



universität
wien

Diplomarbeit

Mobilität im Alter

Wer braucht einen Führerschein, wenn er Freunde hat?

Zum Einfluss von sozialen Netzwerken auf die
Teilnahmebereitschaft an Fahrtrainings im Alter.

Verfasser:
Thomas Geisler

Angestrebter akademischer Grad

Magister der Naturwissenschaften (Mag. rer. nat.)

Wien, 2013

Studienkennzahl: 298
Studienrichtung: Psychologie
Betreuer: Univ.-Prof. Dr. Arnd Florack

Inhaltsverzeichnis

Theoretischer Hintergrund.....	5
Studie.....	10
Soziale Kontakte und Bereitschaft Feedback zu empfangen.....	11
Secure Base und Bereitschaft Feedback zu empfangen.....	11
Affektive Kontrolle und Secure Base und Qualität sozialer Kontakte.....	11
Geschlecht und Bereitschaft Feedback zu empfangen.....	12
Methode.....	12
Stichprobe.....	13
Skalen.....	16
Qualität sozialer Kontakte.....	16
Secure Base.....	17
Bereitschaft Feedback zu empfangen.....	18
Ergebnisse.....	19
Korrelationstabelle mit Faktor Alter, Geschlecht, Einwohner, zurückgelegte Kilometer.....	20
Korrelationstabelle affektive und kognitive Kontrolle	23
Hypothese zur Qualität sozialer Kontakte, Secure Base und der Bereitschaft Feedback zu empfangen	24
Hypothese Affektive Kontrolle und Secure Base / Soziale Kontakte.....	26
Hypothese Geschlecht und Bereitschaft Feedback zu empfangen.....	27
Zusätzliche Analysen.....	29
Prädiktoren für Bereitschaft Feedback zu empfangen.....	29
Faktoren für Teilnahme an Fahrttests.....	31
Relevante Feedback Personen.....	34

Zusammenfassung und Diskussion.....	35
Literaturverzeichnis.....	40
Anhang.....	43
Eidesstattliche Erklärung.....	54
Lebenslauf.....	55
Abstract.....	58

Wer braucht einen Führerschein, wenn er Freunde hat?

„Das erste Auto vergisst man genauso wenig wie die erste Frau.“ Diese Worte stammen von der britischen Motorsport-Legende Stirling Craufurd Moss. In welchem Lebensabschnitt wir uns auch befinden, das Auto ist für eine Vielzahl unserer Bevölkerung ein wichtiger Bestandteil des Lebens. Umso schwerer fällt es einem da, dieses so individuelle Fortbewegungsmittel, irgendwann aufzugeben. Für Herrn Moss, der seine aktive Motorsportkarriere 2011 beendete, war dies sicher ein einschneidendes Erlebnis, seinen Lebenstraum Rennfahrer, mit 82 Jahren endgültig zu beenden.

Die momentan in Österreich zugelassenen 6,2 Millionen Kraftfahrzeuge (Statistik Austria, 2012) verteilen sich gleichmäßig auf die Bevölkerung. Dies könnte sich aber ändern, wenn man sich die voranschreitende Alterung der Gesellschaft vor Augen führt. Während es außer Frage steht, dass unsere Bevölkerung immer älter wird und somit auch der Anteil älterer PKW-Fahrer zunimmt, wird es durch eine weitere Gesellschaftsgruppe einen enormen Sprung der Autonutzung im Alter geben. Im Jahre 1985 besaßen nur 13,9% der Frauen in Deutschland einen Führerschein, 2020 werden ihn fast alle Frauen über 60 Jahren besitzen (Mäder, 2001). Auch wenn sich mit zahlreichen Studien belegen lässt, dass die Unfallgefahr im Alter, im Vergleich zu den jungen Fahranfängern wesentlich geringer ist, so kann bei einem genaueren Blick auf die Studien wiederum gezeigt werden, dass mit zunehmendem Alter, dass heißt bei Fahrern über 70 Jahren, die Gefahr eines Unfalls wieder steigt (Oswald, 1999).

Hierfür ist eine Vielzahl von Alterungsprozessen verantwortlich. Neben den biologischen Prozessen, wie zum Beispiel einer verzögerten Hell-Dunkel-Adaption, einer beeinträchtigten Tiefenwahrnehmung, oder verminderter Sehschärfe (Bouwhuis, 1992), ist eine verlangsamte Informationsverarbeitung ausschlaggebend für Probleme im Straßenverkehr.

In den USA werden daher in einigen Bundesstaaten über die AARP (American Association of Retired Persons) „Driver Safety“-Programme angeboten, an denen ältere Menschen teilnehmen können und im Zuge des Programms eine Einschätzung ihres Fahrverhaltens, durch einen Fahrlehrer erhalten

(www.aarp.org).

Damit sich ältere Personen für ein solches Programm freiwillig melden, sollte eine Basis des Vertrauens geschaffen werden, so dass die Teilnehmer das Angebot als Chance sehen, ihre Fahrtauglichkeit professionell einschätzen zu lassen. Die Angst vor negativen Konsequenzen muss minimiert werden. Ein solches Programm, in dieser Studie als „Begleitetes Fahren“ bezeichnet, im deutschsprachigen Raum zu etablieren, ist ein Zukunftsprojekt unterschiedlicher Institutionen.

In dieser Studie soll untersucht werden, in wie weit soziale Kontakte die Bereitschaft beeinflussen, an einem solchen Programm teilzunehmen und wie diese Erkenntnisse für zukünftige Projekte genutzt werden können.

Theoretischer Hintergrund

Über die Einflussfaktoren, welche die Bereitschaft zur Teilnahme am Fahrprogrammen und Offenheit für Feedback von älteren Menschen beeinflussen, ist bisher wenig bekannt. Ein möglicher Einflussfaktor, den ich in meiner Studie analysieren werde, ist die „Qualität sozialer Kontakte“.

Wie eine Vielzahl von Studien zeigen konnte, hat ein qualitativ hochwertiges soziales Netzwerk Einfluss auf die Arbeit und Zufriedenheit in Gruppen und Teams (Anderson & Martin, 1995), auf kognitive Leistungsfähigkeit (Damsteegt, 1992), sowie auf Coping Strategien und Stressmanagement (Tolsdorf, 1976). Günther (2009) zeigt außerdem, dass gute Nachbarschaftliche Verhältnisse für die Bewältigung alltäglicher Probleme und zum Austausch von Informationen essentiell sind.

Die Untersuchung des Gegenstandes „Soziale Kontakte“ bedarf dennoch einer kurzen Definition. Soziale Beziehungen können in unterschiedlicher Form auftreten, so zum Beispiel als Bekanntschaften, Freundschaften, Verwandtschaften oder Paarbeziehungen. Nach Weber (1980) besteht die Essenz der soziale Beziehung in der Chance, auf sinnhafte Art und Weise sozial zu handeln. Außerdem können soziale Beziehungen nach Weber (1980) dauerhaft oder vorübergehend sein. Soziale Beziehungen sind stets mit dem Begriff des sozialen Netzwerks verbunden, da unsere persönlichen Beziehungen immer

in ein Beziehungsgefüge oder Netzwerk eingebunden sind (Lenz & Nestmann, 2009).

„Ein Netzwerk bildet die Grundlage für Familiensolidarität sowie emotionale, instrumentelle und informative Unterstützung. Sie hat eine große Bedeutung für das Wohlbefinden der Angehörigen eines Netzwerks sowie deren Bewältigung von Problemen und kritischen Lebensereignissen“ (Voges, 2008, S.245).

Das Konstrukt „Qualität sozialer Kontakte“ ist somit eine Mischung aus den Begriffen soziales Netzwerk und soziale Beziehungen und beinhaltet bei hoher Qualität die positiven Aspekte der beschriebenen Definitionen.

Des weiteren bedarf es einer kurzen Definition des Begriffs „Alter“. Im Wörterbuch der Soziologie, werden Personen ab dem 65. Lebensjahr (manchmal auch ab dem 50. Lebensjahr) als alt betrachtet (Endruweit & Trommsdorff, 2002). Da Altern grundsätzlich von kulturellen, nationalen und sozialen Faktoren abhängig ist, ist eine einheitliche Definition schwer festzulegen. In dieser Arbeit werde ich mich auf die Altersdefinition der World Health Organisation beziehen, die zwischen älteren Menschen (60- 75 Jahren), alten Menschen (75 – 84 Jahren) und den sehr alten (85 Jahre und älter) unterscheidet (WHO, 2004).

Aus dem Bereich der psychologischen Theorie bieten die Grundideen der „Attachment“-Theorie von John Bowlby (1956) einen weiteren Erklärungsfaktor. Diese Theorie, die ursprünglich zur Untersuchung der Mutter-Kind Beziehung entstand und unter anderem Aufschluss darüber gibt, in wie weit die Trennung von einer wichtigen Bezugsperson, das Verhalten eines Kindes beeinflusst, soll hierfür als Basis dienen (Bowlby, Ainsworth, Boston, & Rosenbluth, 1956). Die Theorie besagt (in sehr vereinfachter Form), dass Kinder während der Anwesenheit wichtiger Bezugspersonen zu denen meistens die Mutter gehört, ein entspanntes zufriedenes Verhalten zeigen, weil sie sich dem Schutz und der Liebe der Bezugsperson sicher sind. Verlässt diese den Raum, reagiert ein Großteil der Kinder mit Stressreaktionen, wie weinen, schreien oder aktivem Suchen nach der Bezugsperson. John Bowlby postuliert daraus vier Grundkomponenten der „Attachment“-Theorie, von denen zwei für die

nachfolgenden Analysen von entscheidender Bedeutung sind. Neben „Proximity Maintenance“ (Kind bleibt in der Nähe der Bezugsperson), „Seperation distress“ (Kind wird unruhig bei Trennung von Bezugsperson), sind vor allem die Konstrukte „Safe Haven“ und „Secure Base“ für die Studie relevant. Menschen (Kinder, Erwachsene, Alte) zeigen eine größere Explorationsbereitschaft (und als solche ist das Feedback bezüglich Fahrverhalten einzuschätzen), wenn sie sich auf eine „Secure Base“ verlassen können, durch welche sie Unterstützung und Zuspruch erhalten (Mikulincer & Shaver, 2009). Das Konstrukt „Safe Haven“ deuten vermehrt auf ein Zurückziehen zu wichtigen Bezugspersonen bei Auftreten von Gefahr (z.B. negatives Feedback) hin. Auch dieses Konstrukt könnte entscheidenden Einfluss auf die Bereitschaft zum Empfangen von Feedback haben, da sich in der klassischen Paarbeziehung der untersuchten Generation mit Hilfe von Fokusgruppen gezeigt hat, dass vor allem weibliche Ehepartner dazu bereit waren, ihre Fahrtätigkeit einzuschränken oder ganz zu beenden, wenn der Ehemann (safe haven) noch lebt und die nötige Mobilität dadurch gegeben ist.

Dieses theoretische Konstrukt lässt sich auch auf das Erwachsenenalter übertragen. Wie Hazan und Shaver (1987) in einer ihrer vielen Studien zeigen konnten, sehen wir ähnliches Verhalten in romantischen Paarbeziehungen. Das Verhalten der Partner ließ sich in die drei Hauptmerkmale Sicherheit, Vermeidung und Unsicherheit unterteilen. Je nach Form bzw. Qualität der Beziehung beschrieben die Personen ihre Partnerschaft in der ersten Kategorie als vertrauensvoll und unterstützend. In der zweiten als angstvoll in Bezug auf Nähe und in Kategorie drei als eifersüchtig und emotional. Simpson, Rholes, und Nelligan (1992) konnten zeigen, dass Personen mit einem Beziehungsstil „Sicherheit“ sich in einer beunruhigenden Situation eher Unterstützung gaben und empfangen konnten als Personen mit dem Beziehungsstil „Vermeidung“. Des Weiteren konnten Hazan und Shaver (1990) einen Zusammenhang zwischen den drei genannten Beziehungsstilen und der Arbeitseinstellung feststellen.

Außerdem ist festzuhalten, dass es sich bei dem Aktivieren von „Secure Base“-Skripten meistens um unbewusste Vorgänge handelt, wie Mikulincer, Gillath und Shaver (2002) zeigen konnten. In ihrer

Studie wurden jungen Erwachsenen bedrohliche Wörter subliminal dargeboten, worauf hin die TeilnehmerInnen wählen mussten, welche Beziehungspartner ihnen in diesem Moment am ehesten einfielen. Dies wurde unter anderem mit einem Wortidentifikationstest gezeigt, bei welchen die Reaktionszeit gemessen wurde. Bei bedrohlichen Aussagen gelang es den Testpersonen signifikant schneller eine ihnen wichtige Bezugsperson zu nennen bzw. auszuwählen.

Verfügt ein Mensch über wichtige Bezugspersonen, die ihr/ihm eine „Secure Base“ bieten können, so hat das eine positive Auswirkung auf das Verhalten. Diese gefühlte Sicherheit bringt Menschen dazu, mehr Neugierde und Lernbereitschaft für Neues hervorzurufen, sensibler auf die Bedürfnisse des Partners einzugehen oder sich allgemein mehr an prosozialem Verhalten zu beteiligen (Mikulincer & Shaver, 2007a). Des Weiteren konnte in einer Studie gezeigt werden, dass Teilnehmer bei denen das „Secure Base“ Skript aktiviert wurde, ruhiger an die Erschließung von neuen oder ungewöhnlichen Informationen herangingen und altruistischeres Verhalten und Toleranz gegenüber Anderen zeigten (Mikulincer & Shaver, 2007b).

Die alten Menschen unserer Gesellschaft stellen dennoch eine Besonderheit als Forschungsgruppe dar. Um von erfolgreichem Altern zu sprechen, ziehen sich die Menschen (nach der ursprünglichen „Disengagement“-Theorie) im Alter aus dem gesellschaftlichen Leben zurück (Cumming & Henry, 1961). Diese Theorie wurde zu Teilen widerlegt (Tobin & Neugarten; 1977) bzw. durch die Bezeichnung „intrinsisches Disengagement“ erweitert.

„Unter intrinsischem Disengagement wird ein endogen bedingter Prozeß der Abnahme sozialer Bezüge zur Umwelt verstanden, der gleichzeitig einen Prozeß der Selbstwerdung, des erhöhten Engagement gegenüber dem eigenen Selbst auslöst.“ (Minnemann, 1994, S.17).

Daher könnten diese theoretischen Konstrukte einen Einfluss auf die Testgruppe nehmen.

Im Gegensatz zur „Disengagement“-Theorie ist die Aktivitätstheorie von Havinghurst (1977) zu nennen. Erfolgreiches Altern beinhaltet hierbei, seinen Wirkungskreis zu erweitern um ein Gefühl „des gebraucht werdens“ zu erhalten. Der gefühlte Rückzug älterer Menschen geht viel mehr von der

Gesellschaft aus, als von den Personen selbst. Die Pensionierung stellt dabei ein zentrales Element dieses Rückzuges dar (Backes & Clemens, 2008).

In einer aktuellen Forschung von Cicirelli (2010) sollte untersucht werden, auf wen sich ältere Menschen häufiger verlassen und in wie weit älteren Menschen kleinere oder andere Netzwerke betreiben. Die Ergebnisse zeigten, dass die Netzwerkgröße hauptsächlich durch das Geschlecht und den Heiratsstatus beeinflusst wird. So hatten Männer kleinere Netzwerke als Frauen und verwitwete allgemein kleinere als verheiratete. Es wurde ebenfalls erhoben, welche Bezugspersonen hauptsächlich für das „Secure Base“ und das „Safe Haven“-Konstrukt in Frage kommen. Neben Söhnen und Töchtern fanden sich Ehepartner und Gott unter beiden Bedingungen. Häufig genannt wurde des Weiteren der Bruder im „Secure Base“-Konstrukt und weibliche Freunde im „Safe Haven“ (Cicirelli, 2010).

Wichtig für diese Studie ist die Unterscheidung zwischen einer „Secure Base“ und „Qualität sozialer Kontakte“ da sie sich, trotz einzelner Überschneidungen, auf unterschiedliche Forschungsstränge beziehen. Während die Secure Base Analyse ihren Ursprung, in der bereits erwähnten Attachment Theorie hat, geht die Analyse sozialer Netzwerke unter anderem auf soziologische Forschung, zurück. In der Psychologie stellen die Forschung zum Thema Einsamkeit, Teamarbeit, und Unterstützung durch Familie und Freunde in schwierigen Lebenssituationen die Grundlage für das Konstrukt „Qualität sozialer Kontakte“.

Je nach dem, wie sicher der Rückhalt der Testpersonen durch ihre sozialen Kontakte ist, wird sich dieses auf die Komponente der affektiven und kognitiven Kontrolle auswirken. Wie aus Studien für Testsituationen, und als solche kann die Teilnahme am Programm „Begeleitetes Fahren“ gesehen werden, hervor geht, wird bei der affektiven Komponente meist ein Gefühl von Unlust und nervöser Erregung hervorgerufen. Die kognitive Komponente beschäftigt sich mehr mit dem drohenden Misserfolg und dessen Konsequenzen (Pekrun, Goetz, Perry, Kramer, & Hochstadt, 2004). Dieses Gefühl bezüglich Prüfungsangst, wird teilweise von den beiden bereits eingeführten Konstrukten Qualität sozialer Kontakte und Secure Base beeinflusst (Simpson, Rholes, & Nelligan, 1992; Tolsdorf

1976).

Abschließend soll, wie im amerikanischen Programm „We need to talk“, betrachtet werden wer mögliche Feedbackpersonen sind. Unterschieden wurde hierbei in Ehepartner, Kinder, Familienmitglieder, Freunde und offizielle Institutionen oder ihre Repräsentanten, zum Beispiel Ärzte oder die Polizei. In der Studie und auch in unseren Fokusgruppen zeigten sich der Ehepartner und Ärzte als die besten Ansprechpartner (Coughlin, 2004).

Die Annahme, dass die Qualität der sozialen Kontakte und ein „Secure Base“ Einfluss darauf haben, ob ältere Menschen eher bereit sind Feedback anzunehmen, wird im empirischen Teil dieser Arbeit überprüft. Die zu Grunde liegende Vermutung ist hierbei das Personen mit guter „Qualität sozialer Kontakte“ auf mehr Alternativen zurückgreifen können und Personen mit vorhandener „Secure Base“ über bessere emotionale Kontrolle verfügen. Des Weiteren soll der Aspekt der kognitiven und affektiven Kontrolle und der Einfluss des Geschlechts auf die Bereitschaft für Feedback überprüft werden.

Studie

Dafür wurde eine Studie mit 84 Testpersonen durchgeführt, bei welcher, mit Hilfe eines Fragebogens, unter anderem demographischen Daten, Elemente zum Fahrverhalten, Soziale Anbindung bzw. Qualität sozialer Kontakte, Bereitschaft Feedback zu empfangen und Items zur affektiven und kognitiven Kontrolle erhoben wurden. Außerdem wurde mit Hilfe der Variable „*Von wem würden sie am ehesten einen Rat bezüglich ihrer Fahrfähigkeit annehmen?*“ erhoben, wer die Personen sind, die dieses durchaus schwierige Thema (möglicher Verlust der Fahrfähigkeit) ansprechen dürfen. Unterschieden wurde hierbei, wie in der Studie von Coughlin (2004) in Ehepartner, Kinder, Familienmitglieder, Freunde und offizielle Institutionen oder ihre Repräsentanten, zum Beispiel Ärzte oder die Polizei. Aufbauend auf den Studien von Mikulincer und Shaver, (2009, 2007a, 2007b) bezüglich des Einflusses sozialer Kontakten, ergeben sich für die nachfolgenden Untersuchung

folgenden Fragen bzw. Hypothesen.

Soziale Kontakte und Bereitschaft Feedback zu empfangen

Wie sich durch die Theorie vermuten lässt, können Menschen, die besser in ein soziales Netzwerk eingebunden sind, auch eher mit neuen Informationen und Rückmeldungen umgehen, da sie auf mehr Alternativen zurück greifen können. Daraus ergibt sich folgende Hypothese:

Mit erhöhter Qualität der sozialen Kontakte, steigt auch die Bereitschaft Feedback über sein Fahrverhalten anzunehmen.

Secure Base und Bereitschaft Feedback zu empfangen

Eine weitere Annahme ist, dass die Menschen die über einen sicheren Rückhalt verfügen, eine sogenannte „Secure Base“, eine besser emotionale Kontrolle besitzen. Daher sollten sie größeres Explorationsverhalten zeigen und sich eher Feedback geben lassen und umsetzen:

Mit erhöhten „Secure Base/Haven“ Werten steigt die Bereitschaft Feedback über sein Fahrverhalten anzunehmen.

Affektive Kontrolle und Secure Base und Qualität sozialer Kontakte

Es lässt sich des Weiteren annehmen, dass vor allem die affektive Kontrolle, also die Kontrolle der emotionalen Ebene durch die Faktoren Qualität der sozialen Kontakte und „Secure Base“ positiv beeinflusst werden:

Je besser die Werte der Qualität der sozialen Kontakte, desto besser die Verarbeitung von affektiver Regulation.

Je besser die Secure Base Werte, desto besser ist die Verarbeitung von affektiver Regulation.

Geschlecht und Bereitschaft Feedback zu empfangen

Die vierte Hypothese besagt, dass der Faktor Geschlecht einen Zusammenhang mit der Bereitschaft für Feedback zeigt:

Weibliche Teilnehmer zeigen höhere Bereitschaft Feedback zu empfangen.

Des Weiteren sollen durch ein exploratives Vorgehen, Prädiktoren gefunden werden, die die Bereitschaft Feedback zu empfangen bzw. die Bereitschaft zu einer Teilnahme an einem Programm für „Begleitetes Fahren“ erhöhen.

Methode

Mit Hilfe eines Fragebogens wurden insgesamt 84 Personen ab einem Alter von 60 Jahren befragt. Der Fragebogen enthielt, wie bereits erwähnt, demographischen Daten, Elemente zum Fahrverhalten, zur Soziale Anbindung bzw. Qualität sozialer Kontakte, zu Secure Base, zur Bereitschaft Feedback zu empfangen und Items zur affektiven und kognitiven Kontrolle der Testpersonen.

Um das Konstrukt „Qualität sozialer Kontakte“ zu erfassen, bediene ich mich der Items der „R – UCLA Loneliness Scale“. Diese 20 Items umfassende Skala mit ihrer vierstufigen Antwortformat dient der Erfassung der erlebten Einsamkeit (Hughes, Waite, Hawkley, & Cacioppo, 2004). In meiner Studie wurde diese Skala auf 10 Items reduziert und die Antwortmöglichkeit auf sechs Stufen erweitert. Die Erweiterung des Antwortformates wurde gewählt, da hiermit eine genauere Differenzierung möglich ist und sich fast der komplette Fragebogen auf ein sechstufiges Antwortformate beruft.

Die zehn gewählten Items beziehen sich auf eine Vorstudien von Mc. Writher (1990) der die Skala in drei Hauptfaktoren untergliedert. Die Faktoren „Social Others“ und „Affiliative Environment“ umfassen die besagten zehn Items und haben einen größeren Bezug zur gesuchten Variable „Qualität der Sozialen Kontakte“. Die restlichen zehn Items fasst Mc. Writher (1990) zum Faktor „Intimate Others“ zusammen, wobei die erlebte Einsamkeit mehr im Vordergrund steht.

Zur Erhebung des Konstruktes „Secure Base“/ „Safe Haven“ beziehe ich mich auf die „Relationship Scale Questionnaire“ (Kurdek, 2002). Aus diesem 30 Items umfassenden Fragebogen wurden vier Items gewählt und eine verkürzte vier Persönlichkeitstypen beschreibende Skala, der „Relationship Questionnaire“ (RQ), in die Befragung mit aufgenommen (www.sfu.ca).

Die Skalen zur Erfassung der Bereitschaft Feedback zu empfangen und der affektiven und kognitiven Kontrolle der Testpersonen wurden durch die in Fokusgruppen gesammelten Informationen mit einer Forschergruppe erstellt und designt.

Stichprobe

Die Stichprobe wurde hauptsächlich in einer kleinen Kurstadt in Bayern akquiriert, da sich hier vor allem ältere Menschen aufhalten. Durch die guten Kontakte mit lokalen Pflege- und Kureinrichtungen konnte eine gute Stichprobe dieser schwierig zur erreichenden Personengruppe erstellt werden. Insgesamt wurden 51 männliche und 33 weibliche Testpersonen befragt, von denen ein Großteil aus Kleinstädten unter 20.000 Einwohner kommen. Die 77,4 % der Stichprobe, die aus Städten mit einer Einwohnerzahl unter 20.000 kommen, können also nicht auf die gute öffentliche Infrastruktur der meisten Großstädte zurückgreifen und sind daher umso mehr auf das eigene Automobil angewiesen. Bezüglich der Altersverteilung ergab sich ein Mittelwert von 69,33 Jahren, wobei die älteste Testperson 100 Jahre alt war und die jüngsten 60 Jahre (vgl. Tabelle 4.1).

Tabelle 4.1

Altersverteilung Gesamt und aufgeteilt nach Geschlecht

	<i>N</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>
Altersverteilung gesamt	84	69.33	7.958
Männlich	51	70,29	8,319
Weiblich	33	67,85	7,238

Bezüglich der Schulbildung ergab sich ein gemischtes Bild, so dass 8,3 % einen Pflichtschulabschluss, 35,7 % eine Lehrausbildung, 16,7 % Matura bzw. berufsbildender höherer Schulabschluss, 8,3 % Matura bzw. allgemeinbildender höherer Schulabschluss und 31 % einen Universitätsabschluss vorweisen konnten (vgl. Tabelle 4.2).

Tabelle 4.2

Höchste abgeschlossene Ausbildung

	<i>N</i>	<i>Prozent</i>	<i>Kumulierte Prozent</i>
Pflichtschule	7	8.3	8.3
Lehrlingsausbildung	30	35.7	44.0
Matura/Berufsbildene höhere Schule	14	16.7	60.7
Matura/ Allgemeinbildende höhere Schule	7	8.3	69.0
Universität/ Fachhochschule	26	31.0	100.0
Gesamt	84	100.0	

Bezüglich des Fahrverhaltens zeigte sich, dass alle Testpersonen über einen Führerschein verfügten und 89,3 % über einen eigenen PKW. Bei der Nutzung zeigte sich, dass viele der Testpersonen das Auto eher wenig bis selten nutzen. 34,5 % gaben an, weniger als 5000 km im Jahr zu fahren, 31,0 % nutzen ihr Auto 5000 – 10.000 km im Jahr und 29,8 % 10.000 – 30.000 km pro Jahr. Die restlichen 4,8 % nutzten ihr Auto zwischen 30.000 – 100.000 km im Jahr (vgl. Tabelle 4.3).

Tabelle 4.3**Wie viele Kilometer sind Sie ca. im letzten Jahr gefahren?**

	<i>N</i>	<i>Prozent</i>	<i>Kumulierte Prozent</i>
< 5000 km	29	34.5	34.5
5000 - 10000 km	26	31.0	65.5
10000 - 30000 km	25	29.8	95.2
30000 - 50000 km	3	3.6	98.8
50000 - 100000 km	1	1.2	100.0
Gesamt	84	100.0	

Interessant hierbei ist, dass trotz der verhältnismäßig wenigen gefahrenen Kilometer die Testpersonen hauptsächlich längere Strecken mit dem Auto zurücklegten. 32,1 % gaben an, das Auto häufig für Strecken länger als 400 km zu nutzen. Weitere 25 % nutzten das Auto für Strecken zwischen 200 – 400 km, was bedeutet, dass mehr als die Hälfte der älteren Testpersonen ihr Fahrzeug für größere Ausflüge und Reisen verwenden (vgl. Tabelle 4.4).

Tabelle 4.4**Was war die längste Strecke, die sie im letzten Jahr am Stück gefahren sind?**

	<i>N</i>	<i>Prozent</i>	<i>Kumulierte Prozent</i>
< 5 km	3	3.6	3.6
5 - 20 km	6	7.1	10.7
20 - 100 km	15	17.9	28.6
100 - 200 km	12	14.3	42.9
200 - 400 km	21	25.0	67.9
> 400 km	27	32.1	100.0
Gesamt	84	100.0	

Im Zuge der Erhebung wurden die Testpersonen ebenfalls mit einem Item befragt, ob Personen über 70 Jahren grundsätzlich eine verpflichtenden Fahreignungsprüfung, oder einen Fahrttest absolvieren

sollten. Während 47,6 % diese Frage mit nein beantworteten empfanden 40,8 % verpflichtenden Fahreignungsprüfungen im Alter als sinnvoll, die restlichen 10,7 % konnten zu dieser Frage keine Antwort geben (vgl. Tabelle 4.5).

Tabelle 4.5

Sollten aus ihrer Sicht älteren PKW Fahrer z.B. ab 70 Jahren Fahreignungsprüfungen und Fahrtests verbindlich vorgeschrieben werden?

	<i>N</i>	<i>Prozent</i>	<i>Kumulierte Prozent</i>
nein keine verbindlichen Tests	40	47.6	47.6
ja einmal jährlich	12	14.3	61.9
ja alle 2 Jahre	14	16.7	78.6
ja alle 3 Jahre	5	6.0	84.5
ja alle 5 Jahre	4	4.8	89.3
weiß ich nicht	9	10.7	100.0
Gesamt	84	100.0	

Es zeigt sich also, dass fast die Hälfte der älteren fahrenden Bevölkerung verpflichtende Fahrtests befürworten würden. Unter diesem Gesichtspunkt wollen wir uns nun den Ergebnissen und der Prüfung der Vorannahmen widmen.

Skalen

Zur weiteren Berechnungen wurden aus einzelnen Items Skalen gebildet. Die Items zur affektiven und kognitiven Kontrolle wurden auf Basis der einzelnen Itemwerte in die Analyse integriert.

Qualität sozialer Kontakte

So wurden die 10 Items aus der „UCLA Loneliness scale“ zusammengefasst zur Skala „Qualität sozialer Kontakte“, die sich mit eine Cronbach α , dass Maß für die interne Konsistenz, von Cronbach α = .938 als sehr gut erweist. Mc. Writher (1990) unterteilte, diese 10 Items in die beiden Faktoren

„Social others“ und „Affiliative Environment“, welche für diese Studie allerdings zu einer Skala zusammengefasst wurden. Die Skala umfasst die Items aus Tabelle 4.2.1.1 mit einem sechstufigen Antwortformat.

Tabelle 4.2.1.1

Items für die Skala „Qualität sozialer Kontakte“.

<i>Es gibt Menschen denen ich mich nahe fühle</i>
<i>Ich fühle mich zu einem Freundeskreis zugehörig</i>
<i>Ich bin eine offene Person</i>
<i>Ich habe vieles mit den Menschen in meinem Umfeld gemeinsam</i>
<i>Ich fühle mich nicht alleine</i>
<i>Ich finde Gesellschaft wenn ich möchte</i>
<i>Es gibt Menschen die mich wirklich verstehen</i>
<i>Es gibt Menschen an die ich mich wenden kann</i>
<i>Ich fühle mich in Einklang mit den Menschen in meinem Umfeld</i>
<i>Es gibt Menschen mit denen ich reden kann</i>

Secure Base

Für die zweite Skala unter der Bezeichnung „Secure Base“ wurden folgende 4 Items zusammengefasst (vgl. Tabelle 4.2.2.1). Diese Skala wurde mit einem sechstufigen Antwortformat von den Testpersonen bewertet.

Tabelle 4.2.2.1

Items für die Skala „Secure Base“.

<i>Ich finde es schwierig damit klar zu kommen, von Anderen abhängig zu sein.</i>
<i>Ich fühle mich wohl dabei, von Anderen abhängig zu sein.</i>
<i>Ich finde es schwierig, Anderen vollkommen zu vertrauen.</i>
<i>Ich finde es schwierig mich darauf zu verlassen, dass ich immer auf Andere bauen kann, wenn ich Sie brauche.</i>

Die Skala erzielte ein Cronbach $\alpha = .486$. Diese vier Items stammen aus dem „Relationship Scale Questionnaire“.

Eine weitere Form der Erhebung der „Secure Base“-Konstrukte erfolgte durch den etwas vereinfachten „Relationship Questionnaire“. In dieser Form werden den Testpersonen vier Persönlichkeitsbeschreibungen vorgegeben, wobei die Testpersonen einstufen sollten, in wie weit diese Persönlichkeitsbeschreibung auf sie zu trifft. Die vier Persönlichkeitstypen befinden sich im Fragebogen im Anhang. Während alle anderen Items mit einer sechsstufigen „Likert Skala“ abgefragt wurden, wurde beim „Relationship Questionnaire“ mit einer siebenstufigen Skala gearbeitet, weil es sich hierbei um ein standardisiertes Messinstrument handelt.

Bereitschaft Feedback zu empfangen

Die letzte berechnete Skala wurde unter dem Namen „Bereitschaft Feedback zu empfangen“ zusammengefasst. Die sieben Items umfassende Skala erreicht ein Cronbach $\alpha = .641$ und spiegelt die grundsätzliche Bereitschaft der Testpersonen wieder, Feedback zu empfangen und anzunehmen. Die ausgewählten Items finden sie in Tabelle 4.2.3.1. Auch diese wurden mit einem sechstufigen Antwortformat beantwortet.

Tabelle 4.2.3.1

Items für die Skala „Bereitschaft Feedback zu empfangen“.

<i>Ich habe großes Interesse daran zu erfahren, ob meine Fahrtüchtigkeit eventuell eingeschränkt ist.</i>
<i>Ich wäre bereit den Rat einer kompetenten Person umzusetzen.</i>
<i>Ich benötige kein Feedback, da ich selbst am besten beurteilen kann, wie gut ich Auto fahre.</i>
<i>Ich kann sehr gut einschätzen wie ich Auto fahre.</i>
<i>Ich achte bewusst darauf, ob sich meine Fähigkeiten mit zunehmendem Alter verändern.</i>
<i>Ich unternehme aktiv etwas damit ich mir die Fähigkeiten, die ich zum Autofahren benötige, erhalte.</i>

Es ist verantwortungslos weiterhin Auto zu fahren, wenn es die eigenen Fähigkeiten nicht mehr wirklich zulassen.

Ergebnisse

Vorab gilt die Frage zu klären, ob ein erhöhter Wert in der Skala „Bereitschaft Feedback zu empfangen“ auch zu einer höheren Wahrscheinlichkeit führt, das Programm „Begleitetes Fahren“ zu befürworten und an selbigen teilzunehmen. Die Korrelationen zu den Items „*Wie finden sie dieses Programm?*“ $r = .305$, „*Würden sie an diesem Programm teilnehmen?*“ $r = .334$ und „*Wie sinnvoll denken sie ist diese Regelung?*“ $r = .389$ legen nahe, dass ein positiver Zusammenhang besteht, zwischen der Bereitschaft für Feedback und der Sinnhaftigkeit und Teilnahme an einem solchen Programm (vgl. Tabelle 5.1).

Tabelle 5.1

Korrelation von Bereitschaft Feedback zu empfangen und „Akzeptanz für Teilnahme“.

	Wie finden sie dieses Programm?	Würden sie an diesem Programm teilnehmen?	Wie sinnvoll denken sie ist diese Regelung?
Feedback	.305(**)	.334(**)	.389(**)

Anmerkung: ** $p < .01$.

Daher werden diese drei Items zusammengefasst zur Skala „Akzeptanz für Teilnahme“, die einen Mittelwert von $M = 3,93$ und eine Standardabweichung von $SD = 1,578$ hat (vgl. Tabelle 5.2). Die neue Skala „Akzeptanz für Teilnahme“ ist folglich ebenfalls sechsstufig, wobei der Wert sechs für sehr große Zustimmung und Teilnahme steht und der Wert eins für Ablehnung und keine Teilnahme.

Tabelle 5.2

Mittelwert und Standardabweichung für die Skala „Akzeptanz für Teilnahme“.

	<i>N</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>
Akzeptanz für Teilnahme	82	3,93	1.578

Für die anderen drei Skalen „Feedback“, „Secure Base“ und „Qualität sozialer Kontakte“ ergaben sich Mittelwerte und Standardabweichungen von $M = 4.13$, $SD = .802$; $M = 2.48$, $SD = .901$ und $M = 4.83$, $SD = 1.096$. Auch diese wurden auf einer Skala von eins bis sechs gemessen, wobei ein hoher Wert für hohe Bereitschaft zum empfangen von „Feedback“, hohe „Qualität sozialer Kontakte“ und einer guten „Secure Base“ steht (vgl. Tabelle 5.3).

Tabelle 5.3

Mittelwert und Standardabweichung für die Skalen „Bereitschaft Feedback zu empfangen“, „Secure Base“ und „Qualität sozialer Kontakte“.

	<i>N</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>
Feedback	73	4.13	.802
Secure Base	72	2.48	.901
Qualität soziale Kontakte	80	4.83	1.096

Korrelationstabelle mit Faktor Alter, Geschlecht, Einwohner, zurückgelegte Kilometer

Der Korrelationsüberblick zeigt unter anderem, dass es einen negativen Zusammenhang zwischen den gefahrenen Kilometern und dem Geschlecht der Befragten gibt, was darauf hindeutet, dass Frauen tendenziell weniger Auto fahren als Männer. Dieser negative Zusammenhang findet sich auch bei der Variable Alter. Mit zunehmendem Alter sinken auch hier die gefahrenen Kilometer und auch die Bereitschaft Feedback zu empfangen.

Ebenfalls ist aus der Tabelle ersichtlich, dass es keine signifikante Korrelation zwischen der Skala „Bereitschaft Feedback zu empfangen“ und den anderen beiden Skalen „Qualität der sozialen Kontakte“ und „Secure Base“ gibt.

Unsere Skala „Akzeptanz für Teilnahme“ zeigt, wie bereits erwartet, einen positiven Zusammenhang mit der Bereitschaft Feedback zu empfangen und den gefahrenen Kilometern der Testpersonen (vgl. Tabelle 5.1.1).

Tabelle 5.1.1

Korrelation zwischen den Skalen „Akzeptanz für Teilnahme“, „Bereitschaft Feedback zu empfangen“, „Secure Base“ und „Qualität sozialer Kontakte“ mit ausgewählten Faktoren (Geschlecht, Alter, Einwohner, zurückgelegte Kilometer)

	Akzeptanz für Teilnahme	Feed- back	Secure Base	Qualität sozialer Kontakte	Wie viele Kilometer sind Sie ca. im letzten Jahr gefahren?	Wie viele Einwohner hat ihr gegenwärtiger Wohnort?	Alter	Geschlecht
Akzeptanz für Teilnahme	1							
Feedback	.370(**)	1						
Secure Base	.035	-.038	1					
Qualität sozialer Kontakte	.154	.030	-.088	1				
Wie viele Kilometer sind Sie ca. im letzten Jahr gefahren?	.236(*)	.066	.051	-.070	1			
Wie viele Einwohner hat ihr gegenwärtiger Wohnort?	.090	.188	.019	-.149	.050	1		
Alter	-.044	-.266(*)	-.052	.117	-.405(**)	-.097	1	
Geschlecht	.071	-.043	-.086	-.036	-.335(**)	.071	-.151	1

Anmerkung: * $p < .05$; ** $p < .01$.

Die Variable „Bildung“ wurde mit Hilfe von fünf Stufen erfasst welche von null bis vier benannt wurden (vgl. Tabelle 5.1.2).

Tabelle 5.1.2**Skalierung der Variable „Bildung“.**

Pflichtschule (0)
Lehrlingsausbildung (1)
Matura/Berufsbildene höhere Schule (2)
Matura/ Allgemeinbildende höhere Schule (3)
Universität/ Fachhochschule (4)

Hierbei ergab sich ein Mittelwert $M = 2,18$ mit einer Standardabweichung $SD = 1,416$ (vgl. Tabelle 5.1.3). In der Korrelationstabelle sehen wir, dass die Ausbildung positive mit der Bereitschaft für Feedback und der Teilnahme am Programm korreliert, nicht aber mit unseren Skalen „Secure Base“ und „Qualität sozialer Kontakte“ (vgl. Tabelle 5.1.4).

Tabelle 5.1.3**Mittelwert und Standardabweichung der Variable „Bildung“.**

	<i>N</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>
Ausbildung	84	2,18	1,416

Tabelle 5.1.4**Korrelation der Variable Bildung mit „Akzeptanz für Teilnahme“, „Feedback“, „Secure Base“ und „Qualität sozialer Kontakte“.**

	Höchste abgeschlossene Ausbildung?	Akzeptanz für Teilnahme	Feedback	Secure Base	Qualität sozialer Kontakte
Höchste abgeschlossene Ausbildung?	1				
Akzeptanz für Teilnahme	.295(**)	1			
Feedback	.478(**)	.370(**)	1		

Secure Base	.005	.035	-.038	1
Qualität sozialer Kontakte	.199	.154	.030	-.088
				1

Anmerkung: ** $p < .01$.

Korrelationstabelle affektive und kognitive Kontrolle

Um einen weiteren Überblick über die Korrelationen der einzelnen Items speziell mit dem Fokus auf die affektive und kognitive Kontrolle in Abhängigkeit der Skalen Konstrukte „Akzeptanz für Teilnahme“, „Qualität sozialer Kontakte“, „Secure Base“ und „Bereitschaft Feedback zu empfangen“ zu bekommen, bietet sich die nachfolgenden Korrelationstabelle 5.2.1 an.

Einen positiven Zusammenhang von $r = .252$, $p < .05$ können wir feststellen zwischen der Skala „Akzeptanz für Teilnahme“ und dem Item „Mit schlechter Reaktionsfähigkeit erhöht sich die Gefahr einen Unfall zu verursachen.“ und dem Item „Wenn ich eine ungünstige Einschätzung erhalten würde, würden mir Alternativen einfallen, wie ich auch ohne Auto wenig Einschränkungen hätte.“ mit einem $r = .231$, $p < .05$.

Das Item zum antizipierten Bedauern „Ein schlechtes Abschneiden wäre mir im Augenblick der Testung peinlich“ korreliert negativ $r = -.250$, $p < .05$ mit der Skala „Secure Base“, was darauf schließen lässt, dass Personen mit einem hohen Wert in der Skala dieses Item eher niedrig bewerten oder umgekehrt. Die beiden folgenden Items zur kognitiven und affektiven Kontrolle „Wenn ich eine ungünstige Einschätzung erhalten würde, würden mir Alternativen einfallen, wie ich auch ohne Auto wenig Einschränkungen hätte.“ und „Selbst wenn mich eine negative Einschätzung schockieren würde, ich würde schon damit klar kommen.“ korrelieren ebenfalls negativ mit der Skala „Secure Base“.

Bezüglich der Skala „Qualität sozialer Kontakte“ zeigt sich eine signifikante Korrelation von $r = .388$, $p < .01$ mit dem Item „Mit schlechter Reaktionsfähigkeit erhöht sich die Gefahr einen Unfall zu

verursachen.“, welches Bezug nimmt auf die nachlassende Reaktion im Alter. Außerdem sehen wir eine Korrelation $r = .240$, $p < .05$ mit dem Item der kognitiven Kontrolle „Selbst wenn mich eine negative Einschätzung schockieren würde, ich würde schon damit klar kommen.“

Die Skala „Bereitschaft für Feedback“ zeigt ebenfalls bei den beiden Items der affektiven und kognitiven Kontrolle „Selbst wenn mich eine negative Einschätzung schockieren würde, ich würde schon damit klar kommen.“ und „Wenn ich eine ungünstige Einschätzung erhalten würde, würden mir Alternativen einfallen, wie ich auch ohne Auto wenig Einschränkungen hätte.“ einen signifikanten Zusammenhang von $r = .285$, $p < .05$ und $r = .294$, $p < .05$.

Tabelle 5.2.1

Korrelation von „Akzeptanz für Teilnahme“, „Bereitschaft Feedback zu empfangen“, „Secure Base“ und „Qualität sozialer Kontakte“ mit Items der affektive und kognitive Kontrolle.

	Ein schlechtes Abschneiden wäre mir im Augenblick der Testung peinlich.	Mit schlechter Reaktionsfähigkeit erhöht sich die Gefahr einen Unfall zu verursachen.	Wenn ich eine ungünstige Einschätzung erhalten würde, wäre dies für mich doch im ersten Moment ein ziemlicher Schock.	Wenn ich als Konsequenz der Beurteilung weniger Fahren würde, dann wäre dies ein deutlicher Verlust an Lebensqualität.	Wenn ich eine ungünstige Einschätzung erhalten würde, würden mir Alternativen einfallen, wie ich auch ohne Auto wenig Einschränkungen hätte.	Selbst wenn mich eine negative Einschätzung schockieren würde, ich würde schon damit klar kommen.
Akzeptanz für Teilnahme	-.144	.252(*)	.163	-.067	.231(*)	.023
Feedback	.085	.111	-.137	-.152	.294(*)	.285(*)
Secure Base	-.250(*)	-.038	-.072	.069	-.338(**)	-.310(**)
Qualität sozialer Kontakte	.102	.388(**)	.211	-.023	.056	.240(*)

Anmerkung: * $p < .05$; ** $p < .01$.

Hypothese zur Qualität sozialer Kontakte, Secure Base und der Bereitschaft Feedback zu empfangen

Um die erste Hypothese bezüglich eines Zusammenhangs zwischen „Bereitschaft Feedback zu

empfangen“ und den beiden Skalen „Qualität sozialer Kontakte“ und „Secure Base“ zu überprüfen, wurde eine multilineare Regression gerechnet. Die Voraussetzung für die Anwendung des Verfahrens ist in Bezug auf die Homoskedastizität, die Autokorrelationen und die Multikollinearität erfüllt (Field, 2005).

Das Modell ergab sich als nicht signifikant und erzielte keinen relevanten Vorhersagewert bezüglich der abhängigen Variable (vgl. Tabellen 5.3.1; 5.3.2; 5.3.3). Auch durch die Unterscheidung der „Qualität sozialer Kontakte“ in die beiden von Mc. Writher (1990) postulierten Skalen „social others“ und „affiliative environment“ konnten keine signifikanten Ergebnisse auf die Skala „Bereitschaft Feedback zu empfangen“ erzielt werden.

Tabelle 5.3.1

Modellzusammenfassung „Bereitschaft Feedback zu empfangen“, „Qualität sozialer Kontakte“ und „Secure Base“

	<i>R</i>	<i>R-Quadrat</i>	<i>Korrigiertes R-Quadrat</i>	<i>Standardfehler des Schätzers</i>
Modell	0,073	0,005	-.028	.860

Einflußvariablen : (Konstante), Secure Base, Qualität soziale Kontakte

Tabelle 5.3.2

ANOVA „Bereitschaft Feedback zu empfangen“, „Qualität sozialer Kontakte“ und „Secure Base“

		Quadrat summe	df	Mittel der Quadrate	F	Signifikanz
Modell	Regression	.238	2	.119	.161	.852(a)
	Residuen	44.422	60	.740		
	Gesamt	44.660	62			

Einflußvariablen : (Konstante), Secure Base, Qualität soziale Kontakte

Abhängige Variable: „Bereitschaft Feedback zu empfangen“

Tabelle 5.3.3

Lineares Regressions Modell mit den Faktoren „Qualität sozialer Kontakte“ und „Secure Base“ auf die abhängige Variable „Bereitschaft Feedback zu empfangen“

Modell	Nicht standardisierte Koeffizienten		Standardisierte Koeffizienten	T	Signifikanz
	B	Standardfehler	Beta	B	Standardfehler
(Konstante)	3.911	.693		5.644	.000
Qualität soziale Kontakte	.058	.121	.062	.483	.631
Secure Base	-.036	.128	-.037	-.285	.777

Abhängige Variable: „Bereitschaft Feedback zu empfangen“

Hypothese Affektive Kontrolle und Secure Base / Soziale Kontakte

Allerdings zeigen die Skalen mit den Items zur affektiven Kontrolle einen Zusammenhang, genau wie in der dritten Hypothese angenommen. Menschen die über einen hohen Wert bei der Skala „Secure Base“ verfügen, sehen es nicht als „peinlich“ an, bei einem Test eher schlecht abzuschneiden, was die negative Korrelation von $r = -.250$ belegt (vgl. Tabelle 5.4.1).

Tabelle 5.4.1

Korrelation von „Secure Base“ mit Item der affektiven Kontrolle.

Ein schlechtes Abschneiden wäre mir im Augenblick der Testung peinlich.	
Secure Base	-.250(*)

Anmerkung: * $p < .05$

Personen, die über einen hohen Wert in der Skala „Qualität sozialer Kontakte“ verfügen, zeigen ebenfalls bei der Verarbeitung von negativen Rückmeldungen bessere Bewältigungsstrategien. Wie in Tabelle 5.4.2 ersichtlich, zeigt die positive Korrelation von $r = .240$ einen klaren Zusammenhang

zwischen einem hohen Wert bei der Skala „Qualität sozialer Kontakte“ und dem Item „Selbst wenn mich eine negative Einschätzung schockieren würde, ich würde schon damit klar kommen.“

Tabelle 5.4.2

Korrelation von „Qualität sozialer Kontakte“ mit Item der affektiven Kontrolle.

Selbst wenn mich eine negative Einschätzung schockieren würde, ich würde schon damit klar kommen.	
Qualität soziale Kontakte	.240(*)

Anmerkung: * $p < .05$

Hypothese Geschlecht und Bereitschaft Feedback zu empfangen

Zur Prüfung der letzten Hypothese bezüglich der Annahme weibliche Testperson wären eher bereit Feedback anzunehmen, wurde eine einfache, lineare Regression mit der abhängigen Variable „Bereitschaft Feedback zu empfangen“ und der unabhängigen Variable Geschlecht berechnet, um diese vorherzusagen (Bühner & Ziegler, 2009). Die Voraussetzung für die Anwendung des Verfahrens ist in Bezug auf die Homoskedastizität, die Autokorrelationen und die Multikollinearität erfüllt (Field, 2005). Das Modell zeigte, wie der Tabelle 5.5.1 zu entnehmen ist, keine wahren Vorhersagewerte, so dass die Hypothese verworfen werden muss.

Tabelle 5.5.1

Modellzusammenfassung Bereitschaft Feedback zu empfangen und der abhängigen Variable Geschlecht.

	<i>R</i>	<i>R-Quadrat</i>	<i>Korrigiertes R-Quadrat</i>	<i>Standardfehler des Schätzers</i>
Modell	.043	.002	-.012	.807

Einflußvariablen : (Konstante), Geschlecht

Auch die Prüfung der Effektstärke mit Hilfe der Berechnung des *Cohens d*, bezüglich Geschlechtsunterschiede und einer höheren Bereitschaft für Feedback ergab keine Effekte. Von einem kleinen Effekt kann ab einem Wert von 0.2 gesprochen werden. Ab 0.5 von einem moderaten und ab

Werten über 0.8 von einem großen Effekt (Field, 2005). Der Vergleich der Mittelwerte ergibt ein *Cohens d* von .07, was darauf schließen lässt, dass es keine Geschlechtsunterschiedseffekte gibt (vgl. Tabelle 5.5.2).

Tabelle 5.5.2

Mittelwert, Standardabweichung und *Cohens d* für die Variable „Bereitschaft Feedback zu empfangen“ und Geschlecht.

		<i>N</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>Cohens d</i>
Feedback	männlich	46	4.16	.639	.07
	weiblich	27	4.08	1.036	

Auch die Analysen bezüglich möglicher Geschlechtsunterschiede zu den Skalen „Secure Base“ (*Cohens d* = .17), „Qualität sozialer Kontakte“ (*Cohens d* = .07) und „Akzeptanz für Teilnahme“ (*Cohens d* = -.15) erzielten keine nennenswerten Effekte (vgl. Tabelle 5.5.3).

Tabelle 5.5.3

Mittelwert, Standardabweichung und *Cohens d* für die Variablen „Bereitschaft Feedback zu empfangen“, „Secure Base“ und „Qualität sozialer Kontakte“, „Akzeptanz für Teilnahme“

		<i>N</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>Cohens d</i>
Secure Base	männlich	41	2.54	.917	.17
	weiblich	31	2.39	.887	

		<i>N</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>Cohens d</i>
Qualität sozialer Kontakte	männlich	51	4.85	.964	.07
	weiblich	29	4.77	1.314	

		<i>N</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>Cohens d</i>
Akzeptanz für Teilnahme	männlich	49	3.84	1.632	-.15
	weiblich	33	4.07	1.509	

Jedoch zeigte sich bei dem Faktor Geschlecht und dem Item „Wenn ich einen Unfall verursachen würde und mir zuvor kein Feedback geholt hätte würde ich mich schuldig fühlen“ ein Zusammenhang. Die positive Korrelation zeigt, dass Frauen eher dahin tendieren, sich durch nicht eingeholtes Feedback im Falle eines Unfalls, schuldig zu fühlen (vgl. Tabelle 5.5.4).

Tabelle 5.5.4

Korrelation zwischen Variable Geschlecht und Item „Wenn ich einen Unfall verursachen würde und mir zuvor keine Feedback geholt hätte würde ich mich schuldig fühlen.“

Wenn ich einen Unfall verursachen würde und mir zuvor keine Feedback geholt hätte würde ich mich schuldig fühlen.	
Geschlecht	.279(*)

Anmerkung: * $p < .05$

Zusätzliche Analysen

Prädiktoren für Bereitschaft Feedback zu empfangen

Bezogen auf die Skala „Bereitschaft Feedback zu empfangen“ finden sich ebenfalls eine Vielzahl von Prädiktoren, die eine Vorhersagekraft besitzen. So zeigte sich, dass das Alter und der Bildungsstand der Testpersonen, die Bereitschaft zum Einholen von Feedback zu 27 % erklären können (vgl. Tabelle 5.6.1.1). Je höher der Bildungsstand der Testpersonen, desto eher waren sie bereit, Rückmeldungen zu ihrem Fahrverhalten anzunehmen. Beim Alter ist der Zusammenhang umgekehrt, so dass mit zunehmendem Alter die Bereitschaft sinkt, sich Feedback zu holen (vgl. Tabelle 5.6.1.2).

Tabelle 5.6.1.1

Modellzusammenfassung von „Bereitschaft Feedback zu empfangen“ mit den Variablen Alter und Bildung.

	<i>R</i>	<i>R-Quadrat</i>	<i>Korrigiertes R-Quadrat</i>	<i>Standardfehler des Schätzers</i>
Modell	.520	.270	.249	.695

Einflußvariablen : (Konstante), Höchste abgeschlossene Ausbildung?, Alter

Tabelle 5.6.1.2

Lineare Regression Modell mit der abhängigen Variable „Bereitschaft Feedback zu empfangen“ mit den Variablen Alter und Bildung.

Modell	Nicht standardisierte Koeffizienten		Standardisierte Koeffizienten	T	Signifikanz
	B	Standardfehler	Beta	B	Standardfehler
(Konstante)	5.076	.802		6.326	.000
Alter	-.022	.011	-.206	-2.002	.049
Höchste abgeschlossene Ausbildung?	.260	.060	.450	4.370	.000

Abhängige Variable: Feedback

Dieses Modell kann durch das Item Beziehungsstil „unsicher“ noch verbessert werden. Geben wir diesen Prädiktor in unser Regressions-Modell hinzu, erhöht sich ihr Erklärungswert auf 34 % (vgl. Tabellen 5.6.1.3, 5.6.1.4). Bei dem Item Beziehungsstil „unsicher“ empfanden die Testpersonen die folgende Persönlichkeitsbeschreibung für sich am zutreffendsten:

Ich würde sehr gerne emotional enge Beziehungen zu anderen Menschen führen, muss aber oft feststellen, dass Andere sich mir gegenüber nur ungern so öffnen, wie ich es gerne hätte. Ich fühle mich ohne enge Beziehungen unwohl, aber ich habe Bedenken, dass Andere mich nicht so sehr schätzen, wie ich Sie.

Tabelle 5.6.1.3

Modellzusammenfassung von „Bereitschaft Feedback zu empfangen“ mit den Variablen Alter, Bildung und Beziehungsstil unsicher.

	R	R-Quadrat	Korrigiertes R-Quadrat	Standardfehler des Schätzers
Modell	.583	.340	.310	.679

Einflußvariablen : (Konstante), Beziehungsstil unsicher, Alter, Höchste abgeschlossene Ausbildung?

Tabelle 5.6.1.4

Lineare Regression Modell mit der abhängigen Variable „Bereitschaft Feedback zu empfangen“ mit den Variablen Alter, Bildung und Beziehungsstil unsicher.

Modell	Nicht standardisierte Koeffizienten		Standardisierte Koeffizienten	T	Signifikanz
	B	Standardfehler	Beta	B	Standardfehler
(Konstante)	4.887	.817		5.983	.000
Alter	-.024	.011	-.217	-2.151	.035
Höchste abgeschlossene Ausbildung?	.299	.060	.503	4.967	.000
Beziehungsstil unsicher	.096	.052	.188	1.859	.06

Abhängige Variable: Feedback

Faktoren für Teilnahme an Fahrttests

Ebenso können wir aus den Daten ersehen, dass eine Bereitschaft am Fahrttest teilzunehmen („Akzeptanz für Teilnahme“), stark durch die selber gefahrenen Kilometer der Testpersonen erklärt wird. So zeigt sich, dass mit steigender zurückgelegter Kilometerzahl die Bereitschaft, den Fahrttest durchzuführen, ansteigt (vgl. Tabelle 5.6.2.1; 5.6.2.2).

Tabelle 5.6.2.1

Modellzusammenfassung mit der Variable Gefahrene Kilometer und „Akzeptanz für Teilnahme“.

	R	R-Quadrat	Korrigiertes R-Quadrat	Standardfehler des Schätzers
Modell	.236	.056	.044	1.543

Einflußvariablen : (Konstante), Wie viele Kilometer sind Sie ca. im letzten Jahr gefahren?

Tabelle 5.6.2.2

Lineare Regression Modell mit der abhängigen Variable „Akzeptanz für Teilnahme“ und der Variable Gefahrene Kilometer.

Modell	Nicht standardisierte Koeffizienten		Standardisierte Koeffizienten	T	Signifikanz
	B	Standardfehler	Beta	B	Standardfehler
(Konstante)	3.513	.258		13.620	.000
Wie viele Kilometer sind Sie ca. im letzten Jahr gefahren?	.416	.191	.236	2.176	.032

Abhängige Variable: „Akzeptanz für Teilnahme“

Interessant hierbei ist ebenfalls, welche Personen eher hohe Werte bei den gefahrenen Kilometern erzielten. Vor allem Geschlecht und Alter dienen als gute Prädiktoren für die jährlich zurückgelegte Strecke (vgl. Tabellen 5.6.2.3; 5.6.2.4).

Tabelle 5.6.2.3

Modellzusammenfassung mit der Variable gefahrene Kilometer, Geschlecht und Alter.

	<i>R</i>	<i>R-Quadrat</i>	<i>Korrigiertes R-Quadrat</i>	<i>Standardfehler des Schätzers</i>
Modell	.570	.325	.308	.789

Einflußvariablen : (Konstante), Geschlecht, Alter

Tabelle 5.6.2.4

Lineare Regression Modell mit der abhängigen Variable gefahrene Kilometer und den Variablen Geschlecht und Alter

	Nicht standardisierte Koeffizienten		Standardisierte Koeffizienten	T	Signifikanz
Modell	B	Standardfehler	Beta	B	Standardfehler
(Konstante)	5.219	.782		6.674	.000
Alter	-.056	.011	-.466	-5.045	.000
Geschlecht	-.783	.178	-.405	-4.389	.000

Abhängige Variable: Wie viele Kilometer sind Sie ca. im letzten Jahr gefahren?

Um eine weitere explorative Analyse für die Teilnahme am Fahrtstest anzuschließen, wurden die einzelnen Items der Skalen „Secure Base“, „Qualität sozialer Kontakte“ und „Feedback Bereitschaft“ mit Hilfe einer schrittweise gerechneten Regression geprüft. Des Weiteren wurden einzelne Items aus dem Bereich der affektiven und kognitiven Kontrolle für die Analyse herangezogen.

Hierbei zeigten sich die folgenden vier Items *„Mit schlechter Reaktionsfähigkeit erhöht sich die Gefahr einen Unfall zu verursachen.“*; *„Sollte mir beim Autofahren ein Fehler unterlaufen, versuche ich herauszufinden wie und warum ich diesen Fehler gemacht habe.“*; *„Ich habe großes Interesse daran zu erfahren, ob meine Fahrtüchtigkeit eventuell eingeschränkt ist.“* und *„Ich finde es schwierig, Anderen vollkommen zu vertrauen.“* als sehr gute Prädiktoren für die Bereitschaft zur Teilnahme am Programm. Wie in der nachfolgenden Tabelle ersichtlich, erreichen diese Items ein R-Quadrat von

0,391 was bedeutet, dass fast 40 Prozent der Bereitschaft zur Teilnahme von diesen vier Items vorausgesagt werden (vgl. Tabelle 5.6.2.5).

Tabelle 5.6.2.5

Modellzusammenfassung „Akzeptanz für Teilnahme“ und Prädiktoren.

	<i>R</i>	<i>R-Quadrat</i>	<i>Korrigiertes R-Quadrat</i>	<i>Standardfehler des Schätzers</i>
Modell	.625	.391	.354	1.213

Einflussvariablen : (Konstante), Ich finde es schwierig, Anderen vollkommen zu vertrauen., Sollte mir beim Autofahren ein Fehler unterlaufen, versuche ich herauszufinden wie und warum ich diesen Fehler gemacht habe., Ich habe großes Interesse daran zu erfahren, ob meine Fahrtüchtigkeit eventuell eingeschränkt ist., Mit schlechter Reaktionsfähigkeit erhöht sich die Gefahr einen Unfall zu verursachen.

Tabelle 5.6.2.6

Lineare Regression Modell mit der abhängigen Variable „Akzeptanz für Teilnahme“ und Prädiktoren

Modell	Nicht standardisierte Koeffizienten		Standardisierte Koeffizienten	T	Signifikanz
	B	Standardfehler	Beta	B	Standardfehler
(Konstante)	.802	.898		.893	.375
Mit schlechter Reaktionsfähigkeit erhöht sich die Gefahr einen Unfall zu verursachen.	.396	.124	.328	3.193	.002
Sollte mir beim Autofahren ein Fehler unterlaufen, versuche ich herauszufinden wie und warum ich diesen Fehler gemacht habe.	-.353	.131	-.279	-2.681	.009
Ich habe großes Interesse daran zu erfahren, ob meine Fahrtüchtigkeit eventuell eingeschränkt ist.	.528	.102	.509	5.201	.000
Ich finde es schwierig, Anderen vollkommen zu vertrauen.	.199	.104	.185	1.919	.059

Abhängige Variable: „Akzeptanz für Teilnahme“

Die Tabelle zeigt, dass mit steigendem Wert bei dem ersten und den beiden letzten Items auch der Wert der Skala „Akzeptanz für Teilnahme“ ansteigt. Für das Item zwei sehen wir einen negativen

Zusammenhang der darauf schließen lässt, dass bei sinkendem Wert eine höhere Bereitschaft zur Teilnahme am Programm gegeben ist (vgl. Tabelle 5.6.2.6).

Relevante Feedback Personen

Ebenfalls im Fragebogen erhoben wurde, welche Personengruppe denn am ehesten einen Rat bzw. Feedback bezüglich des eigenen Fahrverhaltens geben darf. Der eigene Ehepartner ist für 38,1 % ein kompetenter Feedbackgeber, 39,3 % nannten ihre eigenen Kinder. Durch die Fokusgruppen bereits bestätigt ist die stärkste Ausprägung bei den eigenen Hausärzten zu finden, welche mit 53,6 % als die kompetentesten Rückmelder gesehen werden. Wichtig ist außerdem zu erwähnen, dass 34,5 % den Trainer vom Programm „Begleitetes Fahren“ als Rückmelder akzeptieren würden. Am unbeliebtesten sind Bekannte und Nachbarn mit 3,6 % und 2,4 %.

Zusammenfassung und Diskussion

Im Hauptfokus meiner Studie stand zu ergründen, ob es einen Zusammenhang zwischen der „Qualität sozialer Kontakte“, der „Secure Base“ Konstrukte und der „Bereitschaft Feedback anzunehmen“ gibt. Durch die Daten lies sich eine weitere Komponente bzw. Skala bilden die ich mit „Akzeptanz für Teilnahme“ bezeichnete und welche ein Maß dafür bietet, wie sehr die Testpersonen möglicherweise bereit waren auch wirklich am Fahrtst teilzunehmen.

Wie ich zeigen konnte, besteht ein Zusammenhang zwischen der Skala „Bereitschaft Feedback anzunehmen“ und das Programm „Begleitetes Fahren“ sinnvoll zu finden und auch daran teilzunehmen. Diese vielleicht banal klingende Erkenntnis ist dennoch als äußerst wichtig zu erachten, da mögliche Teilnehmer am Programm „Begleitetes Fahren“ sich nicht nur am selbigen beteiligen sollen, sondern - um mögliche Fahrprobleme zu beheben - auch offen für das Feedback der Fahrtrainer sein müssen.

Meine erste Annahme einen direkten Zusammenhang zwischen den Skalen „Qualität der sozialen Kontakte“, „Secure Base“ und „Bereitschaft Feedback anzunehmen“ zu finden, konnte in dieser Studie allerdings nicht gezeigt werden. Dieses Ergebnis ist erstaunlich da Studien von Tolsdorf (1976), Mikulincer und Shaver (2007b) gezeigt haben, das soziale Netzwerk durchaus einen Einfluss auf die Bereitschaft, sich für Neues zu begeistern und daran teilzunehmen, haben.

Erster möglicher Kritikpunkt hierbei wäre, in wie weit die Konstrukte soziale Netzwerke, Qualität sozialer Kontakte und Secure Base in der vorliegenden Studie überhaupt erfasst werden konnten. Es stellt sich die Frage, wie diese schwierigen Variablen messbar gemacht werden können. Gerade bei der Stichprobe der älteren Menschen sind gängige Kennzahlen, wie zum Beispiel die Größe des Freundeskreises, nur bedingt aussagekräftig. Auch wenn durch die vorliegenden Skalen und Items meiner Ansicht nach eine gute Basis zur Erhebung der Qualität der sozialen Kontakte geschaffen wurde, sollte dieses Instrument weiter ausgebaut und erforscht werden.

Bezüglich meiner dritten Annahme konnte ich zeigen, dass die affektiven Verarbeitungen von Feedback sehr wohl im Zusammenhang mit den vorherrschenden sozialen Bedingungen, also der Skala „Qualität der sozialen Kontakte“ steht. Ein funktionierendes soziales Netzwerk führt dazu, dass negative Ereignisse besser verarbeitet und als nicht so gravierend erlebt werden. Dies konnte auch schon in früheren Studien gezeigt werden (Simpson, Rholes, & Nelligan, 1992; Tolsdorf 1976).

Für die kurzfristige Verarbeitung von negativen Ereignissen zeigte sich die Skala „Secure Base“ als einflussreich. Eine im ersten Moment negativ empfundenes Feedback wird als weniger gravierend empfunden, wenn die Person über eine funktionierende „Secure Base“ verfügt. Diese Annahme lässt sich gut mit den theoretischen Vorüberlegungen vereinen, die besagen, dass zum Beispiel Kinder höhere Explorationsbereitschaft zeigen, wenn sie sich auf eine „Secure Base“ verlassen können (Mikulincer & Shaver, 2009).

Der Faktor Geschlecht, zeigt sich als kein signifikantes Unterscheidungsmaß bezüglich der Feedback Bereitschaft der Testpersonen. Auch die Effektstärke bezüglich Unterschiede von Männern und Frauen bei der Skala „Feedback“, „Secure Base“ und „Qualität sozialer Kontakte“ erwiesen sich als sehr klein und können daher vernachlässigt werden.

Dennoch interessant ist, dass Frauen bei nicht geholtem Feedback ein höheres Schuldempfinden zeigen, wie durch das Item *„Wenn ich einen Unfall verursachen würde und mir zuvor kein Feedback geholt hätte würde ich mich schuldig fühlen“* belegt werden konnte. Für anschließende Studien bzw. Maßnahmen könnte dieses Wissen insofern relevant sein, als dass Marketingaktionen, ähnlich wie Projekte zum Autofahren unter Alkoholeinfluss, stark auf einer emotionalen Schuldebene argumentieren könnten, um somit die Gruppe der älteren Frauen zur freiwilligen Teilnahme am Programm „Begleitetes Fahren“ zu bewegen.

Auf längere Sicht gesehen, konnten ich zeigen, dass andere Faktoren die Bereitschaft zum Feedback beeinflussen. Vor allem der Bildungsstand und das Alter zeigten sich als große Prädiktoren. Während der Bildungsstand im Alter nicht mehr variierbar ist, zeigen sich durch den Einfluss des Alters klare

Implikationsmöglichkeiten. Wie durch die Daten belegt, steigt mit höherem Alter die Ablehnung gegen das Programm. Ein frühzeitiges Einführen der Testungen könnte dazu führen, dass die Zurückweisung des Programms minimiert wird und auch mögliche Ängste in Bezug auf das Programm frühzeitig beseitigt werden könnten.

Das Erklärungsmodell wurde noch durch den Prädiktor Beziehungsstil „unsicher“ erweitert. Personen die nach emotionaler Nähe suchen, sich häufig aber nicht trauen bzw. verunsichert sind ob sie von ihrem Gegenüber akzeptiert werden, sind grundsätzlich bereit sich Feedback zu holen. Ein möglicher Erklärungsansatz liegt darin, dass soziale Kontakte im Alter meistens abbauen und die Personen Schwierigkeiten haben, neue Kontakte zu knüpfen (Cumming & Henry, 1961).

Eine direkte Maßnahme aus diesen Ergebnissen wäre, das mögliche Programm so wertschätzend und einfühlsam wie möglich zu gestalten. Anstelle einer Testsituation sollte eine freundschaftliche Basis gewählt werden, so dass mögliches Feedback besser angenommen werden kann.

Ein weiteres Ergebnis zeigt, dass die gefahrene Kilometerzahl einen Einfluss auf die Bereitschaft zur Teilnahme („Akzeptanz für Teilnahme“) am Programm hat. Testpersonen die mehr Kilometer jährlich zurücklegen, sind eher bereit, sich am Test zu beteiligen. Dies lässt sich wohl durch die noch vorhandene Fahrpraxis und die damit vermutlich einhergehende Erwartung positiv zu bestehen erklären. Mit steigendem Alter sinkt auch die zurückgelegte Kilometerzahl, woraus sich die Empfehlung ableiten lässt, mögliche „Begleitetes Fahren“-Programme am besten frühzeitig einzuführen, sodass die Personen auf noch vorhandenes Wissen zurückgreifen können und eine niedrigere Abneigung gegen das Programm haben.

Die vier einflussreichsten Items bzw. Prädiktoren zur Teilnahme am Programm („Akzeptanz für Teilnahme“) konnten ebenfalls fast 40 % der Teilnahme erklären. Neben „*Mit schlechter Reaktionsfähigkeit erhöht sich die Gefahr einen Unfall zu verursachen.*“ und „*Ich habe großes Interesse daran zu erfahren, ob meine Fahrtüchtigkeit eventuell eingeschränkt ist.*“ zeigten sich das Item „*Sollte mir beim Autofahren ein Fehler unterlaufen, versuche ich herauszufinden wie und warum*

ich diesen Fehler gemacht habe.“ als einflussreich, allerdings in negativer Form. Das ist insofern interessant, als dass die Testpersonen, einerseits bestätigen, bei einem unterlaufenen Fehler, zwar nach diesem zu suchen, sich aber nicht am Programm beteiligen wollen. Die umgekehrte Formulierung besagt daher folglich, dass diejenigen Testpersonen, die eher nicht nach ihren Fehlern suchen würden, sich wiederum eher am Programm beteiligen würden. Ein möglicher Erklärungsansatz hierzu ist, dass die Testpersonen, die bereits davon ausgehen, einen Fehler zu begehen oder begangen zu haben, natürlich größere Angst vor einem Fahrtst haben, bei dem diese Fehler zu Tage treten könnten. Gleichzeitig sind jene Personen, die sich selber als noch sichere Fahrer einschätzen, gerne gewillt am Programm teilzunehmen, da ihre Fehlerhäufigkeit wohl eher als gering erachtet werden kann.

Letzter Prädiktor war das Item *„Ich finde es schwierig, Anderen vollkommen zu vertrauen.“*. Personen die Schwierigkeiten haben in ihrem näherem Umfeld Menschen zu vertrauen, würden eher am Programm teilnehmen. Genau wie Ärzte oder Polizisten sind Fahrlehrer eher als neutrale Respektspersonen zu sehen, gegenüber denen es den Testperson möglicherweise leichter fällt Vertrauen bezüglich fachlichem Urteilsvermögen aufzubauen, als gegenüber ihren direkten Mitmenschen.

Hierzu passen auch die Ergebnisse aus den Fokusgruppen und Vorstudien (Coughlin, 2004), die zeigten, dass hauptsächlich Ärzte die Personen sind, die Rückmeldung und Feedback zum Thema Fahrverhalten geben dürfen. Wie in der Studie von Cicirelli, (2010) gezeigt wurden, sind allerdings vor allem nahe Familienmitglieder wie Kinder oder Ehepartner wichtige Ansprechpersonen für ältere Menschen. Diese sind auch in der vorliegenden Studie die zweiten Bezugsquellen für Ratschläge zum Fahrverhalten. Der Fahrlehrer von „Begleitetes Fahren“ wird bereits an vierter Stellen als kompetenter Rückmelder genannt.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Faktor soziales Netzwerk eine wichtige Rolle spielt, wenn es um die Verarbeitung von negativen Rückmeldungen geht. In weiteren Studien sollte der Faktor soziales Netzwerk noch einmal vermehrt im Fokus stehen, vor allem in Abhängigkeit eines konkreteren Plans zur Umsetzung des Programms „Begleitetes Fahren“. Die „Bereitschaft Feedback zu

empfangen“ zu erheben, war hierfür ein erster wichtiger Schritt, der nun dahingehend modifiziert werden sollte, das Programm als klare abhängige Variable zu definieren. Bezüglich der Geschlechtsunterschiede sollte eine Erhebung mit Bezug auf Frauen durchgeführt werden, die ja, wie bereits erwähnt, als aufsteigende Gruppe der Führerscheinhalterinnen gesehen werden kann. In der vorliegenden Studie ließen sich noch keine klaren Geschlechtsunterschied belegen, was aber auch der nicht gleich verteilten Stichprobe geschuldet sein kann. Da es unterschiedliche emotionale Verarbeitungen bezüglich Feedback und Geschlecht gibt, sollte dies ein weiterer Anknüpfungspunkt für Folgestudien sein.

Der in dieser Studie nicht im Fokus gestandene Aspekt des Automobils als Statusobjekt, könnte für weitere Studien möglicherweise relevant sein. Wie in der amerikanischen Studie der AARP bereits benannt, wird das Auto nicht nur als Fortbewegungsmittel gesehen, sondern hat auch eine repräsentative Funktion (Coughlin, 2004). In meiner Studie wurde versucht mit Hilfe des Auto Kaufwertes in Euro, des Alters und der Marke auf diesen Faktor einzugehen. Es zeigten sich hierbei noch keine signifikanten Ergebnisse, dennoch finde ich, dass nachfolgende Studien diesen Aspekt näher beleuchten sollten.

Literaturverzeichnis

- Anderson, C. M., & Martin, M. M. (1995). The Effects of Communication Motives, Interaction Involvement, and Loneliness on Satisfaction: A Model of Small Groups. *Small Group Research*, 26, 118–137.
- Backes, G., & Clemens, W. (2008). *Lebensphase Alter. Eine Einführung in die sozialwissenschaftliche Altersforschung*. 3., überarb. Aufl. Weinheim: Juventa-Verlag.
- Bouwhuis, D. G. (1992). Aging, perceptual and cognitive functioning and interactive equipment. In: H. Bouma & J. A. M. Graafmans. *Studies in Health Technology and Informatics*. Bd.3: *Gerontechnology*. Amsterdam, Oxford, Washington, Tokyo: IOS Press, 93-112.
- Bowlby, J., Ainsworth, M., Boston, M., & Rosenbluth, D. (1956), The effects of mother-child separation: A follow-up study. *British Journal of Medical Psychology*, 29, 11-247.
- Bühner, M., & Ziegler, M. (2009). *Statistik für Psychologen und Sozialwissenschaftler*. München: Pearson Studium.
- Cicirelli V. G., (2010). *Attachment relationships in old age*. *Journal of Social and Personal Relationships*, 27, 191-199.
- Coughin J. F., Mohyde M., D'Ambrosio L. A., & Gilbert J. (2004). „Who drives older drivers decisons?“ Cambridge: MIT Age Lab.
- Cumming, E., & Henry, W. E., (1961). *Growing old. The process of disengagement*. New York: Basic Books.
- Damsteegt, D. (1992). Loneliness, social provisions and attitude. *College Student Journal*, 26, 135–139.
- Endruweit, G., & Trommsdorff, G., (2002). *Wörterbuch der Soziologie*. 2., völlig neubearb. und erw. Aufl. Stuttgart: Lucius & Lucius.
- Field, A. (2005). *Discovering Statistics using SPSS*. London: Sage Publications.
- Günther, J. (2009). Nachbarschaft und nachbarschaftliche Beziehungen. In: Lenz, Karl; Nestmann, Frank (Hg.): *Handbuch persönliche Beziehungen*. Weinheim: Juventa-Verl., 445–463
- Hazan, C., & Shaver, P.R. (1987). Romantic love conceptualized as an attachment process. *Journal of Personality and Social Psychology*, 52, 511-524.
- Hazan, C., & Shaver, P. R. (1990). Love and work: An attachment-theoretical perspective. *Journal of Personality and Social Psychology*, 59, 270–280.
- Havighurst, R. J., (1977) Ansichten über ein erfolgreiches Altern. In: Thomae, Hans (Hg.): *Altern. Probleme und Tatsachen*. 2., unveränderter Nachdr. der ersten Aufl. Wiesbaden: Akademische

Verlagsgesellschaft, 567– 571.

- Hughes M. E., Waite L. J., Hawkley L. C., & Cacioppo J. T. (2004) A Short Scale for Measuring Loneliness in Large Surveys : Results From Two Population-Based Studies. *Research on Aging*, 26, 655 – 672.
- Kurdek L. A. (2002) On being inSecure about the assessment of attachment styles. *Journal of Social and Personal Relationships*, 19, 811-834.
- Lenz, K., & Nestmann, F., (2009). *Handbuch persönliche Beziehungen*. Weinheim: Juventa-Verl.
- Mc Writher B. (1990) Factor Analysis of the Revised UCLA Loneliness Scale. *Current Psychology Spring 1990*, 9, 56 – 68.
- Minnemann, E., (1994) *Die Bedeutung sozialer Beziehungen für Lebenszufriedenheit im Alter*. Univ., Diss. Heidelberg: Roderer
- Mikulincer, M., Gillath, O., & Shaver, P. R. (2002). Activation of the attachment system in adulthood: Threat-related primes increase the accessibility of mental representations of attachment figures. *Journal of Personality and Social Psychology*, 83, 881–895.
- Mikulincer, M., & Shaver, P. R. (2007a). *Attachment in adulthood: Structure, dynamics, and change*. New York: Guilford Press.
- Mikulincer, M., & Shaver, P. R. (2007b). Boosting attachment security to promote mental health, prosocial values, and inter-group tolerance. *Psychological Inquiry*, 18, 139–156.
- Mikulincer M., & Shaver P. (2009) An attachment and behavioral systems perspective on social support *Journal of Social and Personal Relationships*, 26, 7-19.
- Mäder H., (2001). Daten zur Mobilität älterer Menschen. In: Flade a, Limbourg M. & Schlag B (Hrsg.). *Mobilität älterer Menschen*. Opladen: Leske + Budrich, 27-38.
- Oswald W.D. (1999). *Automobilismus und die „gefährlichen“ Alten*. In: Schmidt, G. (Hrsg.) *Automobil und Automobilismus. Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10*. Frankfurt: Campus, 183-195.
- Pekrun, R., Goetz, T., Perry, R. P., Kramer, K. & Hochstadt, M. (2004). Beyond test anxiety: Development and validation of the Test Emotions Questionnaire (TEQ). *Anxiety, Stress and Coping*, 17, 287-316.
- Simpson, J. A., Rholes, W. S., & Nelligan, J. S. (1992). Support seeking and support giving within couples in an anxiety-provoking situation: The role of attachment styles. *Journal of Personality and Social Psychology*, 62, 434–446.
- Tobin, S. S., & Neugarten, B. L., (1977). Zufriedenheit und soziale Interaktionen im Alter. In: Thomae, Hans (Hrsg.): *Altern. Probleme und Tatsachen*. 2., unveränderter Nachdr. der ersten Aufl. Wiesbaden: Akademische Verlagsgesellschaft, 572–578.

- Tolsdorf, C. C. (1976). Social Networks, Support, and Coping: An Exploratory Study. *Family Process*, 15, 407–417.
- Voges, W., (2008). *Soziologie des höheren Lebensalters. Ein Studienbuch zur Gerontologie*. Augsburg: MaroVerlag.
- Weber, M., & Winckelmann, J., (1980). *Wirtschaft und Gesellschaft. Grundriß der verstehenden Soziologie*. 5., rev. Aufl., Studienausg., Tübingen: Mohr.
- World Health Organisation (2004). *A Glossary of Terms for Community Health Care and Services for Older Persons*. Japan: WHO Centre for Health Development.

Internet Quellen

- American Association of Retired Persons (27. März 2013) URL: http://www.aarp.org/home-garden/transportation/we_need_to_talk/
- Simon Fraser University (17. Februar 2013) URL:
<http://www.sfu.ca/psyc/faculty/bartholomew/selfreports.htm>
- Statistik Austria (12.November 2012) URL:
http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_-_bestand/index.html

Anhang

Fahrverhalten

Im ersten Teil des Fragebogens bitten wir Sie, einige Fragen zu Ihrem Fahrverhalten zu beantworten.

Haben Sie einen Führerschein? ☐ Ja ☐ Nein

Haben Sie ein Auto? ☐ Ja ☐ Nein

Welchen Kaufwert hatte ihr Auto bei ihrer Anschaffung?

☐ < 10.000 Euro ☐ 10.000 - 20.000 Euro ☐ 20.000 - 30.000 Euro ☐ > 30.000 Euro

Wie alt ist ihr Auto in Jahren?

☐ < 1 Jahr ☐ 1-2 Jahre ☐ 2-3 Jahre ☐ 4-5 Jahre ☐ > 5 Jahre

Was für eine Automarke und Modell besitzen sie?

Marke: _____ Modell: _____

Wie viele Kilometer sind Sie ca. im letzten Jahr gefahren?

☐ < 5.000 km ☐ 5.000-10.000 km ☐ 10.000-30.000 km ☐ 30.000-50.000 km ☐ 50.000-100.000 km ☐ > 100.000 km

Was war die längste Strecke, die Sie im letzten Jahr am Stück gefahren sind?

☐ < 5 km ☐ 5-20 km ☐ 20-100 km ☐ 100-200 km ☐ 200-400 km ☐ > 400 km

Besitzt außer Ihnen noch eine weitere Person in Ihrem Haushalt einen Führerschein?

☐ Ja ☐ Nein

Fahren Sie meistens alleine oder gemeinsam mit anderen Familienmitgliedern bzw. Freunden?

☐ alleine ☐ In Begleitung eines Familienmitglieds ☐ In Begleitung eines Freundes ☐ In Fahrgemeinschaften

Sollten aus ihrer Sicht älteren PKW Fahrer z.B. ab 70 Jahren Fahreignungsprüfungen und Fahrtests verbindlich vorgeschrieben werden?

☐ Nein keine verbindlichen Tests ☐ Ja einmal jährlich ☐ ja alle 2 Jahre ☐ Ja alle 3 Jahre ☐ Ja alle 5 Jahre ☐ weiß ich nicht

In diesem Teil des Fragebogens möchten wir Ihnen ein Programm vorstellen und bitten Sie im Anschluss daran einige Fragen zu beantworten.

In anderen Ländern existieren Konzepte, bei denen Autofahrer in bestimmten Zeitabständen durch einen Experten für Fahrsicherheitstrainings eine Einschätzung zu ihren Fahrfähigkeiten erhalten. Ziel ist es, dass die Autofahrer einen besseren Einblick in ihre Fähigkeiten bekommen und ihr Fahrverhalten verbessern können.

*Ein solches Programm ist **kostenlos** und die **Ergebnisse werden nicht an Behörden oder Institutionen weitergeben**.*

	Sehr schlecht	Sehr gut
Wie finden Sie dieses Programm?	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	
	Eher Nein	Eher Ja
Würden Sie an diesem Programm teilnehmen?	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	
	Gar nicht sinnvoll	Sehr Sinnvoll
Wie sinnvoll denken Sie ist diese Regelung?	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	

Wenn Sie wünschen können Sie ihre Antwort kommentieren:

Teil des „Begleitetes Fahren“ Programm ist eine Fahrstunde mit einem Fahrsicherheitsexperten. Abschließend bekommen Sie, wie bereits erwähnt, eine detaillierte Rückmeldung über ihr Fahrverhalten. Bitte lesen Sie sich nun jeden Satz genau durch und geben Sie anschließend an, in wie weit Sie dieser Aussage zustimmen. Es gibt keine richtigen oder falschen Antworten, bitte entscheiden Sie nach Ihrer persönlichen Intuition und danach, was Ihnen am zutreffendsten erscheint.

	Stimme gar nicht zu	Stimme voll- kommen zu
Ich könnte in der Fahrstunde falsch beurteilt werden.	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	
Ein schlechtes Abschneiden wäre mir im Augenblick der Testung peinlich.	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	
Wenn ich eine ungünstige Einschätzung erhalten würde, würde ich mich lange Zeit sehr niedergeschlagen fühlen.	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	
Mit schlechter Reaktionsfähigkeit erhöht sich die Gefahr einen Unfall zu verursachen.	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	
Wenn ich eine ungünstige Einschätzung erhalten würde, wäre dies für mich doch im ersten Moment ein ziemlicher Schock.	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	
Wenn ich als Konsequenz der Beurteilung weniger Fahren würde, dann wäre dies ein deutlicher Verlust an Lebensqualität.	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	
Wenn ich eine ungünstige Einschätzung erhalten würde, wäre es kein Problem für mich mein Fahrverhalten dementsprechend einzuschränken.	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	
Durch das Feedback könnte ich meine eigenen Fähigkeiten besser einschätzen.	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	
Durch das Feedback könnte ich mein Fahrverhalten verbessern.	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	
Wenn ich eine ungünstige Einschätzung erhalten würde, würden mir	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	

Alternativen einfallen, wie ich auch ohne Auto wenig Einschränkungen hätte.						
Selbst wenn mich eine negative Einschätzung schockieren würde, ich würde schon damit klar kommen.	①	②	③	④	⑤	⑥
Eigentlich denke ich selten daran, dass im Alter meine Fahrfähigkeit nachlassen könnte.	①	②	③	④	⑤	⑥

Nun steht ihr persönlicher Alltag im Vordergrund. Bitte lesen Sie sich wieder jeden Satz genau durch und geben Sie anschließend an, ob Sie dieser Aussage zustimmen. Bitte behalten Sie bei der Beantwortung stets das oben beschriebene Programm „Begleitetes Fahren“ im Hinterkopf.

Geben Sie bitte an, von wem Sie am ehesten einen Rat bezüglich Ihrer Fahrtüchtigkeit /-fähigkeit annehmen würden. (Mehrfachnennungen möglich)

- | | | |
|---|--|---|
| ☐ Meiner Ehefrau/ meinem Ehemann | ☐ Meinem besten Freund/Freundin | ☐ Meinem Hausarzt |
| ☐ Meinen Kindern | ☐ Jemanden aus meinem Freundeskreis | ☐ Dem Trainer von „Begleitetes Fahren“ |
| ☐ Meinen Enkelkindern | ☐ einer/einem Bekannten | ☐ Polizei |
| ☐ Jemanden aus meiner Familie | ☐ Meinem Nachbarn | ☐ Sonstige: _____ |

	Stimme gar nicht zu			stimme voll- kommen zu		
	①	②	③	④	⑤	⑥
Ich habe großes Interesse daran zu erfahren, ob meine Fahrtüchtigkeit eventuell eingeschränkt ist.	①	②	③	④	⑤	⑥
Ich wäre bereit den Rat einer kompetenten Person umzusetzen.	①	②	③	④	⑤	⑥
Ich benötige kein Feedback, da ich selbst am besten beurteilen kann, wie gut ich Auto fahre.	①	②	③	④	⑤	⑥
Ich kann sehr gut einschätzen wie ich Auto fahre.	①	②	③	④	⑤	⑥
Ich achte bewusst darauf, ob sich meine Fähigkeiten mit zunehmendem Alter verändern.	①	②	③	④	⑤	⑥
Ich bin mir meiner eventuellen Unsicherheiten beim Autofahren bewusst.	①	②	③	④	⑤	⑥
Ich unternehme aktiv etwas damit ich mir die Fähigkeiten, die ich zum Autofahren benötige, erhalte.	①	②	③	④	⑤	⑥
Sollte mir beim Autofahren ein Fehler unterlaufen, versuche ich herauszufinden wie und warum ich diesen Fehler gemacht habe.	①	②	③	④	⑤	⑥
Wenn ich einen Unfall verursachen würde und mir zuvor keine Feedback geholt hätte würde ich mich schuldig fühlen.	①	②	③	④	⑤	⑥
Es ist verantwortungslos weiterhin Auto zu fahren, wenn es die eigenen Fähigkeiten nicht mehr wirklich zulassen.	①	②	③	④	⑤	⑥

Die nächsten Fragen beziehen sich darauf, wie Sie sich in verschiedenen Aspekten Ihres Lebens fühlen. Kreuzen Sie jeweils an, wie oft Sie sich dementsprechend fühlen.

	Stimme gar nicht zu			Stimme voll- kommen zu		
	①	②	③	④	⑤	⑥
Es gibt Menschen denen ich mich nahe fühle	①	②	③	④	⑤	⑥
Ich fühle mich zu einem Freundeskreis zugehörig	①	②	③	④	⑤	⑥

Ich bin eine offene Person	①	②	③	④	⑤	⑥
Ich habe vieles mit den Menschen in meinem Umfeld gemeinsam	①	②	③	④	⑤	⑥
Ich fühle mich nicht alleine	①	②	③	④	⑤	⑥
Ich finde Gesellschaft wenn ich möchte	①	②	③	④	⑤	⑥
Es gibt Menschen die mich wirklich verstehen	①	②	③	④	⑤	⑥
Es gibt Menschen an die ich mich wenden kann	①	②	③	④	⑤	⑥
Ich fühle mich in Einklang mit den Menschen in meinem Umfeld	①	②	③	④	⑤	⑥
Es gibt Menschen mit denen ich reden kann	①	②	③	④	⑤	⑥

Bitte lesen Sie jede der 4 Beschreibungen durch und kreisen Sie den Buchstaben ein, der am besten auf Ihren eigenen Beschreibung zutrifft bzw. auf die Art und Weise, wie Sie enge Beziehungen zu anderen Menschen führen.

A. Es fällt mir leicht, mich anderen gegenüber emotional zu öffnen. Ich fühle mich wohl dabei zu wissen, dass Sie sich auf mich verlassen und ich mich auf Sie verlasse. Ich habe keine Angst davor, allein zu sein oder von Anderen nicht akzeptiert zu werden.
B. Ich fühle mich unwohl dabei, Nähe zu anderen Menschen aufzubauen. Ich suche emotional enge Beziehungen, aber finde es schwierig, Anderen völlig zu vertrauen oder abhängig von ihnen zu sein. Ich habe Angst davor verletzt zu werden, wenn ich mich Anderen gegenüber zu sehr öffne.
C. Ich würde sehr gerne emotional enge Beziehungen zu anderen Menschen führen, muss aber oft feststellen, dass Andere sich mir gegenüber nur ungern so öffnen, wie ich es gerne hätte. Ich fühle mich ohne enge Beziehungen unwohl, aber ich habe Bedenken, dass Andere mich nicht so sehr schätzen, wie ich Sie.
D. Ich fühle mich ohne enge emotionale Beziehungen wohl. Es ist für mich sehr wichtig, mich unabhängig zu fühlen und ich habe es lieber, nicht von Anderen abhängig zu sein, oder Andere von mir abhängig zu wissen.

Bitte bewerten Sie nun noch die einzelnen Beschreibungen, in wie weit sie auf Sie zutreffen.

	Überhaupt nicht wie ich			Etwas wie ich			Sehr wie ich
Stil A	1	2	3	4	5	6	7
Stil B	1	2	3	4	5	6	7
Stil C	1	2	3	4	5	6	7
Stil D	1	2	3	4	5	6	7

	Stimme gar nicht zu			Stimme voll- kommen zu		
Ich finde es schwierig damit klar zu kommen, von Anderen abhängig zu sein.	①	②	③	④	⑤	⑥
Ich fühle mich wohl dabei, von Anderen abhängig zu sein.	①	②	③	④	⑤	⑥
Ich finde es schwierig, Anderen vollkommen zu vertrauen.	①	②	③	④	⑤	⑥
Ich finde es schwierig mich darauf zu verlassen, dass ich immer auf Andere bauen kann, wenn ich Sie brauche.	①	②	③	④	⑤	⑥

In diesem letzten Teil des Fragebogens bitten wir Sie noch einige Fragen zu Ihrer Person zu beantworten. Wie schon erwähnt, werden diese nicht an Dritte weitergegeben und anonym behandelt.

Geschlecht☐ männlich ☐ weiblich**Alter**

_____ Jahre

Familienstand☐ Ledig ☐ In einer Beziehung ☐ verheiratet ☐ geschieden ☐ verwitwet**Haben Sie Kinder?**☐ Ja ☐ Nein**Wie viele Einwohner hat ihr gegenwärtiger Wohnort?**☐ < 20.000 Einwohner ☐ 20.000 – 100.000 Einwohner ☐ 100.000 – 500.000 Einwohner ☐ > 500.000 Einwohner**Höchste abgeschlossene Ausbildung**☐ Pflicht-schule ☐ Lehrlings-ausbildung ☐ Matura/Berufsbildende höhere Schule ☐ Matura/Allgemeinbildende höhere Schule ☐ Universität/Fach-hochschule**Wie viele weitere Personen leben in ihrem Haushalt?**☐ Ich lebe alleine ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ Mehr als 3

Vielen Dank, dass Sie an dieser Fragebogen-Studie teilgenommen haben!

Items in Revised UCLA Loneliness Scale
(R-UCLA)a and Three-Item Loneliness Scale

R-UCLA Loneliness Scale

Directions: Indicate how often you feel the way described in each of the following statements.

Circle one number for each.

<i>Statement</i>	<i>Never</i>	<i>Rarely</i>	<i>Sometimes</i>	<i>Often</i>
1. I feel in tune with the people around me.b	1	2	3	4
2. I lack companionship.	1	2	3	4
3. There is no one I can turn to.	1	2	3	4
4. I do not feel alone.b	1	2	3	4
5. I feel part of a group of friends.	1	2	3	4
6. I have a lot in common with the people around me.	1	2	3	4
7. I am no longer close to anyone.	1	2	3	4
8. My interests and ideas are not shared by those around me.	1	2	3	4
9. I am an outgoing person.	1	2	3	4
10. There are people I feel close to.	1	2	3	4
11. I feel left out.	1	2	3	4
12. My social relationships are superficial.	1	2	3	4
13. No one really knows me well.	1	2	3	4
14. I feel isolated from others.	1	2	3	4
15. I can find companionship when I want it.	1	2	3	4
16. There are people who really understand me.b	1	2	3	4

17. I am unhappy being so withdrawn.	1	2	3	4
18. People are around me but not with me.	1	2	3	4
19. There are people I can talk to.	1	2	3	4
20. There are people I can turn to.	1	2	3	4

RSQ Relationship scale Questionnaire

	Not at all		Somewhat		Very much
	like me		like me		like me
1. I find it difficult to depend on other people.	1	2	3	4	5
2. It is very important to me to feel independent.	1	2	3	4	5
3. I find it easy to get emotionally close to others.	1	2	3	4	5
4. I want to merge completely with another person.	1	2	3	4	5
5. I worry that I will be hurt if I allows myself to become too close to others.	1	2	3	4	5
6. I am comfortable without close emotional relationships.	1	2	3	4	5
7. I am not sure that I can always depend on others to be there when I need them.	1	2	3	4	5
8. I want to be completely emotionally intimate with others.	1	2	3	4	5
9. I worry about being alone.	1	2	3	4	5
10. I am comfortable depending on other people.	1	2	3	4	5
11. I often worry that romantic partners don't really love me.	1	2	3	4	5
12. I find it difficult to trust others completely.	1	2	3	4	5
13. I worry about others getting too close to me.	1	2	3	4	5
14. I want emotionally close relationships.	1	2	3	4	5
15. I am comfortable having other people depend	1	2	3	4	5

on me.

- | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 16. I worry that others don't value me as much as I value them. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 17. People are never there when you need them. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 18. My desire to merge completely sometimes scares people away. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 19. It is very important to me to feel self-sufficient. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 20. I am nervous when anyone gets too close to me. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 21. I often worry that romantic partners won't want to stay with me. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 22. I prefer not to have other people depend on me. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 23. I worry about being abandoned. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 24. I am somewhat uncomfortable being close to others. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 25. I find that others are reluctant to get as close as I would like. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 26. I prefer not to depend on others. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 27. I know that others will be there when I need them. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

- | | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| 28. I worry about having others not accept me. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 29. Romantic partners often want me to be closer
than I feel comfortable being. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 30. I find it relatively easy to get close to others. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

RQ Relationship Questionnaire

Please rate each of the following relationship styles according to the *extent* to which you think each description corresponds to your general relationship style.

A. It is easy for me to become emotionally close to others. I am comfortable depending on them and having them depend on me. I don't worry about being alone or having others not accept me.

B. I am uncomfortable getting close to others. I want emotionally close relationships, but I find it difficult to trust others completely, or to depend on them. I worry that I will be hurt if I allow myself to become too close to others.

C. I want to be completely emotionally intimate with others, but I often find that others are reluctant to get as close as I would like. I am uncomfortable being without close relationships, but I sometimes worry that others don't value me as much as I value them.

D. I am comfortable without close emotional relationships, It is very important to me to feel independent and self-sufficient, and I prefer not to depend on others or have others depend on me.

Eidesstattliche Erklärung

Ich versichere, dass ich die Diplomarbeit ohne fremde Hilfe und ohne Benutzung anderer als der angegebenen Quellen angefertigt habe, und dass die Arbeit in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegen hat. Alle Ausführungen der Arbeit, die wörtlich oder sinngemäß übernommen wurden, sind als solche gekennzeichnet.

Wien, am _____

Unterschrift _____

Lebenslauf



Allgemeine Daten

Name Thomas Geisler
Geburtsdatum 14. Dezember 1985
Geburtsort Plauen/Sachsen/Deutschland
Nationalität Deutsch
Familienstand Ledig

Berufspraxis

Seit 12/2012 Praktikant BIKU Treff „Berufliche Integration für Jugendliche mit psychosozialen Förderbedarf“

Seit 08/2012 Lehrtätigkeit beim Wiener Roten Kreuz Bereich Erwachsenenbildung

Seit 06/2009 Freier Mitarbeiter bei der PDM Travel AG; Reiseleiter, Delegation Manager, für amerikanische Jugendgruppen

03/2012 - 04/2012 Praktikant HILL International Personalberatung Mitarbeit bei Projekt: „Unternehmenskulturanalyse“

01/2012 - 03/2012 Praktikant „Kolpinghaus für betreutes Wohnen GmbH“ im Bereich Klinische Psychologie und Gesundheitspsychologie

10/2011 - 01/2012 Marketing Consultant bei uniforce consulting GmbH

10/2011 - 12/2011 Praktikant bei Vienna Media; Aufgaben: Konzipierung und Durchführung eines Marketingkonzepts

01/2009 - 01/2011 Interviewer bei Karmasin Marktforschungsinstitut, Projekt Media-Analyse
07/2008 – 10/2008 Pflegehelfer „Stift MOLL“ Bad Wörishofen
06/2007 – 09/2007 Pflegehelfer im Altersheim „Maximilian“ Bad Wörishofen
12/2006 – 06/2007 Auslandsaufenthalt in Australien/ Neu Seeland/ Fiji
Servicekraft „Jordens 5* Seafood Restaurant“ in Sydney/ Darling Harbour
09/2006 – 12/2006 Kundenberater Firma „Terhürne – Parquettböden“
09/2006 – 09/2005 Auslandsaufenthalt Australien/ Indonesien
Angestellter Moving Company in Perth
Rezeptionist in „The Lodge“ in Perth
09/2005 - 06/2005 Pflegekraft im Kurheim “Sebastianeum”

Schule - Hochschule

Seit 2007 Studium der Psychologie an der Universität Wien

01/2011 - 05/2011

Auslandssemester an der „University of the West Indies“ St. Augustin
Trinidad & Tobago

1995 – 2005

Marsitenkolleg Mindelheim Gymnasium

Abschluss: Allgemeine Hochschulreife

Kenntnisse und Zusatzqualifikationen

EDV Sicherer Umgang mit Intranet/Internet, MS-Windows, MS-Office
Anwendungen und mit SPSS

Abschlüsse Bachelor der Soziologie Universität Wien

Systemischer Coach für Sozial- und Wirtschaftskompetenzen

Lehrbeauftragter für Erste Hilfe

Fremdsprachen Englisch (IELTS overall band score 8 out of 9)

Grundkenntnisse in Französisch

Grundkenntnisse in Spanisch

Wien, im Juni 2013

Thomas Geisler

Abstract

Mobilität im Alter gewinnt gerade in einer Zeit der Alterung der Gesellschaft sehr an Bedeutung. Das eigene Automobil ist hierbei das wichtigste Fortbewegungsmittel für alle Altersstufen. In einigen Ländern Europas und den USA werden seit einiger Zeit Fahrtrainings für älter Menschen angeboten, damit diese ihre Fahrfähigkeit besser einschätzen können.

In dieser Studie soll gezeigt werden, welche Faktoren einen Einfluss auf die Entscheidung haben, sich an einem Fahrtraining im Alter zu beteiligen und offen für Feedback zu sein. Wie sich aus einer Vielzahl von Studien zeigen lässt, spielt häufig die Qualität der sozialen Kontakte eine Rolle, wenn es darum geht, sich auf neue Dinge einzulassen. Mit Hilfe einer Fragebogenstudie wurden 84 ältere Personen hauptsächlich aus Bayern zu ihren sozialen Kontakten und einem Programm namens „Begleitetes Fahren“ befragt.

Ein direkter Zusammenhang zwischen den sozialen Kontakten und der Bereitschaft für Feedback konnte hierbei nicht festgestellt werden. Die Studie konnte aber zeigen, dass sich soziale Kontakte vor allem auf die affektive und kognitive Verarbeitung von Feedback positiv auswirken. Des Weiteren konnten wichtige Einflussfaktor für die Teilnahme am Programm „Begleitetes Fahren“, wie z.B. Alter, Bildungsstand und Fahrpraxis ermittelt werden.

Abstract

Mobility in old age is getting more and more important in an aging society. The private automobile is the most important mobility device for all ages. Driver trainings for older people are offered in several countries in Europe and the USA, helping the participants to assess their ability to drive.

In this study I wanted to show which factors have an influence on participating in a driver training and on being open for feedback. As several studies have shown, the quality of social contacts often plays an important role when it comes to trying new things. With the help of a questionnaire study, 84 elderly

people mainly from Bavaria were asked about their social contacts and networks and a program called "Accompanied Driving".

A direct correlation between social contacts and the willingness to receive feedback could not be found, but the study showed that social contacts have a positive influence on the affective and cognitive processing of feedback. Furthermore, important influencing factors for participation in the program "Accompanied Driving" such as age, education and driving experience were determined.