

Evaluation von Nachschulungskursen für verkehrsauffällige LenkerInnen: Eine wissenschaftliche Untersuchung zur Effektivität einer verkehrspsychologischen Rehabilitationsmaßnahme

Kacena, S., Schützhofer, B. & Torner, F.

sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Untersuchungen GmbH

1. Einleitung und Fragestellung

Wenn von Driver Rehabilitation oder Nachschulung gesprochen wird, so meint man zumeist alkohol- oder drogenauffällige LenkerInnen. Rund ein Sechstel der pro Jahr in Österreich gehaltenen Nachschulungen betrifft jedoch den/die verkehrsauffällige/n LenkerIn. Der Gesetzgeber sieht für derartige Kurse eine Wirksamkeitsüberprüfung anhand der Rückfallquoten vor. Da die entsprechenden Daten derzeit aus dem zentralen Führerscheinregister (noch) nicht zur Verfügung stehen, bietet das Gesetz Anhaltspunkte für alternative Evaluierungskonzepte, die eine Beschäftigung mit Hypothesen in Bezug auf eine Wissensvermittlung sowie hinsichtlich einer Einstellungs- und Verhaltensänderung nahe legen. Die vorliegende Untersuchung stützt sich auf Daten der „sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Nachschulungen GmbH“. Im Rahmen der Untersuchung war zu klären, ob es zwischen den beiden Testzeitpunkten (vor und nach der Nachschulung) zu einer Reduktion der Risikobereitschaft und einer Erhöhung der emotionalen Stabilität, der Selbstkontrolle und des sozialen Verantwortungsbewusstseins kommen würde. Weiters galt es, eine Erhöhung der Selbstwirksamkeitserwartungen sowie einen Wissenszuwachs festzustellen.

2. Kursprogramm

Das Kursprogramm folgt einem verhaltenstherapeutisch-systemischen Konzept und betrifft verkehrsauffällige LenkerInnen aller Altersstufen. Die Zuweisungskriterien sind gesetzlich vorgegeben (FSG-NV), wobei für FührerscheinbesitzerInnen innerhalb der „Probezeit“ (=die ersten beiden Jahre nach Erwerb der Lenkberechtigung) per Gesetz* strengere Regeln gelten. Die Kurse umfassen 15 Einheiten à 50 Minuten, die auf vier Termine aufgeteilt werden. Bei wiederholter Auffälligkeit innerhalb von fünf Jahren sind drei Zusatzeinheiten zu absolvieren. Teil der Nachschulung ist außerdem die „Fahrprobe“, eine Beobachtungsfahrt mit einem Fahrlehrer, die im Rahmen des Kurses ausführlich besprochen wird. Einige Kursinhalte sind per Gesetz vorgegeben (FSG-NV), zusätzlich steht den KursleiterInnen eine optionale Toolbox mit weiteren Modulen zur Verfügung.

„Ziel dieses Kurstyps ist die Herstellung eines normgerechten, sicherheitsbewussten und rücksichtsvollen Fahrverhaltens beim Kursteilnehmer, insbesondere durch Änderung der Einstellung zu anderen Verkehrsteilnehmern, durch Förderung des Risikobewusstseins und durch Entwicklung einer realistischen Selbsteinschätzung, sowie durch Verbesserung der Gefahrenerkennung. Dabei soll der Kursteilnehmer dazu angeleitet werden, sich mit den persönlichen Voraussetzungen seines Fehlverhaltens auseinander zu setzen und sich der Beziehung zwischen seinem Fehlverhalten, seiner Einstellung und seinen Persönlichkeitsmerkmalen unter Einbindung der Verhaltensbeobachtungen bei der Fahrprobe bewusst werden.“ (FSG-NV § 3(3))

3. Methode

- Pretest-Posttest-Erhebung in Nachschulungskursen für verkehrsauffällige LenkerInnen
- Testverfahren:
 - TVP (Test zur Erfassung verkehrsrelevanter Persönlichkeitsmerkmale (Spicher & Hänsgen, 2003))
 - WRBTV (Wiener Risikobereitschaftstest Verkehr (Hergovich, Bognar, Arendasy & Sommer, 2005))
 - Skala zur Generalisierten Kompetenzerwartung (Jerusalem & Schwarzer, 1992)
 - Skala für das delikt spezifische Fachwissen
 - Soziodemographische Daten und Zusatzinformationen
- Gesamtvorgabedauer: ca. 20 Minuten

4. Stichprobendaten

- N = 88 NachschulungsteilnehmerInnen von „sicher unterwegs“
- 17 bis 27 Jahre Median = 19,0 Jahre (M = 19,91, SD = 1,78)
- Geschlecht: ♂: 73; ♀: 15
- aufgrund der verschiedenen Zuweisungsgründe ergibt sich üblicherweise eine heterogene TeilnehmerInnengruppe. In der vorliegenden Studie führten zu 81 Prozent Schnelfahrdelikte zur Nachschulungsanordnung.

5.1. Ergebnis der multivariaten Analyse

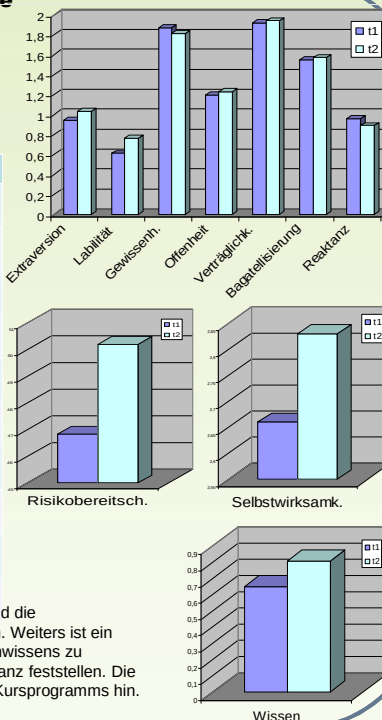
	F-Test	Sig.	Eta ²
Pillai-Spur	F (10,87) = 12,908	p = 0,000*	η ² = 0,623

Signifikanz: p<0,05*

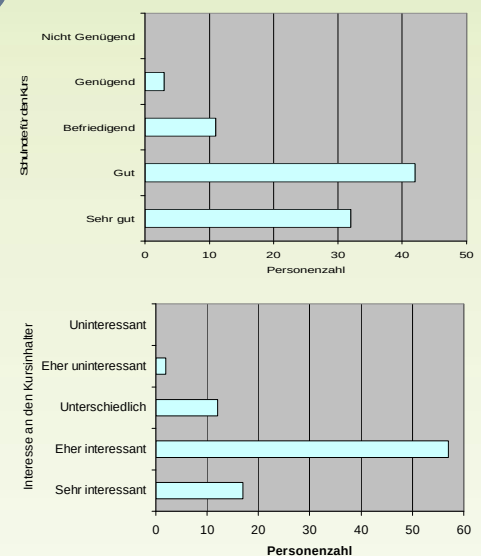
5.2. Ergebnis der univariate Analyse

Skala	F-Test	Sig.	Eta ²
Extraversion	F (1,87) = 3,981	p = 0,049*	η ² = 0,044
Emotionale Labilität	F (1,87) = 15,632	p = 0,000**	η ² = 0,152
Gewissenhaftigkeit	F (1,87) = 1,635	p = 0,204	η ² = 0,018
Offenheit	F (1,87) = 0,322	p = 0,572	η ² = 0,004
Verträglichkeit	F (1,87) = 0,171	p = 0,680	η ² = 0,002
Bagatellisierung	F (1,87) = 0,219	p = 0,641	η ² = 0,003
Reaktanz	F (1,87) = 3,643	p = 0,060	η ² = 0,040
Risikobereitschaft	F (1,87) = 9,572	p = 0,003*	η ² = 0,099
Selbstwirksamkeit	F (1,87) = 8,188	p = 0,005*	η ² = 0,086
Wissen	F (1,87) = 63,986	p = 0,000**	η ² = 0,424

Signifikanz: p<0,05* p<0,01** Die univariaten Analysen zeigen, dass die emotionale Labilität und die Risikobereitschaft der KursteilnehmerInnen signifikant abnehmen. Weiters ist ein Ansteigen der Selbstwirksamkeit und des delikt spezifischen Fachwissens zu beobachten. Tendenziell lässt sich auch ein Rückgang der Reaktanz feststellen. Die vorliegenden Ergebnisse weisen auf eine gute Wirksamkeit des Kursprogramms hin.



5.3. Ergebnisse Kursbeurteilung



Der Kurs wurde von den NachschulungsteilnehmerInnen zu 84 % als „sehr gut“ oder „gut“ beurteilt. Weiters stellt das hohe Interesse an den Kursinhalten einen Hinweis darauf dar, dass Widerstände erfolgreich ab- und das Vertrauen in die KursleiterInnen aufgebaut werden konnten.

6. Zusammenfassung und Diskussion

Anhand einer univariaten Analyse der Daten von N = 88 NachschulungsteilnehmerInnen (Pretest-Posttest-Design) konnte nach Absolvierung des Kurses ein signifikanter Rückgang der Risikobereitschaft, eine Erhöhung der psychischen Stabilität und der Selbstkontrolle, sowie ein Anwachsen des delikt spezifischen Fachwissens beobachtet werden. Auf Basis dieser Ergebnisse kann davon ausgegangen werden, dass die Nachschulungskurse von „sicher unterwegs“ im Sinne der vom Gesetzgeber geforderten Ziele wirksam sind – eine Einstellungs- und Verhaltensänderung findet nachweislich statt. Darüber hinaus profitieren die TeilnehmerInnen von einem signifikanten Wissenszuwachs. Hervorzuheben ist außerdem, dass nicht nur der Kurs selbst gute Beurteilungen erhielt, sondern auch ein hohes Interesse an den Kursinhalten festzustellen war. In Verbindung mit der tendenziell rückgängigen Reaktanz kann davon ausgegangen werden, dass Widerstände seitens der KursteilnehmerInnen erfolgreich abgebaut werden konnten.

Für die Zukunft interessiert vor allem die Nachhaltigkeit der festgestellten Einstellungs- und Verhaltensänderung. Wünschenswert wäre zu diesem Zweck der Zugang zu den Rückfallquoten aus dem Führerschein-Zentralregister, um diese als objektives Erfolgskriterium heranzuziehen. Weiters ist im Hinblick auf eine wissenschaftliche Sicherung der vorliegenden Ergebnisse deren Replikation in weiteren Studien anzustreben.

7. Kontakt

Mag. Stefanie Kacena
Mag. Bettina Schützhofer
Mag. Felix Torner

sicher unterwegs –
Verkehrspsychologische
Untersuchungen GmbH

Schottenfeldgasse, 28/8
A-1070 Wien
Tel: +43/1/ 957 50 38

s.kacena@sicherunterwegs.at
b.schuetzhofer@sicherunterwegs.at
f.torner@sicherunterwegs.at
www.sicherunterwegs.at

8. Literatur

BGBI. II Nr. 357/2002. Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über verkehrspsychologische Nachschulungen (Nachschulungs-verordnung – FSG-NV). Hergovich, A., Bognar, B., Arendasy, M., & Sommer, M. (2005). WRBTV: Wiener Risikobereitschaftstest Verkehr. Modling: SCHÜFFRIED GmbH. 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. Spicher, B., & Hänsgen, K. (2003). Test zur Erfassung verkehrsrelevanter Persönlichkeitsmerkmale. Bern: Hans Huber.