

STRASSENVERKEHRSÜBERTRETUNGEN: VERHALTEN UND VERHALTENSBEWERTUNG UNTER BOGUS-PIPELINE-BEDINGUNGEN

H.D.Mummendey und H.G.Bolten

1. Vorbemerkung

Die im folgenden zu berichtende experimentelle Untersuchung wurde nicht mit verkehrspsychologischer Zielsetzung geplant und ausgeführt. Sie stellt vielmehr ein Teilstück aus einem von der Deutschen Forschungsgemeinschaft geförderten Forschungsprojekt zur Untersuchung des sog. Bogus-Pipeline-Paradigmas dar. Bei diesem experimentellen Paradigma geht es darum zu untersuchen, wie sich die Urteile von Versuchspersonen bei falscher physiologischer Rückmeldung bzw. bei vorgespiegelter Mikroviibrations-Registrierung verändern. Eine nähere Beschreibung der Methode und die Ergebnisse eines Validierungsexperimentes finden sich bei MUMMENDEY, BOLTEN & ISERMANN-GERKE (1982).

Bei der Untersuchung von Urteilen, z.B. Einstellungsäußerungen, bei falscher physiologischer Rückmeldung in dem Sinne, daß die Vp glaubt, die physiologischen Begleiterscheinungen während des Urteilsprozesses würden zuverlässig gemessen, haben wir uns für solche Verhaltensweisen interessiert, die als sozial unerwünscht gelten bzw. sogar mit Strafe bedroht sind, obgleich sie von den meisten Personen doch relativ häufig tatsächlich ausgeführt werden. Als derartige Verhaltensweisen schienen uns leichte Straßenverkehrsübertretungen von Autofahrern zur Untersuchung geeignet. Obgleich wir also zunächst nicht von verkehrspsychologisch bestimmten Annahmen ausgehen, halten wir doch die verkehrspsychologisch relevanten Ergebnisse der beiden Experimente - des oben skizzierten Experiments und einer Replikation desselben - für berichtenswert.

Erste Untersuchung

Im ersten Experiment (dessen Zielsetzung die Untersuchung war, ob unter Bogus-Pipeline-Bedingungen (BPL) eher Verhaltens-Berichte, also quasi "offenes Verhalten", oder eher Verhaltens-Bewertungen, also gleichsam "Einstellungen" modifiziert werden) wurde eine Liste mit 48 im Infinitiv formulierten Autofahr-Verhaltensweisen erstellt, die nach unserer Ansicht den genannten Kriterien (Übertretungen, die jedoch relativ häufig sind) entsprechen:

1. Bei gelbem Ampellicht über die Kreuzung fahren
2. Weniger Alkohol trinken als üblich, wenn man noch selbst fahren will
3. Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht beachten
4. Einen gefährlich dicht auffahrenden Überholer durch absichtliches Langsamfahren zurechtweisen
5. Nachts den Entgegenkommenden zwingen, als erster abzublenden
6. Bei Kreuzungen mit der Vorfahrtsregel 'rechts vor links' abbremsen, und erst dann die Kreuzung überfahren, wenn von 'rechts' wirklich niemand kommt
7. Bei 100 km/h auf einer Bundesstraße dicht hinter dem Vordermann fahren
8. Sich strikt an die Straßenverkehrsvorschriften halten
9. Auch bei noch etwas weiter entfernten entgegenkommenden Fahrzeugen überholen
10. Im 2. Gang über ein 'Stop-Schild' fahren, wenn die Verkehrslage es zuläßt
11. Spät abends angeheitert von der Stammkneipe nach Hause fahren
12. Wenn die Ampel von 'grün' auf 'gelb' umspringt, noch schnell Gas geben
13. Sich zu Wettfahrten herausfordern lassen
14. Sich eher an vorhandenen Verkehrsverhältnissen als an Geschwindigkeitsbegrenzungen orientieren
15. Vor lauter Bier schon schwanken, aber noch selbst fahren
16. Auf einer ausgebauten Bundesstraße mit 120 km/h fahren
17. Bei der Parkplatzsuche alle erlaubten Mittel einsetzen, um noch einen Parkplatz zu bekommen
18. Einen unerlaubt überholenden Wagen durch dichtes Auffahren auf den Vordermann daran hindern, sich wieder einzuordnen
19. Nachts auf einer kurvenreichen Strecke mit 120 km/h fahren
20. Nur dann überholen, wenn überhaupt kein Risiko besteht
21. Auch dann wenden, wenn die Straße einen durchgezogenen Mittelstreifen hat
22. Sich dann nicht an die Verkehrsvorschriften halten, wenn sie unsinnig sind
23. Beim Überholen zwar den Blinker betätigen, aber nicht in den Rückspiegel schauen
24. Auf notorische Linksfahrer dicht auffahren, um sie zu veranlassen, die Überholspur freizugeben
25. Bei Straßen mit der Vorfahrtsregel 'rechts vor links' unbeirrt gleichbleibend schnell weiterfahren, auch wenn dabei Kreuzungen überfahren werden
26. Auf Drängen eines Beifahrers rücksichtsloser fahren als sonst

27. Sich strikt an die 50 km/h halten
28. Wenig übersichtliche Kurven schneiden
29. Einen gefährlich bummelnden Autofahrer durch Auffahren oder Signalgeben dazu bewegen, schneller zu fahren oder den Weg freizumachen
30. Als Rechtsabbieger an einer Ampelkreuzung nicht auf Radfahrer achten
31. Wenn man sich falsch eingeordnet hat, notgedrungen die neue vorgeschriebene Fahrtrichtung weiterfahren
32. Mit 70 km/h durch die Stadt fahren
33. Sich darauf verlassen, daß breitere Straßen Vorfahrt haben, auch wenn die Vorfahrtsregel 'rechts vor links' gilt
34. Auf das Gaspedal treten, wenn man überholt wird
35. Wenn man sich falsch eingeordnet hat, trotzdem in die ursprünglich beabsichtigte Fahrtrichtung abbiegen
36. Nach Alkoholgenuß beim Fahren lediglich besser aufpassen, daß man nicht von der Polizei erwischt wird
37. Dann gegen Straßenverkehrsvorschriften verstoßen, wenn das Risiko gering ist, bestraft zu werden
38. Kurz vor einer Bergkuppe zum Überholen ansetzen
39. Auch wenn man noch selbst fahren will, genauso viel Alkohol trinken wie immer
40. Auf der Autobahn wenden, wenn man eine Abfahrt verpaßt hat
41. Trotz entsprechender Verbotsschilder oder eines durchgezogenen Mittelstreifens überholen
42. Sich an die jeweiligen Verkehrsverhältnisse entsprechend anpassen, auch wenn man dabei gegen Straßenverkehrsvorschriften verstoßen muß
43. Im Stadtverkehr ständig die Fahrspur wechseln, um schneller vorwärts zu kommen
44. Nach Alkoholgenuß vorsichtiger fahren
45. Ausreichend Abstand zum Vordermann halten
46. Nachts mit 80 km/h durch geschlossene Ortschaften fahren
47. Auch bei Gegenverkehr Überholen, wenn die Straße breit genug ist
48. Überhaupt keinen Alkohol trinken, wenn man noch fahren will

Zur Erstellung dieser Liste wurden herangezogen: die 'Zeitschrift für Verkehrssicherheit'; ein bibliographisches Verzeichnis deutschsprachiger psychologischer Veröffentlichungen zum Stichwort "Verkehrspsychologie"; die Fachliteratur zum Thema "Straßenverkehr" der Fachbibliotheken Soziologie und Rechtswissenschaft der Universitätsbibliothek Bielefeld; die Ergebnisse eines Expertengesprächs mit Frau Dr. S.Karstedt-Henke, spezialisiert auf das Thema "Alkohol im Straßenverkehr"; die Ergebnisse eines Expertengesprächs mit dem Polizeidirektor der Bielefelder Schutzpolizei, Herrn Zalleman, über Unfallstatistiken. Nach Auskunft des letzteren erklären die folgenden acht Verhaltensweisen über 80% der Unfälle in der Unfallstatistik 1979 der Bielefelder Polizei: Geschwindigkeit, Alkohol, Vorfahrt/Vorrang, Abstand, Abbiegen/Wenden, Überholen, Falschverhalten gegenüber

Fußgängern. In fast allen Kategorien waren die 18- bis 25jährigen Männer Hauptunfallverursacher.

Die sechs Unfallursachen "Geschwindigkeit, Alkohol, Vorfahrt/Vorrang, Abstand, Abbiegen/Wenden, Überholen" wurden durch jeweils mehrere, anschauliche Verhaltensbeschreibungen zu konkretisieren versucht; in vielen Fällen wurde auf Formulierungen von MÖLLERS-OBERÜCK (1975) zurückgegriffen, und einige Statements wurden in Anlehnung an die Liste instrumentell-aggressiver Verhaltensweisen von MUMMENDEY, SCHIEBEL & TROSKE (1978) gebildet. Schließlich enthielt die Liste der ausgewählten 48 Statements einige wenige, sehr allgemein gehaltene Formulierungen von Verhaltensweisen wie "Sich strikt an die Straßenverkehrsvorschriften halten".

Personenstichprobe: Untersucht wurden 80 Vpn, ausschließlich 18- bis 25jährige männliche Autofahrer. 62 waren Studenten, unter den restlichen 18 befanden sich einige Oberschüler. Das Durchschnittsalter lag bei 22,6 Jahren (Standardabweichung 2.0). Die mittlere monatliche Fahrleistung der Vpn lag bei 1215 km ($s = 627$ km). Die Personen besaßen den Führerschein durchschnittlich 4,2 Jahre ($s = 2.0$) und hatten durchschnittlich 1,7 ($s = 0.9$) Unfälle hinter sich, davon 1,4 ($s = 0.6$) selbstverschuldet. Sie waren durchschnittlich 2,3 mal ($s = 1.8$) bestraft bzw. mit Bußgeld belegt worden.

Versuchsablauf: Jede Vp beurteilte auf Sieben-Punkte-Skalen jede Verkehrsübertretung zweimal, und zwar gab sie sowohl einen Verhaltens-Bericht, als auch gab sie eine Verhaltens-Bewertung ab. Die Beurteilung geschah zur Hälfte unter BPL- und zur Hälfte unter Paper-Pencil-Bedingungen (PP); unter Berücksichtigung der Reihenfolge von Bericht und Bewertung einerseits, und von BPL und PP andererseits ergaben sich acht mögliche Kombinationen von Versuchsbedingungen, denen die Vpn per Zufall zugeordnet wurden.

Faktorenanalyse der Verkehrsübertretungen: Getrennt für Ver-

haltensbericht und Verhaltensbewertung wurden (ohne Berücksichtigung der verschiedenen Bedingungskombinationen) Faktorenanalysen nach der Hauptkomponentenmethode mit Varimaxrotation über die 48 Verkehrsübertretungen gerechnet.

Die Eigenwertmatrix der Verhaltens-Werte zeigt 11 Faktoren mit Eigenwerten größer als 1, jedoch starkem Eigenwertabfall nach dem vierten Faktor. Beurteilt man die Faktorenladungen nach FÜRNRATTS (1969) Kriterium, so erscheinen die drei ersten Faktoren gut interpretierbar als

I. "Nichtbeachtung von Verkehrsvorschriften"

(z.B. "Bei gelbem Ampellicht über die Kreuzung fahren", "Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht beachten")

II. "Gefährliches Fahren"

(z.B. "Bei 100 km/h auf einer Bundesstraße dicht hinter dem Vordermann fahren", "Sich zu Wettfahrten herausfordern lassen")

III. "Gedankenloses Fahren"

(z.B. "Beim Überholen zwar den Blinker betätigen, aber nicht in den Rückspiegel schauen", "Auf Drängen eines Beifahrers rücksichtslos fahren als sonst").

Die Eigenwertmatrix der Verhaltens-Bewertungen entspricht vollständig derjenigen der Verhaltens-Berichte, doch zeigt die Faktormatrix ein stark abweichendes Bild. Unter Berücksichtigung des FÜRNRATT-Kriteriums sind zwei Faktoren gut interpretierbar:

I. "Befürwortung von Geschwindigkeitsübertretungen"

(z.B. "Mit 70 km/h durch die Stadt fahren", "Sich eher an vorhandenen Verkehrsverhältnissen als an Geschwindigkeitsbegrenzungen orientieren")

II. "Befürwortung riskanten Fahrens"

(z.B. "Sich zu Wettfahrten herausfordern lassen", "Bei Straßen mit der Vorfahrtsregel "rechts vor links" unbeirrt gleichbleibend schnell weiterfahren, auch wenn dabei

Kreuzungen überfahren werden").

Um näheren Aufschluß über die Beurteilung derjenigen Statements, die zu Faktor II ("Gefährliches Fahren") beitragen, zu erhalten, wurde die mittlere Verhaltens-Bewertung aller den Faktor II über 0.50 ladenden Verkehrsübertretungen mit der mittleren Bewertung aller übrigen Verkehrsübertretungen (ausschließlich der alkohol-bezogenen Statements) verglichen:

<u>Mittlere Bewertung der Verhaltenswei- sen zu Faktor II "Gefährliches Fahren"</u>	<u>Mittlere Bewertung aller übrigen Verhaltensweisen</u>
<u>1,73</u>	<u>3.06</u>
(s = 0.25; n = 7)	(s = 1.18; n = 37)
<u>t = 6.19 (df = 41)</u>	
(p < 0.001)	

Der aufgezeigte, erhebliche Unterschied in der Bewertung ermöglicht somit die Feststellung, daß Straßenverkehrsverhalten im Sinne gefährlichen, rücksichtslosen Fahrens erheblich negativer bewertet wird als sonstige Verkehrsübertretungen. Zugleich ergibt sich, daß solche gefährlichen Fahrverhaltensweisen unter BPL-Bedingungen eher berichtet werden als unter PP-Bedingungen, d.h. unter üblichen Befragungsbedingungen. Die entsprechende Differenz ist auf dem 5%-Niveau gesichert.

Der Zusammenhang zwischen Einstellung (Verhaltens-Bewertung) und Verhalten (Verhaltens-Bericht): Bei der Gesamtstichprobe (n = 80) ergaben sich folgende Korrelationen zwischen Verhaltensbericht und Verhaltensbewertung - interpretierbar als Maße der Konsistenz zwischen Verhalten und Einstellung bezüglich Straßenverkehrsübertretungen:

Der Mittelwert für die bei Nichtberücksichtigung der alkohol-

spezifischen Statements verbleibenden 44 Korrelationen (z-transformiert) zwischen Verhaltens-Bericht und Verhaltens-Bewertung beträgt 0.47 ($s = 0.22$). Berechnet man 'Faktorwerte' gemäß den interpretierbaren Faktoren der Verhaltens-Berichte, und zwar unter ausschließlicher Berücksichtigung (a) signifikanter und (b) Ladungen über 0,50, so ergeben sich die folgenden Einstellungs-Verhaltens-Zusammenhänge:

Faktor I	(a)	0.70	(b)	0.71
Faktor II	(a)	0.57	(b)	0.70
Faktor III	(a)	0.51	(b)	0.62

Die multiple Korrelation zwischen der Verhaltensbewertung (Einstellung), der Dauer des Führerscheinbesitzes, dem Lebensalter und der monatlichen Fahrleistung einerseits und dem Verhaltensbericht (Verhalten) andererseits, beträgt für alle 44 Statements im Mittel (Median) 0.55. Die höchste multiple Korrelation ergibt sich mit 0.77 für "Bei der Parkplatzsuche alle erlaubten Mittel einsetzen, um noch einen Parkplatz zu bekommen".

Betrachtet man die Reihenfolge, mit der die multiple Regressionsanalyse die verschiedenen Verhaltensprädiktoren einbezieht, so ist in 37 von 44 Fällen die Verhaltens-Bewertung (d.h. die Einstellung) die wichtigste Vorhersagevariable. An zweiter Stelle liegt, insgesamt gesehen, die Dauer des Führerscheinbesitzes. Das Lebensalter und die monatliche Fahrleistung spielen eine vergleichsweise geringe Rolle.

Zweite Untersuchung

Die Ergebnisse der ersten Untersuchung erschienen teilweise noch als im Sinne unserer experimentellen Fragestellung widersprüchlich, nicht zuletzt deshalb, weil einige Verkehrssituationen, z.B. Alkohol am Steuer betreffend, von den Versuchspersonen unterschiedlich wahrgenommen und beurteilt werden. In einigen Analysen waren daher bereits die alkoholbezogenen Statements unberücksichtigt geblieben. Ferner waren Unterschiede auf der

Ebene einzelner Statements zwischen den BPL- und PP-Bedingungen kaum auszumachen; solche Unterschiede waren jedoch dann deutlich feststellbar, wenn globalere Scores gebildet wurden. Aus diesem Grunde sollte die erste Untersuchung repliziert werden, wobei in einer zusätzlichen Voruntersuchung solche Verkehrssituationen identifiziert werden sollten, die eine eindimensionale Skala bilden und somit die Berechnung globaler Scores erlauben.

Es wurden aus der Liste der 48 Statements zunächst solche Beschreibungen von Verkehrsübertretungen eliminiert, die keine Varianz aufwiesen, die zu allgemein formuliert waren und die aufgrund ihrer sprachlichen Formulierung mehrdeutig verstanden wurden. Ausgesondert wurden auch die Alkohol-Statements, da einige Personen Alkoholkonsum für sich vollständig ausschlossen und es dadurch zu Verteilungsunregelmäßigkeiten gekommen war. Ferner hatte die Faktorenanalyse über die Statements ergeben, daß insbesondere solche Items BPL-beeinflußbar sind, die besonders gefährliche Fahrweisen umfassen. Aus diesem Grunde sollten in der zweiten Untersuchung solche "gefährlichen Verhaltensweisen" bevorzugt eingesetzt werden. Zusätzlich zu den daraufhin in der Liste verbliebenen Statements wurden noch weitere Beschreibungen von Fahrverhaltensweisen gesammelt, die als relativ gefährlich anzusehen sind, relativ häufig vorkommen und tendenziell eher negativ bewertet werden. Insgesamt wurden auf diese Weise 28 Statements zusammengestellt.

Die Liste dieser 28 Statements wurde 200 Studenten und Schülern des zweiten Bildungsweges vorgelegt mit der Instruktion, zunächst auf einer siebenstufigen Skala anzugeben, ob sie selbst diese Verhaltensweisen zeigen oder dies bei anderen Verkehrsteilnehmern beobachten (-3 = wird nie gezeigt; +3 = wird fast immer gezeigt). Anschließend sollten die Befragten ebenfalls auf einer siebenstufigen Antwortskala angeben, wie sie die Verhaltensweisen bewerten (-3 = völlig negativ; +3 = völlig positiv). Da der spätere Versuch nur mit männlichen Vpn durchgeführt werden sollte, wurde für die an der Voruntersuchung teilnehmenden

100 Männer eine Faktorenanalyse über die Verhaltensangaben gerechnet.

Die Faktorenanalyse ergab zehn Faktoren mit einem Eigenwert größer als 1, von denen der erste Faktor 35,6% der Varianz erklärte. Aus dem ersten Faktor der unrotierten Lösung wurden entsprechend dem FÜRNRATT-Kriterium 13 Statements selektiert, die nachfolgend einer Itemanalyse, getrennt für Verhaltensberichte und Verhaltensbewertungen, unterzogen wurden. Für die Verhaltensberichte beträgt der alpha-Konsistenzkoeffizient 0,80, für die Verhaltensbewertungen ergibt sich ein Wert von 0,72. Die Liste der 13 Items gefährlichen Fahrverhaltens ist in der folgenden Tabelle zusammen mit den Mittelwerten (\bar{x}), Standardabweichungen (s) und Item-Test-Korrelationen (r_{it}) für Verhaltensbericht und Verhaltensbewertung aufgeführt.

	Verhaltensbericht			Verhaltensbewertung		
	\bar{x}	s	r_{it}	\bar{x}	s	r_{it}
1. wenig übersichtliche Kurven schneiden	-0.80	1.63	0.42	-1.95	1.23	0.31
2. als Rechtsabbieger sich nicht nach Fahrradfahrern umschauen	0.30	1.93	0.36	-2.48	0.86	0.32
3. bei Kolonnenfahrten dicht auffahren, damit kein Überholer in die Lücke schlüpft	0.32	1.69	0.40	-1.12	1.82	0.08
4. kurz vor einer Bergkuppe zum Überholen ansetzen	-1.51	1.32	0.46	-2.23	1.03	0.35
5. nachts auf einer kurvenreichen Straße mit 120 km/h fahren	-0.62	1.81	0.43	-1.38	1.57	0.34
6. auf notorische Linksfahrer dicht auffahren, um sie zum Freigeben der Überholspur zu veranlassen	0.95	1.83	0.47	-0.38	1.84	0.33
7. im Stadtverkehr ständig die Fahrspur wechseln, um schneller vorwärts zu kommen	0.87	1.61	0.49	-0.18	1.63	0.40
8. trotz "Überholverbotsschild" und durchgezogenem Mittelstreifen überholen	-0.85	1.75	0.36	-1.09	1.59	0.36
9. bei dem Warnzeichen "Vorsicht Schulkinder" mit unvermindeter Geschwindigkeit weiterfahren	-0.11	1.92	0.50	-2.24	1.02	0.33
10. auf den Vordermann dicht auffahren, damit man überholen kann, sobald sich eine Gelegenheit ergibt	1.28	1.52	0.56	-0.5	1.59	0.44
11. nachts mit 90 km/h durch geschlossene Ortschaften fahren	1.51	1.45	0.39	-0.05	1.72	0.43
12. sich bei dichtem Nebel an ein zu schnell fahrendes Fahrzeug "anhängen"	0.03	1.95	0.42	-1.40	1.44	0.32
13. auf zweispurigen Straßen trotz Gegenverkehr überholen, wenn die Straße breit genug ist	1.06	1.63	0.44	0.68	1.64	0.37

Die so konstruierte Skala gefährlichen Fahrverhaltens wurde nun 80 männlichen Versuchspersonen mit der Bitte sowohl um Verhaltens-Bericht als auch Verhaltens-Bewertung, und zwar zur Hälfte unter BPL- und zur Hälfte unter PP-Bedingungen gegeben. Von den Vpn waren 36 Ingenieur-Studenten und 39 Schüler eines Kollegs; die übrigen fünf waren sonstige Mitglieder der beiden Institutionen. Alle Vpn waren Führerscheininhaber. Ihr Durchschnittsalter betrug 24,3 Jahre ($s = 2.96$). Die Personen besaßen den Führerschein durchschnittlich seit 5,8 Jahren ($s = 2.68$) und fahren im Jahr durchschnittlich 22 368 km ($s = 14 029$). Von den Vpn hatten 24 noch keine Anzeige wegen Verkehrsvergehen erhalten, und 30 hatten bislang nur eine Anzeige erhalten; die übrigen 26 Personen hatten zwei oder mehr Anzeigen erhalten.

Bei Anwendung der Skala des gefährlichen Fahrverhaltens unter den oben sowie bezüglich der ersten Untersuchung geschilderten Bedingungen gelang der experimentelle Nachweis, daß unter BPL-Bedingungen eher Berichte über offenes Verhalten als Bewertungen von Verhaltensweisen modifiziert werden; die entsprechende Differenz ist für "Verhaltensberichte" auf dem 0.001-Niveau gesichert.

Schließlich wurde eine multiple Regressionsanalyse gerechnet mit dem nunmehr gebildeten Verhaltens-Score als Kriteriumsvariable und den Prädiktoren Bewertungs-Score ("Einstellung"), Alter der Vpn, Dauer des Führerscheinbesitzes, jährliche Fahrleistung, erhaltene Strafanzeigen. Die multiple Korrelation zwischen allen Prädiktoren und dem Verhaltensbericht-Score ("Verhalten") beträgt 0.56 und ist auf dem 5%-Niveau signifikant ($F_{5;74} = 6.71$). Als einziger Prädiktor leistet der Bewertungs-Score, d.h. das Einstellungs-Maß einen signifikanten Beitrag zur Varianzaufklärung. Die einfache Korrelation zwischen Verhaltens- und Bewertungs-Score beträgt 0.52.

Literatur:

- FÜRNRATT, E.: Zur Bestimmung der Anzahl interpretierbarer gemeinsamer Faktoren in Faktorenanalysen psychologischer Daten. *Diagnostica*, 15, 1969, 62-75.
- MÖLLERS-OBERÜCK, G.: Urteile über Verkehrsdelikte. Unterschiede zwischen Maßstäben von Gesetzgeber und Bevölkerung. *Soziale Welt*, 26, 1975, 188-211.
- MUMMENDEY, H.D., BOLTEN, H.-G. & ISERMANN-GERKE, M.: Experimentelle Überprüfung des Bogus-Pipeline-Paradigmas: Einstellungen gegenüber Türken, Deutschen und Holländern. *Zeitschrift für Sozialpsychologie*, 13, H. 4, 1982.
- MUMMENDEY, H.D., SCHIEBEL, B. & TROSKE, U.: Untersuchung der Beziehung zwischen Spezifität und Validität der Erfassung aggressiven Verhaltens. *Bielefelder Arbeiten zur Sozialpsychologie*, Nr.39, 1978.