

DGVP

Deutsche Gesellschaft
für Verkehrspsychologie e.V.



„Der verkehrsauffällige Lenker“

***Impulsivität, habitualisiertes
Schnellfahren und Raserei***

- Ein länderübergreifendes FP

Schweiz - Deutschland

M. Keller & T. Wagner

5.

Österreichischer Verkehrspsychologiekongress

Verkehrspsychologie

&

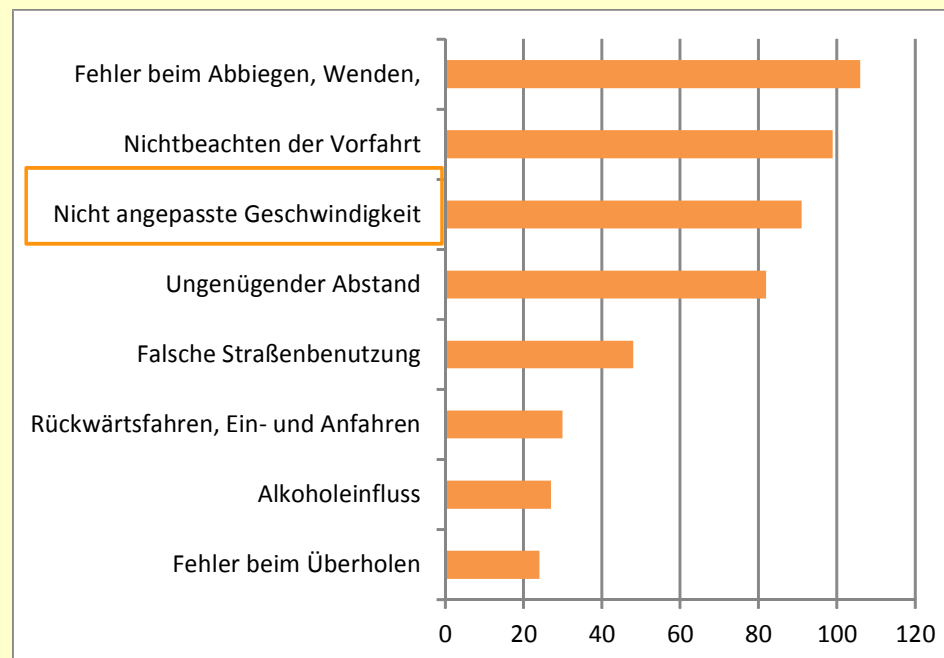
Verkehrspolitik

in einem gemeinsamen Europa



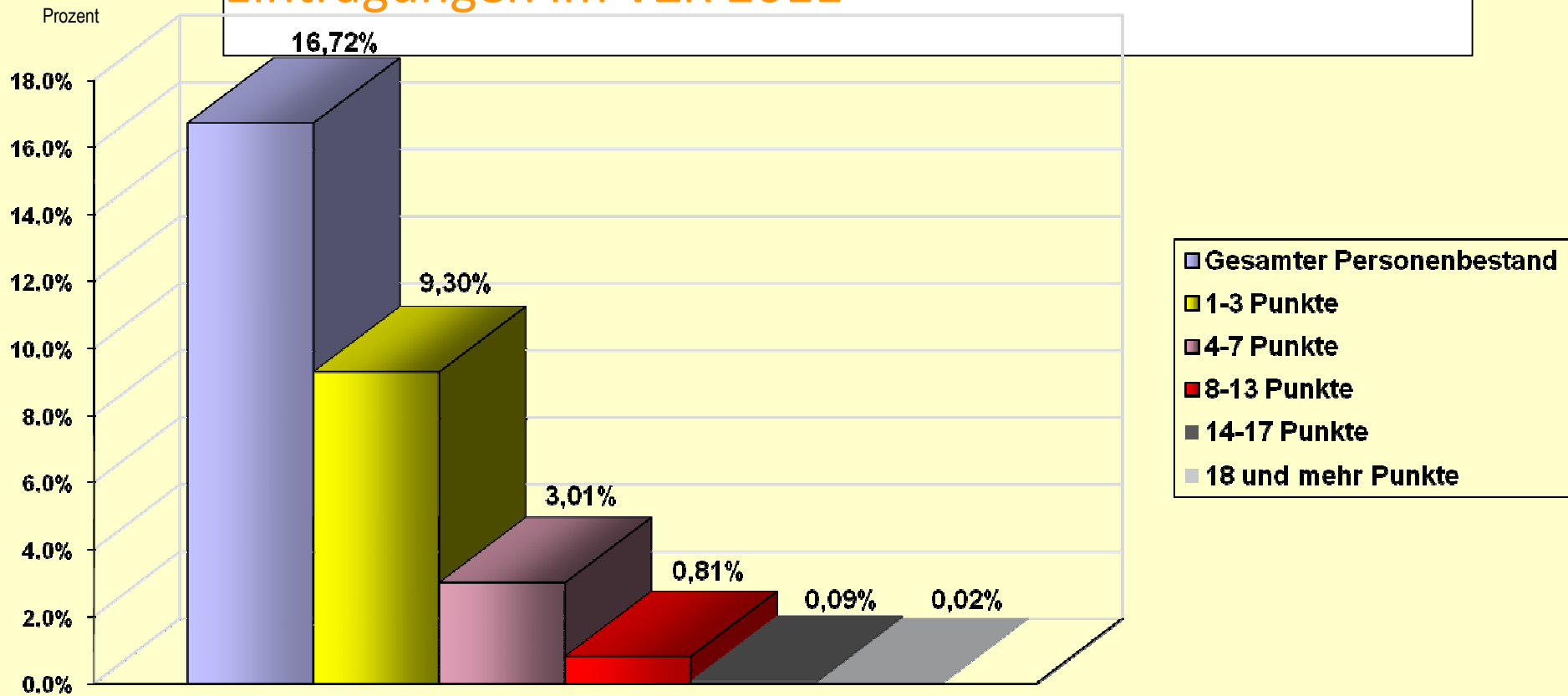
Daten aus 2012

- Im VZR sind 5.126.000 Eintragungen Geschwindigkeitsübertretungen (von insgesamt 9.004.000, das entspricht ca. 60% aller Eintragungen!)
- Fehlverhalten der Fahrzeugführer bei Unfällen mit Personenschaden lt. statistischem Bundesamt:





Eintragungen im VZR 2011



Prozentwerte bezogen auf geschätzte 54 Millionen Führerscheininhaber (lt. KBA)

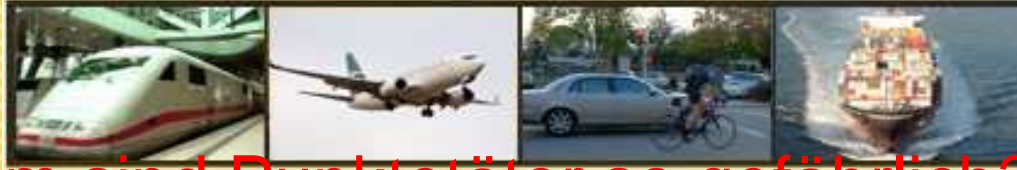
Quelle: Jahresbericht KBA 2011



	1. Situative Begünstigung: Hemmende und leitende Umfeldbedingungen	2. Soziale Normen		3. Personale Determinanten		4. Dominantes Problem und Ansatzpunkte zur Veränderung
		a.) Konsequenz- erwartungen: Wahr- genommene Eintritts- wahrschein- lichkeit E und Strafhärte/Wert W.	b.) Wahrgenommene Gefähr- dung, informelle Normen, gesellschaftliche Akzep- tanz, Illegitimitätssignale.	a.) Motivation für Übertretungen	b.) Fehleranfälligkeit und erlebte Kontrollierbarkeit	
Geschwindigkeits- übertretungen	Fehlerhaftes Situationsver- ständnis, falsche Hinweisreize/cues Situativer Aufforderungs- gehalt/Affordanzen (Kfz, Straße) (in Interaktion mit Motivation)	E niedrig, W meist niedrig. Aber: Vermeintlicher Ge- winn erscheint si- cherer (E) und wichtiger (W).	Wahrgenommene. Ge- fährdung niedrig, informelle Normen schwach, gesellschaftliche Akzep- tanz von Übertretungen hoch, Illegitimitätssignale gering.	Diverse trait- (Alter, Ge- schlecht, Sensation seeking u.a.) und state-Faktoren (Eile u.a.); fehlende negative Kon- sequenzen und wahrgen. Vorteile: Verstärkungszirkel bewirkt Habituation.	Mentales Modell incl. Konsequenzenerwartung (s. 2. a) ungünstig; Übertretungen als kontrollierbar erlebt.	Übertretungsproblem: Motivation für und soziale Akzeptanz von Geschwindigkeitsübertretungen bei schwacher sozialer Kontrolle (enforcement und informell) und falscher Verstärkung.

Wodurch werden Geschwindigkeitsverstöße begünstigt? (vgl. Rößger, Schade, Schlag & Gehlert, 2011):

- Situative Hinweisreize mit Aufforderungscharakter (Affordanzen) wg. fehlerhaftem Situationsverständnis
- Gefährdung wird als gering wahrgenommen
- informelle Normen, die das Verhalten hemmen sollen, sind schwach
- hohe soziale Akzeptanz, schwache soziale Kontrolle und falsche Verstärkung
- Übertretungen werden als kontrollierbar erlebt und als Zeichen von Fahrkompetenz
- Verkehrsauffälligkeit ist häufig eine Nebenwirkung des Erfolgs; Alkoholmissbrauch ein Zeichen von Schwäche



Warum sind Punktetäter so gefährlich?

Ein Drittel aller tödlichen Unfälle haben mit zu hoher Geschwindigkeit zu tun

Je höher die Deliktanzahl, desto größer ist die WS für weitere Verstöße

Erhebliche Änderungsresistenz der „Täter“: Die Evaluation der § 70 Kurse bei Punktefragestellung (und nur da!) erbrachte unbefriedigende Ergebnisse (60% der Kursteilnehmer fielen innerhalb von 3 Jahren wieder mit einem Verstoß auf; rd. 10 % hatten einen erneuten FE-Entzug)

Kalwitzki zitiert in der Zeitschrift VERKHSZEICHEN in 02/14 eine Studie der BASt zur Wiederauffälligkeit von über 66.000 überprüften VZR-Fällen (davon 1.560 Punktetäter) 3 Jahre nach Neuerteilung. Die Ergebnisse sind ernüchternd:

rd. 74 % erhielten wieder mind. 1 Punkt

jeder vierte kam auf mind. 7 Punkte

8,8 % waren in einen Unfall verwickelt (Alk-Gruppe: 4,1%)



Rückfall bei Rasern 2011

VP Praxis Dr.K. bei Auffälligen im SV (ohne Suchtm.)

2007/2008 und Verhalten 2 Jahre danach } 47 Personen

Frage: Verhalten nach letzter VP: Verhalten während 2 Jahren



Daten zum Rückfall RASER

2007/2008 1.VP: neg. / Therapie/ 2.VP: pos./
2 Jahre danach } 47 Personen

Grünes L und 3 Auffälligkeiten in 2 Jahren

Alles Männer

Alter 23,5 J (20-37J)

ledig

Beruf: keine Lehre / arbeitslos

10 Std. Therapie



Raser

47 Personen untersucht, Therapie besucht, Fahreignung positiv

12 Personen innerhalb 2 Jahren rückfällig

26 %

SVA SG: **NACH 3 JAHREN** der letzten
Verkehrspsychologischen Untersuchung und
Verkehrspsychologischer Einzeltherapie: **33%**

Bfu: keine Evaluation des Kurses KURVE



Verhalten bei Rückfall

NaJ/G	Th	Art d Auff	1./2. Jahr		
Bän 21 m	11	Unfall	3 Mt		
Bog	23 m	10	Unfall, Abstand, 0.83%	2.Jahr	
Car	20 m	10	17 km/h innerorts	2.Jahr	
Cet	29 m	12	Schikanenstopp Autob.	2.Jahr	?
Gav	21 m	10	Abstand, re überholen	2.Jahr	
Hos	37 m	-	0,84 %	1.Jahr	
Jan	20 m	10	1,36%	2.Jahr	
LoP	21 m	10	Führerprüfung		
Sam	25 m	10	1,34% u. Drogen	2.Jahr	
Uca	24 m	10	18 km/h innerorts	2.Jahr	
Wit	20 m	10	28 km/h innerorts	1.Jahr	
Yar	21 m	13	22 km/h innerorts	2.Jahr	

DGVP

Deutsche Gesellschaft
für Verkehrspsychologie e.V.



Verschärfung des Gesetzes in der Schweiz 01.01.2013

erstes Paket des Verkehrssicherheitsprogramm „Via sicura“:

Neu:

repressive Maßnahmen bei „Raserdelikten“ und anderen schwerwiegenden Delikten.

bei vorsätzlicher Verletzung elementarer Verkehrsregeln mit dem Risiko eines Unfalls mit schwerverletzten oder Todesopfern, krasser Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit waghalsiges Überholen, Teilnahme an nicht bewilligten Rennen.



Verschärfung des Gesetzes in der Schweiz

01.01.2013

Ein Raserdelikt liegt in jedem Fall vor, wenn die vorgeschriebene Geschwindigkeit wie folgt überschritten wird:

in der 30-km/h-Zone: um 40 km/h

innerorts (50 km/h): um 50 km/h

außerorts (80 km/h): um 60 km/h

auf Autobahnen (120 km/h): um 80 km/h.

Bei einem Raserdelikt wird der Führerausweis für mindestens 2 Jahre entzogen. Im Wiederholungsfall erfolgt dies für immer. Eine ausnahmsweise Wiedererteilung nach 10 Jahren ist nur möglich, wenn ein positives verkehrspsychologisches Gutachten vorliegt.

Zudem wird die Strafandrohung bei Raserdelikten verschärft. Neu gilt eine Mindestfreiheitsstrafe von 1 Jahr, und die Höchststrafe wird auf 4 Jahre angehoben.



LIMIT2013 - Studiendesign

Impulsivität, habitualisiertes Schnellfahren und Raserei

- Ein länderübergreifendes FP
Schweiz – Deutschland

Ziele und Fragestellungen

- kann trait-Impulsivität verkehrsspezifische Impulshandlungen vorhersagen?
- welche Variablen kennzeichnen einen Kraftfahrer mit geschwindigkeitsbetonter Fahrweise? Wie können Auffällige in der Schweiz mit nur einem Raserdelikt hinsichtlich ihres Risikopotenzials beurteilt werden?
- Findet sich empirische Evidenz für die Validität der neu gewählten hierarchische Struktur in den deutschen Beurteilungskriterien (3. Auflage, in Kraft seit 01.05.14) bei der Begutachtung von Kraftfahrern mit nicht - substanzgebundenen Verkehrsauffälligkeiten („Punktetäter“) ?



Übersicht

- Impulsivität – was ist das?
- Impulsivität im Straßenverkehr
- Studie „Limit 2013“
 - Stichprobe
 - Fragebogen
 - Ergebnisse



Was ist Impulsivität?

- „Nicht ausreichend durchdachtes menschliches Verhalten, gekennzeichnet durch die Tendenz, weniger vorausschauend als die meisten anderen mit vergleichbarer Fähigkeit und Kenntnisstand zu agieren, oder als eine *Prädisposition* für *schnelle, ungeplante Reaktionen* auf interne oder externe Stimuli unter *Nichtbeachtung negativer Konsequenzen*.“ - International Society for Research of Impulsivity (ISRI)
- **Prädisposition:** kein einzelner Akt, sondern eine Komponente eines Verhaltens*musters*
- **Schnelle, ungeplante Reaktion:** Reaktion noch *vor* der Möglichkeit die Konsequenzen des Verhaltens abzuwägen
- **Nichtbeachtung negativer Konsequenzen:** für sich und andere



Impulskontrollstörung

ICD 10: F63 „abnorme Gewohnheiten und Störungen der Impulskontrolle“
(unter F60 spezifische Persönlichkeitsstörungen)

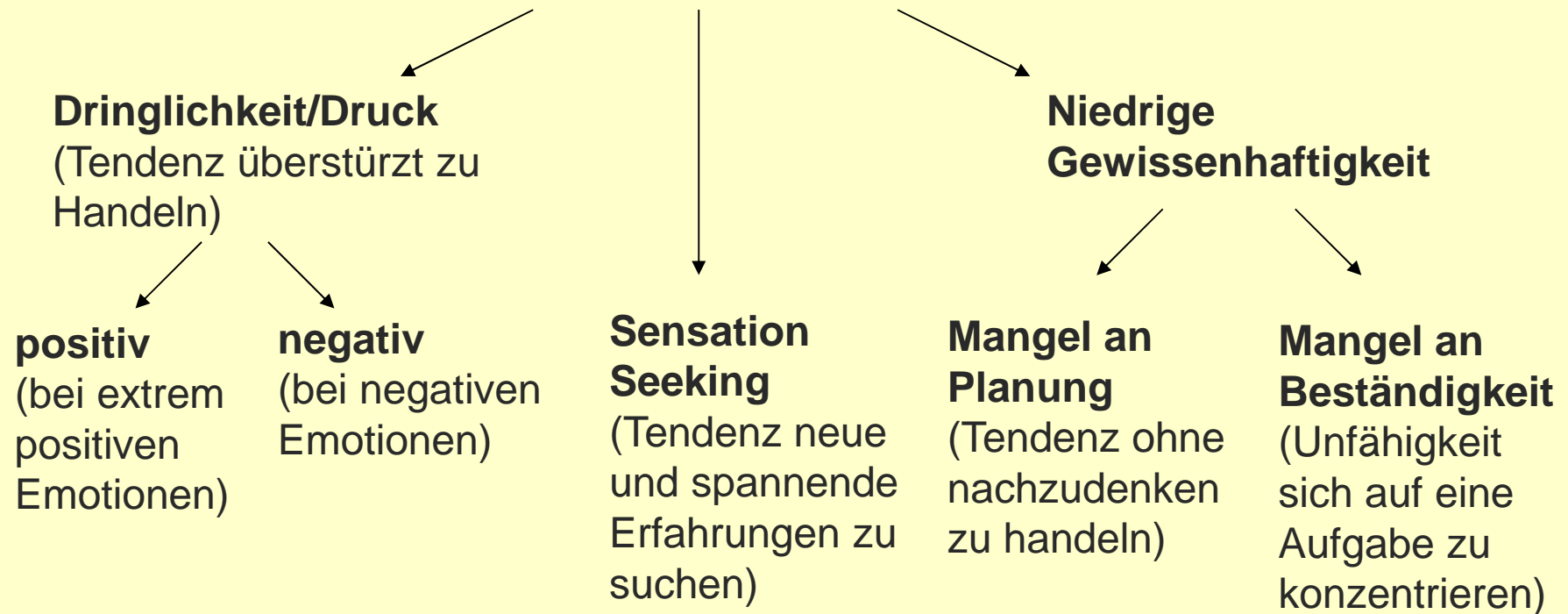
„Charakteristisch sind wiederholte Handlungen ohne vernünftige Motivation, die im allgemeinen die Interesse der betroffenen Person oder anderer Menschen schädigen. Die Betroffenen berichten von unkontrollierbaren Impulsen.“

z.B. F63.0 pathologisches Spielen, F63.1 pathologische Brandstiftung

DSM5: Disruptive, Impulse-Control, and Conduct Disorder



Impulsivität – eine mehrdimensionale Prädisposition/Verhaltensmuster



Nach Whiteside & Lynam (2001), Cyders et al. (2007), Cyders & Smith (2007)



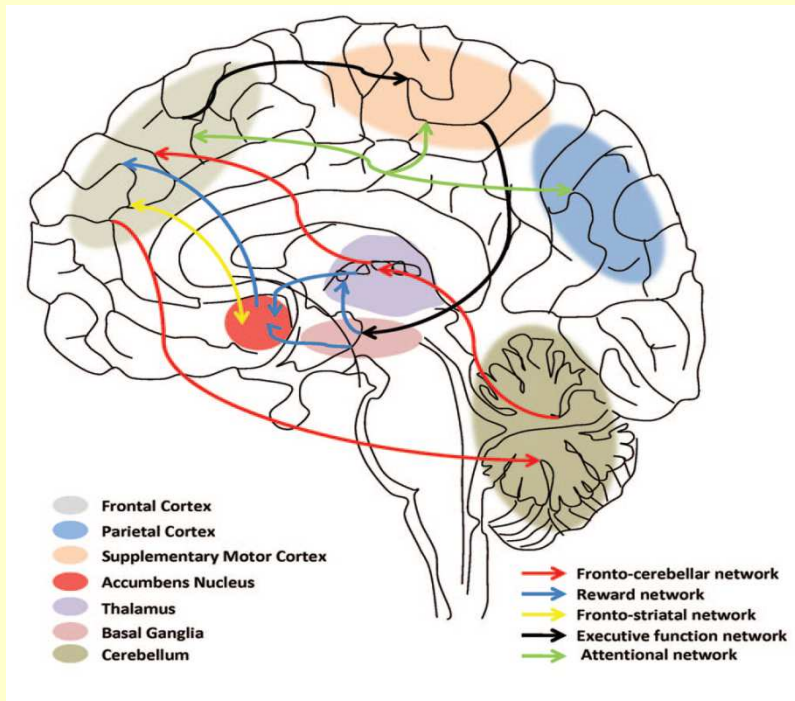
Impulsivität im Straßenverkehr

- **Dissoziale Verhaltensmuster** sagen Verkehrsdelikte vorher vgl. Junger, Heijden & Keane (2001)
- **Aggressivität** als „Symptom“ dissozialen Verhaltens zeigt Zusammenhänge mit Verkehrsdelikten, Führerscheinentzug & selbstberichtetem problematischem Fahrverhalten vgl. Banse & Schubert (Vortrag St. Gallen 2013)
- **Impulsivität** (Dahlen et al., 2005) und geringe **Risikowahrnehmung** (Ryb et al., 2006) als Prädiktoren für risikoreiches Fahrverhalten
- Positive Einstellungen gegenüber Rasen, Einfluss von Freunden, höher wahrgenommene Verhaltenskontrolle, Extraversion & „driving anger“ sagen **Rasen** vorher (Sarma et al., 2013)

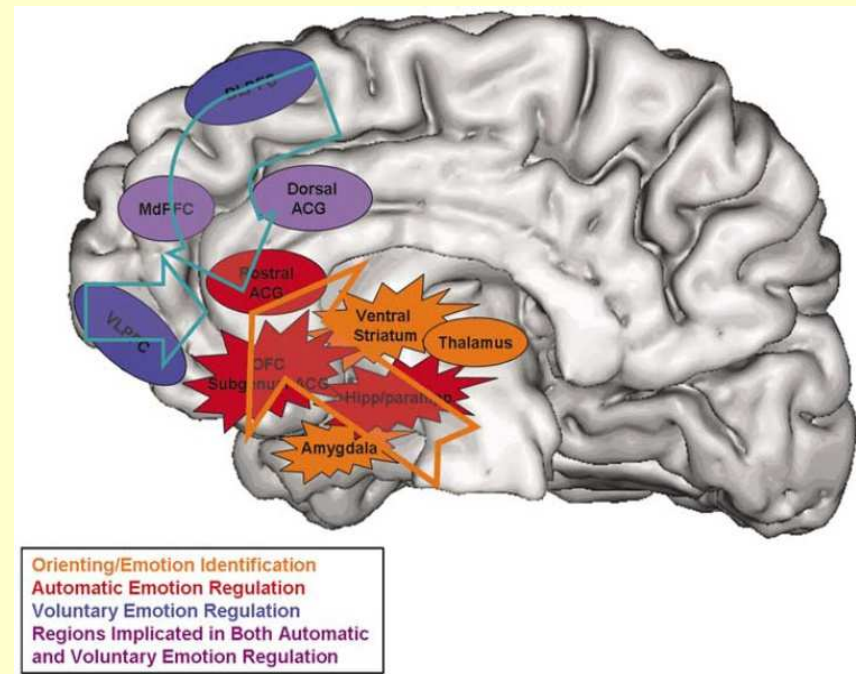


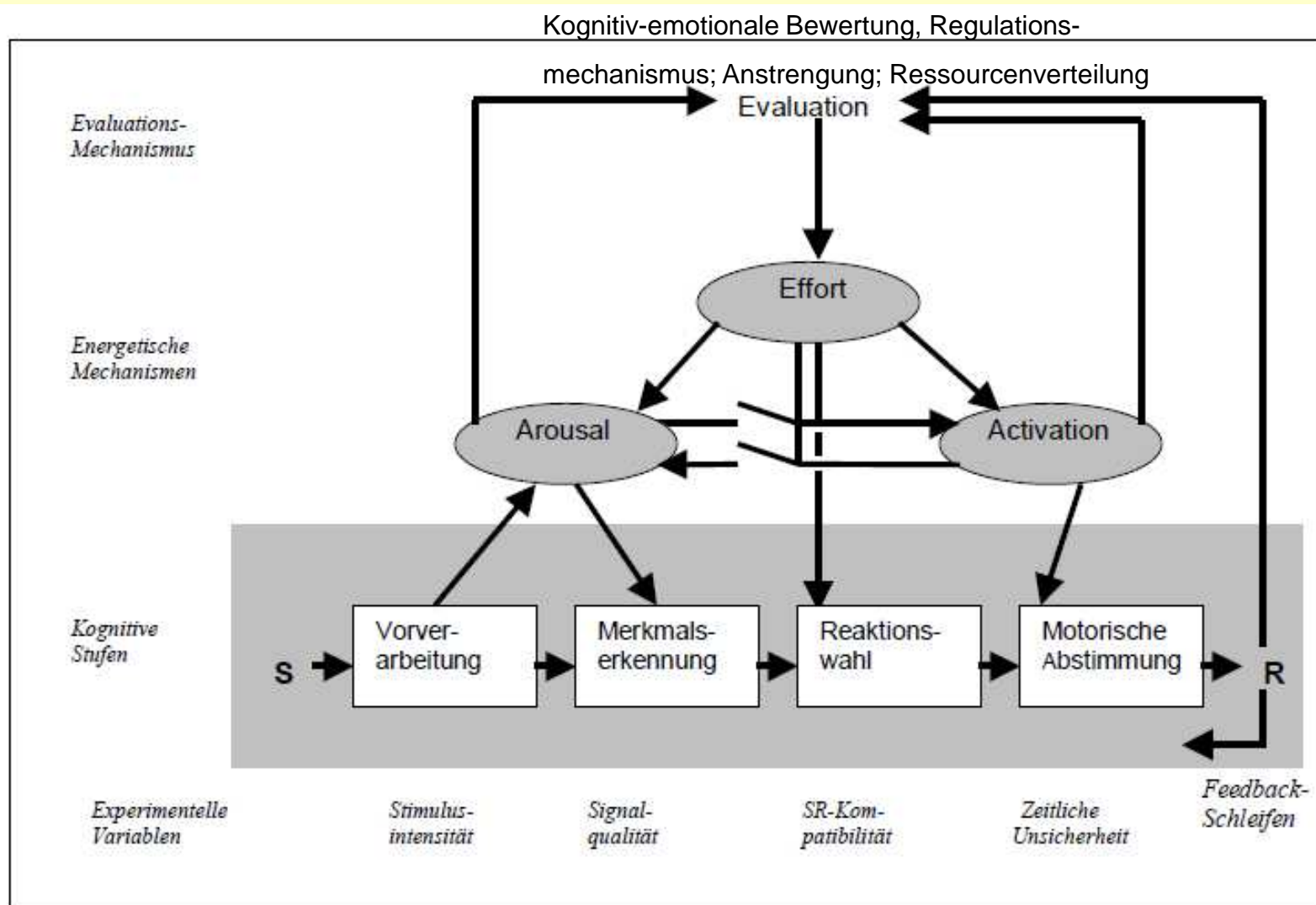
Verhaltensregulation zwischen Hemmung (Kognition) und Antrieb (Emotion)

Impulskontrolle (Kognition)

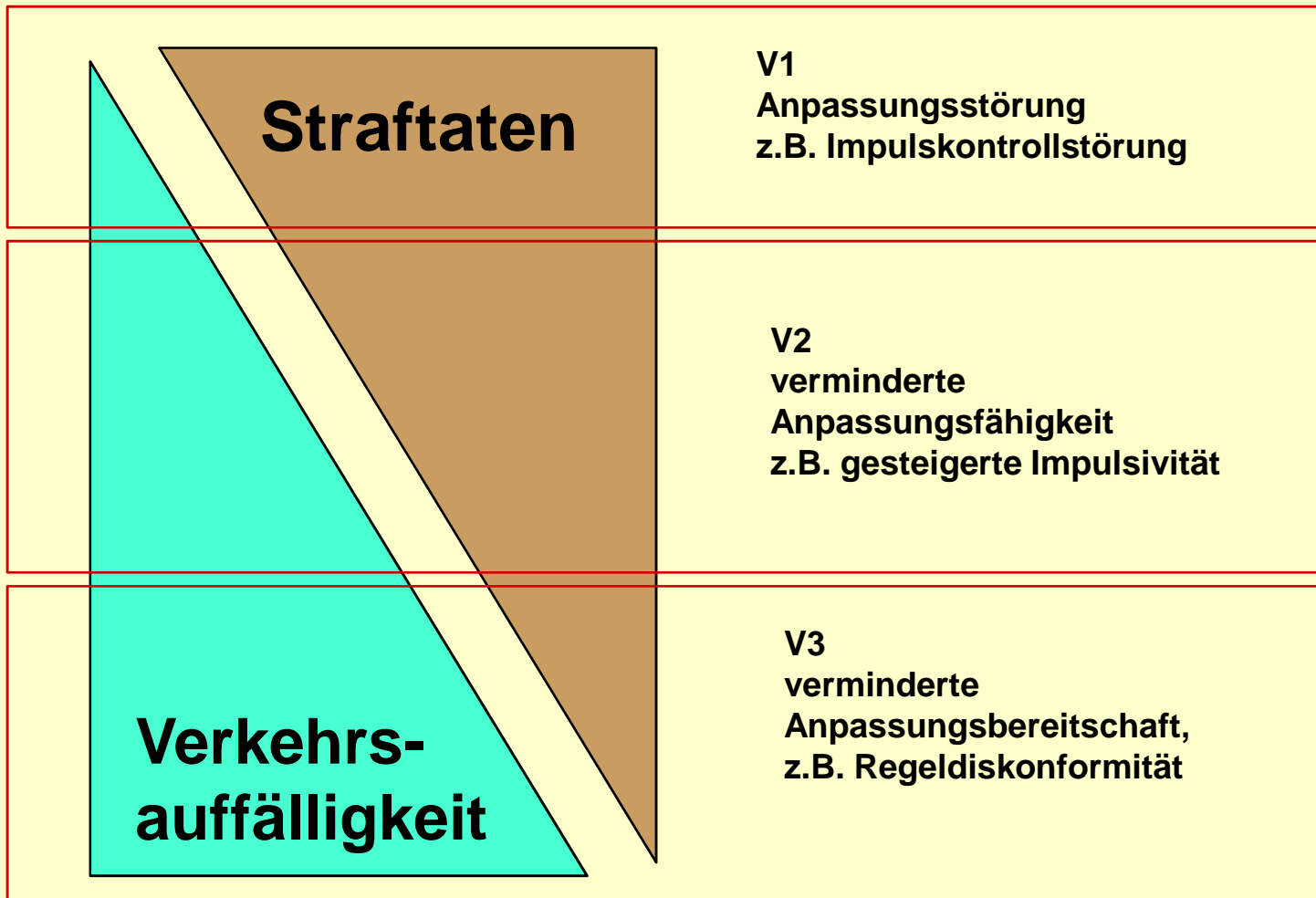


Impulsivität (Emotion, situative Hinweisreize, top-down-regulation)





Das kognitiv-energetische Informations-Verarbeitungsmodell nach Sanders (1983)





Hypothese V2

Der Klient hat aufgrund problematischer und verfestigter Verhaltensmuster bei **verminderter Anpassungsfähigkeit** vermehrt oder erheblich gegen verkehrs- und/oder strafrechtliche Bestimmungen verstoßen.

Kriterium V 2.1 N

Vermehrte Reagibilität bzw. **erhöhte Impulsivität** bei der Verkehrsteilnahme bzw. in der sozialen Interaktion.

Kriterium V 2.2 N

Dysfunktionale emotionale Regulation, wobei Anspannungen kompensatorisch in Straßenverkehr oder durch sonstige Delinquenz ausgeglichen werden.

Kriterium V 2.3 N

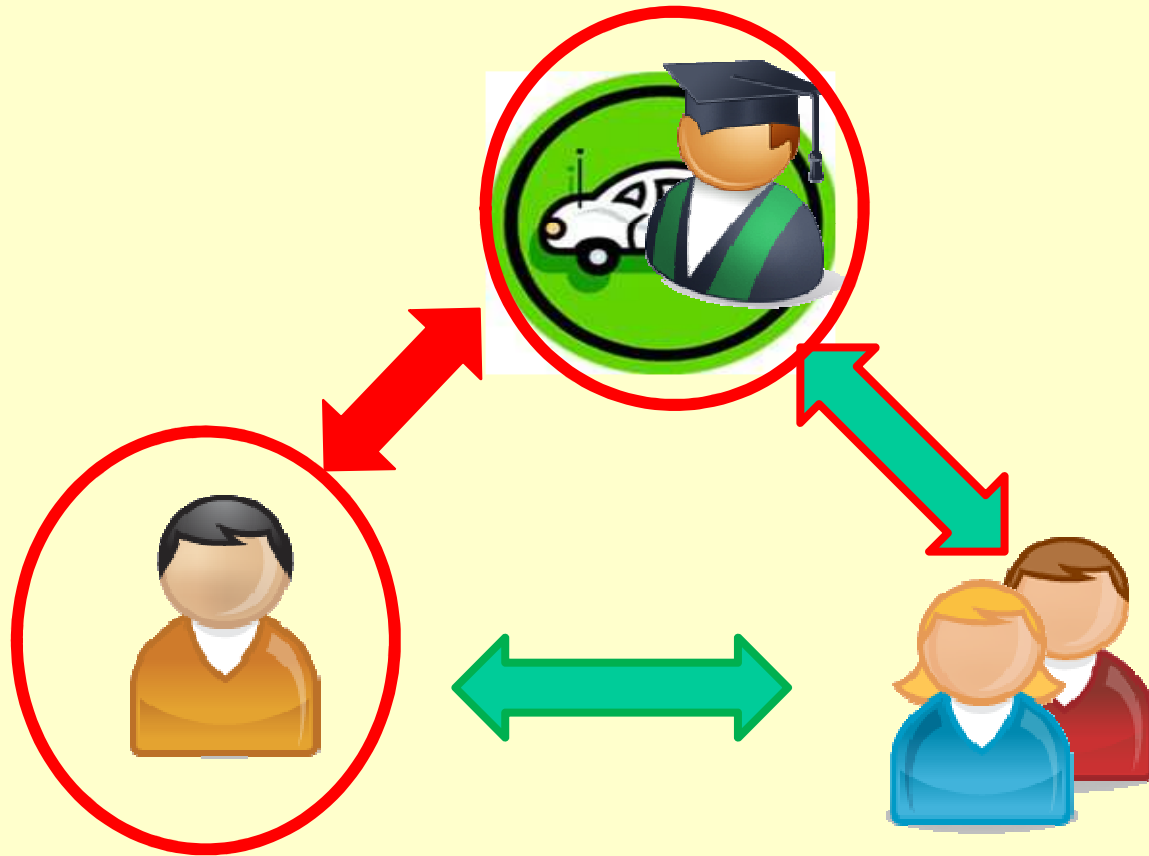
Soziale, hedonistische oder selbstwertbezogene Funktionalitäten bei der Verkehrsteilnahme verhindern eine angemessene Verhaltenskontrolle

Kriterium V 2.4 N

Reduzierte Durchsetzungsfähigkeit, wobei die Erfüllung von Fremderwartungen wesentlich zu den Verkehrsauffälligkeiten beigetragen hat.

Kriterium V 2.5 N

Einschränkungen der **Handlungsfreiheit** durch gesetzliche Regeln und gesellschaftliche Normen werden generell als unzumutbar erlebt.



V3: Verminderte Anpassungsbereitschaft (=unzureichende Motivation zur Regelbefolgung; vgl. Rößger, Schade, Schlag, Gehlert, 2011)

Schwerpunkt der Problematik: Umgang mit Verkehrsregeln, Risikowahrnehmung, Gewohnheitsbildung

Konfliktfelder: Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr



Fragebogen

- Verhaltensprädispositionen
 - Trait-Impulsivität
 - Abweichende Regelkonformität (sicherheitswidriges Rollenverhalten)
 - Attributionsstil
 - Affizierbarkeit
 - Situative Kontrollambitionen
 - Soziale Erwünschtheit
- Verhaltensmaße:
 - **Verhaltensstil:**
 - Impulsives Fahrverhalten (Affordanz)
 - **selbstberichtetes Verhalten:**
 - häufig überhöhte Geschw.
 - **Objektives/ aktenkundiges Verhalten:**
 - Anzahl der Geschwindigkeitsübertretungen (aktenkundig)
 - Maximale Geschwindigkeitsübertretung
 - Andere Verkehrsverstöße
 - Unfälle in den letzten 5 Jahren
 - **Gruppenzugehörigkeit** („Auffällige“ vs. nicht-Auffällige)



Limit 2013 - einige Ergebnisse



Stichprobe

361 Personen im Alter von 18-76 Jahren ($M = 34.10$, $SD = 12.66$):

-286 (79%) männlich, 56 (16%) weiblich, 19 ohne Angabe (5%)

-289 (80%) aus Deutschland, 72 (20%) aus der Schweiz

-116 (32%) aktenkundig „Auffällige“ (=EG) aus Deutschland, 53 (15%) EG aus Schweiz, 192 Kraftfahrer aus der Gesamtpopulation (=Kontrollgruppe) (53%)

- Definition „Auffällige“: Personen mit mindestens einem erheblichen Geschwindigkeitsdelikt und/oder zusätzlich weitere Auffälligkeiten mit Bezug zu einem geschwindigkeitsbezogenen Fahrstil: z.B. Rotlicht, Mindestabstand.

-Ausschlussgründe: Suchtproblematik, Halterdelikte, Sprachprobleme, hohe Anzahl an „missing values“, Verdacht auf ein spezifisches Antwortmuster.



Limit 2013 – Charakteristika der Fragebogen- Skalen

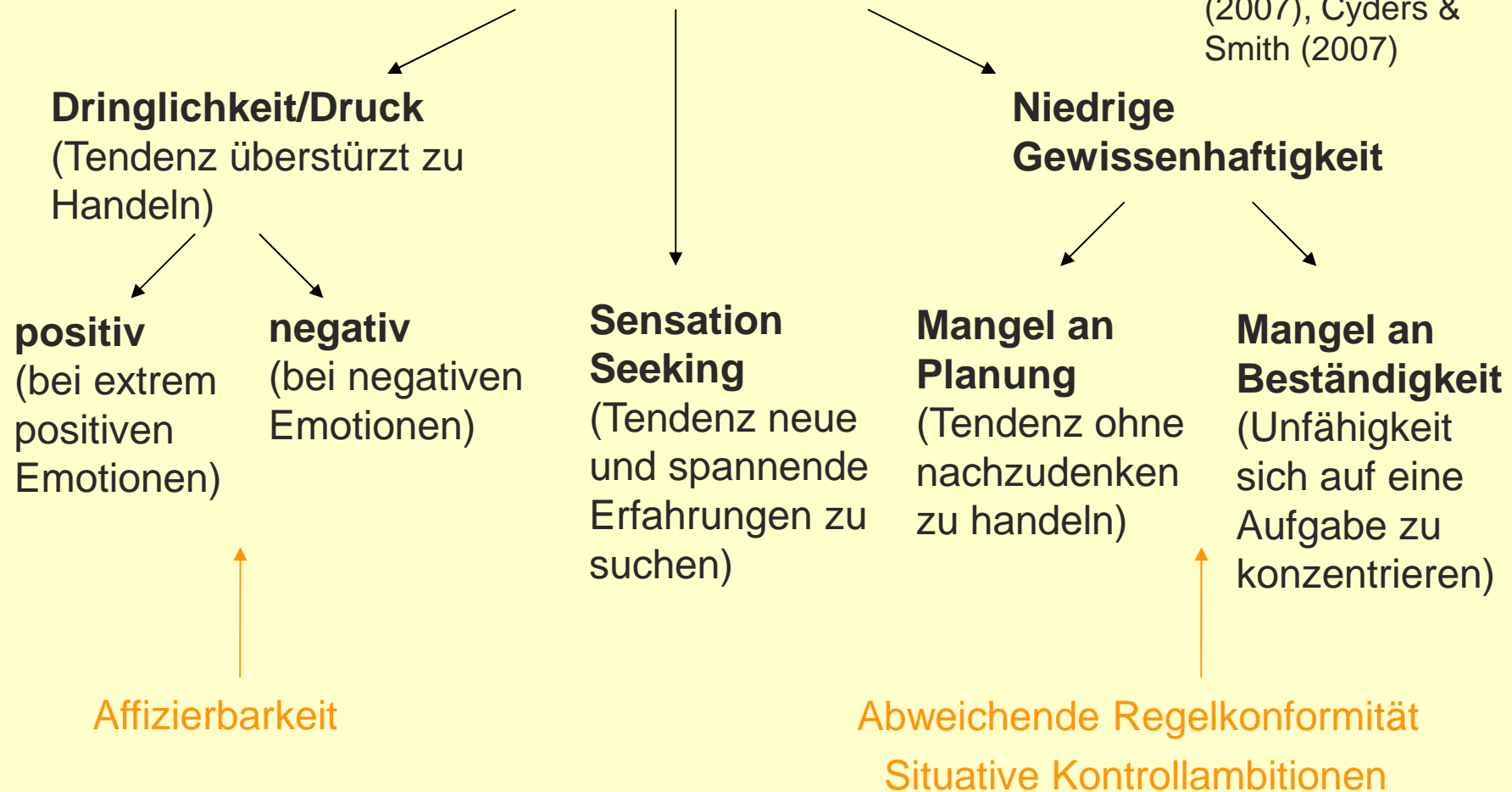
Skala *	Mittelwert	Standardabweichung	Cronbachs α	Beispielitem
Attributionsstil (Att, 6 Items)	1.93	0.51	.631	„Wenn ich für zu schnelles Fahren geblitzt werde, <u>dan</u> war ich zur falschen Zeit am falschen Ort“ (hoch = <u>extemale Kontrolle</u>)
Impulsives Fahrverhalten (Auf, 6 Items)	2.08	0.52	.677	„Besondere Fahrbahnverhältnisse reizen mich, an die Grenzen meines Fahrkönnens zu gehen“ (hoch = auffällig)
Situative Kontrollambitionen (Sit, 5 Items)	2.04	0.59	.741	„Ich fahre gerne sportlich und dynamisch“ (hoch = auffällig)
Affizierbarkeit (Af, 4 Items)	1.85	0.61	.744	„Wenn ich gereizt bin, kann es schon vorkomme, dass ich mir meinen Vorrang erzwingen muss“ (hoch = auffällig)
Abweichende Regelkonformität (Sic, 5 Items)	3.07	0.51	.606	„Meine Fahrweise ist geschwindigkeitsbetont und immer wieder geprägt durch zügiges Beschleunigen“ (<i>invertiert</i>) (hoch = auffällig)
Trait-Impulsivität (Imp, 30 Items)	1.98	0.29	.792	„Ich tätige Spontaneinkäufe“ „Ich bin ein selbstkontrollierter Mensch“ „Ich plane Aufgaben sorgfältig“ (hoch = auffällig)
Soziale Erwünschtheit (SE, 12 Items)	2.56	0.43	.704	„Ich bin noch nie zu spät auf Arbeit erschienen“ (hoch = sozial erwünschte Antwortweise)

* 1 = überhaupt nicht, 2 = stimmt eher nicht, 3 = stimmt schon, 4 = stimmt genau



Impulsivität – ein mehrdimensionales Persönlichkeitsmerkmal

Nach Whiteside &
Lynam (2001),
Cyders et al.
(2007), Cyders &
Smith (2007)





Erste Ergebnisse

- Impulsivität korreliert mit
 - Attributionsstil $r=.37^{**}$
 - Impulsives Fahrverhalten $r=.40^{**}$
 - Situative Kontrollambitionen $r=.43^{**}$
 - Affizierbarkeit $r=.54^{**}$
 - Abweichende Regelkonformität $r=-.41^{**}$

 - Anzahl Geschwindigkeitsüberschreitungen $r=.18^{**}$
 - Andere Verkehrsverstöße $r=.01$ n.s.
 - Unfälle $r=.08$ n.s.
 - Soziale Erwünschtheit $r=-.37^{**}$

N= 345 bis 356; ** $p < .01$



LIMIT2013 – Studiendesign - Zusammenfassung

Ziele und Fragestellungen

- kann trait-Impulsivität verkehrsspezifische Impulshandlungen vorhersagen? **JA**
- welche Variablen kennzeichnen einen Kraftfahrer mit geschwindigkeitsbetonter Fahrweise? Wie können Auffällige in der Schweiz mit nur einem Raserdelikt hinsichtlich ihres Risikopotenzials beurteilt werden? **Wir konnten impulsive und kontrollierte Raser von einer unauffälligen Gruppe unterscheiden; der impulsive Raser zeigt eine Kumulation an Risikofaktoren**
- Findet sich empirische Evidenz für die Validität der neu gewählten hierarchische Struktur in den deutschen Beurteilungskriterien (3. Auflage, in Kraft seit 01.05.14) bei der Begutachtung von Kraftfahrern mit nicht - substanzgebundenen Verkehrsauffälligkeiten („Punktetäter“)? **Wir meinen JA, der kontrollierte Raser entspricht dem Hypothesentyp V3 und der impulsive Raser dem Hypothesentyp V2**



**Danke für Ihre
Aufmerksamkeit**



Vielen Dank auch an unsere Kooperationspartner!

- In Deutschland:
 - AFN, Verkehrspsychologische Praxis Dr. Seidel
 - DEKRA Akademie MPU – Standort Berlin (Fr. Dr. Kollbach)
 - Ausgewählte DEKRA- Begutachtungsstellen, die besondere Aufbauseminare und Verkehrspsychologische Beratung anbieten
 - Fahrschulen, die Aufbauseminare anbieten
 - Datenhandling: Nora Kästner, Universität Leipzig
- In der Schweiz:
 - Dr. J. Bächli-Biétry, verkehrspsychologische Praxis Zürich
 - Dr. M. Menn, verkehrspsychologische Praxis Zürich
 - DP Monika Kissling, Zürich
 - und weitere Diagnostiker



Quellen

- http://www.kba.de/nn_191656/DE/Statistik/Kraftfahrer/Verkehrsauffaelligkeiten/BestandVZR/2012__vzr__b__dusl.html[23.09.2013]
- www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/Tabellen/FehlverhaltenFahrzeugfuehrer.html[5.09.2013]
- <http://www.impulsivity.org/>[05.09.2013]
- Whiteside, S. P., Lynam, D. R. (2001). The five factor model and impulsivity: Using a structural model of personality to understand impulsivity. *Personality and Individual Differences*, 30, 669-689
- Cyders, M. A., Smith, G. T., Spillane, N. S., Fisher, S., Annus, A. M. & Perterson, C. (2007). Integration of impulsivity and positive mood to predict risky behavior: Development and validation of a measure of positive urgency. *Psychological Assessment*, 19, 107-118.
- Cyders, M. A., Smith, G. T. (2007). Mood-based rash action and its components: Positive and negative urgency. *Personality and Individual Differences*, 43, 839-835.
- Junger, M., van der Heijden, P., Keane, C. (2001). Interrelated harms: Examining the associations between victimization, accidents, and criminal behavior. *Injury Control and Safety Promotion*, 8(1), 13-28.
- Dahlen, E.R., Martin, R.C., Ragan, K., Kuhlman, M.M., 2005. Driving anger, sensationseeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident Analysis and Prevention*, 37 (2), 341–348.
- Ryb, G.E., Dischigner, P.C., Kufera, J.A., Read, K.M., (2006). Risk perception and impulsivity: Association with risky behaviors and substance abuse disorders. *Accident Analysis and Prevention*, 38 (2006) 567–573.
- Sarma, K.M., Carey, R.N., Kervick, A.A., Bimpeh, Y., (2013). Psychological factors associated with indices of risky, reckless and cautious driving in a national sample of drivers in the Republic of Ireland. *Accident Analysis and Prevention*, 50 (2013), 1226-1235.

DGVP

Deutsche Gesellschaft
für Verkehrspsychologie e.V.



Runter vom Gas!



SERN. SPENDET HIRN.
Das produktive Hirn ist ein Geschenk.



Runter vom Gas!



**RASER SIND
SO SEXY.**

**HAST DU DIE GRÖSSE?
FAHR MIT VERANTWORTUNG!**

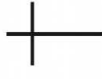
Raser sind am A'sch.



geheizt gebreiterert **gerast** geheizt
gedrängelt **gerast** gejagt
auf's Gas gedrückt

Brems Dich – rette Leben!

www.polizei.nrw.de



Gabi, Frank, Mia
und Max T.

Wollten schnell nach Hause.



Runter vom Gas!

ADAC

