus, daß sie für das Individuum wichtige Grundbedürfnisse befriedigen, die interindividuell unterschiedlich hoch ausgeprägt sind, wie z.B. die Wiederherstellung des inneren Gleichgewichts des angestrebten Grunderregungsniveaus (Sensation Seeking). Dieser Instrumentalität der Lebensstile wurde bereits von den Klassikern der psychologischen Lebensstilforschung (ADLER, 1929; SPRANGER, 1969, THOMAE, 1968) als entscheidender Gesichtspunkt für die Ausformung eines spezifischen Lebensstils angesehen. Da Lebens- und Freizeitstile stets eine Verbindung des Gesellschaftlichen mit dem Individuellen darstellen, fungieren sie als eine wesentliche Umsetzungsinstanz der Interaktion von Individual- und Umweltfaktoren in Interessenslagen, Einstellungen und entsprechenden alltäglichen Verhaltensweisen. Für die Beeinflussung verkehrssicherheitsabträglicher Verhaltensweisen



bedeutet dies, daß diese Verhaltensweisen nicht isoliert, sondern stets als Bestandteil eines übergeordneten Lebens- und Freizeitstils aufgefaßt werden müssen, die eine lange und damit feste biographische Verankerung aufweisen. Aufgrund der Habitualisierung solcher Verhaltensweisen erweisen sie sich mit Fortschreiten im Lebensalter als zunehmend veränderungsresistenter.

Bildung eines Kausalmodells der Unfallverwicklung wurden diejenigen psychologischen und soziodemografischen Merkmale ausgewählt, die sich als bedeutsame Beschreibungsmerkmale der Lebensstilgruppen erwiesen haben.

### 4 Pfadmodell der Unfallentwicklung

Zur Überprüfung der Praktikabilität des lebens- und freizeitstilanalytischen Ansatzes, der im vorliegenden Fall auf aggregierten Daten relevanter Bereiche der Lebens- und Freizeitphase basiert, wurde ein Pfadmodell der Unfallentwicklung für die Gesamtgruppe der Führerscheinbesitzer der Stichprobe (n = 1.475) berechnet.

Wie aus den Ergebnissen des berechneten Pfadmodells (Bild 13) entnommen werden kann, wird die Anzahl der Unfälle, die sich in den letzten 12 Monaten ereignet haben, hauptsächlich durch die Anzahl der Gesamtunfälle vorhergesagt (.44). Dieses Ergebnis rückt in die Nähe der alten Unfallertheorie, da das Pfadmodell nahelegt, daß je häufiger eine Person bisher in Unfälle verwickelt gewesen ist, um so wahrscheinlicher ist es, daß diese Person auch in den letzten 12 Monaten einen Unfall hatte. Das Alter spielt hierbei ein unbedeutende Rolle (.06).

Die Pfadanalyse basiert auf einem regressionsanalytischen Ansatz, der zur Berechnung der Pfadkoeffizienten die Korrelationen oder Kovarianzen zwischen den beobachteten Variablen benötigt. Für die verschiedenen Modelltests, die durchgeführt wurden, wurde das Strukturgleichungsprogramm EQS von BENTLER, 1989 benutzt. Zur

Unter den Prädiktoren für die Gesamtzahl der Unfälle besitzt das Alter den höchsten Pfadkoeffizienten (.15), gefolgt von der Trinkmenge (.14), der Häufigkeit des Fahrens unter Alkoholeinfluß (.11) und der Bereitschaft, gegen Verkehrsregeln zu verstoßen (.11).

Modell zur Unfallverwicklung - Gesamtgruppe der Führerscheinbesitzer (N=1475)

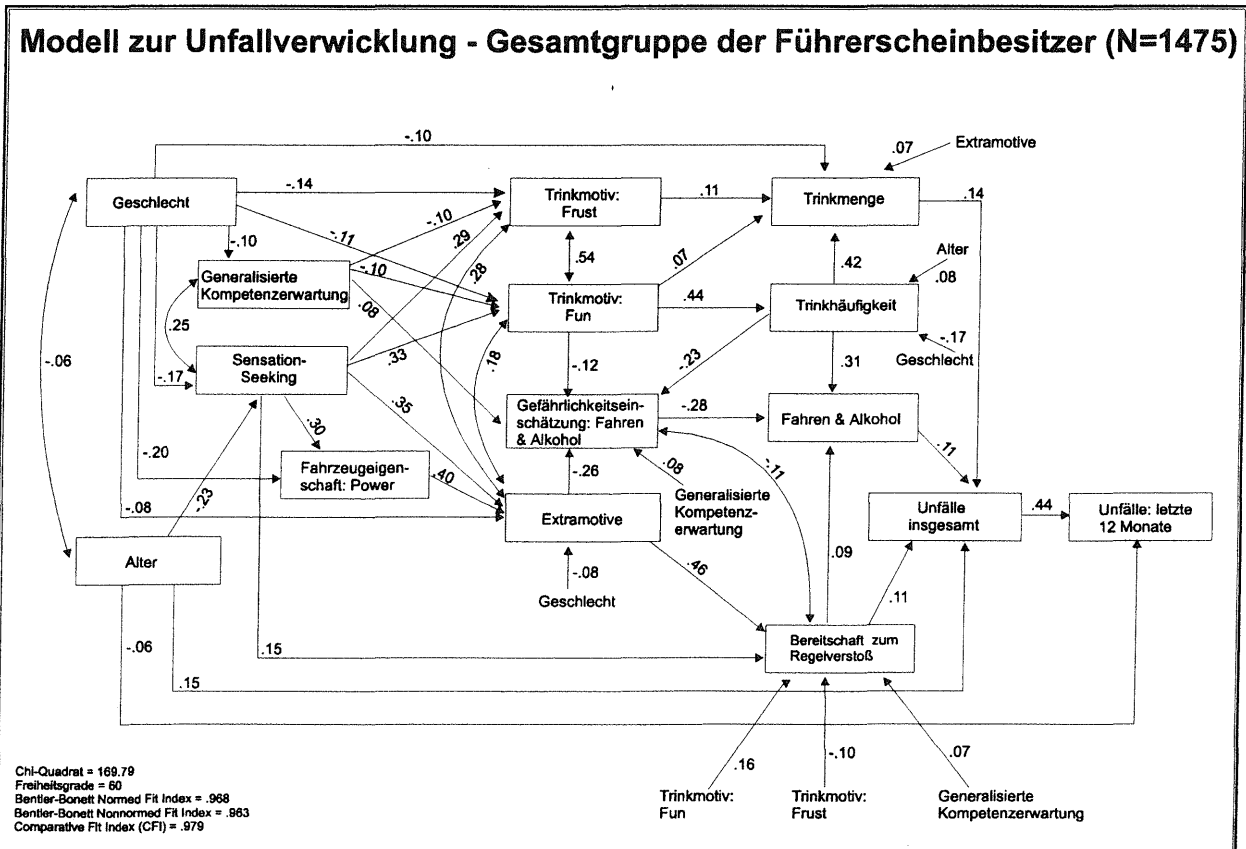


Bild 13: Pfadmodell der Unfallverwicklung

Sowohl das Geschlecht als auch die Bildung oder Berufsgruppenzugehörigkeit bilden keinen direkten Pfad zur Unfallverwicklung und fallen deshalb als geeignete Prädiktoren aus. Dagegen zeigt sich ein beachtlicher indirekter Einfluß des Geschlechts und des Alters auf psychologische Hintergrundvariablen, die selber wiederum einen vermittelnden Einfluß auf die Unfallverwicklung besitzen. Männer und jüngere Personen haben einen höheren Sensation Seeking-Score als Frauen und ältere Personen. Ein höherer Sensation Seeking-Score wiederum bedingt eine stärkere Ausprägung des Trinkmotivs Spaß und Geselligkeit (.33) und Frustration und Kompensation (.29) sowie vor allem eine höhere Ausprägung von Extramotiven (0,40). Die Ausprägung der Trinkmotive Spaß und Geselligkeit sowie Frustration und Kompensation wirkt sich auf die Trinkhäufigkeiten sowie auf die Trinkmengen aus, wobei das Trinken aus Spaß und Geselligkeit für sich alleine ein starker Prädiktor der Trinkhäufigkeit ist. Je stärker dieses Motiv ausgeprägt ist, um so häufiger wird getrunken. Vor allem häufiges Trinken und eine geringe Einschätzung der Gefährlichkeit des Fahrens unter Alkoholeinfluß erhöhen die Wahrscheinlichkeit, selbst unter Alkoholeinfluß zu fahren. Im Zusammenhang mit Trunkenheitsfahrten besitzt die Bereitschaft, gegen Verkehrsregeln zu verstoßen, lediglich eine geringe Bedeutung, was darauf hinweist, daß Verkehrsteilnehmer offensichtlich klar zwischen allgemeinen Verkehrsregeln und den Verhaltensanweisungen bezüglich Alkoholfahrten zu trennen wissen. Die Bereitschaft, gegen Verkehrsregeln zu verstoßen, ist deutlich von der Ausprägung der Extramotive abhängig (.46). Neben dem bereits erwähnten Bedürfnis nach Sensation Seeking ist auch die individuelle Bedeutung, die dem Fahrzeug beigemessen wird, ein wichtiger Prädiktor für die Ausprägung der Extramotive (.40). Die Persönlichkeitsmerkmale Sensation Seeking und generalisierte Kompetenzerwartung stehen in einem nennenswerten positiven Zusammenhang (.25).

Bei einem weiteren Modelltest wurden die Variablen Beruf und Schulabschluß mit einbezogen. Der Gesamteffekt des Berufs auf die Variablen Unfälle in den letzten 12 Monaten (-.002) und Unfälle insgesamt (-.004) erwies sich als unbedeutsam. Das Gleiche gilt für die Schulbildung. Hier betrug der Gesamteffekt auf die Variable Unfälle in den letzten 12 Monaten 0,03 und auf die Variable Unfälle insgesamt 0,06. Auch die Interaktion, berechnet in einem Modelltest, erwies sich mit einem Gesamteffekt von -0,002 auf die Variable Unfälle in den letzten 12 Monaten und einem Gesamteffekt von -0,004 auf die Variable Unfälle insgesamt als unbedeutsam. Interaktionseffekte kommen möglicher-

weise erst dann zum Tragen, wenn die Altersspanne größer ist als in der vorliegenden Stichprobe, die einen Altersrange von 18 -34 Jahren aufweist.

Die erklärte Varianz der Variable Anzahl der Unfälle in den letzten 12 Monaten durch die beiden Prädiktoren „Unfälle insgesamt“ und „Alter“ beträgt 19% ( $1-E^2=1-0.901^2=19\%$ ; unter „Standardized Solution“:  $V1=.438*V2 + -.061*V14 + .901 E1$ ). Die erklärte Varianz der Variable Unfälle insgesamt durch alle Prädiktoren beträgt lediglich 8%. Nachfolgend wird tabellarisch für die abhängigen Variablen die Varianzaufklärung durch die jeweils beteiligten Prädiktoren aufgelistet.

V1 = Unfälle in den letzten 12 Monaten	19%
V2 = Unfälle insgesamt	8%
V3 = Bereitschaft, gegen Regeln zu verstoßen	36%
V4 = Fahren unter Alkoholeinfluß (berichtet)	27%
V5 = Extramotive	40%
V6 = Gefährlichkeitseinschätzung: Fahren unter Alkoholeinfluß	20%
V7 = Fahrzeugeigenschaft: Power	15%
V8 = Trinkmenge am Wochenende	32%
V9 = Trinkhäufigkeit	25%
V10 = Trinkmotiv Fun	12%
V11 = Trinkmotiv Frust	11%
V13 = Sensation Seeking	8%
V26 = Generalisierte Kompetenzerwartung	1%

Die Ergebnisse zum Modell der Unfallverwicklung stützen wesentliche Befunde der Lebens- und Freizeitstilanalysen. Das Modell zeigt, wie stark die Ausprägung des Persönlichkeitsmerkmals Sensation Seeking insbesondere mit verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen verknüpft ist. Die Ausprägung dieses Persönlichkeitsmerkmals übt entscheidenden Einfluß auf die Bewertung fahrzeugbezogener Eigenschaften („Power“) sowie auf die Bereitschaft, das Autofahren zur Spannungssuche und Selbstdarstellung zu benutzen, und steht gleichzeitig in einem deutlichen Zusammenhang mit Motiven des Alkoholkonsums. Auf der Ebene der Interaktionen von Persönlichkeitsmerkmalen zeigt sich ein Zusammenhang zwischen der Ausprägung des Sensation Seeking mit dem generellen Selbstvertrauen einer Person (generelle Kompetenzerwartung), der mit dem lebens- und freizeitstilanalytischen Ansatz jedoch nur für die Stilgruppen innerhalb der Altersgruppe der 25- bis 34jährigen nachgewiesen werden konnte. Bei den jüngeren Stilgruppen wurden dagegen keine signifikanten Unterschiede bezüglich der Höhe der Ausprägung des Merkmals 'generalisierte Kompetenzerwartung' festgestellt.

Der lebens- und freizeitstilanalytische Befund, daß die Häufigkeit des Konsums von Alkohol auch über die Konsummengen und die Häufigkeit des Auftretens von Trink-Fahrkonflikten entscheidet (vgl. SCHULZE, 1996), findet ebenfalls seine Bestätigung durch das hier vorliegende Modell zur Unfallverwicklung. Unabhängig vom Alter der Personen entscheidet die Häufigkeit des Alkoholkonsums über die Trinkmenge (Pfadkoeffizient = 0,42) sowie über die Häufigkeit des Auftretens von Alkoholfahrten (Pfadkoeffizient = 0,31).

Obwohl das Modell insgesamt interessante Zusammenhänge zwischen Persönlichkeitsmerkmalen und verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen aufweist, ist der Erklärungswert des Modells für die Entstehung von Unfällen eher unbefriedigend, da der einzige direkte Prädiktor für die aktuelle Unfallverwicklung in der Anzahl der Unfälle besteht, die Personen im Rahmen ihrer bisherigen Verkehrsbeteiligung als Pkw-Fahrer aufweisen. Dieses Ergebnis legt lediglich die Vermutung nahe, daß es unter den Pkw-Fahrern offensichtlich eine kleine Subgruppe von Personen gibt, deren Verhalten internen Gesetzmäßigkeiten folgt, die dazu führen, daß sich die Wahrscheinlichkeit des Eintretens negativer Verhaltenskonsequenzen für sie selbst oder für andere Verkehrsteilnehmer beträchtlich erhöht.

Im Hinblick auf die Frage, welche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ergriffen werden sollten, und wie diese Maßnahmen im Sinne von Social marketing-Überlegungen kommuniziert werden müßten, liefert das vorliegende Modell zur Unfallverwicklung zunächst einmal keine konkreten Hinweise. Damit ist der besondere Wert der Ergebnisse des pfadanalytischen Modells der Unfallverwicklung in der Validierung lebens- und freizeitstilanalytischer Ergebnisse der Interaktion psychologischer und soziodemographischer Faktoren der Verkehrsteilnahme zu sehen. Im Hinblick auf die Ableitung adäquater Maßnahmen zur Reduktion des Unfallrisikos junger Verkehrsteilnehmer können jedoch von den Ergebnissen dieser Modellanalyse keine zusätzlichen Hinweise abgeleitet werden, die über die Implikationen der Ergebnisse der durchgeführten Lebens- und Freizeitanalysen hinausgehen.

## 5 Zusammenfassung der Ergebnisse und Schlußfolgerungen

Mit dem Ziel, einen aktuellen Überblick über den Zusammenhang von Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten junger Verkehrsteilnehmer zu gewinnen, wurde eine bundesweite repräsentative Befragung (n = 3.000) zum Freizeit- und Verkehrsverhalten 18- bis 34jähriger durchgeführt. Die Ausweitung der Befragtengruppe auf die 25- bis 34jährigen erfolgte mit dem Ziel der Klärung zweier bislang offener Fragen:

- Hat sich die bislang für die 18- bis 24jährigen konstatierte überhöhte Gefahrenexposition aufgrund der stetig gestiegenen zeitlichen Ausdehnung des Jugendalters und der Zunahme hedonistischer Freizeitorientierungen zwischenzeitlich auch auf Teile der nachfolgenden Altersgruppe der 25- bis 34jährigen ausgedehnt, und
- besteht Bedarf an spezifischen Maßnahmen zur Reduktion des Unfallrisikos 25- bis 34jähriger?

Zur Klärung der prognostischen Relevanz des lebens- und freizeitstilanalytischen Vorgehens innerhalb der Unfall- und Sicherheitsforschung wurde darüber hinaus ein längsschnittlicher Vergleich von Lebens- und Freizeitstilen im Zeitverlauf angestrebt, der auf der Überlegung fußt, daß junge Erwachsene, die 1989 zur Gruppe der 18- bis 24jährigen zählten, 1996, d.h. 7 Jahre später, zwischen 25 und 31 Jahre alt sind.

Der dieser Erhebung zugrunde liegende Fragebogen entspricht in seinen Grundzügen den Instrumenten, die bei den früheren Lebens- und Freizeitanalysen der BAST (vgl. SCHULZE, 1996) verwendet wurden. Ergänzt wurde dieses Befragungsinstrument um die Erfassung neuer Trends und Moden sowie um die Berücksichtigung einer Reihe motivationaler und persönlichkeitspezifischer Faktoren, deren Einfluß auf das Verkehrsverhalten überprüft werden sollte.

Da nicht davon ausgegangen werden konnte, daß der große Altersblock der 18- bis 34jährigen homogene strukturelle Zusammenhänge der stilkonstituierenden Grunddimensionen aufweist, wurden zunächst für die drei unterschiedlichen Altersgruppen: 18- bis 24jährige, 25- bis 34jährige und die Gesamtgruppe der 18- bis 34jährigen getrennte Faktorenanalysen über die Gesamtzahl der stilkonstituierenden Variablen durchgeführt. Die faktorenanalytischen Ergebnisse belegen, daß bei allen Teilaltersgruppen von gemeinsamen Grunddimensionen der Stilbildung ausgegangen werden kann. Diese Grunddimensionen unterscheiden sich we-

der hinsichtlich der Anzahl der pro Bereich (Freizeitaktivitäten, Musik- und Fernsehinteressen, symbolischer Selbstaussdruck und Affinität zu Gruppen der Jugend- und Alternativkultur) extrahierten Faktoren noch hinsichtlich der Ladungen einzelner Variablen auf diesen Faktoren oder hinsichtlich der Reliabilitätsmaße der aus diesen Variablen gebildeten Summscore-Skalen. Zur empirischen Rekonstruktion von Lebens- und Freizeitstilen wurden anschließend für die Altersgruppe der 18- bis 24jährigen und die der 25- bis 34jährigen Clusteranalysen über die 27 stilkonstituierenden Dimensionen (Summscore-Skalen) durchgeführt. Die clusteranalytisch ermittelten Gruppen wurden dann anhand einer Reihe verkehrspsychologischer und soziodemographischer Merkmale beschrieben.

Die Clusteranalysen für die Altersgruppe der 18- bis 24jährigen legen eine optimale Aufteilung der Angehörigen dieser Altersgruppe in fünf Lebens- und Freizeitstilgruppen nahe. Die diskriminanzanalytische Überprüfung der Güte dieser Klassifikation ergab, daß mit einer 5-Cluster-Lösung 95,1% der Fälle richtig klassifiziert wurden, was nach dem Kriterium von STEINHAUSEN & LANGER (1977) auf eine optimale Separierung der Stichprobe hindeutet. Vergleicht man dieses Ergebnis mit dem der Analyse des Jahres 1989, so ist zwischenzeitlich offensichtlich eine Homogenisierung der Stile eingetreten. Drei der 1989 ermittelten 7 Lebens- und Freizeitstilgruppen 18- bis 24jähriger haben sich zwischenzeitlich aufgelöst („Fan-Typ“, „Kontra-Typ“, „Sportlicher Typ“) bzw. wurden in andere Stilgruppen überführt („Kicksuchender Typ“).

Gemessen an verkehrssicherheitsabträglichen Einstellungen und Verhaltensweisen erweisen sich heute 37,5% der 18- bis 24jährigen als ein Kollektiv, dessen Sicherheitsrisiko weit über das durchschnittliche Risiko dieser Altersgruppe hinausgeht. Obwohl sich damit der relative Anteil der „High-Risk-Fahrer“ innerhalb dieser Altersgruppe gegenüber 1989 (30%) vergrößert hat, entspricht das keiner Erhöhung der absoluten Anzahl junger Risikofahrer, da sich die Anzahl der Personen, die auf die Altersgruppe der 18- bis 24jährigen entfallen, zwischen 1988 und 1995 von 7,0836 Mio. auf 5,0919 Mio. Personen verringert hat, was einem Rückgang von 28,1% entspricht. Darüber hinaus zeigen die Ergebnisse des Zeitvergleichs, daß sich das Risiko der heutigen 18- bis 24jährigen Pkw-Fahrer insgesamt auf einem niedrigeren Niveau bewegt als 1989.

Die Stilgruppen „Action-Typ“ und „Kicksuchender Typ“ bilden aktuell die Gruppe der „High-Risk-Fah-

rer“, die die bislang bekannte lebensstilkonfundierte Gefahrentrias: häufige freizeitbedingte Nachtfahrten, häufiger und intensiver Alkoholkonsum und psychologischer Mißbrauchs des Autos (vgl. SCHULZE, 1996) aktuell noch um den Faktor 'Haschisch- und Marihuanakonsum' erweitern. 12,4% der „Action-Typen“ und 30,5% der „Kicksuchenden Typen“ gehören zu den regelmäßigen Cannabis-Konsumenten, deren Anteil in den übrigen Stilgruppen deutlich geringer ausfällt.

Ein weiteres maßnahmenrelevantes Merkmal betrifft die geschlechtsspezifische Zusammensetzung der Risikogruppen. Waren Verkehrssicherheitsprobleme junger Fahrer bislang ausschließlich eine männliche Domäne, so hat zwischenzeitlich die Verbreitung verkehrssicherheitsgefährdender Einstellungen und Verhaltensweisen auch unter jungen Frauen zugenommen. Diese Tendenz ist insbesondere bei weiblichen Angehörigen des „Kicksuchenden Typs“ festzustellen, deren Anteil an dieser Stilgruppe 29% beträgt und die sich hinsichtlich ihrer negativen verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen nicht signifikant von ihren männlichen Stilprotagonisten unterscheiden.

Die Clusteranalysen, die für die Altersgruppe der 25- bis 34jährigen durchgeführt wurden, führten ebenfalls zu einer Unterteilung der Angehörigen dieser Altersgruppe in 5 Stilgruppen. Die Ergebnisse einer diskriminanzanalytischen Überprüfung der Güte dieser Klassifikation ergab, daß mit einer Aufteilung der Altersgruppe in 5 Gruppen 93,26% der Fälle richtig klassifiziert wurden, was ebenfalls einer sehr guten Klassifikation entspricht. Die zwischenzeitlich eingetretene gesellschaftlich bedingte Ausdehnung des Jugendalters bis weit in das dritte Lebensjahrzehnt hinein und die gesamtgesellschaftliche Orientierung an dem Attribut 'Jugendlichkeit' spiegelt sich darin wider, daß sich die ermittelten Stilgruppenprofile der 25- bis 34jährigen den Profilverläufen der Lebensstile 18- bis 24jähriger hochgradig ähneln. Altersspezifische Differenzen zeigen sich dabei nicht auf der Ebene der grundsätzlichen Profilverläufe, sondern auf der Ebene der Höhe der Werte der jeweiligen Altersgruppe auf den entsprechenden Stildimensionen. So unterscheiden sich z.B. die älteren „Fashion-Typen“ von ihren jüngeren Pendanten durch ein insgesamt höheres Aktivitäten- und Interessenniveau, ältere „Action-Typen“ weisen eine noch ausgeprägtere Autozentriertheit auf als jüngere, und gegenüber jüngeren „Kritischen Typen“ weisen ältere „Kritische Typen“ ein graduell geringeres Maß an kultureller Freizeitgestaltung auf.

Auch innerhalb der Lebens- und Freizeitstillandschaft der 25- bis 34jährigen treten die 1989 ermittelten Stilvarianten „Fan-Typ“, „Kontra-Typ“ und „Sportlicher Typ“ nicht mehr in Erscheinung bzw. sind neuen Stilvarianten gewichen.

Gemessen an verkehrssicherheitsabträglichen Einstellungen und Verhaltensweisen, die mit einem erhöhten Fahrtrisiko einhergehen, erweisen sich 30,5% der 25- bis 34jährigen als ein besonderes Risikokollektiv. Wie bei den 18- bis 24jährigen sind das auch innerhalb dieser Altersgruppe die Stilvarianten „Action-Typ“ und „Kicksuchender Typ“, deren Verkehrsverhalten durch ein ganzes Bündel negativer verkehrsbezogener Einstellungen und Verhaltensweisen gekennzeichnet ist, welches als „Problemverhaltenssyndrom“ in Sinne JESSOR's & JESSOR's (1977) verstanden werden kann. Das Verkehrsverhalten des „Action-Typs“ und „Kicksuchenden Typs“ scheint das alte Sprichwort 'aus Schaden wird man klug' offensichtlich zu widerlegen. Obwohl diese Stilgruppen auf die insgesamt höchste Unfallbeteiligung im Straßenverkehr zurückblicken können, weichen ihre durchweg negativen verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen keineswegs von denen 18- bis 24jährigen Hardliner ab. Im Gegenteil weisen sie sogar ein höheres Maß an Autozentriertheit, unangemessene subjektive Sicherheitsbewertung und häufigeren und intensiveren Alkoholkonsum auf als ihre jüngeren Pendanten.

Insgesamt legen die Ergebnisse der Lebens- und Freizeitstillanalysen 25- bis 34jähriger nahe, daß die besonders gefährdete Teilgruppe dieses Alterssegments die gleichen Risikodeterminanten aufweist wie die jüngeren High-Risk-Fahrer, so daß, mit Ausnahme einer Einbeziehung 25- bis 34jähriger in die Zielgruppe der jungen Fahrer, kein Bedarf an speziellen Verkehrssicherheitsmaßnahmen für diese Altersgruppe erkennbar wird.

Da die Frage der Variabilität bzw. Stabilität von Lebens- und Freizeitstilen und damit einhergehenden verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensformen aufgrund bislang nicht vorliegender längsschnittlicher empirischer Daten ungeklärt ist, wurden die 18- bis 24jährigen des Jahres 1989 mit den 25- bis 31jährigen des Jahres 1996 verglichen. Hierzu wurden die 42 Lebensstilvariablen, die sowohl in der Studie von 1989 als auch in der von 1996 vorkamen, verglichen. Eine Veränderung der Stile mit Fortschreiten im Lebenszyklus zeigt sich primär darin, daß sich das Freizeitverhalten aller Stilgruppen mit Fortschreiten im Lebenslauf graduell immer weiter vom Outdoor-Bereich in den Indoor-Bereich verlegt. Diese Verlagerung resultiert größtenteils aus lebenszyklusbedingten Ver-

änderungen rollenthematischer Bezüge (Eintritt in das Berufsleben, Gründung einer Familie etc.). Im großen und ganzen weisen Lebens- und Freizeitstile jedoch eine hohe Stabilität im Zeitverlauf auf. Graduelle Modifikationen, die sich in den verschiedenen Freizeitbereichen ergeben können, sind zu einem hohen Anteil dem sozialen Wandel zuzuschreiben, der zwischenzeitlich in allen Lebensbereichen spürbar stattgefunden hat. Am deutlichsten schlägt sich dieser Wandel u.a. in der Ausbildung des neuen Lebensstils des „Kicksuchenden Typs“ nieder. Die hohe zeitliche Invarianz der internen Struktur der Lebens- und Freizeitstile schließt auch deren Zusammenhang mit verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensformen ein. Trotz unterschiedlicher Werte in einigen Stildimensionen bleiben die verkehrssicherheitsrelevanten Positionen der Cluster zueinander im Zeitverlauf (18- bis 24jährige des Jahres 1989 und 25- bis 34jährige des Jahres 1996) nahezu identisch. Nach wie vor sind junge wie ältere „Action-Typen“ jeweils den im Straßenverkehr besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern zuzurechnen, während jüngere wie ältere „Fashion-Typen“, „Häusliche Typen“ und „Kritische Typen“ jeweils zu den weniger gefährdeten zu zählen sind.

Zur Überprüfung der Validität der vorliegenden lebens- und freizeitstillanalytischen Forschungsergebnisse wurde abschließend ein Pfadmodell der Unfallentwicklung berechnet. Zur Bildung dieses Kausalmodells der Unfallverwicklung wurden diejenigen psychologischen und soziodemographischen Merkmale ausgewählt, die sich als bedeutsame Beschreibungsmerkmale der Lebensstilgruppen erwiesen haben. Die Ergebnisse dieses Modells der Unfallverwicklung stützen wesentliche Befunde der Lebens- und Freizeitstillanalysen. Sie belegen den starken Einfluß des Persönlichkeitsmerkmals 'Sensation Seeking' auf verkehrsbezogene Einstellungen und Verhaltensweisen. Die Ausprägung dieses Persönlichkeitsmerkmals steht in kausaler Beziehung mit der Wertung fahrzeugbezogener Eigenschaften, mit Extramotiven (Bereitschaft, das Autofahren zur Spannungssuche und Selbstdarstellung zu benutzen) sowie mit Motiven des Alkoholkonsums. Die Häufigkeit des Alkoholkonsums erwies sich als bester Prädiktor sowohl für die Trinkmengen als auch für die Bereitschaft, alkoholisiert zu fahren.

## 5.1 Schlußfolgerungen

Obwohl die jungen Verkehrsteilnehmer der späten 90er Jahre über ein angemesseneres Sicherheitsbewußtsein verfügen als die die jungen Verkehrsteilnehmer der späten 80er Jahre, neigt nach wie vor annähernd jeder dritte 18- bis 34jährige (37,5% der 18- bis 24jährigen und 30,5% der 25- bis 34jährigen) dazu, das Auto psychologisch zu mißbrauchen und läuft daneben Gefahr, aufgrund häufigen und intensiven Alkoholkonsums in Trink/Fahrkonflikte zu geraten.

Da sich die besonders gefährdeten Teilgruppen 18- bis 24jähriger und 25- bis 34jähriger weder hinsichtlich ihres Risikoverhaltens im Straßenverkehr noch hinsichtlich dessen Determinanten unterscheiden, besteht aktuell kein Bedarf nach speziellen Verkehrssicherheitsmaßnahmen für 25- bis 34jährige Verkehrsteilnehmer. Die festgestellte hohe zeitliche Stabilität von Lebens- und Freizeitstilen sowie die ebenfalls hohe zeitliche Stabilität der mit diesen Stilen verbundenen verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen verweist dagegen auf die Notwendigkeit möglichst frühzeitiger Verhaltenskorrekturen. Im Hinblick auf die Entwicklung angemessener Maßnahmen zur Reduktion des Verkehrssicherheitsrisikos der kleinen Teilgruppe langfristig gefährdeter junger Verkehrsteilnehmer sollte deren hohe Ausprägung des Persönlichkeitsmerkmals 'Sensation Seeking' berücksichtigt werden. Bei diesem Persönlichkeitsmerkmal handelt es sich um eine Temperamentsdimension, die physiologisch fest verankert ist und deshalb kaum beeinflussbar ist. Der Gruppe der 'High Sensation Seeker' können bestenfalls Verhaltensalternativen im Sinne funktionaler Äquivalente, fern vom Straßenverkehr, angeboten werden. Da High Sensation Seeker extrem reizverwöhnt sind, wird der Erfolg zukünftiger Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrssicherheitsrisikos dieser hochgradig gefährdeten Verkehrsteilnehmer jedoch auch immer davon abhängen, wie gut es gelingt, solche Maßnahmen an die spezifischen Bedürfnisse und Gewohnheiten ihres Lebens- und Freizeitstils anzupassen.

Als eine positive Begleiterscheinung des insgesamt gestiegenen Bildungsniveaus der jungen Erwachsenenbevölkerung zeichnen sich auch die Angehörigen der Risikogruppen junger Erwachsener aktuell nicht mehr durchweg durch passives Informationsverhalten aus. Insbesondere „Kicksuchende Typen“, die etwa die Hälfte des Risikokollektivs ausmachen, verfügen über hohe Bildung und ein ausgeprägtes Interesse an Informationsbeschaffung. Insofern ist der kognitive

Rahmen, den zukünftige Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit besonders gefährdeter junger Fahrer ausschöpfen können, heutzutage weniger eng als Anfang der 90er Jahre.

Im Hinblick auf den gestiegenen Anteil hoch risikodisponierter junger Frauen erscheint es sinnvoll, junge Fahrerinnen stärker als bisher in den Mittelpunkt von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit junger Leute zu stellen.

Ein möglichst früher Interventionszeitpunkt ist auch im Hinblick auf die starke Lebensstilverankerung von Alkohol- und Drogenkonsum angezeigt. Obwohl beide Phänomene über den Lebenslauf unterschiedliche Verlaufsformen zeigen, wobei der Alkoholkonsum, gemessen an der Trinkhäufigkeit und den konsumierten Alkoholmengen im Laufe des Lebens zunimmt und die Häufigkeit des Cannabis-Konsums abnimmt, sind beide Phänomene als Teil eines übergeordneten Problemverhaltenssyndroms im Sinne von JESSOR & JESSOR (1977) aufzufassen, dessen Beeinflussung aus dem Verkehrssicherheitsressort alleine heraus Grenzen gesetzt sind.

Wie die Ergebnisse der früheren lebensstilanalytischen Studien der BAST weisen auch die Ergebnisse der vorliegenden Studie eindeutige Zusammenhänge zwischen Lebensstil, Freizeitstil und ausnahmslos allen verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen bis hin zur Unfallverwicklung nach. Aufgrund der differenzierten Beschreibung von Risikogruppen nach vielfältigen psychologischen und soziodemographischen Kenngrößen bieten die Ergebnisse dieser Studie wichtige Hinweise für die Konzeption differentieller Strategien der Ansprache besonders gefährdeter junger Verkehrsteilnehmer, die dazu beitragen können, den bislang erreichten Sicherheitsstandard junger Leute nicht nur zu halten, sondern auch weiter auszubauen.

## Literatur

- ADLER, A. (1978). *Lebenskenntnis*. Fischer: Frankfurt am Main.
- BANDURA, A. (1977). *Self-efficacy: Toward a unifying theory of behavioral change*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice Hall.
- BECK, U (1986): *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne*. Frankfurt, Suhrkamp.
- BEIRNESS, D. J. (1993). Do we really drive as we live? The role of personality factors in road crashes. *Alcohol, Drugs and Driving*, 9 (3-4), 129-143.
- BEIRNESS, D.J. & Simpson, H.M. (1988). Lifestyle correlates of risky driving and accident involvement among youth. *Alcohol, Drugs and Driving*, 4 (3-4), 193-204.
- BENTLER, P.M. (1989). *EQS structural equations program manual*. BMDP Statistical Software: Los Angeles, California.
- BERBALK, H. & HAHN, K.D. (1980). Lebensstil, psychisch somatische Anpassung und klinisch psychologische Intervention. In: Baumann et al. (Hrsg.): *Klinische Psychologie - Trends in Forschung und Praxis*, Bd. 3, 22-71. Stuttgart.
- BORZ, J. (1993). *Statistik*. Springer-Verlag: Berlin, Heidelberg etc.
- BRAKE, M. (1981). *Soziologie der jugendlichen Subkulturen*. Frankfurt/New York.
- BROWN, I.D. & COPEMAN, A.K. (1975). Drivers' attitudes towards the seriousness of road traffic offences considered in relation to the design of sanctions. *Accid. Anal. & Prev.* 7 (1), 15-26.
- BZgA, Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung: *Haschisch Gebrauch von Jugendlichen*. Köln November 1995
- COHEN, J. (1988). *Statistical power analysis for the behavioral sciences*. New York: Erlbaum.
- COHEN, S. (1972). *Moral panics and folk devils*. McGibbon & Kee, London.
- DANIEL, S. & McGuire, P. (1972). *The paint house - words from an East End gang*. Penguin, Harmondsworth.
- ERIKSON, E. H. (1963). *Childhood and Society*. Norton: New York.
- FEND, H. (1987) *Sozialgeschichte des Aufwachsens. Lebensbedingungen, Erziehungsverhältnisse und Jugendgestalten in der Bundesrepublik*. Frankfurt: Suhrkamp.
- FERCHHOFF, W. et al. (1995): *Jugendkulturen - Faszination und Ambivalenz*. Juventa.
- FINESTONE, H. (1957). Cats, kicks and colour. *Social Problems*, 5, 3-13.
- FORSYTH, E. (1992b). Cohort study of learner and novice drivers. Part 2: Attitudes, opinions and the development of driving skills in the first 2 years. Research Report 372 Transport Research Laboratory (TRL).
- GATTAS, J., ROBERTS, K., TOKARSKI, W., SCHMITZ-SCHERZER, R. & VITANYI (1981): Leisure styles and lifestyles. In: World Leisure and Recreation Association (ed.), *Proceedings of the 25th meeting in Zürich and Twannberg*. New York.
- GNIECH, G., OETTING, T. & BROHL, M. (1993). Untersuchungen zur Messung von „Sensation-Seeking“. *Bremer Beiträge zur Psychologie*, 110.
- GREGERSEN, N.P. & BERG, H.Y. (1993). Lifestyle and accidents among young drivers. Accepted for publication in *Accident analysis and prevention*, March 1993.
- HALE, A.R. & GLENDON, A.I. (1987). *Individual behaviour in the control of danger*. Industrial safety series 2. Elsevier, Amsterdam.
- HALL, S. & JEFFERSON, T. (1976). *Resistance through rituals*. Hutachinson University Library, London.
- HAVIGHURST, R.J. (1972). *Developmental tasks and education*. New York (31. Auflage)
- HEBDIGE, D. (1979). *Subculture: the meaning of style*. Methuen, London.
- HEINRICH, H.C. (1990) Behavioural changes in the context of traffic safety. *IATTS research vol 14*. no 1. 1990.
- HOLTE, H. (1994). *Kenngößen subjektiver Sicherheitsbewertung*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit. Heft M 33.
- HOPPE, R., TEKAAT, A. (1994). *Abschlußbericht zum FP 2.8937 "Sicherheitsbeitrag spezieller nächtlicher Beförderungsangebote"*. Druck in Vorbereitung.
- HRADIL, S. (1996): *Zwischen Bewußtsein und Sein. Die Vermittlung „objektiver“ Lebensbedingungen und „subjektiver“ Lebensweisen*. Sozialstrukturanalyse Band 1. Opladen, Leske + Budrich.



- IFT, Institut für Therapieforschung (1995): Zur epidemiologischen Situation des Cannabis-Gebrauchs in Deutschland. München
- JAHNKE, K., NIEHUES, S. (1995): Echt abgedreht. Die Jugend der 90er Jahre. München.
- JESSOR, R. & S.L. JESSOR (1977). Problem behaviour and psychosocial development: A longitudinal study of youth. New York: Academic Press.
- JESSOR, R. (1987). Risky driving and adolescent problem behaviour: An extension of problem-behaviour theory. *Alcohol, Drugs and Driving*, 3 (3-4), 1-11.
- KAPLAN, M. (1960). *Leisure in America: A Social Inquiry*. New York, London.
- KORTE, H., SCHÄFERS, B (1995): Einführung in die Hauptbegriffe der Soziologie. Opladen.
- KRÜGER, H.P. (1995): Auftreten und Risiken von Cannabis im Straßenverkehr. Eine epidemiologische Studie. In: *Drogen und Verkehrssicherheit. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen*. Heft M 41, 25-39
- KRÜGER, H.P. (1996): Soziales Umfeld, Alkohol und junge Fahrer. Abschlußbericht zum FP 2.8913 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- LANGE, C., CHASELON, F.M., HENNING, H.J. (1993). Ergebnisbericht zum FP 2.8911 „Verkehrsbiographien junger Fahrer“, im Auftrage der Bundesanstalt für Straßenwesen.
- LASTOVICKA, J.L. et al. (1987). A lifestyle typology to model young male drinking and driving. *J. Consumer Res.* 14, 257-263.
- LEVINSON, D.J.; KLEIN, E.B.; LEVINSON, M.H. & McKEE, B. (1976). Periods in the adult development of men: Ages 18 to 45. *The Counseling Psychologist*, 21-25.
- LÜDTKE, H. (1972). *Freizeit in der Industriegesellschaft*. Opladen.
- MANNHEIM, K. (1966). Das Problem der Generationen. In: Mannheim, K. (Hrsg.): *Wissenssoziologie*. Neuwied 1966, 509 - 565.
- MARTHIENS, W., SCHULZE H. (1989). Analyse nächtlicher Freizeitunfälle junger Fahrer (Disco-Unfälle). In: *Disco-Unfälle - Fakten und Lösungsstrategien*. Herausgegeben im Auftrage des Bundesministers für Verkehr von der Bundesanstalt für Straßenwesen. Heft 198, S. 1 - 74.
- MATTHEWS, M.L. & MORAN, A.R. (1986). Age differences in male drivers' perception of accident risk: The role of perceived driver ability. *Accid. Anal. & Prev.* 18 (4), 299-313.
- MEAD, G.H. (1968): *Geist, Identität und Gesellschaft aus der Sicht des Sozialbehaviourismus*. Frankfurt, Suhrkamp.
- MELLY, C. (1972). *Revolt into style*. Penguin, Harmondsworth.
- MILLIGAN, G.W. (1981). A review of Monte Carlo Tests of clusteranalysis. *Multivariate Behavioral Research*, 16, 379 - 407.
- MOE, D. & JENSEN, D.G. (1993). Youth, risk taking and car driving. SINTEF, Trondheim, Norway.
- MOE, D. (1987). Das Image des guten Fahrers. *Z.f. Verkehrssicherheit* 33 (1), 5-10.
- MOE, D. (1993). Ungdom, Risikotaking Og Bilkjoring. SINTEF Rapport STF63 A93009. Trondheim (Norwegen)
- MUMFORD, L. (1951). *The Conduct of Life*. New York: Harcourt & Brace & Co.
- NÄÄTÄNEN, R., SUMMALA, H. (1976). *Road-user behaviour and traffic accidents*. Amsterdam: North Holland.
- PLANT, M. (1973). *Drugtakers in an English town*. Tavistock, London.
- QUIMBY, A.R. & WATTS, G.R. (1981). Human factors and driving performance. LR 1004. TRRL, Crowthorne.
- ROTHE, J.P. (1987). *Rethinking young drivers*. Insurance Corporation of British Columbia, North Vancouver, B.C.
- SCHLAG, B., ELLINGHAUS, D. & STEINBRECHER, J. (1986). Risikobereitschaft junger Fahrer. Unfall- und Sicherheitsforschung Strassenverkehr, Heft 58, Bundesanstalt für Strassenwesen.
- SCHULZE, H. (1985). *Freizeitstile Jugendlicher*. Dissertation, Universität Bonn.
- SCHULZE, H. (1990). Lifestyle, Leisurestyle and Traffic Behaviour of Young Drivers. In: VTIrapport 364 A: *Proceedings of Road Safety and Traffic Environment in Europe in Gothenburg, Sweden, September 26 - 28, 1990*. VTI Linköping (Sweden).



- SCHULZE, H. (1992). Zur Ökologie jugendlichen Freizeit- und Verkehrsverhaltens. In: Häcker, H. (Ed.): Mensch - Fahrzeug - Umwelt, Band 27 "Fortschritte der Verkehrspsychologie 90". 30. bdp Kongreß für Verkehrspsychologie und Fortbildungsveranstaltung, Rorschach, 3. - 5. Oktober 1990. TÜV Rheinland GmbH, Köln 1992, 246-252.
- SCHULZE, H. (1993). Lebensstilanalysen - ein Beitrag zur Sicherheit junger Kraftfahrer/innen in Ost und West. BAST Symposium '92 "Faktor Mensch im Straßenverkehr".
- SCHULZE, H. (1996). Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer und Fahrerinnen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit. Heft M 56.
- SCHULZE, H. (1997). Nächtliche Freizeitunfälle junger Fahrerinnen und Fahrer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit. Im Druck (1998).
- SCHWARZER, R. (1994). Optimistische Kompetenzerwartung: Zur Erfassung einer personellen Bewältigungsressource. Diagnostica, 40, 105-123.
- SCHWARZER, R. (1993). Measurement of perceived self-efficacy. Psychometric scales for cross-cultural research. Berlin, Germany: Freie Universität Berlin.
- SCHWENK, O.G. (1997): Soziale Lagen in der Bundesrepublik Deutschland. Dissertation an der Johannes Gutenberg-Universität Mainz.
- SPRANGER, E. (1924). Psychologie des Jugendalters. Leipzig
- STATISTISCHES BUNDESAMT, Gruppe Verkehr V C - 81 (1994). Fachserie 8, Reihe 7 "Verkehrsunfälle 1992". Gesamtdeutsche Ergebnisse. Wiesbaden.
- STATISTISCHES BUNDESAMT (1997). Fachserie 8, Reihe 7 "Verkehrsunfälle 1996". Wiesbaden.
- STEINHAUSEN, D. & LANGER, K. (1977). Clusteranalyse. De Gruyter. Berlin, New York.
- TENBRUCK, F. (1962). Jugend und Gesellschaft. Soziologische Perspektiven. Freiburg: Rembach.
- THOMAE, H. (1968). Das Individuum und seine Welt. Göttingen.
- TOKARSKI, W. (1979). Aspekte des Arbeitserlebens als Faktoren des Freizeiterlebens. Europäische Hochschulschriften Band 36. Lang: Frankfurt
- VOLLBRECHT, R (1997). Von Subkulturen zu Lebensstilen. In SPoKK (Hrsg.): Kursbuch Jugendkultur. Stile, Szenen und Identitäten vor der Jahrtausendwende. Bollmann Verlag, Mannheim, 22-31.
- WARD, J.H. (1963). Hierarchical grouping to optimize an objective function. Journal of the American Statistical Association, 58, 263-244.
- WEISSBRODT, G. (1989). Fahrenanfänger im Strassenverkehr. Unfall- und Sicherheitsforschung Strassenverkehr, Heft 70. Bundesanstalt für Strassenwesen.
- WILDE, G.J.S. (1982): Critical issues in risk homeostasis theory. Risk Analysis, 2, 249-258.
- WILLIS, P. (1981). Profane Culture. Rocker, Hippies, Jugendkulturen. Frankfurt.
- WILSON, R.J. & JONAH, B. (1988). The Application of Problem-Behaviour Theory to the Understanding of Risky Driving. Alcohol Drugs and Driving, Vol. 4, No. 3-4, 173-192.
- WOLTRING, L. (1993). Boys between bravado and timidity. Hogeschool van Amsterdam, Faculteit Sociaal-Agogische Dienstverlening. Amsterdam.
- WOLTRING, L. (1995) Sex & Genderspecific aspects of young male risktaking behaviour 'nature and nurture' intertwined. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.): Junge Fahrerinnen und Fahrer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit. Heft M 52.
- ZUCKERMAN, M. (1979). Sensation Seeking: Beyond the optimal level of arousal. Hillsdale, New Jersey: Lawrence Erlbaum.
- ZUCKERMAN, M. (1994). Behavioral expressions and biosocial bases of sensation seeking. Cambridge University Press.

## Schriftenreihe

## Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen

## Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

- M 1: Verkehrssicherheitsaktivitäten auf lokaler Ebene**  
D. Wagner, P. G. Jansen  
124 Seiten, 1993
- M 2: Identifikation und Ursachenuntersuchung von innerörtlichen Unfallstellen**  
L. Neumann, B. Schaaf, H. Sperber  
136 Seiten, 1993
- M 3: Sicherheit von Fußgängern außerorts bei eingeschränkten Sichtverhältnissen**  
G. Ruwenstroth, E. C. Kuller, F. Radder  
91 Seiten, 1993
- M 4: Sichtabstand bei Fahrten in der Dunkelheit**  
A. Bartmann, D. Reiffenrath, A. M. Jacobs, H. Leder, M. Wal-kowiak, A. Szymkowiak  
94 Seiten, 1993
- M 5: Straßenverkehrsunfälle von Gefahrgutkraftfahrzeugen 1989 bis 1991**  
M. Pöppel, M. Kühnen  
62 Seiten, 1993
- M 6: Möglichkeit/Realisierbarkeit eines Sicherheitsinformationssystems**  
E. Hörnstein  
64 Seiten, 1993
- M 7: Sicherheitsanalyse im Straßengüterverkehr**  
J. Grandel, F. Berg, W. Niewöhner  
298 Seiten, 1993
- M 8: Effektivität des Rettungsdienstes bei der Versorgung von Traumapatienten**  
B. Bouillion  
38 Seiten, 1993
- M 9: Faktor Mensch im Straßenverkehr**  
Referate des Symposiums '92 der BASt und Verleihung des Verkehrssicherheitspreises 1992 des Bundesministers für Verkehr am 3. Dezember 1992 in Bergisch Gladbach  
79 Seiten, 1993
- M 10: Verkehrssicherheit im vereinten Deutschland**  
E. Brühning, M. A. Kühnen, S. Berns  
66 Seiten, 1993
- M 11: Marketing für Verkehrssicherheit in der Praxis**  
Expertengruppe der OECD  
76 Seiten, 1994
- M 12: Ausbildungssystem für Fahrerlehrer**  
Arbeitsgruppe „Fahrschulen, Fahrerlehrer“  
24 Seiten, 1993
- M 13: Dunkelziffer bei Unfällen mit Personenschaden**  
H. Hautzinger, H. Dürholt, E. Hörnstein, B. Tassaux-Becker  
70 Seiten, 1993
- M 14: Kommunikation im Rettungsdienst**  
R. Schmiedel, M. Unterkofler  
174 Seiten, 1993
- M 15: Öffentlichkeitsarbeit für die Erste Hilfe**  
V. Garms-Homolová, D. Schaefer, M. Goll  
19 Seiten, 1993
- M 16: Auswirkungen des Stufenführerscheins**  
B. v. Hebenstreit, Ch. Ostermair, H. D. Utzelmann, G. Kajan, D. M. DeVol, W. Schweflinghaus, D. Wobben, H. J. Voss  
156 Seiten, 1993
- M 17: Zur Sicherheit von Reiseomnibussen**  
A. Schepers  
52 Seiten, 1993
- M 18: Methadonsubstitution und Verkehrssicherheit**  
G. Berghaus, M. Staak, R. Glazinski, K. Höher  
34 Seiten, 1993
- M 19: Lernklima und Lernerfolg in Fahrschulen**  
H. Ch. Heinrich  
68 Seiten, 1993
- M 20: Fahrleistungserhebung 1990**  
H. Hautzinger, D. Heidemann, S. Krämer  
30 Seiten, 1993
- M 21: Fahrerverhaltensbeobachtung im Raum Berlin**  
K. Reker, E. Buss, F. Zwieliach  
203 Seiten, 1993
- M 22: Lehrpläne zur schulischen Verkehrserziehung**  
H. Ch. Heinrich, A. Seliger  
414 Seiten, 1993
- M 23: Verkehrssoziologische Forschung in Deutschland**  
Ch. Seipel  
36 Seiten, 1994
- M 24: Psychische Erste Hilfe für Laien**  
R. Bourauel  
44 Seiten, 1994
- M 25: Verkehrsunfallfolgen schwerstverletzter Unfallopfer**  
S. Busch  
204 Seiten, 1994
- M 26: Nachalarmierung von Notärzten im Rettungsdienst**  
Th. Puhan  
36 Seiten, 1994
- M 27: Psychologische Untersuchungen am Unfallort**  
B. Pund, W.-R. Nickel  
111 Seiten, 1994
- M 28: Erfahrungsaustausch über Länder-Verkehrssicherheitsprogramme**  
Referate der Arbeitstagung der Bundesanstalt für Straßenwesen am 1. Dezember 1993 in Berlin  
64 Seiten, 1994
- M 29: Drogen- und Medikamentennachweis bei verkehrsauffälligen Kraftfahrern**  
M.R. Möller  
31 Seiten, 1994
- M 30: Fahrleistung und Unfallrisiko von Kraftfahrzeugen**  
H. Hautzinger, D. Heidemann, B. Krämer, B. Tassaux-Becker  
340 Seiten, 1994
- M 31: Neuere Entwicklungen und Erkenntnisse in der Fahrer eignungsbegutachtung**  
M. Weinand  
74 Seiten, 1994
- M 32: Leistungen des Rettungsdienstes 1992/93**  
W. Siegner, Th. Rödelstab  
96 Seiten, 1994
- M 33: Kenngrößen subjektiver Sicherheitsbewertung**  
H. Holte  
168 Seiten, 1994
- M 34: Deutsch-polnisches Seminar über Straßenverkehrssicherheit**  
Referate des Seminars 1993 der Bundesanstalt für Straßenwesen am 26. und 27. Oktober 1993 in Görlitz  
174 Seiten, 1994
- M 35: Massenunfälle**  
Presseseminar des Bundesministeriums für Verkehr am 14. und 15. September 1994 in Kassel  
72 Seiten, 1995
- M 36: Mobilität der ostdeutschen Bevölkerung**  
Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre - Band 1  
H. Hautzinger, B. Tassaux-Becker  
126 Seiten, 1995
- M 37: Sicher fahren in Europa**  
Referate des 2. ADAC/BAST-Symposiums am 7. und 8. Juni 1994 in Baden-Baden  
182 Seiten, 1995
- M 38: Regionalstruktur nächtlicher Freizeitunfälle junger Fahrer**  
M. A. Kühnen, M. Pöppel-Decker  
71 Seiten, 1995
- M 39: Unfälle beim Transport gefährlicher Güter in Verpackungen 1987 bis 1992**  
M. Pöppel-Decker  
58 Seiten, 1995
- M 40: Sicherheit im Reisebusverkehr**  
B. Färber, H. Ch. Heinrich, G. Hundhausen, G. Hütter, H. Kamm, G. Mörl, W. Winkler  
124 Seiten, 1995
- M 41: Drogen und Verkehrssicherheit**  
Symposion der Bundesanstalt für Straßenwesen und des Instituts für Rechtsmedizin der Universität Köln am 19. November 1994 in Bergisch Gladbach  
84 Seiten, 1995
- M 42: Disco-Busse**  
Sicherheitsbeitrag spezieller nächtlicher Beförderungsangebote  
R. Hoppe, A. Tekaat  
211 Seiten, 1995
- M 43: Biomechanik der Seitenkollision**  
Validierung der Verletzungskriterien TTI und VC als Verletzungsprädictoren  
R. Mattern, W. Hårdle, D. Kallieris  
134 Seiten, 1995
- M 44: Curriculum für die Fahrerlehrausbildung**  
B. Heilig, W. Knörzer, E. Pommerenke  
192 Seiten, 1995
- M 45: Telefonieren am Steuer**  
St. Becker, M. Brockmann, E. Bruckmayr, O. Hofmann, R. Krause, A. Mertens, R. Niu, J. Sonntag  
188 Seiten, 1995
- M 46: Fahrzeugwerbung, Testberichte und Verkehrssicherheit**  
M. Wachtel, K.-P. Ulbrich, St. Schepper, G. Richter, J. Fischer  
160 Seiten, 1995
- M 47: Kongreßbericht 1995 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V.**  
28. Jahrestagung Leipzig, 23. bis 25. März 1995  
216 Seiten, 1995
- M 48: Delegierte Belohnung und intensivierte Verkehrsüberwachung im Vergleich**  
Eine empirische Untersuchung zur Beeinflussung des Geschwindigkeitsverhaltens  
E. Machemer, B. Runde, U. Wolf, D. Büttner, M. Tücke  
104 Seiten, 1995

- M 49: Fahrausbildung in Europa**  
Ergebnisse einer Umfrage in 29 Ländern  
N. Neumann-Opitz, H. Ch. Heinrich  
184 Seiten, 1995
- M 50: Eignung von Pkw-Fahrsimulatoren für Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung**  
G. v. Bressensdorf, B. Heilig, H. Ch. Heinrich, H. Kamm, W. D. Käßler, M. Weinand  
88 Seiten, 1995
- M 51: Unfallgeschehen auf Autobahnen - Strukturuntersuchung**  
M. A. Kühnen, E. Brühning, A. Schepers, M. Schmid  
118 Seiten, 1995
- M 52: Junge Fahrer und Fahrerinnen**  
Referate der Ersten Interdisziplinären Fachkonferenz vom 12. bis 14. Dezember 1994 in Köln  
466 Seiten, 1995
- M 53: Methodik zur Beurteilung der Ausbildungslehrgänge in Erster Hilfe**  
K. Clemens, S. Zolper, B. Kuschinsky, B. Koch  
136 Seiten, 1996
- M 54: Außerschulische Verkehrserziehung in Ländern Europas**  
N. Neumann-Opitz  
59 Seiten, 1996
- M 55: Mobilität der westdeutschen Bevölkerung**  
Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre - Band 2  
H. Hautzinger, R. Hamacher, B. Tassaux-Becker  
100 Seiten, 1996
- M 56: Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer und Fahrerinnen**  
H. Schulze  
123 Seiten, 1996
- M 57: Gesetzmäßigkeiten des Mobilitätsverhaltens**  
Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre - Band 4  
H. Hautzinger, M. Pfeiffer  
66 Seiten, 1996
- M 58: Verkehrsunfallrisiko in Deutschland**  
Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre - Band 5  
H. Hautzinger, B. Tassaux-Becker, R. Hamacher  
131 Seiten, 1996
- M 59: Mobilität der ausländischen Bevölkerung**  
Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre - Band 3  
H. Hautzinger, B. Tassaux-Becker, M. Pfeiffer  
142 Seiten, 1996
- M 60: Medikamenten- und Drogenachweis bei verkehrsunfallfälligen Fahrern**  
Roadside Survey  
H.-P. Krüger, E. Schulz, Hj. Magerl  
72 Seiten, 1996
- M 61: Inländerfahrleistung 1993**  
H. Hautzinger, D. Heidemann, B. Krämer  
186 Seiten, 1996
- M 62: Unfallrisiko von Pkw unterschiedlicher Fahrzeugtypen**  
A. Schepers, M. Schmid  
56 Seiten, 1996
- M 63: Schlafbezogene Atmungsstörungen und Verkehrssicherheit**  
P. v. Wichert, J.H. Peter, W. Casel, Th. Ploch  
52 Seiten, 1996
- M 64: Kombinationswirkung von Medikamenten und Alkohol**  
Literaturübersicht  
H.-P. Krüger  
191 Seiten, 1996
- M 65: Sehstörungen als Unfallursache**  
B. Lachenmayr, A. Buser, O. Keller, J. Berger  
75 Seiten, 1996
- M 66: Verkehrssicherheitsprobleme infolge Zuwanderung**  
G. Dostal, A. W. T. Dostal  
131 Seiten, 1996
- M 67: Polizeiliche Verkehrsüberwachung**  
Literaturübersicht unter Berücksichtigung der kommunalen Verkehrsüberwachung  
I. Koßmann  
64 Seiten, 1996
- M 68: Inlandsfahrleistung und Unfallrisiko 1993**  
H. Hautzinger, D. Heidemann, B. Krämer  
40 Seiten, 1996
- M 69: Vergleich des Verkehrsordnungsrechts in Europa**  
D. Eillinghaus, K. Seidenstecher, J. Steinbrecher  
116 Seiten, 1997
- M 70: Schwachstellenanalyse Gefahrguttransport**  
P. R. Pautsch, S. Steinger  
68 Seiten, 1997
- M 71: Legalbewährung von Fahranfängern**  
E. Hansjosten, F.-D. Schade  
64 Seiten, 1997
- M 72: Leistungen des Rettungsdienstes 1994/95**  
Zusammenstellung von Ausstattungs- und Leistungsdaten zum Rettungswesen 1994 und 1995  
Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 1994 und 1995  
R. Schmiedel  
102 Seiten, 1997
- M 73: Verbesserung des Schutzes von Kindern in Pkw**  
K. Langwieder, P. Stadler, Th. Hummel, W. Fastenmeier, F. Finkbeiner  
238 Seiten, 1997
- M 74: Personale Kommunikation in Berufsbildenden Schulen**  
Programmevaluation  
R. Hoppe, A. Tekaat  
142 Seiten, 1997
- M 75: Verbesserung der Kommunikation bei der Notfallmeldung**  
U. Smentek, V. Garms-Homolová  
94 Seiten, 1997
- M 76: Charakteristische Merkmale der Kraffttauglichkeit von Methadonpatienten**  
J. Kubitzki  
82 Seiten, 1997
- M 77: Kompensationsmöglichkeiten bei älteren Krafftfahrern mit Leistungsdefiziten**  
M. Weinand  
56 Seiten, 1997
- M 78: Situationsbezogene Sicherheitskenngrößen im Straßenverkehr**  
K. Dahmen-Zimmer, A. Zimmer  
76 Seiten, 1997
- M 79: Kommunale Überwachung von Kfz-Geschwindigkeiten in Tempo 30-Zonen**  
R. Luthmann, U. Potthoff, St. Wachs, B. Reich, Th. Dietrich  
90 Seiten, 1997
- M 80: Neuere Entwicklung bei Fahrsimulatoren**  
Dokumentation  
H. Chr. Heinrich, M. Weinand  
66 Seiten, 1997
- M 81: Fahruntüchtigkeit durch Cannabis, Amphetamine und Cocain**  
E. Schulz, M. Vollrath, C. Klimesch, A. Szegedi  
88 Seiten, 1997
- M 82: Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Versicherungsanreize**  
H. Baum, T. Kling  
198 Seiten, 1997
- M 83: Sicher fahren in Europa**  
Referate des 3. ADAC/BAST-Symposiums am 11. und 12. Juni 1997 in Baden-Baden  
184 Seiten, 1997
- M 84: Auswirkungen neuer Technologien im Fahrzeug auf das Fahrverhalten**  
Ch. Chaloupka, R. Risser, A. Antoniadis, U. Lehner, M. Praschl  
172 Seiten, 1998
- M 85: Auswirkungen des grenzüberschreitenden Verkehrs in Deutschland auf die Verkehrssicherheit**  
D. Heidemann, R. Hamacher, H. Hautzinger, A. Müller  
38 Seiten, 1998
- M 86: Opiathaltige Schmerzmittel und Verkehrssicherheit**  
M. Lakemeyer  
50 Seiten, 1998
- M 87: Qualitätskontrolle für quantitative Analysen von Betäubungsmitteln im Blut**  
R. Aderjan, M. Herbold  
62 Seiten, 1998
- M 88: Soziales Umfeld, Alkohol und junge Fahrer**  
H.-P. Krüger, P. Braun, J. Kazenwadel, J. Reiß, M. Vollrath  
123 Seiten, 1998
- M 89: Telefonieren am Steuer und Verkehrssicherheit**  
E. Brühning, I. Haas, H. Mäder, I. Pfafferoth, M. Pöppel-Decker  
67 Seiten, 1998
- M 90: Anspracheformen der Verkehrsaufklärung älterer Menschen**  
H. J. Kaiser, S. Teichmann, J. Myllymäki-Neuhoff, K. Schüssel, W. D. Oswald, P. Jaensch  
192 Seiten, 1998
- M 91: Nächtliche Freizeitunfälle junger Fahrerinnen und Fahrer**  
H. Schulze  
43 Seiten, 1998
- M 92: Kongreßbericht 1997 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V.**  
29. Jahrestagung  
Münster, 19. bis 22. März 1997  
368 Seiten, 1998
- M 93: Driver Improvement - 6. Internationaler Workshop**  
Referate des Workshops 1997, veranstaltet von Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien, Schweizer Beratungsstelle für Unfallverhütung, Bern, vom 20. bis 22. Oktober 1997 in Berlin  
472 Seiten, 1998

**M 94: Der Konflikt „Alkohol und Fahren“: Normative Orientierungen und Verhaltensmuster**

Eine empirische Untersuchung in Deutschland zum Wandel im Westen und zum Ost-West-Vergleich  
E. Kretschmer-Bäumel  
150 Seiten, 1998

**M 95: Risikoanalyse des Gefahrguttransportes**

Unfallstatistische Risikoanalyse auf der Basis typischer Transportketten  
A. Brenck, S. Mondry  
108 Seiten, 1998

**M 96: Drogenerkennung im Straßenverkehr**

Schulungsprogramm für Polizeibeamte  
Expertengruppe unter Leitung von M.R. Möller  
151 Seiten, 1998

**M 97: Leistungen des Rettungsdienstes 1996/97**

Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 1996 und 1997  
R. Schmiedel  
61 Seiten, 1998

**M 98: Attraktivität des Berufes Rettungsassistent/Rettungsassistentin**

Th. Bals, K. Runggaldier  
121 Seiten, 1998

**M 99: Die Aktion „Darauf fahr ich ab: Trinken und Fahren könnt ihr euch sparen“**

Evaluation einer Verkehrsaufklärungsmaßnahme für Jugendliche  
M. Emsbach  
69 Seiten, 1998

**M 100: Analyse organisatorischer Strukturen im Rettungsdienst**

Teil I: Entwicklung bedarfsgerechter Dispositionsbereiche von Rettungsleitstellen  
Teil II: Die Organisation des Notarztdienstes im Zusammenhang mit den Mitwirkungsmöglichkeiten niedergelassener Ärzte (KV-Ärzte)  
Teil III: Konzeption eines Anforderungsprofils an den „Leiter Rettungsdienst“  
R. Schmiedel  
232 Seiten, 1998

**M 101: Straßenverkehrsunfälle beim Transport gefährlicher Güter 1992 bis 1995**

M. Pöppel-Decker  
34 Seiten, 1998

**M 102: Volkswirtschaftliche Kosten der Personenschäden im Straßenverkehr**

H. Baum, K.-J. Höhnscheid  
84 Seiten, 1999

**M 103: Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18- bis 34jähriger Verkehrsteilnehmer**

H. Schulze  
67 Seiten, 1999

---

Die Hefte sind kostenpflichtig. Aus postalischen Gründen werden die Preise in dieser Übersicht nicht aufgeführt.

**Auskünfte und Bezug durch:**

Wirtschaftsverlag NW  
Verlag für neue Wissenschaft GmbH  
Postfach 10 11 10  
D-27511 Bremerhaven  
Telefon (04 71) 9 45 44 - 0  
Telefax (04 71) 9 45 44 88