

Auf den Punkt 2

Studien zum Pkw-Sicherheitstraining (SHT)



BG

Die gewerblichen
Berufsgenossenschaften



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat e.V.

Ergebnisse und Konsequenzen für die Präventionspraxis

Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort	1		
2. Studien im Überblick	2		
2.1 Bewertung von Fahrsicherheitstrainings für junge Fahrer, Mai 2000	2	2.5 Wirksamkeitsstudie zum Sicherheitstraining für Pkw-Fahrer und -Fahrerinnen, Juli 1999	39
2.1.1 Hintergrund und Ziel	2	2.5.1 Hintergrund und Ziel	39
2.1.2 Die untersuchten Trainingsmodelle	2	2.5.2 Untersuchungsdesign	39
2.1.3 Evaluationsstudien von Pkw-Weiterbildungskursen	4	2.5.3 Ergebnisse	40
2.1.4 Schlussfolgerungen	12	2.5.4 Zusammenfassung	43
2.1.5 Anregungen für eine künftige verbesserte Ausgestaltung von SHT für Fahranfänger	13	2.6 Bericht zur Wirksamkeit des Fahrsicherheitstrainings in Abhängigkeit vom Moderationsstil, Oktober 2000	44
2.2 Psychologische Wirkungsanalyse des Pkw-Sicherheitstrainings nach dem Programm des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e.V., Februar 1999	14	2.6.1 Hintergrund und Ziel	44
2.2.1 Hintergrund und Ziel	14	2.6.2 Untersuchungsdesign	44
2.2.2 Die Untersuchung	14	2.6.3 Auswahl der Moderatoren	44
2.2.3 Die Ergebnisse der Untersuchung	15	2.6.4 Trainingsinhalte	45
2.2.4 Das komplexe Wirkungsspektrum des Pkw-Sicherheitstrainings des DVR	25	2.6.5 Selbstbild und Fremdbild der Moderatoren	47
2.2.5 Bewertung des Pkw-Sicherheitstrainings des DVR	26	2.6.6 Vorschläge zur Verbesserung der Sicherheitstrainings	48
2.3 Qualitativ-tiefenpsychologische Fokus-Untersuchung zum Moderatorenerleben beim Pkw-Sicherheitstraining nach dem Programm des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e.V., November 2000	27	2.6.7 Einfluss des Moderationsstils auf den Trainingserfolg	48
2.3.1 Hintergrund und Ziel	27	2.7 Wirksamkeitsuntersuchung zum Pkw-Sicherheitstraining, Juli 2002	51
2.3.2 Die Untersuchung	27	2.7.1 Hintergrund und Ziel	51
2.3.3 Die Phänomenlage in den Tiefeninterviews	28	2.7.2 Die Untersuchung	51
2.3.4 Psychologische Aspekte der Moderatoren-tätigkeit im Pkw-SHT	28	2.7.3 Subjektiver Kurserfolg	51
2.3.5 Trainingspraxis als Autotherapie	30	2.7.4 Untersuchungsergebnisse	51
2.3.6 Entwurf einer Moderatoren-Typologie	31	2.7.5 Diskussion der Ergebnisse für die gesamte Trainingsgruppe	53
2.3.7 Bestimmende seelische Dimensionen des Pkw-SHT für das Erleben des Moderators	32	3. Nutzwert-Checklisten für Präventionsanbieter	55
2.3.8 Konsequenzen für Moderatoren	33	3.1 Lernziele	55
2.3.9 Psychologische Empfehlungen zur moderatoren-gestützten Wirkungsoptimierung des Pkw-SHT	33	3.2 Methodisch-didaktische Kriterien	55
2.4 Analyse der Teilnehmerstruktur des Pkw-Sicherheitstrainings	35	3.3 Anforderungen an die Moderatoren	55
2.4.1 Hintergrund und Ziel	35	3.4 Betreuung und Stärkung der Moderatoren	56
2.4.2 Merkmale der Teilnehmer des Pkw-Sicherheitstrainings	36	3.5 SHTs für Fahranfänger – Vorschläge für die Zukunft	56

1. Vorwort

Wege- und Dienstweegeunfälle im Straßenverkehr verursachen Kosten und erfordern daher gezielte Präventionsmaßnahmen. Sicherheitstrainings sind wichtige Instrumentarien, um Verkehrsteilnehmer zu sensibilisieren, damit sie Verkehrsgefahren rechtzeitig erkennen und dadurch Risiken vermeiden.

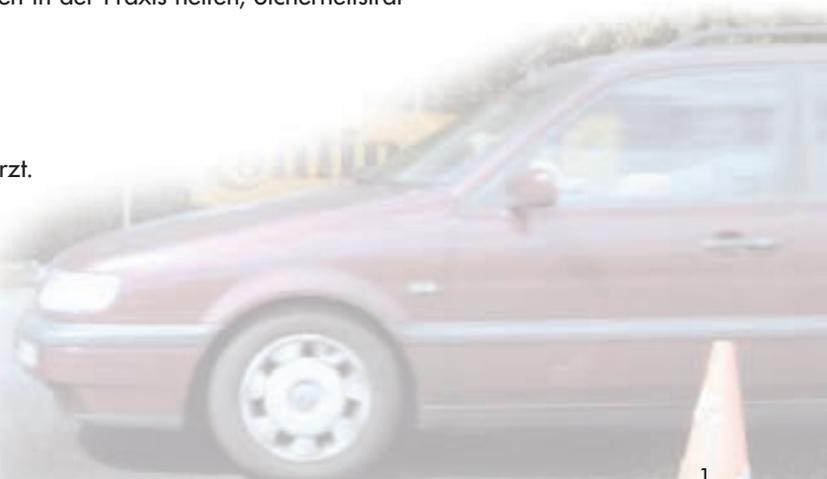
Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat hat mit seinen Mitgliedern – vor allem den Automobilclubs und der Deutschen Verkehrswacht – ein Pkw-Sicherheitstraining entwickelt, das seit Jahrzehnten von verschiedenen Organisationen in ganz Deutschland auf Verkehrsübungs- und speziellen Sicherheitstrainingsplätzen umgesetzt wird. Die gewerblichen Berufsgenossenschaften unterstützen die Teilnahme ihrer Versicherten an einem Sicherheitstraining (SHT) finanziell.

Die Erwartungen an das Pkw-SHT sind höher als an andere Verkehrssicherheitsprogramme. Kaum eine andere Maßnahme musste über Jahre ihre Wirksamkeit so oft beweisen. Einen wissenschaftlichen Nachweis, dass ein Unfall durch eine Trainingsteilnahme verhindert wurde, kann selbstverständlich nicht erbracht werden. Unfälle sind, auf die Einzelperson bezogen, so seltene Ereignisse, dass die Untersuchungsgruppen sehr groß werden müssten, um statistische Ergebnisse außerhalb der Zufallswahrscheinlichkeit zu erhalten. Der erforderliche Aufwand läge daher um ein Vielfaches höher als die Kosten der Maßnahme selbst. Eine Finanzierung eines solchen Untersuchungsaufwandes wäre somit kaum zu rechtfertigen.

„Auf den Punkt 2“ richtet sich an alle, die sich intensiv mit den Pkw-Sicherheitstrainings auseinandersetzen möchten. Die nachfolgend zusammengefassten Studien geben einen Überblick über die neuesten Untersuchungsergebnisse. Sie behandeln die Wirksamkeit der SHT und zeigen die Möglichkeiten der Optimierung auf. Alle Untersuchungen weisen eine positive Wirkung des DVR-Sicherheitstrainings nach. Dies ist für Umsetzer und Teilnehmer erfreulich. Unbestritten ist: Das Pkw-SHT kann nicht an einem Tag das ganze Verhalten und das Bewusstsein eines Menschen umkrempeln.

Die Checklisten im abschließenden Kapitel der Broschüre sollen in der Praxis helfen, Sicherheitstrainings zu überprüfen, zu bewerten und weiterzuentwickeln.

Das „Sicherheitstraining“ ist im Text häufig mit „SHT“ abgekürzt.



2. Studien im Überblick

2.1 Bewertung von Fahrsicherheitstrainings für junge Fahrer

Institut für Angewandte Psychologie „Diagnose und Transfer“ in München, Mai 2000 im Auftrag des Instituts für Fahrzeugsicherheit im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV)

2.1.1 Hintergrund und Ziel

Aufgabe der vorliegenden Studie war es, Sicherheitstrainings (SHT) für junge Fahrer zu sichten sowie aus gesicherten verkehrs- und verhaltenswissenschaftlichen Erkenntnissen Anforderungen an Erfolg versprechende Trainings abzuleiten. Schließlich sollten die SHT mit diesen Ansprüchen verglichen und nach ihrem Nutzen bewertet werden.

2.1.2 Die untersuchten Trainingsmodelle

Folgende permanente Angebote wurden untersucht:

- Kurse nach DVR-Richtlinien
- Kurse nach dem „Modell Verkehrswacht Bayern“, Aktion „Könner durch Erfahrung“
- Kurse in Veldheim „(Schweiz)“
- Kurse nach dem „Modell Fahrsicherheitszentrum“
- Kurse von verschiedenen Automobilfirmen

Die untersuchten SHT erfüllen folgenden Bedingungen:

- Sie sind auch jüngeren Fahrern (bis ca. 25 Jahre) zugänglich.
- Sie werden zurzeit im deutschsprachigen Raum angeboten und sind als freiwillige Angebote allen Interessenten mit gültiger Fahrerlaubnis zugänglich (nicht firmenintern etc.).

- Sie beziehen sich auf das Fahren mit Pkw (keine Zweiräder, Geländewagen etc.) und sind für eine Beschreibung und Beurteilung hinreichend dokumentiert.

Die ausgewählten Kurse erreichen annähernd 150.000 Teilnehmer pro Jahr.

2.1.2.1 Kurse nach DVR-Richtlinien

Etwa 100.000 Teilnehmer pro Jahr erreichen allein die SHTs, die verschiedene Lizenznehmer nach DVR-Richtlinien durchführen. Über 90 % der Teilnehmer an diesen Kursen werden über Automobilclubs wie ADAC, ACE und AvD sowie über die Deutsche Verkehrswacht (DVW) vermittelt.

Die Kurse sind meist heterogen besetzt. Junge Fahrer sind keine spezielle Zielgruppe. Kurse werden auch im Rahmen von „Incentive-Veranstaltungen“ besucht. Betriebsangehörige werden teilweise zu Kursbesuchen verpflichtet. Insofern ist die Kursteilnahme nicht immer freiwillig. Kursdauer: 1 Tag, Preis zum Zeitpunkt der Untersuchung: ca. 150,- DM (ca. 75,- EUR) (Erstattung auf Antrag von Berufsgenossenschaften sowie einzelnen Krankenkassen). Maximal 15 Teilnehmer bilden eine Gruppe, die von einem Moderator betreut wird.

Moderatoren (in der Erwachsenenbildung tätige, speziell ausgebildete Personen) durchlaufen eine spezielle Moderatorenausbildung und müssen sich in gewissen Abständen weiterbilden. Systematische Qualitätssicherung und Supervision der Moderatoren fanden zum Untersuchungszeitpunkt allerdings nicht statt. Das Training wird von den Teilnehmern im eigenen Fahrzeug absolviert.

Ein wesentliches Merkmal des DVR-Trainings ist das integrative Konzept, d.h., es gibt keine strikte Trennung von Theorie und Praxis. Es existiert ein ausführliches Moderatorenhandbuch. Der Theorieteil beschränkt sich nicht auf bloße Fahrphysik. Gefahrenvermeidung und Gefahrenerkennung sind wichtige Aspekte. Der fahrpraktische Teil beschäftigt sich mit Themenfeldern wie Sitzposition, richtiges Lenken, Fahrzeughandling und beinhaltet Übungen zum Bremsen, Notbremsen, Kurvenfahren/Eigenlenkverhalten des Fahrzeugs, Ausweichen sowie Bremsen und Ausweichen auf unterschiedlichen Fahrbahnbelägen. Diese Übungen werden auf speziellen Übungsplätzen durchgeführt, die für viele Übungen gewässert werden (wg. Reifenverschleißes) und auf denen auch Gleitflächen vorhanden sind.



2.1.2.2 Kurse nach dem „Modell Verkehrswacht Bayern“

Die Deutsche Verkehrswacht vermittelt üblicherweise Kurse nach DVR-Richtlinien. Eine Ausnahme stellt die Verkehrswacht Bayern dar mit ihrem eigenen Programm „Köner durch Erfahrung“ (finanziell unterstützt durch Sparkasse/LBS sowie BMW AG). Das Programm richtet sich ausschließlich an Fahranfänger. Sie werden ein Jahr nach Führerscheinwerb von Stadtverwaltungen und Landratsämtern angeschrieben und zur Teilnahme aufgefordert. Nach Angaben der Verkehrswacht Bayern nehmen immerhin ca. 12 % der Fahranfänger dieses Angebot wahr, d.h. z. B. in München ca. 1.300 Teilnehmer pro Jahr. Kursdauer: 1/2 bis 1 Tag, je 50 % Theorie und Praxis. Preis zum Zeitpunkt der Untersuchung: 100 bis 130 DM. Das Training wird meist samstags auf Parkplätzen, z. T. mit mobilen Gleitflächen, mit dem eigenen Pkw durchgeführt, zur Theorievermittlung dient ein entsprechend ausgebauter Bus. Drei Moderatoren betreuen maximal 12 Teilnehmer. Trainer (Fahrlehrer, Polizei, Bundeswehr, Grenzschutz) sind teils ehrenamtlich tätig. Gegenüber den anderen Programmen deutlich reduzierter fahrpraktischer Teil. Als Material liegen ein Moderatorenhandbuch sowie eine Teilnehmerbroschüre vor.

2.1.2.3 Kurse nach dem „Modell Fahrsicherheitszentrum“

Kurse, die in erster Linie in der Schweiz (z. B. VSZ Veltheim) sowie in Österreich (FSZ von ÖAMTC und ARBÖ) auf eigens errichteten Übungsplätzen mit Gleitbelägen, Hügel mit 9 % Gefälle, Aquaplaningbecken, Schleudersimulator, Wasserhindernissen etc. stattfinden. Das Angebot richtet sich nicht an eine spezielle Zielgruppe. Ca. 10 Personen werden von einem Instruktor (üblicherweise Fahrlehrer, Motorsportler, Kfz-Ingenieure u. Ä.) betreut. Instruktoren durchlaufen eine Moderatorenfortbildung, systematische Weiterbildung/Supervision erfolgt nicht. Der Theorieteil umfasst ca. 1–1,5 Stunden und stellt die Fahrphysik in den Mittelpunkt. Die fahrpraktischen Übungen, in der Regel mit dem eigenen Fahrzeug, umfassen elementare Fahrtechnik wie Sitzposition und Lenken sowie Bremsen/Notbremsen, Ausweichen, Bremshaken und Lenkhaken (Ausweichen mit und ohne Bremsen), Kurvenfahren/Eigenlenkverhalten bis hin zu Über- und Untersteuern, Bremsen im Gefälle, bei Zwei-Tages-Kursen kommen Aquaplaning und Handlingparcours hinzu.

2.1.2.4 Kurse der Automobilfirmen

Einige Automobilfirmen haben spezielle Angebote für jüngere Fahrer im Programm oder wenden sich an Fahrer bestimmter Fahrzeuge. Für jüngere Fahrer fallen dabei geringere Kursgebühren als üblich an (z. B. über Zuschüsse von Zeitungen). Im übrigen Programm der Automobilfirmen mit entsprechend heterogener Gruppenzusammensetzung werden von einzelnen Versicherungen Kursgebühren „gesponsert“ oder sie gewähren bei einem Jahr Unfallfreiheit 10 % Vollkaskorabatt. Meist wird auf gestellten Herstellerfahrzeugen gefahren. Dies mag auch die relativ hohen Kosten der Automobiltrainings erklären: Der vergünstigte 1/2-Tages-Kurs für jüngere Fahrer kostete zum Zeitpunkt der Untersuchung 145 DM.

In diese Beschreibung gehen lediglich diejenigen Kurse ein, die in ihren Inhalten mit denen der anderen Anbieter vergleichbar sind.

Als allgemeiner Standard können ca. 10 Personen pro Gruppe gelten, die von einem Instruktor betreut wird. Als Übungsplätze dienen eigens errichtete Anlagen, angemietete Areale auf Flugplätzen, Fahr-sicherheitszentren sowie Renn-

strecken. Ausnahmen bilden lediglich das VW-Spar-Sicherheitstraining sowie das DB-Eco-Training, die für diesen Zweck zum Teil im Straßenverkehr durchgeführt werden. Instruktoren sind meist Motorsportler, Fahrlehrer, Kfz-Ingenieure, Polizisten u. Ä. Sie durchlaufen in der Regel eine firmeninterne (bzw. im Falle der häufig beauftragten Agenturen) agenturinterne Fortbildung, die durch eine unregelmäßige Weiterbil-

dung (meist hinsichtlich neuer Entwicklungen von Fahrzeugsystemen) ergänzt wird. Systematische Supervision fehlt. Der Theorieteil (ca. 45 bis 60 Minuten) beschränkt sich weitgehend auf Fahrphysik. In den fahrpraktische Übungen fallen einzelne Übungselemente, beispielsweise Unter-/Übersteuern, deutlich extremer aus als bei den übrigen Kurstypen.

2.1.2.5 „Formel S“-Ausbildung:

Angereicherte Variante einer „normalen“ Fahrschulausbildung. Sie enthält zusätzlich eine Reihe praktischer Demonstrationen und Übungen, die sonst für Sicherheitstrainings (für jüngere Fahrer) typisch sind:

- | | | |
|--|------------------------|--|
| → Notbremsung aus höherer
Geschwindigkeit | → Bremsen in der Kurve | → Fahren bei winterlichen
Verhältnissen |
| → Bremsshaken | → Bremsen und Lenken | |
| | → Unter-/Übersteuern | |

Weitere Unterscheidungsmerkmale zur üblichen Fahrschulausbildung sind

- erweiterter Theorieunterricht, der versucht, die Sicherheitseinstellung zu prägen,
- pädagogisches Konzept, bei dem Lehrer und Schüler nach jeder Fahrstunde gemeinsam die Leistung bei insgesamt 101 „Fahraufgaben“ beurteilen,
- Trainingsansatz zur Stressverminderung.

Den erheblich erweiterten finanziellen Umfang der Formel S fangen Kfz-Versicherungen durch diverse Sparmöglichkeiten teilweise wieder auf.

2.1.3 Evaluationsstudien von Pkw-Weiterbildungskursen

2.1.3.1 Einleitung – Problemgruppe junge Fahrer

In der Literatur wird allgemein ein besonders hohes Gefährdungs- und Unfallrisiko von Kraftfahrern unter 25 Jahren sowie unerfahrenen Fahrern mit weniger als drei Jahren Fahrpraxis konstatiert (z. B. Hautzinger & Tassaux, 1989; Institut für Fahrzeugsicherheit, 1998; Langwieder, 1992). Da praktisch alle Führerscheineulinge nicht älter als 25 Jahre sind, wirkt beides, Unerfahrenheit und junges Alter, in der Regel zusammen. Die Zeit des Lernens, nach der keine wesentliche Verbesserung des Fahrverhaltens mehr erfolgt, liegt bei 7 bis 8 Jahren durchschnittlicher Fahrpraxis, was einer Fahrleistung von etwa 100.000 km entspricht (vgl. Fastenmeier, 1995a).

Unerfahrene Fahrer besitzen eine ungenügende Gefahrenerkennung, schlechtere Antizipationsleistungen und ein weniger reichhaltiges Verhaltensrepertoire, gefährliche Situationen zu bewältigen (Hoyos, 1980; Klebelsberg, 1982). Nach Klebelsberg (ebd.) sei jedoch die unbestritten optimale Leistungsfähigkeit der jüngeren Fahrer im Bereich sensorischer, motorischer und intellektueller Vollzüge sowie im Verkehrswissen das eigentliche Problem. Dadurch käme es zu Tendenzen wie Unbekümmertheit, Impulsivität, Elan, Kraftentfaltung, Selbstbestätigungsstreben und Risikobereitschaft. Zudem fahren jüngere Menschen relativ mehr abends und nachts, Überlandfahrten dominieren gegenüber Innerorts-

fahrten, Landstraßen gegenüber Autobahnen (vgl. Shaoul, 1976, zitiert in Hoyos, 1980).

Jüngere Fahrer zeichneten sich weiter aus durch Kurvenschneiden, ungenügendes Rechtsfahren, Fahren auf der falschen Fahrbahnseite, Tendenz zu überhöhter Geschwindigkeit, wobei Gefahren nicht so sehr übersehen, sondern vielmehr unterschätzt würden (vgl. dazu auch Tränkle & Metker, 1992).

Typische Verhaltensdefizite junger Fahrer sind (nach Fastenmeier, 1995 a)

- | | | |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">→ Unsicherheiten und Verschätzen bei Seitenabständen→ mangelnde Antizipation, „plötzlich“ auftauchende Fahrzeuge vor ihnen führen zu mangelndem Längsabstand→ Sorglosigkeit und Leichtsinn führen zu mangelndem Sichern in Knotenpunkten→ zögerliches, übervorsichtiges Verhalten in unübersichtlichen Situationen, besonders bei Engstellen und Spurwechselvorgängen→ Fehleinschätzungen bei Geschwindigkeiten anderer Verkehrsteilnehmer | <ul style="list-style-type: none">→ Rotlichtfehler; waren durch bevorstehende Abbiegemanöver so in Anspruch genommen, dass sie die Ampel „vergaßen“→ Vorfahrtverletzungen durch Fehleinschätzung der Regelung→ Probleme mit der Fahrzeugbedienung beim Abbiegen→ beim Rechtsabbiegen über den Randstein fahren→ Kurvenschneiden, wird mit Ablenkung und Gegenverkehr begründet→ mangelnde Antizipation der Streckenführung („Straße wird enger als man glaubt“, „Kreuzungsverlauf unerwartet“) | <p>Blickverhalten:</p> <ul style="list-style-type: none">→ In ihrem Blickverhalten neigen junge Fahrer im Gegensatz zu erfahrenen Fahrern zu ineffektiven Suchaktivitäten („Schauen, aber nicht sehen“).→ Sie nutzen die Außenspiegel weniger und bevorzugen stattdessen direkte Blicke.→ Entsprechend drehen sie sich bei ihrer Informationssuche vor der Durchführung von Fahrmanövern wie Spurwechsel, Abbiegen etc. eher um, anstatt die Spiegel zu benutzen. |
|--|---|--|



Die Mängel resultieren auch aus einer hohen Risikobereitschaft. Hauptursache ist aber deutlich der noch nicht abgeschlossene Lernprozess und die mangelnde fahrerische Sicherheit junger Fahrer sowohl in der selektiven visuellen Aufmerksamkeit als auch bei der Fahrzeugbedienung.

Der Lernprozess beim Autofahren ist viel zu komplex, um in wenigen Wochen abgeschlossen zu sein. Im Gegenteil: Das eigentliche Lernen beginnt erst nach der Erteilung der Fahrerlaubnis auf der Straße und die Prägungen durch den Straßenverkehr sind aus verkehrspsychologischer Sicht nicht immer hilfreich. So erleben junge Fahrer, dass ihr sicheres Verhalten (z. B. Einhaltung ausreichender Längsabstände) von anderen Verkehrsteilnehmern möglicherweise eher durch Überholen des Fahranfängers „bestraft“ wird. Die Imitation des Verhaltens anderer Kraftfahrer (also selbst dichter auffahren) wird dadurch bestärkt, dass nichts Schlimmes dabei passiert.

2.1.3.2 Beschreibungskategorien und Beurteilungskriterien für Kurse

2.1.3.2.1 Notwendige Evaluation von Kursen

Veranstalter und Teilnehmer sind der Auffassung, Sicherheitstrainings seien prinzipiell hilfreich und wirkungsvoll, um die Verkehrssicherheit zu verbessern. Allerdings nimmt nur ein geringer Prozentsatz der Autofahrer an den Trainings teil, und dies meist nur einmal. Problematisch kann es sich auswirken, dass die Moderatoren zwar vereinzelt pädagogisch ambitioniert sind, aber in vielen Fällen aus dem Rallye- und Motorsport kommen und die Fahrtechnik favorisieren. Die Gefahr einer Überschätzung des eigenen Fahrkönnens nach dem Training könnte die Folge sein. Der Gewinn subjektiver Sicherheit durch das SHT kann durch riskanteres Fahren (über-)kompensiert werden, wie viele empirische Studien zum Risikoverhalten gezeigt haben. Die psychologischen Mechanismen dahinter erklärt die Ri-

sikohomöostasetheorie von Wilde (1982); unter welchen Bedingungen solche Verhaltensadaptionen zu erwarten sind, präzisieren OECD (1990) sowie Pfafferott und Huguenin (1991).

Auch wenn die Kursteilnehmer tatsächlich ein Plus an fahrtechnischem Können erreichen, muss dies nicht automatisch zu weniger Unfällen führen. Es ist weniger die technische Beherrschung des Fahrzeuges, die sicheres Fahren ausmacht, als vielmehr die Motivationslage, die sich wiederum aus verkehrs- und sicherheitsrelevanten Einstellungen und Überzeugungen speist und zu vorausschauendem, kooperativem und defensivem Fahren führt.

Deutlich wird dies an der Studie von Williams und O'Neill (1974): Sie verglichen die Unfall- und Verkehrsdeliktdaten einer Grup-

pe von Rennsportfahrern mit einer nach Alter, Geschlecht und Exposition vergleichbaren Kontrollgruppe. Die Sportfahrer mussten diverse Kurse zur fahrtechnischen Perfektionierung durchlaufen, bevor sie ihre Rennlizenzen bekamen. Trotz ihres zweifellos wesentlich höheren Fahrkönnens hatten sie signifikant mehr Unfälle und Verkehrsverstöße als die Kontrollgruppe.

Eine gesunde Skepsis ist also auch angesichts der Kürze der Kurse angebracht, insbesondere wenn man sich von SHTs Veränderungen in der Unfallrate der Teilnehmer erhofft. Denn die Rückkehr in die unveränderte

Verkehrsumwelt kann die alten, eingeschliffenen Verhaltensmuster wieder beleben. Erfolge sollten daher nicht als selbstverständlich vorausgesetzt werden, sondern SHT sollten in ihren Wirkungen untersucht werden. Im Gegensatz zu den vielen verschiedenen Kursen gibt es indes nur eine geringe Zahl von Evaluationsstudien, von denen auch noch viele methodisch ungenügend sind.



2.1.3.2.2 Evaluationskonzepte

Evaluationskonzepte unterscheiden bei der Prüfung des Erfolgs in der Regel zwischen **unmittelbaren**, direkt nach dem Kurs feststellbaren **und langfristig wirksamen Sicherheitserfolgen**. Außerdem wird zwischen **subjektiven und objektiven Kurserfolgen** getrennt. Subjektiv sind Kurserfolge nach Meinung der Teilnehmer (ermittelt über Ratings, Fragebögen), objektive Kriterien sind Leistungsmaße, Fahrverhaltensbeschreibungen oder Unfalldaten.

Subjektive Kurserfolge sind gegeben, wenn die Teilnehmer im Anschluss an den Kurs dessen verschiedene Aspekte positiv beurteilen, z. B. den Lerngewinn oder die Organisation der Veranstaltung. Durch die weiteren Erfahrungen im Verkehr (nach dem Kurs), aber auch durch Vergessensprozesse kann

später das Urteil über das SHT modifiziert werden. Es empfiehlt sich daher, zur langfristigen subjektiven Beurteilung die Kursteilnehmer noch einmal zu befragen, z. B. ein Jahr nach dem Training. Der subjektive Kurserfolg wäre als besonders groß zu bewerten, wenn er stark von Meinungen abwich, die die Kursteilnehmer vor Beginn des Trainings hatten; ein Vergleich mit der Ausgangslage ergäbe hier zusätzliche Informationen.

Objektive Kurserfolge: Die Kenntnis der Ausgangslage vor dem Kurs liefert die Vergleichsmessung zur Beurteilung des objektiven Kursgewinns. Kursgewinn ist, wenn ein Kursteilnehmer nach dem SHT eine Übung meistert, die er vor dem Kurs nicht beherrscht hat. Analog gilt für die Messung von

kursbezogenen Wissenszuwachsen (z. B. im Bereich der Fahrphysik).

Eine weitere Möglichkeit zur Bestimmung unmittelbar objektiver Kurserfolge stellt der Vergleich mit einer Kontrollgruppe dar. Diese wird notwendig gebraucht, wenn es um die Abschätzung der langfristigen, verkehrsbezogenen Wirkungen des SHT geht. Nur im Vergleich mit einer Gruppe von Nichtkursabsolventen im gleichen Verkehrsraum und mit vergleichbaren Bedingungen lässt sich nachweisen, ob ein Kurs tatsächlich langfristige positive Einflüsse auf die Verkehrssicherheit ausüben kann.



2.1.3.2.3 Kriterien des Kurserfolges

Unfälle – Am häufigsten werden die Unfälle der Trainingsgruppe mit denen der Kontrollgruppe verglichen, also Daten über Unfallraten, Schadenshöhen etc. Da Unfälle im statistischen Sinne seltene Ereignisse sind, muss man große Stichproben bilden und längere Zeiträume nach dem Training verstreichen lassen, um hinreichend viele Unfalldaten vergleichen zu können.

Problematisch ist zudem, die Expositionen beider Gruppen zu kontrollieren. Dies geschieht meist durch rückwirkende Schätzungen der jeweiligen Fahrleistung und ergibt nur grobe Messwerte. Noch schwieriger ist die Bestimmung der qualitativen Exposition: Sind die Gruppen unter vergleichbaren Bedingungen (Tageszeit, Wetter, Stadt oder Landstraßen) unterwegs gewesen?

Bei telefonischer Befragung der Teilnehmer können sich die Untersucher die Unfälle detaillierter schildern lassen, nachfragen etc. Es fragt sich allerdings, ob so erhaltene Daten zuverlässiger sind, unterliegen sie doch Vergessensprozessen. Zudem, so gibt es Überlegungen, könnten Teilnehmer am SHT eher Unfälle verschweigen als Mitglieder der Kontrollgruppe, weil es ihnen peinlich wäre, „trotz“ Kursteilnahme verunfallt zu sein.

Verkehrsverstöße – Eine Reihe von Untersuchern hat Daten über Verkehrsverstöße gesammelt und diesbezügliche Gruppenunterschiede auf Elemente des Trainings zurückzuführen versucht. Wenn die Lernziele des zu bewertenden Kurses dazu gerichtete Hypothesen zulassen, ist dies sicher sinnvoll. Ist

beispielsweise ein Ziel des SHT defensiv zu fahren, könnte eine geringere Häufigkeit von Geschwindigkeitsdelikten in der Trainingsgruppe durchaus ein Hinweis auf den Kurserfolg sein. Allerdings sind bei Deliktdaten ähnliche methodische Unzulänglichkeiten zu erwarten wie bei den Unfalldaten.

Fahrverhaltensbeobachtungen

– Der Vergleich von Daten, die aus der sicherheitsbezogenen Beobachtung des Fahrverhaltens gewonnen werden, ist relativ aufwendig, bietet jedoch etliche Vorteile. Dazu müssen Beobachtungen vor und nach dem Training bei den Kursteilnehmern und einer geeigneten Kontrollstichprobe durchgeführt werden. Die Gruppen sollten Probefahrten unter folgender Voraussetzung absolvieren: Fahrverhaltensbeobachtung im Realverkehr auf derselben Strecke mit vergleichbaren, wenn auch nicht vollständig identischen Verkehrssituationen. Im Gegensatz zur Unfalldatenauswertung kann hier z. B. bei Videomitschnitt die fragliche Situation wiederhergestellt, nach ihren verkehrlichen Parametern genau beschrieben und bei Interesse sogar nach der Fahrt mit den Probanden besprochen werden.

Beobachtungstechniken bieten die Möglichkeit, für einzelne Teile des Trainings ganz gezielte Hypothesen zu entwickeln, für die Beobachtung zu operationalisieren und zu testen. Werden also – wie z. B. im DVR-Training – bestimmte Überholvorgänge besprochen und geübt, so kann ein Abweichen von genau diesem Sollverhalten als Fehler definiert und gezählt werden.

Verglichen werden dann letztlich die Fehlerquoten als Maße für die Zuverlässigkeit bei der Erledigung verschiedener Fahraufgaben zwischen den Gruppen bzw. den Messzeitpunkten.



Wissensabfragen, Einstellungsmessung und Fahrproben

– In vielen Kursen bestehen Lernziele im Bereich der Vermittlung von Wissen (z. B. Fahrphysik, Gefahrenlehre, „Verkehrssinnschulung“). Diese Lernziele können durch geeignete Wissensabfragen direkt überprüft werden. Problem der Einstellungsmessungen ist, dass man mit sozial erwünschten Antworten rechnen muss. Einzelne im Kurs geübte Fahrtechniken könnten als Fahrtstest auf dem Trainingsgelände nach gewisser Zeit noch einmal absolviert werden, um dauerhafte Lerneffekte zu prüfen. Besser wäre es aber, den Transfer des Gelernten in den Straßenverkehr zu überprüfen.

Kontrollgruppe – Unterschiede innerhalb der Trainingsgruppe zwischen zwei Messpunkten könnten durch äußere Einflüsse, z. B. unterschiedliche Verkehrsdichte, hervorgerufen werden und somit die Wirkung des SHT nicht sauber wiedergeben. Verlässliche Aussagen zur Wirksamkeit werden erst möglich, wenn sich die Veränderung auch gegenüber einer Kontrollgruppe

(von nicht Trainierten) ergibt. Dabei müssen beide Gruppen in allen anderen Variablen übereinstimmen. Dies bedeutet auch, dass die Kontrollgruppe nicht eine Zufallsstichprobe der Autofahrer sein kann, denn es ist davon auszugehen, dass sich die Teilnehmer an freiwilligen Weiterbildungskursen signifikant von der Gesamtheit der Autofahrer unterscheiden, z. B. durch



größere Sicherheitsmotivation. Am besten eignen sich für die Kontrollgruppe Personen, die sich auch für den zu evaluierenden Kurs freiwillig angemeldet haben und deren Leistung zu einem Zeitpunkt vor der Trainingsdurchführung getestet werden.

2.1.3.2.4 Ableitung von Kriterien zur Beurteilung der Weiterbildungskurse

a) Lernziele

1) Realistische Gefahreneinschätzung beim Autofahren fördern

Die Unterschätzung von Risiken bzw. die Überschätzung des eigenen Könnens sind Hauptgründe für die überhöhte Unfallbeteiligung junger Fahrer. Jedes Trainingselement, das die Einsicht in die Grenzen des eigenen Handelns im Straßenverkehr aufzeigt, ist deshalb positiv zu bewerten. Die Teilnehmer sollen nicht verängstigt werden, aber ihre Grenzen erkennen und erleben.

2) Vorausschauendes Fahren als Mittel zur Gefahrenvermeidung fördern statt die Bewältigung von Gefahren in Notsituationen

Entscheidend ist die Einsicht: Unfälle lassen sich in erster Linie durch das rechtzeitige Erkennen bzw. Vermeiden von Gefahren verhindern. Dies gelingt am besten bei defensiver, vorausschauender Fahrweise. Das Bewältigen kritischer Notsituationen ist als Ziel nur nachgeordnet.

3) Gefahrenwahrnehmung verbessern

Mängel in der Gefahrenwahrnehmung werden immer wieder als Unfallursache bei jungen Kraftfahrern genannt. Es ist deshalb positiv zu bewerten, wenn ein verbessertes Erkennen trainiert wird (Erfahrungsbildung).

4) Antizipation des Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer verbessern

Sicheres Fahren sollte somit als eine soziale, weniger als eine technische Fertigkeit aufgefasst werden. In Ermangelung realer Verkehrspartner auf den Übungsplätzen wird sich dieser Aspekt hauptsächlich im theoretischen Teil finden.

5) Fahrphysikalische Grenzen verstehen und erfahren

Die Unerfahrenheit der jungen Führerscheinbesitzer besteht vor allem darin, dass ihnen in ihrer begrenzten Fahrpraxis bestimmte Situationen, in denen z. B. eine Vollbremsung nötig

ist, noch nicht begegnet sind. Ein SHT bietet die willkommene Gelegenheit, diesen Prozess der Erfahrungsbildung durch Demonstration bzw. im Eigenversuch zu beschleunigen. Dabei soll der Schwerpunkt auf Demonstration von Effekten liegen. Es sollte nicht versucht werden, durch häufige Wiederholung der Übung eine Perfektionierung der Fahrtechnik anzustreben. Die Demonstrationen sind mit entsprechendem fahrphysikalischem Wissen zu verzahnen.

6) Elementare Fehler in der Fahrtechnik beseitigen

Elementare Fehler in der Fahrtechnik, z. B. Lenkradhaltung, Sitzposition, Kurvenfahren, sollten beim Training erkannt und beseitigt werden. Dabei sollte der Ablauf sein: Fehler rückmelden; korrektes Verhalten erläutern, begründen und demonstrieren, vom Teilnehmer nachmachen lassen.

7) Lernziele mit indirekter Sicherheitswirkung

Einige Trainings weisen Lernziele auf, die nicht primär mit sicherem Fahren zu tun haben. Häufigstes aktuelles Beispiel sind Kurse zum Kraftstoff sparenden Fahren. Von diesen Lerninhalten kann aber indirekt eine positive Sicherheitswirkung ausgehen, wenn sich ähnliche Schlussfolgerungen auf das anzustrebende Fahrverhalten ableiten (z. B. vorausschauendes Fahren, gleichmäßiges Tempo).

8) Überschätzung der Lerneffekte vermeiden

Der Teilnehmer soll dazulernen, also einen objektiven Trainingserfolg erzielen, aber er darf keinesfalls diesen Lernzuwachs durch ein unangemessen gesteigertes subjektives Sicherheitsgefühl kompensieren. Zu vermeiden sind alle – auch symbolischen – Hinweise, dass dem Teilnehmer nun als Folge des Trainings weniger passieren kann (also z. B. Urkunden ausgeben, die an sportliche Erfolge erinnern, sondern

neutrale Teilnahmebescheinigungen). Stattdessen sollten überfordernde Übungen die Kursteilnehmer an ihre Grenzen erinnern.

9) Motivation und Bedürfnisse

Alle Lerninhalte, die über die Stabilisierungsebene der Fahraufgabe hinausgehen und Faktoren wie Risikoverhalten, Stress, Nachtfahrten, Alkohol sowie soziale Konstellationen beim Fahren ansprechen, sind positiv zu bewerten.



b) Methodische und didaktische Kriterien

1) Methodenmix zu Wissen, Einstellung und Verhalten

Kenntnisse müssen erworben, durch Diskussion und Demonstration Einstellungen modifiziert und durch Übungen Fertigkeiten verbessert werden. Nur wenn alle Ebenen einbezogen sind, werden Verhaltensänderungen wahrscheinlich. Reine Theorielektionen zeigen eher wenig Wirkung, reine Fahrfertigkeitstrainings häufig negative Effekte.

2) Teilnehmer einbeziehen und aktives Lernen ermöglichen

Rein passives Lernen durch Vorträge ist wenig erfolgreich.

3) Lerninhalte integrativ vermitteln

Lehrziele (z. B. besser bremsen) sind in unterschiedlichen Zusammenhängen wieder aufzunehmen und somit integrativ zu vermitteln (also z. B. bei Fahrphysik und praktischen Übungen).

Diese Verzahnung verlangt gut ausgebildete Moderatoren.

4) Lerninhalte aus Lernzielen ableiten

Die zu vermittelnden Kenntnisse oder Fertigkeiten sollten sich begründet aus einer Reihe von Lernzielen ableiten lassen.

5) Beispiele so nahe wie möglich am Realverkehr wählen

Je künstlicher die Übungssituation, desto stärker muss für Themen wie Gefahrenlehre und Verkehrssinnbildung mit realitätsnahen Beispielen gearbeitet werden, um den Transfer von Lerninhalten des Kurses auf den realen Straßenverkehr zu ermöglichen.

6) Individuelle Rückmeldungen

Individuelles Feedback an die Kursteilnehmer muss rasch nach einer Handlung/Übung erfolgen und unmittelbar verhaltensrelevant sein.

7) Bewusstes Überfordern bei fahrtechnischen Übungen

Um unangemessene Selbstüberschätzungen der Kursteilnehmer zu verhindern, empfiehlt es sich, Aufgaben zu stellen, die auch am Ende des Trainings die meisten Kursteilnehmer überfordern. Keinesfalls darf geübt werden, bis der Eindruck einer perfekten Beherrschung in Notsituationen entsteht.

8) Fahrpraktische Übungen im eigenen Auto

Dies fördert eine einfache Übertragung in den normalen Straßenverkehr.

9) Hinreichende Betreuung während des Kurses

Trainingsdauer, Teilnehmer- und Moderatorenzahl sollten so gewählt sein, dass eine individuelle Betreuung während des gesamten Trainings möglich ist – z. B. ein Tag Training bei maximal 12 Teilnehmern und einem Moderator.

10) Möglichst homogene Zielgruppe

Wünschenswert wären Trainings, die speziell für eine Zielgruppe konzipiert sind, da homogene Gruppen leichter zu betreuen und Lernziele leichter zu erreichen sind. Auch eine Mischung unterschiedlichster Motivationen erschwert die Durchführung der Kurse.

11) Geeignete Trainer (Instruktoren, Moderatoren)

Die Person des Trainers hat nachweislich einen sehr großen Einfluss auf das Lernergebnis im Kurs. Die Trainer sollen

I) vertiefte Kenntnisse und Erfahrungen im Bereich des Autoverkehrs besitzen (z. B. Fahrlehrer, Kfz-Ingenieur),

II) eine verkehrspsychologische Grundkenntnis besitzen (z. B. in Gefahrenwahrnehmung),

III) in Methoden der Erwachsenenbildung (z. B. Gruppendynamik) unterwiesen und geübt sein (Moderatorenausbildung),

IV) vor ihrem Einsatz bei einigen Trainings „hospitiert“ haben und

V) regelmäßig supervisiert, weitergebildet und eventuell nachgeschult bzw. ausgewechselt werden.

12) Ziele, Inhalte und Methoden müssen ständig erneuert werden

Die Trainings müssen aktuelle Entwicklungen (Fahrzeugtechnik, Verkehrsregeln, Gesetze etc.) berücksichtigen.

13) Moderatorenhandbücher

Handbücher sind eine wichtige Voraussetzung für die Vereinheitlichung der Trainings.

14) Teilnehmerbroschüren

Gestaltete Teilnehmerunterlagen können das Lernen während des Kurses erleichtern und zur individuellen Nachbereitung nach den Kursen dienen.

15) Evaluation

Jede Form von Evaluation der Trainings ist wertvoll – ob kurs- oder verkehrsbezogen, objektiv oder subjektiv.



2.1.3.3 Bewertung der ausgewählten Sicherheitstrainings

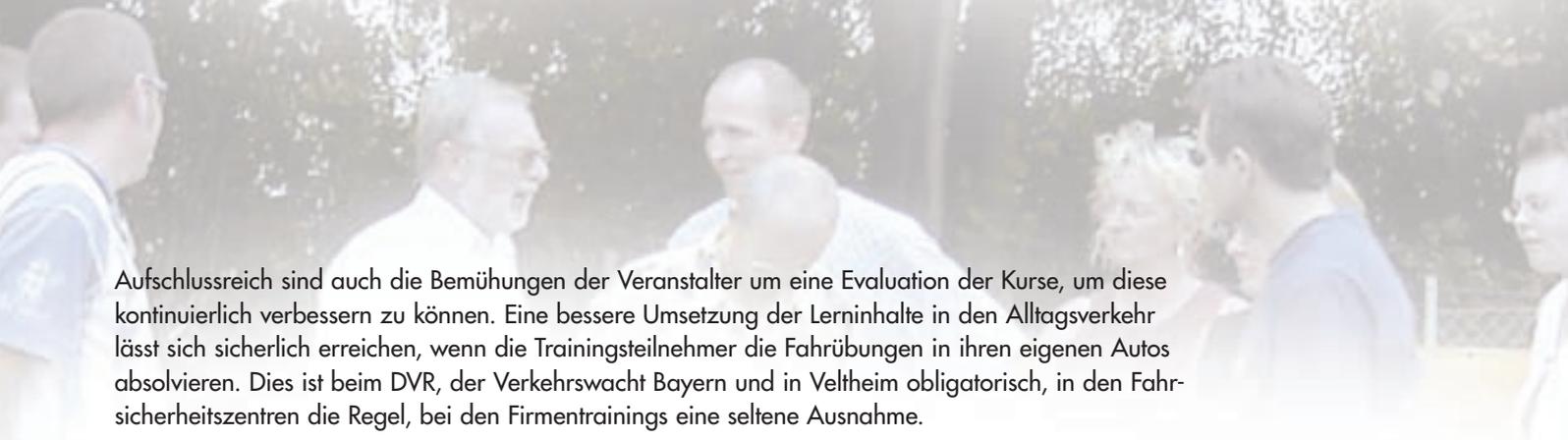
2.1.3.3.1 Gemeinsamkeiten der Trainings

Alle betrachteten Kurse weisen einen gewissen Mindeststandard auf. Fahrpraktische Übungen und theoretische Einweisungen sollen elementare fahrtechnische Fertigkeiten vermitteln bzw. verbessern. Die Kurse nutzen moderne pädagogische Methoden. Die Anzahl der Trainer ist bezogen auf die Teilnehmerzahl in allen Fällen ausreichend.

2.1.3.3.2 Unterschiede zwischen den Trainings

Tabelle 0 zeigt für die verschiedenen Trainingsgruppen die Anzahl der definierten Lernziele. Die Spalte „durchdachtes pädagogisches Konzept“ enthält für die SHT ein „+“, in denen Lerninhalte integrativ vermittelt werden, sich logisch aus definierten Lernzielen ableiten lassen und Moderatorenhandbücher sowie Teilnehmerunterlagen existieren.

Summarische Nutzeinschätzung der Trainings	Anzahl angestrebter Lernziele	Durchdachtes pädagogisches Konzept	Evaluationsbemühungen	Training im eigenen Auto möglich
Verkehrswacht Bayern	8	+	+	+
DVR	7	+	+	+
Veltheim	0–8	+	+	+
Fahrsicherheitszentren	1–3	–	–	+
Automobilfirmen	1–2	–	–	–



Aufschlussreich sind auch die Bemühungen der Veranstalter um eine Evaluation der Kurse, um diese kontinuierlich verbessern zu können. Eine bessere Umsetzung der Lerninhalte in den Alltagsverkehr lässt sich sicherlich erreichen, wenn die Trainingsteilnehmer die Fahrübungen in ihren eigenen Autos absolvieren. Dies ist beim DVR, der Verkehrswacht Bayern und in Veltheim obligatorisch, in den Fahr-sicherheitszentren die Regel, bei den Firmentrainings eine seltene Ausnahme.

2.1.3.3 Gemeinsamkeiten der Trainings

Alle betrachteten Kurse weisen einen gewissen Mindeststandard auf. Fahrpraktische Übungen und theoretische Einweisungen sollen elementare fahrtechnische Fertigkeiten vermitteln bzw. verbessern. Die Kurse nutzen moderne pädagogische Methoden. Die Anzahl der Trainer ist bezogen auf die Teilnehmerzahl in allen Fällen ausreichend.

2.1.3.4 Bewertung im Einzelnen

2.1.3.4.1 Die Trainings nach DVR-Richtlinien und das Training der Verkehrswacht Bayern

Diese beiden Kursmodelle schneiden insgesamt deutlich besser ab als die meisten anderen analysierten Trainings. Sie ähneln sich in den meisten Beurteilungspunkten. Beim Programm „Köner durch Erfahrung“ liegt die Priorität noch pointierter auf Gefahrenvermeidung. Der „Übungsteil“ ist auf ein absolutes Minimum an Demonstrationen und Eigenerfahrungen beschränkt. Das verkürzt die Trainingsdauer auf ca. 6 Stunden. In der Regel betreuen drei Moderatoren die Teilnehmer. Sie können in der Kürze der Zeit die Teilnehmer jedoch kaum kennen lernen, um das Training entsprechend zu gestalten.

Ein Vorteil der Aktion „Köner durch Erfahrung“ besteht in der großen Homogenität der Teilnehmer (freiwillige Kursteilnehmer, die ihren Führerschein seit einem Jahr besitzen). Dies ermöglicht eine sehr spezifische Ansprache dieser Gruppe.

Die Motive zur Teilnahme an den DVR-Trainings sind sehr gemischt. Bei der von Günther (1994) gezogenen Stichprobe ließen sich die Zugänge zum DVR-Training wie folgt unterscheiden: vom Arbeitgeber veranlasst (22,2%), über Freunde, Bekannte (21,1%), durch die Schule (16,9%), individuelle Motivation (11,3%) usw.

In den meisten anderen Punkten sind beide Trainingsarten vergleichbar (ähnliche Lernziele, sorgfältig ausgearbeitete und dokumentierte didaktische Konzepte, Begleitung von ausgebildeten Moderatoren). Besonders beim DVR, dessen Trainings ja von vielen verschiedenen Anbietern mit jeweils unterschiedlichen Moderatoren geleitet werden, scheint jedoch Bedarf zu bestehen, Qualifikation und Motivation der Übungsleiter durch Weiterbildung und Supervision zu vereinheitlichen.





2.1.3.4.2 Kurse im Verkehrssicherheitszentrum Veltheim

Die Trainings beruhen auf einem ausführlich dokumentierten Konzept des Schweizerischen Verkehrssicherheitsrates. Die Instruktoren werden regelmäßig überprüft. Der Basiskurs spricht auch indirekte Sicherheitsziele an – was sonst bei kaum einem Anbieter vorzufinden ist. Das Schweizer Programm zeichnet sich durch ein weiteres, sehr interessantes Angebot aus, das in unserem Überblick fehlt, da es in erster Linie für ältere Verkehrsteilnehmer konzipiert wurde: Das Programm „Wie fahre ich?“ arbeitet mit begleiteten Fahrten im Verkehr ohne Übungen mit anschließender Besprechung hinsichtlich Fahrstil und Verhalten im Verkehr sowie einer Bestandsaufnahme der (noch) vorhandenen theoretischen Kenntnisse. Damit soll eine angepasste, Gefahren vermeidende Fahrstrategie erreicht werden.

2.1.3.4.3 Kurse nach dem „Modell Fahrsicherheitszentrum“

Bei diesen Kursen dominiert oft der Aspekt „Übung von Fahrtechnik“. Es geht um Geschicklichkeit und Spaß. Es gibt keine öffentlich zugänglichen Moderatorenhandbücher. Evaluationsbemühungen sind eher selten anzutreffen.

2.1.3.4.4 Kurse der Automobilfirmen

Als Lernziel verbleibt bei diesen Kursen von einer Ausnahme abgesehen lediglich die Vermittlung elementarer fahrtechnischer Fertigkeiten. Ansonsten überwiegt der sportliche Aspekt, der Zielen wie Gefahrenvermeidung widerspricht.

2.1.3.4.5 Formel S

Dieser „Kurstyp“ stellt, da es sich ja um eine Fahrschule mit SHT-Elementen handelt, einen Sonderfall dar. Insofern ist dieser Kurs nicht mit den übrigen vergleichbar.

2.1.4 Schlussfolgerungen

Die Untersuchung erlaubt die Vorhersage, dass die Teilnahme an einem geeigneten Training zur Unfallvermeidung beitragen kann, besonders dann, wenn das Training durch andere Verkehrssicherheitsmaßnahmen ergänzt wird.

a) Trainings als isolierte Maßnahmen haben nur sehr geringen Einfluss auf das Unfallgeschehen

Sicherheit ist von vielen Einflussgrößen abhängig, von denen der Fahrer nur eine – wenn auch wesentliche – darstellt. Bedenkt man, dass ein Training relativ wenige Verkehrsteilnehmer erreicht und auch bei diesen nur einen kleinen Ausschnitt aus dem Verhaltensspektrum zu beeinflussen versucht, so wird

die Größenordnung deutlich, in der Trainings wirksam sein können.

b) Reduzierte Unfallzahlen sind durch Fahrtechnikkurse nicht zu erwarten

Die mangelnde Wirkung, die empirische Untersuchungen in verschiedenen Ländern betonen, beruht auf zwei Faktoren, einem psychologischen und einem statistischen. Durch die verbesserte Fahrtechnik nach der Teilnahme

am SHT fühlt sich der Fahrer sicherer und nimmt mehr und größere Risiken in Kauf als zuvor. Es ist damit zu rechnen, dass sich trainierte Fahrer durch diese Risikokompensation häufiger in kritische Situationen begeben als zuvor. Ein etwaiges verbessertes Reagieren in Notsituationen als Folge der Trainingsmaßnahme kann sich bei der geringen Anzahl solcher Situationen im Verkehr nicht in den Unfalldaten niederschlagen.



c) Geeignete Trainings können einen positiven Effekt auf die Unfallbeteiligung der Teilnehmer haben.

Dabei sind zwei Aspekte zu beachten:

Selbstselektionseffekt

→ Besucht ein junger Fahrer freiwillig ein Sicherheitstraining, um bei zukünftigen Fahrten Risiken noch konsequenter zu vermeiden, ist davon auszugehen, dass sein Gefahrenbewusstsein und somit sein Unfallrisiko

verglichen mit dem anderer Fahrer (nach Alter, Fahrerfahrung etc.) ohnehin geringer ist.

Deckeneffekt

→ Sicherheitstrainings absolvieren demnach diejenigen, die es am wenigsten nötig

hätten. Verglichen mit Nichtteilnehmern ihrer Altersgruppe profitieren sie weniger durch das Training als es andere durch Teilnahme könnten, die „Decke“ ist hier bereits ziemlich nahe.

2.1.5 Anregungen für eine künftige verbesserte Ausgestaltung von SHT für Fahranfänger

a) Lernziele aus einer Modellvorstellung über das Fahrverhalten ableiten

Zwar gibt es keine geschlossene, anerkannte Theorie vom Autofahren, aber genügend detaillierte Modellvorstellungen des Fahrverhaltens, aus denen sich die Lernziele für jüngere Fahrer ableiten ließen. Davon ausgehend, können spezifische Defizite der Zielgruppe und damit Lernziele und -inhalte formuliert werden.

b) Berücksichtigung aller Ebenen der Fahraufgabe.

Neben der Stabilisierungsebene, auf die die heutigen SHTs abzielen, zeigt eine Analyse von Unfalldaten großen Schulungs- und Übungsbedarf auf mindestens zwei weiteren Ebenen:

→ bei der Bahnführung, insbesondere bei komplexen Verkehrssituationen, z. B.

Abbiegen in Kreuzungen, Spurwechsel in Zufahrten zu Knotenpunkten etc. und

→ mit Blick auf die Situation vor Fahrtantritt: Fahrzeuginspektion, Fragen der Verkehrsmittelwahl, der Routen- und Zeitplanung, Fahrtüchtigkeit (Alkohol, Medikamente, Müdigkeit etc.)

c) Fahren im Straßenverkehr

Das praktische Üben von Handlungen auf der Bahnführungsebene kann sinnvoll nur im realen Verkehrsgeschehen stattfinden. Dies wäre allerdings eine sehr aufwendige Methode, da sie pro Kursteilnehmer einen Trainer verlangt, der als Beifahrer mitfährt. Der Trainer könnte dann entweder unmittelbar Rückmeldungen zum Fahrverhalten geben oder eine Fehlerliste führen und nach der Fahrt mit dem Probanden bespre-

chen. Eine Möglichkeit gibt es dort, wo ökologisch-ökonomisch optimales Fahrverhalten trainiert wird, da dies ohnehin im Realverkehr erfolgt.

Methode des „kommentierenden Fahrens“. Bei dieser alten Methode äußert der Fahrer seine Absichten, Antizipationen, Wahrnehmungen, Denk- und Entscheidungsprozesse laut und gibt somit psychische Prozesse zu kennen. Diese können dann

eventuell korrigiert werden. Da vorher der junge Fahrer überfordert erscheint, wäre nach ca. einem Jahr Fahrpraxis der günstigste Zeitpunkt hierfür. Das Fahren wäre so weit automatisiert, dass die Methode anwendbar wird, die Fahrhandlungen wären jedoch noch nicht so stark geübt, dass sie nicht mehr veränderbar wären.

d) Gruppendiskussionen

In der Arbeit von Gregersen et al. (1996) zeigte eine spezielle Form von Gruppendiskussionen zur Verkehrssicherheit eine sehr positive Wirkung. Es sollte geprüft werden, ob Elemente dieser für Berufskraftfahrer entwickelten Methode auf das Training von Fahranfängern modifiziert werden können.

e) Notwendigkeit von Evaluation

Wissenschaftlich haltbare Wirkungsuntersuchungen sind unumgänglich. Sie müssen sich vor allem auf verkehrsbezogene, objektive Kriterien stützen. Wegen der beschriebenen Schwierigkeiten mit dem Kriterium „Unfall“ (vgl. 2.1.3.2.3) sollte dabei auf Verhaltensbeobachtungen im Verkehr zurückgegriffen werden.

f) Sicherheitstrainings in Fahrausbildung integrieren

Die SHTs sollten in die Fahrschulausbildung integriert werden und alle jungen Fahrer obligatorisch erfassen. Diese Zusatzausbildung würde ein bis zwei Jahre nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis die größte Wirkung erzielen.



2.2 Psychologische Wirkungsanalyse des Pkw-Sicherheitstrainings nach dem Programm des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e.V.

Guido Lessenich, Psychologische Wirkungsforschung, Februar 1999
im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e.V.

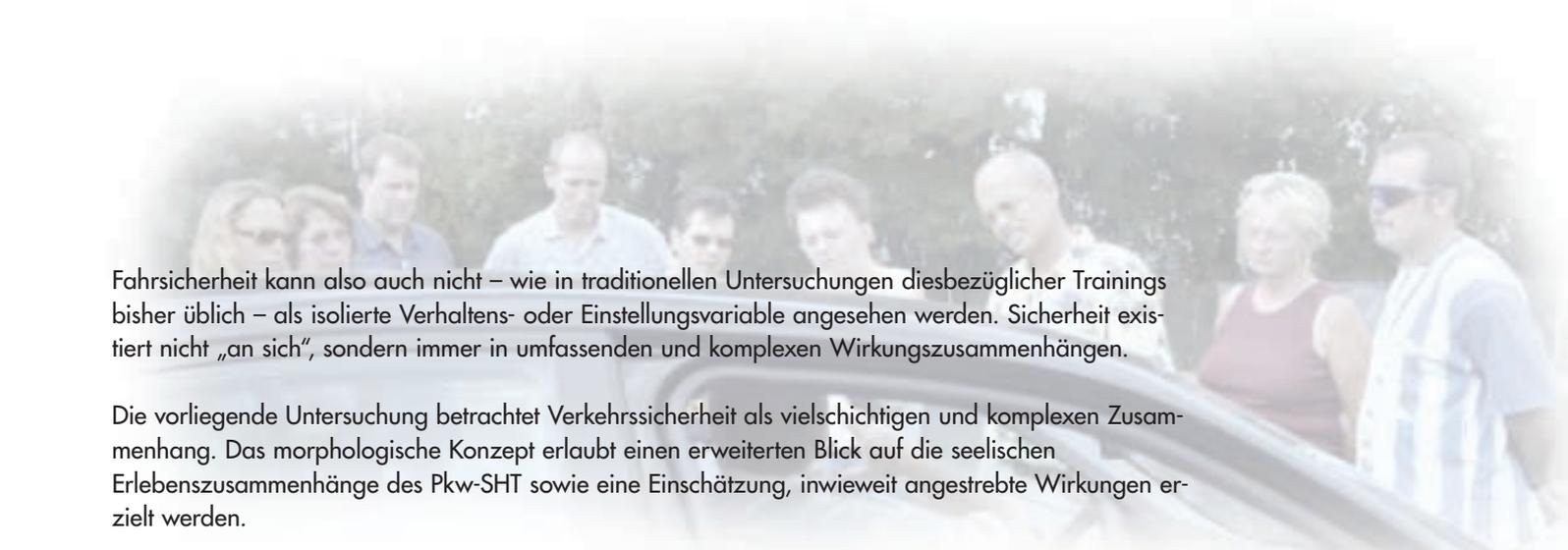
2.2.1 Hintergrund und Ziel

Die Untersuchung der eigenen Pkw-Sicherheitstrainings sollte für den DVR folgende Fragen klären:

- Erhöht das Pkw-Sicherheitstraining, wie beabsichtigt, die allgemeine Verkehrssicherheit?
- Gibt es Gründe und Möglichkeiten, die Wirkung zu optimieren und das Pkw-Sicherheitstraining entsprechend zu modifizieren?

2.2.2 Die Untersuchung

Das Wirkungsfeld „Auto(fahren)“ ist komplex und spannungsgeladen. Autofahrer nutzen einen psychologischen Trennungsmechanismus („Split-Logik“), der dazu dient, die angenehmen Seiten des Auto(fahren)s von dessen negativen Aspekten abzuspalten. Erst dank dieses seelischen „Kunstgriffs“ kann beispielsweise der „Fahrspaß“ ungetrübt von den Sicherheitsrisiken des Fahrens ausgekostet werden.



Fahrsicherheit kann also auch nicht – wie in traditionellen Untersuchungen diesbezüglicher Trainings bisher üblich – als isolierte Verhaltens- oder Einstellungsvariable angesehen werden. Sicherheit existiert nicht „an sich“, sondern immer in umfassenden und komplexen Wirkungszusammenhängen.

Die vorliegende Untersuchung betrachtet Verkehrssicherheit als vielschichtigen und komplexen Zusammenhang. Das morphologische Konzept erlaubt einen erweiterten Blick auf die seelischen Erlebenszusammenhänge des Pkw-SHT sowie eine Einschätzung, inwieweit angestrebte Wirkungen erzielt werden.

Die Studie untersucht folgende Fragen:

- Entwickeln sich besondere Fahrformen?
Treten diese in Austausch mit dem Realverkehr?
Und wenn ja, wie?
- Lässt sich eine Typologie entwerfen, wie das Training aufgenommen wird?
- Wie lässt sich das Training verbessern?

Mit so genannten Tiefeninterviews werden die seelischen Phänomene von 40 Probanden erfasst, die sich bei der Teilnahme an einem Pkw-SHT beobachten lassen.

2.2.3 Die Ergebnisse der Untersuchung

2.2.3.1 Das Pkw-SHT des DVR als außergewöhnliche Fahrwelt

Eine akzentuierte Entwicklungslinie ist für das Pkw-SHT charakteristisch. Das Training enttäuscht zunächst auf extreme Weise den Wunsch nach Steigerung oder Erweiterung des eigenen fahrerischen Könnens. Im Laufe des Trainings gelangen die Teilnehmer immer mehr in den Genuss eines eigentümlichen Grenzerlebens.

2.2.3.1.1 Erwartungen der Teilnehmer

Die Erwartungen der Probanden an das Pkw-SHT decken sich durchaus mit den Absichten des DVR. Die Trainingsteilnehmer suchen eine Vorbereitung auf schwierige oder gefährliche Situationen im Straßenverkehr, etwa auf plötzlich auftretende Hindernisse, auf unübersichtliche Kurven oder wechselnde Witterungsbedingungen (Schnee und Eis). Sie wollen technische Besonderheiten, Eigenschaften und Fahrverhalten des eigenen Fahrzeuges kennen lernen (z. B. ABS) sowie eine Art „Nachschulung“ für den Fahralltag erhalten. Vor allem für Neuwagenkäufer ist der Aspekt der Fahrzeugtechnik von besonderer Bedeu-

tung, besonders wenn der Neuwagen über unbekannte oder früher nicht genutzte Techniken (ABS, ASR/Traktionskontrolle, EPS) verfügt. Das Training wird als Gelegenheit angesehen, eine neue Technik in einem Umfang „mal richtig auszuspielen“, wie dies im Alltagsverkehr nicht gefahrlos möglich wäre.

Besonders ältere Fahrer erwarten sich eine „Auffrischung“ ihrer Fahrkenntnisse, oft explizit mit dem Wunsch nach einer „Überprüfung“ des eigenen fahrerischen Könnens verbunden. Der Aspekt „Nachschulung“ spielt auch bei Fahranfängern sowie bei solchen Fahrern eine Rolle, die in der Ver-



gangenheit bereits in Unfälle verwickelt waren. Zum Teil wird das Sicherheitstraining ausdrücklich nach Unfallsituationen zur „Nachbereitung“ besucht.



Neben dem allgemeinen Interesse an einer Erhöhung der Fahrsicherheit wird das Training auch gesucht, um fahrerische Möglichkeiten zu erweitern. Somit zielt die Teilnahme am Pkw-SHT eher nicht auf Einschränkung des praktizierten Fahrverhaltens, sondern im Gegenteil auf eine Belebung, Steigerung und Erweiterung von Potentialen.

2.2.3.1.2 Vorbereitungen

Die meisten Teilnehmer bereiten sich nicht eigens auf das Pkw-SHT vor. Broschüren, die vor dem Training zur Verfügung gestellt werden, werden von den Teilnehmern in der Regel nicht gelesen. Das Fahrzeug wird – entgegen den Empfehlungen der Ausrichter – zumeist nicht eigens präpariert. Die Kontrolle von Ölstand, Reifendruck oder Tankinhalt unterbleibt in den meisten Fällen. Lediglich Teilnehmer, die im Vorfeld eher zufällig – z. B. von Bekannten – auf die Begleitinformationen hingewiesen wurden, entfernen beispielsweise sperrige oder lose Gegenstände aus dem Fahrzeug.

Die unzureichende Vorbereitung lässt sich mit der Überzeugung der meisten Teilnehmer erklären, sie selbst und ihr Fahrzeug seien durch die Anforderungen des Straßenverkehrs bereits ausreichend präpariert, so dass weitere Vorbereitungen nicht erforderlich seien. Eine optimale Trainingsvorbereitung wird dagegen von den jeweiligen Ausrichtern erwartet.

Die Frage der Sicherheit während des Trainings selbst ist von großer Bedeutung. Viele Teilnehmer befürchten im Vorfeld Lackschäden am eigenen (Neu-)Wagen oder dass man sich bei bestimmten Übungen überschlagen könnte. Die ausdrückliche Versicherung der Ausrichter, dass während der Trainings nichts passieren könne, stellt für die Probanden eine notwendige Voraussetzung für ihre Teilnahme dar.

2.2.3.1.3 Die Krise des Kontrollverlusts

Der Verlauf des Trainings konfrontiert mit Defiziten und führt zum Verlust gewohnter oder im Fahralltag bis dahin selbstverständlich praktizierter Handlungsformen. Dieser Kontrollverlust destabilisiert. Den Teilnehmern werden ihre gewohnten Handlungsvollzüge wie Bremsen, Lenken oder Ausweichen vor Hindernissen gleichsam weggenommen. Eine tief greifende seelischen Verunsicherung ist die Folge.

a) Die Rolle der fahrphysikalischen Theorie in der Krisenphase

Die theoretischen Ausführungen zur Fahrphysik verunsichern als erstes: Aussagen zur Länge des Bremsweges, zur technischen Ausstattung wie beispielsweise ABS oder zum Fahrverhalten in bestimmten Situationen sind oft überraschend und verwirrend. Das gewohnte Bild vom Autofahren und der eigenen Beteiligung am Fahralltag wird gestört. Was man zu wissen glaubte, erweist sich vielfach als falsch. Ausnahmslos von allen Teilnehmern wird die Unterweisung zur richtigen Sitzposition angesprochen, bei der die Trainer auf Gefährdungen hinweisen.

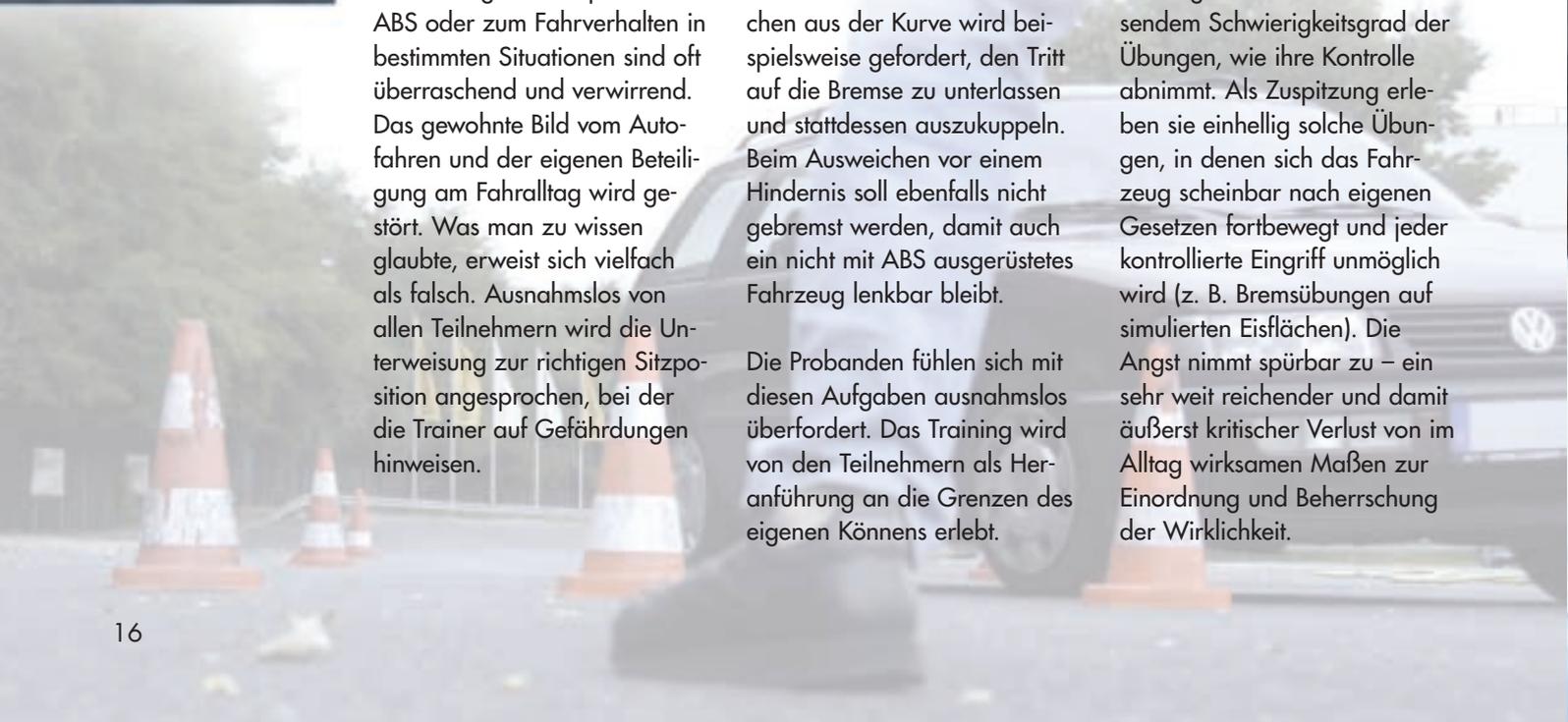
b) Die Rolle der fahrpraktischen Übungen in der Krisenphase

Die Übungen im praktischen Teil verlangen von den Trainingsteilnehmern andere als die gewohnten oder automatisierten Reaktionen. Beim Ausbrechen aus der Kurve wird beispielsweise gefordert, den Tritt auf die Bremse zu unterlassen und stattdessen auszukuppeln. Beim Ausweichen vor einem Hindernis soll ebenfalls nicht gebremst werden, damit auch ein nicht mit ABS ausgerüstetes Fahrzeug lenkbar bleibt.

Die Probanden fühlen sich mit diesen Aufgaben ausnahmslos überfordert. Das Training wird von den Teilnehmern als Heranführung an die Grenzen des eigenen Könnens erlebt.

Die daraus resultierende Frustration stellt eine massive Kränkung des Selbstbilds dar.

Als besonders hohe Anforderung bezeichnen die Teilnehmer die Ausführung einer richtigen Vollbremsung. Im Verlauf des Trainings erleben sie mit wachsendem Schwierigkeitsgrad der Übungen, wie ihre Kontrolle abnimmt. Als Zuspitzung erleben sie einhellig solche Übungen, in denen sich das Fahrzeug scheinbar nach eigenen Gesetzen fortbewegt und jeder kontrollierte Eingriff unmöglich wird (z. B. Bremsübungen auf simulierten Eisflächen). Die Angst nimmt spürbar zu – ein sehr weit reichender und damit äußerst kritischer Verlust von im Alltag wirksamen Maßen zur Einordnung und Beherrschung der Wirklichkeit.



2.2.3.1.4 Die Bewältigung der Krise

Die technischen Anforderungen im Verlauf des Trainings werden immer anspruchsvoller und die schwierigste Übung bildet in der Regel den Abschluss des Trainings. Dadurch wächst bei den Teilnehmern das Gefühl von Versagen, Unfähigkeit und Kontrollverlust. Mit zunehmender Wiederholung einzelner Übungen stellt sich aber auch ein Lernerfolg ein. Insgesamt besitzt das Pkw-SHT jedoch kein „festes Ende“. Bis in die letzte Übung hinein werden Anforderungen an die Teilnehmer gestellt, die ihre Fähigkeiten übersteigen.

Die systematische Verunsicherung und der umfassende Kontrollverlust im Pkw-SHT stellen eine erhebliche seelische Belastung dar, die bereits in Verlauf des Trainings ausgehalten werden muss.

a) Die Rolle des Trainers in der Bewältigungsphase

Der Person des Trainers kommt eine äußerst wichtige Rolle zu. Angesichts der massiven Verunsicherungen der Teilnehmer durch das Training ist der Trainer ein Garant für Sicherheit. Er informiert die Teilnehmer vorab, womit sie in den Übungen zu rechnen haben. Den Probanden erscheint das Geschehen dadurch berechenbar und überprüfbar.

Gleichzeitig beurteilt der Trainer die Leistungen der Teilnehmer, indem er wie zur Benotung den Daumen hebt oder senkt. Durch die Rückmeldungen des Trainers erfahren die Teilnehmer, wo persönliche Schwächen liegen und wie viel noch fehlt, bevor sie eine Übung erfolgreich absolvieren.

Die Person des Trainers steht für ein auf ein Minimum beschränktes Risiko und ein Training ohne ernsthafte Folgen für Leib und Leben. Der Trainer fungiert zugleich als gerechter

Supervisor, der „alles sieht“. Die Teilnehmer reagieren sehr empfindlich, wenn dieses Bild gestört wird. Besonders negativ beurteilen sie, wenn der Trainer in Teilnehmerfahrzeuge zu steigt, um einzelne Übungen zu begleiten, oder wenn er im eigenen Fahrzeug in Begleitung der Teilnehmer besonders heikle Fahrmanöver demonstriert. Die Probanden erleben ein solches Verhalten als nachhaltigen Distanzverlust. Der Trainer begibt sich aus der Rolle des neutralen Beobachters in die Position eines Teilnehmers. Das Training wird gleichsam „führerlos“.

b) Die Rolle der Teilnehmergruppe in der Bewältigungsphase

Die Teilnehmergruppe besitzt eine Schutzfunktion. Es wird versucht, mit den Herausforderungen im Pkw-SHT gemeinsam fertig zu werden. In der Gruppe bietet sich die Möglichkeit, gemeinsam die eigenen Übungsfahrten vor- und nachzubereiten. Die Gruppengespräche bieten zugleich die Chance zur Einordnung und Rechtfertigung des eigenen Fahrverhaltens.

Gerne wird die Gruppe dazu benutzt, eigene Fehler nachträglich zu entschuldigen. Die Gruppe „erklärt“ nicht nur Verhalten, sondern sie nimmt einzelne Teilnehmer auch in Schutz, indem

sie sie gegen zu hohe Ansprüche des Trainings oder des Trainers verteidigt. Manche Trainingsteilnehmer nutzen die Gruppe auch dazu, über eigene Unfälle zu sprechen.

Die Teilnehmergruppe entwickelt sich im Verlauf des Pkw-SHT zu einer Art Schicksalsgemeinschaft. Es wird sehr darauf geachtet, dass niemand aus dieser Gemeinschaft ausscheidet. Besonders wer sich als Köhner oder erfahrener Vielfahrer beweisen will, wird von der Gruppe in seine Schranken gewiesen. In den Interviews wird immer wieder hervorgehoben, dass Anfänger und

Köhner dieselben Fehler gemacht hätten. Die Abneigung gegen zu große Trainingsgruppen rührt aus der Gefahr, dass sich leichter Untergruppen bilden können, die den Zusammenhang als Schicksalsgemeinschaft gefährden.



c) Die Rolle der fahrphysikalischen Theorie in der Bewältigungsphase

Die Ausführungen wirken zunächst überraschend und verwirrend. Sie bieten jedoch auf rein formaler Ebene Anhaltspunkte, um das Geschehen einzuordnen und zu verarbeiten.

Die technischen Erklärungen und Modelle ermöglichen eine Distanzierung vom Erleben von Versagen und Ohnmacht. Physikalische Formeln – z. B. zur mathematischen Berechnung von Bremswegen oder Fliehkräften –

sind hilfreich bei dem Versuch, die Dramatik des Scheiterns und die damit verbundene Angst zu rationalisieren und abzuwehren.

Inhalte der physikalischen Theorie werden häufig umgedeutet und zur Abwehr von Verunsicherung oder Versagen auf eigenwillige Weise interpretiert. Privattheorien über physikalische Zusammenhänge (z. B. längerer Bremsweg mit ABS) tragen deutlich magische Züge, wie Be-

schwörungsformeln, die schwer verständliche, unangenehme oder peinliche Wahrheiten abwehren sollen.



d) Die Rolle der fahrpraktischen Übungen in der Bewältigungsphase

Obwohl sie maßgeblich zur Entstehung der Krisenverfassung beitragen, bieten die Übungen auch die Möglichkeit, die tiefe Verunsicherung durch Wiederholungen in den Griff zu bekommen. Hier zeigt sich deutlich, wie stark das Pkw-SHT davon geprägt ist, im Training zunächst verlorene Handlungsmechanismen zurückzugewinnen.

Durch das Wiederholen werden zudem schwierige Abläufe in einfachere Bestandteile zerlegt und Stück für Stück trainiert. Erfolgserlebnisse und ein gewisser Lerneffekt sind die Folge. Die Teilnehmer wollen so lange üben, bis alles „richtig sitzt“ und sind verärgert, wenn sie bei einer zu großen Gruppe zu selten drankommen. Der Abbruch von Übungen, bevor sie

richtig beherrscht werden, wird als sehr unangenehm empfunden.



2.2.3.1.5 Der „Thrill“: die Rauschhaftigkeit der Grenzerfahrung

Im Laufe des Pkw-Sicherheits-trainings wächst bei den Teilnehmern die Tendenz, aufgrund der vermeintlichen Absicherung Momente der Gefährdung und des Haltverlustes nun aktiv aufzusuchen. Diese Momente werden als lustvoll und erregend empfunden und als enorme Intensivierung und Steigerung ihrer seelischen Beweglichkeit erlebt.

Das Ins-Rutschen-Geraten auf simulierter Eisfläche, das Ausbrechen des Fahrzeugs in Kurven und das Schleudern bei starken Bremsvorgängen besitzen einen erkennbaren Spaßwert und haben Abenteuercharakter (Vergleich mit einer Fahrt auf der Achterbahn oder mit dem Gefühl beim Bungee-Jumping). Das Training fördert das gezielte Aufsuchen eines solchen Zwischenzustandes des Übergangs von Angst zu Lust, die „Angst-Lust“ (engl.: thrill). Eingriffe der Trainer und der Trainingsaufbau motivieren die Teilnehmer geradezu dazu, sich immer mehr an Grenzsituationen heranzutasten, z. B. beim Üben des Kurvenfahrens, bei

dem sie von Runde zu Runde mehr Gas geben und sich dem Punkt des Ausbrechens immer mehr annähern sollen.

Die Teilnehmer tendieren selbst dazu, diesen erregenden Zwischenzustand aktiv aufzusuchen, und fahren Übungen teilweise schneller als vom Trainer angegeben wurde. Die Trainingsteilnehmer möchten den „Thrill“ sinnlich erleben (Fliehkräfte spüren; Bremsen quietschen hören, Gummi qualmender Reifen riechen).

Bestimmte Anweisungen der Trainer und Trainingsszenarien sind scheinbar darauf ausgelegt, das Training mit dem realen Verkehr zu vergleichen. Bremsmanöver werden als „paralleles Bremsen“ geübt, die Teilnehmer sollen sich die Hütchen als Fußgänger (Omas, Kinder) vorstellen. Drastische Vergleichsbilder aus dem Fahralltag steigern den rauschhaften Genuss der Grenzerfahrung noch.

2.2.3.1.6 Der Nachbehandlungs-Drang

Das Pkw-SHT wird als Spiel- und Experimentierfeld gesehen und als solches in der Regel vom alltäglichen Autofahren getrennt. Das bedeutet jedoch nicht, dass mit Ende der Veranstaltung auch die Wirkungen ausklingen. Vielmehr zeigt sich, dass das Training eine sehr wuchtige Dynamik besitzt, die auf eine Nachbehandlung im Alltag drängt. Ein Zeichen dafür ist der Wunsch nahezu aller Teilnehmer, ihre Erlebnisse Freunden, Bekannten oder Verwandten ausführlich mitzuteilen, zu bekräftigen, dass sich das Training lohnt, und die Gesprächspartner zu einem solchen Training aufzufordern (Missionierungstendenz).

Es gibt aber auch den Wunsch, den im Training erlebten „Thrill“ durch Inszenierung von Grenzsituationen im Alltagsverkehr aktiv wiederherzustellen. Autobahnausfahrten werden schneller als vor dem Training durchfahren. Vollbremsungen werden auch außerhalb des Trainingsplatzes geübt. Die Übung zum Umgang mit Schleudern und Ausbrechen des Fahrzeugs wird auf Eis und Schnee nachgestellt.

Viele Trainingsteilnehmer fühlen sich besser vorbereitet auf kritische Situationen im Verkehr als vor dem Training. Sie glauben, Gefahren schneller erkennen und angemessener darauf reagieren zu können, und heben frühere freiwillige Selbstbeschränkungen auf.

Andere Teilnehmeraussagen deuten darauf hin, dass das Training zu defensiverem Fahrverhalten und mehr Sicherheit führt. Nach dem Training werde auf der Autobahn mehr Abstand gehalten. Winterreifen würden aufgrund des Pkw-SHT angeschafft. Nachhaltige Wirkung zeigen auch die Hinweise zur richtigen Sitzposition.

Allerdings kann gerade die Betonung neuer Sicherheit eine Tendenz andeuten, Gefährdungen auszublenden. Die „Aufrüstung“ des eigenen Fahrzeuges schließt das Aufsuchen gefährlicher oder kritischer Situationen keineswegs aus.

2.2.3.2 Der Entwurf einer psychologischen Teilnehmer-/Fahrertypologie

Insgesamt scheinen die Teilnehmer eine Übertragung der idealisierten Trainingssituation auf den Realverkehr anzustreben. Ob dieser Transfer tatsächlich stattfindet, ist vor allem vom Fahrertyp abhängig.



2.2.3.2.1 Typ 1: der „Bremser“/ Absicherung der Alltagsfahrwelt

Der „Bremser“ fährt bereits im Alltag eher defensiv oder gar ängstlich. Er erlebt Autofahren in der Regel als bedrohlich und sucht ein Höchstmaß an Absicherung und Kontrolle z. B. durch genaues Einhalten von Sicherheitsabständen und Geschwindigkeitsbegrenzungen, durch die Wahl der rechten Spur auf der Autobahn, aber auch durch eine besonders umfangreiche Sicherheitsausstattung des eigenen Fahrzeugs.

Viele Verkehrsteilnehmer, die bereits in Unfälle verwickelt waren („Unfaller“), gehören diesem Typus an, aber z. B. auch Neuwagenkäufer, die sich durch Größe oder Technik des neuen Fahrzeugs latent überfordert fühlen, sowie Fahranfänger, die sich vom Straßenverkehr zunächst überfordert fühlen.

a) Die Funktion des Pkw-SHT für den „Bremser“

Für „Bremser“ ist das Pkw-SHT vor allem eine Möglichkeit, bestehende Absicherungen noch weiter auszubauen oder zu verbessern, eine Versicherung gegen unberechenbare Situationen. Ganz im Sinne der vom DVR angestrebten Ziele wünscht sich Typ 1 eine umfangreiche Aufklärung über Gefahren im Straßenverkehr, eine Vorbereitung auf kritische Situationen, wie z. B. das plötzliche Auftreten von Eis und

Schnee, aber auch die Aufdeckung der technischen Grenzen des eigenen Fahrzeugs.

Die Erklärungen des Trainers zur Fahrphysik betrachtet dieser Typus als Möglichkeit, dem Gefühl von Unberechenbarkeit eine gewisse Sicherheit entgegenzusetzen. „Bremser“ wollen durch das Training gefährliche Verkehrssituationen antizipieren lernen.

In den praktischen Übungen trainiert Typ 1 vor allem richtiges Bremsen.

Die „Bremser“ versuchen, einer Konfrontation – z. B. mit Hütchen oder Modellunfällen – aus dem Weg zu gehen. Bereits im Training hält der „Bremser“ beispielsweise einen deutlich größeren Abstand zum Vordermann, als vom Trainer gefordert ist.



b) Die Nachwirkungen des Pkw-SHT beim „Bremser“

Sicherungsmaßnahmen, die bereits zuvor den Fahralltag bestimmten, werden nach dem Training noch weiter gesteigert. Die eigene Sitzhaltung und die der Beifahrer (z. B. Kinder)

wird überprüft, ein neuer Satz Winterreifen gekauft, der Sicherheitsabstand bewusst vergrößert. Jedoch wird die Lückenhaftigkeit der eigenen Sicherungssysteme offenkundig.

Dadurch fühlen sich „Bremser“ nach dem Training unsicherer als vorher.

2.2.3.2 Typ 2: der „Ordner“/ Perfektionierung von Fahrmustern

Dieser Typus strebt in erster Linie „technisch sauberes“ Fahren an, möglichst ohne Schalfehler und Ruckeln etc. Die Daten des Bordcomputers und der Benzinverbrauch werden akribisch beachtet.

a) Die Funktion des Pkw-SHT für den „Ordner“

Der „Ordner“ will durch das Training sein vorschriftsmäßiges und geordnetes Fahren perfektionieren. Er ist sehr an den fahrphysikalischen Ausführungen interessiert. Das Autofahren selbst soll durch weitestgehende Automatisierung bere-

chenbar gemacht und gleichzeitig ausschließlich auf technische Abläufe reduziert werden.

Dies manifestiert sich besonders in der Akribie, mit der rein schematische Handlungsabläufe im Rahmen der fahr-

praktischen Übungen eintrainiert werden. Die Übungen werden als Kette aufeinander folgender Einzelaktionen gesehen, die „wie aus dem Lehrbuch“ absolviert werden sollen.

b) Die Nachwirkungen des Pkw-SHT beim „Ordner“

Die „Bilderbuch-Szenarien“ des Trainings werden im Alltagsverkehr gezielt wiederhergestellt. Die „Ordner“ versuchen beispielsweise, stets einen halben Tachoabstand zum Vordermann einzuhalten oder be-

stimmte Abläufe „punktgenau“ umzusetzen. Die Wirklichkeit des Straßenverkehrs stört jedoch die angestrebten Muster durchgängig, was als Bedrohung des „vollendeten Autofahrens“ empfunden wird. Sofern

er diese Bilder durchzuhalten versucht, können sich Verkrampfung und ein unangepasster Fahrstil einstellen.



2.2.3.2.3 Typ 3: der „Profilierer“/ Bestätigung der eigenen Überlegenheit

Fahrformen, die von Kräfteressen, Erobern und Verbessern von Rangplätzen geprägt sind, dominieren. Autofahrer dieses Typs halten sich in der Regel für besser als andere Verkehrsteilnehmer. Sie zeigen dies durch teure Limousinen, Linksfahren auf der Autobahn oder gewagte Überholmanöver.

a) Die Funktion des Pkw-SHT für den „Profilierer“

„Profilierer“ versprechen sich vom Pkw-SHT eine erkennbare Bestätigung ihrer vermeintlichen Sonderstellung. Sie wollen in den Übungen beweisen, dass sie gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern immer „die Nase vorn“ haben.

Das Training bestätigt das übersteigerte Bild eigener Überlegenheit nicht. Der Schwierigkeitsgrad der Übungen verhindert die erwartete Profilierung. „Profilierer“ fahren oft nicht besser als andere. Daher ziehen sie in besonderer Weise

den Spott der übrigen Teilnehmer auf sich.

„Profilierer“ versuchen, im Verlauf des Trainings solche Kränkungen auszugleichen. Dazu greift dieser Typus zu einer Reihe fahrphysikalischer „Privatdeutungen“. „Profilierer“ inszenieren das Pkw-SHT insgesamt als eine Art Wettkampf um Rangplätze, bei dem sie sich mit den anderen Teilnehmern messen. Mit Genugtuung nehmen sie beispielsweise die Erlaubnis auf, eine bestimmte Übung bereits nach der zwei-

ten Wiederholung abzuschließen zu dürfen, während andere ein weiteres Mal fahren müssen.

„Profilierer“ wollen im Pkw-SHT eine Art „Klassengesellschaft“ errichten, in der sich „Standesunterschiede“ im Gegensatz zum alltäglichen Straßenverkehr erheblich prägnanter absetzen. Das Pkw-SHT steigert das Alltagserleben dieses Typs, indem Rangunterschiede verdeutlicht werden.



b) Die Nachwirkungen des Pkw-SHT beim „Profilierer“

Dem Wunsch dieser Teilnehmer nach Privilegierung wird im Verlauf des Pkw-SHT in der Regel entsprochen. Diese Bestätigung hat zur Folge, dass

„Profilierer“ im Verkehrsalltag verstärkt auf vermeintlichen Vorrechten bestehen oder Bevorzugungen einfordern. Die Sicherheitsaspekte des Trai-

nings sind für ihren Fahralltag wenig relevant. Profilierer fühlen sich bestätigt, ihren flotten Fahrstil weiter auszubauen.

2.2.3.2.4 Typ 4: der „Optimierer“/ Ausbau und Nachweis fahrerischen Könnens

Der Fahralltag des „Optimierers“ ist durch das Ziel bestimmt, fahrerisches Können unter Beweis zu stellen und eine gewisse Souveränität im Meistern schwieriger Situationen auszubilden. Die „Optimierer“ entwickeln im Straßenverkehr den Ehrgeiz, besonders eindrucksvolle Fahrmanöver zu inszenieren, beispielsweise auf kleinstem Raum perfekt zu rangieren oder einzuparken, sowie in kritischen Momenten noch Herr über das eigene Fahrzeug zu bleiben.

a) Die Funktion des Pkw-SHT für den „Optimierer“

Das Training bietet „Optimierern“ die Möglichkeit, ihre Souveränität gleichsam unter Laborbedingungen zu erproben. Der Ausbau seiner fahrerischen Fertigkeiten durch spezi-

elle Tricks und Fahrtechniken stellt für den „Optimierer“ den eigentlichen Zweck des Pkw-SHT dar. Käufer von Neuwagen, die diese als Chance zum Ausbau ihres fahrerischen

Könnens sehen, sind diesem Typus zuzurechnen.

„Optimierer“ sehen sich in der Regel bereits als gute und sichere Autofahrer. Sie sind an



den fahrphysikalischen Ausführungen (neuester Stand der Fahrtechnik) interessiert, ihr Hauptaugenmerk richten sie aber auf die fahrpraktischen Übungen (Trainieren bestimmter Fahrsituationen), bei dem sie mit großem Eifer dabei sind.

Vom Trainer erwarten sie, auf mögliche Fehler aufmerksam gemacht zu werden.

„Optimierer“ wollen wie im Schulunterricht für eine besonders gelungene Übung auch mit „einer guten Note“ ausgezeichnet werden.

Von „Optimierern“ werden Übungen bevorzugt, die Herausforderungen an das fahrerische Können darstellen (Slalomfahren durch eine Hütchenreihe, Ausweichen vor plötzlich auftretenden Hindernissen).

b) Die Nachwirkungen des Pkw-SHT beim „Optimierer“

„Optimierer“ setzen einzelne Trainingsübungen, besonders solche, die noch nicht richtig geklappt haben, im Verkehrsalltag fort und versuchen, die jeweiligen Techniken zu perfektionieren.

2.2.3.2.5 Typ 5: der „Extremisierer“ / Belegung der rauschhaften Züge des Fahrens

Dieser Fahrertypus liebt sinnliches und expansives Autofahren: Gas geben, Motor aufheulen lassen, Fliehkräfte spüren.

a) Die Funktion des Pkw-SHT für den „Extremisierer“

Der „Extremisierer“ sieht das Pkw-SHT in erster Linie als Chance zum ungestraften und möglichst uneingeschränkten, zugespitzten Ausleben seines Drangs nach Grenzerweiterung. Dieser Typ betrachtet den Übungsplatz als „freie Bahn“: kein Gedränge, keine einschränkende Straßenverkehrsordnung.

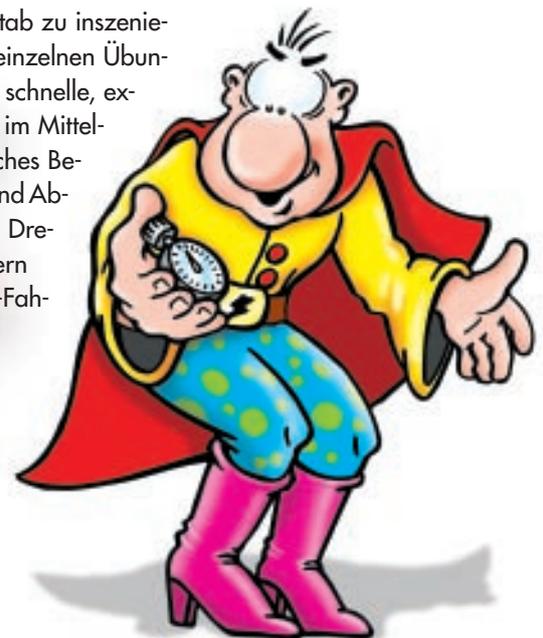
„Extremisierer“ schließen oft an die Teilnahme an einem Standard-Pkw-Sicherheitstraining spezielle Kurse für Fortgeschrittene an. Die Teilnehmerzahl der Basistrainings ist dem

„Extremisierer“ in der Regel zu hoch. Er wünscht sich einen kleinen Teilnehmerkreis von „Gleichgesinnten“, die vorrangig aus Spaß am Fahren teilnehmen.

Die fahrpraktischen Anteile des Pkw-SHT stehen für den „Extremisierer“ im Vordergrund. Aufklärungen über Fahrphysik und Sicherheitstechnik wird als „überflüssig“ oder gar „unsinnig“ abgewertet. Stolz wird auf die eigene Fahrer-Historie verwiesen, in der im Alltag bereits wesentlich gefährlichere als die

gestellten Trainingssituationen gemeistert worden seien.

Die „Extremisierer“ versuchen, die fahrpraktischen Anteile des Trainings als Autorennen im kleinen Maßstab zu inszenieren. Bei den einzelnen Übungen steht das schnelle, extreme Fahren im Mittelpunkt: plötzliches Beschleunigen und Abbremsen, sich Drehen, Schleudern oder Auf-Zeit-Fahren.



b) Die Nachwirkungen des Pkw-SHT beim „Extremisierer“

„Extremisierer“ trennen klar zwischen der Sonderverfassung des Pkw-SHT und dem Verkehrsalltag. Das Training wird als exzeptionelle Form des Autofahrens gesehen, die man sich im Normalverkehr

nicht erlauben würde. Es erfüllt somit eine kompensatorische Funktion. Jedoch versucht dieser Typus gelegentlich, die Sonderverfassung des Pkw-SHT am Rande des Fahralltags wieder zu beleben (Schleudern

mit angezogener Handbremse auf leeren Supermarktplätzen oder am Waldrand).

2.2.3.2.6 Typ 6: der „Experimentierer“/ Verwandlung und Entwicklung der Alltagsfahrwelt

Dieser Fahrertypus fühlt sich im Fahralltag in seinen Möglichkeiten eingeeengt: zu dichter Verkehr, rote Ampeln, Vorschriften und Verkehrsregeln. Besonders charakteristische Vertreter dieses Typs sind Autofahrer, die sich durch ihre hochgerüstete Limousine um die Freude am ursprünglichen Fahrerleben gebracht fühlen. Durch das Pkw-SHT versuchen sie, dieses Erleben wiederzugewinnen.

a) Die Funktion des Pkw-SHT für den „Experimentierer“

„Experimentierer“ möchten im Pkw-SHT ausprobieren, was sonst eingeschränkt bleibt oder zu kurz kommt. Der Sicherheitsaspekt ist von nachrangiger Bedeutung, da er sich sowieso bereits als „guten und sicheren Fahrer“ sieht.

Die fahrphysikalischen Ausführungen verfolgt der „Experimentierer“ aufgrund der überraschenden Erkenntnisse mit Interesse. An den fahrpraktischen Übungen faszinieren die Möglichkeit und die Anleitung zur Entwicklung neuer, fremder

Bilder des Autofahrens wie z. B. Verfolgungsjagden, waghalsige Stunts oder Auftritte à la James Bond.



b) Die Nachwirkungen des Pkw-SHT beim „Experimentierer“

„Experimentierer“ trennen ebenso deutlich wie die „Extremierer“ zwischen Training und Alltagsverkehr. Das Training verstärkt jedoch die

Tendenz, sich neben dem reglementierten Alltagsverkehr einen Sonderbereich zu schaffen. Das Pkw-SHT erfüllt eine wichtige psycho-hygienische

Funktion, indem es seine Fantasiewelt bereichert und den Mangel des Alltags ausgleicht.

2.2.3.2.7 Entwicklung bildlicher Empfindungen

Die Trainingssituation wird ständig mit Erfahrungen aus dem Alltag in Verbindung gebracht, z. B. auch mit eigenen Unfällen. Die Zuspitzung des Alltagserlebens beeinflusst bei den Teilnehmern die Entwicklung seelischer Bilder. Sie werden mit Hoffnungen und Sehnsüchten, aber auch mit Zwängen konfrontiert (z. B. Kollision mit den Hütchen, ins Schleudern geraten, aus der Bahn getragen werden).

Das enorme Engagement der Teilnehmer beim Pkw-SHT lässt ein „Getrieben Sein von seelischen Bildern“ erkennen, das verdeckt den seelischen Alltag bestimmt.

Im Rahmen des Pkw-SHT beschäftigen die einzelnen Typen die folgenden grundlegenden Fragen:

- Wie weit kann Unkontrollierbares beherrschbar gemacht werden? (Typ 1)
- Wie kann man die Wirklichkeit geordnet werden, um sie überschaubarer und verstehbarer zu machen? (Typ 2)
- Wie kann man sich gegen die Konkurrenz anderer behaupten? (Typ 3)
- Wie kann man den eigenen Perfektionsansprüchen entsprechen? (Typ 4)
- Wie weit kann die eigene Expansion getrieben werden? An welchem Punkt wird der Rahmen verfügbarer Vermittlungen gesprengt? (Typ 5)
- Wie kann man Veränderung und Entwicklung bewirken? (Typ 6)

2.2.3.3 Die psychologische Konstruktion des Erlebens im Pkw-SHT des DVR

2.2.3.3.1 Steigerung alltäglicher Erlebensformen

Das Pkw-SHT steigert Erlebensformen dramatisch, die uns im Alltag geläufig und verfügbar sind. Das Training kennzeichnet eine Welt mit eigenen Regeln und Gesetzen, in der Autofahren ganz anders (möglich) ist und sich der Blick auf die gewohnten Fahrformen grundlegend verändert. Die Trainer fordern ausdrücklich dazu auf, gewohnte Bahnen zu verlassen (z. B. Lenkrad anders zu halten, anders zu beschleunigen und zu bremsen).

Diese Extremisierung ist mit eigentümlichen Formen von Erregung verbunden. Sie werden gleichzeitig als beängstigend und als lustvoll erlebt („Thrill“). Das Interesse an Momenten des „Thrills“ ist aus psychologischer Sicht ein weiterer Grund für die hohe Teilnahmebereitschaft am Pkw-SHT.

2.2.3.3.2 „Impfung“ gegen das „Getrieben Sein“

Der „Thrill“ ist stets vom Wunsch begleitet, Extremsituationen abzuwehren. Im Pkw-SHT wird eine extreme seelische Dramatik aufgebaut. Gefahren, Ängste und dramatische Verwicklungen werden belebt, jedoch im wahrsten Sinne des Wortes ohne Folgen „ausgebremst“.

Während des Trainings befinden sich die Teilnehmer im ständigen Wechsel zwischen Aktivität (Fahren) und passivem Beobachten bzw. Zuhören. So wird der seelische Konflikt aushaltbar. Er löst sich im Trainingsverlauf durch Herstellung und Konservierung einer Schwebeverfassung auf, die im übertragenen Sinne wie eine „Impfung“ gegen ein ständiges „Getrieben Sein von seelischen Bildern“ wirkt. Wesentlich ist auch die seelische Schutzfunktion von Trainer und Gruppe.

2.2.4 Das komplexe Wirkungsspektrum des Pkw-Sicherheitstrainings des DVR

Das Pkw-SHT ist seelisch hochdramatisch: Fehler haben keine Konsequenzen. Ohnmacht und Kontrollverlust folgen in einer seelischen Gegenreaktion dramatisch erweiterte Verfügungsmöglichkeiten und höchste seelische Beweglichkeit. Die Alltagsfahrformen der einzelnen Fahrertypen und die persönlichen Idealbilder vom Fahren können zugespitzt und weiterentwickelt werden. Das Erlebte will im Alltag zunächst anderen mitgeteilt, dann aber auch fortgesetzt und zugespitzt werden.

Die psycho-hygienische „Impfung gegen das Getriebensein“ ist eine besondere Leistung des Pkw-SHT. Sie besitzt insofern durchaus „sichernde“ Züge.

Das Pkw-SHT ist eine Sonderwelt und wird als solche auch verstanden. Andererseits verstärkt das Training das Gefühl,

unverwundbar zu sein. Dies möchte der Teilnehmer naturgemäß in den Alltag hinüberretten.

Ob und bis zu welchem Grad positive wie negative Übertragungen auf den Realverkehr stattfinden, hängt von mehreren Faktoren ab:

- der seelischen Grunddisposition des Teilnehmers,
- dem typeigenen Maß der Abgrenzung zwischen Pkw-SHT und Realverkehr sowie
- der Zweckmäßigkeit der Sicherheitsempfehlungen für die weitere Entwicklung seines typspezifischen Fahrideals im Alltag.

2.2.4.1 Vorteilhafte Wirkungen

Es ist zu vermuten, dass die nachfolgend aufgeführten Effekte eher kurzfristiger Natur sind, da sie ausnahmslos durch den Verkehrsalltag konterkariert werden.

- Das Pkw-SHT kann zur Rechtfertigung erhöhter Risiken missbraucht werden.
- „Nicht geschaffte“ Trainingsübungen drängen auf Re-Inszenierung im Alltag bis zu ihrer vollständigen Beherrschung.
- Die fantastische Wendung von der Krise zum „Thrill“ erweckt in ihrer enormen seelischen Differenz den Eindruck eines extremen Sicherheitszuwachses. Das resultierende Unverwundbarkeitsgefühl drängt auf eine „Immunitätsprobe“ im Alltag. Dies kann die Bagatellisierung von Verkehrsgefahren begünstigen und dazu führen, Gefahren gezielt aufzusuchen.
- Der am Schluss erlebte „Thrill“ drängt auf Wiederbelebung der rauschhaften Grenzerfahrung im Alltag. Inwieweit dies eine Erhöhung der Risikobereitschaft nach sich zieht, ist u. a. vom jeweiligen Typus und der Trennschärfe zwischen Pkw-SHT und Alltagsverkehr abhängig.

2.2.5 Erste Bewertung des Pkw-Sicherheitstrainings des DVR

Das Pkw-SHT ist von großer psycho-hygienischer Bedeutung und trägt zudem in seiner befreienden Wirkung zum Funktionalisieren von Verkehr überhaupt bei. Insofern ist es der allgemeinen Verkehrssicherheit zuträglich und unverzichtbar. Das Echo seitens der Probanden ist nahezu durchweg positiv.

Durch die Zuspitzung von Alltags-Fahrformen bietet das Pkw-SHT Ansätze zur Milderung der treibenden Idealbilder der einzelnen Fahrertypen. Andererseits kann das Pkw-SHT in seiner aktuellen strukturellen und inhaltlichen Ausgestaltung bei einigen Fahrertypen auch zur Risikobereitschaft beitragen.

Die Sensibilisierung für Gefahren und Senkung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Teilnehmer verkehrt sich im Training zum Gefühl der Immunität. Trotz der typübergreifen-

den Trennung zwischen Training und Alltag drängt diese Immunitätsfantasie darauf, „in der Wirklichkeit“ ausprobiert zu werden. Zu einer solchen Probe kommt es jedoch scheinbar nur in seltenen Fällen. Der Authentizitätsgrad des Pkw-SHT darf dessen irrationalen Gesamtcharakter (Spielverfassung) nicht gefährden. Günstige und unerwünschte Wirkungen bedingen sich teilweise gegenseitig. Negativeffekte sind daher nicht vollständig abstellbar.



2.3 Qualitativ-tiefenpsychologische Fokus-Untersuchung zum Moderatorenerleben beim Pkw-Sicherheitstraining nach dem Programm des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e.V.

Guido Lessenich, Psychologische Wirkungsforschung, November 2000
im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e.V.



2.3.1 Hintergrund und Ziel

Die Moderatoren sind entscheidende Wirkungsträger. Der Erfolg eines Trainings hängt stark von ihnen ab. Die qualitativ-tiefenpsychologische Fokus-Untersuchung dient dazu, das Erleben der Moderatoren während eines Pkw-Sicherheitstrainings (SHT) zu analysieren und Möglichkeiten zu erarbeiten, um das Training weiter zu optimieren.

2.3.2 Die Untersuchung

Wie in der unter 2.2 aufgeführten Studie wurde auch bei dieser Untersuchung die Methode der psychologischen Morphologie gewählt. Sie liefert auf der Basis relativ kleiner Probandenzahlen fundierte wissenschaftliche Aussagen, da es ihr nicht um statistisch repräsentative, sondern um psychologisch repräsentative Daten geht. Mit so genannten Tiefeninterviews wurden die seelischen Phänomene erfasst, die die Moderation von Pkw-SHTs beeinflussen.

Das Moderieren eines Trainings besitzt eine seelische Dynamik, die weit über technische oder sachlich-nüchterne Aspekte hin-

ausgeht. Die Aufdeckung dieser Dynamik führt zum Verständnis von Einstellungen und Verhalten der Moderatoren. Daraus lassen sich Maßnahmen zur psychologisch wirkungsvollen Unterstützung der Moderatoren sowie zum Abbau kontraproduktiver Verhaltensweisen entwickeln.

Insgesamt wurden 30 Moderatoren im Alter zwischen 28 und 65 Jahren befragt – 29 Männer und eine Frau, was ungefähr der Geschlechterverteilung bei den Moderatoren entspricht. Es handelt sich hierbei um neun aktive Fahrlehrer, einen Fahrlehrer in Rente, acht Polizisten,

zwei Studenten, einen Geschäftsführer, eine Akademikerin, einen GSG-9-Beamten, einen Verkäufer sowie einen Rentner, der noch für einen Kfz-Hersteller tätig ist. Daraus wird deutlich, wie relativ inhomogen die Moderatorenschaft ist. Dies lässt erhebliche Unterschiede bei den Voraussetzungen für die Tätigkeit als Moderator sowie in der Herangehensweise vermuten.

2.3.3 Die Phänomenlage in den Tiefeninterviews

In den Interviews gaben die Moderatoren durchweg Kooperationsbereitschaft vor. Die Möglichkeit, mittels persönlicher Anregungen und Verbesserungsvorschlägen auf die Verbesserung der Trainings einzuwirken, spielte eine eher untergeordnete Rolle. Auffällig waren dagegen ein besonderes Mitteilungsbedürfnis, das auf einen starken Leistungs- und Erwartungsdruck schließen lässt, sowie eine ausgeprägte Tendenz zur positiven Selbstdarstellung als Moderator.

Zunächst sollten möglichst Handbuch-konforme Aussagen

den Eindruck vermeiden, man genüge den Anforderungen an einen „guten“ Moderator nicht. Grundsätzlich verfolgten die Probanden durchweg das hoch gesteckte Ziel, „alles richtig zu machen“.

Die Moderatoren schienen „wichtig“ wirken zu wollen. Gleichzeitig versuchten sie, das Interview zu dominieren und damit zu kontrollieren, um unangenehmen Fragen aus dem Weg gehen zu können.

Das insgesamt ausgeprägte Bemühen, an der Oberfläche zu bleiben, deutete auf einen

Selbstschutzbedarf hin. Teilweise wirkte der Drang, alles im Griff zu haben, nahezu zwanghaft. Dies ließ die Interviews angespannt und statisch wirken. Die Probanden machten teils einen aktivistischen, teils einen stark kontrollierten Eindruck, wirkten aber durchweg äußerst engagiert und motiviert.



2.3.4 Psychologische Aspekte der Moderatorentätigkeit im Pkw-SHT

2.3.4.1 Das Ideal eines sicheren Straßenverkehrs

Straßenverkehr ohne Unfallgefahr ist ein unerreichbares Idealbild. Die Gefahren des Autofahrens sind ein Teil des verdrängten Preises für die seelischen Spielräume, die sich damit eröffnen.

Im Pkw-SHT gerät stets unweigerlich auch die zugrunde liegende Problematik der Lebenssicherheit in den Blick, zumal Autofahren als Prototyp des In-Bewegung-Seins Leben und

Entwicklung geradezu versinnbildlicht.

Die eigentliche Aufgabe des Pkw-SHT ist es, das Risiko im Straßenverkehr auf ein Minimum zu reduzieren. Dazu müssen nicht nur die technischen Kenntnisse, die Fahrfertigkeit und die Antizipationsfähigkeit der Teilnehmer verbessert werden. Mindestens genauso wichtig ist es, ihre subjektive Sicherheit auf das individuelle

Optimum zu bringen. Zu wenig subjektive Sicherheit im Sinne eines Souveränitätsdefizits durch Selbstunterschätzung erhöht die Risiken im Straßenverkehr ebenso, wie ein übertriebenes Sicherheitsgefühl, das zu Selbstüberschätzung führen kann. Ziel ist demnach eine realistische Einschätzung der eigenen, durch das Pkw-SHT verbesserten Möglichkeiten und Fähigkeiten sowie deren Grenzen.

2.3.4.2 Die Destabilisierung der subjektiven Sicherheit der Moderatoren

Die Tätigkeit als Moderator birgt eine massive Störung der seelischen „Rhythmik“ der meisten Moderatoren. Die Destabilisierung der subjektiven Sicherheit geht in ihrer Dramatik durch ständige Wiederbelebung weit über die einmalige Krisenverfassung der Teilnehmer hinaus und kann zum vollständigen Verlust der subjektiven Sicherheit der Moderatoren führen.

2.3.4.3 Gegensätzliche Anforderungen an den Moderator

2.3.4.3.1 Zielorientierte Verhaltensbeeinflussung und Selbstschutz

Aufgabe des Moderators ist es, die Teilnehmer zu befähigen, Gefahren im Straßenverkehr zu antizipieren, zu vermeiden und ggf. in der konkreten Gefahrensituation angemessen zu reagieren. Insbesondere die Aufmerksamkeit

beim Autofahren soll gesteigert werden. Dies bedingt eine massive Intervention in etablierte Fahrformen.

Bei den Teilnehmern brechen unweigerlich Existenzängste auf, die vom Moderator aufzu-

fangen sind. Hierzu muss er bereit sein, sich selbst ebenfalls dem Gefahrenbild zu stellen und sich der Aktualisierung von Gefährdung damit psychologisch immer wieder auszusetzen.

2.3.4.3.2 Schutzverantwortung und „Trainingswirksamkeit“

Zur Feinjustierung der subjektiven Sicherheit der Teilnehmer ist deren Konfrontation mit Gefahrensituationen unverzichtbar. Das individuelle Optimum ist am Punkte realistischer Selbsteinschätzung erreicht. Das „Er-Fahren“ der Grenzen der persönlichen Kontrollfähigkeit durch die Teilnehmer findet in einer künstlichen Laborsituation mit standardisierten Vorgaben statt.

Einerseits sieht der Moderator sich zumindest in der Verantwortung für die körperliche Unversehrtheit der Teilnehmer und für die Beherrschung der Übungsdynamik. Andererseits erleben viele Teilnehmer die Grenzen ihrer Möglichkeiten nur dann, wenn der Moderator ebenfalls an die Grenze der eigenen Kontrollfähigkeit geht, was stets das Risiko des Entgleitens der Kontrolle birgt.



2.3.4.3.3 Übermenschliche Rolle und menschliche Schwächen

Die Teilnehmer stilisieren den Moderator zum „Schutzengel“ und Garanten ihrer Unversehrtheit. Um als „Schutzengel“ glaubwürdig zu wirken, versucht der Moderator Vorbild- und Leitfunktion durch uneingeschränkte Akzeptanz der fachlichen Qualifikation zu vereinnahmen. Hier schwingen sehr menschliche Versagensängste mit, dem Anspruch nicht gewachsen zu sein oder die Kontrolle über die Gruppe zu verlieren.

2.3.4.3.4 Abgrenzung und Integration

Obwohl der Moderator sich als „Profi“ von der Gruppe abheben muss, um sich selbst und den Teilnehmern die Fähigkeit zur Beherrschung von Gefahr suggerieren zu können, darf er die Schutz versprechende Nähe zum Teilnehmer nicht aufheben.

Um die Gruppe zu einer Gemeinschaft werden zu lassen und als solche zu erhalten, muss der Moderator ein vertrauensvolles Verhältnis zu den Teilnehmern aufbauen und eine Verbundenheit herstellen, die es erst erlaubt, sich auf eine Gren-

zerfahrung einzulassen. Hierzu bedarf es integrativer Fähigkeiten und einer Überzeugungskraft, die sich nicht nur aus der Rolle, sondern insbesondere aus der Persönlichkeit des Moderators speist.

2.3.4.3.5 Kooperation und Konfrontation

Statt auf Frontaldidaktik setzt das Training auf das gemeinsame Erarbeiten der Inhalte, d. h. auf kooperative Moderationstechniken.

Dagegen ist das „Er-Fahren“ der eigenen Leistungsgrenze, um teilweise sogar automatisiertes Fahrverhalten tatsächlich zu verändern, nur durch Konfrontation mit dieser Grenze möglich.

2.3.4.3.6 Individualbedürfnisse und Gruppenverantwortung

Eine Intervention in bestehende Verhaltensformen mit dem Ziel einer bestimmten Veränderung bedarf stets psychologischer Befähigung. Jeder Teilnehmer hat eigene Grenzen und kommt mit eigenen Erwartungen zum

Training, worauf sich der Moderator eigentlich individuell einstellen müsste. Dies ist jedoch aus pragmatischen Gründen nur bedingt möglich, woraus sich die anspruchsvolle Aufgabe ergibt, den „kleinsten

gemeinsamen Nenner“ jeder Gruppe zu finden. Hierzu muss der Moderator eine ausgeprägte Einschätzungsfähigkeit der Teilnehmer und ihrer jeweiligen Bedürfnislage besitzen.

2.3.4.3.7 „Schaffen“ und „Scheitern“ in den fahrpraktischen Übungen

Die fahrpraktischen Übungen dürfen nicht in einem Maximum an subjektiver Verunsicherung gipfeln. Sie sollen vielmehr eine realistische Einschätzung der eigenen Möglichkeiten bewirken. Ist der Schwierigkeitsgrad einer Übung so hoch, dass sie ein Teilnehmer nie schafft, wird Vorsicht auf Kosten seiner subjektiven Sicherheit erzeugt. Dies ist nur bei Teilnehmern ange-

bracht, die zu Selbstüberschätzung neigen. Bei Teilnehmern, deren subjektive Sicherheit jedoch unterproportional ist, führt dies zu einer erhöhten Verunsicherung und damit einer stärkeren Gefährdung.

Der Königsweg ist die Feineinstellung der Übungsintensität auf die einzelnen Teilnehmer. Dazu fehlt jedoch die genaue

Kenntnis der individuellen Grenzen. Auch ist eine Gruppenveranstaltung dafür prinzipiell wenig geeignet, selbst wenn die Moderatoren ein Grundgefühl für die individuellen Gegebenheiten der einzelnen Teilnehmer entwickeln.



2.3.5 Trainingspraxis als Autotherapie

2.3.5.1 Selbst-Profilierung

Auffällig ist ein ausgeprägter Profilierungsdrang. Die Betonung fachlicher Kompetenz und Erfahrung sowie die glaubwürdige Darstellung des „Schutzensengels“ dienen der Herstellung totaler Akzeptanz des Moderators seitens der Teilnehmer.

2.3.5.2 Sendungsbewusstsein

Die Aufgabe, die Teilnehmer „sicherer zu machen“, wird nahezu unweigerlich zum Lebenswerk mit missionarischem Impetus. Die Teilnehmer zu „sichereren“ Fahrern zu „bekehren“, wird – zumindest in begrenztem Maße – als Einwirkungsmöglichkeit und damit als Gegengewicht zur bisher verspürten Ohnmacht erlebt.

2.3.6 Entwurf einer Moderatoren-Typologie

Die einzelnen Moderatoren-Typen lassen sich nur selten in Reinkultur antreffen. Den Regelfall bilden Mischtypen.



2.3.6.1 Der „Still-Halter“

Der „Still-Halter“ versucht, Entwicklung bis zu deren Stillstand abzubremsen und so Kontrolle zu gewinnen. Er reagiert mit Abwehr darauf, dass ihm seine prinzipielle Gefährdung bewusst wird, und ist nicht gewillt, die für die Teilnehmer wichtige „Puffer“-Rolle gegenüber dem Gefahrenbild zuzulassen. In der Praxis verschantet er sich hinter Vorgaben, Richtlinien und Begleitunterlagen und hält sich möglichst genau an das, was ihm beigebracht wurde, was zu einer eher Handbuch-

konformen Trainingsabwicklung mit recht geringer Abweichungsrate führt.

Der „Still-Halter“ sträubt sich gegen eine Involvierung und versucht als Selbstschutz, auf der sicheren Theorieseite zu bleiben. Die praktischen Übungen dienen der stellvertretenden Auslagerung des Durchlebens der Gefahrenkonfrontation auf die Teilnehmer. Auf diese Weise wird versucht, sich der Auseinandersetzung mit

den aktualisierten eigenen Ängsten zu entziehen.

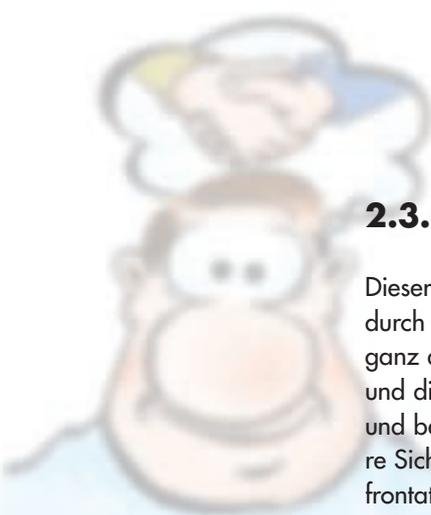
Moderator-Sein wird als Auszeichnung erlebt, weckt jedoch erhebliche Versagensängste. Nahezu unisono wird beklagt, dass man bei der Verteilung der Trainings und Fortbildungen zu selten berücksichtigt werde. Seltene Berufung bedeutet für diesen Typus nicht nur einen Mangel an Übung, sondern zugleich auch eine persönliche Herabsetzung.

2.3.6.2 Der „Schritt-Halter“

Dieser Typus setzt auf Offensive als beste Form der Verteidigung. Seine vermeintliche Entwicklungsbereitschaft ist letztlich auch nur ein subtiler Abwehrmechanismus. Der „Schritt-Halter“ legt besonderen Wert darauf, stets uptodate zu sein, was seiner Festlegung entspricht, die Angst durch „Mithalten“ zu bewältigen. Das Handbuch gilt daher häufig als „veraltet“ und „nicht praxisnah“.

Der „Schritt-Halter“ setzt sich in seiner Not zumeist bedenkenlos über alle Vorgaben hinweg, da diese als unzulänglich betrachtet werden. Dies gipfelt nicht selten in der Anfertigung eigener Folien, der Aktualisierung des Theorieteils mit selbst gewählten Zeitungsartikeln oder im Werfen von mit roter Flüssigkeit gefüllten Luftballons auf die Windschutzscheibe fahrender Teilnehmer, um einen blutigen Unfall so realistisch wie möglich zu visualisieren.

Dieser Typus differenziert vor dem Hintergrund seiner Überheblichkeit nach „Aufgaben, die seiner würdig“ sind, und „Kinderkram“, wozu auch das normale Pkw-SHT gezählt wird. Das Gefühl totalen Kontrollverlusts durch die vorangelegte Destabilisierung der subjektiven Sicherheit führt zum konsequenten Aufsuchen von Grenzsituationen. Die Teilnehmer werden stellvertretend zur Auf-führung seines eigenen „Psycho-Dramas“ eingespannt.



2.3.6.3 Der „Maß-Halter“ (selten)

Dieser Typus zeichnet sich durch die Fähigkeit aus, sich ganz auf die Verkehrsgefahren und die Teilnehmer einzulassen, und besitzt eine derartige innere Sicherheit, dass ihn die Konfrontation mit der ungelösten existenziellen Sicherheitsproblematik nur geringfügig destabilisieren kann. Er kann sich konfliktfrei auf die eigentli-

che Moderations- und Trainingsaufgabe konzentrieren. Der „Maß-Halter“ weist eine angemessene Mischung aus Selbstständigkeit und Kritikfähigkeit auf.

Die Vorgaben werden zumeist befolgt und nur in besonderen Fällen überschritten. Das Teilnehmer-Interesse kann zur ers-

ten Priorität werden, da der „Maß-Halter“ sich selbst prinzipiell sicher fühlt.

Ausgestattet mit natürlicher Autorität geht er konstruktiv mit den externen Vorgaben um. Die Kritik des „Maß-Halters“ an den Vorgaben des Pkw-SHT darf als konstruktiv angesehen werden.

2.3.7 Bestimmende seelische Dimensionen des Pkw-SHT für das Erleben des Moderators

2.3.7.1 Zugespitzte Zweiteilung des Pkw-SHT

Einerseits schafft das Pkw-SHT bei den Moderatoren Verunsicherungen, andererseits bietet es ein grandioses Entwicklungsversprechen. Das Training ist überschaubar und – zumindest hinsichtlich des körperli-

chen Risikos für die Moderatoren – stark kontrollierbar. Es entspricht also einer alltagsent-hobenen Meta-Ebene der Wirklichkeit. Und es besitzt Pars-pro-toto-Qualität. Am Beispiel der Verkehrssicherheit lässt sich

stellvertretend die Sicherheitsfrage des gesamten alltäglichen Lebens behandeln. Nicht zuletzt aufgrund dieser Zweiteilung des Pkw-SHT befinden sich die Moderatoren in einer ständigen Übergangsverfassung.

2.3.7.2 Verschränkung von Selbst- und Teilnehmerbehandlung beim Pkw-SHT

Da das Trainingserleben auch die subjektive Sicherheit der Moderatoren destabilisiert, müssen sie über eine Selbstbehandlung für die eigene „subjektive Rückversicherung“ sorgen.

2.3.7.3 Maßproblematik

Der Moderator steht im Spannungsfeld zwischen der Vorgabe, die Teilnehmer sollen ihre individuellen Grenzen „erfahren“, und seiner Verantwortung für die Unversehrtheit der Teilnehmer. Auch hinsichtlich der Frage, ob denn nun „Scheitern“ oder „Schaffen“ der Übungen der richtige Weg sei, gibt es keine Orientierungsmarken.

2.3.7.4 Haltproblematik

Das Vorhaben, Fahren und Sicherheit in Einklang zu bringen, ist zum Scheitern verurteilt. Alle dahingehenden Bemühungen können nicht mehr als der Versuch sein, möglichst lange ein labiles Gleichgewicht zu erhalten. „Still-Halter“ und „Schritt-Halter“ ringen durchgängig um Halt. Die Haltproblematik wird beispielsweise dadurch behandelt, dass Moderatoren versuchen, ihre eigene Rolle aufzuwerten.



2.3.8 Konsequenzen für Moderatoren

Die als überhoch empfundene Verantwortung, die naturgemäß unzureichende Ausrüstung zur Vermittlung des Paradoxons „Fahrsicherheit“ sowie das allgegenwärtige Fehlen von Maß und Halt addieren sich zu einer eklatanten Überforderung.

Diese Überforderung ist das Hauptproblem der Modera-

toren, der sie sich jedoch aufgrund des grandiosen Entwicklungsversprechens des Pkw-SHT dennoch stellen. Die Bezeichnung der Protagonisten des Trainings als „Moderatoren“ spiegelt eine schützende Distanz vor, die es nicht gibt: Der Moderator ist völlig involviert. Das Pkw-SHT ist de facto nicht moderierbar.

Es ist jedoch unter Berücksichtigung der in Kapitel 2.3.9 spezifizierten Empfehlungen zur Unterstützung und Entlastung der Moderatoren steuerbar und zielführend zu gestalten.

2.3.9 Psychologische Empfehlungen zur Moderatoren-gestützten Wirkungsoptimierung des Pkw-SHT

2.3.9.1 Effektive Wirkungsoptimierung

Effektive Wirkungsoptimierung setzt bei den Moderatoren an. Die Einzelschritte des Optimierungskonzeptes müssen transparent sein. Es empfiehlt sich, eine Prioritätenliste aufzustellen und diese unverzüglich umzusetzen.

2.3.9.2 Position des DVR

- Der DVR sollte seine Führungsrolle als „Magna Mater“ erlebbar ausfüllen und verbindliche Orientierungsmarken setzen. Er muss für die Moderatoren erreichbar bleiben.
- Im Sinne von Corporate Identity ist das Gefühl der Moderatoren, eine Richtungsgemeinschaft mit dem DVR zu bilden, zu fördern. Hierzu ist zuerst die vertikale Kommunikation zu verbessern.

2.3.9.3 Gesamtverantwortung des DVR

- Es sollte eine relativierte, lösbare Aufgabenstellung definiert und kommuniziert werden: Die subjektive Sicherheit der Teilnehmer erhöhen.
- Rigorosere Kontrollen, um einen klaren Ordnungsrahmen für die Trainings aufzuzeigen, wären ein Ausdruck der Gesamtverantwortung des DVR.
- Durch „Aussieben“ sollte eine deutliche Verringerung der Moderatorenzahl erfolgen. Der Einzelne könnte öfter eingesetzt werden und dies als Aufwertung erleben.

2.3.9.4 Interpretation des Begriffs „Verkehrssicherheit“

Der DVR sollte vor dem Hintergrund eigentlich unerreichbarer Sicherheit ein realistisches Sicherheitsverständnis formulieren. Denken und Handeln soll-

ten sich auf das Machbare, namentlich die Risikominderung, konzentrieren. Indem sie ihre sowie die technischen Möglichkeiten kennen und realistisch

einschätzen lernen, sind die Teilnehmer besser für den Straßenverkehr gerüstet und somit souveräner.

2.3.9.5 Fokus auf die subjektive Sicherheit der Teilnehmer

Als Ziel der Trainings sollte die subjektive Sicherheit der Teilnehmer auf ihr jeweiliges Optimum eingestellt werden (erhöhen bei ängstlichen, destabilisieren bei übermütigen Fahrern). Gleichzeitig sollten

die Teilnehmer mit ihren fahrerischen Grenzen konfrontiert werden. Da die individuellen Grenzen der Teilnehmer sehr unterschiedlich sind, muss das Training sehr teilnehmerbezogen erfolgen. Hierfür sollte der

DVR Orientierungsmaßstäbe und Spielräume vorgeben. Die Teilnehmer-Typologie (Kap. 2.2.3.2) kann als Orientierungshilfe dienen.

2.3.9.6 Erwartungen der Moderatoren

Der DVR muss dokumentieren, dass er Moderatoreninteressen ernst nimmt. Wünsche und Forderungen sollten nach Möglichkeit praktisch umgesetzt werden:

- a) Philosophie und Konzeption des Pkw-SHT verdeutlichen
- b) Öffentlichkeitsarbeit über Sicherheitstrainings intensivieren, Technik und Logistik der Übungsplätze verbessern (z. B. Funksprechgeräte, fahrbare Toilettenhäuschen)
- c) Trainingsmaterialien, Moderatorenhandbuch und das Training selbst aktualisieren und modernisieren
- d) Ausbildung verbessern und vereinheitlichen; Fortbildungen kontinuierlich weiterführen

2.3.9.7 Seelische Entlastung der Moderatoren

- a) Der Untertitel „Gefahren...Gefahren...Gefahren“ schafft bei den Moderatoren Probleme und sollte unbedingt geändert werden.
- b) Entlastend wirkt auch ein auf das Machbare konzentrierter Zielentwurf.

2.3.9.8 Subjektive Stärkung der Moderatoren durch den DVR

a) Die „Schutzengel“-Rolle ist für Moderator und Teilnehmer gleichermaßen bedeutsam. Der DVR sollte dieses Bild stärker betonen.

b) Moderatoren sollten sich weder distanzieren noch verbündern. Für das richtige Verhältnis zu den Teilnehmern sollte der DVR Maße vorgeben.

c) Der DVR sollte Moderationstechniken vorgeben, die ein vorsichtiges Herantasten an die Leistungsgrenzen der Teilnehmer festschreiben, damit die unverzichtbare Konfrontation als weniger heftig erlebt wird.

d) Psychologisches Coaching und Supervision können den Moderatoren das Gefühl der Überforderung nehmen.

e) Durch gezielte Maßnahmen sollte die Selbstaufwertung der Moderatoren unterstützt werden, z. B. durch ausdrückliche Honorierung ihrer Leistung.

f) Moderatoren sollten durch eine höhere individuelle Einsatzfrequenz das Gefühl von Routine gewinnen können.

g) Fortbildungsmaßnahmen sollten nach klaren Vergabekriterien verteilt werden, damit

niemand das Gefühl der Benachteiligung haben muss.

h) Grundsätzlich sind Handbuch, Materialien und fahrpraktische Übungen auf den neuesten Stand zu bringen.

i) Ausbildung, Prüfung, Platzstandards, Preise und Trainingspraxis sollten vereinheitlicht werden.

2.3.9.9 „Punktfokussierte“ Standardisierung

Grundvoraussetzung für eine dosierte Vorgehensweise je nach Teilnehmertyp ist es, die Übungen flexibel zu konzipieren.

Als Kompromiss zwischen stabilisierender Standardisierung und individueller Handlungsfreiheit wäre ein klares Grundgerüst sowie ein auf die einzelnen Übungen zugeschnittenes,

definiertes Variationsspektrum im Sinne eines „roten Fadens“ denkbar. Den Moderatoren sollte hierbei aber die Wahl der Variation freistehen. Eine solches gewichtetes, „punktfo-

kussiertes“ Standardisierungskonzept könnte dringend erforderliche Orientierungsmarken liefern und Extratouren einzelner Moderatoren verringern.

2.4 Analyse der Teilnehmerstruktur des Pkw-Sicherheitstrainings

psychonomics, Gesellschaft für wirtschaftspsychologische
Forschung und Beratung mbH, Köln
im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)



2.4.1 Hintergrund und Ziel

Um die Wirksamkeit des nach den Richtlinien des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) durchgeführten Pkw-Sicherheitstrainings (Pkw-SHT) untersuchen zu können, sind Kenntnisse über wichtige sozio- und verkehrsdemographische Merkmale der Teilnehmer am Pkw-Sicherheitstraining und über die Art ihrer Teilnahme-Motivation nötig. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ließ daher die Teilnehmerstruktur untersuchen. Dafür wurden rund 1.000 Teilnehmer am Pkw-Sicherheitstraining nach DVR-Richtlinien im Jahr 1992 telefonisch befragt.

2.4.2 Merkmale der Teilnehmer des Pkw-Sicherheitstrainings

2.4.2.1 Soziodemographische Merkmale

2.4.2.1.1 Geschlecht, Alter

75,5 % der Trainingsteilnehmer sind Männer. Frauen sind unter den Teilnehmern des Sicherheitstrainings im Vergleich zur Gesamtheit der westdeutschen Autofahrer unterrepräsentiert. Das Durchschnittsalter der Trainingsteilnehmer beträgt 30 Jahre. Die größte Teilgruppe stellen die 20- bis 29-jährigen Teilnehmer (36,8 %). Jüngere Fahranfänger (18- bis 19-Jährige) sind mit 11,2 % vertreten, 20- bis unter 25-jährige Fahrer mit 21,1 %. Damit ist insgesamt knapp 1/3 der Teilnehmer jünger als 25 Jahre. Deutlich weniger vertreten sind die höheren Altersgruppen: 50- bis 59-Jährige mit 8,7 %, über 60-Jährige nur mit 2,4 %. Sowohl junge Fahranfänger (18- bis 19-Jährige) als auch die Gruppe der 20- bis 29-Jährigen sind unter den Teilnehmern der Pkw-SHT überrepräsentiert. Die Altersgruppen ab 50 Jahren sind unter den Trainingsteilnehmern deutlich weniger vertreten als in der Gesamtheit der Autofahrer. Der Anteil der Männer an der jeweiligen Altersgruppe nimmt mit steigendem Alter zu. Bei den über 50-Jährigen beträgt der Männeranteil ca. 90 %.

2.4.2.1.2 Familiärer Status

Die Teilnehmer sind im Wesentlichen den zwei gleich großen Gruppen von Ledigen und Verheirateten zuzurechnen (jeweils 48,5 %). Mit 60,4 % ist der größte Teil der Trainingsteilnehmer kinderlos. 14,3 % der Teilnehmer haben ein Kind, 18,1 % zwei Kinder.

2.4.2.1.3 Bildungsniveau

Knapp 1/4 (23,7 %) der Teilnehmer hat den Volks- bzw. Hauptschulabschluss, während der überwiegende Teil weiterführende Schulen besucht hat: 32,0 % der Teilnehmer haben Realschulabschluss, 34,7 % gehören zu der Gruppe mit Abitur, Fachabitur oder Fachhochschulreife, ein Hochschul- oder Fachhochschulstudium haben 9,6 % abgeschlossen. Laut Allensbacher Markt- und Werbeträger-Analyse (AWA) '92 haben ca. 21 % der Autofahrer in Westdeutschland das Abitur bzw. einen höheren Abschluss. Dies weist auf ein im Durchschnitt höheres Bildungsniveau der Teilnehmer der SHTs hin.

Unter den Teilnehmern mit (Fach-)Hochschulabschluss sind Männer überrepräsentiert: 11,2 % der teilnehmenden Männer gegenüber 4,9 % der weiblichen Teilnehmer verfügen über einen entsprechenden Abschluss. Bei den weiblichen Teilnehmern ist der Realschulabschluss dagegen auffällig häufig vertreten.

2.4.2.1.4 Berufstätigkeit

Die Teilnehmer der Pkw-SHT stehen überwiegend voll im Berufsleben. 69,2 % sind vollzeiterwerblich, nur 4,0 % gehen einer Teilzeiterwerblichkeit nach. 8,1 % der Teilnehmer machen eine Lehre, 6,5 % sind Studenten und 6,0 % Schüler, 2,8 % leisten ihren Wehr- oder Zivildienst ab. 2,0 % der Teilnehmer sind Hausfrauen/-männer, 2,3 % Ruheständler und 0,5 % Arbeitslose. Berufstätige und in Ausbildungsverhältnissen stehende Personen sind bei den Trainings stärker repräsentiert als unter Autofahrern allgemein, Rentner/Pensionäre und (momentan) nicht Erwerblich dagegen deutlich unterrepräsentiert. Einfache bis mittlere Angestellte (und Beamte des einfachen bis gehobenen Dienstes) sind unter den Trainingsteilnehmern stärker vertreten als in der Gesamtheit der Autofahrer, Arbeiter dagegen weniger.

2.4.2.1.5 Ortsgröße, Staatsangehörigkeit

Die Trainingsteilnehmer kommen häufiger aus sehr kleinen Orten (bis 5.000 Einwohner) und größeren Städten (über 100.000 Einwohner) als die westdeutschen Autofahrer insgesamt. 44,3 % der Teilnehmer leben in Orten bis zu 20.000 Einwohnern.

Fast alle Trainingsteilnehmer besitzen die deutsche Staatsbürgerschaft, nur 2,2 % sind Angehörige anderer Staaten.

2.4.2.2 Verkehrsdemographische Merkmale

2.4.2.2.1 Führerscheinerwerb/-besitz

Bei Personen, die erst relativ kurz im Besitz der Fahrerlaubnis sind, ist das Interesse am SHT besonders ausgeprägt. Im Jahr des Trainings (1992) haben 4,4 % der Befragten ihren Führerschein erworben. Bei 17,6 % der Teilnehmer liegt der Erwerb der Fahrerlaubnis nicht länger als 3 Jahre zurück. Die Gruppe der Führerscheininhaber mit 4 bis 6 Jahren Fahrpraxis macht 14,9 % der Teilnehmer aus. Je weiter der Erwerb zurückliegt, desto geringer wird die Beteiligungsquote.

Die meisten Trainingsteilnehmer (59,4 %) besitzen nur den Führerschein Klasse 3 (EU-Führerschein Klasse B). 29,0 % verfügen über eine weitere Fahrerlaubnis (überwiegend Motorrad), 7,4 % über zwei und 4,2 % über drei (oder mehr) weitere Führerscheinklassen. 12,8 % der Trainingsteilnehmer besitzen die Fahrerlaubnis Klasse 2 (EU-Führerschein Klasse C).

2.4.2.2.2 Pkw-Fahrleistung

Das Pkw-SHT wird am stärksten von Fahrern mit mittlerer Jahresfahrleistung in Anspruch genommen. Die durchschnittliche Fahrleistung im Jahr der Trainingsteilnahme beträgt 20.000 km. Der Anteil der Wenigfahrer unter den Trainingsteilnehmern erscheint relativ gering: 9,7 % fahren weniger als 10.000 km im Jahr. 14,2 % der Teilnehmer haben eine Fahrleistung von 10.000 bis (unter) 15.000 km, bei 30,8 % liegt sie im Bereich zwischen 15.000 und 25.000 km. Ausgesprochene Vielfahrer (80.000 km und mehr) sind 4,0 % der Teilnehmer.

Unter den Trainingsteilnehmern mit höheren Fahrleistungen sind Männer deutlich stärker vertreten als in der Gesamtgruppe: Ab einer Jahresfahrleistung von 20.000 km aufwärts liegt der Anteil der Männer über dem Gesamtdurchschnitt, mit zunehmender Tendenz. In der Fahrleistungsklasse ab 50.000 km sind fast 93 % der Teilnehmer Männer. In den unteren Fahrleistungsklassen – insbesondere bei einer Jahresfahrleistung unter 10.000 km – sind die Frauen dagegen überrepräsentiert.

Fahrleistungen unter 10.000 km finden sich erwartungsgemäß vor allem auch in der Gruppe der Fahranfänger: 51,5 % der Teilnehmer mit dieser Fahrleistung sind 18 bis 24 Jahre alt. Die Teilnehmer mit hohen Jahresfahrleistungen (über 40.000 km) gehören vor allem den mittleren Altersgruppen an.

2.4.2.2.3 Berufliche Fahrzeugnutzung

56,9 % der Teilnehmer nutzen beruflich kein Fahrzeug. 41,0 % fahren beruflich einen Pkw, 4,6 % einen Lkw. 37,1 % der Trainingsteilnehmer 1992 müssen beim Fahren eine Sehhilfe tragen.

2.4.2.2.4 Trainings-Pkw

Die meisten Teilnehmer (61 %) absolvieren das SHT mit dem Fahrzeug, das sie auch ansonsten benutzen. Erwartungsgemäß nehmen 18- bis 24-jährige Fahranfänger häufig mit Fahrzeugen der unteren PS-Klassen (bis 75 PS) teil. Die Mehrheit der Teilnehmer absolviert das

Training mit relativ neuen Fahrzeugen. Etwa ein Viertel der Fahrzeuge hat ein Alter zwischen 5 und 8 Jahren (24,0 %); 12,5 % sind 9 bis 12 Jahre und nur 3,5 % sind über 12 Jahre alt.

61,0 % der Teilnehmer sind selbst Halter des Kfz, mit dem

sie am Training teilnehmen. In 15,2 % der Fälle sind es die Eltern, in 14,2 % ist es der Arbeitgeber. 6,5 % der Teilnehmer fahren beim Training einen Wagen, dessen Halter der (Ehe-)Partner ist.

2.4.2.2.5 Pkw-Unfälle

Insgesamt fast die Hälfte der Teilnehmer (49,4 %) ist vor dem Training unfallbelastet: Gut ein Viertel (27,8 %) haben einen Unfall, 11,3 % haben zwei und 5,4 % der Teilnehmer haben drei Unfälle vor dem Sicherheitstraining. Insgesamt knapp 5 % (4,9 %)

haben mehr als drei Unfälle vor dem SHT. In ca. 1/4 der Fälle (23,5 %) sind die Trainingsteilnehmer Hauptverursacher gewesen. Einen Unfall mit Personenschaden hat etwa jeder 20. Teilnehmer (5,5 %). Bei 1 % trifft dies für mehr als einen Unfall zu.

2.4.2.3 Motivation und Umstände der Teilnahme

Sicherheit ist das stärkste Motiv zur Teilnahme: 16 % aller Nennungen (Mehrfachantworten waren möglich) entfallen auf das Ziel, beim Autofahren allgemein sicherer zu werden bzw. das Unfallrisiko zu senken, 14,7 % darauf, „schwierige, gefährliche Verkehrs- und Fahrsituationen besser bewältigen zu können“, 10,9 % das Verhalten des Fahrzeugs besser kennenzulernen. Ein weiterer

wichtiger Teilnahmegrund ist einfach Neugier und Interesse für das Training (11,5 % der Nennungen).

Eine Reihe von Fahrern nimmt am Training teil, weil sie vom Arbeitgeber, einer Berufsgenossenschaft, von der Bundeswehr oder Zivildienststelle geschickt werden (16,6 %). 9,3 % der Teilnehmer haben das Training geschenkt bekommen.

2.4.2.4 Einschätzung des Trainings durch die Teilnehmer

Mit dem Training ist nach Meinung der Teilnehmer ein beträchtlicher Lernzuwachs verbunden. Die Hälfte (49,4 %) gibt an, „viel dazugelernt“ zu haben. Ein Viertel (25,8 %) sogar „sehr viel“. Damit bewerten 3/4 der Teilnehmer (75,2 %) das Training hinsichtlich des Lernerfolgs eindeutig positiv. Etwa 1/5 (21,7 %) meint immerhin, „etwas dazugelernt“ zu haben. Nur eine kleine Minderheit sieht für sich keinen Lernerfolg.

Zwischen dem Alter der Teilnehmer und dem subjektiven Lernzuwachs durch das SHT zeigen sich keine signifikanten Zusammenhänge. Das Gleiche gilt für die Merkmale Geschlecht, Häufigkeit der Trainingsteilnahme und Fahrleistung.



Die meisten Teilnehmer (78,4 %) haben nur einmal am SHT teilgenommen. Etwa jeder Fünfte (21,6 %) hat mindestens an einem weiteren Training teilgenommen. Der deutlich größte Teil der weiteren Trainings (84 %) findet in einem Zeitraum von zwei Jahren nach dem vorangegangenen Training statt. Wer das SHT mehrmals absolviert, will also scheinbar das Gelernte in einem kurzen bis mittleren Abstand ergänzen bzw. vertiefen.

Häufiger nehmen an weiteren Trainings teil:

- Männer (24,6 % gegenüber 12,2 % der weiblichen Teilnehmer),
- Fahrer mit höheren Fahrleistungen (oberhalb von 30.000 km),
- Teilnehmer, die den Eindruck haben, „viel“ oder „sehr viel“ dazugelernt zu haben.

Die positive Bewertung des SHT kann auch daran abgelesen werden, dass es von 89,1 % aller Teilnehmer weiterempfohlen wird.



2.5 Wirksamkeitsstudie zum Sicherheitstraining für Pkw-Fahrer und -Fahrerinnen

Arbeitswissenschaftliches Institut der Universität Kassel,
Leitung: Dr. Peter Kiegeland, Juli 1999
im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

2.5.1 Hintergrund und Ziel

Die Studie versucht, objektiv messbare Veränderungen bezüglich Wissen, Einstellungen und Verhalten der Teilnehmer am Sicherheitstraining festzustellen, wobei der Schwerpunkt auf der Verhaltenserfassung im Realverkehr lag.

2.5.2 Untersuchungsdesign

Dazu wurde eine aufwendige Versuchsanordnung mit mehreren zeitversetzten Messungen entwickelt. Die Untersuchung wurde als Vorher-Nachher-Messung bei einer Versuchsgruppe und einer parallelen Kontrollgruppe, die nicht am Training teilnahm, durchgeführt. In der Kontrollgruppe wurde ein Pan- nenttraining als „Placebo“ durchgeführt.

Zur Erfassung kurzfristiger und längerfristiger Wirkungen wurden zwei Nachher-Messungen durchgeführt: die erste in der Woche nach dem Training, die zweite zwei bis drei Monate später. Die Vorher-Messung erfolgte eine Woche vor dem Training.

Wissensänderungen in Sachen Fahrzeugführung und Fahrphysik wurden mit standardisierten schriftlichen Befragungen überprüft. Verkehrsrelevante Sicherheitseinstellungen wurden ebenfalls abgefragt.

Das Verhalten wurde im Straßenverkehr im Rahmen von drei jeweils zweistündigen Versuchsfahrten der Probanden auf einer 75 km langen Strecke um Kassel erhoben (reine Fahrzeit: ca. 1,5 Stunden). Die Erhebung erfolgte maßgeblich durch die automatische Aufzeichnung von Fahrerverhalten, Fahrzeug- und Fahrumgebungsdaten in Videobildern und Messdaten, die über ein Zeitsignal miteinander verbunden waren. Dabei wurden erfasst:

- Herzfrequenz
- Geschwindigkeit
- Motordrehzahl
- Längsbeschleunigung
- Querbeschleunigung
- Betätigung des Gaspedals (Intensität)
- Betätigung des Bremspedals (Intensität)
- Betätigung des Kupplungs-pedals
- Lenkwinkel
- Kraftstoffverbrauch

Außerdem beobachtete eine Kamera an der A-Säule des Fahrzeugs den Verkehrsraum nach vorne, eine Weitwinkelkamera am Innenspiegel filmte den Fahrer, eine Stirnbandkamera zeichnete den Verkehrsraum aus Fahrersicht auf.



2.5.3 Ergebnisse

2.5.3.1 Wissen

In allen vier Wissensbereichen, „Fahrzeugbereifung“, „Bremsen“, „Aquaplaning“ und „Lenkradhaltung“, ist ein Wissenszuwachs nach der Teilnahme am SHT festzustellen. Beim Thema „Lenkradhaltung“ ist der Anstieg nur tendenziell, ansonsten signifikant. Der Wissenszuwachs bleibt auch in der zweiten Nachher-Messung stabil.

Beim Bremsen lässt sich mit hoher Signifikanz nachweisen, dass das Sicherheitstraining den Zuwachs bewirkt hat. Bei Aquaplaning und Lenkradhaltung ist die Auswirkung des SHTs lediglich tendenziell festzustellen. Beim Thema „Fahrzeugbereifung“ ist nicht nachweisbar, dass der Wissenszuwachs durch das Training ausgelöst wurde.

Merkmal	Wissenszuwachs kurzfristig	Wissenszuwachs mittelfristig	Wissenszuwachs SHT-Bedingt
Fahrzeugbereifung	hoch signifikant	hoch signifikant	nicht nachweisbar
Bremsen	hoch signifikant	hoch signifikant	hoch signifikant
Aquaplaning	hoch signifikant	hoch signifikant	tendenziell
Richtige Lenkradhaltung	tendenziell	tendenziell	tendenziell

Wissenszuwachs bei SHT-Teilnehmern

2.5.3.2 Einstellungen

Zur Messung der Wirksamkeit im Bereich verkehrsbezogener Einstellungen wurden Skalen herangezogen, die auf allgemeiner Ebene die subjektive Sicherheitsbewertung von Autofahrern im Verkehr in einer affektiven, einer verhaltensbezogenen und einer kognitiven Dimension erfassen (HOLTE, 1994).

Skala	Einstellung	kurzfristig verbessert	mittelfristig verbessert	SHT-bedingt verbessert
„Affekt“		hoch signifikant	nicht nachweisbar	nicht nachweisbar
„Verhalten“		hoch signifikant	nicht nachweisbar	nicht nachweisbar
„Kognition“/Wahrnehmung		hoch signifikant	hoch signifikant	nicht nachweisbar

Veränderungen zugunsten sicherheitsorientierterer Einstellungen bei den Teilnehmern am Sicherheitstraining

Bei den Skalen „Affekt“ und „Verhalten“ lässt sich in der ersten Nachher-Messung, eine durch das Training verursachte Verunsicherung in der subjektiven Gefahrenbewertung feststellen. Diese ist aber nur vorübergehend. Zudem ist nicht nachzuweisen, dass diese Wirkung

durch das Training bedingt ist, da sich auch bei der Kontrollgruppe ähnliche Veränderungen zeigten.

Im Bereich „Kognition“/Wahrnehmung zeigt sich kurz- und mittelfristig: Situationen werden als gefahrenträchtiger bewertet

als vorher. Auch hier ist das SHT als Auslöser der Veränderung nicht nachzuweisen. Da im Rahmen des eintägigen Pannentrainings auch Gefahrenaspekte thematisiert wurden, erscheint plausibel, dass auch das Pannentraining eine kritischere Gefahrenbewertung bewirkt hat.

2.5.3.3 Verhalten

Im Rahmen der Studie wurden die Ergebnisse zu den Lernzielbereichen „Kurvenfahren“ und „Bremsen“ ausgewertet.

2.5.3.3.1 Kurvenfahren

Das Fahrverhalten in Kurven wurde in folgenden, den Ausbildungszielen des Sicherheitstrainings entsprechenden Merkmalen überprüft:

- Blickführung
- beide Hände am Lenkrad



- richtiges Vorgreifen
- kurvenäußere Hand höher als kurveninnere Hand

- Lenkrad drücken, nicht ziehen
- Kurven nicht schneiden

Nur in weniger als einem Prozent der Fälle konnte überhaupt unangemessenes Blickverhalten festgestellt werden. Zum korrekten beidhändigen Halten des Lenkrads in Kurven leistet das Sicherheitstraining einen hoch signifikanten Beitrag. Vor dem Training hielten 56 % das Lenkrad beidhändig, danach 65 %, bei der zweiten Nachher-Messung immerhin noch 61 %. In der Kontrollgruppe zeigte sich kein Anstieg.

Die Aspekte „richtiges Vorgreifen“, „kurvenäußere Hand höher“ und „drückendes Lenken“ weisen untereinander ein ähnliches Ergebnismuster auf:

Nur bei der ersten Nachher-Messung sind positive Auswirkungen festzustellen, die auf das SHT zurückgeführt werden können. Bei der zweiten Nachher-Messung liegen die Werte wieder auf Ausgangsniveau. Auswirkungen des Sicherheitstrainings auf das Schneiden von Kurven konnten nicht nachgewiesen werden.

Zum Fahrverhalten in Kurven kann also eine nachhaltigere Wirkung des SHTs nur beim beidhändigen Halten des Lenkrads festgestellt werden. Die anderen Trainingswirkungen auf das Lenkverhalten sind offenbar nur kurzfristiger Natur.

Die Aufzeichnungen der Geschwindigkeit in Kurven, der Quer- und Längsbeschleunigung ergaben keine interpretierbaren Unterschiede zwischen Versuchs- und Kontrollgruppe und weisen keine signifikanten Veränderungen nach dem Training auf. Anhaltspunkte für eine dynamischere Kurvenanfahrt von SHT-Teilnehmern und eine dynamischere oder riskantere Fahrweise als Folge des SHT lassen sich nicht erkennen. Die These, dass fahrerischer Kompetenzzuwachs durch das Eingehen größerer Risiken kompensiert würde, findet hier keine Bestätigung.

Merkmal	positive Veränderung kurzfristig	positive Veränderung mittelfristig	Positive Veränderung SHT-bedingt
Blickführung	nicht nachweisbar	nicht nachweisbar	nicht nachweisbar
beide Hände am Lenkrad	hoch signifikant	hoch signifikant	hoch signifikant
richtiges Vorgreifen	hoch signifikant	nicht nachweisbar	hoch signifikant
kurvenäußere Hand höher	hoch signifikant	nicht nachweisbar	nicht nachweisbar
Lenkrad drücken	hoch signifikant	nicht nachweisbar	hoch signifikant
Kurven nicht schneiden	nicht nachweisbar	nicht nachweisbar	nicht nachweisbar

Veränderungen des „Kurvenfahrens“ bei den SHT-Teilnehmern

2.5.3.3.2 Bremsen

Lernziel beim Bremsen im SHT ist die Gefahrenbremsung: in kürzester Zeit mit aller Kraft auf das Bremspedal treten, um möglichst alle Räder zum Blockieren zu bringen, und den Bremsdruck beibehalten.



In der Analyse wurden die Merkmale „Bremskraftverlauf“, „maximaler Pedaldruck“ und „durchschnittlicher Pedaldruck“ untersucht.

Die Versuchsgruppe zeigte bei der ersten Nachher-Messung in hoch signifikantem Maße höheren maximalen Pedaldruck, höheren durchschnittlichen Pedaldruck und mehr optimale Bremsverläufe. Der Anteil der erwünschten, linearen Bremskraftverläufe erhöhte sich von 30 % auf nahezu 50 % und blieb auch in der zweiten Nachher-Messung stabil. In der Kontrollgruppe gab es keine Verbesserung. D. h. die Verbesserung ist eindeutig dem SHT zuzurechnen.

Beim maximalen und durchschnittlichen Pedaldruck gab es auch in der Kontrollgruppe signifikante Verbesserungen. In der Untersuchungsgruppe fallen die Verbesserungen allerdings signifikant stärker aus, sodass auch hier die Wirksamkeit des SHT erkennbar ist.

Merkmal	positive Veränderung kurzfristig	positive Veränderung mittelfristig	positive Veränderung SHT-bedingt
Bremskraftverlauf	hoch signifikant	hoch signifikant	hoch signifikant
Maximaler Pedaldruck	hoch signifikant	hoch signifikant	signifikant
Durchschnittlicher Pedaldruck	hoch signifikant	hoch signifikant	signifikant

Verbesserte Gefahrbremung bei den SHT-Teilnehmern

2.5.4 Zusammenfassung

Bei mehreren Themenbereichen steigert das Training auch längerfristig das Wissen, am eindeutigsten beim Bremsen. Das Training verändert kurzfristig die Einstellung und destabilisiert das persönliche Sicherheitsempfinden. Diese Veränderungen sind mittel- und langfristig aber nicht mehr nachzuweisen. Lediglich die Wahrnehmung und Einschätzung von Gefahren scheinen auch langfristig stärker sensibilisiert. Das Training verbessert das Kurvenfahren. Einige positive Effekte in diesem Bereich (richtiges Vorgreifen, kurvenäußere Hand höher, Lenkrad drücken) sind jedoch mittelfristig nicht stabil.

Die eindrucksvollsten Ergebnisse lieferten die Analysen zur Gefahrbremung. Hier zeigte sich, dass Teilnehmer am SHT die Gefahrbremung in hoch signifikantem Ausmaß und offenbar auf längere Dauer besser beherrschen als vergleichbare Autofahrer, die nicht an einem SHT teilgenommen haben.

Die Analyse der Geschwindigkeits-, Quer- und Längsbeschleunigungswerte bei Kurvenfahrten hat keine Hinweise darauf erbracht, dass SHT-Teilnehmer fahrerischen Kompetenzzuwachs durch schnellere oder riskantere Fahrweise kompensieren.



2.6 Bericht zur Wirksamkeit des Fahrsicherheits- trainings in Abhängigkeit vom Moderationsstil

Institut für Verkehrs- und Mobilitätsforschung,
Leitung: Dr. Peter Kiegeland, Oktober 2000,
im Auftrag des Deutschen Verkehrs-
sicherheitsrates e.V. auf der Basis
der Daten BAST-Studie von 1999

2.6.1 Hintergrund und Ziel

Der vorliegende Bericht untersucht, ob der Moderationsstil einen Einfluss auf die Wirksamkeit des Sicherheitstrainings für Pkw-Fahrer (SHT) hat (Moderatoreffekt). Hierfür wurde die Situation im Training von sieben Moderatoren und von den Teilnehmern eingeschätzt. Außerdem wurden Daten über Ablauf und Inhalte der Trainings erhoben.

2.6.2 Untersuchungsdesign

Untersucht wurden insgesamt 21 Trainings. Das Untersuchungsdesign entsprach dem in 2.5.2 skizzierten Verfahren.

2.6.3 Auswahl der Moderatoren

Entscheidend für den Erfolg eines SHT sind Kompetenz und Qualifikation des Moderators sowie regelmäßige Supervision bzw. Praxisberatung.

2.6.3.1 Sozialverhalten

Soziale Kompetenz ist für Moderatoren eines Fahrsicherheitstrainings unabdingbar. Sie müssen nicht nur die Inhalte des Fahrsicherheitstrainings ansprechend vermitteln, sondern auch Bedürfnisse von Personen mit unterschiedlichsten Voraussetzungen und Vorkenntnissen erkennen und berücksichtigen.

2.6.3.2 Begrüßung, Vorstellungsrunde, Fragen

Die Begrüßung der Teilnehmer ist stets freundlich und viele Moderatoren sorgen für eine lebendige Vorstellungsrunde. Die Moderatoren stellen überwiegend geschlossene Fragen, bitten je nach Situation jedoch relativ häufig gezielt um eigene Meinungsäußerungen. Den Moderatoren gelingt es ganz überwiegend, alle Teilnehmer in das Fahrsicherheitstraining einzubeziehen. Nicht immer werden schweigsame Teilnehmer ausreichend einbezogen.

Der Umgang mit Teilnehmerfragen durch die Moderatoren erfolgt nicht immer optimal:

- wenige Rückfragen, ob die gegebene Antwort zufrieden stellend war,
- Zurückstellung von Fragen, ohne sie später aufzugreifen etc.



2.6.3.3 Interaktion Moderator – Teilnehmer/Gruppe

Bei keinem der im Projekt durchgeführten Fahrsicherheitstrainings kam es zu abfälligen Äußerungen gegenüber Teilnehmern oder Schlimmerem. Die Moderatoren wirken vom SHT-Programm überzeugt. Dagegen vermitteln sie nicht mit

gleicher Intensität den Eindruck, dass sie sich selber stets verkehrsgerecht verhalten.

Auf individuelle Probleme der Teilnehmer wird häufig, aber nicht immer eingegangen. Auftretende Konflikte werden da-

gegen von den Moderatoren nicht immer im Interesse der Gesamtgruppe gelöst. Ebenso zeigen die Moderatoren nur teilweise die Bereitschaft, von den Teilnehmern zu lernen.

2.6.3.4 Sprache der Moderatoren

Auch wenn die Sprache und Ausdrucksweise der Moderatoren überwiegend angemessen ist, ergibt sich hier einiges Verbesserungspotenzial. Die Moderatoren bevorzugen ganz eindeutig die Zweiwegkommunikation, zu echten Gruppengesprächen kam es in der Hälfte aller Trainings. Auffällig ist, dass von Training zu Training erhebliche Unterschiede bestehen, auch wenn sie vom selben Moderator durchgeführt wurden.

2.6.4 Trainingsinhalte

2.6.4.1 Theorie der Fahrphysik

In zwei Dritteln der Trainings legten die Moderatoren vor das praktische Training einen Theorieblock. Nur in einem Fall wurde der gesamte Theorieteil abgehandelt. In den anderen Fällen setzten die Moderatoren unterschiedliche Schwerpunkte.

Von den Moderatoren wurde Wissen meist in Vorträgen (häufig mit Overheadfolien) und durch Diskussion mit den Teilnehmern vermittelt. Seltener wurden Modelle benutzt, Zeich-

nungen angefertigt oder mit Kreide Skizzen auf den Platz gezeichnet. Sehr häufig wurde von der Möglichkeit einer Demonstration am Fahrzeug Gebrauch gemacht.

Um den Transfer des Trainings in den Alltag zu erleichtern, werden bestimmte Ausgangssituationen im Verkehr erarbeitet und Strategien zur Bewältigung der Situation vermittelt. Strategien zur Vermeidung wurden dagegen nicht immer behandelt.



2.6.4.2 Voraussetzungen für sicheres Fahren

Das Thema Kopfstützen wurde mit einer Ausnahme immer angesprochen, lediglich bei drei Trainings wurde auf eine Demonstration am Objekt verzichtet. Sitzposition und Lenkradhaltung wurden von allen Moderatoren am Objekt besprochen. Bei zwei Fahrsicherheitstrainings wurde das Thema

„Sicherheitsgurt“ nicht aufgegriffen, bei weiteren vier nicht am Objekt erläutert. Die Fahrzeugbeladung wurde in 17 der 21 SHTs angesprochen, in vier Fällen am Objekt demonstriert.

Obwohl Reifen für die Sicherheit eine große Bedeutung besitzen, wurde dieser Bereich in

vier Trainings nicht behandelt, lediglich in acht Fällen erfolgten Demonstrationen am Objekt. Bauliche Veränderungen an Fahrzeugen, die die Sicherheit gefährden, wurden in der überwiegenden Zahl der Trainings angesprochen und in sechs Fällen auch am Objekt demonstriert.

2.6.4.3 Fahrpraxis

Die Moderatoren gestalten diesen Bereich unterschiedlich. Sie orientieren sich dabei bis zu einem gewissen Grad an Interessen und Kenntnisstand der Teilnehmer, setzen aber auch selbst Schwerpunkte.

Auffällig ist, dass die Übung „Slalom auf Gleitfläche“ meist ausgelassen wird. Sehr häufig (in 15 von 21 Trainings) bemühen sich die Moderatoren

darum, Selbstüberschätzungstendenzen der Teilnehmer zu thematisieren und abzubauen und die Übungen auf den normalen Straßenverkehr zu über-

tragen (17 von 21 Trainings). Nicht allen Moderatoren gelingt die Umsetzung dieser Transfers.

2.6.4.4 Bremsen

Dem Bremsen kommt im Rahmen des SHT hohe Bedeutung zu. Entsprechend intensiv werden die Übungen von den Moderatoren trainiert. Häufiger als bei anderen Übungseinheiten werden hier Zusatzübungen angeboten.



2.6.4.5 Kurvenfahren

Auf die richtige Lenkradhaltung beim Durchfahren von Kurven wird von den Moderatoren sehr oft hingewiesen. Auf die Technik des Vorgreifens beim Kurvenfahren wurde dagegen vielfach nur sporadisch bzw. nicht eingegangen.

venkombinationen, ebenso wurden von der Hälfte der Moderatoren Übungen auf der Kreisbahn häufiger vorgenommen. Bremsen in Kurven (bei Fahrzeugen ohne ABS gefährlich) wurde entweder sehr oft oder sehr selten mit den Teilnehmern geübt.

Etwa die Hälfte der Moderatoren übte mit den Teilnehmern häufiger das Befahren von Kur-



2.6.4.6 Ausweichen

Fast die Hälfte der Moderatoren ließ nur selten Übungen zum Ausweichen absolvieren. Insbesondere die Übungen „absichtliches Fehlzeigen“ und „geworfenes Hindernis“ wurden von den Moderatoren nur selten aufgenommen. Das mag daran liegen, dass diese Übun-

gen bei Fehlreaktionen der Teilnehmer nicht ganz ungefährlich für den Moderator sind. Häufiger werden die Übungen „links/rechts vorbeifahren“ und „schleuderndes Fahrzeug abfangen“ durchgeführt.



2.6.5 Selbstbild und Fremdbild der Moderatoren

2.6.5.1 Selbstbild der Moderatoren

Die Moderatoren haben sich in den Fahrsicherheitstrainings ganz überwiegend sehr gut oder gut gefühlt. Sie sind davon überzeugt, die Ziele des SHT an die Trainingsteilnehmer sehr gut oder gut vermittelt zu haben und bei den Teilnehmern auf sehr großes Interesse getroffen zu sein.

Die Moderatoren sind der Ansicht, dass Trainings und Wissensvermittlung sehr praxisorientiert sind. Diskussionen während des Trainings beurteilten die Moderatoren als sehr sachbezogen. Bei 16 der 21 Trainings hatten die Moderatoren nicht den Eindruck, dass Teilnehmer eigenen Interessen großen Stellenwert einräumten.

Die Moderatoren hatten nicht den Eindruck, Teilnehmer wollten beim Training eigenes Können demonstrieren. Fragen der Teilnehmer nahmen sie ihrer Ansicht nach auf und beantworteten sie angemessen. Die Moderatoren haben sich selbst bei den Trainings als sehr aktiv erlebt (bei 16 von 21 Trainings).

2.6.5.2 Fremdbild der Moderatoren und Einschätzung des SHTs durch die Teilnehmer

Die Probanden haben sich in den Trainingsgruppen überwiegend sehr wohl oder zumindest wohl gefühlt (91,9 %). Lediglich je 2,5 % der Teilnehmer haben sich unwohl oder sehr unwohl gefühlt.

Den Teilnehmern wurden die Ziele des SHTs nicht in allen Fällen klar. 99,3 % sehen bei den übrigen Teilnehmern hohes bzw. sehr hohes Interesse.

Die Trainingsinhalte werden von den Teilnehmern als praxisnah bewertet, die Wissensvermittlung als überwiegend pra-

xisnah. Die Diskussionen während des Trainings erleben sie als überwiegend sachbezogen.

23 % der Teilnehmer waren der Ansicht, andere Teilnehmer wollten im Training eigene Interessen durchsetzen. 21,7 % hatten den Eindruck, Teilnehmer der Gruppe seien darauf aus, eigenes Können zu demonstrieren. Nach Ansicht der Teilnehmer geht der Moderator ganz

überwiegend auf Fragen ein und wird als sehr aktiv erlebt (jeweils über 99 %).

Die ganz überwiegende Zahl der Teilnehmer ist nach dem Training der Ansicht, etwas hinzugelehrt zu haben. Lediglich 1,8 % der Teilnehmer geben an, eher nichts hinzugelehrt zu haben.



2.6.5.3 Vergleich Selbstbild-Fremdbild

Wenn Moderator und Teilnehmer Trainingssituationen gleich einschätzen, werden Aktionen und Reaktionen des Moderators von den Teilnehmern leichter verstanden. Äußerungen der Teilnehmer können vom Moderator nutzbringend eingearbeitet werden.

Stimmen Selbst- und Fremdwahrnehmung nicht überein, erschwert dies die Kommunikation zwischen Teilnehmern und Moderator. So kann ein Moderator z. B. Informationsbedürfnisse der Teilnehmer übersehen. Selbstbild und Fremdbild der Moderatoren stimmen meist überein. Unterschiedliche Einschätzungen bestehen bei folgenden Aspekten. Hier sind Verbesserungen möglich:

- Die Moderatoren sind durchweg überzeugt, die Ziele des Fahrsicherheitstrainings an die Teilnehmer vermittelt zu haben. Über 16 % der Teilnehmer betonen aber, ihnen seien die Ziele des SHT nicht klar geworden.
- Die Moderatoren erlebten die Diskussionen während des SHTs durchweg als sachbezogen. 18,7 % der Teilnehmer sehen dies anders.
- Die Moderatoren äußerten durchgehend die Ansicht, dass die Teilnehmer nicht bestrebt waren, eigenes Können zu demonstrieren. Von den Teilnehmern hatten dagegen 21,7 % das Gefühl, dass andere Teilnehmer ihr Können zeigen wollten.

2.6.6 Vorschläge zur Verbesserung der Sicherheitstrainings

- Schweigsame Teilnehmer stärker beachten.
- Zurückgestellte Fragen tatsächlich wieder aufnehmen. Eventuell Teilnehmer ermuntern, die Frage bei der Übung X nochmals zu stellen.
- Die soziale Kompetenz der Moderatoren stärken, insbesondere die Mediation von Konflikten.
- In stärkerem Maße Vermeidungsstrategien entwickeln, nicht nur Maßnahmen zur Bewältigung von Gefahrensituationen einstudieren.
- Praxisbezug der fahrpraktischen Übungen stärker herausstellen.
- Selbstüberschätzungstendenzen intensiver abbauen und Neigungen zur Selbstdarstellung von Teilnehmern bewusst gegensteuern.
- Diskussionen zu Spezialthemen nicht vertiefen, auf Spezialveranstaltungen oder geeignete Medien hinweisen.
- Moderatoren im Umgang mit Gruppen psychologisch schulen. Erhöhte soziale Kompetenz kommt dem Gruppenklima und damit den Teilnehmern zugute.

2.6.7 Einfluss des Moderationsstils auf den Trainingserfolg

Ein sehr gutes soziales Klima in der Gruppe und ein für die Teilnehmer erkennbarer Praxisbezug sind entscheidende Voraussetzungen für ein SHT, das die Teilnehmer erreicht. Je größer die soziale Kompetenz der Moderatoren, desto erfolgreicher wird das Training.

2.6.7.1 Einfluss auf das verkehrsbezogene Wissen

In den Bereichen Reifen, Bremsen, Aquaplaning und psychologischer Vorrang verfügen die Teilnehmer nach den Trainings über größere Kenntnisse. Das SHT erweist sich somit als wirksam. Der Zuwachs erfolgt allerdings unabhängig vom Moderator bzw. dessen Moderationsstil.

2.6.7.2 Einfluss des Moderationsstils auf die Gefahrbremung

Die Probanden lernen im Fahrsicherheitstraining durchweg, besser zu bremsen. Dies geschieht weitgehend unabhängig von Moderatoreffekten.

2.6.7.3 Einfluss auf das Befahren von Kurven

Das SHT verbessert das Kurvenfahren nur in sehr begrenztem Maße. Lediglich drei von sieben Moderatoren ist es gelungen, in Teilbereichen signifikante Verbesserungen bei den Probanden zu erzielen. Bei den anderen Moderatoren kam es dagegen zum Teil zu signifikanten Verschlechterungen, was nicht auf Inhalte des Trainings, sondern auf die entspanntere Situation bei der zweiten und dritten Messfahrt zurückzuführen sein dürfte.

2.6.7.4 Einfluss auf verkehrsrelevante Einstellungen

Signifikante Unterschiede, die den Moderatoren zuzurechnen wären, sind kaum feststellbar. Lediglich beim Thema Risikobereitschaft konnte ein Moderator einen signifikanten Erfolg verzeichnen.

2.6.7.5 Einfluss von Geschlecht, Alter, Jahreskilometerleistung und Familienstand auf den Trainingserfolg

2.6.7.5.1 Einfluss auf das verkehrsrelevante Wissen

Wesentlichen Einfluss auf das verkehrsrelevante Wissen haben Geschlecht und Jahreskilometerleistung. Lebensalter und Familienstand spielen nur eine untergeordnete Rolle.

Männer und Vielfahrer verfügen vor und nach dem Training über umfassenderes Wissen. Lediglich bei der Gefahrbremung wurden die Unterschiede im theoretischen Wissen durch das SHT ausgeglichen. Ansonsten profitieren zwar alle Teilnehmer, die Unterschiede zwischen den Gruppen existieren jedoch nach dem Sicherheitstraining weiter.

Hinweise für die Trainingspraxis:

- Teilnehmer mit geringer Fahrleistung und Frauen sind bei der Vermittlung verkehrsrelevanten Wissens verstärkt anzusprechen, um Defizite möglichst auszugleichen.
- Das Wissen zum Bereich Lenkradhaltung ist vor und nach dem SHT gering. Um Veränderungen zu erreichen, müsste das Thema umfassender bzw. mit höherer Intensität behandelt werden.
- Das Wissen zum Thema Aquaplaning muss in verständlicher, nachvollziehbarer Weise vermittelt werden, damit alle Trainingsteilnehmer profitieren.

2.6.7.5.2 Einfluss auf verkehrsrelevante Einstellungen

Das Fahrsicherheitstraining wirkt angleichend: Bei weiblichen Teilnehmern sinkt die Angst vor körperlichen Verletzungen, bei Männern steigt sie.

Männer sind dagegen wesentlich eher bereit, sich auf unkalkulierbare Risiken (z. B. überhöhte Geschwindigkeit) einzulassen. Nach dem Training ist diese Bereitschaft noch größer. Diese Art Risikokompensation muss im Training beachtet und thematisiert werden. Die höchste Risikobereitschaft findet sich jeweils bei jüngeren Fahrergruppen. Diese Tendenz wird auch durch das Training nicht geändert.

Jüngere Fahrer haben beim Autofahren mehr unbewusste Aggressionen als ältere. Das Training wirkt hier offensichtlich positiv. Die Werte gehen bei allen Teilnehmergruppen

zurück, bei jüngeren stärker. Der emotionale Bezug zum Autofahren ist bei den jüngeren Teilnehmern höher. Die Teilnahme am Fahrsicherheitstraining ändert daran wenig.

Ältere Verkehrsteilnehmer schätzen die Gefahren im Straßenverkehr höher ein als jüngere. Aufgrund der positiven Wirkung des SHTs sind diese Unterschiede zwischen den Altersgruppen anschließend jedoch nicht mehr signifikant.

Die Jahresfahrleistung hat nur geringen Einfluss auf verkehrsrelevante Einstellungen. Bei Fahrern mit niedrigerer jährlicher Fahrleistung bewirkt das

SHT zwar ein vorübergehend affektiveres Fahrverhalten. Langfristig wird aber die Sachorientierung verbessert. Bei Vielfahrern nimmt jedoch langfristig die affektive Komponente des Fahrens zu. Ab einer Jahresfahrleistung von über 30.000 km werden Fahrsituationen (langfristig) eher als weniger gefahrenträchtig wahrgenommen als vor dem SHT. Bei Fahrern unter dieser Schwelle wirkt sich das SHT dagegen positiv auf die so genannte „Gefahrenkognition“ aus: Fahrsituationen werden nach dem SHT als gefährlicher eingestuft als vorher.

Der Einfluss des Familienstandes erscheint gering.

Hinweise für die Trainingspraxis:

- Das SHT darf nicht dazu führen, dass sich die Teilnehmer anschließend verstärkt in unkalkulierbare Situationen begeben.
- Gerade bei jungen Fahrern sollte die sachorientierte Wahrnehmung einer Verkehrssituation (und des Verkehrsmittels) gefördert werden, auf keinen Fall sollten die emotionalen Anteile verstärkt werden.
- Vielfahrer sollten präventiv angesprochen werden. Wer viel fährt, ist nicht automatisch ein guter Fahrer.

2.6.7.5.3 Einfluss auf die Gefahrbremung

Die Gefahrbremung wird im Fahrsicherheitstraining intensiv geübt und tatsächlich profitieren alle Teilnehmer davon. Die größten Verbesserungen erzielen gerade die unerfahrenen Fahrer, also jüngere Fahrer und solche mit relativ geringer Kilometerleistung.

2.7 Wirksamkeitsuntersuchung zum Pkw-Sicherheitstraining

**Dr. Hartmut Kerwien, Juli 2002
im Auftrag der Berufsgenossenschaft Druck und Papierverarbeitung
und der Papiermacher-Berufsgenossenschaft**

2.7.1 Hintergrund und Ziel

Die Untersuchung sollte mögliche Wirkungen der Pkw-Sicherheitstrainings aufzeigen, da die Berufsgenossenschaften die Teilnahme an solchen Maßnahmen teilweise finanzieren.

2.7.2 Die Untersuchung

Versicherte beider Berufsgenossenschaften, die am Pkw-Sicherheitstraining teilnahmen, sowie eine Kontrollgruppe, die ein Seminar zum Thema Arbeitssicherheit besuchte, wurden an drei Messzeitpunkten zu Inhalten des Sicherheitstrainings befragt. In der Woche vor dem Training, direkt nach dem Training und acht Wochen später wurden grundsätzliche Einstellungen und Sachwissen zum Autofahren abgefragt. Die Untersuchung orientierte sich dabei stark an den SHT-Lernzielen „Erkennen“, „Vermeiden“ und „Bewältigen“.

2.7.3 Subjektiver Kurserfolg

Die Teilnehmer sehen die Trainings insgesamt positiv. Die Trainer hinterlassen allgemein einen guten Eindruck, sind auf Fragen und Probleme eingegangen, waren an der Meinung der Teilnehmer interessiert und haben Gespräche in der Gruppe angeregt. Sie verfügen über hohe theoretische und praktische Kenntnisse, besitzen eine gute Fahrzeugbeherrschung und konnten die Thematik des SHT gut vermitteln. Sie haben verständliche Anweisungen gegeben und alltägliche Fahrsituationen angesprochen.

Kritikpunkte bezogen sich hauptsächlich auf zu große Gruppen. Manche hätten sich etwas mehr „Action“ gewünscht.

2.7.4 Untersuchungsergebnisse

Da für die statistische Auswertung zu wenig Frauen in der Vergleichsgruppe vorhanden waren, können die folgende Ergebnisse nur für die männlichen Untersuchungsteilnehmer festgestellt werden.

2.7.4.1 Veränderungen bei den „strategischen Zielsetzungen“

Als „strategische Zielsetzungen“ werden diejenigen Grundeinstellungen bezeichnet, die vor Fahrtbeginn existieren und die Fahrt und das gesamte Verkehrsverhalten beeinflussen (z. B. Zeitplanung, Erkennen und Vermeiden von Gefährdungen).

Die Befragungen ergaben – statistisch abgesichert – positive Veränderungen in drei Bereichen:

- Die Risikobereitschaft sinkt.
- Die Verantwortung für das eigene Handeln im Straßenverkehr nimmt zu.
- Der Wunsch nach Nervenkitzel lässt nach.

Weitere Wirkungen waren zwar bei den Trainingsteilnehmern festzustellen, sie ließen sich allerdings nicht statistisch absichern, da die Ausgangswerte (vor den Maßnahmen „Training“ und „Seminar zur Arbeitssicherheit“) nicht vergleichbar waren:

- Der Einfluss fahraufgabenfremder Gedanken auf das Fahrverhalten sinkt.
- Geschwindigkeitslimits werden mehr akzeptiert.
- Es wird mehr auf den körperlichen Fitnesszustand geachtet.
- Die Zeitplanung vor einer Fahrt wird günstiger.

Negative Wirkungen wurden nicht festgestellt:

- Die Überzeugung, alles im Griff zu haben, erhöht sich nicht.
- Es gibt keine Anzeichen für Kompensationsmechanismen. Das bedeutet, dass Sicherheitszugewinne durch ein SHT nicht durch eine erhöhte Risikobereitschaft ausgeglichen werden. Im Gegenteil, die Risikobereitschaft sinkt.
- Die Motivation, im Straßenverkehr Leistung zu zeigen, wird nicht beeinflusst.
- Die Lust am Bewältigen schwieriger Verkehrssituationen steigt nicht.
- Der Genuss von Fahrdynamik wird nicht erhöht.

2.7.4.2 Veränderungen beim taktischen Risikoverhalten

Die Akzeptanz riskanter Verhaltensweisen wird bei männlichen SHT-Teilnehmern nach dem Training kurzfristig geringer. Dieser Trainingseffekt lässt sich aber nicht gegenüber der Vergleichsgruppe absichern.

2.7.4.3 Wissenszuwachs zum richtigen Verhalten in kritischen Situationen

Bei drei Wissenskomplexen lassen sich abgesicherte SHT-Effekte feststellen:

- Richtige Reaktionen bei plötzlich auftretendem Aquaplaning sind internalisierter.
- Die Betätigung der Kupplung bei unterschiedlichen Notmanövern wird als notwendiger angesehen.
- Die Lenkradhaltung bei Geradeausfahrt wird besser erinnert.



Da die Ausgangsbedingungen zwischen Trainingsgruppe und Kontrollgruppe sehr unterschiedlich waren, ist der Wissenszuwachs bei der Trainingsgruppe in folgenden Bereichen nicht wissenschaftlich abzuschätzen:

- einseitiges Bremsen/Bremsen in der Kurve (mit ABS)
- Gefahrenbremsung
- Bremsen und Ausweichen mit vorgegebener Ausweichrichtung (mit ABS)
- Bremsen und Ausweichen mit selbst gewählter Ausweichrichtung (mit ABS)
- Fahrbahnzustand, Bremsweg und Geschwindigkeit

Bei folgenden Aspekten ließ sich keine Wirkung feststellen:

- Bremsen und Ausweichen mit vorgegebener Ausweichrichtung (ohne ABS)
- Bremsen und Ausweichen mit selbst gewählter Ausweichrichtung (ohne ABS)
- Lerneinheit „Fahren“ (hier Kurven fahren)
- Lenken in Kurven
- Bremsweg und Geschwindigkeit
- Kurven und Geschwindigkeit
- Orientierung in Linkskurven
- Orientierung in Rechtskurven

Bei folgenden Aspekten ließ sich eine Wissensabnahme beobachten. Dies lässt sich aber nicht gegenüber der Vergleichsgruppe bestätigen:

- einseitiges Bremsen. Bremsen in der Kurve (ohne ABS)
- Abfangen eines schleudernden Fahrzeuges

2.7.5 Diskussion der Ergebnisse für die gesamte Trainingsgruppe

Die Veränderungen der taktischen Risikoverhaltensweisen in der Vergleichsgruppe zeigen, dass ein allgemeines Arbeitssicherheitsseminar ebenfalls auf das Entscheidungsverhalten in gefährlichen Straßenverkehrssituationen wirken kann. Taktisches Entscheidungsverhalten lässt sich dem gemäß in einem Seminarraum mindestens ebenso gut, wenn nicht besser beeinflussen als auf einem Übungsplatz.

Sicherheitstrainings beeinflussen allgemeine, strategische Zielsetzungen. Das SHT eignet sich jedoch weniger dafür, das Entscheidungsverhalten in gefährlichen Straßenverkehrssituationen zu beeinflussen.

Dort lässt sich lediglich ein kurzfristiges Absinken der Risikoakzeptanz feststellen.

Von 18 möglichen Wissensbereichen sind bei fünf Bereichen exklusiv plausible positive und zwei negative Effekte des Sicherheitstrainings nachzuweisen. Alle fünf Wissenssteigerungen beinhalten Aspekte des Bremsens. Das Thema hinterlässt bei Sicherheitstrainings also einen großen Eindruck bei den Teilnehmern. Die positiven Trainingseffekte beim Notmanöver „Bremsen“ und vor allem bei den kombinierten Brems-Ausweich-Manövern beziehen sich in der Hauptsache auf die Fahrer mit ABS-Fahrzeugen. Die Fahrer von Fahrzeugen



ohne Antiblockiersystem lernen bei den Trainings entweder nicht viel Neues dazu oder es zeigt sich ein negativer Effekt.

Kurvenfahr- und Blicktechniken müssten in SHTs stärker berücksichtigt werden, damit diese Themen so erfolgreich vermittelt werden können wie das Bremsen. Anscheinend wird das Thema Kurvenfahren eher unter dem Aspekt der Grenzerfahrungen wahrgenommen: Kreisbahnfahren am Rande der fahrphysikalischen Grenzen und Durchfahren eines Slalomparcours. Es sollte Wert darauf gelegt werden, die Teilnehmer nicht in einer sportlicheren Grundstimmung aus dem Training zu entlassen, als sie vorher schon waren.

Bei den Themen Aquaplaning, Betätigung der Kupplung und das Lenken in Geradeausfahrt lässt sich gegenüber der Vergleichsgruppe ein abgesicherter SHT-Effekt feststellen. Aquaplaning wird vor allem bei Trainings für einen bleibenden Eindruck sorgen, bei denen das „Aufschwimmen“ des Fahrzeuges wirkungsvoll demonstriert wird. Die Teilnehmer lernen, dass es notwendig ist, in Notsituationen die Kupplung zu treten und den Kraftschluss zu unterbrechen (Gefahrenbremsung mit und ohne Ausweichen, Aquaplaning) und dass die richtige Lenkradhaltung bei Geradeausfahrt (Handposition am Lenkrad) erst ein rechtzeitiges Notmanöver ermöglicht.

Kombinierte Brems-Ausweich-Manöver werden in der Regel bei niedrigen Geschwindigkeiten trainiert, obwohl sie lediglich bei höheren Geschwindigkeiten Sinn machen. (Mit steigender Geschwindigkeit wächst die Ausweichstrecke linear, der Bremsweg dagegen im Quadrat!) Es wäre dienlich, mentale Trainingsformen (beispielsweise Autobahnsituationen) in die Übungen aufzunehmen. Die Suche nach der besten Ausweichrichtung müssten die Teilnehmer nach dem Training „im Trockenen“ ständig üben, um im Ernstfall ein probates Handlungsmuster zur Verfügung zu haben.

Es sollte überprüft werden, ob das Abfangen eines schleudernden Fahrzeuges Bestandteil von Sicherheitstrainings sein soll. Wichtig erscheint auf alle Fälle, dass die Schwierigkeit dieses Manövers dargestellt wird und nicht die Machbarkeit.

Verbesserungen der SHTs können bei der Gruppengröße pro Training ansetzen: Der Lernerfolg lässt mit steigender Teilnehmerzahl nach, die Zufriedenheit der Teilnehmer sinkt. Auf individuelle Probleme kann bei großen Gruppen schwer eingegangen werden. Trainings mit 16 oder mehr Teilnehmern

sind durch einen Instruktor nicht zu bewältigen. Auch viele Übungsplätze haben Kapazitätsgrenzen.

Die Qualität der Trainings sollte laufend überwacht werden (fortlaufende Teilnehmerbefragung). Zwischen den Berufsgenossenschaften und den Umsetzern sollte sich ein ständiger Austausch etablieren. Zusätzlich wären unangemeldete Trainingsbeobachtungen angebracht, ob erkennbar oder verdeckt. Ohne wirkungsvolle, fortlaufende Qualitätskontrolle würde sich ansonsten mit der Zeit ein Qualitätsverlust einstellen.



3. Nutzwert-Checklisten für Präventionsanbieter

3.1 Lernziele

Zur Überprüfung von Sicherheitstrainings kann nachfolgende Lernzielliste dienen. Trainings sollten folgende Lernziele verfolgen, die eine positive Wirkung für die Verkehrssicherheit erwarten lassen:

- a) Motivation und Bedürfnisse der Teilnehmer berücksichtigen.
- b) Realistische Gefahren einschätzung beim Autofahren fördern.
- c) Vorausschauendes Fahren als Mittel zur Gefahrenvermeidung fördern statt zur Bewältigung von Gefahren in Notsituationen.
- d) Gefahrenwahrnehmung verbessern.
- e) Antizipation des Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer verbessern.
- f) Fahrphysikalische Grenzen verdeutlichen und erfahren lassen.
- g) Elementare Fehler in der Fahrtechnik beseitigen.
- h) Lernziele mit indirekter Sicherheitswirkung erreichen.
- i) Überschätzung der Lerneffekte vermeiden.



3.2 Methodisch-didaktische Kriterien

Gute Trainings sollten folgende methodisch-didaktische Kriterien erfüllen:

- a) Methodenmix zu „Wissen, Einstellung und Verhalten“ wird eingesetzt.
- b) Teilnehmer werden einbezogen und aktives Lernen wird ermöglicht.
- c) Lerninhalte werden integrativ vermittelt.
- d) Lerninhalte werden aus Lernzielen abgeleitet.
- e) Beispiele werden so nahe wie möglich am Realverkehr gewählt.
- f) Den Teilnehmern werden individuelle Rückmeldungen gegeben.
- g) Bei fahrtechnischen Übungen werden die Teilnehmer bewusst überfordert (Grenzerfahrung).
- h) Fahrtechnische Übungen werden jeweils im Auto der Teilnehmer durchgeführt.
- i) Eine hinreichende Betreuung während des Kurses ist zu gewährleisten.
- j) Ziele, Inhalte und Methoden werden ständig erneuert.
- k) Moderatorenhandbücher sind vorhanden.
- l) Teilnehmerunterlagen werden ausgegeben.
- m) Maßnahmen werden evaluiert.



3.3 Anforderungen an die Moderatoren

Moderatoren sollten:

- a) über vertiefte Kenntnisse und Erfahrungen im Bereich des Autoverkehrs verfügen (z. B. Fahrlehrer, KFZ-Ingenieur),
- b) verkehrspsychologische Grundkenntnisse besitzen (z. B. bzgl. Gefahrenwahrnehmung),
- c) Methoden der Erwachsenenbildung (z. B. Gruppendynamik) beherrschen (Moderatorenausbildung),
- d) vor ihrem Einsatz bei einigen Trainings „hospitieren“,
- e) sich regelmäßig supervisie-ren, weiterbilden und eventuell nachschulen lassen,
- f) Distanz wahren: Keine „Verbrüderung“ mit den Teilnehmern, um „Schutzengel“-Qualität nicht zu gefährden,
- g) nicht während Fahrten der Teilnehmer intervenieren (z. B. Griff ins Lenkrad, unvermitteltes Ziehen der Handbremse beim Mitfahren) oder „Stunts“ im Moderatorenfahrzeug in Begleitung der Teilnehmer präsentieren.

- h)** nicht bzw. nur in sinnvollen Ausnahmefällen gemeinsam mit Teilnehmern fahren,
- i)** konsequent durchgreifen, wenn es nötig ist: „flachsende“ Moderatoren verunsichern eher,
- j)** nicht zu bedrohlichen Vorstellungen auffordern, da sie nach Bedarf von den Teilnehmern selbst gesucht werden. Auswahl und Intensität solcher Phantasien sollten den Teilnehmern individuell vorbehalten bleiben,
- k)** die Krise der Verunsicherung aushaltbar gestalten und den Sondercharakter des Trainings unterstreichen,
- l)** „Prothesen-Funktion“ der Technik betonen, die dazu verhilft, die Kontrolle zu behalten,
- m)** keine „Sonderveranstaltungen“ für einzelne Teilnehmer innerhalb des Trainings durchführen.



3.4 Betreuung und Stärkung der Moderatoren

- a)** Moderatoren müssen erfahren, dass ihre Interessen ernst genommen werden.
- b)** Formulierungen, die zu hohe Erwartungen an die Trainings evozieren, sollten vermieden werden, um unnötigen Leistungsdruck für die Trainer zu vermeiden. Zielentwürfe sollten sich am Machbaren orientieren.
- c)** Die Rolle des Moderators als „Schutzengel“ sollte stärker betont werden.
- d)** Das Maß für das richtige Verhältnis der Moderatoren zu den Teilnehmern (weder distanzieren noch verbrüdern) muss klar vorgegeben werden.
- e)** Moderationstechniken müssen ausgearbeitet sein, die ein vorsichtiges Herantasten an die Leistungsgrenzen der Teilnehmer festschreiben.
- f)** Psychologisches Coaching und Supervision können das Gefühl der Überforderung nehmen.
- g)** Gezielte Maßnahmen, z. B. die ausdrückliche Honorierung ihrer Leistungen, sollten die Selbstaufwertung der Moderatoren unterstützen.
- h)** Philosophie und Konzeption des Pkw-SHT sollte deutlicher herausgearbeitet werden.
- i)** Die Öffentlichkeitsarbeit über Sicherheitstrainings sollte intensiviert werden.
- j)** Moderatoren sollten durch eine höhere individuelle Einsatzfrequenz das Gefühl von Routine gewinnen können.
- k)** Fortbildungsmaßnahmen sollten nach klaren Vergabekriterien verteilt werden, damit niemand das Gefühl der Benachteiligung haben muss.
- l)** Handbuch, Materialien und fahrpraktische Übungen sind stets auf dem neuesten Stand zu halten.
- m)** Ausbildung, Prüfung, Platzstandards, Preise und Trainingspraxis sollten vereinheitlicht werden.
- n)** Technik und Logistik der Übungsplätze sollten verbessert werden (z. B. Funk-sprechgeräte, fahrbare Toilettenhäuschen).



3.5 SHTs für Fahranfänger – Vorschläge für die Zukunft

- a)** Lernziele aus Modellvorstellung über das Fahrverhalten ableiten.
- b)** Komplexe Verkehrssituationen (Abbiegen in Kreuzungen, Spurwechsel in Zufahrten zu Knotenpunkten) und Sicherheitsaspekte vor Fahrtantritt (Fahrzeuginspektion, Fahrtüchtigkeit, Routen- und Zeitplanung, Verkehrsmittelwahl) berücksichtigen.
- c)** Fahrten im Straßenverkehr durchführen.
- d)** Gruppendiskussionen einbinden.
- e)** Trainings evaluieren.
- f)** Sicherheitstrainings in Fahrausbildung integrieren.



Impressum

Herausgeber:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.,
Beueler Bahnhofplatz 16
53222 Bonn
www.dvr.de

Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften
Sankt Augustin

Verantwortlich für den Inhalt:

Siegfried Werber, Hauptgeschäftsführer des DVR
Britta Touré, Bereichsleiterin BG-Programme des DVR
Burkhard Gerkens, Referent für Sicherheitsprogramme des DVR

Konzeption und Gestaltung:

COMMON
Gesellschaft für Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit mbH
Frankfurt/Main
www.common.de

Bonn 2004

Alle Rechte vorbehalten.
Vervielfältigung und Verbreitung
– auch auszugsweise – nur mit
Genehmigung des Herausgebers.

