

Inhalt

1	Einleitung	7	4.3	Zahlenwerte der Messvariablen für die Fehlerstufenrechnung	29
1.1	Projektbestandteile	7	4.4	Fehlermarker im elektronischen Protokoll	32
2	Das Problem der Fahrsicherheitsdiagnostik	8	4.5	Die Zusammenfassung der Fehlerstufenvariablen	32
2.1	Von Fahrvariablen zu Maßen der Fahrsicherheit	10	4.6	Trennt der Test zwischen Personengruppen?	37
2.2	Das Validitätsproblem des I-TSA-Verfahrens	10	4.7	Der Fahrerlebensbogen	38
2.3	Die Logik des I-TSA-Verfahrens	12	4.8	Die Fahrverhaltensbeurteilung	42
2.4	Die Fehlerstufenrechnung	12	4.8.1	Die Beeinträchtigung der Fahrsicherheit	42
2.5	Von der Fehlerstufenrechnung zu den I-TSA-Skalen	14	4.8.2	Die Ratings über die generelle Fahrsicherheit	45
2.6	Heinrichs Dreieck	14	4.8.3	Das semantische Differential zum Fahrstil	47
3	Methode		4.9	Die Zusammenfassung der Papier-Bleistift-Teile des Tests	48
3.1	Die Definition der Fahrstrecke	15	4.10	Die Faktorenstruktur des Gesamttests	48
3.2	Das Messfahrzeug	22	5	Diskussion des Gesamttests	50
3.3	Die „Markerfahrten“	22	6	Die Wiedergabe der Testergebnisse an einem Beispiel	51
3.4	Die Versuchspersonenstichprobe	23	6.1	Allgemeine Daten zu Person und Versuch	51
3.5	Die abhängigen Variablen	24	6.2	Die I-TSA-Skalen	52
3.5.1	Die I-TSA Variablen	24	6.3	Die Fragebögen für VI und Vp	52
3.5.2	Die Papier-Bleistift-Variablen	25	7	Fahrfehlertabelle	53
3.6	Versuchsablauf	25	8	Literatur	56
3.7	Die statistische Auswertung	27			
4	Ergebnisse	27			
4.1	Allgemeine Fahrdaten	27			
4.1.1	Fahrstrecke und -dauer	27			
4.2	Elektronisch erfasste Mess- und daraus abgeleitete Größen	28			
4.2.1	Geschwindigkeit	28			
4.2.2	Abstand zum Vorfahrzeug (th)	28			
4.2.3	Zeit bis Kollision	28			
4.2.4	Bremsverzögerung	29			
4.2.5	Fahrbeschleunigung	29			
4.2.6	Querbearschleunigung	29			