

Zusammenfassung

Welche Geschwindigkeit wählen Sie auf einer Landstraße? Welche auf einer Autobahn? Sicherlich werden Ihre Antworten auf beide Fragen ähnlich lauten, beispielsweise: Kommt darauf an, welches Geschwindigkeitslimit gilt. Genau diese beispielhafte Antwort fanden bereits empirische Untersuchungen zu dieser Fragestellung (z. B. vanNes, Brandenburg & Twisk, 2008, 2010). Nach den Ergebnissen dieser Untersuchungen stellt das jeweilige Geschwindigkeitslimit den größten Einfluss auf die Wahl der Geschwindigkeit von Autofahrern dar. Wird von diesem Einfluss einmal abgesehen, finden sich in der Literatur nahezu unzählige weitere Variablen, die bei der Wahl der Geschwindigkeit berücksichtigt werden. Beispielsweise sollen die Einstellungen der Fahrer mitbestimmen, wie schnell sie fahren (z. B. dePelsmacker & Janssens, 2007), ebenso Persönlichkeitsmerkmale (z. B. Goldenbeld & vanSchagen, 2007) oder die gefühlte Aufgabenschwierigkeit (bspw. Fuller, 2000, 2005). Andere Autoren führen Charakteristika der Fahrumgebung, wie beispielsweise Vegetation oder Straßenbreite (z. B. Aarts, Brandenburg & vanNes, 2011), auf; wiederum andere die Höhe von Gebäuden am Straßenrand (Elliot, Baughan & Armitage, 2003) oder Fahrbahnmarkierungen (Horberry, Anderson, Regan, Triggs & Brown, 2006). Nun mag man sich an dieser Stelle fragen: Worauf basiert denn nun die Wahl der Geschwindigkeit im Straßenverkehr? Auf den ersten Blick erscheint bereits diese kleine Auswahl der hier aufgeführten Faktoren als unübersichtlich und unvereinbar. Integrierende theoretische Modelle (z. B. das Task Capability Modell von Fuller, 2000, 2005) versuchen daher, diese augenscheinliche Unvereinbarkeit zu überbrücken, indem sie die unterschiedlichen Einflussfaktoren auf die Wahl der Geschwindigkeit in Kategorien subsumieren. Im Task Capability Modell von Fuller (2005) sind dies beispielsweise die Einflüsse aus der Umwelt und die Charakteristika des Fahrers. Aus deren dynamischem Zusammenspiel ergibt sich die gewählte Geschwindigkeit. Ein vergleichbarer Ansatz wurde in der vorliegenden Arbeit gewählt. Unter Einbezug von zentralen Ideen bestehender theoretischer Modelle wird ein eigenes integrierendes Modell, das Components of Speed Behavior (CSB) Modell, entwickelt. Notwendig ist die Erstellung einer eigenen theore-

tischen Grundlage, um die Schwächen bereits bestehender Modelle auszugleichen. Diese liegen hauptsächlich in der ungenauen Definition zentraler Begriffe und Prozesse als auch der ungenügenden empirischen Fundierung (vgl. Brandenburg & Drewitz, 2010). Um die Güte des eigenen theoretischen Ansatzes zu überprüfen, werden vier Experimente durchgeführt und deren Ergebnisse beschrieben. Jede dieser Untersuchungen erbringt zwei Arten von Ergebnissen. Zum einen werden die als Haupteffekte formulierten Hypothesen zumeist durch die Daten gestützt. Die Annahmen des CSB Modells erfahren somit ebenfalls Unterstützung. Zum anderen deckt jede der empirischen Überprüfungen eine Reihe von nicht vorhergesagten Interaktionen zwischen den variierten Faktoren auf. Auf Basis dieser gemischten Befunde wird das CSB Modell nochmals überarbeitet.