



# Evaluation des Unfall- präventionsprogramms P.A.R.T.Y.

Unfallforschung kompakt



## Inhalt

Vorbemerkung	4
Das Unfallpräventionsprogramm P.A.R.T.Y.	4
Potenzielle Wirkmechanismen	6
Methodisches Vorgehen	7
Ergebnisse	9
Schlussfolgerungen	14
Empfehlungen	14
Ausblick	15
Literatur	16

---

## Vorbemerkung

P.A.R.T.Y. steht für „Prevent Alcohol and Risk Related Trauma in Youth“ ([www.party-dgu.de](http://www.party-dgu.de)). Unfälle zählen bei den Jugendlichen zu den häufigsten Todesursachen [1]. Mit dem Unfallpräventionsprogramm P.A.R.T.Y. sollen Jugendliche im Alter von 15 bis 18 Jahren für die Folgen von Risikoverhaltensweisen im Straßenverkehr sensibilisiert und Unfälle vermieden werden. Kern des Programms ist der P.A.R.T.Y.-Tag, bei dem Schulklassen einen Tag lang die verschiedenen Stationen eines (Schwer-)Verletzten in einer Unfallklinik erleben.

Das Ziel dieser Studie war es, die Wirksamkeit des deutschen P.A.R.T.Y.-Programms zu evaluieren. Dazu wurden Schülerinnen und Schüler, die am P.A.R.T.Y.-Programm teilgenommen hatten, zu mehreren Zeitpunkten befragt und mit einer Kontrollgruppe, die nicht am Programm teilnahm, verglichen. Im Anschluss an die Evaluationsstudie wurden die Ergebnisse mit den Verantwortlichen und Experten in einem Workshop ausgewertet und die Konsequenzen für die weitere Programmentwicklung diskutiert. Die Ergebnisse sind ausführlich im UDV Forschungsbericht Nr. 53 „Evaluation des Unfallpräventionsprogrammes P.A.R.T.Y.“ niedergelegt [2].

---

## Das Unfallpräventionsprogramm P.A.R.T.Y.

Mit dem Unfallpräventionsprogramm P.A.R.T.Y. sollen Jugendliche im Alter von 15 bis 18 Jahren für die Folgen von Risikoverhaltensweisen im Straßenverkehr sensibilisiert werden. Ziel ist es, unfallbedingte Verletzungen und Todesfälle bei Jugendlichen zu reduzieren. Das Programm wird seit 30 Jahren erfolgreich in Nordamerika und Australien durchgeführt. In Deutschland wurde das Konzept von der Deutschen Gesellschaft für Unfall-

## Das Unfallpräventionsprogramm P.A.R.T.Y.

chirurgie (DGU) aufgegriffen und an deutsche Verhältnisse angepasst. Das Programm wird seit 2012 von der Akademie der Unfallchirurgie GmbH (AUC) an inzwischen 38 Unfallkliniken bundesweit umgesetzt.

Den Kern des Programms bildet der sogenannte P.A.R.T.Y.-Tag, bei dem Schulklassen einen ganzen Tag in einer Unfallklinik verbringen (Abb. 1). Sie erleben während ihres Besuches, welche „Stationen“ ein schwerverletzter Patient innerhalb der Klinik durchläuft.

Nach der Begrüßung vor Ort durch den P.A.R.T.Y.-Instruktor, einem Unfallchirurgen der Klinik, erhalten die Teilnehmer zwei je halbstündige Vorträge zu den Themen Trauma und Prävention. In der Regel werden die Vorträge von dem Unfallchirurgen (Trauma) und einem Polizisten (Prävention) gehalten. Nach einer kurzen Pause können die Schüler dann die einzelnen Stationen, die ein Schwerstverletzter durchläuft, miterleben. Dazu werden

drei Gruppen gebildet, die in unterschiedlicher Reihenfolge die vier Stationen Rettungswagen, Notfallambulanz/Schockraum, Intensivstation und Normalstation durchlaufen. Begleitet wird jede Gruppe dabei von einem P.A.R.T.Y.-Guide, in der Regel ein Krankenhausmitarbeiter aus dem medizinischen oder pflegerischen Dienst. Die Teilnehmer erhalten ca. 20 Minuten lang einen Einblick in die Versorgungsabläufe schwerverletzter Patienten im Kontext der jeweiligen Station, vorgestellt von einer dort beschäftigten Pflegekraft oder einem Mediziner. Anschließend erhalten alle gemeinsam für eine halbe Stunde Einblick in die Arbeit der Physiotherapie und erleben wie langwierig und beschwerlich die Rehabilitation nach einer schweren Verletzung sein kann. Nach einer Mittagspause findet ein ca. 20-minütiges Gespräch mit einem ehemaligen Traumapatienten statt. In diesem Gespräch können die Schüler auch Fragen an den Betroffenen richten. Der P.A.R.T.Y.-Tag endet mit einer gemeinsamen Reflexion des Tages.

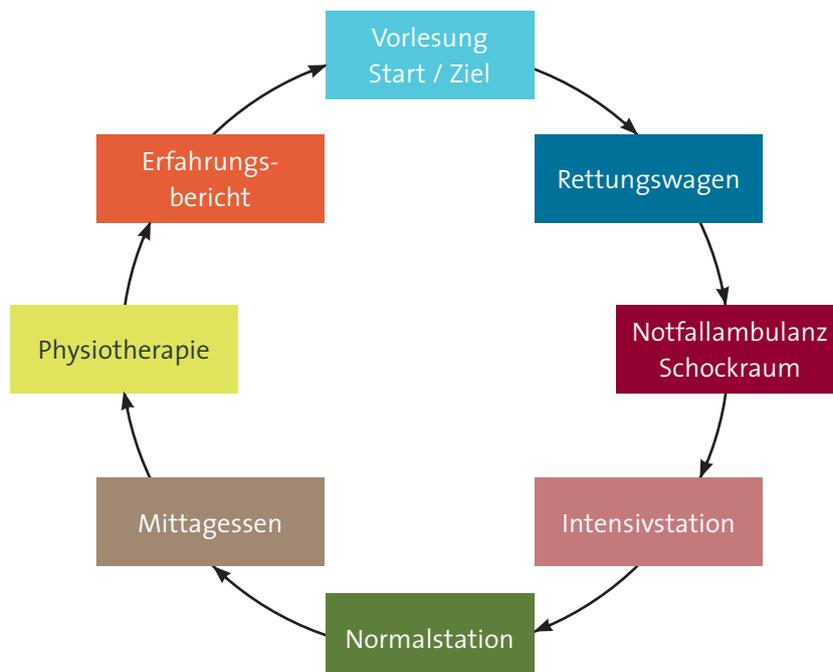


Abb.1:  
Ablaufschema des  
P.A.R.T.Y.-Tages in  
Deutschland

## Potenzielle Wirkmechanismen

### Potenzielle Wirkmechanismen

Bisher gibt es weder eine explizit ausformulierte Theorie noch ein Modell, wie das P.A.R.T.Y.-Programm das Verhalten von Jugendlichen beeinflussen soll. Dies ist aber notwendig, um die Wirksamkeit des Programms besser zu verstehen und es verbessern zu können. In der Literatur wurden die folgenden potenziellen Wirkmechanismen identifiziert.

#### Das P.A.R.T.Y.-Programm als Furchtappell

Furchtappelle sind Beschreibungen von negativen oder schmerzhaften Konsequenzen von Risikoverhaltensweisen (z.B. Kopfverletzung nach Radunfall ohne Fahrradhelm). Das soll Menschen motivieren, mit Fahrradhelm zu fahren. Oft kombinieren Furchtappelle eindringliche Schicksalsgeschichten mit harten schockierenden Bildern und Filmen. Sie werden in der Verkehrssicherheitsarbeit gern genutzt, weil sich damit Aufmerksamkeit für ansonsten unattraktive Themen (z.B. Tragen eines Fahrradhelms) erzielen lässt.

Furchtappelle sind jedoch ein nicht einfach zu handhabender, zweiseitiger Ansatz. Sie können zwei gegensätzliche Wirkungen entfalten. Einerseits kann Furcht dazu motivieren, das Verhalten zu ändern. Andererseits lösen die mit der Furcht einhergehenden negativen Emotionen möglicherweise psychologische Verteidigungsmechanismen und Reaktanz aus, wie z.B.:

- Verleugnung: „Das ist nicht wahr.“,
- Lächerlich machen: „Das ist ein absurder Film.“,
- Neutralisierung: „Mir passiert das nicht.“ oder
- Minimierung: „Das ist doch alles schrecklich übertrieben.“

Furchtappelle führen nur dann zu einer gewünschten Verhaltensänderung (z.B. Fahrradhelm tragen) wenn ein starkes Bedrohungsgefühl ausgelöst wird (Furcht vor

Kopfverletzung) **und** die Person davon überzeugt ist, dass sie selbst mit dem gewünschten Verhalten (Fahrradhelm tragen) der Bedrohung (Kopfverletzung) effektiv entgegenwirken kann [3].

Neben Furcht wird auch das „Antizipierte Bedauern“ als eine weitere zu Verhaltensänderungen motivierende Emotion diskutiert [4]. Bedauern ist ein negatives Gefühl, die Versicherung, dass unsere gegenwärtige Situation besser wäre, wenn wir eine andere Entscheidung getroffen hätten. „Antizipiertes Bedauern“ bezieht sich darauf, das Ausführen bzw. Unterlassen eines bestimmten Verhaltens in der Zukunft zu bedauern (z.B. „Ich werde es bedauern, wenn ich morgen den Fahrradhelm nicht aufsetze und dann einen Unfall habe.“).

#### Das P.A.R.T.Y.-Programm als wissensbasierte Intervention

P.A.R.T.Y. vermittelt neben Emotionen auch konkretes Wissen. Die von Ajzen entwickelte „Theorie des geplanten Verhaltens“ (Theory of planned behavior - TPB) [5] beschreibt, wie solche Informationen verarbeitet werden und das Verhalten beeinflussen. Eine wichtige Rolle nimmt die Intention, die Absicht ein bestimmtes Verhalten zu zeigen, ein. Die Verhaltensabsicht wird wiederum bestimmt von:

- der Einstellung zum Verhalten,
- der subjektiven Norm, d.h. dem subjektiv wahrgenommenen sozialen Erwartungsdruck dieses Verhalten zu zeigen und
- der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle, d.h. wie einfach oder schwierig die Umsetzung des Verhaltens eingeschätzt wird.

Je positiver die Einstellung beispielsweise zum Fahrradhelm ist, je stärker der soziale Druck wahrgenommen wird, einen Fahrradhelm zu tragen, und je einfacher die Umsetzung eingeschätzt wird, desto eher wird jemand die Absicht entwickeln, einen Fahrradhelm zu tragen. Je stärker die Absicht ist, den Fahrradhelm zu tragen, desto eher wird er tatsächlich auch getragen werden.

Das P.A.R.T.Y.- Programm als auf sozialen Normen basierte Intervention

Am P.A.R.T.Y.-Tag nimmt immer eine ganze Schulklasse teil. Die Schüler bekommen also mit, wie ihre Mitschüler über Risikoverhalten im Straßenverkehr denken, was für sie falsches bzw. richtiges Verhalten ist, was sie für „cool“ oder „spießig“ halten. Diese Gruppennormen bestimmen maßgeblich auch das eigene Verhalten [6]. Dazu gehören:

- **injunktive Normen:** beschreiben, welches Verhalten in einer Gesellschaft sozial unterstützt bzw. sozial sanktioniert wird und
- **deskriptive Normen:** beschreiben, welches Verhalten die meisten Mitglieder einer Gruppe (z.B. Mitschüler) ausführen.

## Methodisches Vorgehen

Im Schuljahr 2016/17 wurde eine quasi-experimentelle Längsschnittstudie mit drei Befragungszeitpunkten durchgeführt (Abb. 2). Es wurden 19 P.A.R.T.Y.-Tage in sieben unterschiedlichen Unfallkliniken in die Studie eingeschlossen. Daran nahmen 19 Schulklassen teil. Elf Parallelklassen fungierten als Kontrollgruppe.

Insgesamt wurden 908 Schüler befragt, davon 574 zu allen drei Messzeitpunkten. Im Durchschnitt waren die Teilnehmer knapp 16 Jahre alt, je 50 Prozent waren Mädchen bzw. Jungen.

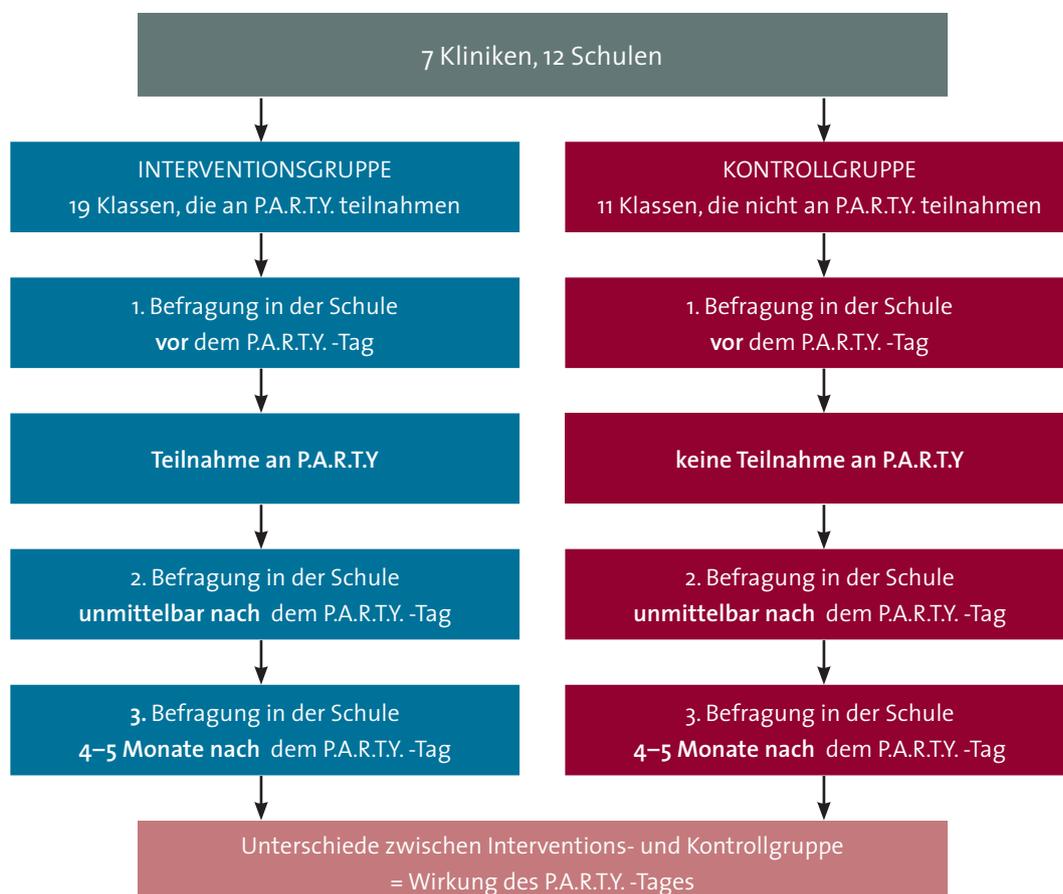


Abb. 2:  
Evaluations-  
design

## Methodisches Vorgehen

Tab. 1: Im Fragebogen verwendete Skalen mit Gütemaßen

	Skala	Anzahl Items	Interne Konsistenz		
			α To	α T1	α T2
Wirksamkeitskriterien	Prosoziales Verhalten	3	.51	.65	.61
	Bewusste Verletzung der Verkehrsregeln	3	.65	.74	.72
	„Gefährliches Spiel“	4	.75	.77	.74
	Selbstschützendes Verhalten	3	.78	.81	.80
	Riskante Fahrradnutzung	4	.63	.67	.72
Determinanten	Intention, Verkehrsregeln einzuhalten	3	.85	.89	.85
	Einstellung zu Verkehrsregeln	3	.76	.80	.82
	Selbstwirksamkeit bzgl. Verkehrsregeln	3	.58	.65	.60
	Deskriptive Norm bzgl. Verkehrsregeln	2	.79	.86	.84
	Injunktive Norm bzgl. Verkehrsregeln	2	.72	.77	.77
	Angst/Bedrohung im Straßenverkehr	2	.72	.81	.75
	Wahrgenommene Schwere eines Unfalls	2	.66	.79	.74
	Wahrgenommene Empfänglichkeit für einen Unfall	2	.79	.82	.82
	Antizipiertes Bedauern für Unfälle	3	.81	.85	.84
	Empathie	4	.69	.81	.78
	Emotionale Abkopplung	3	.72	.73	.77
	Persönliche Norm bzgl. Verkehrsregeln	2	.77	.84	.84

Um die Wirkung des P.A.R.T.Y.-Programms zu ermitteln, wurden die Schüler zu allen drei Befragungszeitpunkten gebeten, einen Fragebogen auszufüllen. Dieser enthielt Items zur Überprüfung der Wirksamkeit und Items, die die vermuteten Wirkmechanismen abbilden (Tab. 1).

## Ergebnisse

### Akzeptanz des P.A.R.T.Y.-Programms

Die Schülerinnen und Schüler bewerteten die einzelnen Stationen des P.A.R.T.Y.-Tages mit Schulnoten von eins bis fünf (Tab. 2). Alle Bausteine wurden mit 2 = „Gut“ oder 1 = „Sehr gut“ bewertet. Am besten bewertet wurden das Gespräch mit dem ehemaligen Traumapatienten, der Schockraum, der Rettungswagen und die Normalstation.

Tab. 2: Bewertung der Schüler der Stationen des P.A.R.T.Y.-Tages

Station	Ø Note T 1	Ø Note T 2
Traumavortrag	2,1	2,1
Polizeivortrag	2,3	2,4
Rettungswagen	1,7	1,8
Schockraum	1,7	1,7
Intensivstation	2,0	2,0
Normalstation	1,9	2,1
Physiotherapie	2,0	2,1
Gespräch mit ehemaligem Traumapatienten	1,4	1,5

### Wirksamkeit des P.A.R.T.Y.-Programms

Bei der Evaluation zeigte sich, dass sich die einzelnen P.A.R.T.Y.-Tage trotz der einheitlichen Struktur im konkreten Ablauf sehr stark unterscheiden. Den Voraussetzungen vor Ort und dem Klinikalltag muss bei der Durchführung Rechnung getragen werden. So ist es z.B. nur in einigen

Kliniken möglich, die Jugendlichen mit Rehabilitationshilfsmitteln (Rollstuhl, Bandagen) Mittag essen zu lassen. Die verschiedenen betreuenden Ärzte und Pfleger sprechen die Jugendlichen sehr unterschiedlich an etc.

Um diesen Unterschieden Rechnung zu tragen, wurde eine Metaanalyse als Auswertestrategie gewählt. Das bedeutet, dass die einzelnen P.A.R.T.Y.-Tage als lokale Varianten des P.A.R.T.Y.-Programms betrachtet wurden. Mit einer Metaanalyse wird nun untersucht, ob sich über die einzelnen Varianten hinweg ein generalisierbarer Trend zeigt. Dazu wurde die Stärke des Effektes der einzelnen P.A.R.T.Y.-Tage auf den Skalen empirisch bestimmt. Anschließend wurden die einzelnen Effektstärken zu einer mittleren Effektstärke verrechnet.

Am Beispiel des Effekts auf das „Selbstschützende Verhalten“ unmittelbar nach dem P.A.R.T.Y.-Tag (T1) werden das Vorgehen und die Ergebnisse der Metaanalyse im Folgenden illustriert. Die Effektstärken der einzelnen P.A.R.T.Y.-Tage und die mittlere Effektstärke über alle P.A.R.T.Y.-Tage hinweg wurden in einen sogenannten Forest Plot übertragen (Abb. 3). Die schwarzen und grautönen Kästchen zeigen die Effektstärke des jeweiligen P.A.R.T.Y.-Tages. Die Größe der Kästchen gibt die Gewichtung der einzelnen P.A.R.T.Y.-Tage für die Metaanalyse an, d.h. wie stark die einzelnen Tage in die Analyse eingeflossen sind. Dies hängt u.a. von dem Design und der Stichprobengröße des jeweiligen P.A.R.T.Y.-Tages ab. Die durch die Kästchen verlaufenden Linien spiegeln das Vertrauensintervall (95%) der Effektstärke wider. Rechts sind die dahinterliegenden Zahlenwerte für die Effektstärke und das Konfidenzintervall der Effektstärke angegeben. Dabei bedeuten negative Effektstärken eine positive Veränderung, da bei den Berechnungen der Mittelwert der Nachbefragung vom Mittelwert der Vorbefragung (T0) abgezogen wird. Umgekehrt bedeutet ein positiver Wert der Effektstärke, dass die Veränderung im Vergleich zur Vorbefragung negativ ist.

## Ergebnisse

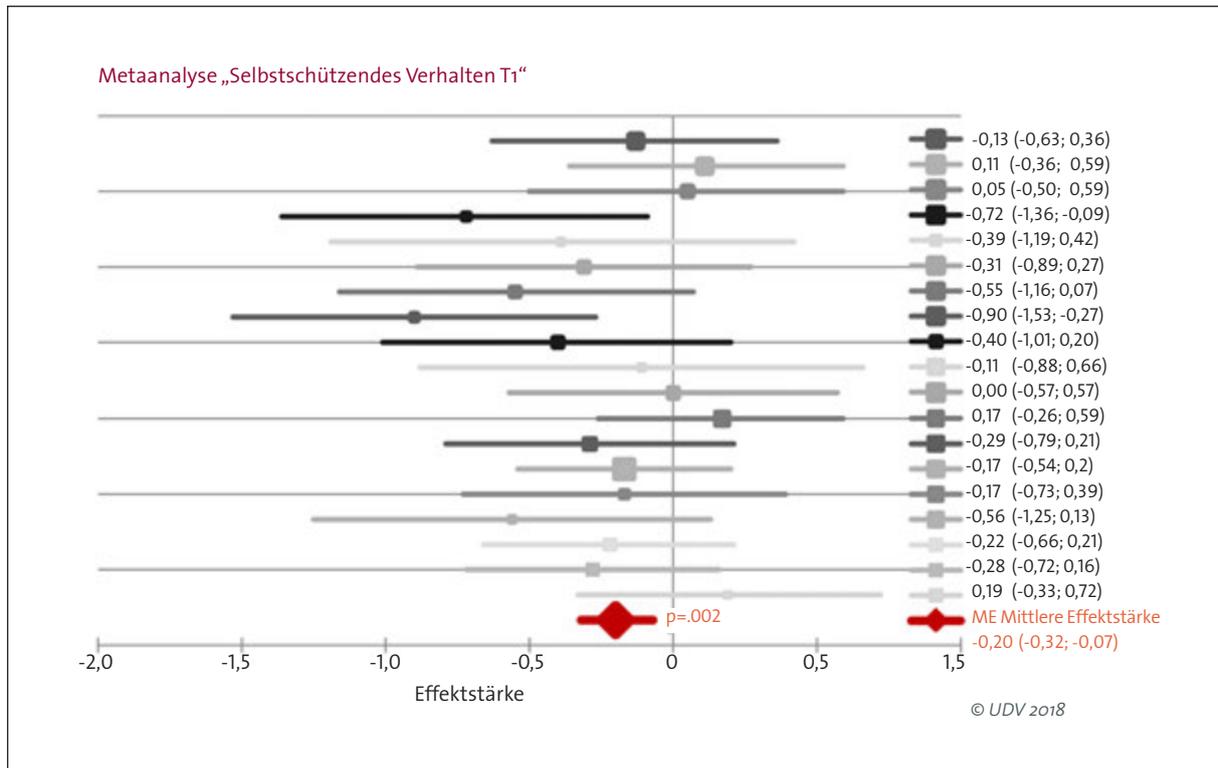


Abb. 3: Forest Plot der Metaanalyse für „Selbstschützendes Verhalten“ unmittelbar nach dem P.A.R.T.Y.-Tag (T1)

Die Effektstärken für das „Selbstschützende Verhalten“ der einzelnen P.A.R.T.Y.-Tage reichen von 0,19 bis -0,90. Das spiegelt die Unterschiede in der Durchführung wider und bestätigt die Wahlder Metaanalyse als Auswertungsverfahren. Im Durchschnitt gab es in der Nachbefragung einen kleinen positiven Effekt auf das „Selbstschützende Verhalten“ mit einer Effektstärke von -0,20 (Tab. 3).

Tabelle 3 gibt einen Überblick über die mittleren Effektstärken aller Skalen für die beiden Nachbefragungen. Insgesamt zeigten sich unmittelbar nach dem P.A.R.T.Y.-Tag (T1) statistisch signifikante, aber kleine Effekte auf die Verhaltensindikatoren „Prosoziales Verhalten“, „Selbstschützendes Verhalten“ und die „Riskante Fahrradnutzung“. Dabei bedeuten negative Vorzeichen bei den mittleren Effektstärken eine positive Veränderung der Skala, da bei den Berechnungen der Mittelwert der Nachbefra-

gung vom Mittelwert der Vorbefragung abgezogen wurde. Auch in den Determinanten sind kleine Effekte zu beobachten. Der mit Abstand bedeutsamste und einzige mittelstarke Effekt zeigte sich bei der wahrgenommenen Schwere eines Unfalls.

Zum zweiten Befragungszeitpunkt (T2), vier bis fünf Monate nach dem P.A.R.T.Y.-Tag, lassen sich für die Verhaltenskriterien jedoch keine Effekte mehr nachweisen (Tab. 3). Auch bei den Determinanten sind die Effekte nicht mehr sichtbar. Einzig bei der wahrgenommenen Schwere eines Unfalls zeigt sich auch langfristig ein Effekt.

Abbildung 4 verdeutlicht das Nachlassen der Effekte anhand der Skalenmittelwerte für das „Selbstschützende Verhalten“ der Schülerinnen und Schüler, die am P.A.R.T.Y.-Tag teilgenommen haben (Interventionsgruppe) und denen,

die nicht teilgenommen haben (Kontrollgruppe). Es zeigt den Anstieg des Mittelwerts nach dem P.A.R.T.Y.-Tag für die Interventionsgruppe im Vergleich zur Vorbefragung (T<sub>0</sub>) und im Vergleich zur Nachbefragung (T<sub>1</sub>) der Kontrollgruppe. Das bedeutet, dass die Teilnehmer ein höheres Ausmaß an „Selbstschützende Verhalten“ angaben. Zur zweiten

Nachbefragung (vier bis fünf Monate nach dem P.A.R.T.Y.-Tag) ist dieser Wert jedoch wieder etwa auf das Niveau vor dem P.A.R.T.Y.-Tag und der Kontrollgruppe gesunken. Dementsprechend konnte kein Effekt auf das „Selbstschützende Verhalten“ in der zweiten Nachbefragung (T<sub>2</sub>) nachgewiesen werden (vgl. auch Tab. 3).

Tab. 3: Wirksamkeit des P.A.R.T.Y.-Tages

	Skala	Mittlere Effektstärke	
		T <sub>1</sub>	T <sub>2</sub>
Wirksamkeitskriterien	Prosoziales Verhalten	-0,14*	n.s.
	Bewusste Verletzung der Verkehrsregeln	n.s.	n.s.
	„Gefährliches Spiel“	n.s.	n.s.
	Selbstschützendes Verhalten	-0,20**	n.s.
	Riskante Fahrradnutzung	-0,23**	n.s.
Determinanten	Intention, Verkehrsregeln einzuhalten	-0,23**	n.s.
	Einstellung zu Verkehrsregeln	n.s.	n.s.
	Selbstwirksamkeit bzgl. Verkehrsregeln	n.s.	n.s.
	Deskriptive Norm bzgl. Verkehrsregeln	-0,24**	n.s.
	Injunktive Norm bzgl. Verkehrsregeln	n.s.	n.s.
	Angst/Bedrohung im Straßenverkehr	-0,20**	n.s.
	<b>Wahrgenommene Schwere eines Unfalls</b>	<b>-0,61**</b>	<b>-0,37**</b>
	Wahrgenommene Empfänglichkeit für einen Unfall	-0,12*	n.s.
	Antizipiertes Bedauern für Unfälle	-0,18*	n.s.
	Empathie	-0,27**	n.s.
	Emotionale Abkopplung	n.s.	n.s.
	Persönliche Norm bzgl. Verkehrsregeln	-0,21**	n.s.

\*=p<.05, \*\*= p<.01, n.s. = statistisch nicht signifikant

## Ergebnisse

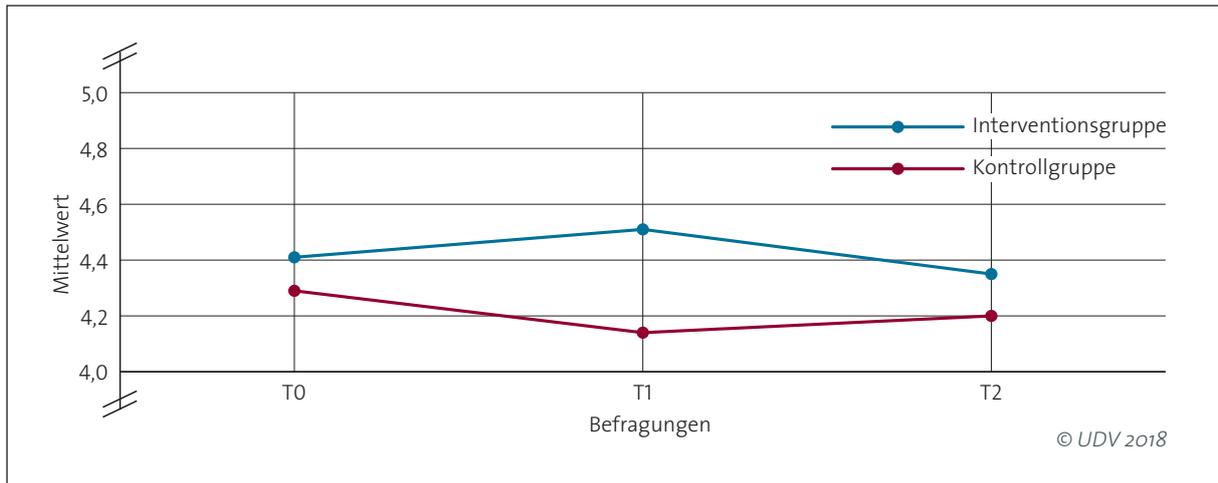


Abb. 4: Liniendiagramm Mittelwerte für "Selbstschützendes Verhalten" vor und nach dem P.A.R.T.Y.-Tag

#### Überarbeitetes Wirkungsmodell

Um mögliche Erklärungsansätze für die Wirksamkeit bzw. Nichtwirksamkeit des P.A.R.T.Y.-Programms aufzudecken, wurden die potenziellen Wirkmechanismen einer empirischen Prüfung unterzogen. Dazu wurden sogenannte Pfadanalysen durchgeführt. Damit wird geprüft, wie gut die in den Befragungsdaten beobachteten Zusammenhänge zwischen den einzelnen Skalen zu den von den Wirkmechanismen jeweils angenommenen Zusammenhängen passen. Herangezogen wurden die Mittelwertdifferenzen zwischen der Vorbefragung und den Nachbefragungen (erste und zweite Nachbefragung separat).

Im Ergebnis passen die Befragungsdaten am ehesten zu den angenommenen Wirkungspfaden der „Theorie des geplanten Verhaltens“ von Ajzen [5]. Das bedeutet, eine in der Nachbefragung erhöhte Absicht, sich an Verkehrsregeln zu halten, geht mit weniger selbstberichteten negativem und mehr selbstberichtetem positivem Verhalten im Verkehr einher. Eine besonders große Bedeutung für die Verhaltensintention kommt der Selbstwirksamkeit zu. Je stärker die Schüler davon überzeugt sind, dass es für sie kein Problem ist, sich an Verkehrsregeln zu halten, desto höher ist ihre Intention, dieses Verhalten auch auszuführen.

Zusätzlich kann P.A.R.T.Y. durchaus auch als normorientierte Intervention betrachtet werden. Auch hier passen die Befragungsdaten recht gut zu den angenommenen Wirkungspfaden. Dabei hat erwartungsgemäß die persönliche Norm, welche die Werte einer Person selbst bezüglich eines bestimmten Verhaltens umfasst, den stärksten Einfluss auf die Verhaltensintention. Die deskriptive Norm, also die beobachteten Verhaltensweisen anderer, scheinen bedeutsamer zu sein als die injunktive Norm, die die gesellschaftlich unterstützten bzw. sanktionierten Verhaltensweisen beschreibt.

Die angenommene Wirkung von Furcht konnte jedoch nicht bestätigt werden. So führte die wahrgenommene Schwere von Unfällen, für die der stärkste Effekt des P.A.R.T.Y.-Programms nachgewiesen werden konnte, nicht zu einem stärkeren Bedrohungsgefühl. Offenbar nehmen die Schüler die Folgen von Unfällen stärker wahr, beziehen das aber nicht auf sich selbst und ihr eigenes (Risiko-)Verhalten. Andere emotionale Faktoren wie das „Antizipierte Bedauern“ haben stattdessen Einfluss auf die Verhaltensintention.

Obwohl die wissensorientierten und normorientierten Wirkmechanismen recht gut zu den Befragungsdaten passten, erklärten sie einzeln die Verhaltensänderungen nicht gut. Daher wurde im letzten Schritt ein integriertes Gesamtmodell berechnet (Abb. 5). Dabei wurden alle Skalen einbezogen. Eingang in das Modell fanden dann aber nur die, die die Verhaltensänderung der Schülerinnen und Schüler von allen am besten erklären.

Aus den Ergebnissen lässt sich ableiten, dass das Verhalten vor allem dann positiv beeinflusst werden kann, wenn es gelingt, die zentralen Komponenten der Theorie des geplanten Verhaltens positiv zu verändern. Darüber hinaus scheint das „Antizipierte Bedauern“ eine wichtige Rolle zu spielen. Es wird auch deutlich, dass eine positive Veränderung der Selbstwirksamkeit einen direkten und einen indirekten Einfluss auf das Verhalten über die Verhaltensintention hat. Je stärker die Schülerinnen und Schüler davon überzeugt sind, dass es für sie kein Problem ist, sich an Verkehrsregeln zu halten, desto eher befolgen sie diese und desto höher ist ihre Intention, dieses Verhalten auch auszuführen.

Vergleicht man die Skalen, die im Gesamtmodell Berücksichtigung fanden und die Skalen, auf die das P.A.R.T.Y.-Programm eine Wirkung entfaltet, so fällt besonders die Diskrepanz bei der Selbstwirksamkeit auf. Im Gesamtmodell gibt es einen starken Zusammenhang zwischen der Selbstwirksamkeit und dem Verhalten sowie der Verhaltensintention, d.h. der Absicht sich an die Verkehrsregeln zu halten. Allerdings konnte für das P.A.R.T.Y.-Programm kein signifikanter Effekt auf die Selbstwirksamkeit nachgewiesen werden. Das könnte ein Erklärungsansatz für die nur kurzfristigen Erfolge sein. Der Einfluss des P.A.R.T.Y.-Programms beim „Antizipierten Bedauern“ sorgt möglicherweise für die, wenn auch nur kurzfristigen, Effekte, auf die Verhaltensintention und das Verhalten.

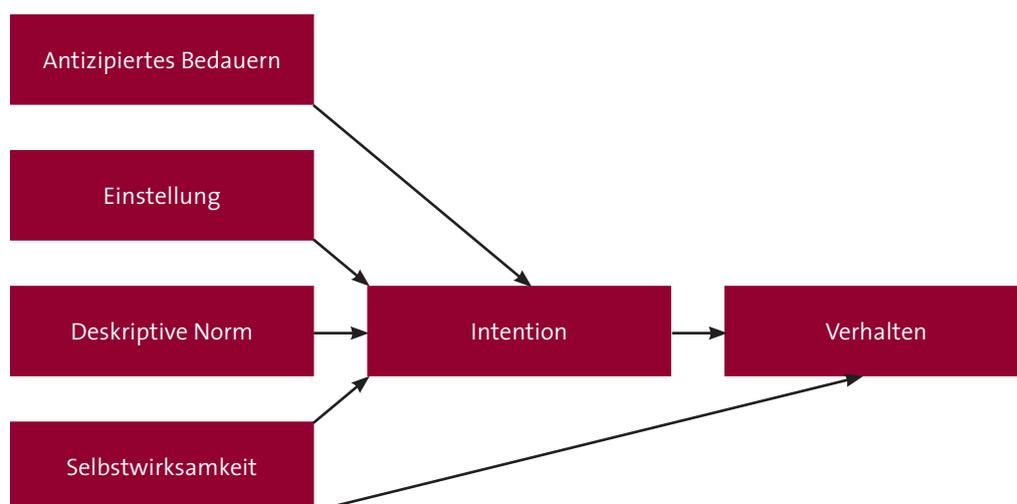


Abb. 5: Überarbeitete Wirkungstheorie des P.A.R.T.Y. Programms

---

## Schlussfolgerungen

Die Evaluationsergebnisse und auch die Nachfrage der Schulen zeigen, dass das Unfallpräventionsprogramm P.A.R.T.Y. von der Zielgruppe der Jugendlichen im Alter von 15 bis 18 Jahren sehr gut angenommen wird. Das ist für Verkehrssicherheitsprogramme in dieser Altersgruppe nicht selbstverständlich.

Leider erreicht das P.A.R.T.Y.-Programm in seiner vorliegenden Form jedoch mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht sein Ziel, riskante Verhaltensweisen Jugendlicher im Verkehr zu reduzieren. Ein wichtiger Grund dafür scheint zu sein, dass die dem Programm zugrundeliegenden Annahmen über die Wirkungsweise zumindest unzureichend sind. Bisher fußt das Programm implizit auf der Annahme, dass die Jugendlichen durch starke Emotionen, wie z.B. Furcht, zu einer Änderung eines riskanten Verhaltens motiviert werden können. Die Ergebnisse zeigen aber, dass der Furchtappell möglicherweise das Interesse und die Aufmerksamkeit der Jugendlichen weckt, quasi als „Türöffner“ agiert. Für langfristige Verhaltensänderung müssen die Erlebnisse in der Klinik aber auch kognitiv verarbeitet werden. Insbesondere die Übertragung in für die Jugendlichen umsetzbare Handlungsalternativen ist die Voraussetzung für weniger riskantes Verhalten. Beispielsweise werden Jugendliche weniger wahrscheinlich bei einem alkoholisierten Fahrer oder einer Fahrer\*in mitfahren, wenn sie andere Möglichkeiten haben und gleichzeitig wissen, wie sie ggfs. einer Gruppendynamik begegnen können.

---

## Empfehlungen

1. Das P.A.R.T.Y.-Programm sollte auf der Basis des überarbeiteten Wirkungsmodells grundlegend überarbeitet und der Furchtappell zugunsten einer Erhöhung der Selbstwirksamkeit reduziert werden.
2. Eine systematische Vor- und Nachbereitung der Inhalte, z.B. in der Schule oder in Kooperation mit anderen Verkehrssicherheitsaktionen und -akteuren erhöht die Chance für einen langfristigen Verhaltenseffekt.
3. Die Durchführung in einer Unfallklinik und die Teilnahme im Klassenverband haben sich dagegen bewährt und sollten beibehalten werden.
4. Neue Elemente sollten vor der Übernahme in das Programm auf ihre Wirksamkeit hin getestet werden.

---

## Ausblick

Im Anschluss an die Evaluationsstudie wurden die Ergebnisse und Empfehlungen mit den Verantwortlichen des P.A.R.T.Y.-Programms und weiteren Experten in einem Workshop ausgewertet und die Konsequenzen für die weitere Programmentwicklung diskutiert. Dazu gehören u.a.:

- Die Bereitstellung von Unterrichtsmaterialien für die Schulen, die die Vor- und Nachbereitung unterstützen sollen.
- Die Revision der Programmstruktur, um mehr Möglichkeiten der Selbstreflexion und Diskussion anzubieten.
- Die Kooperation und inhaltliche Abstimmung mit externen Partnern und deren Programmen (z.B. der „Aktion Junge Fahrer“ der Deutschen Verkehrswacht).
- Die Einrichtung einer Arbeitsgruppe bei der Deutschen Gesellschaft für Unfallchirurgie (DGU) zur kontinuierlichen Weiterentwicklung des P.A.R.T.Y.-Programms.

## Literatur

---

## Literatur

[1] World Health Organization (WHO, 2014). Health for the World's Adolescents. A second chance in the second decade. Summary. Genf: World Health Organization.

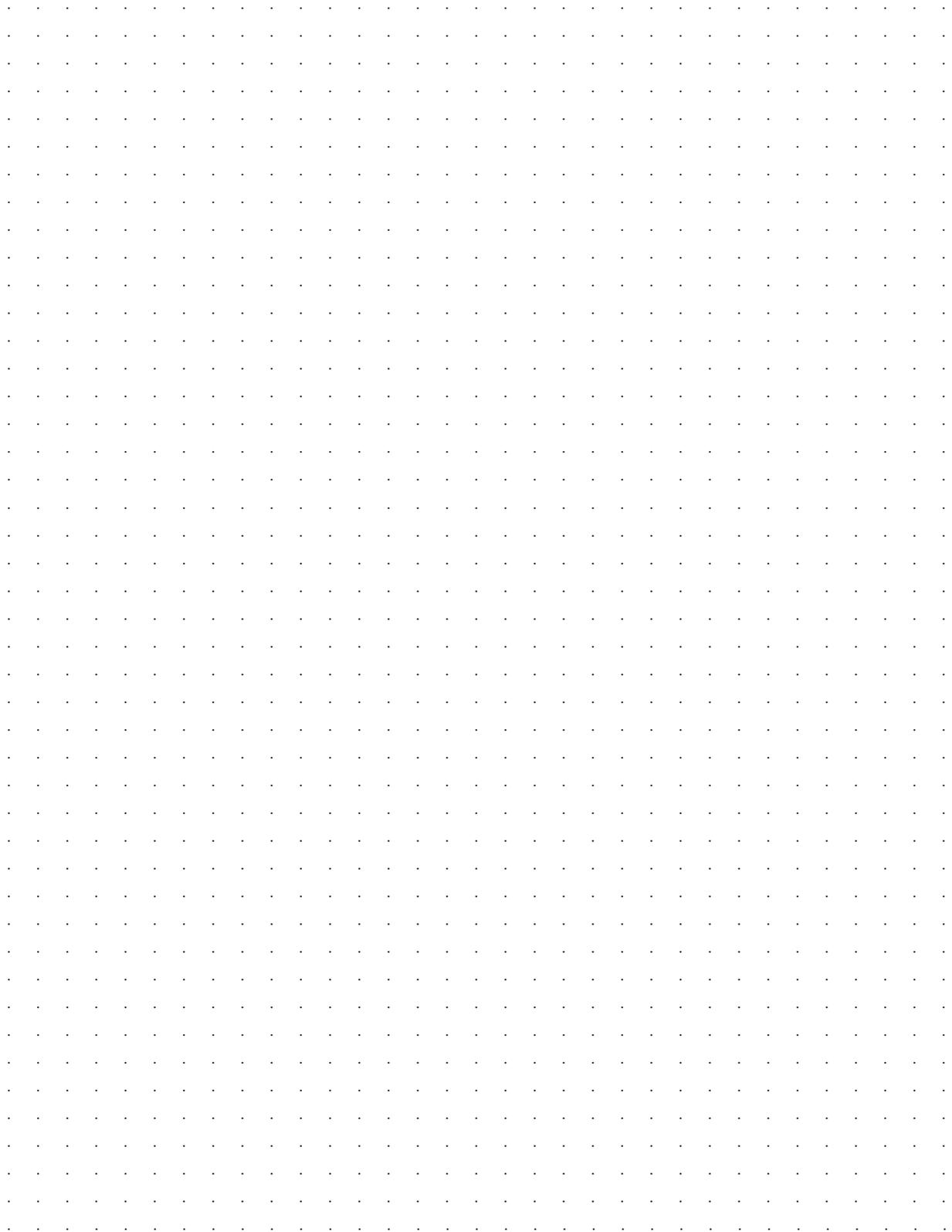
[2] UDV - Unfallforschung der Versicherer (2018). „Evaluation des Unfallpräventionsprogrammes P.A.R.T.Y.“. Forschungsbericht Nr. 53. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Berlin.

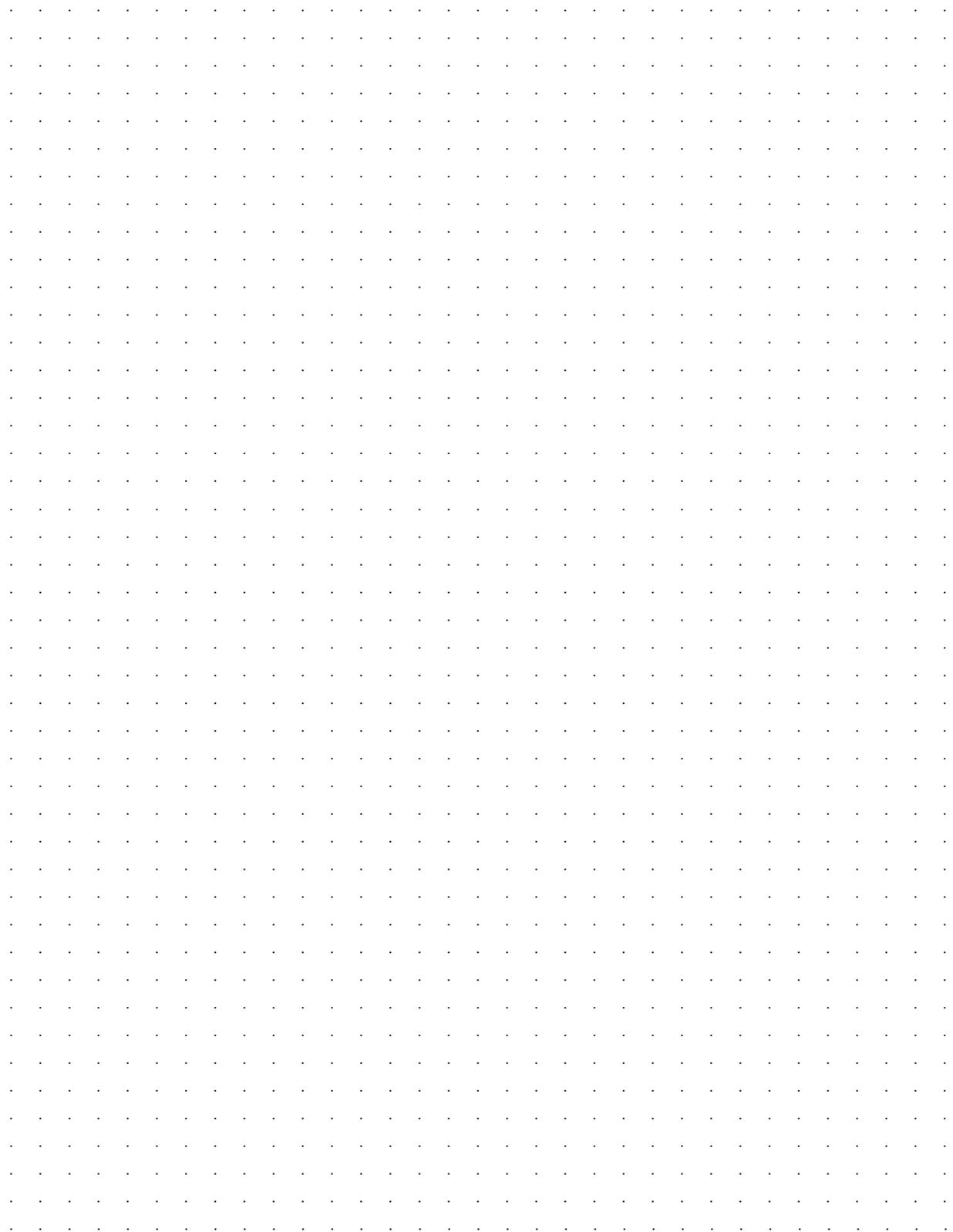
[3] Witte, K., & Allen, M. (2000). A meta-analysis of fear appeals: implications for effective public health campaigns. *Health Education & Behavior* 27 (5), S. 591–615.

[4] Zeelenberg, M. (1999). The use of crying over spilled milk: a note on the rationality and functionality of regret. *Philosophical Psychology*, 12 (3), S. 325–340.

[5] Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational behavior and human decision processes*, Volume 50, Issue 2, S. 179-211.

[6] Cialdini, R. B., Reno, R. R. & Kallgren, C. A. (1990). A focus theory of normative conduct: Recycling the concept of Norms to reduce littering in public places. *Journal of personality and social psychology*, 58 (6), S. 1015–1026.



**Notizen**A large grid of small dots for taking notes, consisting of 20 columns and 30 rows of dots.



Gesamtverband der Deutschen  
Versicherungswirtschaft e.V.

Wilhelmstraße 43/43 G, 10117 Berlin  
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

Telefon 030 . 20 20 - 58 21

Fax 030 . 20 20 - 66 33

[unfallforschung@gdv.de](mailto:unfallforschung@gdv.de)

[www.udv.de](http://www.udv.de)

[www.gdv.de](http://www.gdv.de)

Facebook: [facebook.com/unfallforschung](https://facebook.com/unfallforschung)

Twitter: [@unfallforschung](https://twitter.com/unfallforschung)

YouTube: [youtube.com/unfallforschung](https://youtube.com/unfallforschung)

Instagram: [instagram.com/udv\\_unfallforschung](https://instagram.com/udv_unfallforschung)

Redaktion:

Dr. Tina Gehlert

Gestaltung:

pensiero KG, [www.pensiero.eu](http://www.pensiero.eu)

Bildquellen:

Titelbild: AUC – Akademie der Unfallchirurgie GmbH

Erschienen: 09/2018



Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Wilhelmstraße 43 / 43G, 10117 Berlin  
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

Tel.: 030/20 20 - 50 00, Fax: 030/20 20 - 60 00  
[www.gdv.de](http://www.gdv.de), [www.udv.de](http://www.udv.de)