

Dr. rer. nat. W. Echterhoff
Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach

Lernen aus Unfällen? – Einfluß von Verkehrssicherheitsinformationen auf unfallbeteiligte Kraftfahrer

Ein deutsches Sprichwort lautet: »Durch Schaden wird man klug.« Für den Straßenverkehr läßt sich daraus die Frage ableiten, ob die Geschädigten durch einen Unfall lernen, sich den Problemen der Verkehrssicherheit besser als bisher zu stellen. Lernen heißt hier, daß das Unfallgeschehen zu einer geeigneten Erfahrungsbildung genutzt wird. Im Alltagsleben scheint allerdings die Unfallverarbeitung durch Abwehr, wie sie BLIERSBACH und DELLEN beschrieben haben, am weitesten verbreitet zu sein. Bei dieser Art der Verarbeitung werden grundsätzlich die anderen Unfallbeteiligten beschuldigt, falsch reagiert zu haben. BLIERSBACH und DELLEN (1981, Seite 63) schreiben: »Entsprechend sahen sie keinen Anlaß, aus dem Unfallereignis für sich irgendwelche Folgerungen fürs künftige Autofahren abzuleiten. Deutlich wehrten sich die Befragten gegen die Einsicht, daß der Unfall aufgrund ihres eigenen Fahrverhaltens zumindest mitverursacht worden war.« LITMAN und TABACHNIK sowie OSMANN hatten in ihren Untersuchungen bereits 1967 bzw. 1968 die geringe Bereitschaft von Unfallgeschädigten festgestellt, an der Entstehung des Unfalls eine Mitbeteiligung zu konzedieren.

Eine sachliche Unfallverarbeitung fällt schon deswegen schwer, da die Mitmenschen einen Unfall sehr eng in Verbindung mit Eigenverantwortung, Schuld und moralischen Mängeln (MITTENECKER, 1962) bringen. Insbesondere die Furcht vor Strafe und anderen persönlichen Nachteilen kann leicht zu einer Abwehr und Vertuschung von Tatsachen führen.

Nicht nur die genannten Widerstände gegen das »Einsichtigwerden«, sondern auch formale Prinzipien des Lernverhaltens zeigen, wie schwierig es normalerweise ist, aus Unfällen zu lernen. HAAS, SCHNEIDER und BRIGHAM (1981, S. 252 f.) fassen dazu wie folgt zusammen: »In der Regel passiert nichts, denn das Verhältnis von sicherheitswidrigen Verhaltensweisen zu Unfällen ist meist größer als 100 : 1. Wir speichern aber den Generalfall, nicht den Extremfall. In vielen Fällen ist mit sicherheitswidrigem Verhalten ein Gewinn verbunden, sei es als Zeitgewinn, als Bequemlichkeit oder als Achtungserfolg. Verhalten, das Erfolg hat, tendiert zur Wiederholung. Dem sicherheitswidrigen Verhalten folgt nur in seltenen Fällen ein Unfall, ein Beinahe-Unfall oder auch nur das Gefühl, daß etwas hätte schiefgehen können.

Man muß davon ausgehen, daß immer wieder neue sicherheitswidrige Verhaltensweisen nach dem Gesetz des Erfolges erzeugt werden, so daß eine vorrangige Aufgabe der sicherheitsbezogenen Weiterbildung darin besteht, solche sicherheitswidrigen Verhaltensweisen wieder abzubauen. Die Möglichkeiten hierfür sind jedoch eingeschränkt.«

Die bisherigen Erkenntnisse zur Frage, ob man im Straßenverkehr aus Schaden »klug« werden könne, sind also nur in einem bescheidenen Maß als ermutigend anzusehen.

Ein Verkehrsunfall kann durchaus als wichtiges oder auch einschneidendes Ereignis für die Betroffenen bezeichnet werden. Die Unfallbeteiligten werden durch Polizei, Versiche-

rungen und nicht zuletzt durch den eigenen Schaden gezwungen, sich intensiv mit diesem Ereignis zu befassen. So gut wie alle möchten sicher auch eine Wiederholung eines solchen unangenehmen Ereignisses vermeiden. Dieser Wunsch kann eine kleine Chance bieten, gezielt mit Verkehrssicherheitsarbeit anzusetzen.

Untersuchungsaufbau

Mit der hier vorliegenden Studie soll ein erster Anfang gemacht werden, der oben aufgezeigten Chance in einem ausgewählten Bereich systematisch nachzugehen. Die Systematik soll darin bestehen, einer regional begrenzten Stichprobe von unfallbeteiligten Kraftfahrern Fragen zum eigenen Unfall, zu Sicherheitsempfehlungen und zu bestimmten Verhaltensweisen im Straßenverkehr zu stellen. Dabei soll zugleich geprüft werden, ob speziell für die Unfallbeteiligten entwickeltes Informationsmaterial, welches verteilt auf vier Zeitpunkte den Untersuchungsteilnehmern zugesandt wird, eine im Sinne der Verkehrssicherheit positive Wirkung zeigt. Ausgehend von der Zielsetzung werden Kraftfahrer, die kurz zuvor an einem Unfall mit reinem Sachschaden beteiligt gewesen sind und Informationsmaterial erhalten haben, zu Themen der Verkehrssicherheit befragt. Diese Kraftfahrer bilden die Experimentalgruppe.

Die Ergebnisse aus der Experimentalgruppe werden durch folgende Kontrollgruppen abgesichert (s. a. Tafel 1).

- Kontrollgruppe I**
Die Kraftfahrer der Kontrollgruppe I sind ebenfalls an einem Unfall beteiligt gewesen, erhalten jedoch kein Informationsmaterial.
- Kontrollgruppe II**
In der Kontrollgruppe II befinden sich Kraftfahrer ohne Unfallbeteiligung (seit 3 Jahren); sie erhalten wie die Experimentalgruppe das Informationsmaterial.
- Kontrollgruppe III**
Die Kraftfahrer der Kontrollgruppe III sind weder kürzlich an einem Unfall beteiligt gewesen noch erhalten sie das Informationsmaterial.

Arbeits- schritte	Untersuchungsgruppen			
	Experimen- talgruppe	Kontroll- gruppe I	Kontroll- gruppe II	Kontroll- gruppe III
Kontakt aufnehmen	+	+	+	+
Informations- materialien zusenden	+	-	+	-
befragen	+	+	+	+

Tafel 1: Ablauf der Untersuchung

Es ist darauf geachtet worden, daß das erste Informationsmaterial bereits wenige Tage nach dem Unfall die betreffenden Kraftfahrer erreicht hat, um einen engen Bezug zum Unfallereignis herzustellen. Dieser Ereignisbezug soll die Möglichkeit einer frühzeitigen sachlichen Verarbeitung der Unfallererfahrung bieten.

Mit Hilfe der Kontrollgruppen lassen sich die Einflüsse des Unfalls und diejenigen des Informationsmaterials gesondert feststellen. Zur Eingrenzung des Unfalls als Einflußfaktor kann die Experimentalgruppe mit der Kontrollgruppe II verglichen werden. Der Einfluß des Informationsmaterials auf die Experimentalgruppe läßt sich durch einen Vergleich mit der Kontrollgruppe I absichern. Die Kontrollgruppe III wird benötigt, um den Einfluß des Informationsmaterials unabhängig von einer Unfallbeteiligung zu erfassen. Die Vergleichbarkeit der vier Untersuchungsgruppen ist durch ein speziell dafür ausgearbeitetes Verfahren der Paarbildung hergestellt worden.

Die wichtigsten Ergebnisse

Die mit Informationsmaterial versehenen unfallbeteiligten Kraftfahrer erkennen häufiger als ihre Vergleichsgruppe die Bedeutsamkeit der Unfallgefahr sowohl für die Gemeinschaft der Verkehrsteilnehmer als auch für sich selbst (s. Tafel 2 und 3).

Unfallbeteiligte mit Informationsmaterial schätzen das jährliche Unfallaufkommen höher ein als mit Informationsmaterial versehene Kraftfahrer, die jedoch nicht in einen Unfall verwickelt sind. Die Erwartung des nächsten Unfalls ist ebenfalls höher als üblich, wenn die Kraftfahrer auf den Unfall hin Informationsmaterial erhalten.

Wichtig ist auch das vergleichsweise öftere Zugeständnis informierter Unfallbeteiligter, daß Unfälle nicht als Zufälle betrachtet werden können (Tafel 4).

	Experimentalgruppe	Kontrollgruppe II	Zeilen-summe
größer als der Median	25 (60 %)	26 (34 %)	51
kleiner als der Median	17 (40 %)	50 (66 %)	67
Spaltensumme	42	76	118

Chi-Quadrat aus dem Mediantest = 7,06 Fg = 1 p < 0,05

Tafel 2: Schätzung des jährlichen Unfallaufkommens in der Bundesrepublik Deutschland durch Unfallbeteiligte, die besonderes Interesse an dem Informationsmaterial gehabt haben (Frage 23)

Frageinhalt	Antworten	Vierlingsgruppen				Zeilen-summen
		Experimentalgruppe	Kontrollgruppe I	Kontrollgruppe II	Kontrollgruppe III	
Unfall	ja	abs. 108	93	111	107	419
		% 93	82	96	91	90
		X ² 0,09	0,84	0,35	0,00	1,27
möglich	nein	abs. 8	20	5	11	44
		% 7	18	4	9	10
		X ² 0,83	7,99	3,29	0,00	12,11
Spalten-summen		abs. 116	113	116	118	463
		% 100	100	100	100	100
		X ² 0,92	8,83	3,64	0,00	13,38

Chi-Quadrat der gesamten Tabelle: 13,38

(Die Bewertung des Chi-Quadrat-Ergebnisses erfolgt nach den Anteilen pro Zeile. Die dazugehörige Modellvorstellung wird im Originalbericht im einzelnen beschrieben.)

Tafel 3: Einschätzung der Möglichkeit, bei der nächsten Fahrt in einen Unfall verwickelt zu werden (Frage 7)

Unfallbeteiligte mit Informationsmaterial beurteilen die Entstehung des Unfalls sachlicher als Unfallbeteiligte ohne Informationsmaterial (s. Tafel 5 und 6).

In die gleiche Richtung weist das Ergebnis, daß die mit Informationsmaterial versehenen Kraftfahrer häufiger als ihre Vergleichsgruppe in ihrer Schuldzuweisung mit der der Polizei übereinstimmen.

Frageinhalt	Antworten	Vierlingsgruppen				Zeilen-summen
		Experimentalgruppe	Kontrollgruppe I	Kontrollgruppe II	Kontrollgruppe III	
Unfälle geschehen	ja	abs. 25	40	23	32	120
		% 22	34	20	28	26
		X ² 0,72	3,23	1,69	0,12	5,75
durch Zufall	nein	abs. 89	76	93	84	342
		% 78	66	80	72	74
		X ² 0,25	1,13	0,59	0,04	2,02
Spalten-summen		abs. 114	116	116	116	462
		% 100	100	100	100	100
		X ² 0,97	4,37	2,28	0,16	7,77

Chi-Quadrat der gesamten Tabelle: 7,77

Tafel 4: Antworthäufigkeiten auf die Frage »Unfälle geschehen durch Zufall: Den einen trifft's, den anderen nicht!« (Frage 12)

	Antworten	Experimentalgruppe	Kontrollgruppe I	Summe
Befragter bezeichnet sich als Verursacher	ja	abs. 42	33	75
		% 35	28	31
Mitverursacher	nicht zu erkennen	abs. 22	4	26
		% 18	3	11
Summe	nein	abs. 56	83	139
		% 47	69	58
	abs. 120	120	240	
	% 100	100	100	

Chi-Quadrat = 18,8 Fg = 2 p < 0,05

Tafel 5: Subjektive Zuweisung der Schuld an dem erfaßten Unfall (Frage 15 bis 18)

	Antworten	Experimentalgruppe	Kontrollgruppe I	Summe
Befragter beschuldigt sich selbst	ja	abs. 36	27	63
		% (71)	(47)	58
Befragter hält Schuldfrage offen, macht andere Personen oder Umstände verantwortlich	nein	abs. 15	30	45
		% (29)	(53)	42
Befragter wird von der Polizei vorläufig beschuldigt	ja	abs. 51	57	108
		% (100)	(100)	100

Chi-Quadrat (mit YATES-Korrektur) = 5,05 Fg = 1 p < 0,05

Tafel 6: Übereinstimmung eigener mit polizeilicher Zuweisung der Schuld am erfaßten Unfall

Schlußbetrachtung

Durch das angebotene Informationsmaterial können viele Kraftfahrer das erlebte Unfallgeschehen selbstkritischer als vorher verarbeiten und zugleich für die eigene Sicherheit im Straßenverkehr sensibler gemacht werden. Die vorliegenden Ergebnisse lassen erkennen, daß das Bestreben unfallbeteiligter Kraftfahrer, Unfälle zu vermeiden, durch gezielte Informationen verstärkt werden kann. Aus Schaden klug zu werden kann also bei unfallbeteiligten Kraftfahrern gefördert und beschleunigt werden.

Künftig soll an diesem Ansatz weitergearbeitet werden, insbesondere die Frage der Unfallentwicklung »behandelter« Unfallbeteiligter soll in einem weiteren Projekt geklärt werden. Derzeit läuft eine parallele Untersuchung zu der oben beschriebenen, in der verletzte Kraftfahrer einbezogen werden.

Literatur

- BLIERSBACH, G. und DELLEN, R. G.
 Informationsverarbeitung und Einstellung im Straßenverkehr.
 Köln: Bundesanstalt für Straßenwesen, 1981
- ECHTERHOFF, W.
 Einfluß von Verkehrssicherheitsinformationen auf unfallbeteiligte Kraftfahrer. Köln: Bundesanstalt für Straßenwesen, 1983
- HAAS, J., SCHNEIDER, W. und BRIGHAM, F.-R.
 Der Mensch als Sicherheitsfaktor und Schutzobjekt. Sonderdruck aus: Kuhlmann, A., Einführung in die Sicherheitswissenschaft. Wiesbaden/Köln: Vieweg/TÜV Rheinland, 1981
- LITMAN, R. E. und TABACHNICK, N.
 Fatal one-car accidents. In: Psychoanalytical Quarterly, Vol. 36, 1967, 248–259
- MITTENECKER, E.
 Methoden und Ergebnisse der psychologischen Unfallforschung. Wien: Deuticke, 1962