



universität
wien

Diplomarbeit

Titel der Arbeit

Evaluation von Nachschulungskursen für verkehrsauffällige LenkerInnen

Eine wissenschaftliche Untersuchung zur Effektivität einer
verkehrspsychologischen Rehabilitationsmaßnahme

Verfasserin

Stefanie Kacena

Angestrebter akademischer Grad

Magistra der Naturwissenschaften (Mag.^a rer. nat.)

Wien, im März 2011

Studienkennzahl: 298

Studienrichtung: Psychologie

Betreuerin: Univ.-Prof. Mag. DDr. Christiane Spiel

Inhaltsverzeichnis

1. EINLEITUNG	5
I. THEORIE.....	7
2. GRUNDLAGEN	7
2.1. Nachschulungskurse für verkehrsauffällige LenkerInnen.....	7
2.1.1. Präventions-, Interventions- und Rehabilitationskonzepte in der EU	9
2.1.2. Delikte, die zur Anordnung einer Nachschulung führen.....	12
2.1.3. Ablauf der Nachschulung für verkehrsauffällige LenkerInnen.....	14
2.1.4. Kurskonzept & Kursziele	15
2.2. Anhaltspunkte für ein Evaluationskonzept.....	17
2.3. Anforderungen an den „guten“ Autofahrer bzw. die „gute“ Autofahrerin – Effektivitätskriterien für V-Kurse	19
2.4. Aktueller Forschungsstand zur Wirksamkeitsüberprüfung von V- Kursen	22
3. METHODEN.....	27
3.1. Wie soll evaluiert werden – Evaluationskonzepte	27
3.2. Stichprobe.....	30
3.3. Forschungsfragen und Hypothesen	31
3.4. Variablen	34
3.4.1.1. Psychische Stabilität	34
3.4.1.2. Selbstkontrolle	36
3.4.1.3. Soziales Verantwortungsbewusstsein	37
3.4.1.4. Risikobereitschaft	38
3.4.1.5. Selbstwirksamkeit	40
3.4.1.6. Wissen.....	42

3.5. Testverfahren	44
3.5.1. Test zur Erfassung verkehrsrelevanter Persönlichkeitsmerkmale (Spicher und Hänsgen, 2003)	44
3.5.2. Wiener Risikobereitschaftstest Verkehr, Version 22.00 (Hergovich, Bognar, Arendasy & Sommer, 2005)	46
3.5.3. Skala zur Generalisierten Kompetenzerwartung (Jerusalem & Schwarzer, 1992)	49
3.5.4. Fragebögen und soziodemographische Zusatzdaten	49
3.6. Gesamtaufbau der Testbatterie	51
3.7. Untersuchungsplan	51
II. EMPIRIE	54
4. DURCHFÜHRUNG	54
4.1. Umsetzung des Untersuchungsplans	54
4.2. Auswertung	56
5. ERGEBNISSE	57
5.1. Deskriptive Daten – die Stichproben	57
5.2. Ergebnisse der statistischen Analysen	59
5.2.1. Unterschied zwischen verkehrsauffälligen LenkerInnen und gleichaltrigen unauffälligen KraftfahrerInnen	60
5.2.2. NachschulungsteilnehmerInnen – die Wirksamkeit des Kursprogramms	62
5.2.3. „Auffälligkeit“ der Skalenwerte	65
5.3. Beantwortung der Fragestellungen	68
6. DISKUSSION	70
6.1. Wurden die Anforderungen des Gesetzgebers erfüllt?	70
6.2. Schwächen, Einschränkungen und offene Fragen	76
7. ZUSAMMENFASSUNG	78
8. LITERATURVERZEICHNIS	80

9. ANHANG	87
9.1. Abstract.....	87
9.2. Verzeichnisse	89
9.2.1. Tabellenverzeichnis	89
9.2.2. Abbildungsverzeichnis	90
9.3. Fragebögen.....	91
9.3.1. Fragebogen für FahrschülerInnen (Baseline-Erhebung)	91
9.3.2. Fragebogen für NachschulungsteilnehmerInnen zu Testzeitpunkt 1 (vor Beginn des Kurses)	95
9.3.3. Fragebogen für NachschulungsteilnehmerInnen zu Testzeitpunkt 2 (nach Absolvierung des Kurses)	99

1. EINLEITUNG

Im Jahr 2009 wurden auf Österreichs Straßen 49.158 Menschen bei Verkehrsunfällen verletzt. Etwa ein Drittel (31,41%) der Betroffenen gehört nach Angaben der Statistik Austria der Gruppe 15- bis 24-jähriger Personen an. Demnach sind insbesondere junge, unerfahrene StraßenverkehrsteilnehmerInnen in derartige Unfälle verwickelt. Aus diesem Grund wurden in den letzten zwei Jahrzehnten zahlreiche Programme und Maßnahmen zum Schutz dieser Personengruppe eingeführt und zum Teil sogar gesetzlich verankert (z.B.: Mehrphasenausbildung beim Führerschein).

Per Gesetz ist in Österreich bei bestimmten Arten von Delikten im Straßenverkehr der Besuch eines Nachschulungskurses vorgesehen. Bei Delikten im Zusammenhang mit Alkohol gilt die 1,2 Promillegrenze als entscheidender Faktor für die Anordnung einer Nachschulung, bzw. das zweimalige (oder öftere) Lenken eines Kraftfahrzeuges mit einem Blutalkoholgehalt zwischen 0,8 und 1,2 Promille innerhalb von fünf Jahren. Bei verkehrsauffälligem Verhalten ist zwar die Regelung ebenso klar, umfasst aber ganz unterschiedliche Delikte und betrifft seit Inkrafttreten der 13. Kraftfahrzeugesetznovelle am 1. Jänner 1992 in erster Linie FahrzeuglenkerInnen in den ersten beiden Jahren nach Erwerb der Fahrerlaubnis. Innerhalb dieser so genannten „Probezeit“ gelten für die FührerscheinbesitzerInnen wesentlich strengere Verhaltensregeln im Straßenverkehr. Hier gilt die 0,1 Promillegrenze als ausschlaggebend für die Anordnung eines Nachschulungskurses. Verkehrsauffällig verhält sich laut Gesetzgeber beispielsweise auch, wer bedeutend zu schnell unterwegs ist, eine Geisterfahrt durchführt, Fahrerflucht begeht oder eine rote Ampel missachtet.

Ziel der Nachschulung ist allgemein eine Verhaltens- und Einstellungsänderung seitens der TeilnehmerInnen. Die betroffenen LenkerInnen sollen sich im Straßenverkehr wieder angepasst verhalten – und zwar aus Überzeugung. Konkret bedeutet dies eine Stärkung der emotionalen Stabilität und Selbstkontrolle, sowie die Ausbildung eines angemessenen sozialen Normenbewusstseins und eine Senkung der erhöhten Risikobereitschaft (Führerscheingesetz-Gesundheitsverordnung, FSG-GV §18(3)). Im Rahmen der Nachschulungseinheiten wird in Kleingruppen auf die Gefahren von verkehrsauffälligem Verhalten eingegangen. Über einen persönlichen Zugang und anhand von Übungen und Diskussionen mit dem Ziel einer psychologisch angeleiteten Reflexion, Intervention und Bewusstseinsbildung, teilweise auch durch die Vermittlung von deliktspezifischen Informationen durch die Kursleitung soll eine adäquate, internal motivierte Gefahren- und Verhaltenseinsicht vermittelt werden. Riskantes, unvorsichtiges, unkontrolliertes und

verantwortungsloses Verhalten im Straßenverkehr soll in Folge künftig als solches erkannt und unterlassen werden.

Um die Erreichung dieser Ziele zu überprüfen, schreibt der Gesetzgeber den durchführenden verkehrspsychologischen Instituten die regelmäßige Qualitätskontrolle der Kurse in Form evaluativer Studien mit jeweils fünfjährigem Beobachtungszeitraum vor. Als Erfolgskriterien werden dafür häufig die oben erwähnten, vom Gesetzgeber festgelegten Anforderungen an den „verkehrszuverlässigen“ Fahrzeuglenker bzw. die „verkehrszuverlässige“ Fahrzeuglenkerin herangezogen. Während es jedoch zu Nachschulungen für alkoholauffällige LenkerInnen national und international zahlreiche Evaluierungsstudien gibt, findet man zu den Kursen für verkehrsauffällige LenkerInnen – auch aufgrund der diesbezüglich unterschiedlichen gesetzlichen Bestimmungen in den einzelnen Ländern – nur wenige Beiträge.

Im Rahmen der vorliegenden Arbeit wird die Effektivität der Nachschulungskurse für verkehrsauffällige LenkerInnen (in Österreich) der „sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Nachschulungen GmbH“ unter die Lupe genommen. Insbesondere soll dabei auf die verschiedenen Facetten der Risikobereitschaft eingegangen werden.

Nach der Beschreibung der gesetzlichen Grundlagen und verkehrspsychologischen Rahmenbedingungen für Nachschulungskurse, in deren Rahmen auch die Forschungsfragen vorgestellt werden, ist dem Konzept der Risikobereitschaft ein eigenes Unterkapitel gewidmet, bevor auf die Planung und Durchführung der Studie eingegangen wird. Der zweite große Abschnitt dieser Arbeit befasst sich mit der Erhebung, Auswertung und Analyse der Daten. Die Untersuchungsergebnisse werden schließlich in einem eigenen Kapitel dargestellt, welches sich auch der Beantwortung jener Forschungsfragen widmet, die der Untersuchung zugrunde liegen. Der ausführlichen Diskussion der Ergebnisse im Hinblick auf den aktuellen Forschungsstand und ausständiger Untersuchungen folgt eine Zusammenfassung der Studie in all ihren wichtigen Punkten.

I. THEORIE

Neben einer allgemeinen Einführung in das Thema wird im ersten Abschnitt dieser Arbeit auf die gesetzlichen und verkehrspsychologischen Rahmenbedingungen der Nachschulungskurse für verkehrsauffällige Lenker eingegangen. Einer Darstellung der Forschungsfragen und der daraus abgeleiteten Hypothesen folgt ein theoretischer Abriss über die untersuchten Variablen. In weiterer Folge werden jene psychologisch-diagnostischen Verfahren genannt und erläutert, die zu deren Operationalisierung zum Einsatz kamen.

2. GRUNDLAGEN

Da in Österreich die Verkehrspsychologie besonders strengen gesetzlichen Vorgaben und Richtlinien unterworfen ist, wenn es um die Ausübung von Untersuchungen und Nachschulungen geht, wird sich der folgende Abschnitt damit beschäftigen, einen kurzen Abriss dieser Voraussetzungen anzuführen.

2.1. Nachschulungskurse für verkehrsauffällige LenkerInnen

Im Jahr 2009 wurden in Österreich 37.925 Straßenverkehrsunfälle dokumentiert, dabei wurden 49.158 Menschen verletzt, 633 getötet (Quelle: Statistik Austria). Die unten angeführte Abbildung (Abb. 1) verletzter und getöteter Personen nach Altersklassen im Jahr 2009 zeigt, dass fast ein Drittel (genau 31,41%) der Verletzten im Straßenverkehr im Alter zwischen 15 und 24 Jahren sind.

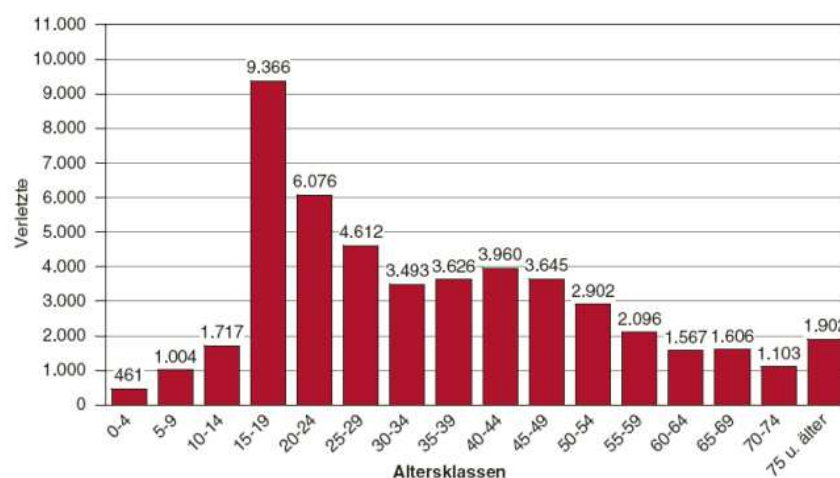


Abb. 1: Statistik der Straßenverkehrsunfälle 2009. Erstellt am 14.12.2010.
Quelle: Statistik Austria

Diese für die letzten Jahre charakteristische Verteilung ist auf verschiedene Faktoren zurückzuführen. Einerseits verfügen die FahranfängerInnen noch nicht über ausreichende Fahrpraxis, andererseits ist in der betroffenen Altersgruppe die Risikobereitschaft höher einzustufen (Kaltenegger und Steinacher, 2005). Lamszus (2002) spricht gar von einem „Jugendlichkeitsrisiko“, einer Tendenz zu risikoreichem und Grenzen austestendem Verhalten, das aufgrund einer altersspezifischen Phase der Orientierungslosigkeit und Identitätssuche mit ausgeprägtem Erprobungsverhalten die jungen KraftfahrerInnen zu HochrisikoteilnehmerInnen am Straßenverkehr macht. Aufgrund des noch nicht entsprechend ausgeprägten Gefahrenbewusstseins in Verbindung mit dem erhöhten Bedürfnis nach Selbstdarstellung und sozialer Anerkennung setzen sich unerfahrene, insbesondere junge, VerkehrsteilnehmerInnen tendenziell eher gefährlichen Situationen aus als ältere, geübte KraftfahrzeuglenkerInnen (Evers, 2000). Dabei wird das Fahrzeug weniger als Transportmittel verstanden, sondern vielmehr als Mittel zur Selbstdarstellung im Sinne eines Zeichens für Stärke und Unabhängigkeit eingesetzt (Lamszus, 2002).

Das hat zur Folge, dass die 15- bis 24-jährigen auch in der Unfallstatistik auffällig vertreten sind. In dieser Risikogruppe werden nach Herzberg und Schlag (2003) vor allem „[...] Unfälle mit hoher fahrdynamischer Komponente“ (Herzberg & Schlag, 2003, S. 6) verzeichnet, also in erster Linie Alleinunfälle aufgrund überhöhter Geschwindigkeit.

Nach Willmes-Lenz (2002) ist das erhöhte FahranfängerInnenrisiko in erster Linie auf die gefährliche Konstellation jugendtypischen Risikoverhaltens und mangelnder Fahrerfahrung in Zusammenhang mit dem hohen Anteil von Fahrten im Freizeitkontext zurückzuführen. Abhängig vom jeweiligen Lebens- und Freizeitstil werden die situativen Anforderungen im Straßenverkehr viel zu oft unter- und das eigene Können überschätzt (Evers, 2000).

Das Bewusstsein für die Verkettung ungünstiger Voraussetzungen für die Teilnahme am Straßenverkehr führte bereits in der Vergangenheit zu einer verstärkten Fokussierung der Verkehrssicherheitsarbeit auf die betroffene Gruppe. Neben zahlreichen Sicherheitskampagnen des Bundesministeriums für Verkehr (teilweise in Zusammenarbeit mit verkehrspsychologischen Instituten) wurde am 1. Jänner 2003 mit der Einführung des Mehrphasen-Führerscheins (FSG §§4a bis 4c) ein großer Schritt in Richtung Verkehrssicherheit getan. Die ProbeführerscheinbesitzerInnen haben, unabhängig von ihrer bisherigen Verkehrsbewährung, innerhalb festgelegter Fristen zwei „Perfektionsfahrten“ unter Aufsicht eines befugten Fahrlehrers, sowie ein mehrstündiges

Fahrsicherheitstraining und ein verkehrspsychologisches Gruppengespräch im Umfang von zwei Einheiten (à 50 Minuten) zu absolvieren¹.

Während es sich bei der Mehrphasenausbildung um eine präventive Maßnahme handelt, wurde mit der 13. FSG-Novelle am 1. Januar 1992 eine Neuerung gesetzlich verankert, die in erster Linie zur Rehabilitation auffällig gewordener LenkerInnen beitragen sollte. Während erfahrene FührerscheinbesitzerInnen nur bei schwerwiegenden Verstößen gegen die Verkehrsvorschriften von dieser Maßnahme betroffen sind, müssen sich ihr Führerscheinneulinge umso öfter unterziehen: nach Erwerb der Lenkberechtigung gilt für jeden Führerscheinbesitzer ein zweijähriger Bewährungszeitraum, innerhalb welchem bestimmte Verstöße gegen die Verkehrsvorschriften strenger geahndet werden: neben der üblichen Geldstrafe und einer Verlängerung dieser so genannten „Probezeit“ um ein Jahr, ist zusätzlich ein verkehrspsychologischer Nachschulungskurs (Erläuterungen siehe Punkt 2.1.2.) zu besuchen. Die Zweijahresfrist gilt unabhängig vom Alter der Betroffenen; eine Ausnahme bilden lediglich Personen mit vorgezogener Lenkberechtigung (L17) – hier wurde die Probezeit bis zur Vollendung des 20. Lebensjahres veranschlagt.

Nicht nur in Österreich wurden für die Risikogruppe junger, unerfahrener KraftfahrerInnen eigene Präventions-, Interventions- und Rehabilitationskonzepte entwickelt. Ähnliche Ansätze finden sich auch in anderen europäischen Ländern.

2.1.1. Präventions-, Interventions- und Rehabilitationskonzepte in der EU

In Deutschland weisen die 18- bis 20-jährigen im Vergleich zu anderen Altersgruppen ein bis zu dreifach erhöhtes Unfallrisiko auf, was zur Entwicklung zahlreicher, speziell auf die betroffene Gruppe zugeschnittener, Präventions- und Rehabilitationsprogramme führte (Willmes-Lenz, 2002).

Während Autofahrerclubs und Fahrschulen die Ursache für das erhöhte Unfallrisiko der jungen LenkerInnen meist in der leistungsbezogenen Überforderung ansiedeln (wenig Übung im erforderlichen Multi-Tasking hinsichtlich Aufmerksamkeit, Fahrzeugeshandling etc.) und deshalb versuchen, das Unfallrisiko im Rahmen der Fahrausbildung über das Sammeln von Fahrpraxis zu minimieren (Evers, 2002), plädieren VerkehrspsychologInnen europaweit darüber hinaus für bewusstseinsbildende Maßnahmen, sowohl zur Unfallprävention als auch zur Fahrerrehabilitation (Verringerung der Risikobereitschaft,

¹ Weiterführende Informationen: siehe <http://www.help.gv.at/Content.Node/4/Seite.040130.html> (10.11.2010) oder §4a, §4b, §4c BGBl. I Nr. 120/1997. Bundesgesetz über den Führerschein (Führerscheingesetz – FSG).

Anpassung an soziale und gesetzliche Normen etc.). Die LenkerInnen sollen lernen, ihre Fähigkeiten realistisch einzuschätzen und ihr Fahrverhalten entsprechend anzupassen. Das EU-weite Projekt DAN (**D**escription and **A**nalysis of Post Licensing Measures for **N**ovice Drivers, Bartl, 2000) fasst die wichtigsten Anliegen der evaluierten Projekte zur Verkehrssicherheit von FahranfängerInnen zusammen. So wird neben einer gesetzlich implementierten verlängerten Ausbildungsphase mit zwei- bis fünfjähriger Probezeit für Führerscheinneulinge ein Strafpunktesystem gefordert, welches über ein zentrales Verkehrsstrafenregister geregelt wird. Vor allem die Selbstüberschätzung der AnfängerInnen soll über individuell geschneiderte, teils verpflichtende, teils freiwillige Programme mit standardisierten Qualitätsrichtlinien und entsprechendes Feedback vermindert werden. Gleichzeitig soll daraus eine Erhöhung des Gefahrenbewusstseins resultieren. Mit Ausnahme eines strikten Alkoholverbots sollen jedoch keine speziellen restriktiven Maßnahmen zum Einsatz kommen.

Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte wurde in Österreich in den Jahren 1999 bis 2001 das „Road Expert Training“ durchgeführt, welches als Pilotprojekt für die später gesetzlich implementierte Mehrphasenausbildung geplant war. Im Rahmen dieser freiwilligen Ausbildung bekamen FahranfängerInnen die Möglichkeit, an einem Fahrtechniktraining in Verbindung mit einer Gruppendiskussion unter verkehrspsychologischer Leitung teilzunehmen. Die hohe Akzeptanz dieser Maßnahme seitens der Absolventen in Verbindung mit einem signifikanten Rückgang der Unfallzahlen erleichterte die Einführung der für alle FahranfängerInnen verpflichtenden Mehrphasen-Ausbildung im Jahr 2003 (Bartl & Piringer, 2002). Analog zum Pilotprojekt war auch nach der gesetzlichen Verankerung der Maßnahme eine weitere Verringerung der Unfallzahlen zu verzeichnen (Bartl & Esberger, 2005); der Erfolg spiegelt sich insbesondere im Rückgang der Alleinunfälle wider, welche die häufigste Unfallart der jungen LenkerInnen darstellen.

Ein ähnliches Modell, welches eine zweite Ausbildungsphase in Form eines theoretischen und praktischen Fahrsicherheitstrainings vorsieht, führte auch in Finnland insbesondere bei den männlichen Fahranfängern zu einer erheblichen Unfallreduktion von 38% (Kaltenegger & Steinacher, 2005).

Drei Viertel der EU27-Staaten identifizieren verkehrsauffällige LenkerInnen anhand eines Punktesystems (Müller, 2010). In Deutschland sieht dieses Konzept für verschiedene Vergehen eine bestimmte Anzahl von Punkten vor. Diese werden über die Dauer von zwei Jahren, bzw. bei ProbeführerscheinbesitzerInnen bis zum Ablauf der Probezeit, über

das Verkehrszentralregister des Kraftfahr-Bundesamtes (KBA) in Flensburg gespeichert, bevor sie, je nach Delikt, nach zwei bis maximal zehn Jahren (automatisch) verfallen. Ab Erreichen von vier Punkten besteht die Möglichkeit, den Punktestand durch einen freiwilligen „Punktekurs“ zu reduzieren; ab einem Punktestand von 14 ist eine entsprechende Rehabilitationsmaßnahme verpflichtend, ab 18 Punkten mit einem Führerscheinentzug verbunden (siehe Abb. 2)². Dennoch kam es in den letzten Jahren nicht zum erhofften Rückgang der Verkehrsunfälle der betroffenen

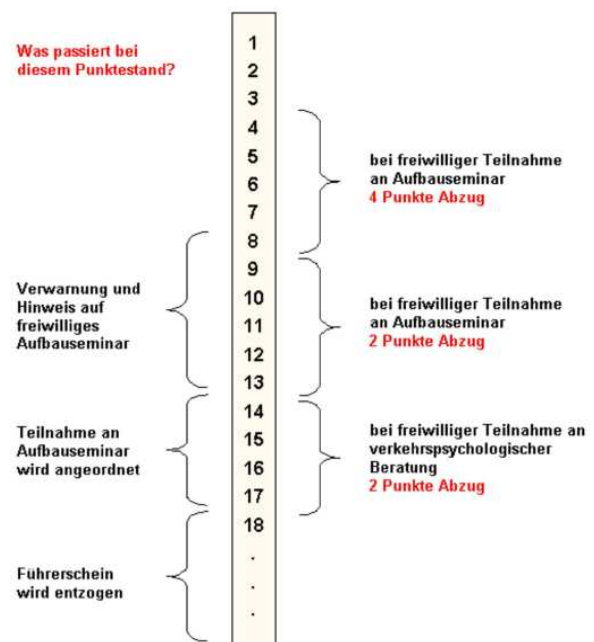


Abb. 2: Punktestand im Verkehrszentralregister.
Quelle: KBA

LenkerInnengruppe; die Wirksamkeit derartiger Programme konnte also bis dato nicht anhand rückgängiger Unfallstatistiken belegt werden. Derzeit wird in Deutschland (nicht zuletzt aufgrund des enormen Aufwandes beim Erfassen und Speichern der Punktestände) die Abschaffung des Punktesystems diskutiert.

In der Schweiz, wo für FahranfängerInnen aktuell keine Rehabilitationsmaßnahmen nach ernsthaften Regelverstößen im Straßenverkehr gesetzlich verankert sind, ist immerhin die freiwillige Teilnahme an einem (fahrtechnischen) Weiterbildungskurs möglich. Für die Zukunft ist jedoch die gesetzliche Implementierung derartiger Kurse bereits in Planung (Müller, 2010).

Ein interessanter präventiver Ansatz stammt aus Norwegen: das Verkehrssicherheitsprojekt „Sei Ifra“ schult junge BeifahrerInnen zur Fahrerkritik, wenn diese unsicheres, gefährliches Verhalten an den Tag legen (Winkelbauer, 2008). Die Evaluierung eines ähnlichen Programmes in Deutschland führte jedoch nicht zu den erhofften Ergebnissen.

² Weiterführende Informationen unter:

http://www.kba.de/Cln_007/nn_124730/DE/Punktsystem/Folgen/folgen_node.html?nnn=true (15.12.2010) oder:

http://www.kba.de/Cln_007/nn_124730/DE/Punktsystem/Folgen/folgen_node.html?nnn=true (15.12.2010)

2.1.2. Delikte, die zur Anordnung einer Nachschulung führen

Nachschulungen für verkehrsauffällige LenkerInnen (im Folgenden V-Kurs) werden vom Gesetzgeber zu ganz unterschiedlichen Anlässen und immer in Verbindung mit einer Geldstrafe verordnet. In der Führerscheingesetz-Nachschulungsverordnung (FSG-NV) wird jene/r LenkerIn als verkehrsauffällig bezeichnet,

„[...] dessen Lenkberechtigung wegen eines Verstoßes gegen Verkehrsvorschriften entzogen wurde, sofern nicht die Voraussetzungen gemäß Z 2 oder 4 vorliegen oder ein Probeführerscheinbesitzer, der einen schweren Verstoß gemäß § 4 Abs. 6 FSG begangen hat“ (§1, 3 FSG-NV).

Hauptsächlich betroffen sind von dieser Maßnahme Führerscheineulinge, die sich in der Probezeit befinden (diese beläuft sich auf zwei Jahre nach Bestehen der Führerscheinprüfung). Der Anordnung vorangestellt ist immer eines der im folgenden Absatz angeführten Delikte (nach § 4 FSG oder § 7 FSG).

Allgemein sind FührerscheinbesitzerInnen außerhalb der Probezeit dann von der Anordnung einer Nachschulung für verkehrsauffällige LenkerInnen betroffen, wenn sie, gemäß § 7 FSG, Verhalten an den Tag legen,

„[...] welches gefährliche Verhältnisse herbeiführt bzw. besondere Rücksichtslosigkeit bei Übertretung der Verkehrsvorschriften“ (§7 FSG)

zeigen oder wenn eine Überschreitung der

„[...] zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 40 km/h im Ortsgebiet bzw. 50 km/h auf Freilandstraßen“ (§7 FSG)

vorliegt. Weiters wird bei unterlassener Hilfeleistung und Fahren ohne Führerschein ein V-Kurs angeordnet. Zudem kann es im Falle strafbarer Handlungen außerhalb des Straßenverkehrs, welche Zweifel an der Verkehrszuverlässigkeit aufkommen lassen, ebenfalls zur Anordnung eines Nachschulungskurses kommen.

Wesentlich strenger fällt die Regelung für ProbeführerscheinbesitzerInnen (§ 4 FSG) aus. Den Hauptanteil der Vergehen bilden auch hier die Geschwindigkeitsübertretungen. Anlass zur Verordnung einer Nachschulung ist für die gesamte Dauer der Probezeit eine Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit um mehr als 20 km/h im Ortsgebiet oder um mehr als 40 km/h auf Freilandstraßen.

Unter der Nichtbeachtung von „Halt“ bei geregelten Kreuzungen versteht man das verfrühte Losfahren beim Umspringen der Verkehrsampel von rot auf gelb und grün, welches im gleichen Ausmaß strafbar ist, wie das Nichtanhalten bei rot und das Missachten von Handzeichen eines den Verkehr regelnden Polizisten³.

Bei Unfällen zählt die Fahrerflucht zu den häufigsten Ursachen für den Nachschulungsbesuch. Dazu gehört auch das Nichtmelden von entstandenen Sachschäden (bspw. beschädigte Verkehrsschilder, Begrenzungspfeiler etc.), selbst wenn kein anderes Fahrzeug in den Unfall verwickelt war. Weiters gilt die Unterlassung von Hilfeleistungen ebenfalls als Anordnungsgrund.

Das Fahren gegen die Einbahn ist für ProbeführerscheinbesitzerInnen ebenso Grund für die Anordnung eines V-Kurses, wie eine Vorrangverletzung. Weiters gehören das Übertreten von Überholverböten und das Überholen unter gefährlichen Umständen (z. B.: bei Gegenverkehr oder schlechten Witterungsbedingungen) zu den Delikten, die eine Nachschulungsanordnung in der Probezeit nach sich ziehen.

Für die Benutzung von Autobahnen gelten besondere Regeln, die das Umkehren, Befahren des Pannestreifens, Halten oder Parken, Fahren gegen die Richtungsfahrbahn und Rückwärtsfahren verbieten. Bei Verstoß gegen eine dieser Vorschriften wird ebenfalls eine verkehrspsychologische Nachschulung verordnet.

Ein Sonderfall bildet die fahrlässige Tötung oder Körperverletzung. Auch wenn nicht direkt eine verkehrsbezogene Situation zum Delikt geführt hat, kann aufgrund der dadurch bedingten Zweifel an der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung ebenfalls eine Nachschulung angeordnet werden.

Verletzungen der in der Probezeit geltenden 0,1 Promille-Grenze beim Lenken von Kraftfahrzeugen werden zwar auch mit der Anordnung einer Nachschulung geahndet; allerdings handelt es sich dann um einen anderen Kurstyp – jenen für alkoholauffällige LenkerInnen. Evaluative Studien hierzu werden laufend durchgeführt und finden sich beispielsweise bei Schülken, Leisch, Sachse & Veltgens (2006) oder Schulze, Albrecht, Auerbach, Heißing & Knoche (2007). Regelmäßig wird im Rahmen dieser Untersuchungen die Effektivität der Kurse für alkoholauffällige LenkerInnen nachgewiesen. Für die V-Kurse jedoch finden sich in der Literatur nur wenige Versuche,

³ Für FührerscheinbesitzerInnen außerhalb der Probezeit handelt es sich hierbei lediglich ein Vormerkdelikt gemäß § 4a FSG-NV, welches erst in Verbindung mit einem weiteren Vergehen zu Anordnung einer Nachschulung nach dem Vormerkssystem führt.

deren Wirksamkeit wissenschaftlich zu belegen und noch weniger Hinweise, dass ein Kursprogramm tatsächlich zu einer Rehabilitation der betroffenen „Verkehrssünder“ führt.

2.1.3. Ablauf der Nachschulung für verkehrsauffällige LenkerInnen

Wird aufgrund eines der oben genannten und erläuterten Delikte eine verkehrspsychologische Nachschulung für verkehrsauffällige LenkerInnen angeordnet, so hat der/die Betroffene (im einfachsten Fall) folgendes Programm zu durchlaufen:

Es ist eine Nachschulung im Ausmaß von fünfzehn Einheiten à 50 Minuten zu absolvieren. Der Kurs wird von ausgebildeten KursleiterInnen⁴ in Gruppensitzungen mit sechs bis elf TeilnehmerInnen abgehalten. Zusätzlich zu den vier jeweils zweieinhalbstündigen Terminen (entspricht zwölf Einheiten), die sich per Gesetz (Führerscheingesetz-Nachschulungsverordnung, 2002) über einen Zeitraum von mindestens 22, maximal 40 Tagen erstrecken, ist zwischen der ersten und dritten Gruppensitzung eine Fahrprobe abzulegen. Diese entspricht drei Kurseinheiten und besteht aus einer Übungsfahrt im Beisein eines eigens ausgebildeten Fahrlehrers, sowie eines oder zweier weiterer TeilnehmerInnen des Nachschulungskurses, wobei die Fahrzeit pro Person mindestens 30 Minuten betragen muss. Im Anschluss findet im Rahmen des Kurses eine ausführliche gemeinsame Nachbesprechung statt. Dabei werden die anhand verschiedener Kriterien festgestellten individuellen Stärken und Schwächen der TeilnehmerInnen in der Gruppe besprochen.

Sollte ein/e TeilnehmerIn innerhalb der letzten fünf Jahre bereits eine Nachschulung für verkehrsauffällige LenkerInnen besucht haben, hat er/sie gemäß FSG-NV (2002) 18 Kurseinheiten zu absolvieren. Es ist daher eine Zusatzsitzung im Ausmaß von drei Einheiten abzuhalten. Diese kann entweder im Einzelgespräch mit dem Kursleiter erfolgen (50 Minuten Einzelgespräch entsprechen drei Gruppeneinheiten) oder, sofern auch die anderen KursteilnehmerInnen die Zusatzeinheit absolvieren müssen, im Rahmen eines weiteren Termins zu dreimal 50 Minuten in der Gruppe abgehalten werden.

In einigen, vom Gesetzgeber festgelegten, Ausnahmefällen ist das Abhalten eines kompletten Nachschulungskurses in Einzelsitzungen möglich. Darunter fallen laut FSG-NV § 5 (5) eine nicht gegebene Gruppenfähigkeit (z.B.: psychische Erkrankungen gemäß ICD-10 Diagnose), Sprach- und Kommunikationsschwierigkeiten (z.B.: TeilnehmerInnen, die nicht der Kurssprache mächtig sind) bzw. individuelle Belastungen (z.B.: stillende

⁴ NachschulungsleiterInnen gemäß § 7 FSG-NV

Mütter). Es sind dann vier Einzelsitzungen à 50 Minuten, sowie die Fahrprobe zu absolvieren; im Fall des wiederholten Nachschulungsbesuches innerhalb der letzten fünf Jahre ist der Besuch einer weiteren Einzelsitzung verpflichtend, in der speziell auf die Ursachen des wiederholten Verstoßes gegen die Verkehrsvorschriften eingegangen wird.

Einen weiteren Spezialfall bilden „Fünfpersonenkurse“. Wird aufgrund des Nichterscheinens eines angemeldeten Kursteilnehmers/einer angemeldeten KursteilnehmerIn zur ersten Kurssitzung die erforderliche MindestteilnehmerInnenzahl von sechs Personen unterschritten, darf der Kurs weiter in der Gruppe abgehalten werden, über diesen Umstand muss jedoch an das Bundesministerium für Verkehr Meldung gemacht werden (Bukasa, Chaloupka-Risser, Christ, Kaltenegger und Salamon, 2010).

Trotz der oben beschriebenen strengen gesetzlichen Regelungen, die Anordnung und Durchführung von Nachschulungen betreffend, gibt es in Österreich kein allgemeingültiges Kursprogramm. Jedes verkehrspsychologische Institut verfügt über ein eigenes Rahmenkonzept für die Organisation und den Ablauf der Schulungen, welches in Form eines Handbuches dem Bundesministerium für Verkehr zur Eignungsprüfung vorgelegt werden muss. Grundsätzlich sind jedoch alle Konzepte verhaltenstherapeutisch orientiert und auf denselben theoretischen Grundlagen aufgebaut. Da das Ministerium darüber hinaus hohe Mindeststandards für die verkehrspsychologischen Rehabilitationsmaßnahmen ansetzt und jedes Handbuch orientiert am derzeitigen wissenschaftlichen Forschungsstand eingehend prüft, darf davon ausgegangen werden, dass sich die einzelnen Programme nur geringfügig voneinander unterscheiden.

2.1.4. Kurskonzept & Kursziele

Das verhaltenstherapeutisch-systemische Nachschulungskonzept der „sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Nachschulungen GmbH“ zielt darauf ab, die TeilnehmerInnen zur Selbstreflexion als Basis für die Entwicklung eines angemessenen Problembewusstseins zu animieren. Nicht Pech, sondern das eigene, selbstkalkulierte Risiko soll als Ursache für die Gesetzesübertretung erkannt werden, welche die Nachschulungsanordnung zur Folge hatte. Über diese Einsicht sollen die TeilnehmerInnen lernen, künftig sowohl für sich selbst, aber auch für andere Verantwortung zu übernehmen. Die Gruppenleitung geht dabei ressourcenorientiert vor: im Rahmen von Einzel- und Gruppenarbeiten, sowie weiterführender Diskussionen und über die angeleitete Reflexion des individuellen Fehlverhaltens, sowie der eigenen ungünstigen Einstellungsmuster wird erkundet, wo angesetzt werden muss, um bei der

Einstellungs- und Verhaltensänderung möglichst wirkungsvolle Unterstützung zu leisten. Abhängig von der Reife der TeilnehmerInnen können sowohl sehr grundlegende Informationen in die Gruppe eingebracht, als auch der Anstoß für komplexere Überlegungen gegeben werden, um eine adäquate Verhaltenseinsicht aufzubauen oder bereits vorhandene Strukturen weiter zu verstärken. Anhand kleiner Hausübungen sollen die TeilnehmerInnen lernen, verantwortungsbewusstes Verhalten im Straßenverkehr zu zeigen und beizubehalten. (In Ansätzen vorhandene) Verhaltenspläne sollen auf- und ausgebaut werden, um in Zukunft ähnlichen Delikten vorzubeugen.

Ein in diesem Zusammenhang bedeutender und dem Nachschulungskonzept von „sicher unterwegs“ zugrunde liegender Ansatz zur Einstellungs- und Verhaltensänderung ist jener von Prochaska und DiClemente (1982). Deren ursprünglich aus dem klinisch-psychologischen Bereich stammendes und auf Suchtverhalten ausgerichtete „Transtheoretisches Modell“ (TTM) beschreibt fünf Phasen⁵ der Absichtsbildung auf dem Weg zur Einstellungs- und Verhaltensänderung, die der Reihe nach durchlaufen werden. Die Bezeichnungen dieser so genannten „Stages of Change“ (SoC) lauten (z.B.: Prochaska, DiClemente & Norcross, 1992):

- „*Precontemplation*“: eine Notwendigkeit zur Verhaltensänderung wurde noch nicht erkannt oder wird erfolgreich geleugnet – es besteht noch kein Problembewusstsein.
- „*Contemplation*“: es werden bewusst ernsthafte Überlegungen zum eigenen Verhalten angestellt und positive und negative Aspekte der Verhaltensalternative abgewogen, noch ist aber eine Umsetzung der Änderung in näherer Zukunft (typischerweise meist auf einen Zeitraum von sechs Monaten bezogen) nicht geplant.
- „*Preparation*“: die Verhaltensänderung wird vorbereitet und kurzfristig geplant (meist innerhalb eines Monats) – teilweise liegen schon misslungene Änderungsversuche (innerhalb des letzten Jahres) vor.
- „*Action*“: in dieser Umstrukturierungsphase werden aktiv Änderungen auf kognitiver und Verhaltensebene angestrebt. Damit handelt es sich um die zeit- und ressourcenaufwendigste Veränderungsphase.

⁵ Später wurde das Modell speziell für die Raucherentwöhnung durch die sechste Phase „Termination“ ergänzt, in welcher der oder die Betroffene das ursprünglich problematische Suchtverhalten nicht mehr anstrebt.

- „Maintenance“: die Veränderung wird beibehalten – man ist auf Rückfälle vorbereitet.

Im Rahmen der Nachschulung soll prinzipiell auf allen fünf Ebenen gearbeitet werden: Für die Verhaltenseinsicht spielt vor allem die angeleitete Selbstreflexion eine bedeutende Rolle. Zentrale Prozesse sind hier die Selbstbeobachtung und Selbstbewertung, wobei die Auseinandersetzung mit dem eigenen Fehlverhalten und dessen Neubewertung im Mittelpunkt stehen sollen. Gemeinsam werden in der Gruppe und in Einzelarbeit, unter Berücksichtigung der jeweiligen Ressourcen, individuelle Verhaltenspläne entworfen, die eine angepasste Teilnahme am Straßenverkehr ermöglichen. Als Hausübung werden diese Pläne bereits (ansatzweise) erprobt. Die dabei gewonnenen Erfahrungen fließen wieder in die Gruppe ein und sollen zu einer Festigung und Beibehaltung des Verhaltens führen. Dabei müssen Widerstände seitens der TeilnehmerInnen von der Kursleitung erkannt und abgebaut werden.

Selbstverständlich kann ein Nachschulungskurs im Umfang von nur 15 Einheiten nicht den Anspruch einer vollwertigen Verhaltenstherapie erheben. Dennoch soll allen TeilnehmerInnen die Möglichkeit geboten werden, sich entsprechend der aktuellen Veränderungsphase mit den jeweils relevanten Inhalten und Abläufen zu beschäftigen.

2.2. Anhaltspunkte für ein Evaluationskonzept

Nickel (1992) beschreibt die Notwendigkeit eines Wirksamkeitsnachweises wie folgt:

„Die Anwendung von Programmen im Rahmen des Fahrerlaubnisrechts ist nur dann zu rechtfertigen, wenn der Nachweis erbracht ist, daß die ihnen zugeschriebenen Wirkungen nicht nur behauptet, sondern tatsächlich erzielt werden.“ (Nickel, 1992, S.373)

Auf diese Basis stützt sich auch der gesetzliche Evaluationsauftrag. Laut §8 FSG-NV fällt die Evaluierung des Kurskonzepts in die Verantwortlichkeit des durchführenden verkehrspsychologischen Instituts. Anhand der Rückfallquoten soll ermittelt werden, ob die Kursprogramme der verkehrspsychologischen Institute wirksam sind. Über Beobachtungszeiträume von fünf Jahren sollen die einzelnen verkehrspsychologischen Institute intern über die Anzahl von Erst- und WiederholungstäterInnen Buch führen. Die daraus gewonnenen Daten werden vom verkehrspsychologischen Koordinationsausschuss ausgewertet. Sollte sich daraus die Nichteignung eines Kursmodells ergeben, wird dessen Anwendung bis zum Eignungsnachweis untersagt (§8 FSG-NV).

Gegen diese Vorgangsweise sprechen jedoch einige nicht von der Hand zu weisende Kritikpunkte. Die Rückfallquote ist aus folgenden Gründen kein valides Evaluationsinstrument:

- Nicht alle Verkehrsauffälligkeiten werden tatsächlich registriert, da die Verkehrskontrollen dafür nicht ausreichend engmaschig erfolgen.
- Den verkehrspsychologischen Instituten stehen trotz des eindeutig formulierten Evaluationsauftrags die entsprechenden Daten aus dem Führerscheinzentralregister nicht zur Verfügung.
- Die Rückfallquote erlaubt keine Aussagen über die (bzw. den Grad der) Einstellungsänderung. Selbst, wenn sich ein/e NachschulungsteilnehmerIn in Folge des Kurses im Straßenverkehr wesentlich kontrollierter, normangepasster und weniger risikobereit verhält, sind gelegentliche Rückfälle nicht auszuschließen. Auch wenn sich die Person dann schnell wieder beherrschen kann und ihr Fahrverhalten binnen kurzer Zeit den äußeren Bedingungen und gesetzlichen Limits anpasst, droht ihr dieselbe Strafe, wie dem uneinsichtigen Fahrer oder der uneinsichtigen FahrerIn.
- Jedes Nachschulungsinstitut verfügt über ein eigenes entwickeltes Kursprogramm. Zwar stützen sich die einzelnen Programme im Wesentlichen auf dieselben (verkehrs-)psychologischen Grundannahmen, dennoch sind geringfügige Unterschiede in der Planung und Durchführung der Programme zu verzeichnen (siehe Punkt 2.1.3.). Die Zusammenfassung und globale Bewertung aller Kursmodelle über die Rückfallquoten birgt die Gefahr, wirksamere Programme unter- und weniger wirksame überzubewerten. Daher wird generell die Einzelbetrachtung einer Globalbeurteilung vorgezogen.

Worauf also zurückgreifen? Hierfür bieten sowohl einige theoretische Modelle als auch der Gesetzgeber Lösungsansätze.

2.3. Anforderungen an den „guten“ Autofahrer bzw. die „gute“ Autofahrerin – Effektivitätskriterien für V-Kurse

Einfache Modelle der im Straßenverkehr vorherrschenden Anforderungen gehen von nur drei Komponenten aus. Einfluss haben demnach der Fahrer, das Fahrzeug und die Umgebungsfaktoren (z.B.: Dumbuya, Reed & Rhys-Tyler, 2005). Im Wesentlichen bleiben diese drei Einflussfaktoren auch in allen komplexeren Modellen erhalten – es ändert sich lediglich die Genauigkeit, mit der sie beschrieben werden. Gemeinsam ist ihnen die Annahme, dass ein verkehrszuverlässiger Lenker bzw. eine verkehrszuverlässige Lenkerin diese Ebenen kennt und über ihre spezifischen Anforderungen Bescheid weiß.

Bartl und Piringer (2002) bezeichnen den guten Autofahrer als

„[...] nicht nur in Fahrfertigkeit ausgebildet, sondern auch weise, risikobewusst, ist sich der möglichen Einflüsse von Gruppendruck bewusst, [er] plant seine Fahrt sorgfältig“.
(Bartl & Piringer, 2002, S.110)

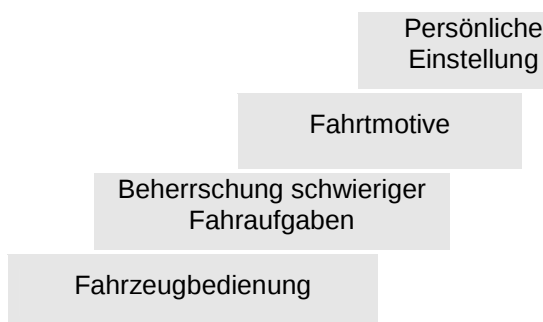


Abb. 3: hierarchisches Modell des guten Autofahrers (Keskinen, 1996, zit. nach Laapotti, Keskinen, Hatakka & Katila, 2000, S. 760)

Das von den Autoren angeführte hierarchische Stufenmodell von Keskinen (1996) verdeutlicht die vier Hauptanforderungen, die an einen zuverlässigen Lenker gestellt werden (siehe Abb. 3 links). Neben der grundlegenden Komponente der Fahrzeugbedienung gehört auch die Beherrschung schwieriger Fahraufgaben zu den für eine zuverlässige Verkehrsteilnahme notwendigen

Kompetenzen. Die Fahrtmotive sollen über die Kontrollinstanz der persönlichen Einstellung angemessen und verantwortungsvoll gewählt werden, wobei die Autoren betonen, dass

„[...] Mängel auf einer höheren Stufe nicht zur Gänze durch Fähigkeiten auf tiefer liegenden Stufen kompensiert werden können“. (Bartl & Piringer, 2002, S.110)

Eine Anmerkung, die beweist, wie wichtig neben der Fahrpraxis eine angemessene persönliche Einstellung zum Autofahren ist. Bandura (1997) beschreibt, dass genau diese Anpassbarkeit insbesondere für Jugendliche und junge Erwachsene eine große Herausforderung darstellt. Üblicherweise kann riskantes Verhalten über das Sammeln von

Erfahrungen mit der Zeit auf ein sozial angepasstes Niveau eingedämmt werden; manche schaffen diese Anpassung jedoch nicht ohne fremde Hilfe.

Ein anderes, etwas komplexeres Modell stammt von Schlag (1994). Auf drei Handlungsebenen (Kontroll-, Manöver- und strategische Ebene) soll entsprechend der äußeren Umstände automatisch (Fahrzeughandling), kontrolliert (Fahrhandlungen) oder bewusst (Verhaltensplanung) agiert werden. Die einzelnen Handlungsbereiche sind festgelegt und nehmen unterschiedliche Zeitspannen in Anspruch. Je nach Einschätzung der Situation wird entschieden, ob ein bewusster Eingriff in das Fahrverhalten notwendig ist. Auf der strategischen Ebene kann dieses Verhalten neu geplant und mit der Fahrsituation abgestimmt werden. Der daraus abgeleitete Handlungsplan wird an die Manöverebene übermittelt und umgesetzt. Daran angeschlossene Bewertungsprozesse bestimmen das weitere Vorgehen auf der Kontrollebene. Abb. 4 zeigt eine schematische Darstellung des beschriebenen Modells.

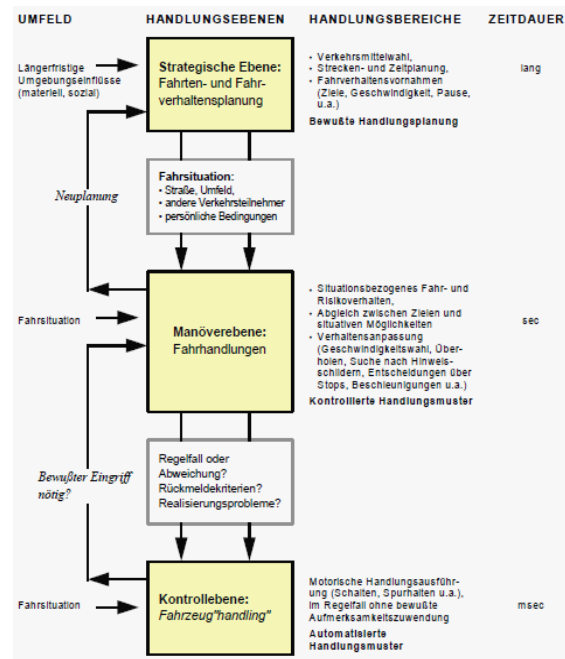


Abb. 4: Anforderungen an den „guten“ Autofahrer nach Schlag (1994, S.28).

Auch in der Führerscheingesetz-Gesundheitsverordnung (1997), welche die Richtlinien für die gesundheitliche Eignung zum Lenken eines Kraftfahrzeuges festlegt, finden sich eindeutige Hinweise auf die Wichtigkeit psych(olog)ischer Komponenten im Hinblick auf die Verkehrszuverlässigkeit. So hat ein verkehrszuverlässiger Lenker neben den leistungsbezogenen Voraussetzungen auch folgende Persönlichkeitseigenschaften im Sinne einer angemessenen „Bereitschaft zur Verkehrsanpassung“ in einem normangepassten Ausmaß aufzuweisen (FSG-GV, §18(3)):

- Psychische Stabilität
- Selbstkontrolle
- soziales Verantwortungsbewusstsein
- Risikobereitschaft
- Bezug zum Autofahren

In der Verkehrspsychologie gilt es daher prinzipiell jene LenkerInnen zu identifizieren, die den Anforderungen des Straßenverkehrs nicht (mehr) entsprechen und ihnen in weiterer Folge einer entsprechenden Rehabilitationsmaßnahme (= Nachschulung) anzubieten. Dies betrifft vor Allem jene Personen, die in verkehrspsychologischen Test- bzw. Fragebogenverfahren Prozentränge unter PR = 16 (oder ggf. über PR = 84) erzielen und ist daher einer Schlechtestenauswahl gleichzusetzen.

Somit richten sich die Bestrebungen der KursleiterInnen in erster Linie danach, die Bereitschaft zur Verkehrsanpassung im Rahmen des Nachschulungskurses wieder herzustellen. Das bedeutet konkret, dass, um die Wirksamkeit eines Nachschulungsprogramms feststellen zu können, die oben genannten Persönlichkeitseigenschaften erhoben und auf Veränderung geprüft werden müssen.

Vorangegangene Studien (z.B.: Schickhofer, 2003, Lüftenegger, 2008 oder Bardodej, 2010) konnten zeigen, dass es im Rahmen der Nachschulungskurse zu einem signifikanten Wissenszuwachs hinsichtlich des Delikts kommt. Zwar wird die Wissensvermittlung vom Gesetzgeber nicht explizit als Kursziel der Nachschulungen für verkehrsauffällige LenkerInnen angeführt und korreliert nach Hoppe und Tekaat (2006) auch nicht mit dem Ausmaß der Verhaltensänderung, dennoch könnte ein deliktspezifischer Wissenszuwachs die Fehleinschätzung von Verkehrssituationen reduzieren (Hackenfort, 2008), damit die notwendige Basis für die kognitive Auseinandersetzung mit dem eigenen Verhalten darstellen und somit unverzichtbar für die angestrebte Einstellungsänderung sein. Nur wer die äußeren und inneren Umstände realistisch einzuschätzen vermag, kann angemessenes, situationsangepasstes Verhalten als Reaktion setzen.

Solch angepasstes Verhalten setzt einen Reflexionsprozess voraus. Jeder Kursteilnehmer bzw. jede Kursteilnehmerin wird dazu motiviert, das eigene (Fehl-)Verhalten in Bezug zu den behandelten Kursinhalten zu setzen. Abhängig von der persönlichen Einstellung (zum Kursbesuch, zum Autofahren, zum Delikt,...) verläuft dieser Prozess schneller oder langsamer, mehr oder weniger elaboriert. Der Begriff „Selbstwirksamkeit“ (Bandura, 1977) und die dazugehörige Forschung beschäftigt sich mit der Frage, wie sehr sich eine Person für ihr Verhalten (im Straßenverkehr) verantwortlich fühlt, und wie sehr sie davon überzeugt ist, durch ihre eigenen Handlungen Zielzustände hervorrufen zu können. Offensichtlich spielen hier Ursachenzuschreibungen eine bedeutende Rolle (siehe Punkt 3.4.1.5.).

2.4. Aktueller Forschungsstand zur Wirksamkeitsüberprüfung von V-Kursen

Dass ProbeführerscheinbesitzerInnen zu den gefährdetsten TeilnehmerInnen am Straßenverkehr gehören, wird zumindest einmal im Jahr mit Veröffentlichung der Unfallzahlen durch die STATISTIK AUSTRIA demonstriert. Mittlerweile sind auch die Gründe für die hohe Gefährdung junger VerkehrsteilnehmerInnen hinreichend erforscht und bekannt (z.B. Lamszus, 2002 oder Kaltenegger & Steinacher, 2005). Es finden sich zahlreiche Fachartikel zu verschiedenen Unfallarten (z.B.: Herzberg & Schlag, 2003) und entsprechenden Verkehrssicherheitsprogrammen (z.B.: Gerlach, Limbourg & Utzmann, 2007). Auch auf gesetzlicher Ebene wurden die RisikolenkerInnen schon mit besonderen Maßnahmen, wie der Führerscheinmehrphasenausbildung (FSG, §4a) oder verkehrspsychologischen Nachschulungskursen bedacht (FSG-NV). Zur Wirksamkeit der Kurse zur Rehabilitation verkehrsauffälliger LenkerInnen gibt es bis dato, im Vergleich zu den Kursen für alkoholauffällige LenkerInnen jedoch nur wenig Literatur. Dieser Umstand ergibt sich aus der Tatsache, dass der Anteil alkoholauffälliger LenkerInnen in der Gesamtgruppe aller NachschulungsteilnehmerInnen zweifelsfrei den größten Anteil ausmacht. Denkbar wäre aber auch, dass die Ermittlung der Kurswirksamkeit im Rahmen institutsinterner Qualitätskontrollen zwar regelmäßig zum Forschungszweck wird, die Untersuchungsergebnisse aber aus verschiedensten Gründen nicht publiziert werden.

In Deutschland wird die Abschaffung der Punktekurse derzeit diskutiert (Müller, 2010). Ein Grund dafür könnte nach Brieler, Zentgraf, Krohn, Seidl und Kalwitzki (2009) das Evaluationsprojekt des Kursprogramms „ABS“ (**A**utofahrer-**B**eratungs-**S**chulungs-Kurs) durch das Kraftfahr-Bundesamt (KBA) gewesen sein. In Anlehnung an §70 Abs.1(4) der deutschen Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV, 1998) wurde in Rahmen dieser Untersuchung als Effektivitätskriterium die Legalbewährung von (vormals) verkehrsauffälligen LenkerInnen festgelegt, was bedeutet, dass für die Wirksamkeitsüberprüfung die Rückfallquoten herangezogen wurden. Als Wirksamkeitskriterium wurde auf Basis einer Studie von Jacobshagen & Utzermann (1998) eine Obergrenze für erneute Auffälligkeiten festgelegt: maximal 32,6 Prozent, also knapp ein Drittel der AbsolventInnen durften demnach innerhalb von drei Jahren nach dem Kurs erneut im Straßenverkehr auffällig werden. Wurden mehr Rückfälle verzeichnet, galt der Kurs nach Kriterien der Bundesanstalt für Straßenwesen (BaSt) als nicht wirksam. Auffälligkeit wurde in diesem Zusammenhang über den Punktestand definiert (Erläuterungen zum Punktesystem in Deutschland in Punkt 2.1.1.): ab vier Punkten galt man als „erneut auffällig“. Die vorliegende Untersuchung deckt Rückfallquoten auf, die deutlich über dem festgelegten

Cut-Off-Wert liegen: 42,8 Prozent der verkehrsauffälligen LenkerInnen wurden demnach innerhalb von drei Jahren wieder auffällig.

Bei näherer Betrachtung der Ergebnisse stellten Brieler et al. (2009) jedoch fest, dass die von Jacobshagen und Utzelmann (1998) festgelegte Obergrenze teils auf veralteten Kriterien beruhte, teils durch undurchsichtige Methoden ermittelt wurde. So wurden in erster Linie folgende Punkte der Referenzstudie von Jacobshagen und Utzelmann (1998) kritisiert:

Zunächst sei das Cut-Off-Kriterium der Rückfallquote von Jacobshagen und Utzelmann (1998) unter anderen gesetzlichen Voraussetzungen ermittelt worden. Die Liste der Punktedelikte sei vor Änderung des Straßenverkehrsgesetzes im Jahr 1998 bedeutend kürzer gewesen. Weiters sei die Stichprobe in der Referenzstudie nicht repräsentativ gewesen, da sie nur Untersuchungsdaten aus vier Bundesländern bezogen habe, Brieler et al. (2009) haben sich jedoch auf Daten aus ganz Deutschland bezogen.

Darüber hinaus sei die Definition von Rückfälligkeit ab vier Punkten im Verkehrszentralregister problematisch, wenn erst bei 14 Punkten eine verkehrspsychologische Maßnahme angesetzt werde.

Außerdem seien bei Jacobshagen und Utzelmann (1998) 36 Prozent der Gesamtstichprobe nicht in die Follow-Up-Untersuchungen eingeflossen, da die dazugehörigen Daten im Zentralregister nicht mehr verfügbar gewesen seien. Es sei daher davon ausgegangen worden, dass die betroffenen Personen nicht mehr auffällig geworden seien. Durch diese fehlenden Daten sei die 32,6 Prozent-Grenze erst zustande gekommen – hätten Jacobshagen und Utzelmann (1998) die fehlenden Daten außer Acht gelassen, hätte sich eine Rückfallquote von knapp 50 Prozent ergeben. Zwar sei eine Korrektur durchgeführt, diese jedoch nicht nachvollziehbar dargestellt worden.

Eine weitere Einschränkung ergebe sich daraus, dass der Beobachtungszeitraum bei Jacobshagen und Utzelmann (1998) etwa sechs Monate weniger betragen habe. Ein Zeitraum, so Brieler et al. (2009), in dem es durchaus zu einem weiteren Zuwachs der Rückfälle kommen kann.

Nickel, Jacobshagen und Schubert (2009) kontern, dass die oben erwähnte und kritisierte Evaluierungsstudie durch das KBA weder veröffentlicht noch (ausreichend) dokumentiert wurde. Zustimmung findet hingegen die Äußerung, dass die Sinnhaftigkeit der Rückfallquote als Referenzkriterium prinzipiell diskutiert werden müsse.

Es herrscht also Uneinigkeit in der Fachwelt. Was über diese fachliche Auseinandersetzung hinaus im Raum stehen bleibt ist die eine massive Rückfallquote, die

im Rahmen der Studie des Kraftfahr-Bundesamtes festgestellt wurde. Von Punktekurs-Gegnern wird hier darüber hinaus argumentiert, dass ja der Großteil der Verkehrsauffälligkeiten gar nicht entdeckt und somit auch nicht erfasst werde. Somit liege die „wahre“ Rückfallquote vermutlich sogar noch höher. Kein Wunder also, dass die Wirksamkeit der Kurse derzeit in Deutschland so massiv in Frage gestellt wird.

Nach wie vor ist jedoch die Mehrheit der VerkehrspsychologInnen in Deutschland von der Wirksamkeit der Maßnahme überzeugt – lediglich die Art und Weise der Durchführung der Effektivitätsstudien führt zu Kontroversen. So äußert sich auch Utzelmann (2003) mit nachvollziehbaren Argumenten gegen eine Abschaffung der Punktekurse: Zum Einen handle es sich bei den Kursen um ein niedrighschwelliges und betont ressourcenorientiertes Angebot, welches durch seine hohen (gesetzlich geregelten) Qualitätsansprüche und die regelmäßige Evaluierung ein Maximum an Qualität biete, zum Anderen seien die Kurse durch die Bundesanstalt für Straßenwesen akkreditiert und anerkannt worden und aufgrund der strengen gesetzlichen Bestimmungen hochtransparent und dadurch „nutzerfreundlich“ gestaltet. Wissenschaftliche Nachweise für die Kurseffektivität können nach Nickel (1992) jedoch nur über strenge Qualitätsrichtlinien erfolgen (siehe Punkt 3.1.).

Möglicherweise scheut sich die verkehrspsychologische Fachwelt in Österreich vor einer ähnlichen Debatte, denn bis dato liegen kaum ernst zu nehmende Wirksamkeitsbelege zu den Nachschulungskursen für verkehrsauffällige LenkerInnen vor. Die wenigen Hinweise, die sich derzeit finden, müssen zum Teil „grauer“ Literatur, wie (unveröffentlichten) Diplomarbeiten entnommen werden, und selbst dort werden die V-Kurse nur am Rande in Untersuchungen einbezogen, die sich hauptsächlich auf Nachschulungen für alkoholauffällige LenkerInnen beziehen (deren Wirksamkeit ohnehin schon mehrfach wissenschaftlich belegt wurde). Aus wissenschaftlicher Sicht bedauerlich, denn so lange keine ernst zu nehmenden Untersuchungen zu den V-Kursen vorliegen, wurde die von Nickel (1992) geforderte Rechtfertigung für die Anwendung der Kurskonzepte nicht in zufrieden stellendem Ausmaß erbracht. Aufgrund des derzeitigen Fehlens von Wirksamkeitsbelegen wäre es nicht verwunderlich, wenn auch in Österreich die Sinnhaftigkeit dieser Rehabilitationsmaßnahme in naher Zukunft in Frage gestellt würde.

Der derzeitige Forschungsstand zu Nachschulungskursen lässt sich wie folgt zusammenfassen: Während für die A-Kurse bereits mehrfach Wirksamkeitshinweise in Form einer Halbierung der Rückfallquoten nachgewiesen werden konnten (z.B.: Bartl, Assailly, Chatenet, Hatakka, Keskinen & Willmes-Lenz, 2002) und für die weiterhin

laufenden Evaluierungsstudien dazu mittlerweile zahlreiche alternative, strukturierte und teils groß angelegte (Vgl.: DRUID-Projekt⁶) Untersuchungspläne vorliegen (z.B.: Schulze, Albrecht, Auerbach, Heißing & Knoche, 2007), steckt die Forschung zur Wirksamkeit von Kursen für verkehrsauffällige LenkerInnen in Österreich immer noch in den Kinderschuhen.

Das erste ernst zu nehmende Projekt hierzu stellte der DAN-Report (Bartl, 2000) dar, der auch die österreichischen Daten im Rahmen einer ausführlichen Beschreibung und Analyse von Verkehrssicherheitsmaßnahmen für ProbeführerscheinbesitzerInnen im ganzen EU-Raum berücksichtigte. In diesem Zusammenhang wurde den V-Kursen zumindest so weit Wirksamkeit zugesprochen, dass es, nach Aufzeichnungen der STATISTIK AUSTRIA, innerhalb der ersten vier Jahre nach deren Einführung im Jahr 1992 zu einem Rückgang der Unfallzahlen von ProbeführerscheinbesitzerInnen im Ausmaß von 18,7 Prozent kam. Gleichzeitig sanken aber auch die Unfallquoten der übrigen FahrzeuglenkerInnen um knapp neun Prozent – ein Umstand der den scheinbar enormen Rückgang zwar ein wenig relativiert, ihn aber immer noch beachtlich erscheinen lässt.

Einen weiteren Wirksamkeitshinweis liefert Christ (2001) in seiner groß angelegten Längsschnittstudie zu den Rückfallquoten unter verkehrsauffälligen LenkerInnen. Über einen Beobachtungszeitraum von etwa vier Jahren wurden sowohl die Realbewährung (in Form von Rückfallquoten) und die Einstellungsänderung der N=378 verkehrsauffälligen LenkerInnen, als auch die Einschätzung der KursleiterInnen in die Analyse einbezogen. Auch hier wird die kritische Betrachtung der Rückfallquoten thematisiert, wobei neben einigen individuellen nicht in der Statistik aufscheinenden Fällen in erster Linie die Kontrolldichte als wesentlicher Einflussfaktor auf die Realbewährung identifiziert wird.

Dennoch lassen aus der Untersuchung einige interessante Aussagen ableiten. Nach Christ (2001) ist bei verkehrsauffälligen LenkerInnen mit einer Rückfallhäufigkeit von etwa 15 Prozent zu rechnen, was für diese sehr heterogene Gruppe einen erfreulich geringen Prozentsatz darstellt. Besonders rückfallgefährdet sind gemäß den Analysen männliche Teilnehmer aus ländlichen Gebieten, die Fahrzeuge mit starker Motorisierung lenken und generell häufiger kleinere Delikte (Falschparken,...) begehen. Die schlechtere Prognose zur künftigen Verkehrsbewährung ergibt sich aus einigen ungünstigen

⁶ DRUID: Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines; nähere Informationen unter: http://www.druid-project.eu/cln_007/Druid/EN/home/homepage_node.html?nnn=true (14.01.2011)

Persönlichkeitskonstellationen. So entwickeln rückfallgefährdete Personen im Kurs vermehrt Widerstände im Sinne einer geringeren Bereitschaft, ihr Fahrverhalten zu reflektieren und sich Fehler einzugestehen und verfügen generell über eine geringere Verhaltenseinsicht. Sie sind generell weniger angepasst als jene TeilnehmerInnen, die nicht erneut auffällig werden und tendieren zu einer hohen Bandbreite an erneuten Delikten, unter anderem auch im Bereich der Alkoholauffälligkeit. Erfolgreich sind nach Christ (2001) daher nur jene Kursprogramme, die auf eine Reflexion der eigenen Persönlichkeit und auf die individuelle Stärkung des Sicherheitsbewusstseins abzielen, wobei den KursleiterInnen als anleitende und moderierende EinflussträgerInnen eine besondere Rolle zukommt.

Abgesehen von diesen Ergebnissen finden sich in Österreich kaum weitere spezifische Veröffentlichungen zur Wirksamkeit von V-Kursen. Es scheint, als führten die verkehrspsychologischen Institute ihre Effektivitätsuntersuchungen bevorzugt intern durch. Dabei legen sie ihre Kursevaluationsprojekte offenbar gerne in die Hände von (Psychologie-)StudentInnen: In den Diplomarbeiten von Lüftenegger (2006) und Bardodej (2010) wurden zwar in erster Linie die Evaluationsergebnisse von Kursen für alkoholauffällige LenkerInnen dargestellt, es finden sich aber darüber hinaus auch Analysen der Daten aus V-Kursen.

Aus der Diplomarbeit von Lüftenegger (2006) ließen sich zumindest auf univariater Ebene signifikante Effekt des Nachschulungsbesuches hinsichtlich der psychischen Labilität und des deliktspezifischen Wissens feststellen, wobei die multivariate Analyse keine statistisch bedeutsamen Ergebnisse aufdecken konnte. In der später erfolgten Publikation (Lüftenegger & Langer, 2008) wurden auf die Erwähnung dieser Effekte zugunsten einer ausführlichen Darstellung der Ergebnisse für die Alkoholauffälligen-Kurse verzichtet. Bardodej (2010) konnte in ihrer Diplomarbeit, wohl auch aufgrund der nur 29 Personen umfassenden Stichprobe verkehrsauffälliger LenkerInnen weder auf multivariater, noch auf univariater Ebene Kurseffekte feststellen.

Aus oben erwähnten Gründen sollte sich die vorliegende Arbeit ausschließlich den Nachschulungskursen für verkehrsauffällige LenkerInnen widmen. Da die betroffene TeilnehmerInnengruppe sich hinsichtlich ihrer Risikobereitschaft altersbedingt hervorhebt (siehe z.B. Punkt 2.1.), sollte diesem Persönlichkeitsaspekt besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Es wurde daher für die Datenerhebung unter anderem ein Verfahren ausgesucht, welches per Definition dieses Konstrukt zu erheben vermag und als Diagnoseinstrument bereits in die verkehrspsychologische Testbatterie integriert wurde (siehe Punkt 3.5.2.).

3. METHODEN

Zusammenfassend wurde inzwischen festgestellt, dass nach Ausschluss der Rückfallquote als geeignetes Außenkriterium (siehe Punkt 2.2.) eine Wirksamkeitsüberprüfung anhand einer Erhebung der vom Gesetzgeber geforderten Eigenschaften (siehe Punkt 2.3.) erfolgen muss. In Punkt 2.3. wurde deutlich, dass die Wirksamkeit eines Kurses nicht einzig an den gesetzlich vorgeschriebenen Effektivitätskriterien beurteilt werden kann. Nach dem Vorbild bisheriger Arbeiten (z.B.: Lüftenegger, 2006 oder Bardodej, 2010) erscheint die Erhebung einiger Zusatzvariablen durchaus sinnvoll: neben den gesetzlich festgelegten Variablen werden daher die Konstrukte „Selbstwirksamkeit“ und „deliktspezifisches Fachwissen“ in den folgenden Kapiteln ausführlicher beschrieben. Zunächst sollen jedoch zum Zweck der Qualitätssicherung im Rahmen der aktuellen Studie einige Kriterien definiert werden, deren Einhaltung für die Gewährleistung wissenschaftlichen Vorgehens grundlegend ist.

3.1. Wie soll evaluiert werden – Evaluationskonzepte

Nickel (1992) betont die Wichtigkeit einer wissenschaftlich fundierten Wirksamkeitsüberprüfung für verkehrspsychologische Nachschulungskurse im Sinne eines strikten Qualitätsmanagementsystems und setzt dafür die in den folgenden Absätzen beschriebenen Kriterien fest.

Zunächst muss klar sein, welche **Programmziele** erreicht werden sollen. Im Falle der vorliegenden Untersuchung wurden als Ziele die vom Gesetzgeber definierten Anforderungen an verkehrszuverlässige LenkerInnen herangezogen. Selbstverständlich werden auch individuelle Kursziele von den einzelnen durchführenden Instituten formuliert und finden sich in den entsprechenden Nachschulungshandbüchern wieder, deren Erreichung mag für die Institute relevant sein und sich größtenteils mit den gesetzlichen Anforderungen decken, hat jedoch für die vorliegende Studie, die sich an den Vorgaben der FSG-GV orientiert, keinerlei Relevanz.

Weiters ist zu klären, welcher Evaluationstyp vorliegt. Nickel (1992) unterscheidet zwei Evaluationsformen:

Als „**Prozessevaluation**“ bezeichnet er die Untersuchung einzelner Abläufe, die zur Erreichung von Teilzielen führen und beschreibt damit das Konzept der „formativen

Evaluation“, die Bortz und Döring (2006) im Sinne einer fortlaufenden Optimierung von Programmen definieren.

Die sogenannte „**Programmevaluation**“ beurteilt die Zielerreichung durch das Treatment anhand systematischer Datenanalysen. Nach Bortz und Döring (2006) handelt es sich um die in der Evaluationsforschung zumeist anzufindende Wirksamkeitsüberprüfung.

In der vorliegenden Studie wird die summative Wirksamkeitsüberprüfung eines Programms angestrebt. Auf das Treatment selbst, den Nachschulungskurs, bzw. auf dessen Abläufe und Bestimmungen kann aufgrund der gesetzlichen Vorgaben und des fixierten Konzepts (Vgl. beim BMVIT eingereichtes Nachschulungshandbuch) kein direkter Einfluss genommen werden. Lediglich die Zielerreichung im Sinne der Führerscheingesetz-Gesundheitsverordnung, sowie die in Punkt 2.3. beschriebenen Ergänzungen können als Kursziele und damit als Effektivitätskriterien herangezogen werden.

Für derartige reine Programmevaluationsdesigns stellt Nickel (1992) konkrete Forderungen, um eine wissenschaftliche Herangehensweise zu garantieren. Grundvoraussetzung für jede Wirksamkeitsstudie muss ein strukturierter Untersuchungsplan sein. Für die aktuelle Arbeit ist dieser in Punkt 3.7. beschrieben. Weiters soll eine geeignete Stichprobe gezogen werden, die ein Generalisieren der Ergebnisse ermöglicht. Anmerkungen zur Stichprobenziehung finden sich in Punkt 3.2.

Nach Nickel (1992) sollen die Untersuchungshypothesen alle drei Hauptanforderungen an Nachschulungskurse behandeln:

„Hypothesen in bezug auf die Vermittlung von Wissen

Hypothesen in bezug auf die Änderung von Einstellungen

Hypothesen in bezug auf die Reduktion der Rückfallhäufigkeit (Verhaltensänderung)“.

(Nickel, 1992, S.379)

Sowohl die Forschungsfragen als auch die Hypothesen werden in Punkt 3.3. ausführlicher behandelt. Die Rückfallhäufigkeit kann in Österreich derzeit (noch) nicht als Wirksamkeitskriterium herangezogen werden. Eine Erklärung findet sich in Punkt 2.2.

Darüber hinaus fordert Nickel (1992) eine Berücksichtigung und interpretative Trennung zwischen programmabhängigen und programmunabhängigen Einflussfaktoren. Auf

diesen Anspruch wird im Rahmen der Diskussion (Punkt 6) ausführlicher eingegangen. Dies gilt genauso für die letzte konkrete Forderung an Programmevaluationen: sie sollen Wechselwirkungen zwischen den internen und externen Einflüssen aufdecken und untersuchen.

Ergänzend werden bei Nickel (1992) auch Forderungen an Prozessevaluationsdesigns gestellt. Mehrere Forderungen befassen sich einzig mit der Qualitätssicherung des **Kursprogramms** im Sinne formativer Evaluation. So sollen, in Abstimmung mit den obersten Landesbehörden als Kontrollinstanz, die Nachschulungsprogramme und die Aus- und Weiterbildung der KursleiterInnen stets auf aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen basierend verbessert werden. Die Erfüllung dieser Anforderung obliegt der Verantwortlichkeit eines jeden verkehrspsychologischen Instituts und gehört im Rahmen der vorliegenden Untersuchung nicht zum Evaluationsauftrag. Dieselbe Einschränkung gilt auch für die weiteren Anforderungen. Sie alle beschäftigen sich mit jenen Kriterien, die prinzipiell vor erstmaliger Anwendung eines Kursprogramms zu erfüllen sind, das heißt für die Erstellung eines Nachschulungshandbuchs eingehalten und von der obersten Landesinstanz (im Falle Österreichs das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) überprüft werden müssen.

Neben den oben beschriebenen konkreten und evaluationstypbezogenen Kriterien führt Nickel (1992) auch typübergreifende Forderungen an. Dazu formuliert er zunächst drei allgemeine **Gütekriterien** für Wirksamkeitsstudien. Er fordert die Prüfung valider Kriterien, also eine Überprüfung der tatsächlich intendierten Ziele. Diese Voraussetzung ist für die vorliegende Arbeit dank der Orientierung an den gesetzlichen Bestimmungen gewährleistet, jedoch erst nach Ausschluss des Kriteriums der Legalbewährung (siehe Erläuterungen zu Rückfallquoten in Punkt 2.2.).

Damit ist automatisch auch das zweite Kriterium erfüllt, die „*Transigenz curricularer Festlegungen*“ (Nickel, 1992, S.375). Sie verlangt, dass die Evaluation mit dem Kurskonzept vereinbar ist, also verschiedene Umgebungsfaktoren, wie rechtliche oder organisatorische Rahmenbedingungen mitberücksichtigt.

Das letzte Gütekriterium betrifft die Lehreffizienz. Nickel (1992) nennt als die Hauptziele die Vermittlung von Wissen, das Erzeugen von Einstellungsveränderungen und die Reduktion der Rückfallhäufigkeiten. Die ersten beiden Punkte sollen durch die Erhebung der in Punkt 3.4.2. beschriebenen abhängigen Variablen gewährleistet werden; der letzte Anspruch muss, wie bereits mehrfach erwähnt (siehe z.B. Punkt 2.2.) aufgrund

mangelnder Verfügbarkeit entsprechender Daten (kein Zugriff auf das Führerschein-Zentralregister) unerfüllt bleiben.

In jedem Fall ist, um den Anspruch von Wissenschaftlichkeit zu erfüllen, klarzustellen, dass eine **Ähnlichkeit** einzelner Nachschulungsprogramme hinsichtlich der angestrebten Ziele keine Gleichsetzung bedeutet. Die Wirksamkeit des einen Programms ist kein Beweis für die Effektivität des anderen! Es sind daher die daraus ableitbaren Einschränkungen bezüglich der Generalisierbarkeit der Ergebnisse im Rahmen der Diskussion (siehe Punkt 6.) ausführlich dargestellt.

3.2. Stichprobe

Nachdem nun die Anforderungen an die Wissenschaftlichkeit der Evaluationsstudie geklärt sind, soll auf die beiden Stichproben näher eingegangen werden. Es liegt nahe, dass für die Evaluation der Wirksamkeit eines Nachschulungskurses zunächst die Daten der KursteilnehmerInnen erhoben und ausgewertet werden müssen. Wie bereits in der Einleitung zu Kapitel 3 angedeutet, sind dazu mehr als „nur“ die grundlegenden, per Gesetz festgelegten Variablen notwendig.

Klar ist mittlerweile auch, dass verschiedene Nachschulungsinstitute verschiedene Kurskonzepte entwickelt haben, die zwar dasselbe Ziel, nämlich die Rehabilitation auffälliger KraftfahrerInnen, verfolgen, jedoch aufgrund der unterschiedlichen theoretischen Konzeptionen nicht direkt vergleichbar sind. Dadurch ergibt sich eine wesentliche Einschränkung für die Datenerhebung: aussagekräftig für das Kursmodell eines Instituts können immer nur jene Daten sein, die von den KursteilnehmerInnen eben dieses Institutes stammen.

Durch das unterschiedliche Kursangebot (Wochenendkurse vs. Kurse unter der Woche, Vormittagskurse, Uhrzeiten etc.) muss außerdem von einer Vorselektion der Stichprobe ausgegangen werden. Das Ziehen einer Zufallsstichprobe verkehrsauffälliger LenkerInnen ist also, sofern man nicht über die Daten eines zentralen Führerscheinregisters verfügt, prinzipiell nicht möglich. Das bedeutet einerseits, dass kein experimentelles, sondern lediglich ein quasiexperimentelles Untersuchungsdesign vorliegt, andererseits, dass etwaige Ergebnisse im Sinne einer Globalaussage über die Nachschulungswirksamkeit in Österreich nicht verallgemeinerbar sind. Alle Aussagen, die über die Stichprobe bzw. die Untersuchungsergebnisse getroffen werden, beziehen sich auf Nachschulungskurse der „sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Nachschulungen GmbH“ bzw. auf das ihnen

zugrunde liegende Kursmodell und auf jene KursteilnehmerInnen, die ihre Nachschulung bei „sicher unterwegs“ absolviert haben. Damit kann Nickels (1992) Forderung nach Verallgemeinerbarkeit der Ergebnisse (siehe Punkt 3.1.) nur bedingt erfüllt werden (Vgl. Diskussion in Punkt 6.).

Die Basisannahme der vorliegenden Untersuchung besteht darin, dass sich die NachschulungsteilnehmerInnen in der Ausprägung der abhängigen Variablen prinzipiell von „unauffälligen“ KraftfahrerInnen unterscheiden. Demnach sollten Unterschiede zwischen den verkehrsauffälligen und den unbescholtenen LenkerInnen in Bezug auf die interessierenden Persönlichkeitseigenschaften nachweisbar sein. Um diese Annahme zu prüfen, sollen die letztgenannten als Vergleichsgruppe herangezogen werden. Eine Gruppe von jungen LenkerInnen im Rahmen der Mehrphasenausbildung eignet sich für diesen Vergleich altersbedingt wohl am besten. Wurden die postulierten Unterschiede zwischen diesen beiden Gruppen nachgewiesen, darf in weiterer Folge nach den Kurseffekten geforscht werden.

3.3. Forschungsfragen und Hypothesen

Wissenschaftlich bedeutsam ist zur Wirksamkeitsüberprüfung verkehrspsychologischer Nachschulungskurse also die Frage nach den gesetzlichen Anforderungen, der Wissensvermittlung und der Selbstwirksamkeit. Wurden die derart definierten Kursziele (siehe Punkt 2.3.) erreicht, kann die Nachschulung als wirksam bezeichnet werden. Zunächst ist die in Punkt 3.2. vorgestellte Basisannahme eines Unterschieds zwischen verkehrsauffälligen und nicht verkehrsauffälligen LenkerInnen zu prüfen. Dafür sollen signifikante Unterschiede in den relevanten Variablen zwischen den NachschulungsteilnehmerInnen und gleichaltrigen FahrschülerInnen im Rahmen der Mehrphasenausbildung aufgedeckt werden. Erst, wenn sich die KursteilnehmerInnen hinsichtlich Eigenschaften tatsächlich als auffällig erweisen, kann auf die Analyse der Veränderungen eingegangen werden.

So würde ein effektives Vorgehen im Kurs sich in zumindest einem der folgenden Punkte äußern: Die Risikobereitschaft der KursteilnehmerInnen müsste sich deutlich verringern, gleichzeitig das soziale Verantwortungsbewusstsein, die Selbstkontrolle und die psychische Stabilität ansteigen. Bei den AbsolventInnen wäre ein signifikanter Wissenszuwachs zu bemerken und sie sähen sich selbst verstärkt für ihr Tun verantwortlich.

Zu untersuchen sind also vor allem die folgenden beiden Fragen:

1. Ist die Gruppe verkehrsauffälliger LenkerInnen im Vergleich zu anderen ProbeführerscheinbesitzerInnen tatsächlich „auffällig“?
2. Können die Nachschulungskurse dazu beitragen eine Annäherung an die gleichaltrige Vergleichsgruppe zu erreichen?

Daraus abgeleitet ergeben sich in Verbindung mit den Anforderungen des Gesetzgebers und den relevanten Zusatzvariablen folgende Forschungsfragen:

Tab. 1: Forschungsfragen - Hauptfragestellungen

1. Unterscheiden sich die NachschulungsteilnehmerInnen in den abhängigen Variablen von der Vergleichsgruppe der FahrschülerInnen, d.h.: verfügen sie über ▪ ein niedrigeres soziales Verantwortungsbewusstsein ▪ eine geringere Selbstkontrolle ▪ eine geringere psychische Stabilität ▪ geringere Selbstwirksamkeitserwartungen ▪ eine höhere Risikobereitschaft ▪ ein geringeres deliktspezifisches Fachwissen	
2. Kann durch den Nachschulungskurs eine Veränderung in Richtung der Vergleichsgruppe unauffälliger LenkerInnen festgestellt werden? D.h.: Kommt es durch den Kursbesuch zu einem Anstieg ▪ des sozialen Verantwortungsbewusstseins ▪ der Selbstkontrolle ▪ der psychischen Stabilität ▪ der Selbstwirksamkeitserwartungen ▪ des deliktspezifischen Fachwissens bzw. zu einem Absinken ▪ der Risikobereitschaft der KursteilnehmerInnen?	

Analog zu den obigen Forschungsfragen können folgende einseitige Hypothesen formuliert werden. Für die statistische Hypothesenprüfung wurde ein Signifikanzniveau von $\alpha=0,05$ festgelegt.

Tab. 2: Wissenschaftliche Hypothesen zu den Hauptfragestellungen aus Tab. 1

Die NachschulungsteilnehmerInnen unterscheiden sich hinsichtlich der relevanten Variablen von der Vergleichsgruppe unauffälliger FahrschülerInnen durch

- ein niedrigeres soziales Verantwortungsbewusstsein
- eine geringere Selbstkontrolle
- eine geringere psychische Stabilität
- geringere Selbstwirksamkeitserwartungen
- eine höhere Risikobereitschaft
- ein geringeres deliktspezifisches Fachwissen

Durch den Kursbesuch erhöhen sich:

- das soziale Verantwortungsbewusstsein
- die Selbstkontrolle
- die psychische Stabilität
- die Selbstwirksamkeitserwartungen
- das deliktspezifische Fachwissen

bzw. sinkt

- die Risikobereitschaft

der KursteilnehmerInnen.

Da im Rahmen der Analyse Veränderungen „innerhalb“ der Personen in den oben genannten Bereichen erfasst werden sollten, also abhängige Daten, angestrebt wurden, war eine zweifache Vorgabe der Fragebögen (einmal vor und einmal nach dem Nachschulungskurs) unumgänglich.

3.4. Variablen

In den nachfolgenden Erläuterungen soll zunächst die Unterscheidung zwischen den unabhängigen und abhängigen Variablen getroffen werden. Den theoretischen Grundlagen der abhängigen Variablen sind in Folge eigene Unterkapitel gewidmet, bevor Punkt 3.5. sich im Rahmen der Vorstellung der einzelnen psychologisch-diagnostischen Verfahren mit deren Operationalisierung näher befasst.

Nachdem alle vom Gesetzgeber als „verkehrsauffällig“ titulierten LenkerInnen, sofern sie ihre Fahrerlaubnis behalten möchten, am Nachschulungskurs teilnehmen müssen, konnte nicht auf eine natürliche Kontrollgruppe zurückgegriffen werden. Daher wurde ein Baseline-Vergleich zwischen auffälligen und unauffälligen LenkerInnen geplant. Dabei stellte die **Gruppenzugehörigkeit** die **unabhängige Variable** in zwei Abstufungen dar: die Gruppe der NachschulungsteilnehmerInnen wurde mit jener der unauffälligen LenkerInnen verglichen.

Da im Rahmen der Untersuchung ein Mittelwertsvergleich zwischen zwei Zeitpunkten festgestellt werden sollte, sollten die Ausprägungen der abhängigen Variablen vor und nach dem Nachschulungskurs verglichen werden, wobei der **Faktor „Zeit“** als zweite unabhängige Variable definiert wurde.

Die in Punkt 2.3. beschriebenen Anforderungen des Gesetzgebers an verkehrszuverlässige KfZ-LenkerInnen wurden nun in die Fragestellungen (siehe Punkt 3.3.) integriert. Im Persönlichkeitsbereich geht es dabei im Wesentlichen um ein Mindestmaß an sozialer und emotionaler Reife. Im Gegensatz dazu sollten unbescholtene FahrzeuglenkerInnen die geforderten Eigenschaften bereits in durchschnittlicher Ausprägung aufweisen.

In den folgenden Absätzen finden sich nähere Beschreibungen der den Forderungen des Gesetzgebers zugrunde liegenden Konstrukte. Weiters werden die beiden Konstrukte „Selbstwirksamkeit“ und „Wissen“ näher erläutert, um ihre Integration in die vorliegende Untersuchung zu rechtfertigen.

3.4.1.1. Psychische Stabilität

Der Begriff „psychische“ oder „emotionale Stabilität“ hat seinen Ursprung in der Persönlichkeitsforschung, wo er als Gegenpol zur Dimension „Neurotizismus“ im Fünf-Faktoren-Modell der Persönlichkeit (z.B.: Costa & McCrae, 1987) definiert wurde. Dieses

besagt, dass die menschliche Persönlichkeit durch fünf faktorenanalytisch festgestellte und mehrfach durch Studien belegte Dimensionen erklärt werden kann. Die übrigen vier Faktoren betreffen die Konstrukte „Extraversion“, „Offenheit“, „Verträglichkeit“ und „Gewissenhaftigkeit“ (Costa & McCrae, 1988).

Auf der Dimension „Neurotizismus“ kann der individuelle Umgang mit negativen Emotionen beschrieben werden. Je nach Ausprägung von psychischer Stabilität bzw. Labilität zeigen Menschen in emotionalen Stresssituationen mehr oder weniger Gelassenheit und Entspanntheit bzw. Anspannung und Angst. Eng verknüpft mit diesem Konstrukt ist die Tendenz, in schwierigen Situationen mit impulsivem und emotionalem Verhalten zu reagieren (McCrae & Costa, 1987). Anhand von Peer Ratings beschreiben McCrae und Costa (1987, S.85) die beiden Gegensätze wie folgt: emotionale Labilität ist eng verknüpft mit den Adjektiven „*worrying*“, „*nervous*“, „*emotional*“, „*temperamental*“, „*insecure*“, „*self-pitying*“, „*impatient*“, „*jealous*“, „*impulse-ridden*“, „*vulnerable*“, „*subjective*“; emotionale Stabilität drückt sich beispielsweise in den Eigenschaften „*calm*“, „*relaxed*“, „*even-tempered*“, „*secure*“, „*self-satisfied*“, „*patient*“, „*hardy*“, „*objective*“ aus⁷. Spicher und Hänsgen (2003) drücken den Unterschied zwischen den Begriffen „Stabilität“ und „Labilität“ als Endpunkte und Gegenpole eines Kontinuums durch nur jeweils drei Eigenschaften aus: stabile Persönlichkeiten stellen sich demnach eher als ruhig, gefasst und beherrscht dar, labilere hingegen als nervös, ängstlich und erregbar.

Zusammengefasst drückt sich emotionale Stabilität in einem stabileren und reflektierteren Reaktionsverhalten aus, während labilere Personen eher zu vorschnellem, emotionsgeleitetem Handeln neigen.

Auf verkehrspsychologische Nachschulungen und deren Rehabilitationscharakter bezogen sollten die NachschulungsabsolventInnen nach dem Kurs schwierigen Entscheidungen aufgrund ihres Wissenszuwachses (siehe Punkt 3.4.1.6) und der gewonnenen Einsicht in das risikoreiche und gefährliche Verhalten (siehe Punkt 3.4.1.4) gelassener und selbstbewusster gegenüberstehen. Es sollte also eine Tendenz zu mehr psychischer Stabilität in ihren verkehrsbezogenen Entscheidungen erkennbar sein.

⁷ McCrae & Costa, 1987, S.85, „*besorgt*“, „*nervös*“, „*emotional*“, „*temperamentvoll*“, „*unsicher*“, „*selbst bemitleidend*“, „*ungeduldig*“, „*neidisch*“, „*impulsgesteuert*“, „*verletzbar*“, „*subjektiv*“ bzw. „*ruhig*“, „*entspannt*“, „*ausgeglichen*“, „*sicher*“, „*selbstzufrieden*“, „*geduldig*“, „*widerstandsfähig*“, „*objektiv*“, S.K.

3.4.1.2. Selbstkontrolle

Wie schon die vom Gesetzgeber verlangte psychische Stabilität im Straßenverkehr geht auch kann auch der Begriff „Selbstkontrolle“ aus dem Fünf-Faktoren-Modell hergeleitet werden. Er ist in diesem Zusammenhang eng verknüpft mit dem Konstrukt „Gewissenhaftigkeit“, unter dem die Autoren eine Tendenz zum sorgfältigen Planen von Handlungen verstehen. Unachtsamkeit und unreflektierte Spontaneität fallen in den Definitionsbereich des Gegenpols „Rigidität“.

Selbstkontrolle bedeutet jedoch auch eine willentliche Anstrengung, das eigene Handeln entsprechend der eigenen Vorstellungen zu gestalten bzw. bestimmte Verhaltensweisen aus eigener (internaler) Motivation selbständig durchzuführen. Das bedeutet nach Reinecker (1978), dass sowohl mehrere Handlungsalternativen vorhanden sein müssen, deren Ergebnisse sich widersprechen (was der handelnden Person bekannt sein muss), als auch (interne oder externe) Faktoren, welche den Kontrollprozess aufrecht erhalten.

Forstmeier und Rüdell (2005) unterscheiden zwischen „Selbstregulation“ im Sinne einer internalen und großteils unbewussten Disposition zur automatischen Handlungssteuerung und „Selbstkontrolle“ im Sinne einer willentlichen Beeinflussung und Steuerung des eigenen Verhaltens. Die Autoren sprechen in diesem Zusammenhang auch von Impuls- bzw. Emotionskontrolle, womit schnell klar wird, aus welchem Grund gerade die Selbstkontrolle bei jungen VerkehrsteilnehmerInnen eine so bedeutende Rolle spielt (Vgl. „Jugendlichkeitsrisiko“ in Punkt 2.1.). Sofern nicht ein internalisierter Selbstregulationsmechanismus oder die entsprechende Routine in Verbindung mit einem adäquaten Gefahrenbewusstsein für eine sichere und sozial verantwortungsbewusste Verkehrsteilnahme sorgen, muss diese über die bewusste Unterdrückung ungünstiger Verhaltensmuster und emotionaler Anreize erfolgen.

Für eine Verhaltensänderung können nach Weiner (2000) sowohl interpersonale als auch intrapersonale Motivatoren eine Rolle spielen. Bei den ersteren handelt es sich um Vorgaben von „Significant Others“, also beispielsweise der sozialen Bezugsgruppe (Peers) oder der Eltern beziehungsweise allgemeine soziale Normen oder gesetzliche Regelungen. Zweitere Anreize entstehen im Individuum selbst und beinhalten auf das Selbst bezogene Gedanken und Gefühle, wie zum Beispiel Selbstachtung, (Vor-)Freude, Scham oder Schuldgefühle. Die Grenzen zwischen diesen beiden Motivationssystemen sind jedoch oft verschwommen.

Vom Standpunkt verkehrspsychologischer Rehabilitation sind deshalb beide Begriffe interessant und in die Maßnahmen für auffällige LenkerInnen zu integrieren: einerseits die

Selbstkontrolle, da sie für junge LenkerInnen trotz zuwiderlaufender Risikokonstellation (Vgl.: Lamszus, 2002) eine Eingriffsmöglichkeit in das menschliche Verhalten eröffnet und auf der anderen Seite die Selbstregulation, weil im Rahmen der Nachschulung über die angeleitete Verhaltensreflexion und die Vermittlung von (Fach-)Wissen letztlich diese internal motivierte Verhaltensänderung angestrebt wird.

3.4.1.3. Soziales Verantwortungsbewusstsein

Das soziale Verantwortungsbewusstsein eines Menschen lässt sich durch Heranziehen eines weiteren Faktors der „Big-Five“ erklären. Unter dem Begriff „Verträglichkeit“ subsummiert das Fünf-Faktoren-Modell all jene Eigenschaften, die ein sozial verantwortungsbewusst handelnder Mensch mit sich bringt: Verständnis für andere und das Hineinversetzen in deren Lage gehört ebenso dazu, wie ein gewisses Maß an Hilfsbereitschaft und Vertrauen in andere (McCrae & Costa, 1987). Es ergibt sich daraus automatisch auch ein Gegenpol nicht-sozialem Verhaltens (Meier, Robinson und Wilkowski, 2006), welches im Straßenverkehr durchaus Auslöser für verkehrsauffälliges Benehmen sein kann. Diesen Gegenpol bezeichnen McCrae und Costa (1987) als „Antagonismus“ und beschreiben ihn anhand einer Reihe von Adjektiven:

„[...] antagonistic people seem always to set themselves against others. Cognitively they are mistrustful and skeptical; affectively they are callous and unsympathetic; behaviorally they are uncooperative, stubborn, and rude“. (McCrae & Costa, 1987, S.88)

Über mangelndes soziales Verantwortungsbewusstsein verfügt demnach, wer „*ruthless*“, „*rude*“, „*selfish*“, „*uncooperative*“, „*suspicious*“, „*narrow-minded*“, „*cynical*“, „*manipulative*“, „*stubborn*“, „*vengeful*“ handelt; im Gegensatz dazu zeichnet sich ein sozial verantwortungsbewusster Mensch als „*open-minded*“, „*trusting*“, „*selfless*“, „*helpful*“, „*generous*“, „*agreeable*“ (McCrae & Costa, 1987, S.85) aus⁸.

Zusammenfassend werden verträgliche Menschen von Spicher und Hänsgen (2003) als gutmütig, freundlich und kooperativ bezeichnet, während Personen mit geringem sozialem Verantwortungsbewusstsein als reizbar, missgünstig und negativistisch gelten.

⁸ McCrae & Costa, 1987, S.85, „*rücksichtslos*“, „*unhöflich*“, „*egoistisch*“, „*unkooperativ*“, „*misstrauisch*“, „*engstirnig*“, „*zynisch*“, „*manipulativ*“, „*dickköpfig*“, „*nachtragend*“ bzw. „*offen*“, „*vertrauensvoll*“, „*selbstlos*“, „*hilfsbereit*“, „*großzügig*“ und „*liebenswürdig*“, S.K.

Im Straßenverkehr zeigt sich ein enger Zusammenhang mit dem Konstrukt Selbstkontrolle. Wer sich im Sinne der sozialen Normen zu beherrschen weiß, verhält sich sozial verantwortungsvoll, unabhängig davon, ob das vorhandene Normenbewusstsein tatsächlich seinen Überzeugungen entspricht oder lediglich als gesetzliche Vorgabe akzeptiert wird. Demnach sollte sich eine Veränderung des Bewusstseins für Regeln und Normen in sozial angepassterem Verhalten äußern.

3.4.1.4. Risikobereitschaft

Wie bereits eingangs erwähnt (siehe z.B. Punkt 1. oder Punkt 2.1.) kommt dem Risikobereitschaftskonzept im Zusammenhang mit jungen, unerfahrenen FahrzeuglenkerInnen eine besondere Rolle zu. Mienert (2002) geht davon aus, dass potentielle Risikofahrer bereits vor dem Führerscheinerwerb identifiziert werden können. Seiner Studie zufolge zeigen gefährdete LenkerInnen

„eher [...] instrumentelles Verhalten. Sie geben die Bereitschaft an, Auseinandersetzungen auch mit (körperlicher) Gewalt zu führen [...]. In Belastungssituationen neigen sie eher als die anderen Gruppen zu problemvermeidenden Copingmechanismen [...].“ (Mienert, 2002, S.147)

Schlag (2006) hingegen betont das Vorhandensein zweier unterschiedlicher Definitionen von Risikobereitschaft. Einerseits werde der Begriff in wirtschaftlicher Hinsicht verwendet und in diesem Zusammenhang mit rationalem (Entscheidungs-)Verhalten⁹ in Verbindung gebracht, andererseits beschreibe er auch jene motivationalen – und daher oft wenig reflektierten – Aspekte, die den Bezug zu (selbst- und fremd-) gefährdendem Verhalten – und damit zu Risikoverhalten im Straßenverkehr – erlauben. Besonders bei jungen FahrzeuglenkerInnen kommt es oft zu einem Ungleichgewicht zwischen dem objektiv vorherrschenden und dem subjektiv gegebenen Risikoniveau. Dies hat zur Folge, dass Gefahren nicht mehr adäquat eingeschätzt werden können; der/die VerkehrsteilnehmerIn wiegt sich in falscher Sicherheit. Dieses Phänomen wird in Wildes Risikohomöostasemodell (z.B.: Wilde, 1994) ausführlicher beschrieben. Um ihre Ziele zu erreichen, nehmen Menschen ein bestimmtes, subjektives Risikoniveau auf sich. Dieses akzeptierte Risikolevel wird fortwährend mit dem aktuell vorherrschenden verglichen.

⁹ Basisliteratur zu den sog. Erwartungs x Wert Theorien z.B. bei Atkinson, J.W., & Reitman, W.R. (1956). Performance as a function of motive strength and expectancy of goal-attainment. *Journal of Abnormal and Social Psychology* 53 (3), 361-366.

Kommt es zu einem Ungleichgewicht, werden Anstrengungen unternommen, um eine Niveauangleichung herzustellen. Prinzipiell sind für die Festlegung des subjektiv akzeptierten Risikoniveaus vier Faktoren ausschlaggebend: die Kosten und der Nutzen, die durch riskantes Verhalten entstehen, sowie die Kosten und der Nutzen, die durch sicherheitsorientiertes Verhalten entstehen. Wahrgenommene Diskrepanzen zwischen dem Ist- und Soll-Wert führen zu einer Adaptation des subjektiv akzeptierten Risikoniveaus (Heino, van der Molen & Wilde, 1996b). Ein Versuch, das Risiko zu minimieren findet nach Wilde (1998) jedoch nicht statt. Er betont vielmehr den Aspekt der Optimierung des akzeptierten Gefahrenniveaus und spricht in diesem Zusammenhang von einem „target (level of) risk“, also einem angestrebten Ziellevel, welches zu einem Gefühl des Gleichgewichts zwischen subjektiv akzeptiertem und objektiv vorherrschendem Risiko verhilft. Wichtig hier die Definition von Risiko, denn jedes menschliche Verhalten wird im Rahmen der RHT im Sinne einer Wahrscheinlichkeit, in einen Unfall verwickelt zu sein als riskant erachtet – nur eben in unterschiedlichem Ausmaß. Je nachdem, wie viel Risiko man zu akzeptieren bereit ist, findet eine Verhaltensanpassung statt (Simonet & Wilde, 1997).

Problematisch wird die Situation nach der Risikohomöostasetheorie dann, wenn es zu einer Fehleinschätzung der antizipierten objektiven Sicherheit kommt, insbesondere, wenn diese überschätzt wird. Das kann im Straßenverkehr dann der Fall sein, wenn beispielsweise Innovationen in der Fahrzeugkonstruktion die Verkehrssicherheit vermeintlich erhöhen. Nach der obigen Theorie würde dann das subjektiv akzeptierte Risikoniveau entsprechend angepasst, was risikoreicheres Verhalten zur Folge haben kann (Schlag, 2006).

Wie bereits eingangs erwähnt, gehören vor allem junge FahrzeuglenkerInnen einer Hochrisikogruppe unter den VerkehrsteilnehmerInnen an (Vgl.: Statistik verletzter und getöteter VerkehrsteilnehmerInnen in Punkt 2.1.). Nach Ulleberg & Rundmo (2003) kann das subjektiv akzeptierte Risikoniveau sensu Wilde (1994) sogar als ein Prädiktor für das riskante Fahrverhalten junger KraftfahrzeuglenkerInnen herangezogen werden. Einen Erklärungsansatz bietet das Konzept des „Sensation Seekings“ von Marvin Zuckerman (z.B.: Zuckerman, 2007). Er definiert den Begriff als:

„[...] seeking of varied, novel, complex, and intense sensations and experiences, and the willingness to take physical, social, legal, and financial risks for the sake of such experience“ (Zuckerman 1994, zitiert nach Zuckerman & Kuhlman, 2000, S.1000)

und meint damit die aktive Suche nach riskanten Situationen. Während der Begriff Risikobereitschaft, wie er im Risikohomöostasemodell verwendet wird als persönliche Einstellung zu interpretieren ist, beschreibt das sensation seeking Konzept im Sinne eines „personality traits“ eher eine angeborene Charaktereigenschaft (Herzberg & Schlag, 2003). Jedoch ergänzen sich die beiden Ansätze von Wilde und Zuckerman sehr gut: steht ein hohes target risk einem niedrigen objektiven Risikoniveau gegenüber, machen sich die Menschen auf die Suche nach Spannung und Abenteuern (Heino, van der Molen & Wilde, 1996a). Im Straßenverkehr hängt das target risk stark von drei weiteren Variablen ab: vom Alter (15- bis 24jährige VerkehrsteilnehmerInnen stechen in der Verletzten- und Getöteten-Statistik deutlich hervor, siehe Punkt 2.1.), vom Geschlecht (Frauen stellen nur etwa zehn Prozent der Gruppe verkehrsauffälliger LenkerInnen dar) und von der Fahrpraxis. Als besonders gefährlich beschreiben Zuckerman und Kuhlman (2000) die Kombination aus Impulsivität und sensation seeking, die sich in unreflektiertem und ungeplantem Verhalten äußert. Diese ungünstige Verknüpfung findet sich besonders bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Folglich müssen rehabilitative (bzw. auch vorbeugende) Maßnahmen, wie sie im Rahmen der verkehrspsychologischen Nachschulung angestrebt werden, in erster Linie bei den angesprochenen irrationalen Mustern greifen. Wichtig für die Umsetzung dieses Vorhabens ist ein Grundverständnis für die Mechanismen, die Fehlverhalten zugrunde liegen. Vor allem die Wahrnehmung der eigenen Verantwortlichkeit und die entsprechende Regulation des eigenen Verhaltens spielen hierbei eine bedeutsame Rolle (siehe Punkt 3.4.1.5).

3.4.1.5. Selbstwirksamkeit

Der Begriff „**self-efficacy**“ (zu dt. „Selbstwirksamkeit“) wurde seit seiner erstmaligen Erwähnung im Jahr 1977 durch Albert Bandura (1977) von dessen Arbeit und Forschung geprägt. Die Grundidee seines Konzepts lag in der Überlegung, dass bei einem Mangel an externalen Zielerreizen die eigenen Motive als Antrieb in den Mittelpunkt rücken. Hier spielen deshalb die eigenen Ziele und (mit der Zielerreichung in Verbindung stehende) Selbstbewertungsprozesse eine zentrale Rolle (Bandura & Schunk, 1981). Selbstwirksamkeitserwartungen beschreiben gemäß ihrer ursprünglichen Definition die Überzeugung, jene Handlung durchführen zu können, welche zur Zielerreichung notwendig ist und spiegeln somit die eigenen Kompetenz- bzw. Kontrollüberzeugungen wider. Schwarzer (1993) spricht daher auch von „can do“ Kognitionen, sozusagen auf das Selbst bezogene Überlegungen, Zielzustände durch das eigene Handeln herbeiführen zu können. Somit übt die Selbstwirksamkeit laut Bandura, Caprara, Barbaranelli, Gerbino

und Pastorelli (2003, S.769) einen großen Einfluss auf alle „[...] *cognitive, motivational, decisional and affective determinants* [...]“ des Denkens und Handelns¹⁰ aus. Die Autoren beschreiben die Relevanz des Konstrukts wie folgt:

„Beliefs of personal efficacy influence what self-regulative standards people adopt whether they think in enabling or debilitating manner, how much effort they invest in selected endeavors, how they persevere in the face of difficulties, how resilient they are to adversity, how vulnerable they are to stress and depression, and what types of choices they make at important decisional points that set the course of life paths.“ (Bandura, Caprara, Barbaranelli, Gerbino und Pastorelli, 2003, S.769)

Menschen mit hohen Selbstwirksamkeitserwartungen tendieren dieser Definition entsprechend dazu, sich schwierige, herausfordernde Arbeiten auszusuchen und sich von Misserfolgen schneller zu erholen (Schwarzer, 1993). Nach Bandura (1989) gehen Personen mit hohen Selbstwirksamkeitserwartungen beim Problemlösen effizienter vor: sie lassen sich von Erfolgsvorstellungen leiten, denken voraus, planen Lösungswege und setzen sich hohe Ziele, denen sie sich engagiert widmen.

Ein ähnliches Konzept der Selbstregulation beschreibt Kuhl (1994) mit den Begriffen „Handlungsorientierung“ und „Lageorientierung“. Ein Mensch mit hohen Selbstwirksamkeitserwartungen verhält sich in Entscheidungssituationen eher handlungsorientiert: nach Feststellung einer Diskrepanz zwischen Ist- und Soll-Zustand geht er schnell zu einer Handlung. Nach Misserfolgen hält er sich nicht lange mit der Suche nach den Ursachen auf. Unter Stress gelingt es ihm, sich rasch für eine Zielvariante zu entscheiden; das Problemlösen wird nicht aufgeschoben oder unnötig in die Länge gezogen. Auch für langweilige oder schwierige Aufgaben kann er sich, unabhängig von seinem aktuellen Affektlevel, gut motivieren. Verallgemeinernd formuliert zeigen handlungsorientierte Menschen effizienteres Verhalten als lageorientierte. Sind jedoch, wie bei den letztgenannten, die Selbstwirksamkeitserwartungen eher niedrig, geht jeder Entscheidung eine lange Phase des Abwägens voraus. Zwar kann ein lageorientierter Mensch die kognitiven Repräsentationen seiner Absichten gut aktivieren, häufig werden jedoch die intendierten Handlungen nicht ausgeführt. Im Fall von

¹⁰ Bandura, Caprara, Barbaranelli, Gerbino und Pastorelli, 2003, S.769, „[...] *kognitiven, motivationalen, dezisionalen und affektiven Komponenten* [...]“, S.K.

Misserfolgen tendiert er zu langem Grübeln und neuerlichem Zögern beim Treffen von Entscheidungen (Kazén, Kaschel & Kuhl, 2008).

Einen Schritt weiter geht Weiner (1972), der im Rahmen seiner Attributionstheorie verschiedene Formen der Ursachenzuschreibung unter die Lupe nimmt. Ihm zufolge hängen alle Bemühungen, Zielzustände herzustellen in erster Linie von den dazugehörigen Attributionen ab. Je nachdem, ob ein Mensch seine Erfolge auf externale (glückliche Umstände, Schwierigkeit der Herausforderung) oder internale (seine eigenen Anstrengungen, seine Fähigkeiten) Ursachen zurückführt, wird er künftig mehr oder weniger Bemühungen anstellen, einen Zielzustand zu erreichen (Weiner, 1972). Dabei kann der Attributionsstil auch variieren: so würden beispielsweise lageorientierte Menschen Misserfolgen eher externalen Ursachen zuschreiben, Erfolge jedoch als Folgen internaler Auslöser betrachten, sich also selbst in hohem Maße für ihre Zielerreichung verantwortlich sehen und ihre eigenen Anstrengungen und Fähigkeiten als effizient erleben; umgesetzt auf Banduras Konzept also über hohe Selbstwirksamkeitserwartungen verfügen.

Zusammenfassend üben Selbstwirksamkeitserwartungen gemäß den oben angeführten Definitionen und Erläuterungen auf motivationaler Ebene einen bedeutenden Einfluss auf das menschliche Verhalten und Erleben aus. Dass das beschriebene Konstrukt daher eng mit der im Nachschulungskurs angestrebten, internal motivierten Einstellungs- und Verhaltensänderung verknüpft ist, liegt auf der Hand. In diesem Zusammenhang wäre ein Anstieg der Selbstwirksamkeitsüberzeugungen seitens der NachschulungsteilnehmerInnen wünschenswert. Sie sollen statt der „ungünstigen äußeren Umstände“ sich selbst als Verursacher des Fehlverhaltens erkennen, welches zum Delikt geführt hat und künftig aus eigenem Antrieb Ihre Handlungen entsprechend kontrollieren und gegebenenfalls korrigieren.

3.4.1.6. Wissen

Lamszus (2002) betont, dass über die Vermittlung von Wissen das „Jugendlichkeitsrisiko“ (Vgl.: Punkt 2.1.) verringert werden kann, weil viele FahranfängerInnen sich der Gefährlichkeit ihres Verhaltens im Straßenverkehr nicht bewusst sind. Über den Wissenserwerb wird die Auseinandersetzung mit dem eigenen Tun und Handeln angeregt (Lamszus, 2002). Die Vermittlung von deliktspezifischem Fachwissen wird in der Führerscheingesetz-Nachschulungsverordnung im Sinne eines „Schließens von Wissenslücken“ sogar als eine Zielvorgabe der Kurse für alkoholauffällige LenkerInnen

festgelegt (FSG-NV §2(2)), nicht jedoch für die Gruppe verkehrsauffälliger LenkerInnen. Hier stehen klar die Bewusstseinsbildung über die angeleitete Intervision und Reflexion, sowie die darauf aufgebaute Verhaltensänderung im Vordergrund.

Aus der Perspektive der Lerntheorie stellt das Wissen einen relativ leicht zu beeinflussenden Faktor dar, da das menschliche Gehirn bereits sehr früh auf das Ansammeln von neuen Erfahrungen konditioniert ist. Auf Basis von Gelerntem und Erfahrenem wird schließlich über zukünftiges Verhalten entschieden, wobei besonderes Augenmerk auf das analytische Denken gesetzt wird. Bandura (1989) formuliert wohl am besten, weshalb in der Variable Wissen wohl der größte Effekt hinsichtlich der im Kurs angestrebten Einstellungs- und Verhaltensänderung zu erwarten sein wird:

„[...] people must draw on their preexisting knowledge to generate hypotheses about predictive factors, to weight and integrate them into composite rules, to test their judgements against the results of their actions, and to remember which notions they had tested and how well they had worked.” (Bandura, 1989, S.729).

Bedeutsam ist in der vorliegenden Untersuchung eine Betonung des Unterschieds zwischen „Wissen“ als Ausdruck für die simple Kenntnis der Verkehrsregeln, welche bei den verkehrsauffälligen LenkerInnen durchaus vorhanden ist und dem Wissen um deliktspezifische Inhalte, welche einer adäquaten Gefahreinsicht förderlich sein können. Es kann davon ausgegangen werden, dass die KursteilnehmerInnen die Verkehrsregeln kennen und sich ihres Fehlverhaltens bei deren Überschreitung sehr wohl bewusst sind. Die Schwierigkeit ergibt sich also vor allem aus der bewussten Missachtung bekannter Regeln, die meist auf zwei Ursachen rückführbar ist: einerseits auf den daraus unmittelbar gewonnenen Lustgewinn und andererseits auf die Unfähigkeit, die damit verbundenen Risiken adäquat abzuschätzen.

Hackenfort (2002) geht davon aus, dass in diesem Zusammenhang besonders die Vermittlung verkehrs-physikalischen Wissens eine Erhöhung der Verkehrssicherheit mit sich bringt, da Fehleinschätzungen von Verkehrssituationen dadurch im allgemeinen seltener bzw. in geringerem Ausmaß stattfinden. Wenn man bedenkt, dass die meisten edukativen Maßnahmen im Rahmen von Verkehrssicherheitsprogrammen in erster Linie auf die Vermittlung von (Fach-)Wissen setzen und damit durchaus erfolgreich sind (z.B. Gerlach, Limbourg und Utzmann, 2007), müssten auch verkehrsauffällige LenkerInnen, die ja als Hochrisikogruppe im Straßenverkehr gelten, von einer Wissensvermittlung profitieren könnten.

Dementsprechend ist in Anlehnung an Evaluierungsstudien zu Nachschulungskursen für alkoholauffällige LenkerInnen auch bei den ProbeführerscheinbesitzerInnen eine Erhebung des Wissensstandes vor und nach dem Kurs als sinnvoll zu erachten und wird im Sinne des in Punkt 3.1. näher beschriebenen Anforderungskatalogs an Programmevaluationsdesigns von Nickel (1992) in der vorliegenden Untersuchung auch umgesetzt.

3.5. Testverfahren

Nachdem nun die Forschungsfragen geklärt und alle interessierenden Variablen definiert sind, widmet sich der folgende Abschnitt der Operationalisierung der theoretischen Überlegungen zur Wirksamkeitsüberprüfung des Nachschulungsprogramms. Neben der Rechtfertigung für die Auswahl der eingesetzten psychologisch-diagnostischen Verfahren finden sich im folgenden Abschnitt kurze Beschreibungen der verwendeten Fragebögen. Insgesamt kamen drei psychologisch-diagnostische Verfahren, ein kurzer Wissensfragebogen und ein Kurzfragebogen zu soziodemographischen Daten und einigen Zusatzinformationen zum Einsatz. Diese werden in Punkt 3.5.1. bis 3.5.4. einzeln vorgestellt und deren Heranziehung zur Operationalisierung der zu untersuchenden Variablen begründet.

3.5.1. Test zur Erfassung verkehrsrelevanter Persönlichkeitsmerkmale (Spicher und Hänsgen, 2003)

Über fünf nach dem Konzept der Big Five-Persönlichkeitsfaktoren (z.B.: McCrae & Costa, 1987, Costa & McCrae, 1988) konzipierten Skalen erfasst das Verfahren: Extraversion, Emotionale Labilität, Gewissenhaftigkeit, Offenheit für Erfahrungen und Verträglichkeit. Darüber hinaus werden über einige Zusatzitems die Dimensionen „Reaktanz“ und „Bagatellisierung“ erfasst. Jede der oben genannten Skalen umfasst sowohl situationsübergreifende als auch verkehrsspezifische Items. Aufgrund seines konkreten Bezugs auf den Straßenverkehr schien das Verfahren für die Evaluation der Nachschulungskurse besonders geeignet. Zwar finden sich im deutschsprachigen Raum einige ähnliche Verfahren, diese erlauben jedoch nicht die im TVP angeführte Trennung zwischen allgemeinen und verkehrsspezifischen Skalen. Zudem bietet das Verfahren neben guten testtheoretischen Voraussetzungen (siehe Anmerkungen zu den Gütekriterien unten) in den einzelnen Skalen auch Entsprechungen für die vom

Gesetzgeber festgelegten Anforderungen an den verkehrszuverlässigen Lenker (siehe Punkt 2.3.), was in den unten angeführten Erläuterungen zur Interpretation deutlich wird.

Eine computergestützte Vorgabe ist möglich, wurde aber hier zugunsten einer ökonomischen Durchführung nicht angewendet. Der Fragebogen umfasst in seiner ursprünglichen Form 167 Items, wobei in der vorliegenden Studie lediglich die verkehrsspezifischen Skalen, ergänzt durch die Skalen „Reaktanz“ und „Bagatellisierung“, vorgegeben wurden. Auf die Vorgabe der Skalen „Beschwerdenerleben“ und „Trinkverhalten“ wurde verzichtet, da diese keine Relevanz für die Beantwortung der Forschungsfragen hatten. Insgesamt fand eine Kürzung auf 62 Items statt, wodurch die Bearbeitungsdauer bei der Paper-Pencil-Version auf etwa zehn bis fünfzehn Minuten reduziert werden konnte.

Das Antwortformat ist vierstufig (von „trifft nicht zu“ bis „trifft immer zu“): für jede der 62 (bzw. ursprünglich 167) Aussagen soll der Grad der Zustimmung angegeben werden. Die einzelnen Skalen weisen Reliabilitätswerte zwischen .64 und .91 auf und wurden anhand einer N = 969 Personen umfassenden Stichprobe validiert.

Beispiele für die verkehrsspezifischen Items finden sich in Tab. 3. Normvergleiche wurden ausnahmslos unter Heranziehung der Gesamtnorm angestellt. Auf den Vergleich mit einer Altersnorm wurde bewusst verzichtet, da auch die Auffälligkeit im Straßenverkehr relativ zur Gesamtnorm der VerkehrsteilnehmerInnen festgestellt wird.

Tab. 3: Itemanzahl und Itembeispiele für die verkehrsspezifischen TVP-Skalen

Dimension	Item-anzahl	Itembeispiel
Extraversion	11	„Je schwieriger die Verkehrssituation ist, desto mehr macht mir das Fahren Spaß.“
Emotionale Labilität	10	„An manchen Tagen fühle ich mich den Anforderungen des Straßenverkehrs nicht gewachsen.“
Gewissenhaftigkeit	9	„Wenn ich Kinder im Auto habe, befolge ich alle Verkehrsregeln, damit ich ein gutes Vorbild bin.“
Offenheit für Erfahrungen	8	„Ein Auto macht das Leben freier und unabhängiger.“
Verträglichkeit	7	„Ich bin dagegen, dass der Staat neue Methoden als Sicherheitskontrollen für Fahrzeuge einführt.“
Bagatellisierung	10	„Es ist schon vorgekommen, dass ich in geschlossenen Ortschaften mehr als 50 km/h gefahren bin.“
Reaktanz	10	„Wenn man vorsichtig fährt, ist ein Sicherheitsgurt nicht notwendig.“

Aus dem TVP-Manual (Spicher & Hänsgen, 2003) lassen sich folgende Regeln für die Interpretation der verkehrsspezifischen Skalen festlegen:

- Erhöhte Ausprägungen auf der Dimension Extraversion können als auffällig gewertet werden; sie sprechen für eine erhöhte **Risikobereitschaft** und wenig reflektiertes Verhalten.
- Bei der emotionalen Labilität weisen geringe Scores auf Auffälligkeit hin – es kann eine unzureichende Gefahreinschätzung vorliegen. Höhere Scores sprechen für eine höhere **psychische Stabilität**.
- Hohe Ausprägungen auf der Skala „Gewissenhaftigkeit“ sprechen für reflektiertes Verhalten im Straßenverkehr und damit für mehr **Selbstkontrolle**.
- Hohe Werte in der Skala „Verträglichkeit“ sprechen für Rücksichtnahme auf andere VerkehrsteilnehmerInnen und **soziales Verantwortungsbewusstsein**.
- Hohe Werte bei der „Bagatellisierung“ würden für verfälschende Tendenzen im Antwortverhalten sprechen, was eine angemessene Interpretation bedeutend erschweren würde.
- In der „Offenheitsskala“ gelten geringe Ausprägungen als auffällig und als Ausdruck eines normabweichenden Bezugs zum Autofahren.
- Die Skala „Reaktanz“ erfasst das Einverständnis mit Verkehrssicherheitsmaßnahmen und strengem Vorgehen bei der Ahndung von Gesetzeswidrigkeiten. Hier sprechen hohe Werte für Auffälligkeit im Sinne des Ablehnens von Vorschriften.

3.5.2. Wiener Risikobereitschaftstest Verkehr, Version 22.00 (Hergovich, Bogner, Arendasy & Sommer, 2005)

In Punkt 3.5.1. wurde angeführt, dass die vom Gesetzgeber geforderten Eigenschaften durch die TVP-Skalen hinreichend erklärt werden können. Dennoch wurde der WRBTV zur Erhebung der Risikobereitschaft in die Untersuchung einbezogen. Diese Vorgangsweise lässt sich wie folgt begründen:

Zunächst sei erneut betont, dass dem Konstrukt „Risikobereitschaft“ im Zusammenhang mit jungen, unerfahrenen FahrzeuglenkerInnen eine besonders hohe Bedeutung zugeschrieben wird: Lamszus (2002), Kaltenegger und Steinacher (2005), Ulleberg und Rundmo (2002) und zahlreiche andere Autoren betonen die Rolle der Risikobereitschaft

als einer der Haupteinflüsse auf die derzeitige Unfallstatistik. Nicht zuletzt deshalb wurde im Rahmen der Skalenkonstruktion des TVP der Einbezug einer Risikobereitschaftsskala sogar geplant – jedoch wieder verworfen, da die herangezogenen Items bei der Faktorenanalyse hauptsächlich auf der Dimension „Extraversion“ hoch luden und daher in die entsprechende Skala integriert wurden. Darüber hinaus plädieren Zuckerman, Kuhlman, Joireman, Teta und Kraft (1993) für eine Abänderung des Fünf-Faktoren-Modells hinsichtlich einer eigenen „Sensation Seeking“-Skala, da die von McCrae und Costa (1988) definierten Skalen nach Ansicht der Autoren das Konstrukt „Risikobereitschaft“ nicht hinreichend erfassen. Im Sinne einer vollständigen Erfassung der interessierenden Eigenschaften wurde daher ein eigenes Verfahren zur Erfassung der Risikobereitschaft in die Untersuchung integriert, welches auch in der verkehrspsychologischen Praxis zu eben diesem Zweck zur Anwendung gelangt.

Gemäß dem Testmanual dient der Wiener Risikobereitschaftstest Verkehr (WRBTV) der Erfassung des *„Risikoverhalten[s] in potenziell gefährlichen Verkehrssituationen“* (Hergovich, Arendasy, Sommer & Bognar, 2007, S.3). Er erfasst in etwa 15 Minuten Durchführungsdauer das subjektiv akzeptierte Risikoniveau des Probanden. Die theoretische Basis bildet die Risikohomöostasetheorie (RHT) von Wilde (z.B.: Wilde, 1994; Erläuterungen siehe Punkt 3.4.1.4.).

Anhand von 24 kurzen Videosequenzen (Videovignetten), die riskante Situationen im Straßenverkehr zeigen, soll der Proband angeben, ab welchem Punkt das Risiko zu groß wird, um eine bestimmte, im Vorhinein beschriebene Aktion durchzuführen. Die Kurzfilme thematisieren und zeigen Kraftfahrzeuge in Geschwindigkeits- und Überholsituationen, Entscheidungssituationen an Kreuzungen und Verkehrssituationen bei schlechten bzw. guten Witterungsbedingungen. Die jeweilige Situation wird pro Item genau erklärt. Erst dann wird das Video zum ersten Mal gezeigt – die Sequenz wird von Anfang bis Ende durchgespielt, um einen ersten umfassenden Einblick in das Geschehen zu ermöglichen. Erst im zweiten Durchgang kann per Knopfdruck entschieden werden, bis zu welchem Zeitpunkt überholt, aus der Parklücke gefahren, abgebogen, der Fahrstreifen gewechselt,... wird. Beim ersten Item handelt es sich um

Abb. 5: Itembeispiel WRBTV (Screenshot Item 6 von 24)



eine Probeaufgabe, die bei der Abklärung des Instruktionsverständnisses behilflich sein soll.

Als Maß der Risikobereitschaft gilt die „[...] Entfernung des Gefahrenmoments gemessen in Hundertstelsekunden“ (Hergovich, Arendasy, Sommer & Bogner, 2007, S.12). Der Rohwert wird über einen Itemdurchschnitt ermittelt. Abb. 5 zeigt einen Screenshot von Item 6¹¹. Das Video thematisiert eine Überholssituation in einer Außenkurve bei Schneefahrbahn. Die dazugehörige Instruktion ist in Tab. 4 angeführt.

Tab. 4: Instruktion zum Itembeispiel des WRBTV (Item 6 von 24)

„Versetzen Sie sich nun in folgende Situation:

Sie fahren mit einem Auto (70 PS, ca. 1200 kg Gesamtgewicht) auf einer schneebedeckten Landstraße. Vor Ihnen fährt ein Auto mit 50 km/h. Sie wollen überholen, sehen jedoch in der Ferne, dass Ihnen nach der langgezogenen Außenkurve zwei Pkws entgegen kommen.

Sehen Sie sich die Szene an und überlegen Sie, ab wann Sie das Auto vor Ihnen nicht mehr überholen würden.“

[Es folgt die oben beschriebene Videovignette zur Erstsicht. Danach wird folgender Text eingeblendet:]

„Wann würden Sie nicht mehr überholen?“

[Anschließend wird das Video erneut vorgespielt – diesmal ist entsprechend zu reagieren.]

Die Messgenauigkeit des Verfahrens liegt nach Angabe der Autoren bei $r=.92$ (Cronbach's Alpha). Ausreichende Kriteriumsvalidität wurde im Rahmen mehrerer Studien nachgewiesen, z.B.: Sommer, Arendasy, Schuhfried und Litzenberger (2005): über eine Testbatterie, die den WRBTV beinhaltete konnten 89% der unfallfreien bzw. mehrfach unfallbelasteten FahrzeuglenkerInnen korrekt identifiziert werden.

Die Testergebnisse werden vom PC in Form von Rohwerten, T-Werten und Prozenträngen ausgegeben; die Normstichprobe setzt sich aus $N = 895$ Personen zwischen 16 und 91 Jahren zusammen.

Auch hier wurde auf einen Vergleich mit der Alternsnorm verzichtet: wie in Punkt 3.5.1. erwähnt, werden Auffälligkeiten im Straßenverkehr prinzipiell relativ zur Gesamtgruppe aller VerkehrsteilnehmerInnen diagnostiziert.

¹¹ Mit freundlicher Genehmigung der SCHUHFRIED GmbH

3.5.3. Skala zur Generalisierten Kompetenzerwartung (Jerusalem & Schwarzer, 1992)

Die Skala zur Erfassung der generalisierten Kompetenzerwartung von Jerusalem und Schwarzer (1992) stützt sich auf das Selbstwirksamkeits-Konzept von Bandura (1977). Es handelt sich um einen, ursprünglich 20 Items umfassenden, später auf 10 Items gekürzten Fragebogen zu den allgemeinen Kontrollüberzeugungen. Laut Autoren wurden die Reliabilität und Validität der Skala bereits in mehreren Studien nachgewiesen (z.B.: Jerusalem & Schwarzer, 1992). In Tab. 5 findet sich ein Itembeispiel:

Tab. 5: Itembeispiel zum Verfahren „Generalisierte Kompetenzerwartung“

„Wenn ein Problem auftaucht, kann ich es aus eigener Kraft meistern.“

☐ „stimmt nicht“

☐ „stimmt kaum“

☐ „stimmt eher“

☐ „stimmt genau“

Das Antwortformat ist vierstufig und reicht von völliger Ablehnung („stimmt nicht“) über teilweise Ablehnung bzw. Zustimmung („stimmt kaum“ bzw. „stimmt eher“) hin zu völliger Zustimmung („stimmt genau“). Es ist jeweils jene Antwort auszuwählen, die am ehesten zutrifft. Dabei beläuft sich die Gesamtbearbeitungszeit auf etwa ca. zwei Minuten.

Eine bevölkerungsrepräsentative Normierung in deren Rahmen die eindimensionale Itemstruktur nachgewiesen werden konnte, fand im Jahr 2006 statt (Hinz, Schumacher, Albani, Schmid, & Brähler, 2006).

Um möglichst valide Testdaten zu erhalten empfiehlt Schwarzer (1993), die einzelnen Items nicht der Reihe nach als ein Verfahren vorzugeben, sondern nach Möglichkeit – sofern noch weitere Verfahren oder eine ganze Testbatterie verwendet werden – unter die übrigen Aufgaben zu mischen.

3.5.4. Fragebögen und soziodemographische Zusatzdaten

Zur Erhebung des spezifischen **Fachwissens** der KursteilnehmerInnen wurden mit Hilfe der NachschulungsleiterInnen acht inhaltliche Wissensfragen erstellt, deren Beantwortung bei entsprechend aufmerksamer Mitarbeit nach dem Kurs gut möglich waren. Durch einen Abgleich mit den allgemeinen Kursvorgaben im Nachschulungshandbuch der „sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Nachschulungen GmbH“ wurde sichergestellt, dass die abgefragten Inhalte tatsächlich, unabhängig vom Kursort und dem Kursleiter bzw. der Kursleiterin, im Rahmen jeder Nachschulung vermittelt werden. Zu jeder Frage wurden

vier Antwortmöglichkeiten vorgegeben. Alle acht Wissensfragen waren sowohl vor als auch nach dem Nachschulungskurs zu bearbeiten. Ein Itembeispiel findet sich in Tab. 6.

Tab. 6: Itembeispiel der Wissensskala

Welche Personengruppe ist am höchsten unfallgefährdet?

☐ Männer zwischen 15 und 24 Jahren

☐ Frauen zwischen 15 und 24 Jahren

☐ Frauen zwischen 55 und 64 Jahren

☐ Männer zwischen 55 und 64 Jahren

Weiters wurden zum zweiten Testzeitpunkt einige **Zusatzdaten** erhoben. Das Alter sollte selbständig in den Bogen eingetragen werden. Außerdem waren das Geschlecht („männlich“ bzw. „weiblich“) und Familienstand („ledig/Single“ bzw. „verheiratet/in einer Beziehung“) anzukreuzen. Auch nach der derzeitigen Wohnsituation („alleine lebend“, „mit (Ehe-)PartnerIn“, „mit Freunden (WG)“ oder „bei den Eltern“), sowie der höchsten abgeschlossenen Ausbildung („kein Schulabschluss“, „Pflichtschulabschluss“, „abgeschlossene Lehre“, „Matura (AHS, BHS)“ oder „Studium“) wurde gefragt. Weiters war die ungefähre Größe des Wohnortes anzugeben („bis 1000“, „bis 5000“, „bis 10.000“, „bis 50.000“ bzw. „mehr als 50.000 EinwohnerInnen“). Erfragt wurde darüber hinaus der Jahrgang des Führerscheinerwerbs, die Anzahl der bereits absolvierten Nachschulungen, der Grund für die Nachschulungsanordnung und die (geschätzte) durchschnittliche jährliche Fahrpraxis in Kilometern. Darüber hinaus sollte angegeben werden, zu welchem Prozentsatz das Fahrzeug privat bzw. beruflich genutzt wird und um welches Fahrzeug es sich dabei handelte (Marke/Typ und PS-Zahl). Die (subjektive) Wichtigkeit des Autofahrens war auf einer zehnstufigen Skala mit den vorgegebenen Polen „sehr wichtig“ (1) bis „unwichtig“ (10) ebenso anzugeben, wie die (subjektive) Wichtigkeit des Führerscheins. Um die Kursakzeptanz festzustellen, sollten die TeilnehmerInnen dem Kurs eine Gesamtnote nach dem Schulnotensystem geben, die Inhalte des Kurses von „sehr gut“ (1) bis „nicht genügend“ (5) beurteilen, sowie die Kompetenz des Kursleiters bzw. der Kursleiterin von „1“ bis „5“ einschätzen. In einer letzten, offenen Frage wurden die TeilnehmerInnen um ein Statement darüber gebeten, wovon sie ihrer Meinung nach im Kurs am meisten profitiert haben.

3.6. Gesamtaufbau der Testbatterie

Die Fragebogenbatterie war aus testökonomischen Gründen für die NachschulungsteilnehmerInnen zweigeteilt. Da die Vorgabe beider Teile etwa dieselbe Bearbeitungszeit beanspruchte, konnte eine Hälfte der UntersuchungsteilnehmerInnen das Verfahren WRBTV am PC bearbeiten, während die andere Hälfte sich zunächst dem Paper-Pencil-Fragebogen widmete, welcher die übrigen in Punkt 3.5. vorgestellten Test- und Fragebogenverfahren umfasste. Nach Beendigung des ersten Untersuchungsteils konnte durch diese Vorgehensweise unmittelbar zur Bearbeitung des noch ausständigen Teils übergegangen werden. Die Gesamtbearbeitungsdauer aller eingesetzten Verfahren lag bei etwa 30 Minuten.

Nachdem bei der Vergleichsgruppe der FahrschülerInnen auf die Vorgabe des WRBTV verzichtet werden musste (siehe Punkt 3.7.), bestand deren Testmaterial nur aus jenen Verfahren, die unten als „Teil I“ beschrieben sind.

TEIL I: Jeder Fragebogen wurde mit einer allgemeinen Einleitung begonnen. Diese enthielt Angaben zum Untersuchungszweck, zur Freiwilligkeit der Teilnahme und eine kurze Anleitung zum Ausfüllen der Items (siehe Anhang 9.3 ff.). Begonnen wurde stets mit den Items des Tests zur Erfassung verkehrsrelevanter Persönlichkeitsmerkmale (Spicher & Hänsgen, 2003); die zehn Aussagen der Skala zur generalisierten Kompetenzerwartung (Jerusalem & Schwarzer, 1992) wurden zufällig über den ersten Teil des Fragebogens verteilt. Es folgten die acht Wissensfragen. Zu Testzeitpunkt 2 waren im Anschluss daran noch die soziodemographischen Daten und Zusatzinformationen anzugeben.

TEIL II: Die Vorgabe des WRBTV erfolgte für die NachschulungsteilnehmerInnen zu beiden Testzeitpunkten. Nach einer kurzen mündlichen Instruktion wurde das selbsterklärende computerisierte Verfahren vorgegeben.

3.7. Untersuchungsplan

Nach Zusammenstellung der Fragebögen für die Untersuchung wurde in Zusammenarbeit mit den NachschulungstrainerInnen der „sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Nachschulungen GmbH“ ein ausführlicher Untersuchungsplan erstellt, der sowohl die Vorgabe der Verfahren festlegte, als auch die dazugehörigen Rahmenbedingungen.

Geplant wurde der Besuch der **Nachschulungskurse** durch die Untersuchungsleiterin. Die Testverfahren sollten vor Beginn der ersten und nach Ende der letzten Kurseinheit vorgegeben werden. Für jeden Kurs war die Mitnahme von bis zu fünf Testgeräten zur Vorgabe des WRBTV eingeplant. Die Hälfte der TeilnehmerInnen sollte zuerst das computerisiert vorgegebene Testverfahren bearbeiten und im Anschluss den Fragebogen – die andere Hälfte in umgekehrter Reihenfolge. Durch die Angleichung der ungefähren Bearbeitungszeiten des PC-Verfahrens mit dem Fragebogen wurden „Leerlaufzeiten“ zwischen den beiden Untersuchungsteilen bereits im Vorfeld weitgehend vermieden: nach Fertigstellung von Teil I war so die unmittelbare Bearbeitung von Teil II ohne große Verzögerung möglich.

Die Befragung wurde aus Datenschutzgründen von Beginn an darauf ausgelegt, die Anonymität der TeilnehmerInnen (sowohl in der Gruppe der NachschulungsteilnehmerInnen als auch bei den FahrschülerInnen) zu wahren. Deshalb wurde jedem Untersuchungsteilnehmer bzw. jeder Untersuchungsteilnehmerin ein Probandencode zugewiesen, der die korrekte Zuordnung der Fragebögen ermöglichen sollte. Dieser enthielt Informationen über den Kursort, den Kursleiter und eine fortlaufende Teilnehmernummer. Zur Verhinderung einer nachträglichen Rückverfolgung der Datenherkunft über den fertigen Datensatz, sollten die Einzelcodes bei der Dateneingabe in Bundesländercodes umgewandelt werden und letztlich nur noch aus einem Kürzel für das Bundesland, in welchem die Daten erhoben wurden, sowie einer fortlaufenden Nummer bestehen.

Um möglichst einheitliche Befragungsbedingungen zu schaffen, wurde im Vorfeld ein konkreter Ablaufplan festgelegt, der genaue Vorgaben zu den jeweiligen Rahmenbedingungen der Datenerhebung bzw. Anweisungen bezüglich der Testinstruktion enthielt. Nachfolgend sind die wesentlichen Punkte zusammengefasst:

Nach einer namentlichen Vorstellung der Untersuchungsleiterin folgte eine kurze Einführung in das Themengebiet: Den TeilnehmerInnen wurde mitgeteilt, dass eine Datenerhebung im Rahmen einer Diplomarbeit an der Universität Wien im Fach Psychologie durchgeführt werde. Das Thema sei eine Wirksamkeitsüberprüfung der Nachschulungskurse für verkehrsauffällige LenkerInnen, wie sie auch vom Gesetzgeber in Fünfjahresintervallen regelmäßig verlangt werde. Es folgte eine Erklärung über die Freiwilligkeit und Anonymität der Teilnahme inklusive Erklärung des Probandencodes und die Bitte, die Fragebögen möglichst vollständig auszufüllen. Weiters wurde auf die Instruktion auf dem Testbogen hingewiesen und auf die Möglichkeit, sich bei Unklarheiten an die Testleitung zu wenden. Die TeilnehmerInnen wurden gebeten, sich die Aussagen

genau durchzulesen und ihre Antworten bzw. Aktionen nach ihrem individuellen Gefühl zu richten. Hervorgehoben wurde außerdem, dass es – mit Ausnahme der Wissensfragen – weder richtige, noch falsche Antworten auf die Aufgaben gebe; es handle sich nicht um einen Test sondern um eine wissenschaftliche Studie im Rahmen einer Diplomarbeit, die in keiner Weise mit der erfolgreichen Absolvierung des Nachschulungskurses in Verbindung stehe. Die Einzelergebnisse werden anonym behandelt und weder an die NachschulungsleiterInnen noch an die Behörde weitergegeben. Es folgte eine allgemeine Erklärung zum Verfahren WRBTV – betont wurde, dass für die Durchführung des Verfahrens keine besondere PC-Kenntnisse erforderlich seien und auch hier die Aktionen intuitiv gesetzt werden sollen. Für Interessierte bestand das Angebot, nach dem zweiten Testtermin eine kurze Rückmeldung zu den WRBTV-Ergebnissen zu erhalten (da hier die Auswertung über den PC erfolgte und sofort verfügbar war). Weiters wurde angeboten, das Gesamtergebnis der Studie für die TeilnehmerInnen aufzubereiten und per Mail an interessierte Personen zu verschicken (dieses Informationsservice wurde jedoch im Rahmen der Durchführung von keinem/keiner einzigen UntersuchungsteilnehmerIn in Anspruch genommen).

Für die Vergleichsgruppe ergab sich nur ein größerer Unterschied: aufgrund der nicht ausreichenden Anzahl von Testgeräten konnte das Verfahren „WRBTV“ nicht vorgegeben werden; Aussagen über die Risikobereitschaft der unbescholtenen LenkerInnen mussten daher aus der Skala „Extraversion“ des TVP abgeleitet werden (siehe Interpretation in Punkt 5.2.1.).

Der übrige Ablauf wurde für die **FahrschülerInnen** jedoch nur marginal abgeändert; nach Erläuterung des Untersuchungszwecks (Evaluation von verkehrspsychologischen Nachschulungskursen für verkehrsauffällige LenkerInnen) folgte eine kurze Erklärung zur Relevanz einer Vergleichsgruppe. Im Wesentlichen bezog sich diese auf den Aspekt des wissenschaftlich „sauberen“ Arbeitens, im Sinne einer Vergewisserung, dass die postulierte für verkehrsauffällige LenkerInnen charakteristische Merkmalsverteilung auch tatsächlich vorliege. Weiters wurde, um das Commitment zu erhöhen, eine Verlosung angekündigt, an der alle Personen teilnehmen konnten, die bereit waren, ihre Telefonnummer in einer Liste neben dem Probandencode zu notieren, um den Gewinner oder die Gewinnerin telefonisch verständigen zu können. Der Preis war ein (Fahrschul-) Gutschein für eine Perfektionsfahrt im Rahmen der Mehrphasenausbildung.

II. EMPIRIE

Neben Erklärungen und Erläuterungen zur Untersuchungsplanung und -durchführung enthält dieser zweite Abschnitt der Arbeit deskriptive Daten zur Stichprobe, sowie konkrete Informationen zu den Auswerteverfahren. Der Ergebnisdarstellung und Interpretation sind jeweils eigene Punkte gewidmet; den Abschluss der Arbeit bildet die Integration der Ergebnisse in die aktuelle Forschung, sowie einer damit verbundenen Diskussion der Resultate.

4. DURCHFÜHRUNG

Die Durchführung der Untersuchung wurde im Vorfeld sorgfältig geplant. Dennoch kam es im Laufe der Datenerhebung zu einigen Abweichungen von der intendierten Vorgangsweise. In den folgenden Punkten wird der ursprüngliche Untersuchungsplan vorgestellt, sowie in weiterer Folge das jeweilige Vorgehen und etwaige Abweichungen beschrieben.

4.1. Umsetzung des Untersuchungsplans

Die Datenerhebung fand von Jänner bis Dezember 2010 statt. Insgesamt $N = 88$ **NachschulungsteilnehmerInnen** aus Kursen in Wien, Oberösterreich, Kärnten und der Steiermark bearbeiteten die vorgegebenen Test- und Fragebogenverfahren vor und nach dem Kurs. Die nebenstehende Tabelle (Tab. 7) zeigt die Verteilung auf die Bundesländer. Die Zusammenfassung der Daten aus Wien und Niederösterreich ergab sich aus der Tatsache, dass das Gros der UntersuchungsteilnehmerInnen aus Niederösterreich ihre Nachschulung in Wien absolvierten. Einerseits, weil die Kurse generell in der Hauptstadt öfter angeboten wurden und deshalb der Kurseinstieg flexibler gestaltet war, andererseits, weil viele niederösterreichische KursbesucherInnen ohnehin täglich zum Arbeiten nach Wien pendelten und den Kursbesuch damit verbinden konnten.

Tab. 7: Verteilung der NachschulungsteilnehmerInnen auf die Bundesländer (absolute Häufigkeiten)

Bundesland	Personenzahl
Wien, NÖ	31
Oberösterreich	28
Steiermark	20
Kärnten	9
Gesamt	N = 88

Auf den Einbezug von NachschulungsteilnehmerInnen in Tirol wurde aufgrund des hohen zeitlichen und finanziellen Aufwandes (Reisekosten) verzichtet. Auch in Vorarlberg fand

keine Datenerhebung statt, da die sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Nachschulungen GmbH zum Untersuchungszeitpunkt noch keine Kurse in diesem Bundesland anbot. Die TeilnehmerInnen aus dem Burgenland teilten sich etwa zu gleichen Teilen auf Wien und die Steiermark auf. Da nicht auszuschließen war, dass sich auch in den übrigen Bundesländern derartige „Vermischungen“ ergeben hatten, musste auf einen gesonderten Bundesländervergleich verzichtet werden.

Insgesamt flossen die Daten aus 12 Gruppenkursen in die Analyse ein: vier in Wien, fünf in Oberösterreich, drei in der Steiermark und einer in Kärnten. Sieben Datensätze stammten aus Einzelnachschulungen, die aus einem der in Punkt 2.1.2. angeführten Gründe durchgeführt wurden. Davon wurden drei in Kärnten, zwei in der Steiermark und jeweils einer in Wien und Oberösterreich abgehalten. In Oberösterreich kam es zweimal, in Wien einmal aufgrund des Nichterscheinens eines Nachschulungsteilnehmers bzw. einer NachschulungsteilnehmerIn bei der ersten Kurssitzung zu einer Unterschreitung der Mindestzahl an KursteilnehmerInnen. Beide Fünfpersonenkurse (Erklärung siehe Punkt 2.1.3.) wurden dem BMVIT ordnungsgemäß gemeldet.

Erfreulicherweise nahmen bis auf eine Person alle NachschulungsbesucherInnen an der Untersuchung teil, eine weitere Person verweigerte aus terminlichen Gründen zum zweiten Testzeitpunkt die Teilnahme, weshalb dieser Datensatz nicht in die Analyse einbezogen wurde.

Die Daten der aus FahrschülerInnen bestehenden **Vergleichsgruppe** (siehe Punkt 3.2.) wurden in Fahrschulen in Wien/Niederösterreich, der Steiermark und Oberösterreich erhoben. Pro Bundesland wurde im November bzw. Dezember 2010 ein einmaliger Datenerhebungstermin mit einer ausgewählten Fahrschule vereinbart. Die Verteilung auf die Bundesländer ist Tab. 8 zu entnehmen. Die Testungen fanden jeweils am Ende der letzten Theorieeinheit statt. Es wurden insgesamt $N = 92$ Personen getestet: ausnahmslos nahmen alle GruppenkursteilnehmerInnen an der Ersterhebung teil. Nach Ausschluss jener 10 Personen, die ein Antwortmuster angekreuzt hatten, konnten 82 vollständige Datensätze in die Untersuchung aufgenommen werden.

Tab. 8: Verteilung der FahrschülerInnen auf die Bundesländer (absolute Häufigkeiten)

Bundesland	Personenzahl
Wien, NÖ	38
Oberösterreich	21
Steiermark	23
Gesamt	N = 82

4.2. Auswertung

Die Auswertung war ursprünglich in drei Schritten geplant, wurde jedoch später um einen vierten Schritt ergänzt:

Vorerst sollten in **Schritt I** die deskriptiven Daten der Stichproben gesichtet und die Voraussetzungen für die nachfolgenden Analysen geklärt werden. Die jeweiligen Daten werden in Punkt 5.1. für die NachschulungsteilnehmerInnen und die Gruppe der FahrschülerInnen separat dargestellt.

Über **Schritt II** sollte anhand eines Vergleichs der NachschulungsteilnehmerInnen mit der Vergleichsgruppe geklärt werden, ob ein signifikanter Baseline-Unterschied zwischen den beiden Gruppen besteht (Erläuterungen siehe Punkt 3.3.). Dafür wurden die Daten anhand einer einfaktoriellen multivariaten Analyse (mit Faktor „Gruppe“) verglichen.

Schritt III schließlich diente der Berechnung der Veränderungen in der Gruppe der NachschulungsteilnehmerInnen in den relevanten abhängigen Variablen über die Zeit und damit der Prüfung der Wirksamkeit des Kursmodells. Um diese aufzuzeigen, wurde über eine einfaktorielle multivariate Varianzanalyse (mit Faktor „Zeit“) für abhängige Daten ein Vergleich der Testwerte zwischen Zeitpunkt 1 vor der Nachschulung und Zeitpunkt 2 nach dem Kurs angestellt.

Zuletzt wurden in **Schritt IV** die aus verkehrspsychologischer Sicht auffälligen Angaben zu Zeitpunkt 1 jenen zu Zeitpunkt 2 gegenübergestellt. Hier wurde auf eine Verrechnung verzichtet – es handelt sich lediglich um die Angabe der absoluten Häufigkeiten auffälliger Ergebnisse in den signifikanten Skalen, um die Veränderungen aus einem anderen Blickwinkel noch einmal aufzuzeigen.

5. ERGEBNISSE

In den folgenden Punkten werden alle Untersuchungsergebnisse in der Reihenfolge der in Punkt 4.2. beschriebenen Auswertungsschritte dargestellt. Nach der Darstellung der deskriptiven Stichprobendaten finden sich in Punkt 5.2. einige allgemeine Erläuterungen zum Zustandekommen der einzelnen Skalen, bevor schließlich auf die Ergebnisse der multivariaten Analysen näher eingegangen wird.

5.1. Deskriptive Daten – die Stichproben

In den folgenden Absätzen werden die in Auswertungsschritt I gewonnenen Informationen zu den beiden Stichproben dargestellt und erläutert.

Die Stichprobe der **NachschulungsteilnehmerInnen** umfasste $N = 88$ Personen im Alter von 17 bis 27 Jahren ($M = 19,91$; $SD = 1,78$), davon waren 73 männlich und 15 weiblich. Nur 17 Personen gaben an, verheiratet oder in einer Beziehung zu sein, lediglich 9, mit dem Partner/der Partnerin zusammen zu wohnen. Die meisten KursteilnehmerInnen (59 Personen) wohnten noch bei ihren Eltern, 16 Personen lebten alleine. Nebenstehender Tabelle (Tab. 9) kann die höchste abgeschlossene Ausbildung der TeilnehmerInnen entnommen werden.

Tab. 9: höchste abgeschlossene Ausbildung der NachschulungsteilnehmerInnen

Kategorie	Pers.-zahl
Kein Schulabschluss	5
Pflichtschulabschluss	24
Abgeschlossene Lehre	50
Matura (AHS, BHS,...)	8
Studium	1
Gesamt	N = 88

Tab. 10: Delikte, die zur Nachschulungsanordnung führten

Kategorie	Pers.-zahl
Schnellfahren	71
Fahrerflucht	7
Nichtbeachten von Halt	4
Gefährliches Überholen	3
Verkehrsunfall	2
Vorrangmissachtung	1
Gesamt	N = 88

Für 74 AbsolventInnen handelte es sich um die erste, für 13 um die zweite Nachschulung dieser Art. Eine Person gab an, bereits zum dritten Mal einen Verkehrsauffälligen-Kurs zu besuchen. Als ausschlaggebendes Delikt für die Anordnung der Nachschulung nannten 71 Personen überhöhte Geschwindigkeit. Die übrigen Delikte finden sich in Tab. 10 (links).

Mehr als die Hälfte der KursteilnehmerInnen (genau 51) schätzten das Autofahren auf einer Skala von 1 (sehr wichtig) bis 10 (nicht wichtig) mit „1“ ein; zehn

Personen mit „2“. Nach der Wichtigkeit des Führerscheins befragt, gaben 79 AbsolventInnen „1“ und 3 Personen „2“ an. Die Nachschulung wurde generell positiv bewertet: nach dem Schulnotensystem erhielt der Kurs in 74 Fällen die Bewertungen „sehr gut“ oder „gut“; die Kategorie „nicht genügend“ wurde kein einziges Mal genannt. Weiters beurteilten 74 Personen, die Kursinhalte als „interessant“ bzw. „eher interessant“; die Kategorie „uninteressant“ wurde von niemandem gewählt. Auch die Kompetenz der KursleiterInnen wurde generell gut bewertet: 83 Personen hielten die Nachschulungsleitung für „kompetent“ bzw. „eher kompetent“.

Bei der offenen Frage „Wovon haben Sie Ihrer Meinung nach im Kurs am meisten profitiert?“ wurden folgende Angaben getätigt (in Klammer die jeweiligen absoluten Häufigkeiten): Wissensvermittlung bzw. deliktspezifisches Fachwissen, wie Unfallfolgen, Informationen zu Strafausmaßen etc. (25), Reflexion des eigenen Handelns (8), Bewusstseinsbildung: Verantwortungsbewusstsein, Regelbewusstsein (6), Diskussionen und Fehler anderer (5), Anpassung an Normen (2), Fahrprobe (1). Erwartungsgemäß enthielten sich in diesem Bereich viele TeilnehmerInnen ihrer Stimme – insgesamt 41 Personen gaben auf die offene Frage keine Antwort.

Insgesamt zwei KursteilnehmerInnen wurden aus der Untersuchung ausgeschlossen: eine Person kreuzte ein Antwortmuster in der Form 1-2-3-4-3-2-1 an, die zweite verweigerte zu Testzeitpunkt 2 die Teilnahme. In die Untersuchung wurden nur vollständige Datensätze einbezogen – war die Vorgabe eines oder mehrerer Verfahren organisatorisch nicht möglich (z.B. kein Testgerät verfügbar), wurde auf eine Testung generell verzichtet.

Dank der guten Zusammenarbeit mit Fahrschulen in Wien/Niederösterreich, Oberösterreich und in der Steiermark konnten zwischen Anfang November 2010 und Mitte Dezember 2010 insgesamt 92 Personen an der Datenerhebung der Gruppe gleichaltriger unbescholtener LenkerInnen teilnehmen. Zehn der 92 Datensätze mussten aufgrund von Antwortmustern aus den weiteren Analysen ausgeschlossen werden. Die dadurch gewonnene **Vergleichsgruppe** umfasste somit insgesamt N = 82 Personen. Es handelt sich dabei ausschließlich um FahrschülerInnen im Alter zwischen 17 und 24 Jahren, die im Rahmen der Führerschein-Mehrphasen-Ausbildung an der Untersuchung teilnahmen. Die Untersuchung wurde vor Absolvierung der Perfektionsfahrten bzw. des Fahrsicherheitstrainings mit verkehrspsychologischem Gruppengespräch anberaumt. Der einmalige Testtermin fand im Rahmen der letzten Theorieeinheit der Fahrschulausbildung statt, wodurch relativ viele TeilnehmerInnen auf einmal getestet werden konnten. Aus

organisatorischen Gründen (die Gruppengröße überstieg die Anzahl der verfügbaren Testgeräte um das drei- bis fünffache) war die Vorgabe des Wiener Risikobereitschaftstests Verkehr (WRBTV) nicht möglich. Der Ablaufplan für die Datenerhebung in der Vergleichsgruppe enthielt nur wenige Abweichungen von der Originalinstruktion (siehe Untersuchungsplan in Punkt 3.7.).

5.2. Ergebnisse der statistischen Analysen

In den nachfolgenden Kapiteln sind die Ergebnisse der multivariaten und univariaten Analysen angeführt. Gemäß den geplanten Auswertungsschritten II und III finden sich im folgenden Abschnitt getrennte Auswertungstabellen: zunächst werden die Baseline-Unterschiede zwischen den NachschulungsteilnehmerInnen und der Vergleichsgruppe dargestellt; danach folgt die Analyse der Veränderungen innerhalb der Gruppe der KursteilnehmerInnen über die Zeit.

Hierzu ist anzumerken, dass die Auswertung durch das Fehlen von „missing values“ in den relevanten Skalen wesentlich erleichtert wurde. Dieser Umstand wurde durch eine dreifache Kontrolle gewährleistet: sowohl in der vorangehenden mündlichen als auch der nachfolgenden schriftlichen Instruktion in der Fragebogeneinleitung wurde um möglichst **vollständiges** Ausfüllen ersucht; weiters fand unmittelbar nach der Abgabe der Bögen eine Sichtung derselben auf ausgelassene Items statt. Im Falle fehlender Angaben wurde der/die UntersuchungsteilnehmerIn um eine Ergänzung gebeten.

Zum besseren Verständnis der nachfolgenden Erläuterungen ist erklärend anzuführen, wie die in die Analyse einbezogenen Skalen zustande kamen.

Für die TVP-Skalen (Extraversion, emotionale Labilität, Gewissenhaftigkeit, Offenheit, Verträglichkeit, Bagatellisierung und Reaktanz) wurde in Anlehnung an frühere Arbeiten (z.B.: Lüftenegger, 2006, Bardodej, 2010) ein Itemdurchschnittswert berechnet: die Itemscores (wie im Testmanual empfohlen wurden Rohwerte von „0“ bis „3“ vergeben) wurden pro Skala aufsummiert und durch die Anzahl der Items pro Skala dividiert. Dieses Vorgehen garantierte einerseits die Konstruktion einheitlicher Skalen und andererseits die Möglichkeit, über die aufsummierten Rohscores entsprechend des TVP-Manuals (Spicher & Hänsgen, 2003) Normwerte ermitteln zu können, welche gegebenenfalls eine allgemeine Interpretation der Skalen erlaubten.

Da beim Verfahren WRBTV vom Testgerät bereits fertig berechnete Rohwerte, Prozentränge und T-Werte ausgegeben werden, wurden die letztgenannten als standardisierte Werte in die Analyse einbezogen.

Ähnlich wurde bei der Selbstwirksamkeit vorgegangen. Mangels entsprechender anleitender Angaben zur Auswertung in den Anmerkungen zur Skala „Generalisierte Kompetenzerwartung“ (Schwarzer, 1993) wurden für die Kategorien Rohwerte von „1“ bis „4“ vergeben. Grundlage für diese Vorgangsweise bildete die von Schwarzer (1993) in der Einleitung getätigte Aussage, dass höhere Werte für höhere Selbstwirksamkeitserwartungen sprechen. Analog zu den TVP-Skalen wurde auch hier ein Itemdurchschnittswert in die Analyse einbezogen.

Die Skala für das deliktspezifische Fachwissen stellt ebenfalls einen Durchschnittswert dar: Pro UntersuchungsteilnehmerIn wurden alle korrekten Antworten aufsummiert (falsche Antwort = 0 Punkte; korrekte Antwort = 1 Punkt) und durch die Itemanzahl dividiert. Somit gibt die Skala den durchschnittlichen (Roh-)Score pro Item wieder.

5.2.1. Unterschied zwischen verkehrsauffälligen LenkerInnen und gleichaltrigen unauffälligen KraftfahrerInnen

Im Rahmen einer einfaktoriellen multivariaten Analyse mit dem zweistufigen Faktor Gruppenzugehörigkeit wurden die Baseline-Werte der NachschulungsteilnehmerInnen mit jenen der gleichaltrigen FahrschülerInnen verglichen. Das dazugehörige Ergebnis ist in Tab. 11 (siehe Seite 61) dargestellt. Die Analyse zeigt, dass sich die NachschulungsteilnehmerInnen deutlich von gleichaltrigen FahrschülerInnen unterscheiden. Eine nähere Betrachtung der univariaten Analysen in Tab. 12, gibt Aufschluss über die einzelnen Skalen – die dargestellten Skalenmittelwerte legen folgende Interpretation nahe:

Die NachschulungsteilnehmerInnen stellten sich tendenziell extravertierter dar als die FahrschülerInnen („Extraversion“), ihr Antwortverhalten im TVP ließ jedoch auf eine signifikant labilere Persönlichkeit schließen („Labilität“). Es zeigten sich keine Gruppenunterschiede auf den Skalen „Gewissenhaftigkeit“ und „Reaktanz“, wohl aber in den Bereichen „Offenheit“, „Verträglichkeit“ und „Bagatellisierung“.

Tab. 11: Vergleich zwischen NachschulungsteilnehmerInnen und der FahrschülerInnen im Faktor „Gruppe“ zu Testzeitpunkt 1 – Ergebnisse der multivariaten Datenanalyse; signifikant $p < 0,05$

	F-Test	Sig.	Eta ²
Pillai-Spur	F (9,169) = 15,033	p = 0,000*	$\eta^2 = 0,458$

Tab. 12: Vergleich zwischen NachschulungsteilnehmerInnen und FahrschülerInnen zu Testzeitpunkt 1 im Faktor „Gruppe“ – Ergebnisse der univariaten Datenanalyse. Signifikante Ergebnisse ($p < 0,05$) sind dunkel hinterlegt, fett gedruckt und mit * gekennzeichnet; Tendenzen ($p < 0,10$) fett gedruckt

Skala	F-Test	Sig.	Eta ²	M (SD) V-Kurs	M (SD) Fahrschule
Extraversion	F (9,169) = 3,092	p = 0,081	$\eta^2 = 0,018$	0,94 (0,55)	1,07 (0,43)
Emotionale Labilität	F (9,169) = 15,704	p = 0,000*	$\eta^2 = 0,085$	0,61 (0,37)	0,85 (0,41)
Gewissenhaftigkeit	F (9,169) = 0,174	p = 0,677	$\eta^2 = 0,001$	1,87 (0,51)	1,84 (0,47)
Offenheit	F (9,169) = 14,618	p = 0,000*	$\eta^2 = 0,080$	1,20 (0,56)	1,51 (0,49)
Verträglichkeit	F (9,169) = 10,266	p = 0,002*	$\eta^2 = 0,058$	1,92 (0,59)	2,17 (0,41)
Bagatellisierung	F (6,169) = 25,294	p = 0,000*	$\eta^2 = 0,131$	1,55 (0,46)	1,91 (0,46)
Reaktanz	F (9,169) = 2,287	p = 0,132	$\eta^2 = 0,013$	0,96 (0,46)	0,85 (0,46)
Selbstwirksamkeit	F (9,169) = 0,009	p = 0,924	$\eta^2 = 0,000$	2,66 (0,43)	2,67 (0,48)
Wissen	F (9,169) = 3,466	p = 0,064	$\eta^2 = 0,020$	0,65 (0,21)	0,71 (0,19)

Gemäß den Antworttendenzen im Verfahren können daher folgende Aussagen getroffen werden: Die FahrschülerInnen zeigten verstärkt sozial angepasstes Antwortverhalten („Verträglichkeit“), neigten aber im Vergleich mit den NachschulungsteilnehmerInnen auch dazu, ihr Verhalten im Straßenverkehr beschönigend darzustellen („Bagatellisierung“). Die FahrschülerInnen stellten sich außerdem neuen Erfahrungen gegenüber offener dar als die Gruppe auffälliger LenkerInnen. Im Bereich des deliktspezifischen Fachwissens ließ sich eine Tendenz zu einem höheren Wissensstand bei den FahrschülerInnen erkennen, die vermutlich aus Aktualität der abgefragten Inhalte durch die Theorieausbildung in der Fahrschule abzuleiten ist.

5.2.2. NachschulungsteilnehmerInnen – die Wirksamkeit des Kursprogramms

Es konnte also im ersten Untersuchungsschritt ein signifikanter Gruppenunterschied zwischen den NachschulungsteilnehmerInnen und der Vergleichsgruppe festgestellt werden. Untersuchungsschritt II sollte anhand einer multivariaten Analyse mit Pillai-Spur über die tatsächliche Wirksamkeit des Nachschulungskurses Aufschluss geben. Die Berechnungen zeigten, wie aus Tab. 13 (unten) ersichtlich, dass der Nachschulungsbesuch einen signifikanten Einfluss auf die einzelnen Skalen ausübt. Gemäß Cohens Effektklassifikation (Cohen, 1988 zitiert nach Bortz und Döring, 2006, S. 626 ff.) kann der Nachschulung mit $\eta^2 = 0,623$ eine mittlere bis hohe Wirksamkeit zugesprochen werden. Eine weitere Betrachtung der univariaten Analysen in Tab. 14 zeigt, welcher abhängigen Variablen der größte Anteil am festgestellten Effekt zugeschrieben werden muss.

Tab. 13: Vergleich der AVn innerhalb der Gruppe von NachschulungsteilnehmerInnen im Faktor „Zeit“ – Ergebnisse der multivariaten Datenanalyse; signifikant $p < 0,05$

	F-Test	Sig.	Eta ²
Pillai-Spur	F (10,87) = 12,908	p = 0,000*	$\eta^2 = 0,623$

Tab. 14: Vergleich der AVn innerhalb der Gruppe von NachschulungsteilnehmerInnen im Faktor „Zeit“ – Ergebnisse der univariaten Datenanalyse; signifikante Ergebnisse ($p < 0,05$) sind dunkel hinterlegt, fett gedruckt und mit * gekennzeichnet; Tendenzen ($p < 0,10$) fett gedruckt

Skala	F-Test	Sig.	Eta ²	M (SD) t1	M (SD) t2
Extraversion	F (1,87) = 3,981	p = 0,049*	$\eta^2 = 0,044$	0,94 (0,55)	1,03 (0,51)
Emotionale Labilität	F (1,87) = 15,632	p = 0,000*	$\eta^2 = 0,152$	0,61 (0,37)	0,76 (0,40)
Gewissenhaftigkeit	F (1,87) = 1,635	p = 0,204	$\eta^2 = 0,018$	1,87 (0,51)	1,81 (0,47)
Offenheit	F (1,87) = 0,322	p = 0,572	$\eta^2 = 0,004$	1,20 (0,56)	1,23 (0,52)
Verträglichkeit	F (1,87) = 0,171	p = 0,680	$\eta^2 = 0,002$	1,92 (0,59)	1,94 (0,50)
Bagatellisierung	F (1,87) = 0,219	p = 0,641	$\eta^2 = 0,003$	1,55 (0,46)	1,57 (0,44)
Reaktanz	F (1,87) = 3,643	p = 0,060	$\eta^2 = 0,040$	0,96 (0,46)	0,89 (0,44)
Risikobereitschaft	F (1,87) = 9,572	p = 0,003*	$\eta^2 = 0,099$	46,83 (9,26)	50,20 (11,06)
Selbstwirksamkeit	F (1,87) = 8,188	p = 0,005*	$\eta^2 = 0,086$	2,66 (0,43)	2,83 (0,47)
Wissen	F (1,87) = 63,986	p = 0,000*	$\eta^2 = 0,424$	0,65 (0,21)	0,81 (0,18)

Der Effekt der Variable „Wissen“ sticht mit $\eta^2 = .424$ eindeutig zuerst ins Auge. Dieses Ergebnis entspricht der ursprünglichen Annahme, dass in dieser Variable über so kurze Zeit die größte Veränderung zu beobachten sein muss, da hier im Gegensatz zu den als relativ stabil geltenden Persönlichkeitseigenschaften aus dem Fünf-Faktoren-Modell Veränderungen schneller erwirkt werden können und diese einfacher nachweisbar sind.

Gemäß den Interpretationsanweisungen im Manual zum Test zur Erfassung verkehrsrelevanter Persönlichkeitsmerkmale erlauben die anhand der Fragebogendaten festgestellten Antworttendenzen folgende Interpretation:

Der statistisch bedeutsame Mittelwertsanstieg in der Dimension „emotionale Labilität“ deutet womöglich auf eine Anpassung im Bereich des Gefahrenbewusstseins hin. Reale Situationen können demnach tendenziell besser eingeschätzt werden. Auch hier kann eine Entwicklung in Richtung der unauffälligen gleichaltrigen FahrerInnen verzeichnet werden.

Weiters wurde im WRBTV ein signifikanter Rückgang des Risikoverhaltens nachgewiesen. Die UntersuchungsteilnehmerInnen tendierten zum zweiten Untersuchungszeitpunkt verstärkt dazu, in (simulierten) Verkehrssituationen (Vgl.: Videosequenzen des Wiener Risikobereitschaftstests Verkehr von Hergovich, Bogner, Arendasy & Sommer, 2005) weniger Risiko einzugehen als vor dem Nachschulungskurs.

Gemäß den aus dem TVP gewonnenen Daten auf der Skala „Extraversion“ zeigten die NachschulungsteilnehmerInnen vor dem Kursbesuch (Testzeitpunkt 1) jedoch signifikant weniger auffälliges Verhalten als danach. Dieser Umstand deutet auf eine erhöhte verkehrsbezogene Unbekümmertheit nach Absolvierung des Kurses hin, was sich im Straßenverkehr durch mangelnde (Selbst-) Reflexionsbereitschaft äußern kann.

In Zusammenhang mit den Ergebnissen aus Untersuchungsschritt II interpretiert muss jedoch festgestellt werden, dass der Anstieg tendenziell unüberlegten Handelns zum zweiten Testzeitpunkt gleichzeitig einer Annäherung an die Referenzgruppe gleichaltriger unbescholtener Kfz-LenkerInnen bedeutet.

Darüber hinaus war ein signifikanter Anstieg der Selbstwirksamkeitserwartungen (Vgl.: Skala „Generalisierte Kompetenzerwartung“ von Jerusalem & Schwarzer, 1992) zwischen den beiden Testzeitpunkten zu beobachten, was auf eine verstärkte Übernahme von Verantwortung für das eigene Tun und Handeln spricht. Damit scheint der Nachschulungskurs den KursteilnehmerInnen einen kleinen Bewusstseins-Vorsprung

verschafft zu haben. Es ist denkbar, dass sich dadurch eine im Kurs erarbeitete Verhaltenseinsicht ausdrückt.

Im Wissenstest wiesen die TeilnehmerInnen hinsichtlich deliktspezifischer Details signifikant bessere Ergebnisse auf. Durchschnittlich wurden nach dem Kurs 1,22 Items mehr korrekt beantwortet als vor dem Kurs, was eine statistisch bedeutsame Steigerung darstellt. Damit verfügen die NachschulungsabsolventInnen sogar über ein geringfügig höheres deliktspezifisches Fachwissen als die FahrschülerInnen. Das mag daran liegen, dass die Testung unmittelbar nach dem Kurs erfolgte, als die Inhalte „frisch“ gelernt und daher kognitiv noch gut verfügbar waren.

Auf der Dimension „Reaktanz“ war eine (nicht signifikante!) Tendenz zu beobachten, Verkehrssicherheitsmaßnahmen aufgeschlossener zu begegnen und diese gut zu heißen, was sich interpretativ mit den guten Bewertungen des Nachschulungskurses, seiner Inhalte und der Kursleitung vereinbaren lässt. Scheinbar sind die AbsolventInnen tendenziell eher dazu bereit, sich (Verkehrs- oder Verhaltens-)Regeln anzupassen als vor dem Kurs. Auch in diesem Bereich ließ sich eine Angleichung an die Vergleichsgruppe beobachten.

Die Skala Bagatellisierung wurde als Zusatzskala in die Untersuchung integriert, um Verharmlosungs- und Beschönigungstendenzen seitens der KursteilnehmerInnen beim Ausfüllen der Fragebögen zu identifizieren und gegebenenfalls diese in die Interpretation mit einzubeziehen. Bei der Datenanalyse konnten zu keinem der beiden Testzeitpunkte verstärkte Tendenzen erkannt werden, das eigene Verhalten in (übermäßig) sozial erwünschter Weise darzustellen. Ganz im Gegenteil: es fanden sich in Untersuchungsschritt II sogar Hinweise darauf, dass nicht die auffälligen LenkerInnen versuchten, sich beschönigend darzustellen, sondern die Vergleichsgruppe der FahrschülerInnen.

Bezüglich der Variablen „Gewissenhaftigkeit“, „Offenheit“ und „Verträglichkeit“ konnten keine signifikanten Veränderungen zwischen den beiden Testzeitpunkten festgestellt werden. Während auf der Skala „Gewissenhaftigkeit“ aufgrund des nicht vorhandenen Baseline-Unterschieds zwischen den NachschulungsteilnehmerInnen und den FahrschülerInnen keine Änderung zu erwarten war, wurde sehr wohl von einer Veränderung in Richtung mehr Offenheit für neue Erfahrungen und sozial verträglichere Antworttendenzen seitens der KursteilnehmerInnen ausgegangen. Diese konnten jedoch zu Testzeitpunkt 2 nicht festgestellt werden.

5.2.3. „Auffälligkeit“ der Skalenwerte

Neben den hauptsächlich intendierten Skalenvergleichen zwischen den beiden Testzeitpunkten ergaben sich bei der Sichtung und Verrechnung der Daten noch weitere interessante Ergebnisse. Zunächst konnte festgestellt werden, dass die meisten individuellen Testwerte sowohl vor als auch nach dem Nachschulungskurs im verkehrspsychologisch definierten Durchschnittsbereich zwischen $PR = 16$ und $PR = 84$ lagen. Die TeilnehmerInnen haben sich also im Durchschnitt weder zu Zeitpunkt 1 noch zu Zeitpunkt 2 als verkehrspsychologisch auffällig dargestellt. In diesem Zusammenhang ist es jedoch wichtig, das Grundprinzip des für die Verkehrspsychologie relevanten Durchschnittsbereichs zu kennen. Er dient in erster Linie einer „Schlechtestenauswahl“, das heißt, nur jenen Personen wird eine unzureichende Bereitschaft zur Verkehrsanpassung attestiert, die im Vergleich zu anderen VerkehrsteilnehmerInnen deutlich unterdurchschnittliche Ausprägungen in den relevanten Variablen aufweisen (Vgl.: gängiger Durchschnittsbereich der mittleren 50 Prozent – zwischen $PR=25$ und $PR=75$). Dementsprechend bedeutet ein Ergebnis im verkehrspsychologisch definierten Durchschnittsbereich nicht automatisch eine durchschnittliche Ausprägung in den interessierenden Variablen.

Einzelne Datensätze enthielten aus verkehrspsychologischer Sicht sehr wohl auffällige Skalenwerte. In Abb. 6 ist für die signifikanten Skalen aus Tab. 14 (=Ergebnistabelle) eine Gegenüberstellung dieser unterdurchschnittlichen (bzw. überdurchschnittlichen) Werte pro Testzeitpunkt dargestellt. Weiters wurde die Skala „Reaktanz“ in die Tabelle aufgenommen, da in den Daten eine (nicht signifikante) Tendenz zur geringeren Ausprägung zu Zeitpunkt 2 erkennbar war.

Pro Skala wird die Anzahl jener Personen angeführt, die zum jeweiligen Testzeitpunkt auffällige Testwerte erzielten. Es handelt sich bei der Risikobereitschaft um Prozentränge kleiner oder gleich $PR = 16$ und bei den TVP-Skalen um Stanine-Werte kleiner oder gleich 3 (bzw., falls hohe Werte für Auffälligkeit sprechen, Werte größer gleich 7). Diese kritischen Werte wurden dem jeweiligen Testmanual entnommen.

Auf einen Vergleich der Selbstwirksamkeitswerte musste verzichtet werden, weil hierfür im Manual keine standardisierten Testwerte gefunden wurden und anhand der Rohwerte keine Aussage über die (Un-)Auffälligkeit der Werte möglich war. Auch das Wissen wird nicht tabellarisch angeführt, da sich kein konkretes Zeichen für Auffälligkeit definieren ließ. Durchschnittlich wurden nach Kursabschluss 1,22 Items mehr beantwortet als vor Kursbeginn (5,22 Items zu t_1 und 6,44 Items zu t_2).

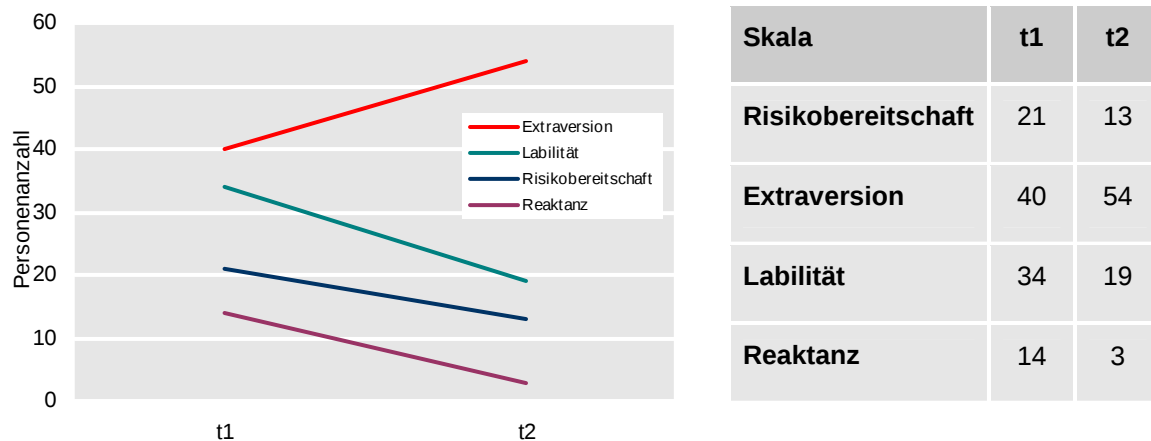


Abb. 6: Darstellung auffälliger Werte zu t1 und t2 (absolute Häufigkeiten). Heranziehung von Stanine-Werten für TVP-Skalen; Prozentränge für den WRBT. Erläuterungen im Text.

Bei den Skalen „Risikobereitschaft“, „Labilität“ und „Reaktanz“ zeigt sich anhand des Vergleichs in Abb. 6, dass tendenziell zum Zeitpunkt 2 weniger extreme Antworttendenzen vorliegen. Auffällig sticht jedoch die Skala Extraversion ins Auge, bei der zum ersten Testzeitpunkt wesentlich weniger auffällige Werte zu beobachten waren als zu Zeitpunkt 2. Führt man sich vor Augen, dass insgesamt auf der Skala eine Angleichung an die Gruppe unauffälliger LenkerInnen stattgefunden hat, muss von verfälschenden Antworttendenzen zum ersten Erhebungszeitpunkt ausgegangen werden.

Spannend ist hier auch die Betrachtung der Stabilität extremer Antworttendenzen. So beschrieben sich auf der Skala „Extraversion“ zu Zeitpunkt 1 insgesamt 40 Personen durch auffällige Werte. Zu Zeitpunkt 2 führte das Antwortverhalten von 21 UntersuchungsteilnehmerInnen zu unveränderten Stanine-Werten, während sieben Personen auffälliger, acht Personen weniger auffällige Werte erzielten (jeweils im Ausmaß von einem Stanine-Wert). Insgesamt vier Personen, die zu Zeitpunkt 1 als auffällig einzustufen waren, zeigten nach der Nachschulung nur noch durchschnittliches Antwortverhalten. Gleichzeitig bedeutet dies, dass insgesamt 18 Personen, die sich zu Zeitpunkt 1 als unauffällig beschrieben hatten, nach dem Kurs plötzlich auffälligeres Antwortverhalten an den Tag legten.

Ähnliche Tendenzen sind bei der Skala „Labilität“ zu entdecken, wenngleich hier der positive Aspekt der eindeutig rückgängigen Gesamtzahl auffälliger Fälle im Vordergrund steht: von 34 auffälligen Personen zu Zeitpunkt 1 stellten sich nach dem Kurs insgesamt 14 immer noch als auffällig dar. Die Stanine-Werte von neun Personen blieben dabei zwischen den beiden Erhebungszeitpunkten stabil, drei Personen zeigten eine leichte

Tendenz zu durchschnittlicherem Antwortverhalten im Ausmaß von einem Stanine-Wert. Dennoch fanden sich unter den auffälligen Personen zwei Personen mit noch extremeren Antwortmustern und weitere fünf mit erstmals auffälligen Werten.

Auf der Skala „Risikobereitschaft“ beschrieben sich von den 21 auffälligen UntersuchungsteilnehmerInnen zu Zeitpunkt 1 nach dem Kurs nur noch zehn mit extremen Stanine-Werten. Die Werte von drei Personen verbesserten sich in Richtung des Durchschnittsbereichs, während insgesamt sieben Personen in ihren Werten stabil blieben bzw. sich sogar noch extremer darstellten. Weiters zeigten drei vormals unauffällige Personen erstmals auffälliges Risikoverhalten.

Insgesamt 14 Personen erzielten vor dem Kurs auf der Reaktanzskala auffällige Werte, jedoch blieben nur zwei Personen in ihren Angaben stabil; das vormals extreme Antwortverhalten von elf UntersuchungsteilnehmerInnen war nach dem Kurs als durchschnittlich einzustufen. Nur eine einzige Person beschrieb sich zu Zeitpunkt zwei auf der Skala erstmals durch einen auffälligen Stanine-Wert.

Die obigen Erläuterungen zeigen, dass die Antworttendenzen der auffälligen Personen in knapp zwei Drittel der Fälle stabil bleiben. In diesem Zusammenhang ist jedoch zu bedenken, dass die Stanine-Werte den Informationsgehalt der Rohwerte durch die Zusammenfassung in nur neun Abstufungen ein wenig schmälern. Eine genauere Analyse der Antworten auf die einzelnen Items könnte weitere Erkenntnisse hinsichtlich der Antwortstabilität bringen und stellt für die Zukunft sicherlich einen interessanten Ansatz für konkrete Einzelfallanalysen dar.

Weiters sticht die hohe Zahl „neu auffälliger“ Antworttendenzen auf der Skala „Extraversion“ ins Auge. Auch hier besteht Klärungsbedarf, der zum Mittelpunkt weiterer Studien werden sollte. Die vorliegende Arbeit kann hierzu aufgrund der eingeschränkten Fragestellung keinen Beitrag leisten, sondern lediglich die Notwendigkeit weiterer Untersuchungen zu diesem Thema hervorheben.

5.3. Beantwortung der Fragestellungen

Entsprechend der oben dargestellten Analyseergebnisse lässt sich in Bezug auf die Fragestellungen folgendes feststellen:

Ist die Gruppe verkehrsauffälliger LenkerInnen im Vergleich zu anderen
ProbeführerscheinbesitzerInnen tatsächlich „auffällig“?

Anhand des Baseline-Vergleichs zwischen den NachschulungsteilnehmerInnen und ihrer gleichaltrigen jedoch unbescholtenen Vergleichsgruppe konnte festgestellt werden, dass die KursteilnehmerInnen sich in den relevanten Variablen signifikant von den FahrschülerInnen unterscheiden.

Konkret gaben die univariaten Analysen Aufschluss darüber, dass sich die FahrschülerInnen als psychisch stabiler und tendenziell weniger risikobereit und im Allgemeinen kontrollierter darstellten als die NachschulungsteilnehmerInnen. Weiters zeigen sie sich neuen Erfahrungen gegenüber offener und legen sozial angepassteres Verhalten an den Tag, neigten jedoch bei der Bearbeitung der Fragebögen auch zu beschönigenden Tendenzen. Vermutlich aufgrund der noch sehr aktuellen Inhalte aus der Fahrschulausbildung verfügen die TeilnehmerInnen der Referenzgruppe unauffälliger LenkerInnen über ein tendenziell höheres deliktspezifisches Fachwissen. Keinerlei Effekte oder Tendenzen konnten hinsichtlich der Variablen Selbstwirksamkeit nachgewiesen werden.

Können die Nachschulungskurse dazu beitragen eine Annäherung an die gleichaltrige
Vergleichsgruppe zu erreichen?

Entsprechend der Ergebnisse der multivariaten Analyse kann davon ausgegangen werden, dass es durch die Nachschulung zu signifikanten Veränderungen in den relevanten Variablen gekommen ist. Der Kurs kann somit hinsichtlich der vom Gesetzgeber geforderten Eigenschaften als wirksam bezeichnet werden.

Die univariaten Analysen ließen Rückschlüsse auf die in den folgenden Absätzen beschriebenen konkreten Veränderungen der abhängigen Variablen zu.

Der Hypothese entsprechend verändert sich die **psychische Stabilität** zwischen den beiden Testzeitpunkten in signifikanter Weise. Nach dem Kurs deutete das Antwortverhalten der TeilnehmerInnen auf eine realistischere Gefahrenwahrnehmung hin.

Offenbar sind die AbsolventInnen nach dem Kurs eher dazu in der Lage, schwierige Verkehrssituationen einzuschätzen.

Darüber hinaus lässt sich aus dem veränderten Antwortverhalten nach dem Kurs auf eine stärkere Bereitschaft schließen, das eigene Verhalten zu reflektieren. Die verkehrsbezogene Extraversion, die sich in Unbekümmertheit und leichtsinnigen Entscheidungen äußern kann sinkt signifikant ab. Es scheint eine Verschiebung in Richtung eines **selbstkontrollierten Verhaltens** stattgefunden zu haben.

Diese Annahme wird gestützt durch die Daten aus der univariaten Analyse der **Selbstwirksamkeit**. Ihnen zufolge fühlten sich die TeilnehmerInnen nach dem Kurs verstärkt für ihre Handlungen verantwortlich und tendieren zu vorausplanendem Handeln.

Dazu passend verändert sich auch die **Risikobereitschaft** der TeilnehmerInnen zwischen den beiden Testzeitpunkten signifikant: die AbsolventInnen zeigen sich in schwierigen Verkehrssituationen vorsichtiger, das subjektiv akzeptierte Risikolevel sinkt zum zweiten Erhebungszeitpunkt signifikant ab. Ein weiteres Indiz für eine allgemein gesunkene Risikobereitschaft liefert die Gegenüberstellung der absoluten Zahlen von verkehrspsychologisch als auffällig einzustufenden LenkerInnen. Während vor der Nachschulung 21 Personen im WRBTV überdurchschnittlich riskantes Verhalten zeigen, sind es nach dem Kurs nur noch 13. Dem muss jedoch das widersprüchliche Ergebnis auf der Skala „Extraversion“ im TVP gegenübergestellt werden, welches für tendenziell risikoreicheres Verhalten im Straßenverkehr spricht. In diesem Zusammenhang sei betont, dass es trotz der Tendenz zu mehr Extraversion seitens der KursteilnehmerInnen im Vergleich mit der Gruppe unbescholtener FahrerInnen zu einer Anpassung an die unauffällige Referenzgruppe gekommen ist. Dies legt die Vermutung nahe, dass sich die NachschulungsteilnehmerInnen zu Testzeitpunkt 1 in diesem Bereich als (vermeintlich) angepasster dargestellt haben, als sie es tatsächlich waren.

Bei globaler Betrachtung der Ergebnisse legen trotz der widersprüchlichen Ergebnisse vor allem zwei Gründe eher für eine Interpretation im Sinne einer Reduktion riskanten Verhaltens nahe: einerseits war im WRBTV hinsichtlich realer Verkehrssituationen (Vgl. Videosequenzen) ein deutlicher Rückgang der Risikobereitschaft zu erkennen, was einer tatsächlichen Auswirkung auf das Fahrverhalten gleichgesetzt werden kann, und andererseits konnte bei den TeilnehmerInnen nachweislich eine (signifikante) Tendenz beobachtet werden, sich nach dem Kurs verstärkt für ihr Verhalten verantwortlich zu fühlen. Diese Ergebnisse sprechen für einen bewussteren Umgang mit Gefahrensituationen im Straßenverkehr und eine realistischere Einschätzung von

potentiell riskanten Verkehrssituationen in Verbindung mit einer entsprechenden Hemmung riskanter Verhaltensweisen.

Die (nicht signifikante) Tendenz zu weniger **Reaktanz** nach dem Kurs deutet in Verbindung mit den generell positiven Kursbewertungen auf eine gute Akzeptanz der Maßnahme hin. Das bedeutet, dass die KursteilnehmerInnen nach der letzten Kurseinheit tendenziell eine positivere Einstellung zu Verkehrssicherheitsmaßnahmen vertreten als vor dem Kurs.

Ein eindeutiger Effekt konnte hinsichtlich des **deliktspezifischen Fachwissens** festgestellt werden. Die NachschulungsteilnehmerInnen konnten nach dem Kurs signifikant mehr Fragen zu den relevanten Inhalten beantworten als davor. Man kann folglich davon ausgehen, dass es zwischen den beiden Testzeitpunkten zu einem Wissenszuwachs gekommen ist. Der in diesem Zusammenhang beobachtete Effekt stellte (entsprechend der Vorannahme in Punkt 3.4.2.6.) die größte statistisch signifikante Veränderung dar.

6. DISKUSSION

In den folgenden Seiten sollen die Ergebnisse diskutiert und in den aktuellen Forschungsstand eingebettet werden. Zunächst wird auf den Grad der Erfüllung der vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Kursziele eingegangen. Danach widmet sich ein weiterer Punkt den erhobenen Zusatzvariablen und den daraus ableitbaren Erkenntnissen. Zum Schluss wird auf etwaige Schwächen der Arbeit eingegangen, sowie auf offene Fragen, die Anhaltspunkte für neue Forschungsarbeiten darstellen können.

6.1. Wurden die Anforderungen des Gesetzgebers erfüllt?

Die erste wichtige Frage dreht sich um die **Rückfallquoten**. Zwar wurde die Legalbewährung der TeilnehmerInnen als geeignetes Außenkriterium bereits früh ausgeschlossen (siehe Punkt 2.2.), dennoch soll diese Anforderung des Gesetzgebers nicht außer Acht gelassen werden. Wie in Punkt 5.1.1. angeführt, gaben 74 Personen den aktuellen Kursbesuch als ihren ersten, 13 Personen als ihren zweiten und eine Person als ihren dritten Nachschulungsbesuch an. Hochgerechnet auf 100 Personen ergäbe sich ein prozentueller Anteil von 15,9 Prozent an Kurswiederholern. Dieser Wert unterschreitet einerseits den beschriebenen Cut-Off-Wert in Deutschland (Jacobshagen & Utzelmann, 1998), und entspricht andererseits in etwa dem österreichischen Vergleichswert aus der

Studie von Christ (2001). Zur Orientierung am deutschen Referenzkriterium muss einschränkend festgehalten werden, dass sich die gesetzlichen Bestimmungen, die der Anordnung von (verkehrspsychologischen) Maßnahmen zugrunde liegen, länderspezifisch unterscheiden. Weiters muss aufgrund der unterschiedlichen Kursangebote der verschiedenen verkehrspsychologischen Institute von einer Vorselektion der KursteilnehmerInnen ausgegangen werden (die TeilnehmerInnen wählen bevorzugt Nachschulungsorte, die möglichst nahe an ihrem Wohn- und/oder Arbeitsbereich liegen), wodurch die erhobenen Daten weder repräsentativ für Gesamtösterreich noch mit den deutschen Werten vergleichbar sind.

Wie aus der obigen Argumentation und bereits in Punkt 3.1. erwähnt, können die erzielten Ergebnisse einzig auf das Nachschulungsprogramm der „sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Nachschulungen GmbH“ bezogen und auch nur in diesem Zusammenhang interpretiert werden. Die beobachtete Rückfallquote kann demzufolge nicht, wie bei Brieler, Zentgraf, Krohn, Seidl & Kalwitzki (2009) oder Jacobshagen und Utzelmann (1998) beschrieben als (Miss-)Erfolgskriterium herangezogen werden, sondern erlaubt als zufällige Gegebenheit nur bedingt Rückschlüsse auf eine globale Wirksamkeit der Kursprogramme für verkehrsauffällige LenkerInnen (siehe Punkt 6.2.).

Weiters fanden sich in den Daten signifikante Hinweise auf einen Rückgang der **Risikobereitschaft** der KursteilnehmerInnen. Das ist insofern ein bedeutsames Ergebnis, als z.B. nach Lamszus (2002) gerade dieses Konstrukt alterstypisch für eine stark erhöhte Unfallstatistik sorgt. Herzberg und Schlag (2003) betonen den Zusammenhang zwischen riskantem Verhalten im Straßenverkehr, einem erhöhten Unfallrisiko und der Auftretenshäufigkeit anderer Verkehrsverstöße.

Nach Wilde (1998) wird die Bereitschaft, sich riskanten Situationen auszusetzen von zwei Faktoren bestimmt: dem objektiv vorherrschenden Risikograd und dem subjektiv akzeptierten Risikoniveau. Ein Absinken der Risikobereitschaft müsste sich also zumindest in einem der beiden Faktoren ausdrücken. Das bedeutet, dass entweder gefährliche Verkehrssituationen besser eingeschätzt werden können (wofür auch die Veränderung in der Variable „emotionale Labilität“ spricht), oder die KursabsolventInnen weniger Risikobereitschaft an den Tag legen. Welche der beiden Ebenen betroffen ist, lässt sich aus den vorliegenden Ergebnissen nur bedingt ableiten.

Geht man davon aus, dass das der Zugewinn an **deliktspezifischem Fachwissen** den höchsten erzielten Effekt darstellte, dürfte eine Interpretation für eine Anpassung des

objektiven Risikogrades stattgefunden haben: Realsituationen und ihr Gefahrenpotential können demnach besser eingeschätzt werden. Somit wäre es nicht zu einer Wandlung potentieller „sensation seekers“ in potentielle „sensation avoiders“ (Heino, van der Molen & Wilde, 1996) gekommen, sondern dank des gewonnenen Fachwissens lediglich zu einer realistischeren Gefahreneinschätzung. Mit dieser Interpretation kann auch der Hauptwiderspruch mit dem sensation-seeking Konzept (z.B.: Zuckerman, 2007) ausgeräumt werden, denn als angeborene Charaktereigenschaft wäre die tendenzielle Hinwendung zu risikoreichen Situationen nur schwer zu verändern. Über den Zugang der wissensbasierten Verhaltenseinsicht kann dennoch der Rückgang des riskanten Verhaltens gut erklärt werden.

Demnach ist die Verhaltensadaptation in Richtung weniger riskanten Handelns nicht nur mit der Risikohomöostasetheorie sensu Wilde (1998) vereinbar, sondern auch mit dem sensation-seeking Konzept. Darüber hinaus lässt sich das Ergebnis auch in die „risk adaption theory“ von Koornstra (2009) einbetten, die von zwei gegensätzlichen Anreizsystemen für riskantes Verhalten ausgeht: einerseits wird durch die Gefahrensituation ein gewisser (positiver) Erregungszustand hervorgerufen, andererseits wirkt der risikoreiche Stimulus auch angstausslösend. Gemäß der obigen Interpretation wäre der Rückgang der Risikobereitschaft auf einen Zuwachs an angstausslösenden Aspekten des Reizes zurückzuführen.

Fuller (2004) will die Risikohomöostasetheorie nur als Spezialfall seines „task-capability interface model“ verstanden wissen. Ihm zufolge könne das risikoaffine Verhalten im Straßenverkehr nur als Versuch erklärt werden, eine gewisse Aufgabenschwierigkeit aufrecht zu erhalten. Diese ergebe sich wiederum aus dem Wechselspiel zwischen dem fahrtechnischen Können des Fahrzeuglenkers bzw. der Fahrzeuglenkerin und den spezifischen Anforderungen der jeweiligen Situation. In diesem Zusammenhang würde das im Kurs erworbene Fachwissen lediglich zu einer Verbesserung des Fahrkönnens führen, nicht aber zu einer entsprechenden Gefahreneinsicht.

Dass jedoch das hohe Unfallrisiko der jungen VerkehrsteilnehmerInnen tatsächlich zu einem großen Anteil auf ungünstige Verhaltensweisen bei gleichzeitig mangelnder Gefahreneinsicht zurückzuführen ist, betonen gleich mehrere AutorInnen. Nach Lamszus (2002) neigen junge FahranfängerInnen verstärkt zu Imponiergehabe; das Fahrzeug wird zur Demonstration von Stärke und Unabhängigkeit eingesetzt. Kaltenegger und Steinacher (2005) bezeichnen die tendenziell erhöhte Risikobereitschaft in der entsprechenden Altersgruppe als wichtige Variable in der Unfallstatistik. Auch Ulleberg und Rundmo (2003) sehen darin einen Prädiktor für Unfallhäufigkeiten.

Entsprechend der vorliegenden Ergebnisse wirkt sich der Nachschulungskurs auch auf die **Selbstkontrolle** und die **Selbstwirksamkeitserwartungen** der TeilnehmerInnen aus. Die AbsolventInnen sehen sich selbst verstärkt für ihre Handlungen verantwortlich und sind in der Lage, diese besser zu kontrollieren.

Zuckerman (2000) verbindet einen Rückgang riskanten Verhaltens mit einer verbesserten Impulskontrolle. Demnach sollte eine Normanpassung des Verhaltens im Straßenverkehr stattfinden. Bezogen auf die häufigsten Unfallursachen „[...] *mangelnde Fahrpraxis, überhöhte und situationsunangepasste Geschwindigkeit, Selbstüberschätzung, erhöhte Risikobereitschaft, Fehleinschätzungen, [und] Missachtung der Verkehrsregeln*“ (Schützhofer, Inwanschitz, Lager & Wiener, 2004, S. 211), sollte zumindest hinsichtlich jener Delikte eine Veränderung erwirkt werden können, die als Hauptursachen für die Anordnung einer Nachschulung identifiziert wurden: Schnellfahren und die Missachtung von Verkehrsregeln.

Hierzu ist nach Reinecker (1978) eine willentliche Anstrengung notwendig; der Kontrollprozess muss durch interne oder externe Einflussfaktoren aufrecht erhalten werden. Wünschenswert wäre aus verkehrspsychologischer Sicht die internale motivierte Verhaltensänderung (Weiner, 2000) im Sinne einer automatischen Selbstregulation (Forstmeier & Rüddel, 2005). Dennoch muss davon ausgegangen werden, dass die in im Rahmen der Nachschulung verfügbare Zeit für eine Veränderung relativ stabiler Persönlichkeitseigenschaften wohl zu kurz ist. Es ist daher naheliegend, dass die Änderung in erster Linie die Selbstkontrollfunktion betrifft. Demnach müssen die eigenen Handlungen aktiv und bewusst der jeweiligen Situation angepasst werden.

Aus diesen Anmerkungen lassen sich auch Rückschlüsse auf etwaige Veränderungen im **sozialen Verantwortungsbewusstsein** ziehen. Zwischen den beiden Testzeitpunkten kam es zu keiner Änderung in der abhängigen Variable „Verträglichkeit“, die in dieser Hinsicht Rückschlüsse erlauben sollte. Im Rahmen der Baseline-Untersuchung wurde jedoch festgestellt, dass im sozialen Verantwortungsbewusstsein zwischen den NachschulungsteilnehmerInnen und der Referenzgruppe unbescholtener LenkerInnen ursprünglich kein Unterschied bestand. Dieses Ergebnis widerspricht den Erkenntnissen aus zahlreichen Studien:

Wundersitz und Burns (2005) beschreiben junge LenkerInnen unter anderem als hochgradig „irresponsible“, in einer Studie von Stern und Schlag (2001) geben 18- bis 24-jährige Kfz-LenkerInnen „Leichtsinn“ als großen Einflussfaktor auf die hohen Unfallzahlen

in ihrer Altersgruppe an, Ulleberg und Rundmo (2003) konnten nachweisen, dass sich FahranfängerInnen mit hoher Tendenz zum sensation seeking und niedriger Bereitschaft zur Normanpassung leichter über soziale Barrieren hinwegsetzen.

Weiner (2000) betont in diesem Zusammenhang die Wichtigkeit der „significant others“: Verhalten, dem von sozialen Bezugsgruppen positive Eigenschaften zugeschrieben werden, wird generell positiver eingeschätzt als Handlungen, die nicht mit den Einstellungen und Meinungen der Peergruppe übereinstimmen. Stern und Schlag (2001) beschreiben dieses Phänomen als *„wesentlicher Faktor für die Entstehung von Verhaltensabsichten“* (Stern & Schlag, 2001, S. 24) und nehmen an, dass Peers in der betroffenen Altersgruppe wohl die wichtigsten Bezugspersonen darstellen. Die Autoren sehen darin eine *„einflussreiche Möglichkeit zur Veränderung von Einstellungen“* (Stern & Schlag, 2001, S. 24). Somit sollte nicht nur bei den auffällig gewordenen LenkerInnen eine Maßnahme gesetzt werden, sondern verstärkt präventiv – am besten schon im Rahmen der Fahrschulausbildung – mit den jungen LenkerInnen an der Bewusstseinsbildung und kritischen Hinterfragung des eigenen Fahrkönnens gearbeitet werden.

Ein weiteres zu diskutierendes Ergebnis stellt die Erhöhung der **psychischen Stabilität** dar. Hier konnte nach dem deliktspezifischen Fachwissen der zweitgrößte Effekt beobachtet werden. Die NachschulungsteilnehmerInnen beschrieben sich nach dem Kurs als psychisch stabiler, also entspannter im Umgang mit Stresssituationen. Dieser Umstand kann ebenfalls in Verbindung mit dem Zuwachs an deliktspezifischem Fachwissen erklärt werden. Im Laufe des Kurses wird auch der persönliche Umgang mit schwierigen Verkehrssituationen mehrfach thematisiert – dabei werden auch potentielle Gefahrensituationen genauer analysiert. Möglicherweise drückt sich die Aneignung solch analytischer Denkstrukturen durch die Veränderung in der abhängigen Variablen aus. Das Wissen um die Komplexität der Vorgänge im Straßenverkehr in Verbindung mit den durch die Auseinandersetzung mit dem Thema gewonnenen Erfahrungen könnte die zu Zeitpunkt 1 signifikant höhere Anspannung und Angst in schwierigen Verkehrssituationen verringern.

McCrae und Costa (1987) nennen in ihrer Beschreibung des Konstrukts „psychische Labilität“ die Adjektive „emotional“, „temperamentvoll“ und „impulsgesteuert“ und benennen damit drei Eigenschaften, die jungen StraßenverkehrsteilnehmerInnen häufig zugeschrieben werden, jedoch meist im Zusammenhang mit riskantem Verhalten und

mangelnder Selbstkontrolle. Demnach fügt sich die beobachtete Veränderung in der abhängigen Variablen „psychische Stabilität“ gut in die Interpretation der übrigen Ergebnisse ein.

Eine Intervention im Ausmaß von nur fünfzehn Einheiten kann freilich nicht im Ausmaß einer vollwertigen Verhaltenstherapie die Veränderung relativ stabiler Persönlichkeitsmerkmale bewirken, sie stellt aber ein bewährtes Mittel dar, die Entwicklung von Verhaltensalternativen anzuregen und diese unter fachlicher Anleitung zu erproben, womit der nachweisliche Einfluss auf die Rückfallquoten (z.B.: Christ, 2001; Bartl, Assailly, Chatenet, Hatakka, Keskinen & Willmes-Lenz, 2002) erklärt werden kann. Unbestritten ist auch die Tatsache, dass die verkehrsauffälligen LenkerInnen je nach Phase der Verhaltensänderung (Prochaska, DiClemente & Norcross, 1992), ihrer individuellen Persönlichkeitskonstellation und ihren derzeitigen Umgebungsvariablen auf unterschiedliche Art und Weise vom Nachschulungskurs profitieren. Die Veränderungen in den abhängigen Variablen deuten jedoch – unabhängig vom jeweiligen Interpretationshintergrund in Richtung einer positiv zu bewertenden Einstellungs- und Verhaltensänderung. Dieses Ergebnis lässt darauf hoffen, dass sich die Erfolge der Verkehrssicherheitsmaßnahmen auch weiterhin im Sinne einer Reduktion auf die Unfallzahlen auswirken.

Erfreulich die Tendenz zu weniger Reaktanz seitens der KursteilnehmerInnen zu Zeitpunkt 2 zu werten. Setzt man diesen Rückgang mit den generell positiven Kursbeurteilungen in Zusammenhang, kann davon ausgegangen werden, dass die Anordnung der Nachschulung bzw. deren Absolvierung bei den TeilnehmerInnen keine generellen Widerstandsreaktionen oder Ablehnungstendenzen hervorruft, sondern als Rehabilitationsmaßnahme akzeptiert und auch gutgeheißen wird.

Einschränkend muss jedoch hinzugefügt werden, dass diese Tendenz zur positiven Beurteilung von Zwangsmaßnahmen, sobald diese absolviert wurden, ein weit verbreitetes Phänomen darstellt (z.B.: Stern und Schlag (2001) oder Bartl (2000)). Offenbar scheint sich hier die Erleichterung, die Auflage erfüllt zu haben, und damit den Führerschein behalten zu dürfen (oder wieder zu erlangen) die Beurteilung in positive Richtung zu beeinflussen.

6.2. Schwächen, Einschränkungen und offene Fragen

Die primäre Einschränkung hinsichtlich der Ergebnisinterpretation wurde bereits in Punkt 6.1. beschrieben: die gewonnenen Daten und die daraus abgeleiteten Ergebnisse dürfen nicht unreflektiert als allgemeiner Wirksamkeitshinweis interpretiert werden, sondern erlauben zunächst ausschließlich Aussagen über das Nachschulungsprogramm der „sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Nachschulungen GmbH“. Wie jedoch bereits in Punkt 2.1.3. erwähnt, stellen sich die Kurskonzepte vor dem Hintergrund der strengen gesetzlichen Auflagen in ihrer theoretischen Fundierung als relativ gleichwertig dar.

Von diesem Standpunkt aus liefern die statistisch signifikanten Veränderungen, die in der vorliegenden Untersuchung beobachtet wurden, einen weiteren Beitrag in der noch jungen Effektivitätsforschung zu den Nachschulungskursen für verkehrsauffällige LenkerInnen: sie stützen die von Christ (2001) und Bartl (2000) in ihren umfassenden Studien gezogenen Schlussfolgerungen hinsichtlich der globalen Wirksamkeit der Kurse.

Jedoch nur wenn weitere Untersuchungen die aktuellen Ergebnisse mehrfach replizieren und dadurch die getroffenen Aussagen empirisch stützen können, darf mit großer Sicherheit davon ausgegangen werden, dass es sich um mehr als nur Zufallsbefunde handelt. Erst dann ist der empirische Vergleich verschiedener Nachschulungskonzepte einzelner Institute spannend und sinnvoll, denn in Zukunft wäre im Interesse des Gesetzgebers und der KursteilnehmerInnen im Sinne der begleitenden Qualitätssicherung im Bereich der verkehrspsychologischen Rehabilitation eine institutsübergreifende Kooperation wünschenswert, um eine individuelle Verbesserung bzw. Optimierung der einzelnen Kursprogramme zu erwirken.

Die detaillierte Vorausplanung der Studie und die einheitliche Gestaltung der Testsituationen inklusive ausführlicher Instruktionen und Erklärungen für die UntersuchungsteilnehmerInnen sollten gewährleisten, dass nur wenige Störvariablen zu einer Verzerrung der Daten beitragen. Durch die hohe Transparenz der Untersuchungsdetails bei gleichzeitiger Wahrung der Anonymität der Befragten wurde versucht, deren Teilnahmemotivation dahingehend zu beeinflussen, dass möglichst ehrliche Angaben zu hochgradig validen Datensätzen führen würden. Die AbsolventInnen wurden mehrfach eindrücklich darauf hingewiesen, dass ihre Teilnahme weder eine Auswirkung auf die erfolgreiche Absolvierung der Nachschulung hatte, noch die individuellen Untersuchungsergebnisse der Behörde in irgendeiner Form rückgemeldet würden. Dennoch konnten sicher nicht alle individuellen Störgrößen kontrolliert werden. Es ist denkbar, dass Verfälschungen zu beiden Testzeitpunkten durch Langeweile,

Frustration, Übungseffekte oder ähnliche Einflüsse zustande gekommen sein könnten. Hier ist jedoch anzumerken, dass vermutlich auch im Labor diese individuellen, teilnehmerInnenabhängigen Störfaktoren nicht auszuschließen sind.

Zur Frage, weshalb die FahrschülerInnen signifikant mehr zum Bagatellisieren neigten, lassen sich nur Vermutungen anstellen. Einerseits könnte die aktuell absolvierte Fahrschulausbildung zu einem erhöhten Bewusstsein für gefährliche und riskante Verkehrssituationen geführt und die Antworttendenzen dahingehend beeinflusst haben. Da es den FahranfängerInnen noch an Praxis mangelt und dadurch große Unsicherheit im Umgang mit der neuen Situation (allein und ohne FahrlehrerIn) am Steuer eines Kraftfahrzeuges entstehen kann (Stern & Schlag, 2001) ist durchaus denkbar, dass die Angaben im Fragebogen tatsächlich der derzeitigen Einstellung der FahranfängerInnen entsprechen. Andererseits könnte das sozial erwünschte Antwortverhalten durch die Angst, die Befragung sei „vielleicht doch nicht so ganz anonym“ zustande gekommen sein. Es empfiehlt sich daher in weiteren Untersuchungen etwas erfahrenere LenkerInnen für den Baselinevergleich heranzuziehen.

Zur Beantwortung der offenen Punkte sind weitere Untersuchungen unerlässlich. Einen interessanten Ansatz im Zusammenhang mit der Unfallstatistik stellen Ulleberg und Rundmo (2003) vor. Sie betonen, dass Persönlichkeitseigenschaften indirekt großen Einfluss auf die Unfallzahlen haben, da sie die Wahrnehmung und Bewertung der Umwelt und in weiterer Folge das Verhalten bestimmen können. Die Autoren schlagen daher vor, relevante Persönlichkeitseigenschaften als Kovariablen in die Analysen aufzunehmen, um bisher unentdeckte Effekte von Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf die Unfallzahlen aufdecken zu können.

7. ZUSAMMENFASSUNG

Gemäß Führerscheingesetz-Nachschulungsverordnung (FSG-NV) müssen FührerscheinbesitzerInnen in Österreich bei bestimmten Vergehen im Straßenverkehr einen Nachschulungskurs absolvieren. Diese Maßnahme trifft vor allem ProbeführerscheinbesitzerInnen, da diese aufgrund ihrer mangelnden Fahrpraxis und der fehlenden Routine mit potentiell gefährlichen Verkehrssituationen, sowie einiger tendenziell (noch) nicht normangepasster Persönlichkeitseigenschaften hinsichtlich der Unfallstatistik einer Hochrisikogruppe angehören und daher per Gesetz strengere Auflagen erfüllen müssen. Der Gesetzgeber schreibt vor, dass die Wirksamkeit eines Nachschulungskursmodells anhand der Rückfallquoten in geeigneter Weise evaluiert werden muss (§8 FSG-NV). Da diese jedoch derzeit noch nicht zur Verfügung stehen, wird für die Wirksamkeitsüberprüfung auf alternative Anhaltspunkte in der Führerscheingesetz-Gesundheitsverordnung (FSG-GV) zurückgegriffen. AbsolventInnen müssen dementsprechend nach dem Kurs in folgenden Variablen normangepasst(er)es Verhalten zeigen: psychische Stabilität, Selbstkontrolle, soziales Verantwortungsbewusstsein und Risikobereitschaft. Eine Analyse der Fachliteratur macht deutlich, dass auch das deliktspezifische Fachwissen, sowie die Selbstwirksamkeitserwartungen der jungen VerkehrsteilnehmerInnen bei der Bewährung im Straßenverkehr eine bedeutende Rolle spielen.

Somit waren im Rahmen der Untersuchung zwei große Fragenblöcke zu bearbeiten: erstens sollte geklärt werden, ob sich die verkehrsauffälligen LenkerInnen im Vergleich zu einer gleichaltrigen Vergleichsstichprobe in den abhängigen Variablen tatsächlich signifikant unterscheiden, und zweitens, ob es zwischen den beiden Testzeitpunkten (vor und nach der Nachschulung) zu einer Veränderung in den abhängigen Variablen in Richtung der Referenzgruppe kommen würde.

Die Datenerhebung fand von Jänner 2010 bis Dezember 2011 in Wien, Oberösterreich, Kärnten und der Steiermark statt. Jeweils vor und nach dem Nachschulungskurs wurden den teilnehmenden KandidatInnen die verkehrsspezifischen Skalen des Test zur Erfassung verkehrsrelevanter Persönlichkeitsmerkmale (TVP: Spicher & Hänsgen, 2003), der Wiener Risikobereitschaftstest Verkehr (WRBTV: Hergovich, Bogner, Arendasy, Sommer, 2006), die Skala zur generalisierten Kompetenzerwartung (Jerusalem & Schwarzer, 1992), sowie ein selbst erstellter Fragebogen zum deliktspezifischen Fachwissen, soziodemographischen Informationen und einigen kurs- und teilnehmerInnenbezogenen Angaben vorgegeben. Im November und Dezember 2010

wurde dieselbe Testbatterie mit Ausnahme des WRBTV einer etwa gleich großen Gruppe an unbescholtenen Kfz-LenkerInnen vorgegeben.

Im Rahmen der Datenauswertung wurde zunächst ein Vergleich zwischen verkehrsauffälligen (KursteilnehmerInnen) und unbescholtenen LenkerInnen (FahrschülerInnen im Rahmen der Mehrphasenausbildung) angestellt, der signifikante Unterschiede zwischen den beiden Gruppen aufdeckte. Die FahrschülerInnen stellten sich als psychisch stabiler, sozial angepasster und tendenziell weniger risikofreudig dar. Die Angaben der NachschulungsteilnehmerInnen ließen auf weniger Selbstkontrolle und ein tendenziell geringeres deliktspezifisches Fachwissen schließen. Kein Gruppenunterschied konnte hinsichtlich der Variablen Selbstwirksamkeit beobachtet werden.

In einem weiteren Auswertungsschritt wurden die oben genannten abhängigen Variablen der NachschulungsteilnehmerInnen zwischen den beiden Testzeitpunkten (vor und nach dem Kurs) mit Hilfe einer einfaktoriellen multivariaten Analyse für abhängige Daten verglichen. Es zeigte sich dass durch die Nachschulung nicht nur das deliktspezifische Fachwissen nach dem Kurs signifikant angestiegen war, sondern sich auch die Selbstwirksamkeitserwartungen der TeilnehmerInnen in Richtung einer bewussteren Teilnahme am Straßenverkehr verändert hatten. In den Daten fanden sich signifikante Hinweise auf eine geringere Risikobereitschaft, sowie eine höhere emotionale Stabilität zu Testzeitpunkt 2.

Festzustellen ist in diesem Zusammenhang, dass alle beobachteten Veränderungen immer in Richtung einer Angleichung an die Referenzstichprobe der verkehrspsychologisch unauffälligen Gruppe der FahrschülerInnen stattfanden.

Zusammenfassend darf festgestellt werden, dass für die verkehrspsychologischen Nachschulungskurse der „sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Nachschulungen GmbH“ die vom Gesetzgeber geforderte Wirksamkeitsüberprüfung einen mittelhohen bis hohen Effekt nachgewiesen werden konnte. Aufgrund der unterschiedlichen Nachschulungskonzepte verschiedener verkehrspsychologischer Institute (derzeit 15), darf jedoch nicht von einem generalisierbaren Ergebnis ausgegangen werden. Alle anhand der vorliegenden Daten getätigten Schlussfolgerungen beziehen sich einzig auf das Kurskonzept von „sicher unterwegs“.

Eine generelle, institutsumfassende Aussage hinsichtlich der Kurswirksamkeit kann nur dann getroffen werden, wenn weitere Forschungsergebnisse (anderer Institute) vorliegen, die zu denselben oder ähnlichen Ergebnissen gelangen.

8. LITERATURVERZEICHNIS

- Bandura, A. (1977). Self-efficacy: Toward a unifying theory of behavioral change. *Psychological Review*, 84(2), 191-215.
- Bandura, A. (1989). Regulation of cognitive processes through perceived self-efficacy. *Journal of Developmental Psychology*, 25(5), 729-735.
- Bandura, A. (1991). Social cognitive theory of self-regulation. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 248-287.
- Bandura, A. (1997). *Self-efficacy: the exercise of control*. NY: Freeman.
- Bandura, A., Caprara, G. V., Barbaranelli, C., Gerbino, M., & Pastorelli, C. (2003). Role of affective self-regulatory efficacy in diverse spheres of psychosocial functioning. *Child Development*, 74(3), 769-782.
- Bandura, A., & Schunk, D. H. (1981). Cultivating competence, self-efficacy, and intrinsic interest through proximal self-motivation. *Journal of Personality and Social Psychology*, 41(3), 586-598.
- Bardodej, J. (2010). *Evaluation of driver rehabilitation programmes*. Unveröffentlichte Diplomarbeit, Universität Wien.
- Bartl, G. (2000). *DAN-Report: Results of an EU-Project: Description and Analysis of Post-Licensing Measures for Novice Drivers*. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit.
- Bartl, G., Assilay, J.-P., Chatenet, F., Hatakka, M., Keskinen, E., Willmes-Lenz, G. (2002). *EU-project "Andrea": Analysis of driver rehabilitation programmes*. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit.
- Bartl, G., & Esberger, R. (2005). Multi-phase driver licensing: First analysis of effectiveness. Retrieved December, 26th, 2010, from: <http://www.allesfuehrerschein.at/dokumente/First%20analysis%20of%20the%20effectiveness%20of%20multiphase%20driver%20licensing%20in%20Austria%20EN%2012%202005.pdf>
- Bartl, G., & Piringer, A. (2002). Projekt „Road Expert“: Fahrsicherheitstraining und verkehrspsychologische Diskussion für Fahranfänger. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 48(3), 109-113.
- BGBl. I S. 2214/1998. *Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung, FeV)*.

-
- BGBl. I Nr. 120/1997. *Bundesgesetz über den Führerschein (Führerscheinggesetz – FSG)*.
- BGBl. I Nr. 322/1997. *Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über die gesundheitliche Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen (Gesundheitsverordnung – FSG-GV)*.
- BGBl. II Nr. 357/2002. *Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über verkehrspsychologische Nachschulungen (Nachschulungsverordnung – FSG-NV)*.
- Bortz, J., & Döring, N. (2006). *Forschungsmethoden und Evaluation für Human- und Sozialwissenschaftler* (4th ed.). Heidelberg: Springer.
- Brieler, P., Zentgraf, M., Krohn, B., Seidl, J., & Kalwitzki, K.-P. (2009). Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gem. § 70 FeV: Evaluation des Kursprogramms für verkehrsauffällige Kraftfahrer ABS. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 55(3), 139-144.
- Bukasa, B., Chaloupka-Risser, C., Christ, R., Kaltenegger, A., & Salamon, B. (2010). *Handbuch: Rechtsgrundlagen der Führerschein-Nachschulung*. Wien: Berufsverband Österreichischer Psychologinnen und Psychologen.
- Christ, R. (2001). Auf der Suche in der Wundertüte – Ergebnisse einer Evaluationsstudie zu Driver-Improvement und Nachschulungskursen für Fahranfänger. *Psychologie in Österreich*, 3, 212-217.
- Cohen, J. (1988). Statistical power analysis for the behavioral sciences. In: Bortz, J., & Döring, N. (2006). *Forschungsmethoden und Evaluation: für Human- und Sozialwissenschaftler* (4th ed.), p. 626 ff. Heidelberg: Springer.
- Costa, P.T., & McCrae, R.R. (1988). From catalog to classification: Murray's Needs and the Five-Factor Model. *Journal of Personality and Social Psychology*, 55(2), 258-265.
- Dumbuya, A., Reed, N., Rhys-Tyler, G., Zhao, Q.J., & Wood, R.L. (2005). Interactive scenario modelling for hazard perception in driver training. In: Dorn, L. (Hrsg.). *Driver behavior and training: Volume II* (pp. 3-17). Hampshire: Ashgate Publishing Ltd.
- Evers, C. (2000). Beschreibung und Bewertung von Maßnahmen für Fahranfänger in Europa. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 46(4), 148-157.
- Forstmeier, S., & Rüddel, H. (2005). Zur Überlegenheit von Selbstregulation über Selbstkontrolle in Psychotherapie und psychosomatischer Rehabilitation. *Verhaltenstherapie* 15, 158-166.
-

- Fuller, R. (2005). Towards a general theory of driver behavior. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 461-472.
- Gerlach, J., Limbourg, M., & Utzmann, I. (2007). Qualitätssicherung in der Verkehrserziehung: Ein Leitfaden für Programme der Verkehrserziehung, -aufklärung und -weiterbildung. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 2, 84-88.
- Hackenfort, M. (2008). Interventionen für Fahranfänger: Evaluation eines multifunktionalen Programms. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 54(2), 81-86.
- Herzberg, P.Y., & Schlag, B. (2003). Sensation Seeking und Verhalten im Straßenverkehr. In: Roth, M., & Hammelstein, P. (eds.). *Sensation Seeking: Konzeption, Diagnostik und Anwendung* (pp. 162-182). Göttingen: Hogrefe.
- Heino, A., van der Molen, H.H., & Wilde, G.J.S. (1996a). Differences in risk experience between sensation avoiders and sensation seekers. *Personality and Individual Differences*, 20(1), 71-79.
- Heino, A., van der Molen, H.H., & Wilde, G.J.S. (1996b). Risk perception, risk taking, accident involvement and the need for stimulation. *Safety Science* 22, 35-48.
- Hergovich, A., Arendasy, M., Sommer, M., & Bognar, B. (2007). *Manual WRBTV: Wiener Risikobereitschaftstest Verkehr*. Mödling: SCHUHFRIED GmbH.
- Hergovich, A., Bognar, B., Arendasy, M., & Sommer, M. (2005). *WRBTV: Wiener Risikobereitschaftstest Verkehr*. Mödling: SCHUHFRIED GmbH.
- Hinz, A., Schumacher, J., Albani, C., Schmid, G., & Brähler, E. (2006). Bevölkerungsrepräsentative Normierung der Skala zur Allgemeinen Selbstwirksamkeitserwartung. *Diagnostica*, 52(1), 26-36. Göttingen: Hogrefe.
- Hoppe, R., & Tekaas, A. (2006). Risiko-Kommunikation mit jungen Fahrern und Mitfahrern zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 52(4), 189-194.
- Jacobshagen, W., & Utzelmann, H.-D. (1998). *The medical psychological assessment procedures for drivers with alcohol offences and drivers with high penalty point status*. Köln: Verlag TÜV Rheinland.
- Jerusalem, M., & Schwarzer, R. (1992). Generalized self-efficacy scale. In: Schwarzer (1993). *Measurement of perceived self-efficacy: Psychometric scales for cross-cultural research*. Berlin: Freie Universität Berlin, p.15

-
- Kaltenegger, A., & Steinacher, R. (2005). Österreichs Wege zu einer nachhaltigen Reduktion des Unfallrisikos junger Lenker. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 51(2), 63-69.
- Kazén, M., Kaschel, R., & Kuhl, J. (2008). Individual differences in intention initiations under demanding conditions: Interactive effect of state vs. action orientation and enactment difficulty. *Journal of Research in Personality*, 42, 673-715.
- Koornstra, M.J. (2009). Risk-adaption theory. *Transportation Research*, 12, 77-90.
- Kuhl, J. & Beckmann J. (1994). Volition and personality: Action versus state orientation. Göttingen: Hogrefe.
- Laapotti, S., Keskinen, E., Hatakka, M., & Katila, A. (2000). Novice drivers' accidents and violations – a failure on higher or lower hierarchical levels of driver behavior. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 759-769.
- Lamszus, H. (2002). Die Problematik junger Fahranfänger und Möglichkeiten zur Verringerung ihres hohen Unfallrisikos. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 48(3), 121-125.
- Lüftenegger, M. (2006). *Evaluation von verkehrspsychologischen Nachschulungskursen*. Unveröffentlichte Diplomarbeit, Universität Wien.
- Lüftenegger, M., & Langer, G.A. (2008). Qualitätssicherung bei Nachschulungskursen: Quality management in driver re-training courses. *Psychologie in Österreich*, 28(3 & 4), 282 – 287.
- McCrae, R.R., & Costa, P.T. (1987). Validation of the Five-Factor Model of Personality across instruments and observers. *Journal of Personality and Social Psychology*, 52(1), 81-90.
- Meier, B.P., Robinson, M.D., & Wilkowski, B.M. (2006). Turning the other cheek: Agreeableness and the regulation of aggression related primes. *Psychological Science* 17(2), 136-142.
- Mienert, M. (2002). Merkmale potenzieller Risikofahrer vor dem Führerscheinerwerb. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 48(4), 145-150.
- Müller, K. (2010, November). *Aktuelle Trends in der verkehrspsychologischen Diagnostik und Rehabilitation*. Kongressbeitrag auf der 3. österreichischen Tagung für Verkehrspsychologie. Wien: Bundesministerium für Verkehr.
-

- Nickel, W.-R. (1992). Kriterien zur Beurteilung von Programmen zur Rehabilitation auffälliger Kraftfahrer. *Blutalkohol*, 29(6), 373-381.
- Prochaska, J.O., DiClemente, C.C. (1982). Transtheoretical therapy: Toward a more integrative model of change. *Psychotherapy: Theory, Research & Practice*, 19(3), 276-288.
- Prochaska, J.O., DiClemente, C.C., & Norcross, J.C. (1992). In search of how people change: Applications to addictive behavior. *American Psychologist*, 47(9), 1102-1114.
- Rundmo, T., & Iversen, H. (2004). Risk perception and driving behaviour among adolescents in two Norwegian counties before and after a traffic safety campaign. *Safety Science*, 42, 1-21.
- Schickhofer, E. (2003). *Die Evaluierung von Nachschulungskursen für alkoholauffällige Verkehrsteilnehmer: Kompetenz- und Kontrollüberzeugungen*. Unveröffentlichte Diplomarbeit, Universität Wien.
- Schlag, B. (1994). Geschwindigkeitswahl und Verkehrsstärke auf Bundesautobahnen. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 40(1), 27-29.
- Schlag, B. (2006). Risikoverhalten im Straßenverkehr. *Wissenschaftliche Zeitschrift der Technischen Universität Dresden*, 55, 35-40.
- Schulze, H., Albrecht, M., Auerbach, K., Heißing, M., & Knoche, A. (2007). Start des EU-Projekts DRUID. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 1, 9-12.
- Schülken, T., Leisch, M., Sachse, R., & Veltgens, U. (2006). Zur Wirksamkeit der verkehrspsychologischen Rehabilitationsprogramme CONTROL und REAL für alkoholauffällige Fahrer. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 4, 194-201.
- Schützhofer, B., Inwanschitz, D., Lager, F., Wiener, K. (2004). Einstellungen Jugendlicher bezüglich Alkohol, Drogen und Straßenverkehr in Österreich. *Blutalkohol*, 41, 210-233.
- Simonet, S., & Wilde, G.J.S. (1997). Risk: Perception, acceptance and homeostasis. *Applied Psychology*, 46(3), 235 – 252.
- Sommer, M., Arendasy, M., Schuhfried, G., & Litzenberger, M. (2005). Diagnostische Unterscheidbarkeit unfallfreier und mehrfach unfallbelasteter Kraftfahrer mit Hilfe nicht linearer Auswertemethoden. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 2, 82-86.
- Spicher, B., & Hänsgen, K. (2003). *Test zur Erfassung verkehrsrelevanter Persönlichkeitsmerkmale*. Bern: Hans Huber.

-
- Stern, J., & Schlag, B. (2001). Akzeptanz von Verkehrssicherheitsmaßnahmen durch 18- bis 24jährige Autofahrer. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 47(1), 23-29.
- Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behavior among young drivers. *Safety Science* 41, 427-443.
- Utzelmann, H.D. (2003). Kurse nach § 70 FeV – Argumente für die Beibehaltung der aktuellen Regelung auf Basis der bisherigen Erfahrung. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 49(4), 180-183.
- Weiner, B. (1972). Attribution theory, achievement motivation, and the educational process. *Review of Educational Research*, 42(2), 203-215.
- Weiner, B. (2000). Intrapersonal and interpersonal theories of motivation from an attributional perspective. *Educational Psychology Review*, 12(1), 1-14.
- Wilde, G.J.S. (1994). *Target Risk: Dealing with the danger of death, disease and damage in everyday decisions*. Toronto, Canada: PDE Publications.
- Wilde, G.J.S. (1998). Risk homeostasis theory: An overview. *Injury Prevention*, 4, 89-91.
- Willmes-Lenz, G. (2002, September). *Verringerung des Fahranfängerrisikos durch fahrpraktische Vorerfahrung*. Referat auf dem 38. BDP Kongress für Verkehrspsychologie. Deutschland, Regensburg: Universität Regensburg.
- Winkelbauer, M. (2008). EU-Projekt SUPREME: Die erfolgreichsten Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Europa. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 2, 60-66.
- Wundersitz, L., & Burns, N. (2005). Identifying young driver subtypes: Relationship to risky driving and crash involvement. In: Dorn, L. (ed.). *Driver behavior and training: Volume II* (pp. 155-168). Hampshire: Ashgate Publishing Ltd.
- Zuckerman, M. (2007). *Sensation seeking and risky behavior* (1st ed.). Washington: American Psychological Association.
- Zuckerman, M., & Kuhlman, D.M. (2000). Personality and risk-taking: Common biosocial factors. *Journal of Personality*, 68(6), 999-1029.
- Zuckerman, M., Kuhlmann, D.M., Joireman, J., Teta, P., & Kraft, M. (1993). A comparison of three structural models for personality: The Big Three, the Big Five, and the alternative Five. *Journal of Personality and Social Psychology*, 65(4), 757-768.

9. ANHANG

9.1. Abstract

Anhand der jährlichen Unfallstatistik im Straßenverkehr lässt sich feststellen, dass 15- bis 24-jährige VerkehrsteilnehmerInnen besonders unfallgefährdet sind. Aus diesem Grund sind die gesetzlichen Auflagen für ProbeführerscheinbesitzerInnen in Österreich strenger geregelt als für erfahrene FahrzeuglenkerInnen. Bei Verstoß gegen diese Vorschriften ist ein Nachschulungskurs für verkehrsauffällige LenkerInnen zu absolvieren. Der Gesetzgeber sieht für derartige Kurse eine Wirksamkeitsüberprüfung anhand der Rückfallquoten vor. Da diese derzeit (noch) nicht zur Verfügung stehen, bietet die Führerscheingesetz-Gesundheitsverordnung Anhaltspunkte für alternative Evaluierungskonzepte: durch den Kurs sollen sich die psychische Stabilität und Selbstkontrolle, sowie das soziale Verantwortungsbewusstsein und die Risikobereitschaft der KursteilnehmerInnen in Richtung einer Normanpassung verändern. In der Fachliteratur wird weiters der Einbezug der Variablen „Wissen“ und „Selbstwirksamkeit“ empfohlen. Derzeit sind in Österreich 15 Institute zur Durchführung von Nachschulungen ermächtigt; jedes einzelne verfügt über ein eigenes Nachschulungskonzept. Die vorliegende Untersuchung stützt sich auf Daten der „sicher unterwegs – verkehrspsychologische Nachschulungen GmbH“. Anhand multivariater Analysen konnte festgestellt werden, dass sich die Gruppe verkehrsauffälliger LenkerInnen in den abhängigen Variablen statistisch signifikant ($p < .05$) von verkehrsunauffälligen Personen in ihrer Altersgruppe unterschied. Weiters wurde nach Absolvierung des Kurses ein signifikanter Rückgang der Risikobereitschaft beobachtet, sowie eine Erhöhung der psychischen Stabilität und der Selbstkontrolle, die mit einem Anwachsen des deliktspezifischen Fachwissens einherging. Auf Basis dieser Ergebnisse kann davon ausgegangen werden, dass die Nachschulungskurse im Sinne der vom Gesetzgeber geforderten Ziele wirksam sind. Einschränkend muss jedoch festgehalten werden, dass die beobachteten Effekte nicht auf alle Nachschulungsmodelle verallgemeinerbar sind, sondern sich deren Aussagekraft, sofern sie wiederholt repliziert werden können, nur auf das Kursprogramm von „sicher unterwegs“ beziehen.

The annual statistics of road accidents identify the age group of 15- to 24-year-old participants in road traffic as particularly prone to accidents. For that reason, the legal regulations novice drivers have to abide are more stringent than those for experienced drivers. Any violation of those rules usually leads to the imposition of a driver improvement course. To verify the effectiveness of those programs, Austrian legislation demands continuous evaluative proof through monitoring of relapse rates. As they are not available (yet), "Führerscheingesetz-Gesundheitsverordnung" provides alternative evaluation concepts. According to law those include an adaption of emotional stability, self-control, social responsibility and risk taking tendencies to a general normative level. Literature suggests an inclusion of the variables "knowledge" and "self-efficacy". In Austria, 15 institutes of traffic psychology are currently authorized to run driver improvement courses, each using their own training concept. The study at hand is based on data collected from one of those: "sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Nachschulungen GmbH". By conducting multivariate analyses between traffic offenders and rule obeying drivers of the same age group a statistically significant discrepancy ($p < .05$) was disclosed. Furthermore, a significant decrease of willingness to take risk was observed, and an additional rise of emotional stability and self-control in combination with an increase of delict-specific knowledge. Based on those findings the driver improvement courses can be assumed to be effective regarding their lawfully defined goals. Restrictively, the reported effects must not be generalized for driver improvement course concepts of other institutes; their explanatory power – if replicated – can only be applied to the training program of "sicher unterwegs".

9.2. Verzeichnisse

9.2.1. Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Forschungsfragen - Hauptfragestellungen	32
Tab. 2: Wissenschaftliche Hypothesen	33
Tab. 3: Itemanzahl und Itembeispiele für die verkehrsspezifischen TVP-Skalen	45
Tab. 4: Instruktion zum Itembeispiel des WRBTV	48
Tab. 5: Itembeispiel zum Verfahren „Generalisierte Kompetenzerwartung“	49
Tab. 6: Itembeispiel der Wissensskala.....	50
Tab. 7: Verteilung der NachschulungsteilnehmerInnen auf die Bundesländer.....	54
Tab. 8: Verteilung der FahrschülerInnen auf die Bundesländer.....	55
Tab. 9: Höchste abgeschlossene Ausbildung der NachschulungsteilnehmerInnen	57
Tab. 10: Delikte, die zur Nachschulungsanordnung führten	57
Tab. 11: Vergleich zwischen NachschulungsteilnehmerInnen und der FahrschülerInnen im Faktor „Gruppe“ zu Testzeitpunkt 1 – Ergebnisse der multivariaten Datenanalyse.....	61
Tab. 12: Vergleich zwischen NachschulungsteilnehmerInnen und FahrschülerInnen zu Testzeitpunkt 1 im Faktor „Gruppe“ – Ergebnisse der univariaten Datenanalyse	61
Tab. 13: Vergleich der AVn innerhalb der Gruppe von NachschulungsteilnehmerInnen im Faktor „Zeit“ – Ergebnisse der multivariaten Datenanalyse	62
Tab. 14: Vergleich der AVn innerhalb der Gruppe von NachschulungsteilnehmerInnen im Faktor „Zeit“ – Ergebnisse der univariaten Datenanalyse	62

9.2.2. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Statistik der Straßenverkehrsunfälle 2009 (Quelle: Statistik Austria)	7
Abb. 2: Punktestand im Verkehrszentralregister.....	11
Abb. 3: hierarchisches Modell des guten Autofahrers (Keskinen, 1996, zit. nach Laapotti, Keskinen, Hatakka & Katila, 2000).....	19
Abb. 4: Anforderungen an den „guten“ Autofahrer nach Schlag (1994).	20
Abb. 5: Itembeispiel WRBTV (Screenshot).....	47
Abb. 6: Darstellung auffälliger Werte zu t1 und t2 (absolute Häufigkeiten).	66

9.3. Fragebögen

9.3.1. Fragebogen für FahrschülerInnen (Baseline-Erhebung)

Teilnehmernummer: _____

Liebe Studienteilnehmerin, lieber Studienteilnehmer!

Um das Nachschulungsprogramm von „sicher unterwegs“ laufend verbessern zu können, werden derzeit die Nachschulungskurse für verkehrsauffällige LenkerInnen im Rahmen einer Studie (Diplomarbeit an der Universität Wien) untersucht. Sie sind Teil der Vergleichsgruppe unbescholtener FahrerInnen, welche mit einer Gruppe von NachschulungsteilnehmerInnen verglichen wird.

Wir bitten Sie, den folgenden Fragebogen auszufüllen. Er enthält eine Reihe von Aussagen, die verschiedene Lebensbereiche betreffen. Sie sollen angeben, wie sehr diese Aussagen auf Sie zutreffen. Selbstverständlich werden Ihre Angaben dabei anonym behandelt; für die statistische Auswertung wird Ihnen daher ein Teilnehmercode zugewiesen.

Lesen Sie bitte jede Aussage genau durch und wählen Sie jene, die am ehesten auf Sie zutrifft. Da es hierbei um Ihre persönliche Einstellung geht, gibt es keine richtigen oder falschen Antworten. Versuchen Sie bitte, den Fragebogen möglichst vollständig zu bearbeiten.

	trifft nicht zu	trifft etwas zu	trifft oft zu	trifft immer zu
1. Ich bemühe mich, mein Auto rechtzeitig zum Service in die Werkstatt zu bringen, bevor ich dazu aufgefordert werde.	☐	☐	☐	☐
2. Wenn sich Widerstände auftun, finde ich Mittel und Wege, um mich durchzusetzen.	☐	☐	☐	☐
3. Ich probiere gern mal aus, was in meinem Auto an Leistung drinsteckt.	☐	☐	☐	☐
4. Wenn ich keine Vorfahrt habe, schaue ich zweimal nach links und rechts, bevor ich losfahre.	☐	☐	☐	☐
5. Bei einem Auto ist für mich in erster Linie die Sicherheit wichtig.	☐	☐	☐	☐
6. Ich bin häufig ängstlich und besorgt darüber, wie sich eine Verkehrssituation entwickelt.	☐	☐	☐	☐
7. Die Lösung schwieriger Probleme gelingt mir immer, wenn ich mich darum bemühe.	☐	☐	☐	☐
8. Vor jeder Autofahrt kontrolliere ich die Bremsen.	☐	☐	☐	☐
9. Es ist schon vorgekommen, dass ich in geschlossenen Ortschaften mehr als 50 km/h gefahren bin.	☐	☐	☐	☐
10. Wenn die Straße frei ist, drücke ich aufs Gas.	☐	☐	☐	☐
11. Ich fahre Auto, wie ich will und niemand hat mir vorzuschreiben, wie.	☐	☐	☐	☐
12. Wenn jemand den rechten Blinker stellt, vertraue ich darauf, dass er auch wirklich nach rechts abbiegt.	☐	☐	☐	☐
13. Es bereitet mir keine Schwierigkeiten, meine Absichten und Ziele zu verwirklichen.	☐	☐	☐	☐
14. Vor längeren Autofahrten kontrolliere ich Wasser und Öl.	☐	☐	☐	☐
15. Es kommt vor, dass ich anderen Autofahrern ein Zeichen gebe, um sie vor einer Geschwindigkeitskontrolle zu warnen.	☐	☐	☐	☐
16. In unerwarteten Situationen weiß ich immer, wie ich mich verhalten soll.	☐	☐	☐	☐
17. Ich werde nervös, wenn ich merke, dass hinter mir ein Polizeiauto fährt.	☐	☐	☐	☐

	trifft nicht zu	trifft etwas zu	trifft oft zu	trifft immer zu
18. Ich bin dagegen, dass der Staat neue Methoden als Sicherheitskontrollen für Fahrzeuge einführt.	☐	☐	☐	☐
19. Auf einer freien Strecke probiere ich gerne aus, wie gut ich Auto fahren kann.	☐	☐	☐	☐
20. An Ampeln versuche ich, zuerst loszukommen.	☐	☐	☐	☐
21. Auch bei überraschenden Ereignissen glaube ich, dass ich gut mit ihnen zurechtkommen kann.	☐	☐	☐	☐
22. Ich bin schon einmal weiter Auto gefahren, obwohl ich mich eigentlich zu müde dazu fühlte.	☐	☐	☐	☐
23. Je schwieriger die Verkehrssituation ist, desto mehr macht das Fahren Spaß.	☐	☐	☐	☐
24. Schwierigkeiten sehe ich gelassen entgegen, weil ich meinen Fähigkeiten vertrauen kann.	☐	☐	☐	☐
25. An manchen Tagen fühle ich mich den Anforderungen des Straßenverkehrs nicht gewachsen.	☐	☐	☐	☐
26. Ich liebe es, wenn der Adrenalinspiegel beim Autofahren steigt.	☐	☐	☐	☐
27. Ich sehe mir Fernsehsendungen zum Thema Auto an.	☐	☐	☐	☐
28. Ich setze mich nur bei jemandem ins Auto, wenn ich die Gewissheit habe, dass es sich um einen aufmerksamen Fahrer handelt.	☐	☐	☐	☐
29. Auf der Autobahn bin ich schon einmal schneller als erlaubt gefahren.	☐	☐	☐	☐
30. Wenn ich Kinder im Auto habe, befolge ich alle Verkehrsregeln, damit ich ein gutes Vorbild bin.	☐	☐	☐	☐
31. Ohne Auto fühle ich mich nicht vollwertig.	☐	☐	☐	☐
32. Ich würde gerne mit einem Motorrad querfeldein fahren.	☐	☐	☐	☐
33. Wenn man vorsichtig fährt, ist der Sicherheitsgurt nicht notwendig.	☐	☐	☐	☐
34. Was auch immer passiert, ich werde schon klarkommen.	☐	☐	☐	☐
35. Ich fahre wirklich gerne Auto.	☐	☐	☐	☐
36. Wenn ich bei der Arbeit Ärger habe, verunsichert mich das beim Autofahren.	☐	☐	☐	☐
37. Viele meiner Fahmanöver bereue ich hinterher.	☐	☐	☐	☐
38. Im Grunde machen mir zwei bis drei Gläser Bier beim Autofahren nichts aus.	☐	☐	☐	☐
39. Ich bringe mein Auto regelmäßig zum Service in die Werkstatt.	☐	☐	☐	☐
40. Manchmal fahre ich so unkonzentriert, dass ich mich den Anforderungen des Straßenverkehrs nicht gewachsen fühle.	☐	☐	☐	☐
41. Das Befahren einer schmalen Passstraße in den Bergen ist mir unangenehm.	☐	☐	☐	☐
42. Für jedes Problem kann ich eine Lösung finden.	☐	☐	☐	☐
43. Ein Auto macht das Leben freier und unabhängiger.	☐	☐	☐	☐
44. Bei kurzen Fahrten in der Stadt lege ich den Sicherheitsgurt nicht an.	☐	☐	☐	☐
45. Ich bin für die Einführung von härteren Strafen bei Alkoholdelikten.	☐	☐	☐	☐

	trifft nicht zu	trifft etwas zu	trifft oft zu	trifft immer zu
46. Wenn eine neue Sache auf mich zukommt, weiß ich, wie ich damit umgehen kann.	☐	☐	☐	☐
47. 5-10 km/h über der Geschwindigkeitsbegrenzung zu fahren ist in Ordnung, weil dies jeder tut.	☐	☐	☐	☐
48. Ich zeige anderen Autofahrern mit Handzeichen (z.B. „Vogel zeigen“), dass ich sie für unfähig halte.	☐	☐	☐	☐
49. Das Auto dient mir ausschließlich als Transportmittel.	☐	☐	☐	☐
50. Wenn mir ein anderer Autofahrer droht, werde ich schnell unsicher – auch, wenn ich mich im Recht fühle.	☐	☐	☐	☐
51. Die Polizei sollte neue Methoden finden, damit sich weniger Leute trauen, unter Alkoholeinfluss zu fahren.	☐	☐	☐	☐
52. Es reizt mich, schneller als andere zu fahren.	☐	☐	☐	☐
53. Überraschungen im Straßenverkehr machen mir nichts aus.	☐	☐	☐	☐
54. Andere Autofahrer fahren oft so miserabel, dass ich mich ärgere.	☐	☐	☐	☐
55. Ich nütze die Möglichkeiten meines Fahrzeuges voll aus.	☐	☐	☐	☐
56. Für mich ist Autofahren eines der besten Mittel gegen Langeweile.	☐	☐	☐	☐
57. Bevor ich eine Autofahrt antrete, studiere ich genau die Route.	☐	☐	☐	☐
58. Auch bei sehr schlechtem Wetter ziehe ich es vor, mit dem Auto zu fahren, anstatt öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen.	☐	☐	☐	☐
59. Ich bin schon einmal schneller als erlaubt gefahren, weil die Zeit knapp wurde.	☐	☐	☐	☐
60. Wenn ich Auto fahre, möchte ich anders sein, als die anderen und nicht so ein gewöhnlicher Fahrer.	☐	☐	☐	☐
61. Vor langen Autofahrten studiere ich die Straßenkarte.	☐	☐	☐	☐
62. Ich lese regelmäßig Autozeitschriften.	☐	☐	☐	☐
63. Ich fahre unter Zeitdruck nie schneller als sonst.	☐	☐	☐	☐
64. Ich fahre nur Auto, wenn ich „fit“ bin.	☐	☐	☐	☐
65. Wenn ein Problem auftaucht, kann ich es aus eigener Kraft meistern.	☐	☐	☐	☐
66. Ich bin schon nach dem Genuss von einem Glas Alkohol Auto gefahren, ohne einen Unfall verursacht zu haben.	☐	☐	☐	☐
67. Ich fühle mich auch in schwierigen Verkehrssituationen sicher.	☐	☐	☐	☐
68. Auf schwierigen Strecken, z.B. auf kurvigen Landstraßen zeige ich anderen gerne, wie man fährt.	☐	☐	☐	☐
69. Für mich ist das Auto ein notwendiges Übel, man sollte es nur benutzen, wenn es nicht anders geht.	☐	☐	☐	☐
70. Wenn ich bremsen muss, bekomme ich Herzklopfen.	☐	☐	☐	☐
71. Ich trage den Sicherheitsgurt nur, weil es gesetzlich vorgeschrieben ist.	☐	☐	☐	☐
72. Ich bin der Meinung, dass Strafen für Verkehrsvergehen nicht härter werden sollten.	☐	☐	☐	☐

Was wissen Sie bereits? Bitte kreuzen Sie im folgenden Fragebogen die richtigen Antworten an. Pro Frage ist immer nur eine Antwort richtig.

73. Wie lange ist im Normalfall (= ohne Verlängerung) die Probezeit?	
☐ 6 Monate	☐ 1 Jahr
☐ 2 Jahre	☐ 4 Jahre
74. Welcher Umstand führt <u>nicht</u> zum Tunnelblick?	
☐ Alkoholisierung ab 0,1‰	☐ stark überhöhte Geschwindigkeiten
☐ Fahrten bei schlechter Beleuchtung	☐ Müdigkeit
75. Sie sind mit 60km/h im Ortsgebiet unterwegs. 20 Meter vor Ihnen läuft ein Kind auf die Fahrbahn. Können Sie noch rechtzeitig anhalten?	
☐ ja, ca. 5 Meter vor dem Kind	☐ ja, ca. 3 Meter vor dem Kind
☐ ja, weniger als 1 Meter vor dem Kind	☐ nein
76. Bei welchem Delikt wird <u>keine</u> Nachschulung in der Probezeit angeordnet?	
☐ Alkoholisierung ab 0,1‰	☐ 20km/h zu schnell im Ortsgebiet
☐ Falschparken	☐ Nichtbeachten von „Halt“
77. Welcher Umstand spielt bei Unfällen die größte Rolle?	
☐ technisches Versagen	☐ äußere Bedingungen
☐ menschliches Versagen	☐ (unglücklicher) Zufall
78. Welches ist die statistisch häufigste Unfallursache mit Todesfolge?	
☐ Fahrt unter Alkoholeinfluss	☐ Fahrt unter Drogeneinfluss
☐ Fahrt mit zu hoher Geschwindigkeit	☐ Fahrt mit hoher Müdigkeit
79. Welche Personengruppe ist am höchsten unfallgefährdet?	
☐ Männer zwischen 15 und 24 Jahren	☐ Frauen zwischen 15 und 24 Jahren
☐ Frauen zwischen 55 und 64 Jahren	☐ Männer zwischen 55 und 64 Jahren
80. Wovon hängt die Geschwindigkeitswahrnehmung <u>nicht</u> ab?	
☐ Geschlecht	☐ Vibration des Fahrzeuges
☐ Witterung	☐ Stimmung

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

9.3.2. Fragebogen für NachschulungsteilnehmerInnen zu Testzeitpunkt 1 (vor Beginn des Kurses)

Teilnehmernummer: _____

A

Liebe Kursteilnehmerin, lieber Kursteilnehmer!

Im Rahmen einer Diplomarbeit und um das Nachschulungsprogramm von „sicher unterwegs“ laufend verbessern zu können, bitten wir Sie, zu Beginn und am Ende des Kurses den folgenden Fragebogen auszufüllen. Selbstverständlich werden Ihre Angaben anonym behandelt; für die statistische Auswertung wird Ihnen daher ein Teilnehmercode zugewiesen (damit ein Vorher-Nachher-Vergleich möglich ist).

In diesem Fragebogen finden Sie eine Reihe von Aussagen, die verschiedene Lebensbereiche betreffen. Sie sollen angeben, wie sehr diese Aussagen auf Sie zutreffen.

Lesen Sie bitte jede Aussage genau durch und wählen Sie jene, die am ehesten auf Sie zutrifft. Da es hierbei um Ihre persönliche Einstellung geht, gibt es keine richtigen oder falschen Antworten. Versuchen Sie bitte, den Fragebogen möglichst vollständig zu bearbeiten.

	trifft nicht zu	trifft etwas zu	trifft oft zu	trifft immer zu
1. Ich bemühe mich, mein Auto rechtzeitig zum Service in die Werkstatt zu bringen, bevor ich dazu aufgefordert werde.	☐	☐	☐	☐
2. Wenn sich Widerstände auftun, finde ich Mittel und Wege, um mich durchzusetzen.	☐	☐	☐	☐
3. Ich probiere gern mal aus, was in meinem Auto an Leistung drinsteckt.	☐	☐	☐	☐
4. Wenn ich keine Vorfahrt habe, schaue ich zweimal nach links und rechts, bevor ich losfahre.	☐	☐	☐	☐
5. Bei einem Auto ist für mich in erster Linie die Sicherheit wichtig.	☐	☐	☐	☐
6. Ich bin häufig ängstlich und besorgt darüber, wie sich eine Verkehrssituation entwickelt.	☐	☐	☐	☐
7. Die Lösung schwieriger Probleme gelingt mir immer, wenn ich mich darum bemühe.	☐	☐	☐	☐
8. Vor jeder Autofahrt kontrolliere ich die Bremsen.	☐	☐	☐	☐
9. Es ist schon vorgekommen, dass ich in geschlossenen Ortschaften mehr als 50 km/h gefahren bin.	☐	☐	☐	☐
10. Wenn die Straße frei ist, drücke ich aufs Gas.	☐	☐	☐	☐
11. Ich fahre Auto, wie ich will und niemand hat mir vorzuschreiben, wie.	☐	☐	☐	☐
12. Wenn jemand den rechten Blinker stellt, vertraue ich darauf, dass er auch wirklich nach rechts abbiegt.	☐	☐	☐	☐
13. Es bereitet mir keine Schwierigkeiten, meine Absichten und Ziele zu verwirklichen.	☐	☐	☐	☐
14. Vor längeren Autofahrten kontrolliere ich Wasser und Öl.	☐	☐	☐	☐
15. Es kommt vor, dass ich anderen Autofahrern ein Zeichen gebe, um sie vor einer Geschwindigkeitskontrolle zu warnen.	☐	☐	☐	☐
16. In unerwarteten Situationen weiß ich immer, wie ich mich verhalten soll.	☐	☐	☐	☐
17. Ich werde nervös, wenn ich merke, dass hinter mir ein Polizeiauto fährt.	☐	☐	☐	☐

	trifft nicht zu	trifft etwas zu	trifft oft zu	trifft immer zu
18. Ich bin dagegen, dass der Staat neue Methoden als Sicherheitskontrollen für Fahrzeuge einführt.	☐	☐	☐	☐
19. Auf einer freien Strecke probiere ich gerne aus, wie gut ich Auto fahren kann.	☐	☐	☐	☐
20. An Ampeln versuche ich, zuerst loszukommen.	☐	☐	☐	☐
21. Auch bei überraschenden Ereignissen glaube ich, dass ich gut mit ihnen zurechtkommen kann.	☐	☐	☐	☐
22. Ich bin schon einmal weiter Auto gefahren, obwohl ich mich eigentlich zu müde dazu fühlte.	☐	☐	☐	☐
23. Je schwieriger die Verkehrssituation ist, desto mehr macht das Fahren Spaß.	☐	☐	☐	☐
24. Schwierigkeiten sehe ich gelassen entgegen, weil ich meinen Fähigkeiten vertrauen kann.	☐	☐	☐	☐
25. An manchen Tagen fühle ich mich den Anforderungen des Straßenverkehrs nicht gewachsen.	☐	☐	☐	☐
26. Ich liebe es, wenn der Adrenalinspiegel beim Autofahren steigt.	☐	☐	☐	☐
27. Ich sehe mir Fernsehsendungen zum Thema Auto an.	☐	☐	☐	☐
28. Ich setze mich nur bei jemandem ins Auto, wenn ich die Gewissheit habe, dass es sich um einen aufmerksamen Fahrer handelt.	☐	☐	☐	☐
29. Auf der Autobahn bin ich schon einmal schneller als erlaubt gefahren.	☐	☐	☐	☐
30. Wenn ich Kinder im Auto habe, befolge ich alle Verkehrsregeln, damit ich ein gutes Vorbild bin.	☐	☐	☐	☐
31. Ohne Auto fühle ich mich nicht vollwertig.	☐	☐	☐	☐
32. Ich würde gerne mit einem Motorrad querfeldein fahren.	☐	☐	☐	☐
33. Wenn man vorsichtig fährt, ist der Sicherheitsgurt nicht notwendig.	☐	☐	☐	☐
34. Was auch immer passiert, ich werde schon klarkommen.	☐	☐	☐	☐
35. Ich fahre wirklich gerne Auto.	☐	☐	☐	☐
36. Wenn ich bei der Arbeit Ärger habe, verunsichert mich das beim Autofahren.	☐	☐	☐	☐
37. Viele meiner Fahmanöver bereue ich hinterher.	☐	☐	☐	☐
38. Im Grunde machen mir zwei bis drei Gläser Bier beim Autofahren nichts aus.	☐	☐	☐	☐
39. Ich bringe mein Auto regelmäßig zum Service in die Werkstatt.	☐	☐	☐	☐
40. Manchmal fahre ich so unkonzentriert, dass ich mich den Anforderungen des Straßenverkehrs nicht gewachsen fühle.	☐	☐	☐	☐
41. Das Befahren einer schmalen Passstraße in den Bergen ist mir unangenehm.	☐	☐	☐	☐
42. Für jedes Problem kann ich eine Lösung finden.	☐	☐	☐	☐
43. Ein Auto macht das Leben freier und unabhängiger.	☐	☐	☐	☐
44. Bei kurzen Fahrten in der Stadt lege ich den Sicherheitsgurt nicht an.	☐	☐	☐	☐
45. Ich bin für die Einführung von härteren Strafen bei Alkoholdelikten.	☐	☐	☐	☐

	trifft nicht zu	trifft etwas zu	trifft oft zu	trifft immer zu
46. Wenn eine neue Sache auf mich zukommt, weiß ich, wie ich damit umgehen kann.	☐	☐	☐	☐
47. 5-10 km/h über der Geschwindigkeitsbegrenzung zu fahren ist in Ordnung, weil dies jeder tut.	☐	☐	☐	☐
48. Ich zeige anderen Autofahrern mit Handzeichen (z.B. „Vogel zeigen“), dass ich sie für unfähig halte.	☐	☐	☐	☐
49. Das Auto dient mir ausschließlich als Transportmittel.	☐	☐	☐	☐
50. Wenn mir ein anderer Autofahrer droht, werde ich schnell unsicher – auch, wenn ich mich im Recht fühle.	☐	☐	☐	☐
51. Die Polizei sollte neue Methoden finden, damit sich weniger Leute trauen, unter Alkoholeinfluss zu fahren.	☐	☐	☐	☐
52. Es reizt mich, schneller als andere zu fahren.	☐	☐	☐	☐
53. Überraschungen im Straßenverkehr machen mir nichts aus.	☐	☐	☐	☐
54. Andere Autofahrer fahren oft so miserabel, dass ich mich ärgere.	☐	☐	☐	☐
55. Ich nütze die Möglichkeiten meines Fahrzeuges voll aus.	☐	☐	☐	☐
56. Für mich ist Autofahren eines der besten Mittel gegen Langeweile.	☐	☐	☐	☐
57. Bevor ich eine Autofahrt antrete, studiere ich genau die Route.	☐	☐	☐	☐
58. Auch bei sehr schlechtem Wetter ziehe ich es vor, mit dem Auto zu fahren, anstatt öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen.	☐	☐	☐	☐
59. Ich bin schon einmal schneller als erlaubt gefahren, weil die Zeit knapp wurde.	☐	☐	☐	☐
60. Wenn ich Auto fahre, möchte ich anders sein, als die anderen und nicht so ein gewöhnlicher Fahrer.	☐	☐	☐	☐
61. Vor langen Autofahrten studiere ich die Straßenkarte.	☐	☐	☐	☐
62. Ich lese regelmäßig Autozeitschriften.	☐	☐	☐	☐
63. Ich fahre unter Zeitdruck nie schneller als sonst.	☐	☐	☐	☐
64. Ich fahre nur Auto, wenn ich „fit“ bin.	☐	☐	☐	☐
65. Wenn ein Problem auftaucht, kann ich es aus eigener Kraft meistern.	☐	☐	☐	☐
66. Ich bin schon nach dem Genuss von einem Glas Alkohol Auto gefahren, ohne einen Unfall verursacht zu haben.	☐	☐	☐	☐
67. Ich fühle mich auch in schwierigen Verkehrssituationen sicher.	☐	☐	☐	☐
68. Auf schwierigen Strecken, z.B. auf kurvigen Landstraßen zeige ich anderen gerne, wie man fährt.	☐	☐	☐	☐
69. Für mich ist das Auto ein notwendiges Übel, man sollte es nur benutzen, wenn es nicht anders geht.	☐	☐	☐	☐
70. Wenn ich bremsen muss, bekomme ich Herzklopfen.	☐	☐	☐	☐
71. Ich trage den Sicherheitsgurt nur, weil es gesetzlich vorgeschrieben ist.	☐	☐	☐	☐
72. Ich bin der Meinung, dass Strafen für Verkehrsvergehen nicht härter werden sollten.	☐	☐	☐	☐

Was wissen Sie bereits? Bitte kreuzen Sie im folgenden Fragebogen die richtigen Antworten an. Pro Frage ist immer nur eine Antwort richtig.

73. Wie lange ist im Normalfall (= ohne Verlängerung) die Probezeit?	
☐ 6 Monate	☐ 1 Jahr
☐ 2 Jahre	☐ 4 Jahre
74. Welcher Umstand führt <u>nicht</u> zum Tunnelblick?	
☐ Alkoholisierung ab 0,1‰	☐ stark überhöhte Geschwindigkeiten
☐ Fahrten bei schlechter Beleuchtung	☐ Müdigkeit
75. Sie sind mit 60km/h im Ortsgebiet unterwegs. 20 Meter vor Ihnen läuft ein Kind auf die Fahrbahn. Können Sie noch rechtzeitig anhalten?	
☐ ja, ca. 5 Meter vor dem Kind	☐ ja, ca. 3 Meter vor dem Kind
☐ ja, weniger als 1 Meter vor dem Kind	☐ nein
76. Bei welchem Delikt wird <u>keine</u> Nachschulung in der Probezeit angeordnet?	
☐ Alkoholisierung ab 0,1‰	☐ 20km/h zu schnell im Ortsgebiet
☐ Falschparken	☐ Nichtbeachten von „Halt“
77. Welcher Umstand spielt bei Unfällen die größte Rolle?	
☐ technisches Versagen	☐ äußere Bedingungen
☐ menschliches Versagen	☐ (unglücklicher) Zufall
78. Welches ist die statistisch häufigste Unfallursache mit Todesfolge?	
☐ Fahrt unter Alkoholeinfluss	☐ Fahrt unter Drogeneinfluss
☐ Fahrt mit zu hoher Geschwindigkeit	☐ Fahrt mit hoher Müdigkeit
79. Welche Personengruppe ist am höchsten unfallgefährdet?	
☐ Männer zwischen 15 und 24 Jahren	☐ Frauen zwischen 15 und 24 Jahren
☐ Frauen zwischen 55 und 64 Jahren	☐ Männer zwischen 55 und 64 Jahren
80. Wovon hängt die Geschwindigkeitswahrnehmung <u>nicht</u> ab?	
☐ Geschlecht	☐ Vibration des Fahrzeuges
☐ Witterung	☐ Stimmung

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

9.3.3. Fragebogen für NachschulungsteilnehmerInnen zu Testzeitpunkt 2 (nach Absolvierung des Kurses)

Teilnehmernummer: _____

E

Liebe Kursteilnehmerin, lieber Kursteilnehmer!

Im Rahmen einer Diplomarbeit und um das Nachschulungsprogramm von „sicher unterwegs“ laufend verbessern zu können, bitten wir Sie, zu Beginn und am Ende des Kurses den folgenden Fragebogen auszufüllen. Selbstverständlich werden Ihre Angaben anonym behandelt; für die statistische Auswertung wird Ihnen daher ein Teilnehmercode zugewiesen (damit ein Vorher-Nachher-Vergleich möglich ist).

In diesem Fragebogen finden Sie eine Reihe von Aussagen, die verschiedene Lebensbereiche betreffen. Sie sollen angeben, wie sehr diese Aussagen auf Sie zutreffen.

Lesen Sie bitte jede Aussage genau durch und wählen Sie jene, die am ehesten auf Sie zutrifft. Da es hierbei um Ihre persönliche Einstellung geht, gibt es keine richtigen oder falschen Antworten. Versuchen Sie bitte, den Fragebogen möglichst vollständig zu bearbeiten.

	trifft nicht zu	trifft etwas zu	trifft oft zu	trifft immer zu
1. Ich bemühe mich, mein Auto rechtzeitig zum Service in die Werkstatt zu bringen, bevor ich dazu aufgefordert werde.	☐	☐	☐	☐
2. Wenn sich Widerstände auftun, finde ich Mittel und Wege, um mich durchzusetzen.	☐	☐	☐	☐
3. Ich probiere gern mal aus, was in meinem Auto an Leistung drinsteckt.	☐	☐	☐	☐
4. Wenn ich keine Vorfahrt habe, schaue ich zweimal nach links und rechts, bevor ich losfahre.	☐	☐	☐	☐
5. Bei einem Auto ist für mich in erster Linie die Sicherheit wichtig.	☐	☐	☐	☐
6. Ich bin häufig ängstlich und besorgt darüber, wie sich eine Verkehrssituation entwickelt.	☐	☐	☐	☐
7. Die Lösung schwieriger Probleme gelingt mir immer, wenn ich mich darum bemühe.	☐	☐	☐	☐
8. Vor jeder Autofahrt kontrolliere ich die Bremsen.	☐	☐	☐	☐
9. Es ist schon vorgekommen, dass ich in geschlossenen Ortschaften mehr als 50 km/h gefahren bin.	☐	☐	☐	☐
10. Wenn die Straße frei ist, drücke ich aufs Gas.	☐	☐	☐	☐
11. Ich fahre Auto, wie ich will und niemand hat mir vorzuschreiben, wie.	☐	☐	☐	☐
12. Wenn jemand den rechten Blinker stellt, vertraue ich darauf, dass er auch wirklich nach rechts abbiegt.	☐	☐	☐	☐
13. Es bereitet mir keine Schwierigkeiten, meine Absichten und Ziele zu verwirklichen.	☐	☐	☐	☐
14. Vor längeren Autofahrten kontrolliere ich Wasser und Öl.	☐	☐	☐	☐
15. Es kommt vor, dass ich anderen Autofahrern ein Zeichen gebe, um sie vor einer Geschwindigkeitskontrolle zu warnen.	☐	☐	☐	☐
16. In unerwarteten Situationen weiß ich immer, wie ich mich verhalten soll.	☐	☐	☐	☐
17. Ich werde nervös, wenn ich merke, dass hinter mir ein Polizeiauto fährt.	☐	☐	☐	☐

	trifft nicht zu	trifft etwas zu	trifft oft zu	trifft immer zu
18. Ich bin dagegen, dass der Staat neue Methoden als Sicherheitskontrollen für Fahrzeuge einführt.	☐	☐	☐	☐
19. Auf einer freien Strecke probiere ich gerne aus, wie gut ich Auto fahren kann.	☐	☐	☐	☐
20. An Ampeln versuche ich, zuerst loszukommen.	☐	☐	☐	☐
21. Auch bei überraschenden Ereignissen glaube ich, dass ich gut mit ihnen zurechtkommen kann.	☐	☐	☐	☐
22. Ich bin schon einmal weiter Auto gefahren, obwohl ich mich eigentlich zu müde dazu fühlte.	☐	☐	☐	☐
23. Je schwieriger die Verkehrssituation ist, desto mehr macht das Fahren Spaß.	☐	☐	☐	☐
24. Schwierigkeiten sehe ich gelassen entgegen, weil ich meinen Fähigkeiten vertrauen kann.	☐	☐	☐	☐
25. An manchen Tagen fühle ich mich den Anforderungen des Straßenverkehrs nicht gewachsen.	☐	☐	☐	☐
26. Ich liebe es, wenn der Adrenalinpiegel beim Autofahren steigt.	☐	☐	☐	☐
27. Ich sehe mir Fernsehsendungen zum Thema Auto an.	☐	☐	☐	☐
28. Ich setze mich nur bei jemandem ins Auto, wenn ich die Gewissheit habe, dass es sich um einen aufmerksamen Fahrer handelt.	☐	☐	☐	☐
29. Auf der Autobahn bin ich schon einmal schneller als erlaubt gefahren.	☐	☐	☐	☐
30. Wenn ich Kinder im Auto habe, befolge ich alle Verkehrsregeln, damit ich ein gutes Vorbild bin.	☐	☐	☐	☐
31. Ohne Auto fühle ich mich nicht vollwertig.	☐	☐	☐	☐
32. Ich würde gerne mit einem Motorrad querfeldein fahren.	☐	☐	☐	☐
33. Wenn man vorsichtig fährt, ist der Sicherheitsgurt nicht notwendig.	☐	☐	☐	☐
34. Was auch immer passiert, ich werde schon klarkommen.	☐	☐	☐	☐
35. Ich fahre wirklich gerne Auto.	☐	☐	☐	☐
36. Wenn ich bei der Arbeit Ärger habe, verunsichert mich das beim Autofahren.	☐	☐	☐	☐
37. Viele meiner Fahrmanöver bereue ich hinterher.	☐	☐	☐	☐
38. Im Grunde machen mir zwei bis drei Gläser Bier beim Autofahren nichts aus.	☐	☐	☐	☐
39. Ich bringe mein Auto regelmäßig zum Service in die Werkstatt.	☐	☐	☐	☐
40. Manchmal fahre ich so unkonzentriert, dass ich mich den Anforderungen des Straßenverkehrs nicht gewachsen fühle.	☐	☐	☐	☐
41. Das Befahren einer schmalen Passstraße in den Bergen ist mir unangenehm.	☐	☐	☐	☐
42. Für jedes Problem kann ich eine Lösung finden.	☐	☐	☐	☐
43. Ein Auto macht das Leben freier und unabhängiger.	☐	☐	☐	☐
44. Bei kurzen Fahrten in der Stadt lege ich den Sicherheitsgurt nicht an.	☐	☐	☐	☐
45. Ich bin für die Einführung von härteren Strafen bei Alkoholdelikten.	☐	☐	☐	☐

	trifft nicht zu	trifft etwas zu	trifft oft zu	trifft immer zu
46. Wenn eine neue Sache auf mich zukommt, weiß ich, wie ich damit umgehen kann.	☐	☐	☐	☐
47. 5-10 km/h über der Geschwindigkeitsbegrenzung zu fahren ist in Ordnung, weil dies jeder tut.	☐	☐	☐	☐
48. Ich zeige anderen Autofahrern mit Handzeichen (z.B. „Vogel zeigen“), dass ich sie für unfähig halte.	☐	☐	☐	☐
49. Das Auto dient mir ausschließlich als Transportmittel.	☐	☐	☐	☐
50. Wenn mir ein anderer Autofahrer droht, werde ich schnell unsicher – auch, wenn ich mich im Recht fühle.	☐	☐	☐	☐
51. Die Polizei sollte neue Methoden finden, damit sich weniger Leute trauen, unter Alkoholeinfluss zu fahren.	☐	☐	☐	☐
52. Es reizt mich, schneller als andere zu fahren.	☐	☐	☐	☐
53. Überraschungen im Straßenverkehr machen mir nichts aus.	☐	☐	☐	☐
54. Andere Autofahrer fahren oft so miserabel, dass ich mich ärgere.	☐	☐	☐	☐
55. Ich nütze die Möglichkeiten meines Fahrzeuges voll aus.	☐	☐	☐	☐
56. Für mich ist Autofahren eines der besten Mittel gegen Langeweile.	☐	☐	☐	☐
57. Bevor ich eine Autofahrt antrete, studiere ich genau die Route.	☐	☐	☐	☐
58. Auch bei sehr schlechtem Wetter ziehe ich es vor, mit dem Auto zu fahren, anstatt öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen.	☐	☐	☐	☐
59. Ich bin schon einmal schneller als erlaubt gefahren, weil die Zeit knapp wurde.	☐	☐	☐	☐
60. Wenn ich Auto fahre, möchte ich anders sein, als die anderen und nicht so ein gewöhnlicher Fahrer.	☐	☐	☐	☐
61. Vor langen Autofahrten studiere ich die Straßenkarte.	☐	☐	☐	☐
62. Ich lese regelmäßig Autozeitschriften.	☐	☐	☐	☐
63. Ich fahre unter Zeitdruck nie schneller als sonst.	☐	☐	☐	☐
64. Ich fahre nur Auto, wenn ich „fit“ bin.	☐	☐	☐	☐
65. Wenn ein Problem auftaucht, kann ich es aus eigener Kraft meistern.	☐	☐	☐	☐
66. Ich bin schon nach dem Genuss von einem Glas Alkohol Auto gefahren, ohne einen Unfall verursacht zu haben.	☐	☐	☐	☐
67. Ich fühle mich auch in schwierigen Verkehrssituationen sicher.	☐	☐	☐	☐
68. Auf schwierigen Strecken, z.B. auf kurvigen Landstraßen zeige ich anderen gerne, wie man fährt.	☐	☐	☐	☐
69. Für mich ist das Auto ein notwendiges Übel, man sollte es nur benutzen, wenn es nicht anders geht.	☐	☐	☐	☐
70. Wenn ich bremsen muss, bekomme ich Herzklopfen.	☐	☐	☐	☐
71. Ich trage den Sicherheitsgurt nur, weil es gesetzlich vorgeschrieben ist.	☐	☐	☐	☐
72. Ich bin der Meinung, dass Strafen für Verkehrsvergehen nicht härter werden sollten.	☐	☐	☐	☐

Was wissen Sie bereits? Bitte kreuzen Sie im folgenden Fragebogen die richtigen Antworten an. Pro Frage ist immer nur eine Antwort richtig.

73. Wie lange ist im Normalfall (= ohne Verlängerung) die Probezeit?	
☐ 6 Monate	☐ 1 Jahr
☐ 2 Jahre	☐ 4 Jahre
74. Welcher Umstand führt <u>nicht</u> zum Tunnelblick?	
☐ Alkoholisierung ab 0,1‰	☐ stark überhöhte Geschwindigkeiten
☐ Fahrten bei schlechter Beleuchtung	☐ Müdigkeit
75. Sie sind mit 60km/h im Ortsgebiet unterwegs. 20 Meter vor Ihnen läuft ein Kind auf die Fahrbahn. Können Sie noch rechtzeitig anhalten?	
☐ ja, ca. 5 Meter vor dem Kind	☐ ja, ca. 3 Meter vor dem Kind
☐ ja, weniger als 1 Meter vor dem Kind	☐ nein
76. Bei welchem Delikt wird <u>keine</u> Nachschulung in der Probezeit angeordnet?	
☐ Alkoholisierung ab 0,1‰	☐ 20km/h zu schnell im Ortsgebiet
☐ Falschparken	☐ Nichtbeachten von „Halt“
77. Welcher Umstand spielt bei Unfällen die größte Rolle?	
☐ technisches Versagen	☐ äußere Bedingungen
☐ menschliches Versagen	☐ (unglücklicher) Zufall
78. Welches ist die statistisch häufigste Unfallursache mit Todesfolge?	
☐ Fahrt unter Alkoholeinfluss	☐ Fahrt unter Drogeneinfluss
☐ Fahrt mit zu hoher Geschwindigkeit	☐ Fahrt mit hoher Müdigkeit
79. Welche Personengruppe ist am höchsten unfallgefährdet?	
☐ Männer zwischen 15 und 24 Jahren	☐ Frauen zwischen 15 und 24 Jahren
☐ Frauen zwischen 55 und 64 Jahren	☐ Männer zwischen 55 und 64 Jahren
80. Wovon hängt die Geschwindigkeitswahrnehmung <u>nicht</u> ab?	
☐ Geschlecht	☐ Vibration des Fahrzeuges
☐ Witterung	☐ Stimmung

Und nun noch einige Angaben zu Ihnen persönlich

Alter _____ Jahre

Geschlecht	
☐ männlich	☐ weiblich
Familienstand	
☐ Single	☐ in einer Beziehung/verheiratet
Wohnsituation	
☐ alleine lebend	☐ mit (Ehe-) Partner
☐ mit Freunden (WG)	☐ bei den Eltern
Berufsausbildung	
☐ kein Schulabschluss	☐ Pflichtschulabschluss
☐ abgeschlossene Lehre	☐ Matura (AHS/BHS)
☐ Studium	
Wohnortgröße – Anzahl EinwohnerInnen	
☐ bis 1.000	☐ bis 5.000
☐ bis 10.000	☐ bis 50.000
☐ über 50.000	

Zu wieviel Prozent nutzen Sie Ihr Fahrzeug privat _____ beruflich _____?

Wie wichtig ist Ihnen das Autofahren/der Führerschein auf einer Skala von 1 (**sehr wichtig**) bis 10 (**nicht wichtig**)?

Autofahren _____ Führerschein _____

VIELEN DANK FÜR IHRE MITARBEIT!!!

Hiermit bestätige ich, dass die vorliegende Arbeit in allen relevanten Teilen selbständig durchgeführt wurde.

Unterschrift: _____



Ich habe mich bemüht, sämtliche Inhaber der Bildrechte ausfindig zu machen und ihre Zustimmung zur Verwendung der Bilder in dieser Arbeit eingeholt. Sollte dennoch eine Urheberrechtsverletzung bekannt werden, ersuche ich um Meldung bei mir.

Unterschrift: _____



LEBENS LAUF

Stefanie KACENA

Geburtsdatum 09.02.1984
Geburtsort: Wien
Nationalität Österreichisch
Kontaktadresse: Elisenstraße 23/9
1230 Wien
+43 680 / 23 0 32 50
s.kacena@sicherunterwegs.at



Ausbildung

Jul. 2009 – Aug. 2009 Praktikum bei
sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Nachschulungen GmbH

Sept. 2006 – zweiter Abschnitt Studium der Psychologie an der Universität Wien

Sep. 2002 – Jun. 2006 erster Abschnitt Studium der Psychologie an der Universität Wien

Jun. 2002 AHS-Matura BRG XIV, Linzerstraße, Wien

Sept. 1994 – Jun. 2002 AHS BRG XIV, Linzerstraße, Wien

Sept. 1990 – Jun. 1994 VS Märzstraße, Wien

Berufserfahrung

Aug. 2009 – Festanstellung bei
sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Nachschulungen GmbH

März 2008 – Jul. 2008 Cascaded Blended Mentoring der Uni Wien:
Mentoring für StudienanfängerInnen in der Studieneingangsphase

Sept. 2005 – Jul. 2009 Hotel Papageno Wien; Rezeption

Sept. 2004 – Jan. 2006 Table Service Team – Catering