



Ergebnisse der Wirksamkeitsstudie zum GeFahr-Training der UK Hessen

Simon Renner





Ziele des GeFahrtrainings

Ziele: GeFahrtraining

- Teilnehmer/innen sensibilisieren für Gefahren des Straßenverkehrs
 - Defensives, unfallfreie Fahren fördern
 - Fahrfertigkeiten verbessern
 - Ökologische Sensibilisierung
 - Verkehrssicherheit erhöhen
 - Besondere Gefährdung von Kindern im Straßenverkehr thematisieren
- Einstellungs- und Verhaltensänderung generieren

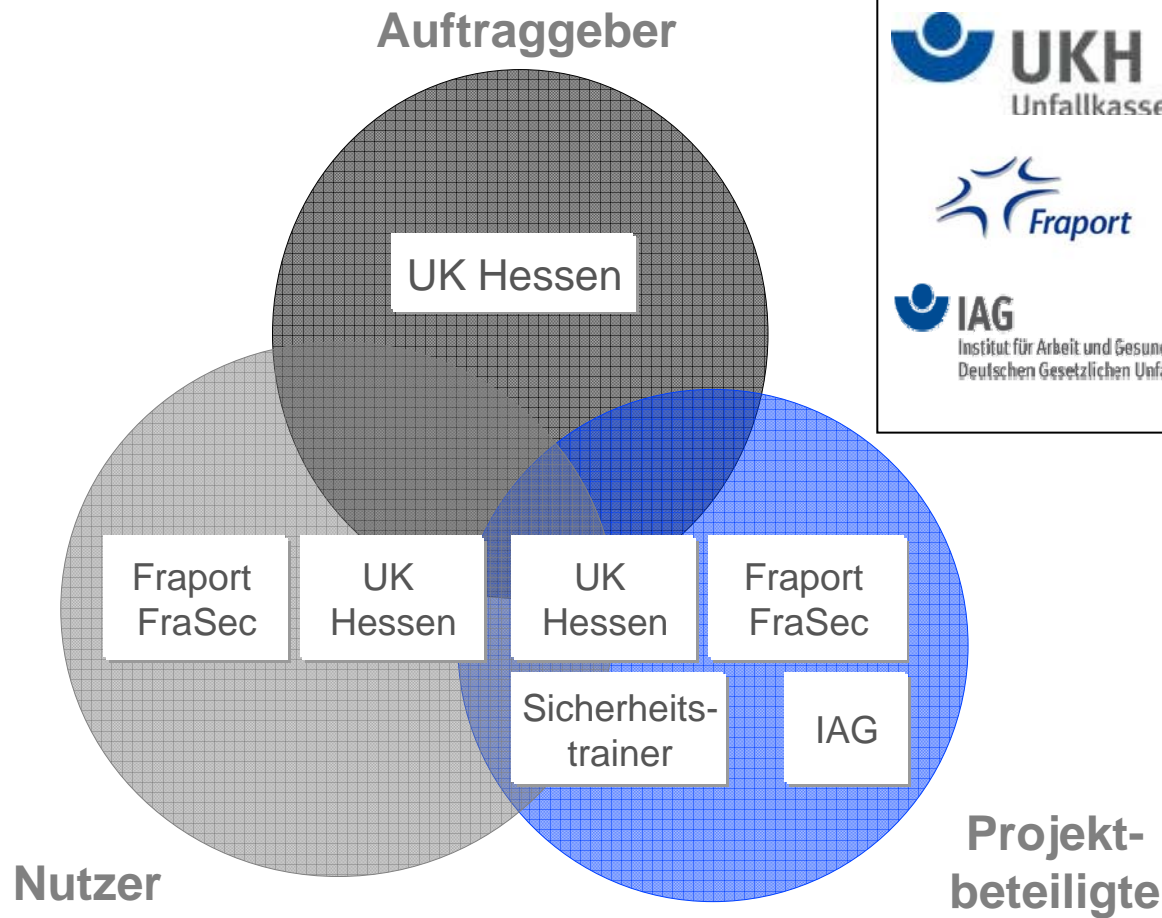
Übereinstimmung mit den Zielen der Dachkampagne

- Eigenverantwortung und Verantwortung für andere stärken
- Verantwortungsbewusstsein der der Unternehmer und Führungskräfte stärken
- Regelbefolgung verbessern





Projektgruppe



 UKH Unfallkasse Hessen	Unfallkasse Hessen
 <i>Fraport</i>	Fraport und FraSec
 IAG Institut für Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung	Institut für Arbeit und Gesundheit (IAG) der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung



Fragestellungen der Evaluation

- Welchen Einfluss hat das Training auf das Wissen zum sicheren Fahren im Straßenverkehr?
→ Wissenszuwachs
- Gibt es nach dem Training eine Veränderung in der Einstellung (Motivation) sich sicherheitsgerecht verhalten zu wollen?
→ Einstellungsänderung
- Verringert sich der im Straßenverkehr subjektiv erlebte Stress nach der Durchführung des Trainings?
→ Veränderung des Stresserlebens
- Verändert sich die (subjektiv eingeschätzte) Handlungskompetenz in Gefahrensituationen durch die Durchführung des Trainings? Ändert sich das Fahr- und Energiesparverhalten?
→ Verhaltensänderung



Untersuchungsplan zur Wirksamkeitsstudie

Gruppe	Vorher Befragung	Art der Trainings	Nachher Befragung
Untersuchungsgruppe	UG Fraport n=14 UG FraSec n=26 N=40	8 GeFahrtrainings • Theorie & Praxis (ca. 5 TN pro Training)	UG Fraport n=8 UG FraSec n=26 N=34
Kontrollgruppe	KG Fraport n=5 KG FraSec n=19 N=24	Kein Training	KG Fraport n=5 KG FraSec n=18 N=23
Zeitplan	Erstes Training im November 2010	6 - 8 Wochen zwischen den Befragungen	Letztes Training im März 2011

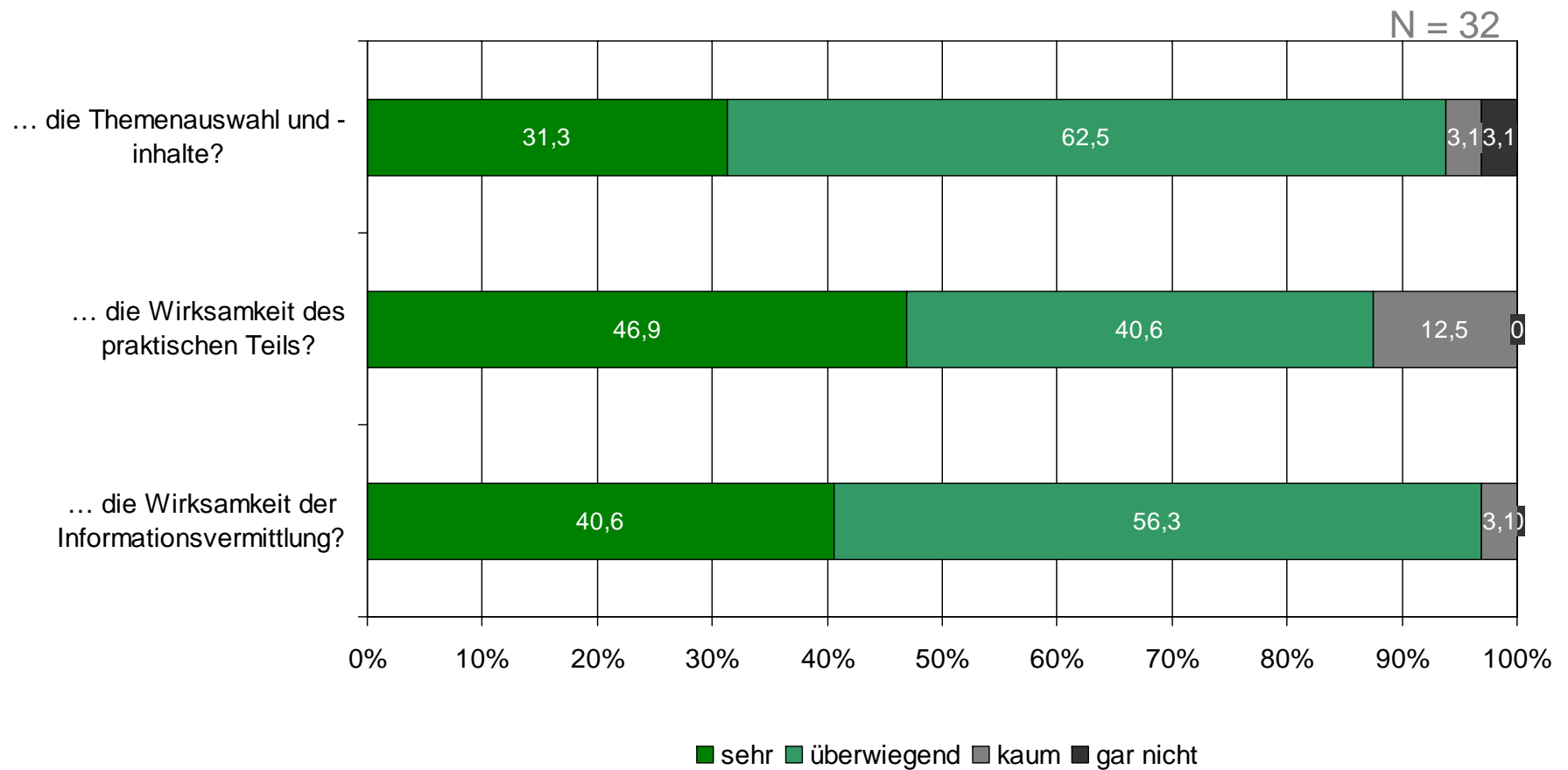
Stichprobengröße: **N = 57**



Ergebnisse der Befragung

- 
- 
- Feedback
 - Einstellung
 - Stress
 - Verhalten

Hat das „GeFahr-Training“ Ihre Erwartungen erfüllt im Hinblick auf...

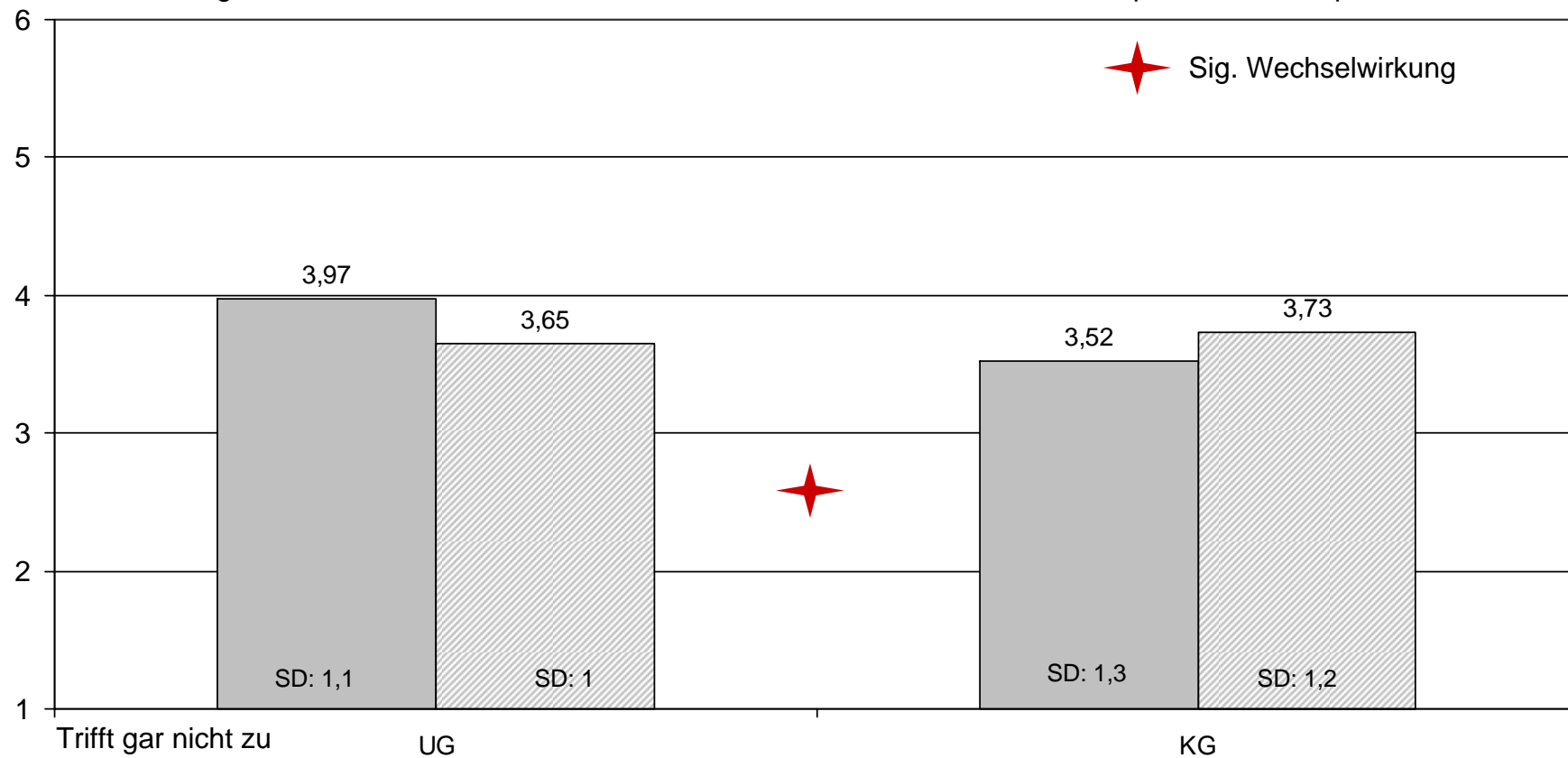


Ich finde es O.K., 10 km/h schneller als erlaubt zu fahren.



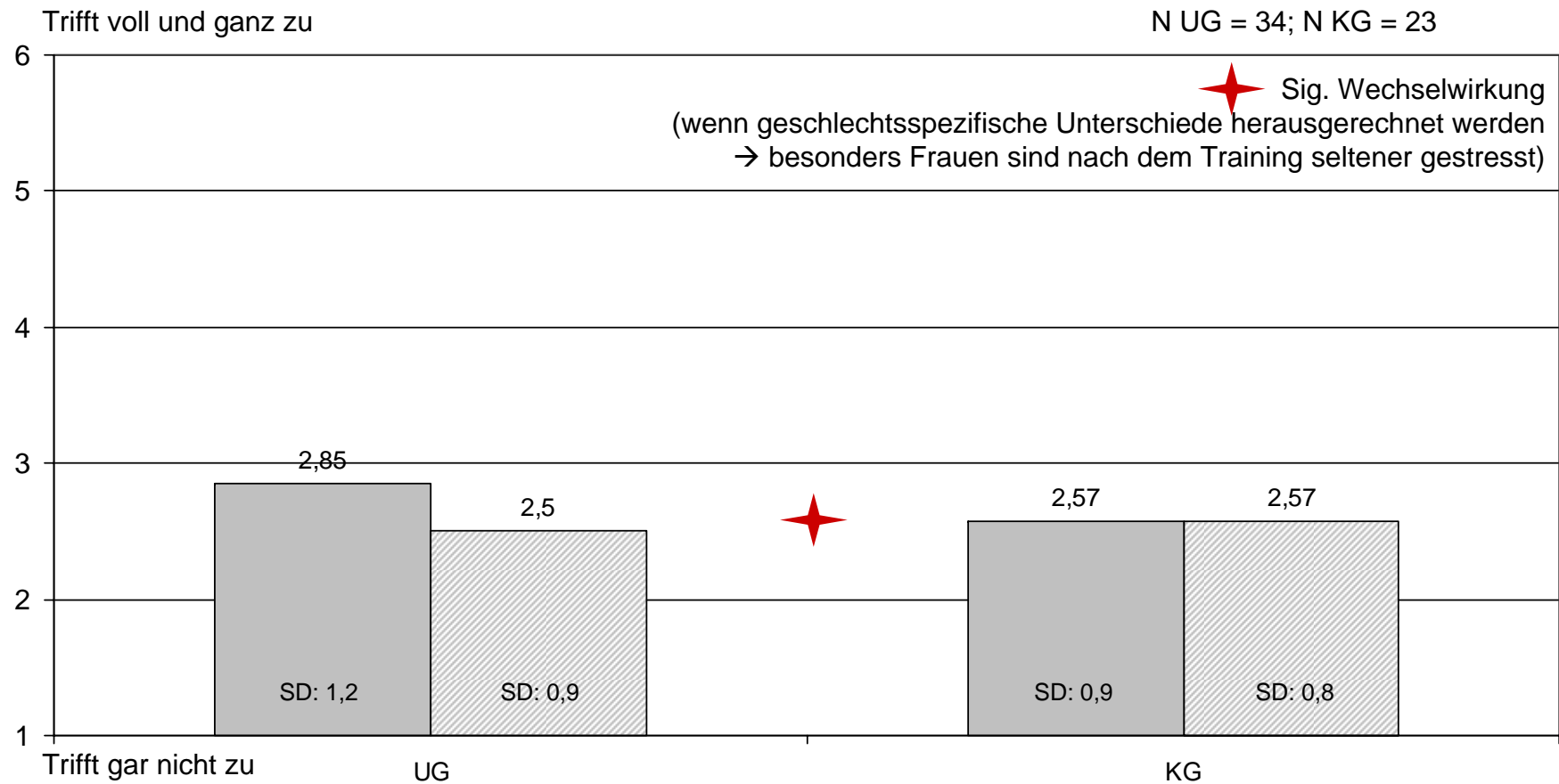
Trifft voll und ganz zu

N UG = 34; N KG prä = 23; N KG post = 22



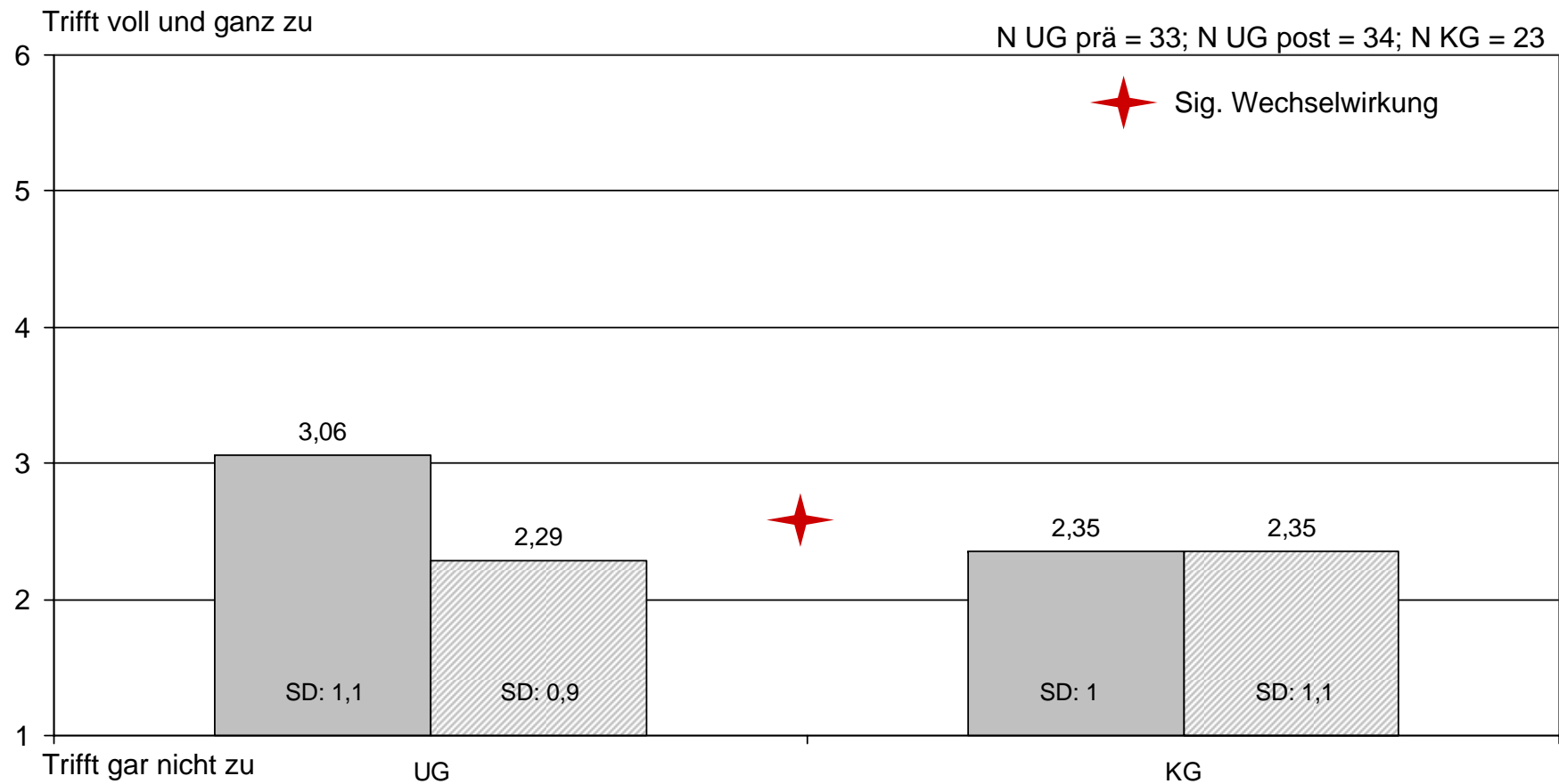
■ vor dem Training/ 1. Befragung ■ nach dem Training/ 2. Befragung

Wie oft kommt es vor, dass Sie... beim Autofahren gestresst sind?



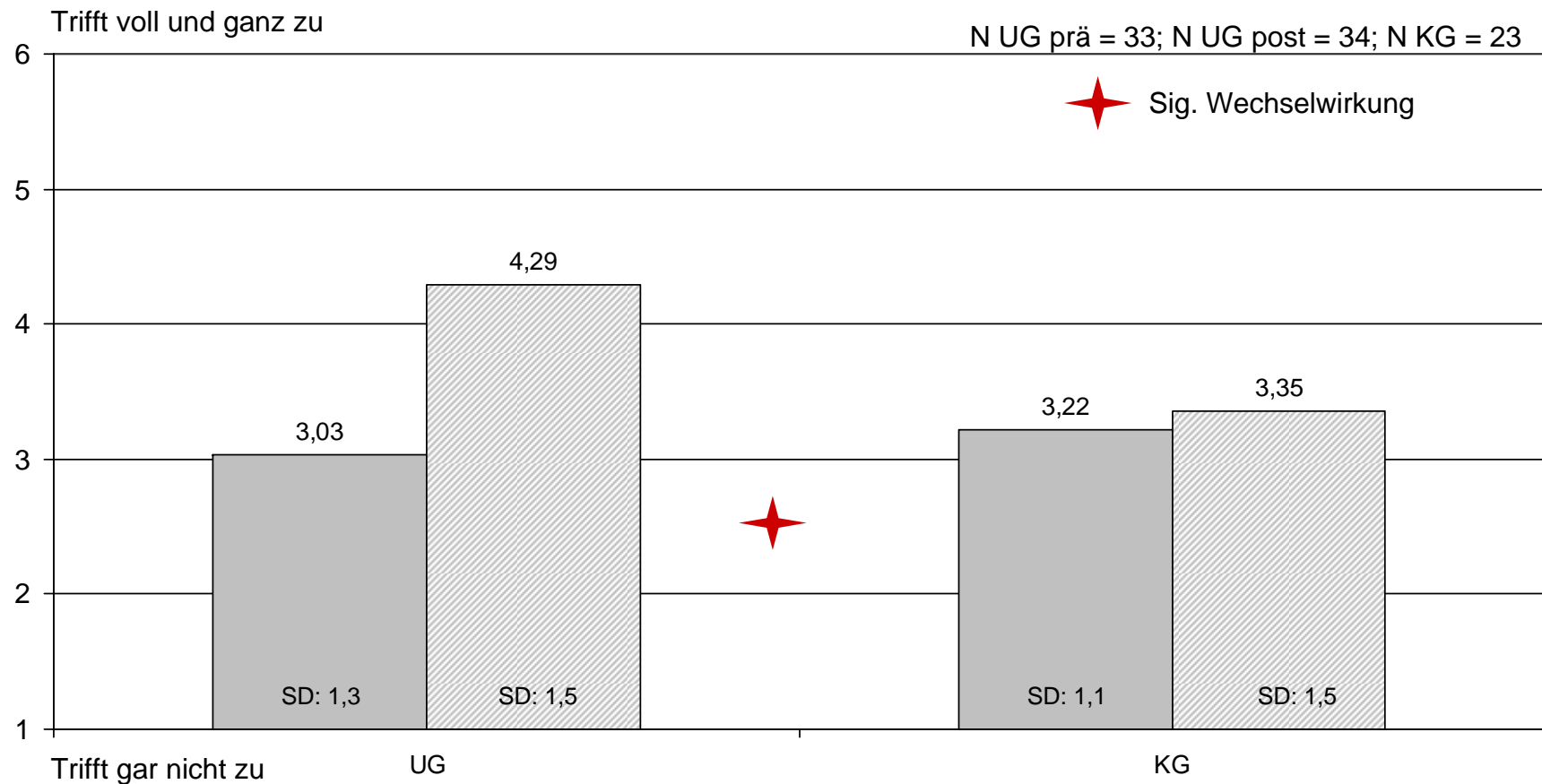
■ vor dem Training/ 1. Befragung ▨ nach dem Training/ 2. Befragung

Geschwindigkeitsbegrenzungen befolge ich nur, wenn sie sinnvoll sind.



■ vor dem Training/ 1. Befragung ▨ nach dem Training/ 2. Befragung

Ich nutze den Schwung aus, indem ich die Kupplung trete und den Wagen rollen lasse.



■ vor dem Training/ 1. Befragung ■ nach dem Training/ 2. Befragung



Zusammenfassung der Ergebnisse

Wissen

- Das Training führt zu einem signifikanten Wissenszuwachs im Bereich energiesparendes Fahren
- Bei den offenen Antworten zeigt sich bei allen Fragen ein Wissenszuwachs um trainingsrelevante Inhalte, besondere Unfallrisiken von Kindern wie das „*eingeschränktes Sicht- und Sehfeld*“ werden deutlich häufiger genannt

Einstellung

- Es ergeben sich signifikante Einstellungsänderung der Teilnehmer:
Verkehrswidriges Verhalten wird weniger akzeptiert (*ich finde es o.k. schneller als erlaubt zu fahren*), es kommt zu einer defensiveren Grundeinstellung (*es ist wichtig für Andere mitzudenken, man muss nicht jeden Vorteil wahrnehmen*), gleichzeitig steigt die Empathie gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern (*Nachsicht gegenüber anderen Verkehrsteilnehmer steigt*), wobei sich dieser Effekt v.a. bei „Wenigfahrern“ zeigt (Fahrleistung < 10.000km)

Stress

- Das Stressempfinden beim Autofahren nimmt durch das Training deutlich ab (besonders bei Frauen)
- es zeigen sich bei allen Fragen signifikante Effekte!

Fahrverhalten

- Das Training führt zu signifikanten Veränderungen im Fahr- und v.a. im Energiesparverhalten: Die Teilnehmer fahren langsamer und vorausschauender, befolgen Geschwindigkeitsbegrenzungen besser und setzen Energiespartipps häufiger um (Schwung ausnutzen, hoher Reifendruck, Entfernen von Ballast, Motor aus bei längeren Stopps, etc.)



Fazit

- GeFahrtraining wurde sehr positiv bewertet (Feedback)
- signifikante Veränderung in den Bereichen Einstellung, Wissen, Stress und Verhalten (Validität und Reliabilität gegeben)
- Es finden sich ausschließlich positive Effekte → mögliche Negativauswirkungen (z.B. durch Überschätzen der eigenen Fähigkeiten) konnten bei keiner Frage festgestellt werden
- besonders im Bereich Stress, hat das Training überdurchschnittlich positive Effekte
- Frauen profitieren häufig stärker als Männer
- „Wenigfahrer“ profitieren tendenziell stärker als „Vielfahrer“ (Männer und Vielfahrer zwar tendenziell auf „höherem“ Ausgangsniveau, allerdings auch geringere Veränderungen zwischen Prä- und Postmessung)
- Altersbedingte Effekte finden sich nicht

→ Das GeFahrtraining ist eine wirksame Präventivmaßnahme im Bereich der Verkehrssicherheit



Ausblick

Die Ergebnisse können als Diskussionsgrundlage für weiterführende Empfehlungen genutzt werden:

- Im Hinblick auf die Zielgruppen sollte überlegt werden, ob das Training nicht auch für Wenigfahrer und ungeübte Fahrer angeboten werden sollte (hier zeigen sich die deutlichsten Effekte); dabei können die Inhalte des GeFahrtrainings beibehalten werden
- Für die Zielgruppe der Vielfahrer wäre ein Fortgeschrittenenkurs bzw. ein „GeFahrtraining Pro“ eine denkbare Maßnahme; auf Grundlage der Ergebnisse profitieren Vielfahrer weniger stark von dem Training, diese zeigen ein sehr hohes Ausgangsniveau in allen abgefragten Bereichen → Inhalte des Theorie- und des Praxisteils könnten auf Vielfahrer zugeschnitten werden, zudem können sich die Trainer besser auf eine homogene Gruppe einstellen



www.risiko-raus.de

