

INSTITUT FIR PSYCHOLOGESCH GESONDHEITSFÖRDERUNG

IPG zu Bartreng



VERKEHRSPSYCHOLOGIE

Diagnostik & Selektion

Dr. Lucien NICOLAY (2006)

Klinischer (Verkehrs-)Psychologe &
Neuropsychologe; Psychotherapeut (ECP)

« Fahreignung »

- Wenn Nicht-Eignung ausgeschlossen?!? (keine Positivdefinition); Kriterienproblem
- Kein stabiles, sondern variables Merkmal
- Keine Eigenschaft der Persönlichkeit, sondern das Ergebnis einer Interaktion von personalen Dispositionen und den äußeren & inneren Bedingungen, die in verschiedenen Situationen gegeben sind
- Durch Intervention können diese Dispositionen verändert werden
- Indikationswertige Konzepte: Unfallneigung/-disposition/-disponiertheit, Gefährdungsdisposition, Vs.angepasstheit

« Unfalldisposition »

- Statistisch: individuelle Unfalldisposition aufgrund erhöhter Unfallbeteiligung innerhalb eines bestehenden Zeitraums
- Psychologisch: Aufgrund bestimmter psychologischer Merkmale einer Person wird auf eine erhöhte verursachende Gefährdung im Straßenverkehr geschlossen (z.B. Impulsivität, emot. Instabilität, ...)

« Gefährdungsdisposition » & « Verkehrsangepasstheit »

- Zur Teilnahme am Straßenverkehr geeignet ist nicht nur 1 Fahrer, der möglichst wenig Unfälle aufweist, sondern auch der, dessen Verhalten mit möglichst wenig Gefährdungen einhergeht.
- Verkehrsangepasstes Verhalten versucht, den teilweise gegenläufigen Anforderungen des Straßenverkehrs, derjenigen nach Sicherheit und derjenigen nach Kapazität durch einen optimalen Kompromiss gerecht zu werden. (Bsp. Öffentl. Personentransport: Kundendienst/-freundlichkeit, Fahrzeugführung, Zeitplan, ...)

« Verkehrsgefährdung » & « Schädigungsereignis »

- Ein Betroffener kann ein Fahrzeug nicht sicher führen, wenn aufgrund des individuellen körperlich-geistigen Zustands beim Führen eines Kraftfahrzeugs VERKEHRSGEFÄHRDUNG zu erwarten ist (= Annahme).
- Diese Annahme ist dann gerechtfertigt, wenn eine nahe durch Tatsachen begründete Wahrscheinlichkeit des Eintritts eines SCHÄDIGUNGSEREIGNISSES gegeben ist.
- Dabei ist immer die KOMPENSATIONSFRAGE zu prüfen.

Voraussetzungen für das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs

- Stabiles Leistungsniveau (multi-task!)
- Beherrschung in Belastungssituationen
- Gefahr des plötzlichen Versagens der körperlich-geistigen (psych.) Leistungsfähigkeit muss in einen absehbaren Zeitraum ausgeschlossen sein
- Sicherheitsgerechte Einstellung & regelkonformes Verhalten

Fahreignungsdiagnose

- Der Ausprägungsgrad der Fahreignung eines Individuums soll mit einer bestimmten Vergleichsstichprobe in Beziehung gesetzt werden, d.h. es soll der relative Standort des Individuums in Bezug auf eine Norm bestimmt werden.
- Dazu: Psychologische Prädiktoren, biografische & Explorationsdaten, Alter & Erfahrung, Verkehrsdelinquenz, Analyse des Fahrverhaltens

Fahreignungsbegutachtung 1

- Erste Diagnostik der Fahreignung: vor knapp 100 Jahren

Zweck: Auswahl von geeigneten Personen zur Führung von motorgetriebenen Militär- resp. Transportfahrzeugen

- 1910: MÜNSTERBERG'scher Straßenbahnertest = 1. Berufseignungstest & Beginn der Angewandten Psychologie

Anlass: Verurteilung der Straßenbahngesellschaften zu hohen Unfallentschädigungen

Fahreignungsbegutachtung 2

- Reihenuntersuchungen von Kraftfahranwärtern während des 1. Weltkrieges durch Prüfstellen des Deutschen Heeres (1915 von 24000 Mann!)
- Nach dem 2. Weltkrieg: Zunehmende Motorisierung verursachte rapiden Anstieg von Verkehrsunfällen
- Folge: Errichtung erster neuer verkehrspsychologischer Untersuchungsstellen in D.
- 50erJahre: Medizinisch-Psychologische Untersuchungsstellen (MPUs) bei den TÜVs in D.

Fahreignungsbegutachtung 3

- 1956: durch Prof. Klebelsberg in A am Institut für Psychodiagnostik & Angewandte Psychologie (Innsbruck). Deutsches Verkehrszentralregister
- Ab 1959 am neu gegründeten Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) mit Klebelsberg als Leiter des Instituts für Verkehrspsychologie.
- Ab 1960 in F.: « Tests psychotechniques » i.R. der medizinischer Begutachtung zur Wiedererlangung eines gültigen Führerscheins; « Centres Psychotechniques » (1992: « permis à points »)
- Ende der 60er Jahre: Schweizer Verkehrspsych. Normaluntersuchung (SVN) von Gubser & Spörli

Psychologische Grundlagen 1

- Am Anfang: Psychotechnik & Bestenselektion: Untersuchung der exekutiven Funktionen (Reaktion, Aufmerksamkeit, Belastbarkeit mit Testapparaturen)
- Ab Mitte der 20er Jahre: Unfällekonzept, hier: charakterologische Begutachtung; Typologie, Persönlichkeitsstruktur?
- Anschließend: Schlechtestenselektion, hier: Mindestanforderungen
- Ab 60er Jahre: Revision der Auffassung, Fahreignung sei ein relativ überdauernder Charakterzug (Methodenkritik von Mittenecker)

Psychologische Grundlagen 2

- Ab 1970 durch Lern- & Sozialpsychologie, Situationismus, Interaktionismus,: Möglichkeit von Lern- & Entwicklungsprozessen, von Einstellungs- & Verhaltensänderung gewinnen in Fahreignungsdiagnostik an Bedeutung: Veränderungsdiagnostik. (Verstärkte Erfassung von Veränderungen & Entwicklungen in Vergangenheit eines Kraftfahrers & Beurteilung, ob diese auch für die Zukunft als stabil zu betrachten sind.)
- In den letzten Jahrzehnten des vorherigen Jhdts spielt Prognose des Verhaltens eine zunehmend bedeutende Rolle bei Beurteilung der Kraftfahrrereignung: Prognostik

Psychologische Grundlagen 3

- Mitte der 70er Jahre: Zunehmende Kritik an «Idiotentest» wegen Einseitigkeit, Beziehungsgefälle, fehlender Transparenz.
- ! Beginnende Erfahrung der Gutachter mit « Nachschulung »! (Prof. Schneider 1974)
- **Folgen:** Neudefinition der Gutachter-Klient-Beziehung: verändertes Selbstverständnis der Gutachter; aktive Rolle des Klienten bei der Eignungsfeststellung, (Offenheit, Mitarbeit, Änderungsmotivation, ...). Das spezielle Fehlverhalten = zentrales Thema.

Psychologische Grundlagen 4

- Weitere Fortschritte: anlassbezogener Mindestuntersuchungsumfang, einheitliche Begutachtung, objektive & nachvollziehbare U., Verbesserung der Untersuchungsmethoden (in A: ART90-Gerät, heute ART 2020; Leistungs- & Persönlichkeitstestung, multimediales & realitätsnahes Testen; neu: Simulatoreinsatz)
- Seit 20 Jahren: Qualitätssicherung verkehrspsychologischer Diagnostik (QM-Systeme)
- Liberalisierung & Konkurrenz in EU: Kundenfreundlichkeit, K.nähe, Q.standards nehmen zu!

Aufgabe der VPD

- Beurteilung des Verkehrsverhaltens eines Lenkers/Lenkerin hinsichtlich des individuellen (Rückfall-)Risikos im Straßenverkehr
- Abklärung auf Grundlage von Spezialwissen aus Verkehrspsychologie in Kombination mit psychologischen Grundlagenfächern (allg. & experimentellen Psy., Entwickl.-, Klin., Sozial-Psy., Psych. Diagnostik & Methodenlehre, sowie Forensik)
- Je nach Auftraggeber: Privat-, Berufseignungs-, behördlich veranlasste Untersuchung
- In L. ist **VPD** nicht gesetzlich verankert

Gründe & Anlässe 1

Auswirkungen medizinischer Ursachen/
Krankheiten oder Behinderungen:

Einschränkungen des Seh-/Hörsinns, Sinnes-
behind., Bewegungsbehinderung, Intellektuelle
Behinderung, Herz- & Gefäßkrankheiten, Hyper-
/Hypotonie, Zuckerkrankheit, Nierenerkran-
kungen, Organtransplantation, Lungen- &
Bronchialkrankheiten, Krankheiten des Nerven-
systems, Parkinsonismus, Epilepsie, ...

Gründe & Anlässe 2

Organisch-psychische & seelische Störungen:

Demenz & organische Persönlichkeitsveränderungen, Altersdemenz & P.veränderungen durch pathologische Alterungsprozesse, Affektive Psychosen, schizophrene Psychosen, intellektuelle Einschränkungen, Aufmerksamkeits-Hyperaktivitätsstörung, Persönlichkeitsstörungen, Suchtmittel-/Medikamentenabhängigkeit resp. Missbrauch, ...

Gründe & Anlässe 3

- Delinquenz, Kriminalität
- Wiederholt verkehrsrechtliche Verstöße; Risikoindex (Vormerksystem in A.)
- Auffälligkeiten bei Fahrerlaubnisprüfung, Kontrollen, Evaluationen
- **Fahrgastbeförderung**
- Ausnahme vom Mindestalter oder von anderen Regelungen
- Überprüfung von Kompensationsmaßnahmen, wiederholten Beschwerden

Sinn einer verkehrspsychologischen & verkehrsmedizinischen Diagnostik

Klärung/Entscheidung in puncto:

Recht & Interesse des Einzelnen nach
automobiler Verkehrsteilnahme resp.
Berufsausübung versus Recht auf
Sicherheit/Verkehrssicherheit, d.h. Schutz
der Allgemeinheit/Passagiere vor
gefährlichen Lenkern

=> In L. wird ggfs medizinische Begutachtung als ausreichend
erachtet; europäische Regelung für Berufsfahrer in Sicht

Kraftfahrerspezifische Leistungsfähigkeit

«Minimalfähigkeiten» mittels Test- & Apparatediagnostik:

- Beobachtungsfähigkeit, Überblicksgewinnung & Zielorientierung im Verkehrsraum
- Reaktionsverhalten, insbes.
Sicherheit der Entscheidung & Reaktion sowie Belastbarkeit des Reaktionsverhaltens
- Konzentrationsvermögen
- Sensomotorik
- Intelligenz & Erinnerungsvermögen

Bereitschaft zur Verkehrsanpassung

« Einstellung, Selbstmanagement » mittels (verkehrsbezogenem) Persönlichkeitstest & Explorationsgespräch

- Soziales Verantwortungsbewusstsein
- Selbstkontrolle
- Psychische Stabilität
- Risikobereitschaft
- Tendenz zu aggressiver Interaktion im Straßenverkehr
- Bezug zum kritisch von der Norm abweichenden Autofahren

Im Zweifelsfall: Fahrverhaltensprobe/-test!

Auf der Basis von Fehlerkriterien

(Realitätsbezug, Augenscheinvalidität, Akzeptanz).

- Fehler sind Verhaltensweisen, die eine krasse Gesetzesverletzung und/oder
- Eine eindeutige Gefährdung darstellen u/o
- Missverständnisse zwischen Verkehrsteilnehmern darstellen oder verursachen

N.B.: Übereinstimmung Art 2020 & Fahrverhalten (Wiener Fahrprobe; SAF, System zur Analyse des Fahrverhaltens): 87% !

Exkurs: Fahrsimulator 1

Vorteile:

- Gefahrloses Experimentieren, keine schädigende Wirkung von Unfällen
- Verhalten kann direkt & mit beliebiger Messgeauigkeit erfasst werden
- Bessere Kontrolle der unabhängigen Variablen, bei konstanten übrigen Bedingungen
- Test von in Realität noch nicht existierenden Versuchsbedigungen

Exkurs: Fahr Simulator 2

Nachteile:

- Fragwürdige Generalisierbarkeit der Versuchsergebnisse (Realitätsnähe; z.B. Klientel)
- Unbefriedigende Validität (Simul.verhalten vs. Verkehrsrealität)
- Fragliche Simulierbarkeit motivationaler oder emotionaler Faktoren
- Validierung der Simulatorenergebnisse im Feldversuch (mittels Fahrverhaltensprobe)

Explorationsinhalte

- Untersuchungsanlass, aktuelles Delikt, Problem-bewusstsein, Änderungsstrategien, persönliche Sicherheitsziele: => zukünftige Vorfallsfreiheit
 - Bisherige Verkehrsteilnahme (Fahrpraxis, frühere aktenkundige Delikte & Unfälle, ...), verk.psychol. relevante soziodemografische Daten
 - Gebrauch/Missbrauch von Alkohol, Arzneimitteln, Suchtmittelkonsum, Entzugsbehandlung, Substitutions-therapie, ...
 - Verhaltensauffälligkeiten während der Exploration
 - Fachliche Analyse & Bewertung dieser Daten hinsichtlich künftiger Verkehrsteilnahme
- N.B. Fragebögeneinsatz in Gruppe möglich

Beispiel: Verkehrspsychologischer Kurz-Fragebogen

- Was fällt Ihnen beim Führen eines Kraftfahrzeugs (PKW, Motorrad, Bus, ...) leicht und was schwer? (Komplexität)
- Auf was passen Sie beim Lenken eines Kraftfahrzeugs auf? (Risiko)
- Wie erklären Sie sich die vielen Unfälle und Gesetzesverstöße im Straßenverkehr? (Verantwortung, Typologie der Unfälle oder Gesetzesverstöße)
- Erinnern Sie sich an etwas, was Sie dazu bewegt hätte, Ihr Verhalten im Straßenverkehr zu ändern? (Erfahrung, Problembewusstsein)
- Wenn Sie verantwortlich für die Verkehrssicherheit wären, was würden Sie dann vorschlagen? (Einsatz & Motivation zur Verbesserung der Verkehrssicherheit)
- Was bedeuten diese Schilder und was tun Sie, wenn Sie Ihnen begegnen? (Wissen & Umsetzung)

N.B.: Die tendenziellen Attributionsprozesse sind besonders zu beachten und kritisch zu hinterfragen!