

Riskantes und schnelles Autofahren : Erklärungsansätze für Geschlechtsunterschiede

Autor(en): **Bosak, Janine**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **SuchtMagazin**

Band (Jahr): **32 (2006)**

Heft 6

PDF erstellt am: **18.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-800970>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Riskantes und schnelles Autofahren: Erklärungsansätze für Geschlechtsunterschiede

Risikoverhalten wie riskantes Autofahren wird nicht nur durch das biologische Geschlecht beeinflusst. Ein komplexeres Bild entsteht durch die Berücksichtigung des Geschlechtsrollen-Selbstkonzepts von Männern und Frauen.

JANINE BOSAK*

Verkehrsunfälle sind eine häufige Todesursache, insbesondere bei jungen Erwachsenen und Teenagern. Verkehrsforschende haben eine Bandbreite von Variablen identifiziert, die zu den hohen Unfallzahlen beitragen wie beispielsweise geringe Fahrpraxis, Lebensstil, Risikobereitschaft, geringe Risikowahrnehmung sowie Alkohol am Steuer.¹ Neben diesen Faktoren gilt das Geschlecht als ein weiterer, bedeutsamer Einflussfaktor für das Fahrverhalten und die Unfallbeteiligung. Studien in einer Vielzahl von Ländern wie den USA, Kontinentaleuropa und Australien berichten über eine deutlich höhere Unfallrate für Männer als für Frauen.² Als Ursachen für die höhere Unfallrate bei Männern wird angeführt, dass junge männliche Autofahrende eher geneigt sind, Risiken einzugehen und weniger häufig den Sicherheitsgurt anlegen als weibliche Autofahrende.³ Ferner legen sie ein aggressiveres Fahrverhalten, mehr Ge-

schwindigkeitsüberschreitungen und Verkehrsverstöße an den Tag als andere Altersgruppen.⁴ Insbesondere die Neigung zum Rasen scheint für die höhere Zahl an Unfällen bei Männern im Vergleich zu Frauen verantwortlich zu sein.⁵ Bei diesen Befunden drängt sich die Frage auf: Ist riskantes und schnelles Autofahren ein reines Männerthema?

Nach einem kurzen Überblick über Geschlechtsunterschiede im Risikoverhalten, wird neben dem aktuellen Forschungsstand auch das Geschlechtsrollen-Selbstkonzept als ein weiterer Erklärungsansatz dargestellt.

Geschlechtsunterschiede im Risikoverhalten: Erklärungsansätze

Zahlreiche Studien haben Geschlechtsunterschiede im Risikoverhalten belegt. Beispielsweise haben Byrnes, Miller und Schafer (1999) im Rahmen einer Analyse von über 150 Forschungsartikeln Geschlechtsunterschiede in der Risikowahrnehmung überprüft. Sie kamen zu dem Schluss, dass die Literatur eindeutig zeigt, dass Männer mit grösserer Wahrscheinlichkeit Risiken eingehen als Frauen. Männer weisen stärker riskante Verhaltensweisen wie Rauchen, (überhöhter) Alkoholkonsum, Konsum illegaler Drogen, riskante Sportarten und riskantes Autofahren auf als Frauen.⁶ In der Forschungsliteratur werden zahlreiche Erklärungsansätze für Geschlechtsunterschiede im Risikoverhalten wie riskantes und schnelles Autofahren diskutiert. Generell zeigt sich in Bezug auf das Autofahren, dass Geschlechtsunterschiede im riskanten Fahrstil und in der Unfallrate mit ansteigendem Alter stark abnehmen.⁷ Auch kann die höhere Unfallrate bei Männern im Vergleich zu Frauen teilweise erklärt werden, wenn man berücksichtigt, dass mehr

Männer über einen Führerschein verfügen und im Durchschnitt eine höhere Kilometerzahl zurücklegen. Dennoch bleiben Geschlechtsunterschiede sowohl im Risikoverhalten als auch in der Unfallrate bestehen, die fundamentale Unterschiede in Einstellungen, Motivation und Verhalten bei Männern und Frauen nahe legen. Im Folgenden werden in der Literatur diskutierte Erklärungsansätze für diese Geschlechtsunterschiede vorgestellt.

Sensation Seeking

Die Forschungsliteratur indiziert, dass Geschlechtsunterschiede im Sensation Seeking dem unterschiedlichen Risikoverhalten von Männern und Frauen zugrunde liegen. Sensation Seeking, eine messbare Persönlichkeitseigenschaft, ist definiert durch die Suche nach verschiedenartigen, neuen, komplexen und intensiven Sinneseindrücken und Erfahrungen und beinhaltet auch die Bereitschaft physische, soziale, legale und finanzielle Risiken für diese Erfahrungen in Kauf zu nehmen.⁸ Sensation Seeking steht im Zusammenhang mit der Ausübung risikoreicher Aktivitäten⁹ wie beispielsweise waghalsiges Autofahren und Autofahren unter dem Einfluss von Alkohol. Personen mit hohem Bedürfnis nach Sensation Seeking schätzen Risiken geringer ein als Personen mit niedrigem Bedürfnis nach Sensation Seeking und antizipieren ferner, weniger Angst in diesen Situationen zu erleben als Personen mit geringem Bedürfnis nach Sensation Seeking.¹⁰ Generell zeigen Männer ein höheres Mass an Sensation Seeking auf als Frauen. Wird das stärkere Bedürfnis der Männer nach Sensation Seeking im Vergleich zu Frauen berücksichtigt, so verringern sich Geschlechtsunterschiede in riskanten Verhaltensweisen wie Drogenkonsum, riskantes Autofahren und Glückspiel substantiell.¹¹ Forschende

* Janine Bosak, Diplom-Psychologin, Universität Bern, Muesmattstrasse 45, 3012 Bern.
E-Mail: janine.bosak@psy.unibe.ch



vermuten eine biologische Ursache für die Geschlechtsunterschiede im Sensation Seeking. Studien haben gezeigt, dass ein positiver Zusammenhang zwischen dem Hormon Testosteron und Sensation Seeking besteht. Dieser Befund macht offenkundig, warum Männern stärker zu risikoreichen Verhaltensweisen neigen als Frauen, unabhängig von Sozialisation, Erziehung und anderen Faktoren.¹² Allerdings kann der Anteil des Testosterons durch situative Faktoren wie beispielsweise Aggression, Konflikt oder Wettbewerb beeinflusst werden.¹³

Aggressivität

Geschlechtsunterschiede in Aggressivität werden ebenfalls als bedeutsam für das Fahrverhalten und die Unfallrate von Männern und Frauen diskutiert. Eine Vielzahl von Studien belegt, dass Männer aggressiver sind als Frauen, insbesondere in Hinblick auf physische Aggressivität,¹⁴ und die Aggression eher direkt ausleben. Aus evolutionspsychologischer Sicht wird die Neigung junger Männer zu Gewalt und Übernahme von Risiken auf den erheblichen Fortpflanzungswettbewerb unter den männlichen Vorfahren zurückgeführt. Riskante und gewalttätige Verhaltensweisen erlauben es Männern, ihren Mut und ihre Stärke zu demonstrieren, um in den Augen der Frauen als attraktive Sexualpartner zu erscheinen und potentielle Rivalen aus-

zustechen.¹⁵ Soziokulturelle Ansätze betonen hingegen, dass Geschlechtsunterschiede im Aggressionsverhalten ihren Ursprung in der Sozialisation haben, wo Durchsetzungsfähigkeit und Wettbewerbsorientierung bei Männern und Fürsorge und Unterwürfigkeit bei Frauen positiv verstärkt wurden.¹⁶ Dispositionale Aggressivität wurde als ein bedeutsamer Prädiktor für aggressives Fahrverhalten identifiziert.¹⁷ Ein höheres Aggressivitätsniveau bei Männern begünstigt ein kompetitives und feindliches Verhalten im Strassenverkehr mit einer höheren Wahrscheinlichkeit für Unfälle.¹⁸ Beispielsweise zeigte eine Studie aus Grossbritannien, dass in 7.1% der durch Männer verursachten Unfälle und in 1.7% der durch Frauen verursachten Unfälle aggressive Rücksichtslosigkeit am Steuer von Bedeutung war.¹⁹ Konkret zeigt sich, dass Aggressivität im Zusammenhang mit riskantem Fahrverhalten wie Rasen, Trunkenheit am Steuer als auch Überholen im Verkehr trotz Überholverbots steht.²⁰

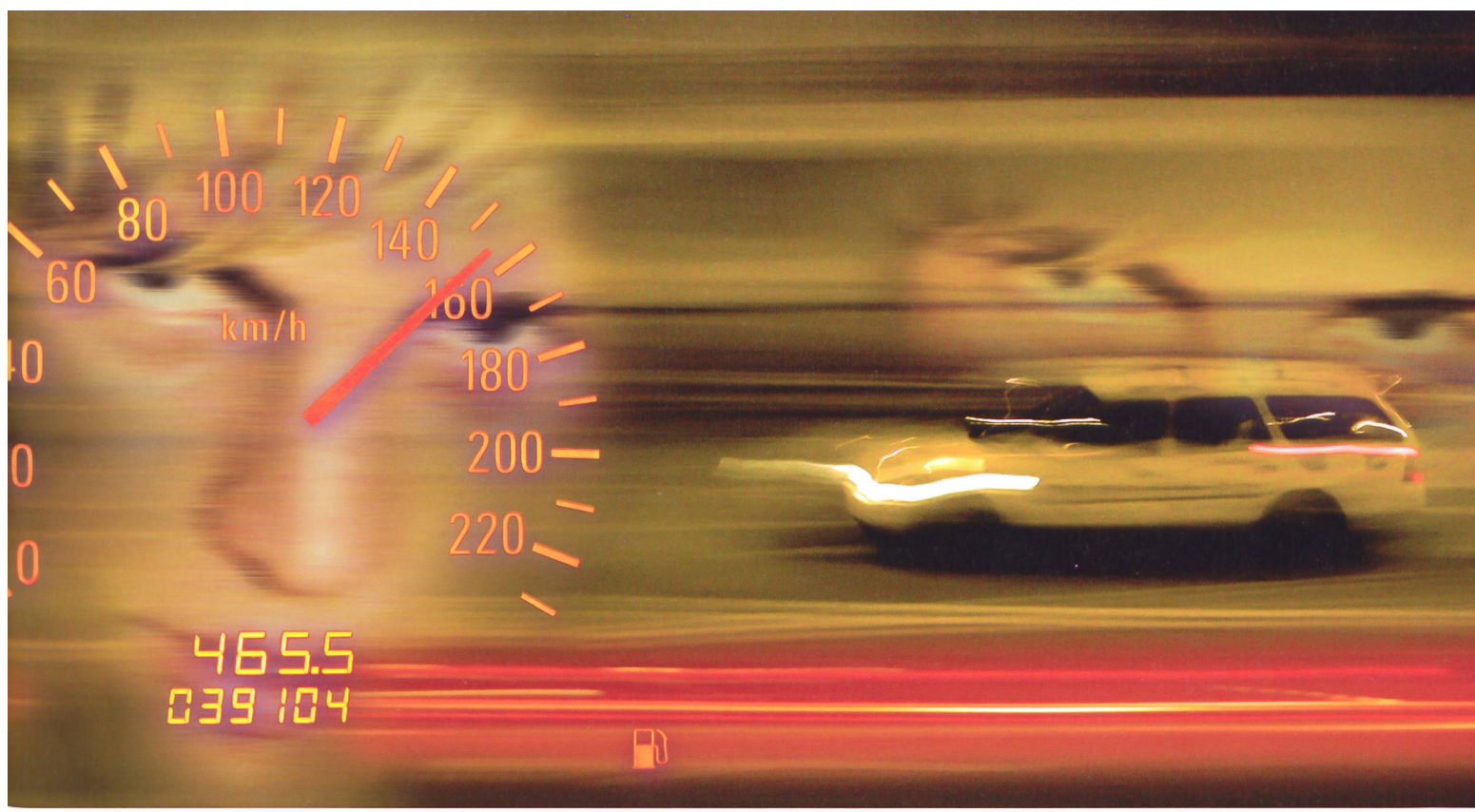
Risikoeinschätzung

Eine weitere Erklärung für das stärkere Risikoverhalten von Männern im Vergleich zu Frauen sind Geschlechtsunterschiede in der Risikoeinschätzung. Generelle Risikoeinschätzungen erfordern die Kombination von Überzeugungen («wie wahrscheinlich ist es, dass etwas Schlimmes passieren

wird?») mit der subjektiven Bewertung des Ergebnisses («wie schlimm wird es sein?»). Ferner kann das Entscheidungsverhalten als eine Art Trade-off zwischen dem eingeschätzten Risiko und den erwarteten positiven Konsequenzen wie dem, durch die Aktivität erlebten Spass betrachtet werden.²¹ Forschungsergebnisse zeigen, dass Männer den Nutzen, den sie sich von der Ausübung risikoreicher Verhaltensweisen versprechen, im Vergleich zu Frauen höher einschätzen.²² Frauen schätzen hingegen die Wahrscheinlichkeit, dass negative Konsequenzen auftreten, höher ein und versprechen sich weniger Vergnügen von risikoreichen Aktivitäten als Männer.²³

Geschlechtsrollen

Für die Erklärung von Geschlechtsunterschieden in gesundheitsrelevanten Verhaltensweisen sind auch die Geschlechtsrollen relevant. Geschlechterrollen werden definiert als gesellschaftliche Erwartungen, wie ein Mann oder eine Frau sich verhalten sollte. Wichtig ist hierbei zu erwähnen, dass diese geschlechtsstereotypen Erwartungen zwar an das biologische Geschlecht (im Englischen: «Sex») anknüpfen, jedoch gesellschaftlich geprägt und somit auch veränderbar sind (im Englischen: «Gender»). Die soziale Rollentheorie von Alice Eagly (1987; 2000) postuliert, dass Geschlechtsunterschiede im Wesentlichen ein Resultat von sozialen



Lernprozessen sind. Im Rahmen der geschlechtstypischen Sozialisation werden Männer positiv verstärkt, sofern sie instrumentelle Charakteristika wie beispielsweise Wettbewerbsorientierung und Abenteuergeist zeigen. Hingegen werden von Frauen expressive Eigenschaften wie beispielsweise Einfühlbarkeit und die Sorge um andere erwartet. Jungen lernen daher schon früh, dass riskantes Verhalten (z. B. zu schnelles Autofahren, Rauchen und Alkoholkonsum) als «männlich» gilt. Bei der Vermittlung gesellschaftlicher Erwartungen an das Individuum spielen neben den Eltern die «peer-groups» eine bedeutsame Rolle bei der Initiierung und Aufrechterhaltung von risikoreichen und präventiven Verhaltensweisen. In einem Bericht der World Health Organisation (WHO) (2002) heisst es sogar:

«Masculinity» may be hazardous to health. Gender role socialisation and the association of masculinity with risk-taking behaviour, acceptance of risk and a disregard of pain and injury may be factors leading to hazardous actions on the part of men. These include for example, excessive consumption of alcohol, drug use, aggressive behaviour, to be in control of situations, and risky driving.»

Risikoverhalten wie Rasen stehen in enger Verbindung mit dem Selbstdarstellungsverhalten von Männern und ihrem Streben, ihre Maskulinität zu

beweisen und soziale Anerkennung zu erlangen. Beispielsweise zeigen Männer beim Autofahren eine stärkere Wettbewerbseinstellung als Frauen.²⁴ Auch demonstrieren männliche Autofahrer dann mehr riskante Fahrweisen, wenn sie einen männlichen Beifahrer hatten, als wenn sie alleine oder in der Anwesenheit eines weiblichen Beifahrers waren.²⁵ Ähnlich fahren männliche Autofahrer dann in einer riskanteren Art und Weise, wenn Peers anwesend sind, als wenn sie alleine oder mit den Eltern als Mitreisende im Auto sind. Gesundheitsriskantes Verhalten wird als ein Versuch interpretiert, Männlichkeit im Umgang mit dem eigenen Körper herzustellen.²⁶ Allerdings gibt es auch riskante Verhaltensweisen, die bei Frauen stärker ausgeprägt sind wie beispielsweise die Einnahme von Medikamenten mit Suchtpotential²⁷ sowie problematisches Essverhalten.²⁸ Ferner zeigt sich bei ursprünglich maskulin typisiertem Risikoverhalten wie beispielsweise dem Rauchen eine starke Zunahme bei den Frauen, wo Geschlechtsunterschiede bedeutsam zurückgegangen²⁹ bzw. bei Jugendlichen teilweise sogar überhaupt nicht mehr vorhanden sind.³⁰ Die Befunde zum Rauchen machen deutlich, dass die Identifikation mit gesellschaftlichen Geschlechtsrollenerwartungen im Selbstkonzept von zentraler Bedeutung für die Erklärung des Risikoverhaltens bei Männern und Frauen ist.

Dies soll im folgenden Absatz näher erläutert und sodann auf riskantes und schnelles Autofahren bezogen werden.

Geschlechtsrollen-Selbstkonzept und Risikoverhalten

Männer und Frauen unterscheiden sich in dem Ausmass, in dem sie traditionelle geschlechtsstereotype Überzeugungen von Maskulinität und Femininität als Teil ihres Selbstkonzepts bzw. Selbstschemas akzeptieren.³¹ Nicht jeder Mann präferiert eine hypermaskuline Geschlechtsrolle und nicht jede Frau schreibt sich mehr expressive als instrumentelle Charakteristika zu. Zwei weit verbreitete Möglichkeiten, das Geschlechtsrollen-Selbstkonzept zu erfassen, sind der Bem Sex Role Inventory (BSRI) von Sandra Bem (1974) und der Personal Attributes Questionnaire (PAQ) von Spence und Helmreich (1978). Diese Messinstrumente erfassen die Selbstbeschreibung von Männern und Frauen mit in der Gesellschaft als «typisch männlich» (hochinstrumentell) und «typisch weiblich» (hochexpressiv) geltenden Persönlichkeitseigenschaften. Nach diesem Vorgehen lassen sich Männer und Frauen in 4 Persönlichkeitstypen klassifizieren: (a) Personen mit einer maskulinen Geschlechtsrollenorientierung, die hohe Werte für Maskulinität und geringe Werte für Femininität aufweisen, (b) Personen mit einer femininen Ge-

schlechts-rollenorientierung, die geringe Werte für Maskulinität und hohe Werte für Femininität aufweisen, (c) Personen mit androgyner Geschlechtsrollenorientierung, die hohe Maskulinität als auch Femininität ausweisen und (d) Personen mit undifferenzierter Geschlechtsrollenorientierung, die auf beiden Dimensionen niedrige Werte aufweisen. Dieser Ansatz wirft die Frage auf, ob und in welcher Weise das Geschlechtsrollen-Selbstkonzept gesundheitsrelevantes Verhalten von Männern wie Frauen beeinflusst.

Derzeit sind die Forschungserkenntnisse in diesem Bereich der Gesundheitspsychologie noch unzureichend. Nur wenige Studien haben bisher die Auswirkungen des Geschlechtsrollen-Selbstkonzepts auf Risikoverhalten und präventives Verhalten von Individuen untersucht.³² Diese unterstützen jedoch die Annahme, dass die Identifikation mit Geschlechtsrollenerwartungen im Selbstkonzept sowohl das Risikoverhalten als auch präventives Gesundheitsverhalten beeinflusst. Beispielsweise konnte gezeigt werden, dass androgyne Jugendliche seltener rauchten und Alkohol tranken als Jugendliche der anderen drei Gruppen, was darauf hindeutet, dass androgyne Personen aufgrund femininer Eigenschaften gegen den Druck, sich «männlich» zu verhalten, gewappnet sind.³³ Ferner wurde belegt, dass bei Personen mit ausgeprägten Maskulinitätsscores (z. B. prahlerisch, überheblich) ein höherer Alkoholkonsum einhergeht; ein hohes Mass an typisch femininen Eigenschaften wirkt hingegen bei Frauen gewissermassen wie ein «Puffer» gegen übermässigen Alkoholkonsum.³⁴ Weitere Studien zum Trinkverhalten bei Frauen zeigten, dass insbesondere maskuline Frauen Alkoholtrinken als ein so-

ziales Ereignis auffassten³⁵ und die höchste Wahrscheinlichkeit für problematisches Trinken aufgrund von sozialem Druck zeigten.³⁶ Im Zusammenhang mit präventivem Gesundheitsverhalten konnte gezeigt werden, dass die Motivation zur Teilnahme an einem Stressbewältigungskurs bei männlichen Befragten umso geringer war, je mehr ihr Selbstkonzept dem «Marlboro-Mann»-Prototyp glich.³⁷ Welches Bild ergibt sich aus diesen Erkenntnissen in Hinblick auf riskantes und schnelles Autofahren? Derartiges Risikoverhalten ist offenkundig maskulin typisiert und sollte daher auch in Abhängigkeit des Geschlechtsrollen-Selbstkonzepts variieren. In der Tat zeigten erste Forschungsergebnisse, dass hohe Maskulinitätswerte, unabhängig vom Geschlecht der Befragten, mit einer höheren Anzahl an Verstössen (z. B. Gewindigkeitsüberschreitungen), gewöhnlichen (z. B. Missachtung der Vorfahrt) und aggressiven (z. B. Hupen aufgrund von Gereiztheit) Verkehrsverletzungen einhergingen. Ferner bestätigten auch diese Ergebnisse zum riskanten Autofahren, dass hohe Femininitätswerte eine positive Wirkung hatten und die Anzahl der Verstösse und Verkehrsverletzungen als auch die Anzahl der Unfälle reduzierten.³⁸ Hohe Femininitätswerte gehen einher mit einem geringen Mass an aggressivem Fahrverhalten bei Frauen³⁹ und einem höheren Sicherheitsbewusstsein.⁴⁰ Die «Sorge um andere» scheint mit vorsichtigerem, weniger aggressivem Fahrverhalten als auch weniger Fehlern im Strassenverkehr verbunden zu sein. Als insbesondere problematisch erwiesen sich hohe Maskulinitätswerte in Kombination mit niedrigen Femininitätswerten, da diese im positiven Zusammenhang mit

aggressiven Verkehrsverletzungen und Unfällen stehen. In diesem Kontext wird auch die «Macho-Persönlichkeit» erwähnt, die empirischen Studien zufolge ein riskantes und aggressives Fahrverhalten begünstigt. Personen mit einer Macho-Persönlichkeit zeichnen sich dadurch aus, dass sie Gewalt als männlich, Gefahren als aufregend und Frauen als Objekte männlicher Begierden ansehen. Krahe und Fenske (2002) zeigten, dass junge Autofahrer, die diese Macho-Persönlichkeit aufwiesen, mit grösserer Wahrscheinlichkeit ein aggressives Fahrverhalten berichteten, mehr Wert auf die Schnelligkeit und Sportlichkeit beim Kauf eines Autos legten und die Sicherheitsaspekte des Autos als weniger wichtig empfanden als junge Autofahrer ohne Macho-Persönlichkeit.

Zusammenfassend bestätigen bisherige Studien den Zusammenhang zwischen dem Geschlechtsrollen-Selbstkonzept und gesundheitsrelevantem Verhalten, wobei insbesondere übersteigerte bzw. unabgeschwächte Maskulinität ein Risikofaktor sein kann, während Femininität dem Risikoverhalten entgegenwirkt oder sogar präventives Verhalten auslöst.

Ausblick

Internationale Statistiken über das Verhalten im Verkehr sowie Verkehrsunfälle berichten, dass junge Männer trotz überlegener psychomotorischer Fähigkeiten in praktisch allen Ländern als die riskantesten Autofahrer gelten. In der Forschungsliteratur werden zahlreiche Gründe hierfür – wie oben berichtet – angeführt wie ein höheres Mass an Sensation Seeking, höhere Aggressivität und geringere Risikoeinschätzung von Männern relativ zu



Frauen. Diese Sichtweise rückt das biologische Geschlecht, insbesondere das männliche Geschlecht, in den Vordergrund der Aufmerksamkeit. Bedeutsam – insbesondere auch in Hinblick auf mögliche Interventionen und Präventionsmassnahmen – erscheint jedoch auch die psychologische Variable des Geschlechtsrollen-Selbstkonzepts. Einzelne Männer und Frauen unterscheiden sich erheblich im Ausmass, in dem sie sich an gesellschaftlich geteilten Erwartungen an ihr Geschlecht orientieren. Riskantes und schnelles Autofahren gilt als «männlich» und wird mit typisch männlichen Persönlichkeitseigenschaften wie risikofreudig, wettbewerbsfähig und selbstsicher assoziiert. Je mehr Männer und Frauen diese Eigenschaften in ihrem Selbstkonzept integrieren, desto eher legen sie ein riskantes Fahrverhalten und ein geringeres Sicherheitsbewusstsein an den Tag. Weitere Forschung zum Zusammenhang zwischen dem Geschlechtsrollen-Selbstkonzept und gesundheitsrelevantem Verhalten ist dringend erforderlich. Sozialpsychologische Erkenntnisse in diesem Bereich könnten dazu beitragen, die Kopplung von Männlichkeit und Risiko(verhalten) mittels Medienkampagnen, Rollenmodellen, die maskuline als auch feminine Charakteristika (z. B. Sorge um andere) aufweisen, und gezieltem Unterricht in den Fahrschulen zu lösen.⁴¹ Abschliessend sei darauf hingewiesen, dass sich derzeit eine Veränderung insbesondere der weiblichen Geschlechtsrolle abzeichnet, die auch Konsequenzen für das Risikoverhalten von Frauen haben kann. Seit den 50er-Jahren ist die Berufstätigkeit der Frauen stark angestiegen und die Anzahl von Frauen in männlich typisierten Berufen wie beispielsweise Führungspositionen hat ebenfalls deutlich zugenommen. Erste Studien zeigen, dass riskantes Verhalten wie starkes Trinken bei berufstätigen Frauen und Frauen in hoher beruflicher Position sich häufiger abzeichnet als bei nicht berufstätigen Frauen und Frauen in niedrigerer beruflicher Position.⁴² Berufliche Mobilität, ein anderer Lebensstil oder das Bedürfnis, das Image der «toughen» und selbstsicheren Geschäftsfrau aufrechtzuerhalten, könnten in Zukunft auch bei Frauen die Prävalenz von risikoreichen Verhaltensweisen wie riskantem und schnellem Autofahren steigern. ■

Literaturverzeichnis

- **Arnett, J. J., 1996:** Sensation seeking, aggressiveness, and adolescent reckless behavior. *Personality and Individual Differences*, 20, 693-702.
- **Bem, S. L., 1981:** Gender schema theory: A cognitive account of sex typing. *Psychological Review*, 88, 354-364.
- **Blockley, P. N., & Hartley, L. R., 1995:** Aberrant driving behaviour: Errors and violations. *Ergonomics*, 38, 1759-1771.
- **Byrnes, J. P., Miller, D. C. & Schafer, W. D., 1999:** Gender differences in risk taking: A meta-analysis. *Psychological Bulletin*, 125 (3), 367-383.
- **Chliaoutakis, J., Darviri, C., Demakakos, P., 1999:** The impact of young drivers' life style on their road traffic accident risk in greater Athens area. *Accident Analysis and Prevention*, 31, 771-780.
- **Clarke, D. D., Ward, P. & Truman, W., 2002:** In-depth accident causation study of young drivers. Report prepared for Road Safety Division, Department of Transport, Local Government, and the Regions. Ww.rmd.dft.gov.uk/project.asp?intProjectID=10142. Department of Transport, editor. 1994. Road accidents, Great Britain: The casualty report. London: HMSO.
- **Dabbs, J. M., & Morris, R., 1990:** Testosterone, social class, and antisocial behavior in a sample of 4.462 men. *Psychological Science*, 1, 209-211.
- **Daitzman, R., & Zuckerman, M., 1980:** Disinhibitory sensation seeking, personality and gonadal hormones. *Personality and Individual Differences*, 1, 103-110.
- **Daly, M., & Wilson, M., 1994:** Evolutionary psychology of male violence. In: Archer J., editor. *Male violence*. London: Routledge, p. 253-288.
- **Deery, H. A., 1999:** Hazard and risk perception among young novice drivers. *Journal of Safety Research*, 30, 225-236.
- **Dlugosch, G.E. & Krieger, W., 1995:** Der Fragebogen zur Erfassung des Gesundheitsverhaltens (FEG). Frankfurt: Swets Test Gesellschaft.
- **Eagly, A. H., 1987:** Sex differences in social behavior. A social-role interpretation. Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum.
- **Eagly, A. H. & Steffen, V. J., 1986:** Gender and aggressive behavior: A meta-analytic review of the social psychological literature. *Psychological Bulletin*, 100(3), 309-330.
- **Eagly, A. H., & Wood, W., 1999:** The origins of sex differences in human behavior: Evolved dispositions versus social roles. *American Psychologist*, 54, 408-423.
- **Eagly, A. H., Wood, W., & Diekmann, A. B., 2000:** Social role theory of sex differences and similarities: A current appraisal. In T. Ekekes & H. M. Trautner (Eds.), *The developmental social psychology of gender* (pp. 123-174). Mahwah, NY: Erlbaum
- **Evans, L., 1991:** Traffic safety and the driver. New York: van Nostrand Reinhold.
- **Evans, R. I., Turner, S. H., Ghee, K. L., & Getz, J. G., 1990:** Is androgynous sex role related to cigarette smoking in adolescents? *Journal of Applied Social Psychology*, 20, 494-505.
- **Finn, P., & Bragg, B. W. E., 1986:** Perception of the risk of an accident by young and older drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 18, 289-298.
- **Habermas, T., 1990:** Die geschlechtstypischen Real- und Idealselbstbilder von bulimischen Patientinnen und Nicht-Patientinnen. *Zeitschrift für Klinische Psychologie*, 19, 50-60.
- **Habermas, T., 1994:** Zur Geschichte der Magersucht. Eine medienpsychologische Rekonstruktion. Frankfurt: Fischer.
- **Harris, C. R., & Jenkins, M., 2006:** Gender differences in risk assessment: Why do women take fewer risks than men? *Judgment and Decision Making*, 1 (1), 48-63.
- **Härtel, U., 1988:** Geschlechtsspezifische Inanspruchnahme medizinischer Hilfe. Ergebnisse der Münchener Blutdruckstudie. *Sozial- und Präventivmedizin*, 33, 148-154.
- **Härtel, U., Stieber, J., & Keil, U., 1993:** Der Einfluss von Ausbildung und beruflicher Position auf Veränderungen im Zigarettenrauchen und Alkoholkonsum: Ergebnisse der MONICA Augsburg Kohortenstudie. *Sozial- und Präventivmedizin*, 38, 133-154.
- **Horvath, P., & Zuckerman, M., 1993:** Sensation seeking, risk appraisal, and risky behavior. *Personality and Individual Differences*, 14, 41-52.
- **Jackson, T. T., & Gray, M., 1976:** Field study of risk-taking behavior of automobile drivers. *Perceptual & Motor Skills*, 43, 471-474.
- **Jonah, B. A., 1990:** Age differences in risky driving. *Health Education Research*, 5 (2), 139-149.
- **Jonah, B. A., & Dawson, N. E., 1987:** Youth and risk: Age differences in aggressive driving, risk perception, and utility risk. *Alcohol, Drugs and Driving*, 3, 13-29.
- **Jones, W. H., Chernovetz, M. E., & Hanson, R. O., 1978:** The enigma of androgyny: Differential implications for males and females? *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 46, 298-313.
- **Kirschner, W., & Radoschewski, M., 1993:** Gesundheits- und Sozialsurvey Berlin. Diskussionsbeiträge zur Gesundheits- und Sozialforschung (Diskussionspapier 17). Berlin: Senatsverwaltung für Gesundheit.
- **Kleinke, C. L., & Hinrichs, C. A., 1983:** College adjustments problems and attitudes towards drinking reported by feminine, androgynous, and masculine college women. *Psychology of Women Quarterly*, 7, 373-382.
- **Knuth, H., Bast, U., & Schneider, V., 1995:** Gesundheitsverhalten bei Schülern. *Prävention*, 18, 103-105.
- **Krahe, B., 2001:** The social psychology of aggression. Hove: Psychology Press.
- **Krahe, B., 2005:** Predictors of women's aggressive driving behavior. *Aggressive Behavior*, 31, 537-546.
- **Lanaster, R. & Ward, R., 2002:** Management of work-related road safety. Research report. HSE Contract Research Report: HSE Books.
- **Maschewsky-Schneider, U., 1997:** Frauen sind anders krank. Zur gesundheitlichen Lage der Frauen. Weinheim: Juventa.
- **Mayhew, D. R., Donelson, A. C., Beirness, D. C., & Simpson, H. M., 1986:** Youth, alcohol, and relative risk of crash involvement. *Accident Analysis and Prevention*, 18, 273-287.
- **Macmillan, J., 1975:** Deviant drivers. Westmead, UK: Saxon House.
- **Norris, F., Matthews, A. & Riad, J.K., 2000:** Characterological, situational, and behavioral risk factors for motor vehicle accidents: A prospective examination. *Accident and Analysis Prevention*, 32, 505-515.
- **Özkan, T. & Lajunen, T., 2005:** Why are there sex differences in risky driving? The relationship between sex and gender-role on aggressive driving, traffic offences, and accident involvement among young Turkish drivers. *Aggressive Behavior*, 31, 6, 547-558.

- **Özkan, T. & Lajunen, T., 2006:** What causes the differences in driving between young men and women? The effects of gender roles and sex on young drivers' driving behaviour and self-assessment of skills. *Transportation Research Part F*, in press.
 - **Pelz, D. C. & Schuman, S. H., 1971:** Are young drivers really more dangerous after controlling for exposure and experience? *Journal of Safety Research*, 3, 68-79.
 - **Pudel, V., 1997:** Ernährung. In R. Schwarzer (Hrsg.). *Gesundheitspsychologie* (S. 151-174). Göttingen: Hogrefe.
 - **Shifren, K., Bauserman, R., & Carter, C., 1993:** Gender role orientation and physical health: A study among young adults. *Sex Roles*, 29, 421-432.
 - **Sieverding, M., 1997:** Die Bedeutung von Prototype-Matching für präventives Verhalten: Ist die Teilnahme an Stressbewältigungskursen «unmännlich»? *Zeitschrift für Gesundheitspsychologie*, 5, 272-289.
 - **Sieverding, M., 2000:** Risikoverhalten und präventives Verhalten im Geschlechtervergleich: Ein Überblick. *Zeitschrift für Medizinische Psychologie*, 9, 7-16.
 - **Sieverding, M., 2005:** Geschlecht und Gesundheit. In R. Schwarzer (Hrsg.), *Gesundheitspsychologie (Enzyklopädie der Psychologie, Serie D, S. 55-70)*. Göttingen: Hogrefe.
 - **Snell, W. E., Belk, S. S. & Hawkins, R. C., 1987:** Alcohol and drug use in stressful times: The influence of the masculine role and sex-related personality attributes. *Sex Roles*, 17, 359-373.
 - **Storie, V. J., 1977:** Male and female car drivers: Differences observed in accidents (Rep. No. 761). UK, England: Transport and Road Research Laboratory.
 - **Waldron, I., 1988:** Gender and health-related behavior. In D. S. Gochman (Ed.), *Health behavior* (pp.193-208). New York: Plenum.
 - **Waldron, I., 1991:** Effects of labor force participation on sex differences in mortality and morbidity. In M. Frankenhaeuser, U. Lundberg & M. Chesney (Eds.), *Women, work and health* (pp. 17-38). New York: Plenum.
 - **Weber, E. U., Blais, A.-R., & Betz, N., 2002:** A domain-specific risk-attitude scale: Measuring risk perceptions and risk behaviors. *Journal of Behavioral Decision Making*, 15, 263-290
 - **Williams, A. F., 1994:** Youthful drivers and motor vehicle crash risk. *Alcohol, Drugs and Driving*, 10, 85-92.
 - **World Health Organisation, 2002:** Gender and road traffic injuries. WHO, Department of Gender and Women's Health. Geneva.
 - **Zuckerman, M., 1979:** Sensation seeking: Beyond the optimal level of arousal. Hillsdale, NJ: Erlbaum.
 - **Zuckerman, M., 1991:** *Psychobiology of personality*. New York: Cambridge University Press.
 - **Zuckerman, M., 1994:** Behavioural expressions and biosocial bases of Sensation Seeking. Cambridge: Cambridge University Press.
 - **Zuckerman, M., & Kuhlman, M., 2000:** Personality and risk-taking: Common biosocial factors. *Journal of Personality*, 68, 999-1029.
- Fussnoten**
- 1 Chliaoutakis et al., 1999; Finn & Bragg, 1986; Mayhew et al., 1986; Williams, 1994
 - 2 siehe zum Beispiel Evans, 1991; Lanaster & Ward, 2002
 - 3 Deery, 1999; Jonah & Dawson
 - 4 Blockley & Hartley, 1995; Jonah, 1990
 - 5 Norris, Matthews, & Riad (2000), Storie (1977)
 - 6 Waldron, 1988
 - 7 Pelz & Schuman, 1971
 - 8 Zuckerman, 1994a
 - 9 Arnett, 1996; Zuckerman, 1979a; 1994a
 - 10 Horvath & Zuckerman, 1993; Zuckerman, 1979
 - 11 Zuckerman & Kuhlman, 2000
 - 12 siehe Daitzman & Zuckerman, 1980; Dabbs & Morris, 1990
 - 13 Zuckerman, 1991
 - 14 Eagly & Steffen, 1996; Krahe, 2001
 - 15 Daly & Wilson, 1994
 - 16 Eagly & Wood, 1999
 - 17 Krahe, 2005
 - 18 Macmillan, 1975
 - 19 Clarke, Ward, & Truman, 2002
 - 20 Arnett, 1996
 - 21 Weber, Blais, & Betz, 2002
 - 22 Weber, Blais, & Betz, 2002
 - 23 Harris & Jenkins, 2006
 - 24 Macmillan (1975)
 - 25 Jackson & Gray, 1976
 - 26 Kolip, 1999
 - 27 Dlugosch & Krieger, 1995; Härtel, 1988; Kirschner & Radoschewski, 1993
 - 28 Habermas, 1990, 1994; Pudel, 1997
 - 29 Maschewsky-Schneider, 1997
 - 30 Knuth et al., 1995
 - 31 Bem, 1981
 - 32 vgl. Sieverding, 2000, 2005
 - 33 Evans et al., 1990; Shifren, Bauserman & Carter, 1993
 - 34 Snell, Belk, & Hawkins, 1987
 - 35 Kleinke & Hinrichs, 1983
 - 36 Jones et al., 1978
 - 37 Sieverding, 1997
 - 38 Özkan & Lajunen, 2005
 - 39 Krahe (2005)
 - 40 Özkan & Lajunen, 2006
 - 41 Özkan & Lajunen, 2006
 - 42 Härtel, Stieber, & Keil, 1993; Waldron, 1988, 1991

