

## ZUSAMMENFASSUNG

Beim Zustandekommen von Verkehrsunfällen spielt Übermüdung häufig eine wichtige Rolle. Trotz dieser wichtigen Rolle und der Häufigkeit von Verkehrsunfällen durch Übermüdung gehen viele Autofahrer/-innen davon aus, rechtzeitig zu erkennen, wo der „kritische Punkt“ ihrer Müdigkeit liegt. Das Ziel dieser Arbeit ist es zu untersuchen, als wie nützlich Pausen während einer antizipierten Autofahrt empfunden werden und welche monetären subjektiven Kosten für eine Pause in Kauf genommen werden. Hierzu wurde einerseits die Zielentfernung variiert – es waren jeweils noch 30, 100 oder 150 km bis zum Ziel zurückzulegen. Als weiterer Faktor wurde die Müdigkeit variiert: die Probanden/-innen wurden gebeten, zu drei verschiedenen Zeitpunkten Angaben zu machen und zwar zu Tageszeiten, an denen sie sich entsprechend ihrer Angaben in einem Pretest a) wach, b) müde und c) sehr müde fühlen. Als abhängige Variablen wurden mittels Fragebogen u.a. Angaben über die wahrgenommene Nützlichkeit und den (Geld-) Wert einer Pause sowie die subjektive Wahrscheinlichkeit eines Fahrfehlers ermittelt. Ziel war somit, den subjektiven Wert einer Pause in Abhängigkeit von zwei Faktoren, die einen Unfall wahrscheinlicher machen, zu untersuchen. Der erste Faktor, der vermutlich die wahrgenommene Anfälligkeit für Fahrfehler erhöht, war die momentane Müdigkeit einer entscheidenden Person, der zweite Faktor die verbleibende Strecke bis zur Zielankunft. Als abhängige Variablen wurden mittels Fragebogen Angaben zur subjektiven Wahrscheinlichkeit eines Fahrfehlers, den maximal tolerierten Pausenkosten und des durch eine Pause entstehenden, subjektiven Sicherheitsgewinns erhoben. Dabei wurde die SEU-Theorie als theoretische Grundlage für die Interpretation der Ergebnisse zu Hilfe genommen. Aus der varianzanalytischen Auswertung wird einerseits deutlich, dass die befragten Versuchspersonen zum Großteil nicht die erwarteten Effekte produziert haben: Lediglich in Abhängigkeit der experimentellen Müdigkeitsstufe wird eine Fahrfehler bei zunehmender

Müdigkeit wahrscheinlicher eingeschätzt, in gleicher Richtung werden ebenfalls mehr Pausenkosten toleriert. Auf dem Faktor Zielentfernen finden sich keine bedeutsamen Haupteffekte hinsichtlich Fahrfehlerwahrscheinlichkeit, maximal tolerierte Pausenkosten und subjektiver Sicherheitsgewinn. Vereinzelt Interaktionen deuten auf ein Zusammenspiel beider Faktoren hin, diese Ergebnisse werden auf Grund der Komplexität im Ergebnisteil ausführlicher dargestellt. Die Ergebnisse werden abschließend kritisch diskutiert und erste Implikationen für die Praxis werden skizziert.