

## Inhaltsverzeichnis

1.	<b>Einleitung</b>	
2.	<b>Risiko und Entscheidung</b>	5
2.1	Risiko in der Entscheidungstheorie	5
2.2	Das Erwartungswertkriterium	8
2.3	Verkehrspsychologie und Risiko	9
2.4	Entscheidungen im Straßenverkehr	10
2.5	Hierarchisch angeordnete Entscheidungsprozesse im Straßenverkehr	11
3.	<b>Motivationen im motorisierten Straßenverkehr</b>	13
3.1	Fahrmotivationen	13
3.2	Fahrmotivationen am Beispiel von Motorradfahrern	15
3.3	Jüngere Fahrer	16
3.4	Fahrmotivationen am Beispiel jüngerer Fahrer	17
4.	<b>Verkehrspsychologische Risikoverhaltensmodelle</b>	18
4.1	Die Theorie der Risikohomöostase (RHT)	18
4.1.1	Negative Bewertungen und Risiko	19
4.1.2	Fahrmotivationen und positive Bewertungen	20
4.1.3	Entscheidungsverhalten	21
4.1.4	Zusammenfassung	21
4.2	Das Modell der subjektiven Risikokontrolle (Zero-Risk Theory)	21
4.2.1	Negative Bewertungen und Risiko	22
4.2.2	Fahrmotivationen und positive Bewertungen	23
4.2.3	Entscheidungsverhalten	23
4.2.4	Zusammenfassung	24
4.3	Das Modell zur Vermeidung von Bedrohung	24
4.3.1	Negative Bewertungen und Risiko	25
4.3.2	Fahrmotivationen und positive Bewertungen	25
4.3.3	Entscheidungsverhalten	25
4.3.4	Alternative Verhaltensweisen	25
4.3.5	Zusammenfassung	26
4.4	Das hierarchische Risikomodell	27
4.4.1	Negative Bewertungen und Risiko	27
4.4.2	Fahrmotivationen und positive Bewertungen	28
4.4.3	Entscheidungsverhalten	28
4.4.4	Zusammenfassung	29
4.5	Zusammenfassung der verkehrspsychologischen Risikoverhaltensmodelle	29

<b>5.</b>	<b>Ausgewählte Arbeiten zu inhaltlichen und methodischen Aspekten der ökologischen Risikoforschung</b>	<b>31</b>
5.1	Untersuchungen auf der Basis von mittleren Personenwerten	32
5.2	Untersuchungen mit Berücksichtigung interindividueller Variabilität	36
5.3	Zusammenfassung der Untersuchungen zur ökologischen Risikoforschung	39
<b>6.</b>	<b>Psychometrische Untersuchungen in der Verkehrspsychologie</b>	<b>40</b>
6.1	Allgemeine Charakteristiken der Untersuchungen	41
6.1.1	Gefahren und negative Bewertungsaspekte	41
6.1.2	Anreize und positive Bewertungsaspekte	41
6.1.3	Entscheidung	42
6.2	Die Arbeit von Schulz (1988)	42
6.3	Die Arbeit von Schulz (1990)	51
6.4	Die Arbeit von Kerwien und Schulz (1990)	43
<b>7.</b>	<b>Ein theoretischer Rahmen für das Verhalten in gefährlichen Straßenverkehrssituationen</b>	<b>43</b>
7.1	Ein Modell zum situationalen Risikoverhalten	44
7.2	Wahrnehmung	45
7.3	Bewertung	46
7.4	Entscheidung, Handlungsintention und Handlungsausführung	46
7.5	Einordnung verschiedener verkehrspsychologischer Konzepte zum Risikoverhalten	46
7.6	Situationales Risikoverhalten im Straßenverkehr aus einer Gesamtsicht	49
7.7	Gefahrenbewertung	49
7.8	Anreizbewertung	50
7.9	Ein allgemeines Entscheidungsmodell	50
<b>8.</b>	<b>Untersuchungsansatz</b>	<b>53</b>
<b>9.</b>	<b>Methode</b>	<b>58</b>
9.1	Reizmaterial	58
9.1.1	Untersuchung I: Motorradfahreruntersuchung mit 15 geschriebenen Situationen	58
9.1.2	Untersuchung II: Motorradfahreruntersuchung mit 14 Videoszenen	60
9.1.3	Untersuchung III: Autofahreruntersuchung mit 16 Videoszenen	62
9.1.4	Untersuchung IV: Motorradfahreruntersuchung mit 21 Videoszenen	64
9.2	Bearbeitung der einzelnen Situationen	66
9.3	Zusätzlich erhobene Variablen	69
9.4	Versuchsdurchführung	69
9.5	Untersuchungspläne	69
9.5.1	Untersuchung I: Motorradfahreruntersuchung mit 15 geschriebenen Situationen	69
9.5.2	Untersuchung II: Motorradfahreruntersuchung mit 14 Videoszenen	69
9.5.3	Untersuchung III: Autofahreruntersuchung mit 16 Videoszenen	70
9.5.4	Untersuchung IV: Motorradfahreruntersuchung mit 21 Videoszenen	70
9.6	Methoden der Datenanalysen	70
9.6.1	Gesetz des kategorialen Urteils	71

9.6.2	Die Variabilität von Mittelwerten	72
9.6.3	Die Beziehungsstruktur der Variablen	73
9.6.4	Der Zusammenhang zwischen Gefährlichkeit, Wahrscheinlichkeit und Schaden	75
9.6.5	Der Zusammenhang zwischen Akzeptanz, Anreiz und Gefährlichkeit	76
9.7	Signifikanzniveaus	78
<b>10.</b>	<b>Ergebnisse</b>	<b>79</b>
10.1	Stichprobenbeschreibungen	79
10.1.1	Untersuchung I	79
10.1.2	Untersuchung II	80
10.1.3	Untersuchung III	80
10.1.4	Untersuchung IV	82
10.2	Varianzanalysen	83
<b>10.3</b>	<b>Der Zusammenhang zwischen den Gefahrenvariablen</b>	<b>84</b>
10.3.1	Untersuchung I	84
10.3.2	Untersuchung II (Gesamtstichprobe)	87
10.3.2.1	Altersgruppe 18-20 Jahre	90
10.3.2.2	Altersgruppe 21-25 Jahre	92
10.3.2.3	Altersgruppe über 25 Jahre	94
10.3.3	Untersuchung III (Gesamtstichprobe)	96
10.3.3.1	Altersgruppe 18-20 Jahre	98
10.3.3.2	Altersgruppe 21-25 Jahre	99
10.3.3.3	Altersgruppe 26-30 Jahre	101
10.3.3.4	Altersgruppe über 30 Jahre	103
10.3.4	Untersuchung IV	105
<b>10.4</b>	<b>Der Zusammenhang zwischen Gefährlichkeit, Wahrscheinlichkeit und Schaden</b>	<b>106</b>
10.4.1	Untersuchung I	107
10.4.2	Untersuchung II (Gesamtstichprobe)	108
10.4.2.1	Altersgruppe 18-20 Jahre	109
10.4.2.2	Altersgruppe 21-25 Jahre	110
10.4.2.3	Altersgruppe über 25 Jahre	110
10.4.3	Untersuchung III (Gesamtstichprobe)	111
10.4.3.1	Altersgruppe 18-20 Jahre	112
10.4.3.2	Altersgruppe 21-25 Jahre	112
10.4.3.3	Altersgruppe 26-30 Jahre	113
10.4.3.4	Altersgruppe über 30 Jahre	114
10.4.4	Untersuchung IV	114
<b>10.5</b>	<b>Der Zusammenhang zwischen Akzeptanz, Anreiz und Gefährlichkeit</b>	<b>115</b>
10.5.1	Untersuchung I	116
10.5.2	Untersuchung II (Gesamtstichprobe)	117
10.5.2.1	Altersgruppe 18-20 Jahre	119
10.5.2.2	Altersgruppe 21-25 Jahre	121
10.5.2.3	Altersgruppe über 25 Jahre	122

10.5.3	Untersuchung III (Gesamtstichprobe)	124
10.5.3.1	Altersgruppe 18-20 Jahre	125
10.5.3.2	Altersgruppe 21-25 Jahre	127
10.5.3.3	Altersgruppe 26-30 Jahre	129
10.5.3.4	Altersgruppe über 30 Jahre	130
10.5.4	Untersuchung IV	132
<b>11.</b>	<b>Zusammenfassung und Diskussion</b>	<b>134</b>
11.1	Varianzanalysen	136
11.2	Der Zusammenhang zwischen den Gefahrenvariablen	137
11.2.1	Gesamtstichproben	138
11.2.1.1	Untersuchung I: Motorradfahreruntersuchung mit 15 geschriebenen Situationen	138
11.2.1.1	Untersuchung II: Motorradfahreruntersuchung mit 14 Videoszenen	138
11.2.1.3	Untersuchung III: Autofahreruntersuchung mit 16 Videoszenen	139
11.2.1.4	Untersuchung IV: Motorradfahreruntersuchung mit 21 Videoszenen	139
11.2.1.5	Zusammenfassung	139
11.2.2	Unterschiedliche Altersgruppen	142
11.2.2.1	Untersuchung II	142
11.2.2.2	Untersuchung III	144
11.3	Der Zusammenhang zwischen Gefährlichkeit, Wahrscheinlichkeit und Schaden	147
11.3.1	Untersuchung I: Motorradfahreruntersuchung mit 15 geschriebenen Situationen	147
11.3.2	Untersuchung II: Motorradfahreruntersuchung mit 14 Videoszenen	147
11.3.3	Untersuchung III: Autofahreruntersuchung mit 16 Videoszenen	148
11.3.4	Untersuchung IV: Motorradfahreruntersuchung mit 21 Videoszenen	148
11.3.5	Zusammenfassung	148
11.3.6	Unterschiedliche Altersgruppen	150
11.3.6.1	Untersuchung II	150
11.3.6.2	Untersuchung III	151
11.4	Der Zusammenhang zwischen Akzeptanz, Anreiz und Gefährlichkeit	151
11.4.1	Untersuchung I: Motorradfahreruntersuchung mit 15 geschriebenen Situationen	151
11.4.2	Untersuchung II: Motorradfahreruntersuchung mit 14 Videoszenen	152
11.4.3	Untersuchung III: Autofahreruntersuchung mit 16 Videoszenen	152
11.4.4	Untersuchung IV: Motorradfahreruntersuchung mit 21 Videoszenen	152
11.4.5	Zusammenfassung	152
11.4.6	Unterschiedliche Altersgruppen	153
11.4.6.1	Untersuchung II	153
11.4.6.2	Untersuchung III	153
11.5	Schlußfolgerungen und weiterer Ausblick	154
<b>12.</b>	<b>Literatur</b>	<b>157</b>
<b>Anhang A</b>	<b>Benennungen der Ratingklassen</b>	