

Abstract-Band

6. Kongress des Verkehrspsychologischen Koordinationsausschusses

Aktuelle Herausforderungen für die Verkehrspsychologie

Freitag, 22. November 2019, 09.00 bis 17.45 Uhr

Festsaal des Verkehrsministeriums, Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Psychoaktive Substanzen – Epidemiologische Erfassung und Unterstützung bei Problemen

Alfred Uhl

Regelmäßig werden Statistiken über den Konsum von illegalisierten Drogen, legalen Drogen und psychoaktiven Medikamenten und über den problematischen Umgang mit diesen Substanzen veröffentlicht. Es sollte dabei jedem Rezipienten bewusst sein, dass diese Angaben nur sehr grobe Schätzungen darstellen können, da diese Angaben in der Regel auf Behandlungsdaten und Umfragedaten beruhen. Viele Konsumenten sind unauffällig und begeben sich mangels Behandlungsbedarf nie in Behandlung und viele Problemfälle, die von einer Behandlung erheblich profitieren könnten, begeben sich nicht oder erst viel zu spät in Behandlung (Treatment Lag). Alle potentiell betroffenen Personen, die sich nicht in Behandlung begeben, kann man nur über Bevölkerungsbefragungen erreichen. Die Idee, dass von unbekanntem Interviewern befragte Menschen durchwegs offen und ehrlich Auskunft geben ist, ganz besonders, wenn das Verhalten gesellschaftlich abgelehnt wird oder gesetzlich verboten ist, äußerst naiv. Wie sich diese Probleme auf die Epidemiologie des Konsums von psychoaktiven Substanzen auswirken und wie verlässlich die entsprechenden Schätzungen sind, wird im gegenständlichen Vortrag einer kritischen Würdigung unterzogen. Außerdem wird sich der Vortrag auch noch mit der Frage auseinandersetzen, wie man mehr Problemkonsumenten rechtzeitig zur Suchtbehandlung bewegen kann. Je früher eine erfolgreiche therapeutische Intervention einsetzt, desto geringer sind die negativen Folgeerscheinungen für die Betroffenen.



CV Dr. Alfred Uhl

1980 Akademischer Abschluss "Dr. Phil." Studium Hauptfach Psychologie Universität Wien; stellvertretender Leiter des englischen PhD Programms Sigmund Freud Privat Universität Österreich; Stellvertretender Abteilungsleiter des Kompetenzzentrum Sucht, Gesundheit Österreich GmbH (Österreichisches Public Health Institute), zahlreiche Publikationen.

Ab 1.1.2015 Forschungskordinator und Forscher

ab 2012 Lehrbeauftragter für Statistik Sigmund Freud Privat Universität

2000-2009 Leiter Alkoholkoordinations- und Dokumentationsstelle (AKIS) am Anton-Proksch-Institut

2002-2013 Lehrbeauftragter für Forschungsmethoden und Statistik, Wirtschaftsuniversität Wien

Erkennen beeinträchtigter Lenker

Wilhelm SAURMA

Die Zahl der bei Verkehrskontrollen in Österreich angezeigten suchtmittelbeeinträchtigten Lenker steigt während der letzten Jahre (im Jahr 2018: mehr als 3.000 Lenker). Im Referat wird die amtsärztliche Vorgehensweise bei Verkehrskontrollen dargestellt. Auf Grundlage des Drogenuntersuchungsformulars des amtsärztlichen Dienstes der LPD-Wien werden bei Verkehrskontrollen folgende mögliche Auffälligkeiten durch den Konsum beeinträchtigender Substanzen analysiert: Reaktion, körperliche Auffälligkeiten, Augen (Bindehäute gerötet, wässrig/glänzend, unruhig), Pupillen (verengt, erweitert), Pupillenweite bei seitlicher Beleuchtung (in Millimeter), Pupillenreaktion, äußere Erscheinung, Aussprache/Reden, Ansprechbarkeit, Orientierung, Stimmung, Verhalten, geteilte Aufmerksamkeit, Aussteigen aus dem Fahrzeug, Gang. Typische verkehrsrelevante Fahrfehler werden dargestellt. Diese bieten vor allem der Exekutive erste Verdachtsmomente für eine Verkehrskontrolle mit darauffolgender Beiziehung des Amtsarztes.



CV HR Dr. Wilhelm SAURMA

Chefarzt LPD Wien: Promotion zum Dr. Med. 1981, seit 1984 Arzt für Arbeitsmedizin, bis 1987 Rettungsarzt bei der Wiener Rettung, Notarztdiplom 1988, seit 1986 Betriebsarzt im Verbundkonzern. Bis Mai 1992 Offizier des militärmedizinischen Dienstes, 1992 Überstellung zur Bundespolizeidirektion Wien, 1992 Ernennung zum zweiten stellv. Chefarzt und Schularzt, 1997 Facharzt für Arbeitsmedizin. Seit 1998 Sachverständiger Arzt nach dem Führerscheingesetz, 2001 Ernennung zum Hofrat. 2011 Prüfung zum „Allgemein beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen“ auf den Gebieten: Allgemeinmedizin (Schwerpunkt: Alkoholberechnung und Interpretation von Drogenanalysen; Führerscheinuntersuchungen) und Arbeitsmedizin (Schwerpunkt: Büroarbeitsplätze). 2012 Bestellung zum Chefarzt der Landespolizeidirektion Wien, seit 2013 Mitglied im Beirat der Fachzeitschrift „Das ärztliche Gutachten“/Manz-Verlag

Verkehrssicherheit vs. Drogenpolitik - Einblick in anwaltliche Beratungspraxis

Martin Feigl

Kontrollen und Führerscheinentzüge wegen Suchtgiften nehmen stark zu. Während bei Alkohol großzügige Grenzwerte gelten, herrscht bei Suchtgiften in der Regel null Toleranz. Schon kaum nachweisbare Suchtgiftspuren können zum Entzug der Lenkberechtigung führen. Je nach Behördenpraxis, hat der Betroffene in Folge Abstinenznachweise durch Haaranalysen vorzulegen. Auch die Rechtsprechung wurde in den letzten Jahren restriktiver. Tatsache ist, dass vor allem der Konsum von Cannabis weit verbreitet ist. Während gesundheitspolitisch diesem Phänomen zunehmend liberaler begegnet wird, geht die Führerscheinsrechtliche Gerichts- und Behördenpraxis den umgekehrten Weg.

Der Vortrag beleuchtet das Spannungsverhältnis der Konsumrealität von jungen Erwachsenen vs. dem Führerscheinsrechtlichen Abstinenzparadigma. Es wirft die Frage auf: Inwieweit dient das Führerscheinsrecht der Umsetzung drogenpolitischer Ziele?



Dr. Martin Feigl ist Rechtsanwalt in Wien und auf Suchtmittel- und Führerscheinsrecht spezialisiert

Seit 15 Jahren ist er Rechtsberater der Suchthilfe Wien (CheckIt!),

Vorstandsmitglied der Wiener Berufsbörse und

Gründungsmitglied des Vereins TakeYourRights

Im Rahmen seiner Dissertation hat er die Auswirkungen der Gesetzgebung auf das Konsumverhalten von Drogenkonsumenten beleuchtet.

Fahreignungskriterien bei Cannabispatienten

Peter Strohbeck-Kühner

Durch das am 10. März 2017 in Deutschland in Kraft getretene Gesetz zur Änderung betäubungsmittelrechtlicher und anderer Vorschriften können Vertragsärzte Cannabisblüten oder cannabishaltige Arzneimittel mittels Rezept verordnen. Damit unterliegen Patienten, welche Cannabis verordnet bekommen, dem sog. Medikamentenprivileg und dürfen, vorausgesetzt, sie sind fahrtüchtig, am Straßenverkehr teilnehmen. Dies stellt eine neue Herausforderung an die Fahreignungsdiagnostik dar, da dadurch die Möglichkeit eröffnet wird, dass regelmäßige BtM-Konsumenten am Straßenverkehr teilnehmen dürfen. Ein gewisser Unterschied zu Patienten, die unter dem Einfluss anderer Substanzen, die dem BtM-Gesetz unterliegen, wie z.B. Opioiden, finden sich bei den Cannabispatienten auch Personen, die in der Vergangenheit schon Cannabis, teilweise auch im Rahmen einer Selbstmedikation, konsumiert haben und deshalb schon verkehrs- und strafrechtlich in Erscheinung getreten sind. Diese Ausgangssituation stellt im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung erhöhte Anforderungen u.a. an die Überprüfung der Leistungsfähigkeit und der Compliance. Hierzu liegen Handlungsempfehlung der Ständigen Arbeitsgruppe Beurteilungskriterien (StAB) vor, die vorgestellt werden.



CV Dr. Peter Strohbeck-Kühner

1978 – 1985 Psychologiestudium Universität Mannheim.
1985 Diplom in Psychologie an der Universität Mannheim,
1996 Promotion zum Dr. sc. hum am Klinikum der
Universität Heidelberg. Dissertation: Testangst im Rahmen
Medizinisch-Psychologischer
Fahreignungsbegutachtungen und deren Auswirkungen
auf die Begutachtungsergebnisse unter spezieller
Berücksichtigung der psychophysischen Leistungsbefunde.
1976 – 1978 BWL-Studium Universität Mannheim. Bis
2018 Untersuchungsstellenleiter (BfF). Seit 1996
wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Rechts- und
Verkehrsmedizin des Klinikums der Universität Heidelberg.
Seit 2011 Bereichsleiter Verkehrsmedizin am Institut für
Rechts- und Verkehrsmedizin des Klinikums der
Universität Heidelberg.

Traffic Psychology in Italy

Maria Rita Ciceri

**! (Die Referentin musste kürzlich absagen – Ersatzreferat drei Seiten weiter:
„Österreichische Alkolenker-Studie 2019“, Gregor Bartl)**

Overview: The Research Unit (RU) in Traffic Psychology was founded in 2007 within the Psychology Department of the UCSC. The Director is Maria Rita Ciceri, Ph.D., Associate Professor in General Psychology. The RU team includes 4 academic researchers, 6 traffic psychologists, and 2 professionals with expertise on a range of topics and methods linked to Traffic Psychology (e.g., cognitive psychology, ergonomics and human factors, accident analysis, interventions in traumatic and emergency situations). Website: <http://progetti.unicatt.it/progetti-milan-psicologia-del-traffico-home>.

1. Research The RU team has 10 years of experience in conducting research on the 'traffic system' by investigating the relationship between the vehicle and the human driver, the interactions among multiple road users (i.e., drivers, pedestrians, cyclists, etc.), as well as road mobility issues (i.e., road safety, sustainability). The main areas of research addressed by our RU are:

- Perceptual and cognitive processes related to driving behavior, with a focus on risk and hazard perception (e.g., visual field exploration, drivers' brake reaction times when facing a hazard, pedestrian detection).
- The influence of emotion in driving behavior (e.g., driving anger).
- ADAS acceptability and interaction between driver-assistance driving systems.
- Fitness to drive: assessment and training of driving-related cognitive abilities (e.g., older adults, medical conditions such as dementia, neurological conditions, alcohol abuse, mental disorders).
- Efficacy of education programs on road safety and risk perception.
- Accident sequence analysis (reconstruction of the dynamic of a car accident). The research methods include experimental research by means of expertise in the following techniques:
 - Physiological data collection and analysis (ECG, Respiration, EDA).
 - Behavioral data collection and analysis including eye-tracking (Tobii X120), nonverbal behavior (e.g., facial movements, gestures), and speech.
 - Cognitive performance assessment using computerized test-batteries such as the Vienna Test System TRAFFIC (Schuhfried) and the TAP-M (Test of Attentional Performance, Mobility Version; Zimmermann & Fimm, 2012; Herzogenrath: PSYTEST).
 - Self-report data collection using standardized questionnaires (e.g., the Driving Behavior Questionnaire).

2. Fitness to Drive Assessment Since May 2015, the RU has been providing a service for the psycho-diagnostic assessment of fitness to drive (i.e., of the cognitive/psychological requirements to drive safely) according to the rules established by the Italian Road Law. The service links clinical diagnostic activity and scientific research by referring to scientific literature concerning theories of driving behavior and the effectiveness of current diagnostic tools/scales. The service can also provide users with rehabilitation interventions to empower the cognitive abilities related to driving (reaction times, attention, etc.), as well as counseling and training (e.g., workshops) to practitioners in the field. So far, more than 500 psychological evaluations of fitness to drive have been conducted, including a range main categories of drivers (who were required to undergo cognitive assessment by the Provincial Medical Commissions of Public Health Services), such older adults (e.g., with diabetes and/cardiovascular disease, strokes and chronic cerebrovascular disease, mild cognitive impairment/Alzheimer disease, Parkinson disease), psychiatric patients, young drivers with intellectual disabilities and/or development disorders.

3. Training and Educational Programs

- Since 2010, the RU teams has been organizing and teaching a post-graduate professionalization course in Traffic Psychology at UCSC.
- The RU has organized workshops, seminars, national and international conferences on the topics of road safety and mobility (e.g., <http://progetti.unicatt.it/progetti-milan-psicologia-del-trafficoconvegno-internazionale-move-the-future#content>).
- 10-year experience in the organization of educational programs on road safety for school (children, adolescents), driving school teachers, traffic and public safety police.
- Publication of a book concerning Traffic Psychology (“Ti guida la testa [Your head drives you]”). The book is meant as a contribute in the field deriving from the collaboration between the RU and the Italian association of driving schools (UNASCA). The book includes a number of practical, interactive training exercises (provided by means of an online platform <http://www.tiguidalatesta.it/login>), which have been constructed by the RU on the basis of the training needs and demands from driving schools.
- Training programs within periodic training courses to renew the Driver Qualification Card – a certificate of professional qualification (CQC) which is compulsory for truck drivers in Italy (together with professional driving license).

4. Counselling

- Counseling activity to Public Administration (e.g., municipalities, Lombardia Province) concerning mobility and road safety.
- Counseling activities concerning accident prevention for insurance companies.
- Counseling concerning the management of emergency and trauma situations.



CV Maria Rita Ciceri, Ph.D.

Confirmed Associate Professor Area M-PSI/01, Department of Psychology, Università Cattolica del Sacro Cuore, Milano. Coordinator of the Laboratory of Communication Psychology and Behaviour Analysis, www.psicomlab.it.

Scientific Director of the first Italian Advanced Specialization Course in Traffic Psychology and Head of the Research Unit in Traffic Psychology. She teaches General Psychology and Psychology and Subjective and Intersubjective Psychological Wellbeing at the Faculty of Psychology, Specialist Degree.

Ersatzreferat: Österreichische Alkolenker-Studie

2019

Gregor BARTL

Gefährliche Selbsttäuschung: Nur jeder achte Alkolenker hat Angst vor einem Unfall (12%). Hingegen jeder dritte Alkolenker erleidet einen Unfall (33,5%) mit Sach- oder Personenschaden. Dabei dauert eine Alkofahrt durchschnittlich nur 14 Minuten, sofern man weder verunfallt noch erwischt wird. Wird man jedoch erwischt, verursacht diese kurze Heimfahrt durchschnittlich 2.800,- Euro Gesamtkosten (Strafe, Schaden, Nachschulung, Versicherung, Amtsarzt ...).

Das *Institut alles-fuehrerschein.at* präsentiert die österreichische Alkolenker-Studie 2019¹, bei der 500 Teilnehmer an Alkohol-Nachschulungskursen anonym, österreichweit befragt wurden, am Kongress für Verkehrspsychologie am Fr. 22. Nov. 2019 im Festsaal des Verkehrsministeriums. Jährlich müssen ca. 13.000 Alkolenker eine verkehrspsychologische Nachschulung absolvieren.

Alkoholunfälle:

Im Jahr 2018 ereigneten sich 2.291 Alkoholunfälle – das entspricht 6 Unfällen pro Tag. 6,2% aller Unfälle mit Personenschaden sind Alkoholunfälle. Dieser Prozentsatz ist innerhalb der letzten Jahre etwa gleich. (Quelle: Statistik Austria)

Polizeiliche Überwachung:

Im Jahr 2018 wurden insgesamt 1.741.992 Alkoholkontrollen (Alkomattests und Alkovortests) von der Bundespolizei österreichweit durchgeführt. 28.067 Lenker wurden dabei angezeigt. (Quelle: BMI)

Ein Polizist muss demnach rund 60 Alkotest durchführen, bis einer positiv ist.

Dunkelziffer heutzutage gering:

Folge dieser hohen Kontrolldichte ist eine offensichtlich relativ geringe Dunkelziffer im Vergleich zu früheren Jahren und Jahrzehnten. Aus der aktuellen Alkolenker-Studie geht hervor, dass auf eine entdeckte Alkofahrt nur durchschnittlich 2 unentdeckte Alkofahrten innerhalb eines Jahres kommen.

Samstag- und Freitagnacht kommt es zu den meisten Alkofahrten. Getrunken wird fast immer in Gesellschaft (nur jeder zehnte Alkolenker trinkt alleine), meist im Gasthaus (33%) und in Privatwohnungen (23%), gefolgt von Trinken an mehreren Orten (13%), auf Festen (11%), sonstige Orte (8%), in der Disco (5%), in der Arbeit (4%) und an der Tankstelle (3%).

Was geht in einem Alkolenker vor:

¹ Datenerhebung durch verkehrspsychologische Institute: alles-fuehrerschein.at, INFAR, Gutefahrt, Institut Vorrang, Sicher Unterwegs, Go and Drive und 1A Sicherheit, Führerschein in guten Händen.

Auf die Frage, was haben Sie sich vor Ihrer Alkofahrt gedacht, antworteten die meisten (39,7%), dass sie sich einfach noch fahrtauglich fühlten. 32,7% haben sich schlicht gar nichts dabei gedacht und weitere 25% dachten, es ist eh nicht weit und es wird schon nichts passieren. Dass man es sich im Falle einer Anhaltung mit der Polizei schon richten kann, dachten nur 0,8% der Befragten. Studienleiter und Verkehrspsychologe Gregor Bartl vom *Institut alles-führerschein.at* folgert daraus, dass die österreichische Polizei heutzutage weithin als nicht korrumpierbar wahrgenommen wird. Null Prozent kreuzten an, dass sie vor der Fahrt dachten: „egal, die anderen fahren ja auch alkoholisiert“. Im Gegensatz zu früher ist der Alkolenker heute eine seltene Spezies geworden. Gregor Bartl erinnert, dass man sich früher sehr häufig auf die vielen anderen Alkolenker ausredete. Mussten vor ca. 15 Jahren noch rund 20.000 Personen zur Nachschulung, waren es im Jahr 2018 nur mehr rund 13.000. Die zunehmende polizeiliche Überwachung und die verkehrspsychologische Nachschulung tragen zu diesem erfreulichen Rückgang bei.

Aufgabe der verkehrspsychologischen Nachschulung ist es, persönliche Fehleinstellungen, die zur Alkofahrt führen, zu ändern. Schon frühere Evaluationen haben gezeigt, dass die verkehrspsychologische Nachschulung das Rückfallrisiko im Straßenverkehr gegenüber Kontrollgruppen ohne Nachschulung halbiert. 97% der anonym befragten Alkolenker der aktuellen Studie sind sich am Ende der Nachschulung sicher, dass sie nicht wieder alkoholisiert fahren werden. 65% der Teilnehmer bewerten die Nachschulung auf einer fünfstufigen Skala als sehr nützlich, weitere 25% als nützlich. 90% erlebten das Arbeitsklima als sehr gut (auf der fünfstufigen Skala). Die Kompetenz des Verkehrspsychologen bzw. der Verkehrspsychologin wird von 88% als sehr gut eingeschätzt. Die Kursqualität wird von 87% mit sehr gut bewertet.

CV: Mag. Dr. Gregor Bartl: Verkehrspsychologe seit 1990, Leiter des Instituts *alles-führerschein.at*

TPI- Traffic Psychology International

Margit Herle

Aufgrund der geringen internationalen Vernetzung von Verkehrspsychologen ist über die Tätigkeit der Kollegen in anderen Ländern meist wenig bekannt. Um dem entgegenzusteuern, wurde Traffic Psychology International (TPI) ins Leben gerufen. TPI ist eine europaweite Vereinigung von Psychologen, die im Bereich der Verkehrssicherheit arbeiten, und deren Ziel die Wissensverbreitung und Absicherung dieses spezifischen Berufsfeldes auf internationaler berufspolitischer Ebene ist.

Basierend auf den gesammelten Daten dieser Gruppe, greift der vorliegende Beitrag die Frage auf, in welchen Ländern es eigentlich verkehrspsychologische Dienstleistungen gibt, und in welchen Arbeitsbereichen Verkehrspsychologen international betrachtet tätig sind. Daten sind u.a. vorliegend aus Deutschland, Österreich, Spanien, Großbritannien, der Tschechischen Republik, Slowakei, Belgien, Portugal, Estland, Luxemburg und noch weiteren Ländern, so dass im Rahmen dieses Vortrages ein guter Überblick über Verkehrspsychologie in Europa gegeben werden kann.

Ein weiterer Punkt des Beitrages beschäftigt sich mit abgeschlossenen bzw. aktuellen internationalen Projekten, und soll zudem anhand eines best practice Beispiels die Internationalisierung verkehrspsychologischer Dienstleistungen veranschaulichen.



CV Mag. Margit Herle

Verkehrspsychologin, Nachschulungstrainerin,
Gesundheitspsychologin

Studium der Psychologie an der Universität Wien. Seit 2005 Mitarbeiterin der SCHUHFRIED GmbH (2005-2010 Testentwicklung, 2010-2019 Consultant für Verkehrspsychologie, ab 2019 Team Internationalisierung und Wissenschaft mit Schwerpunkt Verkehrspsychologie.) Seit 2006 als Diagnostikerin und Nachschulungstrainerin tätig, leitende Psychologin bei iDrive Verkehrspsychologie. 2011 Wissenschaftliche Mitarbeiterin an der TU Dresden Lehrstuhl für Verkehrspsychologie. Gründungsmitglied und Mitglied des Leitungsteams von TPI Traffic Psychology International. Tätigkeitsschwerpunkte: Schulungen, Vorträge, Publikationen, Internationalisierung

Trunkenheitstäter ab 1,1 Promille – ein (unterschätztes) Risiko?

Thomas Wagner

Trunkenheitsfahrer stellen weltweit und auch in Deutschland eine Hochrisikogruppe im Straßenverkehr dar: Zum einen ergibt sich durch den Alkoholeinfluss eine deutlich erhöhte Unfallgefahr, zum anderen sprechen das fehlende Vermögen oder die fehlende Bereitschaft, zwischen dem Alkoholkonsum und dem Führen eines Kraftfahrzeugs zu trennen, für ein erhöhtes Rückfallrisiko. Ein wesentlicher Indikator für Straf-, aber auch Korrekturmaßnahmen ist die Höhe der Blutalkoholkonzentration (BAK). Diese kann als Risikoindikator angesehen werden. Aus diesem Grund wird seit fast 20 Jahren bei alkoholisierter Straßenverkehrsteilnahme ab einem BAK Wert von 1,6 Promille eine medizinisch-psychologische Untersuchung angeordnet, damit das künftige Risikopotenzial des Trunkenheitstäters umfassend beurteilt werden kann. Da in den letzten Jahren in Deutschland eine juristische Diskussion über die diagnostische Relevanz eines BAK-Wertes ab 1,1 Promille entfacht wurde, war eine Überprüfung der Zusammenhänge zwischen Trinkhistorie, z.B. wöchentliche Trinkmenge und Konsummotivation, BAK, dem Schweregrad der verkehrsbezogenen Alkoholkonsumstörung und der durch gutachterliches Expertenrating evaluierten Legalbewährungsprognose längst überfällig. Dabei wurden N=505 Falldaten unter Einbeziehung von Alkoholikerstätern ohne weitere, verkehrsbezogenen Risikomerkmale im Rahmen eines retrospektiven und längsschnittlichen Studiendesigns mittels differenzierter korrelationsstatistischer Verfahren analysiert. Im Ergebnis konnte die Studie zeigen, dass eine BAK ab 1,1 Promille bereits als Risikokennwert zur Identifikation von Kraftfahrern mit normabweichendem und daher die Verkehrssicherheit beeinträchtigenden Trinkmustern angesehen werden muss. Mehrheitlich wurden zwischen 1,1 und 1,59 Promille Ausprägungsgrade im Bereich der Alkoholgefährdung gefunden. Die signifikanten Korrelationen mit der Trinkhistorie sowie der verkehrsbezogenen, alkoholbedingten Konsumstörung, aber auch der nicht nachweisbare Zusammenhang zur eingeschätzten Legalbewährungsprognose unterstreichen die differenzielle Validität der BAK als Risikoindikator für Fahreignungszweifel. Vor allem ihre Relevanz als Mediatorvariable zwischen früherer Trinkhistorie und der verkehrsbezogenen alkoholbedingten Konsumstörung konnte bestätigt werden. Abschließend werden die möglichen Konsequenzen aus dieser Befundlage, auch vor dem Hintergrund der Implementierung von Alko-Interlock-Systemen, erörtert.



CV Dr. Thomas Wagner

Doctor of Science (rer. nat.), Traffic Psychologist (specialized), Education: 1985-1992 studying psychology at University of Darmstadt (West-Germany), 1992-1997 Assistant Professor at University of Dresden (East-Germany) at Department of Work-, Organizational- und Social-Psychology. Research and publications: changing processes among workers after re-unification in Germany, Road design and driver's workload on rural roads (also Thesis in 2000). Since 2007 Technical Manager of several Assessment Centers of Driving Suitability. Member of Working group called „Ständige Arbeitsgruppe Beurteilungskriterien“ (defining inspection principles and rating criteria to improve diagnostic process at Medical-Psychological Assessment settings), Associate Professor (lecturer) at University of Dresden and University Berlin (“Hochschule für Psychologie”) and at German Medical Chamber (Saxony, Dresden, “Landesärztekammer”). Challenging topics at actually: Assessment of high-risky drivers without substance-related deficits, speeding, impulsivity and self control, recidivism of risky drivers after medical-psychological assessment.

Wissenschaftliche Erkenntnisse zur Verkehrsreife 15-jähriger Fahranfänger/innen

Bettina Schützhofer

Bis Ende 2002 mussten sich 15-jährige Jugendliche, welche den Mopedführerschein in Österreich erwerben wollten einer verkehrspsychologischen Fahreignungsüberprüfung unterziehen; seither reicht es, wenn die Eltern die geistige Reife ihres Heranwachsenden bestätigen. Dies führte zu einem eklatanten Anstieg der Unfallzahlen in der Altersgruppe. Eine daraufhin vorgenommene Adaptierung der Fahrausbildung, welche im Wesentlichen aus einer Verschiebung von zwei Stunden Theorieausbildung zur praktischen Ausbildung bestand, konnte hier nur wenig Abhilfe schaffen. Während es viele Studien gibt, die sich mit 18-jährigen Fahranfänger/innen befassen, gibt es nur wenig Literatur zu 15-jährigen Fahranfänger/innen und dies obwohl in der Entwicklungspsychologie bekannt ist, dass Adoleszenz und Pubertät eine besonders herausfordernde Zeit mit vielen zu bewältigenden Entwicklungsaufgaben und unterschiedlich schnell stattfindenden Entwicklungssprüngen ist.

Es werden die Ergebnisse eines kürzlich abgeschlossenen, vom österreichischen Verkehrssicherheitsfond VSF finanzierten Projekts vorgestellt, welches sich mit der Schließung der dargestellten Forschungslücke befasste. Im Rahmen des Projektes wurden über 400 15-jährige Fahranfänger/innen mit einer multimodalen Testbatterie zur Erfassung von Verkehrsreife getestet, um den Entwicklungsstand im Unterschied zu Erwachsenen darstellen zu können. Des Weiteren wurde ein aus sieben Modulen bestehendes Interventionsprogramm zur Förderung von Verkehrsreife entwickelt, das sich mit den wesentlichen Unfallursachen der Zielgruppe befasst. Dieses wurde auch evaluiert, um a) dessen Effektivität bezogen auf die einzelnen Module und die verschiedenen Interventionsebenen (Einstellung, Wissen, Handlungskompetenz und Persönlichkeitsentwicklung) belegen zu können und b) einen Maßnahmenkatalog für eine Verbesserung des Status-quo erstellen zu können. Die Ergebnisse sprechen für die prädiktive Validität der Testbatterie zur Vorhersage der Verkehrsreife anhand des Fahrverhaltens.



CV Mag. Dr. Bettina Schützhofer

seit 1999 im Bereich der Verkehrspsychologie (Schwerpunkte Testentwicklung und verkehrspsychologische Diagnostik, Mobilitätsbildung und interdisziplinäre Verkehrssicherheitsforschung) tätig, allgemein beeidete und gerichtlich zertifizierte Sachverständige für Verkehrspsychologie, Lektorin an der Universität Graz, seit 2006 Geschäftsführerin der sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Untersuchungen GmbH, A-1070 Wien, Schottenfeldgasse 28/8

E-Mail: b.schuetzhofer@sicherunterwegs.at,
www.sicherunterwegs.at

