

Wissenschaftliche Begleitung des Pilotprojekts von HWW, DVR und BGFW

Mit dem BGFW/DVR-Projekt „Praxisseminar Verkehrssicherheit“ ist der Ansatz gelungen zwei Präventionskonzepte zu kombinieren. Neben der Entwicklung ganz persönlicher Strategien zur Stressreduzierung werden beim Fahren auch allgemein praxistaugliche Strategien gezielt im öffentlichen Straßenverkehr unter professioneller Anleitung trainiert und erprobt.



Im Rahmen dieses Projekts ergab sich die Möglichkeit, bei den Hamburger Wasserwerken (HWW) die Fahrstrategien des BGFW/DVR-Präventionsprogramms „Fahr und spar mit Sicherheit – Sicher, wirtschaftlich und umweltschonend fahren“ unter realen Bedingungen zu vermitteln und die Auswirkungen wissenschaftlich zu begleiten.

Der Fuhrpark der Hamburger Wasserwerke bot die Möglichkeit, eine Experimental- und eine Kontrollgruppe mit jeweils ca. 100 Fahrern zu bilden. Das BGFW/DVR-Präventionsprogramm „Fahr und spar mit Sicherheit – Sicher, wirtschaftlich und umweltschonend fahren“ wurde mit der Experimentalgruppe durchgeführt und das Ergebnis, also die Auswirkung auf das Fahrverhalten, mit der Kontrollgruppe verglichen.

Die schon vorhandenen Erfahrungen legten es nahe, für die wissenschaftliche Begleitung des Pilotprojekts von HWW, BGFW und DVR einen zweidimensionalen Ansatz zu wählen, der sowohl einen qualitativen als

auch einen quantitativen Teil beinhaltet. Mit dem quantitativen Ansatz sollte ermittelt werden, welche Kraftstoffeinsparung und Reduzierung der Verschleißreparaturen zu erzielen ist und ob eine Verringerung der Unfallzahlen erreicht werden kann.

Mit dem qualitativen Ansatz hingegen sollte ermittelt werden, welche Rahmenbedingungen bei der Trainingsteilnahme vorlagen,

wie Straßenverkehr im Zusammenhang mit dem beruflichen Alltag erlebt wird und wie das Training von den Teilnehmern bewertet wird.

Um eine Wirkungsabschätzung des BGFW/DVR-Präventionsprogramms vornehmen zu können, erfolgte die Umsetzung des zweidimensionalen Ansatzes in mehreren Schritten:

- Befragung von Mitarbeitern vor Durchführung der Trainingsmaßnahme zu Vorstellungen und Erwartungen (15 Einzelbefragungen, Dauer jeweils 1½ bis 2 Stunden).
- Durchführung der Trainingsmaßnahme.
- Schriftliche Befragung der Trainingsteilnehmer unmittelbar im Anschluss an das Training.
- Telefonische Befragung der Trainingsteilnehmer zur Kurzfristwirkung.

- Auswertung der quantitativen Daten im Fünf-Monats-Vergleich.

- Nachbefragung der Trainingsteilnehmer.

- Auswertung der quantitativen Daten im Zwölf-Monats-Vergleich.

Autofahren im beruflichen Zusammenhang als Faktor für die Wirkung der Maßnahme

Wie in der qualitativen Wirkungsstudie nachgewiesen, behandelt das BGFW/ DVR-Training nicht nur das Autofahren im Berufskontext, sondern trifft in einem Betrieb auf ein spezifisches, von unternehmensklimatischen Faktoren beeinflusstes Umfeld, das sich auf Erfolg oder Misserfolg der Trainingsmaßnahme entscheidend auswirken kann.

Dieses für das BGFW/DVR-Training wichtige Umfeld ließ sich durch den Untersuchungsansatz vor dem Start des Trainings ermitteln. Gleichzeitig gestattete die psychologische Vorabbefragung einen Einblick in den Wirkungszusammenhang „Autofahren im betrieblichen Zusammenhang“. Diesem Wir-



Damit könnte unter Berücksichtigung des Fahrzeugbestandes und der Fahrleistung im gesamten Unternehmen eine Einsparung von ca. 10.000 Litern pro Jahr erzielt werden.

3. Auswertung

„Elf-Monats-Vergleich“ zwischen Experimental- und Kontrollgruppe.

Die Experimentalgruppe reduzierte den Verbrauch um 6,17 Prozent. Bei der Kontrollgruppe stieg im gleichen Zeitraum der Verbrauch um 2,58 Prozent.

Dies führt rein rechnerisch zu einem Unterschied zwischen Experimental- und Kontrollgruppe im „Elf-Monats-Vergleich“ von 8,75 Prozent. Dieser Wert ist aber mit Vorsicht zu genießen, da sich in der Kontrollgruppe auch Fahrer befinden, die am Training teilgenommen haben, aber nach der Trainingsteilnahme das Fahrzeug gewechselt haben. Hier wird noch an einer Differenzierung der Daten gearbeitet.

Betrachtung der Haftpflicht- und Vollkaskoschäden

Der Vergleich der Unfallschäden im Beobachtungszeitraum mit dem Vorjahr ergab Folgendes: Die Zahl der Haftpflichtschäden reduzierte sich von 46 Schäden im Vorjahr auf 30 Schäden nach dem Training (ca. 35 Prozent). Die Zahl der Unfälle mit Vollkaskoschäden ging von 78 Schäden auf 61 zurück (ca. 22 Prozent).

Zusammenfassung

Trotz der als schwierig eingeschätzten Ausgangslage können verschiedene positive Effekte und Nachwirkungen festgestellt werden:

- Es kann ein Minderverbrauch im Vergleich von Experimental- und Kontrollgruppe nachgewiesen werden.
- Einsparungen bei Verschleiß-, Wartungs- und sonstigen Kosten sind zu erwarten.
- Rückgang der Haftpflicht- und Kaskoschäden.
- Trainingsmaßnahme wird von Mitarbeitern positiv aufgenommen.
- Trainingsmaßnahme wird von den Teilnehmern als ein Angebot konkreter Handlungsmöglichkeiten angenommen und führt zu Verhaltensänderungen.
- Die Ergebnisse aus Kurzfrist- und Langfristvergleich bestätigen, dass nicht nur eine kurzfristige Akzeptanz vorhanden ist, sondern sich über einen langen Zeitraum fortsetzt.
- Das BGFW/DVR-Training hat ein Image gewonnen, das aus dem Schatten ungeliebter und unscheinbarer Maßnahmen heraustritt und den Beweis führt, dass sich eingefahrene Verhältnisse verändern lassen.
- Das BGFW/DVR-Training unterstützt und bereichert das gelebte Sicherheitsbewusstsein durch konkrete, realistische Unterstützung.

kungszusammenhang folgend wurde die Trainingsmaßnahme zunächst als Angriff auf die Selbstbestimmung gewertet. Die Fahrer wollten ihren eigenen Fahrstil verbessern und wünschten sich etwas „Handfestes“, wie zum Beispiel ein Sicherheitstraining oder Schulungen auf größeren Baufahrzeugen, um mehr Sicherheit und Selbstbewusstsein zu gewinnen.

Die psychologische Wirkung des Trainings

Angesichts der bisher beschriebenen Wirkungszusammenhänge betrieblichen Fahrens, wie sie vor dem Hintergrund der Unternehmenssituation bei den Hamburger Wasserwerken gegeben waren, erstaunt die positive Bewertung der Trainingsmaßnahme auf den ersten Blick.

Das BGFW/DVR-Training hat in seiner erlebten Wirkung dazu geführt, dass ein Großteil der Teilnehmer seine Skepsis und Vorbehalte gegenüber dieser Maßnahme aufgegeben und sich auf ein kleines Experiment eingelassen hat.

Die Ermittlung der längerfristigen Wirkung etwa sieben Monate später bestätigt die Dynamik der Veränderungen durch das BGFW/DVR-Präventionskonzept: Die Faustregeln werden zügig benannt und die neu gewonnenen Erkenntnisse werden ins Verhältnis zu dem gesetzt, was man vor Jahren oder Jahrzehnten in der Fahrschule oder bei Automobilclubs gelernt hat. Es hat sich etwas Neues durchgesetzt und man hat sich die Techniken angeeignet, teilweise trägt man die Inhalte offensiv weiter, indem man Freunde und Bekannte darüber informiert. Gleichzeitig besteht der Wunsch, hier noch einmal „anzudocken“ und das Erlernete weiter zu verfeinern. Aber es kommt auch zu Reibungsverlusten: Im privaten Bereich könne man seinen Einspareffekt direkt beobachten, im dienstlichen Bereich wünscht man sich eine persönliche Rückmeldung

durch den Fahrdienst. Die Teilnehmer erleben das Training als etwas „Echtes“, weil es praktisch und überschaubar ist. Am Beispiel der Hamburger Wasserwerke wird aber auch deutlich, dass von der Trainingsmaßnahme positive Wirkungen auf Kostenfaktoren ausgehen.

Die wirtschaftliche Wirkung des Trainings

In der parallel vorgenommenen Erfassung und Auswertung der so genannten „harten“ Fakten sollten die Einsparungen, die mit dem Training beabsichtigt waren, gemessen und berechnet werden. Hierzu wurden folgende Daten und Zeiträume betrachtet:

Experimentalgruppe

Fahrer, die am Training teilgenommen haben und seit dem 1. Oktober 2001 ihr Fahrzeug nicht gewechselt haben.

Kontrollgruppe

Alle Fahrer, die nicht am Training teilgenommen haben.

1. Auswertung

„Drei-Monats-Vergleich“ innerhalb der Experimentalgruppe.

Der Kraftstoffverbrauch reduzierte sich durch das Training um 6,41 Prozent.

2. Auswertung

„Fünf-Monats-Vergleich“ zwischen Experimental- und Kontrollgruppe.

Die Experimentalgruppe reduzierte den Verbrauch um 2,99 Prozent. Bei der Kontrollgruppe stieg im gleichen Zeitraum der Verbrauch um 2,77 Prozent.

Rein rechnerisch führt das zu einem Unterschied zwischen Experimental- und Kontrollgruppe im „Fünf-Monats-Vergleich“ von 5,76 Prozent.

