

Ingo Kossmann, Dr. Ingo Pfafferott  
 Bundesanstalt für Straßenwesen  
 Bergisch Gladbach, Deutschland

## Einstellungen und berichtetes Verhalten junger Fahrer und Fahrerinnen in 15 Ländern Europas

### – Ergebnisse von Sekundär- analysen –

#### 1 Einleitung

Als Ergebnis eines Kooperationsprojekts europäischer Forschungsinstitute liegt seit 1992 ein Datensatz aus Repräsentativbefragungen vor, der über die Meinungen, Einstellungen und Verhaltensweisen von über 17.000 Autofahrern<sup>1</sup> in Europa Auskunft gibt. In diesem Jahr wurden die ersten Berichte zu diesem Projekt veröffentlicht (BARJONET, 1994; u. a. Berichte, s. Literaturhinweise). Weitere vertiefende Auswertungen sollen in Kürze folgen (z. B. CAUZARD, 1995). In diesen Berichten werden die europäischen Autofahrer anhand deskriptiver und komplexer Datenanalysen hinsichtlich relevanter Sicherheitsfragen miteinander verglichen.

Da der Datensatz auch die Aussagen von über 2.300 Fahrern im Alter unter 25 Jahren enthält, boten sich gezielte Sekundäranalysen zur Gruppe der jungen Fahrer an. Die Sekundäranalysen sollten zum einen Auskunft über die Anteile und Geschlechtsverteilung junger Fahrer in den einzelnen europäischen Ländern geben, zum anderen sollte geklärt werden, ob sich länderübergreifende Besonderheiten junger Fahrer erkennen lassen, die eine Grundlage für europaweite Regelungen oder Kampagnen liefern können.

#### 2 Anteile junger Fahrer in den beteiligten Ländern

Die Erhebungen sind mittels Random-Route- bzw. Quota-Verfahren durchgeführt worden und repräsentieren daher die Fahrerpopulation der einzelnen Länder. Bei soziodemografischen Untergruppen muß man wegen der zugrunde liegenden Stichprobenkonstruktion zwar größere Unsicherheitsberei-

che in Kauf nehmen, dennoch lassen sich aus den Daten erste Rückschlüsse auf die Anteile von Teilpopulationen – wie die Gruppe der jungen Fahrer – ziehen.

Im Mittel aller Länder zählt etwa jeder achte Fahrer zur Altersgruppe < 25 Jahre (13,7 %). Dänemark und die frühere Tschechoslowakei kommen diesem Durchschnittswert mit 13,5 % bzw. 14,3 % am nächsten. Die anderen Länder weichen zum Teil deutlich davon ab. Den höchsten Anteil junger Fahrer weisen Ungarn (20,5 %) und Italien (18,3 %) auf, den geringsten Irland (6,2 %). Für Deutschland waren für West und Ost je zwei gesonderte Erhebungen durchgeführt worden. Zum Zeitpunkt der Befragung (1991/92) war im Osten Deutschlands der Anteil der jungen Fahrer noch eher gering (vgl. Abb. 1).

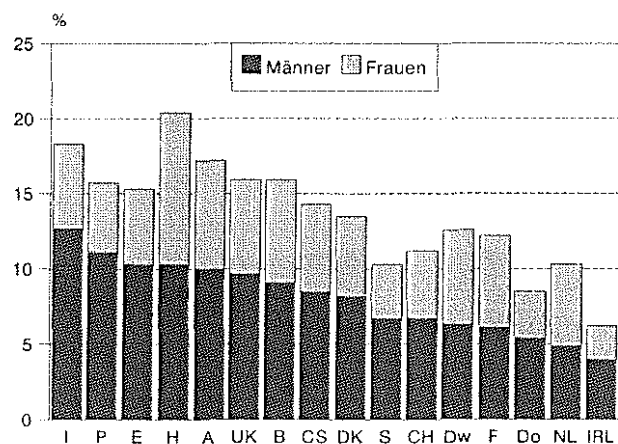


Abb. 1: Anteile junger Fahrer und Fahrerinnen an der Fahrerpopulation

Da die jungen Männer unter allen Autofahrergruppen im allgemeinen die höchsten Unfallraten aufweisen – zumindest bei Unfällen mit schwerem Personenschaden –, kommt ihrem Anteil an der Fahrerpopulation besondere Bedeutung zu. Wie Abb. 1 weiter erkennen läßt, ist der Anteil junger männlicher Autofahrer in den südlichen Ländern (Italien, Portugal, Spanien) besonders hoch. Niedrig ist er in Deutschland und Irland<sup>2</sup>. Auf den Straßen Italiens bewegen sich diesem Vergleich zufolge anteilig dreimal so viele junge männliche Autofahrer wie in Irland. Die Gründe für diese deutlichen Unterschiede dürften in der Bevölkerungsverteilung, in

1 Die Begriffe „Fahrer“ bzw. „Autofahrer“ beziehen im folgenden Text Männer und Frauen ein (sofern nicht ausdrücklich von „männlichen“ bzw. „weiblichen“ Fahrern die Rede ist).

2 In den Niederlanden war der Anteil Männer/Frauen 50:50 quotiert.

der Motorisierungsentwicklung und in traditionellem Rollenverhalten (Führerscheinwerb als „männliches Privileg“) zu suchen sein (vgl. CAUZARD, 1994). Unabhängig von den Gründen deutet sich allein vom Anteil junger Männer an der jeweiligen Fahrerpopulation für die südeuropäischen Länder eine größere Relevanz an als in den anderen Ländern Europas.

Aus der Vielzahl der Einstellungs- und Verhaltensfragen der SARTRE-Untersuchung sollen im folgenden diejenigen ausgewählt werden, die sich auf die drei wichtigsten Sicherheitsthemen – Sicherheitsgurte, Alkohol, Geschwindigkeitsverhalten – beziehen. Welches Bild geben junge Fahrer bei diesen Themen ab?

### 3 Sicherheitsgurte

Aus Einstellungsfragen zum Sicherheitsgurt, die sich in verschiedenen Untersuchungen als brauchbare Kriterien für die „Reife“ von Autofahrern auf diesem Gebiet erwiesen hatten, war ein Index gebildet worden, dessen Ausprägung zwischen 3 (negative Einstellung zum Gurt) und 6 (positive Einstellung) liegen konnte (vgl. PASCHKE & PFAFFEROTT, 1994, S. 70). Die Items lauteten:

- Wenn man vorsichtig fährt, ist der Sicherheitsgurt nicht nötig (Ablehnung).
- Bei den meisten Unfällen verhindert der Sicherheitsgurt das Risiko schwerer Verletzungen für Fahrer und Mitfahrer.
- Ohne Sicherheitsgurt fühle ich mich nicht richtig wohl, so als ob mir etwas fehlen würde.

Wie Abb. 2 erkennen läßt, weisen die Einstellungen gegenüber dem Sicherheitsgurt große Unterschiede nach Ländern auf. In Schweden, Deutschland, im Vereinigten Königreich und Irland bringen die Autofahrer die positivste Einstellung zum Ausdruck, die Fahrer Spaniens, der früheren Tschechoslowakei, Portugals und Italiens zeigen sich dagegen noch nicht ganz vom Gurt überzeugt. Die Altersgruppen differenzieren hingegen kaum. Die jungen Fahrer besitzen im wesentlichen die gleichen Einstellungen wie die anderen Fahrer der jeweiligen Länder. Allerdings ist eine signifikante Interaktion zwischen dem klassifizierten Alter und der Staatsangehörigkeit zu konstatieren, denn die Unterschiede zwischen den Altersgruppen variieren über die Länder. So haben die jungen Fahrer in Frankreich eine positivere Einstellung zum Gurt als

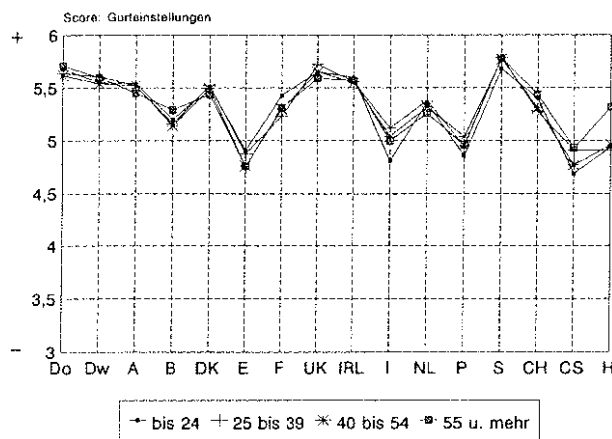


Abb. 2a: Gurteinstellungen nach Altersgruppen und Nationen

	$\eta^2$	df	F
Nationen	0,13	15	156,31**
Alter (klassifiziert)	0,00	3	1,31
Nationen X Alter	0,01	45	1,81**
Gesamt n = 15022	0,14	63	38,57**

\*\* auf dem 0,01-Niveau signifikant  
\* auf dem 0,05-Niveau signifikant

Abb. 2b: Ergebnisse der Varianzanalyse

die übrigen Altersgruppen, während in den Niederlanden diese jüngste Altersklasse die negativste Einstellung aufweist.

Insgesamt lassen sich anhand einer zweifaktoriellen Varianzanalyse durch Haupteffekte und Interaktion 14 % der Gesamtvarianz in den Gurteinstellungen aufklären (zu den statischen Berechnungen vgl. BORTZ, 1994). Signifikant sind dabei der Haupteffekt der Nationalität (Aufklärung an der Gesamtvarianz von  $\eta^2 \cdot 100 = 13\%$ ) sowie die Interaktion zwischen dem klassifizierten Alter und der Nationalität ( $\eta^2 \cdot 100 = 1\%$ )<sup>3</sup>.

Weiterhin war nach der Gurtbenutzung innerorts, auf Landstraßen und Autobahnen gefragt worden. Auch daraus war ein Index gebildet worden, dessen Wert zwischen 4 (Gurt wird nie benutzt) und 24 (Gurtbenutzung ohne Ausnahme) erreichen konnte. Die Aufsplitterung der Durchschnittswerte dieses Index nach Ländern und Lebensaltersgruppen gibt Abb. 3 wieder, ebenso wie die Ergebnisse einer zweifaktoriellen Varianzanalyse. Die Zugehörigkeit zu den Ländern erklärt – wie beim Einstellungsindex – das individuelle Verhalten weit mehr als die Zugehörigkeit zu Altersgruppen. Bemerkenswert erscheint, daß die jungen Fahrer in praktisch allen

3 Bitte methodische Anmerkung in der Zusammenfassung beachten.

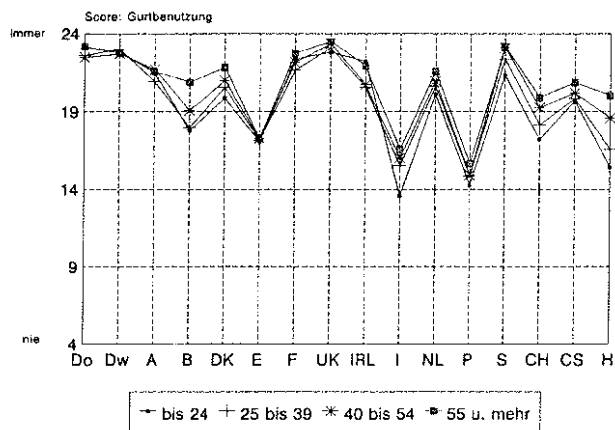


Abb. 3a: Gurtbenutzung nach Altersgruppen und Nationen

	$\eta^2$	df	F
Nationen	0,21	15	305,52**
Alter (klassifiziert)	0,01	3	51,72**
Nationen X Alter	0,01	45	3,23**
Gesamt n = 16897	0,22	63	77,51**

\*\* auf dem 0,01-Niveau signifikant  
\* auf dem 0,05-Niveau signifikant

Abb. 3b: Ergebnisse der Varianzanalyse

Ländern, in denen die Gurtbenutzung noch nicht zur Selbstverständlichkeit geworden ist, tendenziell nachlässiger erscheinen als die Fahrer der höheren Altersgruppen. Überhaupt zeigt sich in den Ländern mit geringerer Gurtbenutzungsrate eine größere Variationsbreite zwischen den Altersgruppen, was sich in einem signifikanten Interaktionseffekt ausdrückt. Im Modell können 22 % der Gesamtvarianz aufgrund von Haupteffekten und Interaktionseffekt aufgeklärt werden. Hierbei entfällt auf den Haupteffekt Nationalität ein Anteil an Aufklärung an der Gesamtvarianz von 21 %. Das klassifizierte Lebensalter sowie der Interaktionseffekt zwischen Lebensalter und Nationalität erklären jeweils lediglich 1 % der Gesamtvarianz. Auch der – zusätzlich kontrollierte – Einfluß der Geschlechtszugehörigkeit war eher marginal. Frauen bringen geringfügig günstigere Einstellungen gegenüber dem Gurt zum Ausdruck als Männer, etwa gleichermaßen über alle Altersgruppen.

## 4 Alkohol und Fahren

Eines der größten Probleme der Verkehrssicherheit stellt in allen Ländern Europas der Alkoholgenuß vor dem Fahren dar. Diesem Thema ist die SARTRE-Studie mit zahlreichen Einzelfragen nachgegangen.

Bei den ersten Fragen zu diesem Thema wurde u. a. der Anteil derjenigen Autofahrer erfaßt, die angaben, niemals Alkohol zu trinken. Über alle Länder und Altersgruppen hinweg zählte sich etwa jeder zweite Autofahrer zu den Abstinenzlern. Der Alters-einfluß war dabei sehr gering. Der Anteil der Frauen lag etwa 5 Prozentpunkte höher als der der Männer, bei der Gruppe junger Fahrer war der Unterschied allerdings größer (ca. 10 Prozentpunkte). Im folgenden konzentrieren wir uns auf diejenigen Fahrer, die sich in der Untersuchung nicht prinzipiell als alkoholabstinent bezeichnet haben.

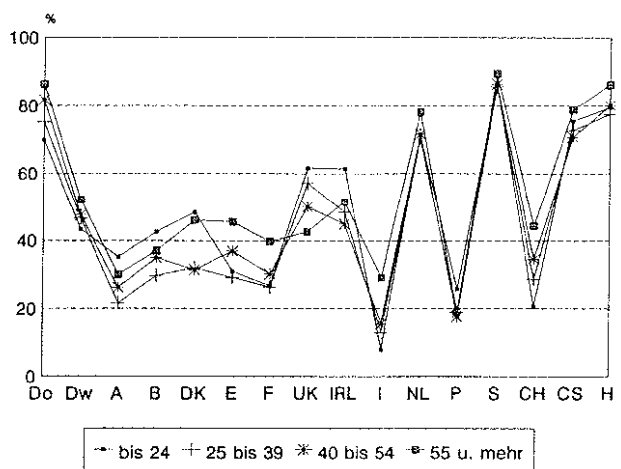
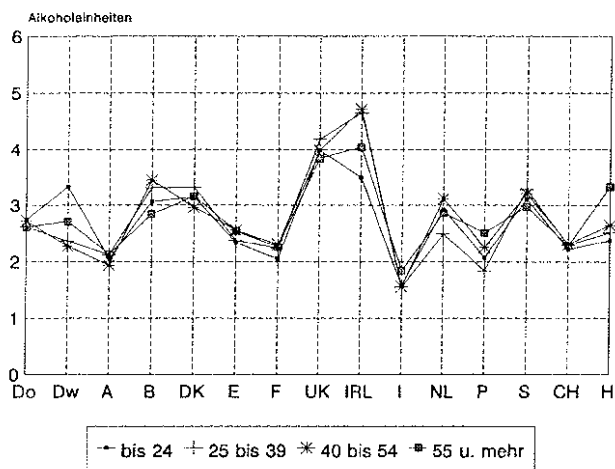


Abb. 4: Anteile der Befragten, die nach Alkoholkonsum nicht Auto fahren – nach Altersgruppen und Nationen –

Von Interesse ist es zunächst, wie sich der Anteil derjenigen Fahrer darstellt, die nach Alkoholkonsum grundsätzlich nicht mehr Auto fahren, im Vergleich zu denjenigen, die Trinken und Fahren nicht rigoros trennen. Abb. 4 verdeutlicht beträchtliche Unterschiede zwischen den einzelnen Ländern. Während in Ostdeutschland, den Niederlanden, Schweden, der ehemaligen Tschechoslowakei und Ungarn der Anteil der Fahrer, die nach Alkoholkonsum auf das Autofahren verzichten, um 80 % schwankt, fallen Österreich, Portugal und vor allem Italien als Länder mit einem geringen Anteil abstinenten Fahrer auf. Zwischen den Altersgruppen bildet sich über die Länder hinweg kein einheitliches Bild: In Ländern wie der ehemaligen Tschechoslowakei, Italien oder auch Gesamtdeutschland liegt der Anteil der nichtabstinenten jungen Fahrer unterhalb der gleichen Verhaltensweise der anderen Altersklassifizierungen. In Großbritannien und Irland, aber auch Dänemark, Österreich und Belgien liegt er über den Vergleichsgruppen, d. h. hier erscheinen die jungen Fahrer in einem weniger günstigen Licht.



\* 1 Einheit = 1 „großes“ Bier bzw. andere Alkoholika

Abb. 5a: Gewöhnlich getrunkene Alkoholmenge\* in Abhängigkeit von Altersgruppen und Nationen

	$\eta^2$	df	F
Nationen	0,08	15	52,43**
Alter (klassifiziert)	0,00	3	0,16
Nationen X Alter	0,01	45	1,31*
Gesamt n = 8277	0,09	63	13,38**

\*\* auf dem 0,01-Niveau signifikant

\* auf dem 0,05-Niveau signifikant

Abb. 5b: Ergebnisse der Varianzanalyse

Wird die durchschnittlich getrunkene Alkoholmenge vor dem Fahren in Abhängigkeit der Altersgruppen und der Nationalität analysiert, so zeigt sich hier ein ähnliches Bild (vgl. Abb. 5). In den einzelnen Ländern wird unabhängig von den differenzierenden Altersgruppen eine unterschiedliche Menge an Alkohol vor dem Fahren konsumiert (Anteil an Aufklärung der Gesamtvarianz beträgt 8 %). Als Problemländer fallen besonders Großbritannien und Irland auf. Durchschnittlich am wenigsten getrunken wird in Italien und Österreich, in denen allerdings der Anteil von Personen, die vor dem Fahren auf Alkoholgenuß verzichten, eher gering ist. Ein signifikanter Unterschied der Altersgruppen läßt sich empirisch nicht nachweisen. Ebenso unbedeutend ist der Geschlechtseinfluß bei dieser Frage.

Jugendliche Fahrer nehmen über die Länder hinweg eine unterschiedliche Position im Vergleich zu den übrigen Altersgruppen ein. Dieser Sachverhalt dokumentiert sich in einem moderaten – auf dem 5%-Niveau signifikanten – Interaktionseffekt (Anteil an Aufklärung der Gesamtvarianz beträgt 1 %). Lediglich in Westdeutschland fallen die jungen Fahrer gegenüber den anderen Altersgruppen durch einen überdurchschnittlichen Alkoholkonsum auf. In Frankreich und Ungarn, aber auch Irland, konsu-

mieren sie – relativ zu den anderen Altersklassen ihres Landes – eine unterdurchschnittliche Menge an Alkohol vor dem Fahren.

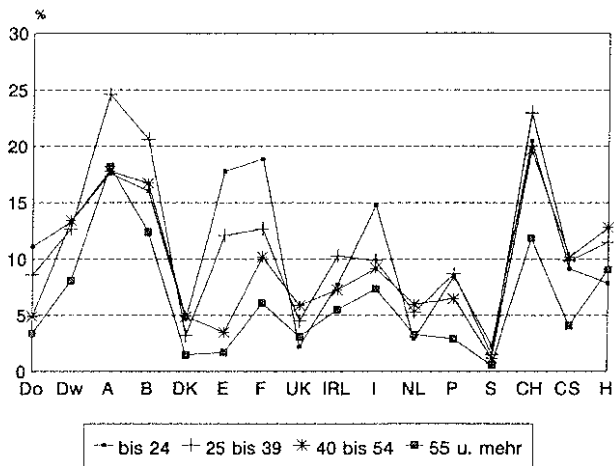


Abb. 6: Anteile von Fahrern, die mindestens einmal im vergangenen Monat mit zuviel Alkohol gefahren sind, in Abhängigkeit von Altersgruppen und Nationen

In der Untersuchung waren die Fahrer weiterhin gefragt worden, ob sie im Verlauf der letzten 4 Wochen (mindestens einmal) mit mehr Alkohol als erlaubt Auto gefahren sind. Abb. 6 zeigt die Anteilswerte an den „Alkoholsündern“ innerhalb der jeweiligen Altersklassifizierung. Insgesamt zeigt sich ein sehr differenziertes Bild: Es gibt deutliche Unterschiede zwischen den Nationen, aber auch zwischen den Altersgruppen. Die Dänen, Briten und insbesondere die Schweden fallen positiv durch sehr geringe Anteilswerte auf, während in Österreich, aber auch in der Schweiz, ein nicht unbedeutender Anteil der Fahrer einräumt, mit zuviel Alkohol im Blut gefahren zu sein. Auch hierbei wird offenbar, daß die jugendlichen Fahrer länderspezifisch auffällig sind. In Spanien, Frankreich und Italien besitzen sie die höchsten Anteilswerte im Vergleich zu den anderen Altersgruppen. Jedoch darf nicht vergessen werden, daß lediglich 10 % aller Fahrer von einer Fahrt mit übermäßigem Alkoholgenuß berichteten. Die Ergebnisse müssen an diesem Sachverhalt relativiert werden. Bei einer Analyse, welchen Anteil die jungen Fahrer an der Gesamtheit der Alkoholsünder ausmachen, fällt ihre eher untergeordnete Position im Vergleich zu den anderen Altersgruppen auf. Problematisch sind aufgrund ihrer quantitativen Stärke vor allem die 25- bis 39jährigen Fahrer.

Auch die Erwartung einer Alkoholkontrolle variiert hauptsächlich über die Länder und nur unbedeutend über die Altersgruppen. Der Anteil derjenigen Fahrer, die erwarten, bei einer normalen Fahrt in ei-

ne Alkoholkontrolle geraten zu können, reicht von 31 % in Italien bis zu 92 % in der ehemaligen Tschechoslowakei (Abb. 7).

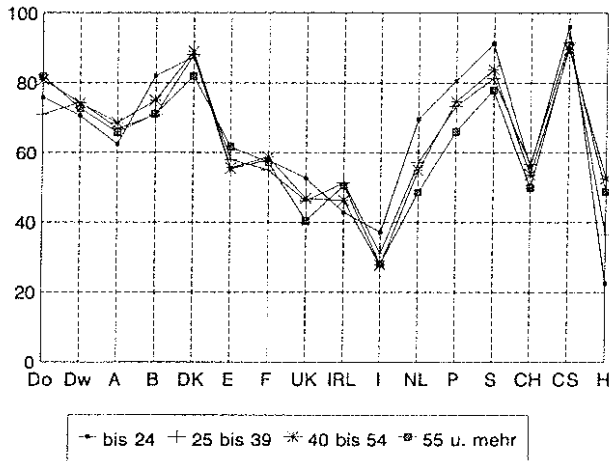


Abb. 7: Erwartung einer Alkoholkontrolle in Abhängigkeit von Altersgruppen und Nationen

pen belegen (mit einer Varianzaufklärung von 5 %). Ein signifikanter Interaktionseffekt läßt sich nicht nachweisen.

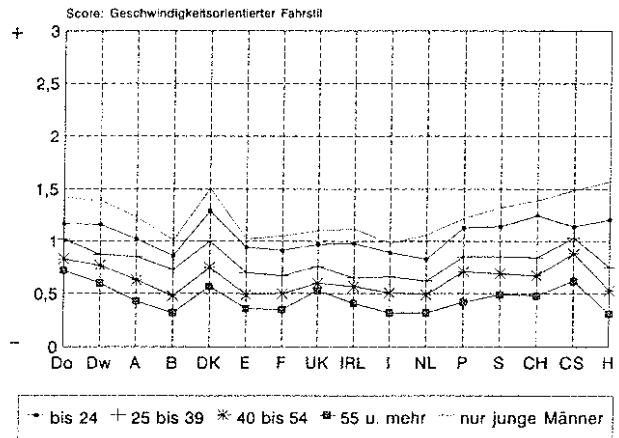


Abb. 8a: Geschwindigkeitsorientierter Fahrstil nach Altersgruppen und Nationen

## 5 Geschwindigkeitsorientierter Fahrstil

Aus neun Einstellungs-Items zu verschiedenen Fahrstilmerkmalen ließen sich anhand einer Interkorrelationsanalyse drei Items zu einem Index zusammenfassen, der die Bereitschaft zu geschwindigkeitsorientierter Fahrweise zum Ausdruck bringt.

Der individuelle Index kann zwischen 0 und 3 (keine bis starke Neigung zu schnellem und riskantem Fahren) variieren. Diese Items waren:

- Ich fahre gerne schnell.
- Ich lasse mich gelegentlich auf ein Rennen mit anderen Fahrern ein.
- Ein Wagen ist für mich schlicht ein Transportmittel (Ablehnung).

Die niedrigen Durchschnittswerte, wie sie in Abb. 8 zum Ausdruck kommen, lassen erkennen, daß die befragten Autofahrer den vorgegebenen Statements 2 und 3 nur selten zustimmten. Diese Statements bringen offensichtlich eine extreme Haltung zum Ausdruck. Erkennbar wird aber auch, daß hier – anders als bei den bisher analysierten Themen – zwar ein signifikanter Einfluß der Nationalität vorliegt, die Abweichungen zwischen den Ländern jedoch insgesamt eher gering ausfallen (Anteil an Aufklärung der Gesamtvarianz liegt bei 2 %). Statt dessen läßt sich – ebenfalls signifikant – eine deutlichere Differenzierung nach den Lebensaltersgrup-

	$\eta^2$	df	F
Nationen	0,04	15	53,00**
Alter (klassifiziert)	0,09	3	600,26**
Nationen X Alter	0,01	45	3,19**
Gesamt n = 15022	0,14	63	43,48**

\*\* auf dem 0,01-Niveau signifikant  
 \* auf dem 0,05-Niveau signifikant

Abb. 8b: Ergebnisse der Varianzanalyse

Das Ergebnis paßt sich in den allgemeinen Kenntnisstand von der grundsätzlich größeren Risikobereitschaft junger Fahrer ein. Im Verhältnis zu anderen jungen Fahrern sind die relativ hohen Werte, die die Dänen, Schweizer und Ungarn, aber auch Tschechen, Portugiesen sowie West- und Ostdeutschen erreichen, ein Hinweis auf eine besondere Problemlage junger Fahrer in diesen Ländern. Die gesonderte Kurve für junge männliche Fahrer in Abb. 8 läßt den zusätzlichen Geschlechtseinfluß erkennen und belegt deutlich die Bereitschaft dieser Gruppe, sich zu einem geschwindigkeits- und erlebnisorientierten Fahrstil zu bekennen.

Ebenfalls alterstypische Differenzierungen finden sich bei einem Index, den wir mit „regelabweichende Geschwindigkeitsdisposition“ bezeichnet haben. Dieser Index ergab sich aus der Bereitschaft, Geschwindigkeitslimits (in Wohngebieten und Städten sowie auf Landstraßen und Autobahnen) zu überschreiten, auf vorausfahrende Fahrzeuge zu dicht aufzufahren und an einer Ampel „bei Gelb durchzufahren“ (vgl. PASCHKE & PFAFFEROTT, 1994, S. 87).

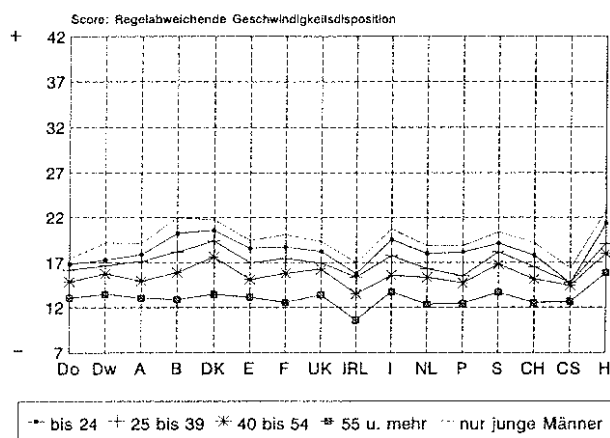


Abb. 9a: Regelabweichende Geschwindigkeitsdisposition nach Altersgruppen und Nationen

	$\eta^2$	df	F
Nationen	0,02	15	25,70**
Alter (klassifiziert)	0,05	3	312,60**
Nationen X Alter	0,00	45	1,29
Gesamt n = 17312	0,07	63	21,88**

\*\* auf dem 0,01-Niveau signifikant

\* auf dem 0,05-Niveau signifikant

Abb. 9b: Ergebnisse der Varianzanalyse

Sämtliche Effekte dieses zweifaktoriellen Modells sind auf dem 0,01-Niveau signifikant (Tab. 9). Auch hier ist der Erklärungsanteil an der Gesamtvarianz der Altersgruppen mit 9 % größer als der der Länder (4 %). Allerdings wird die Altersdifferenzierung mehr von der höchsten Altersgruppe bestimmt: Ältere Fahrer berichten besonders selten über Geschwindigkeitsübertretungen und vergleichbare Delikte. Die jungen Fahrer heben sich zwar nicht so stark von den übrigen Altersgruppen ab, sie weisen aber dennoch über alle Länder die höchsten Risikowerte gegenüber den anderen Altersgruppen auf. Daß dies auch in diesem Fall vor allem für die jungen Männer gilt, ist an der oberen Kurve in Abb. 9 ablesbar. Ein moderater Interaktionseffekt zwischen Altersgruppen und Nationen kommt dahingehend zum Ausdruck, daß die Variationsbreite zwischen den klassifizierten Altersgruppen über die Länder variiert. So sind die Mittelwerte der Altersgruppen in Belgien und Dänemark stärker, während sie in Deutschland und vor allem der ehemaligen Tschechoslowakei weniger weit gestreut sind. Der Anteil an Aufklärung der Gesamtvarianz beträgt für den Interaktionseffekt allerdings lediglich 1 %.

## 6 Zusammenfassung

Im Zeitraum 1991/92 wurde in 15 europäischen Ländern eine Vergleichsstudie zu den Einstellungen

und Meinungen von Autofahrern durchgeführt (sog. SARTRE-Projekt). Anhand der dabei erhobenen Daten wurden Sekundäranalysen zur Altersgruppe der 18- bis 24jährigen Autofahrer vorgenommen. Die Sekundäranalysen beruhen auf deskriptiven Vergleichen der Altersgruppen in den verschiedenen europäischen Ländern und varianzanalytischen Berechnungen.

Wenn diese Berechnungen zu eher geringen Varianzaufklärungen geführt haben, ist dies auch in der schlechten Anpassung der abhängigen Variablen an der Normalverteilung begründet. Kleinere Effekte, vor allem die berichteten Interaktionseffekte, sind daher auch bei Vorliegen signifikanter Werte nur mit Vorbehalt zu interpretieren.

Insgesamt lassen die Ergebnisse der Sekundäranalysen folgende Aussagen zum jungen Fahrer zu:

1. Junge Fahrer machen in den einzelnen europäischen Ländern unterschiedliche Anteile an den jeweiligen Fahrerpopulationen aus. Auch der Anteil der Frauen unter den jungen Fahrern schwankt beträchtlich. Bereits unter Berücksichtigung dieser beiden soziodemografischen Basismerkmale ergeben sich für die Verkehrssicherheitsarbeit in Europa unterschiedliche Gewichtungen. Der Anteil junger männlicher Fahrer ist besonders groß in den südeuropäischen Ländern.
2. Bei den meisten Meinungs- und Einstellungsfragen ist die Variabilität im Antwortverhalten zwischen den Fahrerpopulationen der Länder größer als die Variabilität der Altersgruppen innerhalb der Länder. Dies gilt insbesondere für den Themenkomplex „Sicherheitsgurt“, mit Abstrichen auch für das Problemfeld „Alkohol und Fahren“. Das Antwortverhalten der jungen Fahrer liegt hier in aller Regel im Trend nationaler Gewohnheiten und weicht nicht auffällig von den Meinungen und Einstellungen der übrigen Fahrer im eigenen Land ab.
3. Bei denjenigen Fragen, die die Einstellung zu geschwindigkeitsorientiertem und regelabweichendem Fahrverhalten und das damit verbundene Risiko betreffen, ist die Variabilität der Altersgruppen meist größer als die der Länderstichproben insgesamt. Die Bereitschaft, das – meist unterschätzte – Risiko hoher und regelabweichender Fahrgeschwindigkeiten einzugehen, scheint junge Fahrer – insbesondere junge männliche Fahrer – in Europa zu verbinden. Dieses Ergebnis unserer Sekundäranalyse

ist sicher nicht überraschend, könnte aber eine inhaltliche Ausrichtung liefern, wenn es darum geht, europaweite Aufklärungsmaßnahmen für junge Fahrer in die Wege zu leiten.

## Literatur

- BARJONET, P. E. et al. (1994): European drivers and traffic safety. Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe (SARTRE). Presses Ponts et chaussées, Paris
- BORTZ, J. (1993): Lehrbuch der Statistik, 4. Auflage, New York: Springer
- CAUZARD, J. P. (1994): Car drivers in Europe. INRETS, Arcueil Cedex
- CAUZARD, J. P. (1995): European drivers and traffic safety. Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe (SARTRE), Vol. 2 (Veröff. in Vorbereitung)
- PASCHKE, S., PFAFFEROTT, I. (1994): Meinungen und Einstellungen deutscher Autofahrer/innen im europäischen Vergleich. Deutscher Ergebnisbericht zur internationalen SARTRE-Studie. Deutscher Psychologen Verlag, Bonn
- SACHS, L. (1992): Angewandte Statistik. 7., völlig neu bearb. Auflage, New York: Springer



## Curriculum vitae

Ingo Kossmann

geb. 1963 in Gronau/Westfalen

studierte im Diplom-Studiengang Soziologie, Sozialpsychologie und Politikwissenschaft an der Universität Mannheim

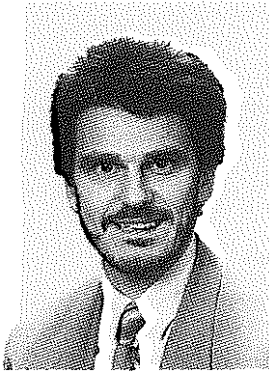
Er war von 1993 bis Ende 1994 als wissenschaftlicher Angestellter im internationalen Forschungsprojekt „Cross National Elections Project“ am „Mannheimer Zentrum für Europäische Sozialforschung“ beschäftigt.

Seit Ende 1994 ist er im Bereich der Sicherheitsforschung an der Bundesanstalt für Straßenwesen tätig.

Seine Arbeitsschwerpunkte sind u. a. die wissenschaftlichen Grundlagen zur polizeilichen Überwachung, Mobilität und Drogen.

### Adresse

Bundesanstalt für Straßenwesen  
Brüderstraße 53  
D-51427 Bergisch Gladbach  
Germany



## Curriculum vitae

Dr. Ingo Pfafferott

geb. 1943

Ist seit 1969 als Psychologe auf dem Gebiet der Unfall- und Sicherheitsforschung bei der Bundesanstalt für Straßenwesen tätig.

Er hat an zahlreichen Untersuchungen zu den Einstellungen und Verhaltensweisen von Verkehrsteilnehmern mitgewirkt, u. a. an der internationalen Vergleichsstudie zu den Meinungen und Einstellungen von Autofahrern in Europa (sog. SARTRE-Studie). Auf der Datenbasis dieser Studie beruhen die berichteten Ergebnisse von Sekundäranalysen zu jungen Fahrern.

### Adresse

Bundesanstalt für Straßenwesen  
Brüderstraße 53  
D-51427 Bergisch Gladbach  
Germany