
Die Weiterentwicklung der Verkehrspsychologie durch die Europäische Union

Dr. Wolf-Dietrich Zuzan

Prof. Dr. Ralf Risser

Zuzan Wolf-Dietrich , Gute Fahrt

Ralf Risser

Christine Chaloupka-Risser



Die Entwicklung der Verkehrspsychologie

- Die Verkehrspsychologie hat im deutschen Sprachraum eine sehr eigenständige , auf verkehrspsychologische Diagnostik und Nachschulung fixierte Entwicklung genommen.
- In anderen Ländern wurde stärker das Verkehrsverhalten – nicht zuletzt im Rahmen gegebener Verkehrsvoraussetzungen - fokussiert.
- Großflächige Anwendungen verkehrspsychologischer Erkenntnisse gab es erstmals während des ersten Weltkrieges und zwar sowohl durch das deutsche als auch das amerikanische Militär zur Selektion von militärischen Fahrzeuglenkern.

Die EU als Auftraggeber und Finanzier für verkehrspsychologische Forschungen

- Die Rahmenprogramme der EU: Die Laufzeit des 7. EU-Rahmenprogramms für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration ist am 31.12.2013 geendet. Das Nachfolgeprogramm **HORIZON 2020** ist mit Jahresbeginn 2014 gestartet.
 - www.horizon2020.de
 - <https://www.ffg.at/europa/start>
- Die Gesetzgebung der EU zum Beispiel die Führerscheinrichtlinie:
 - www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/fuehrerschein/fsrichtlinie.html
- Eu Lokführerschein: Richtlinie 2007/59/EG
 - www.schienencontrol.gv.at/deutsch/startseite/gesetze-und-richtlinien/gesetze-und-richtlinien.html

Themenfelder von EU-Projekten mit verkehrspsychologischer Relevanz

- Wirksamkeit von Verkehrsüberwachung
- Verkehrssicherheit älterer Menschen
- Kosten-Nutzen Analysen von Verkehrssicherheitsmaßnahmen
- Analyse des Fahrverhaltens
- Auswirkungen von Fahrerassistenzsystemen
- Einstellung zur Verkehrssicherheit
- Lenker Rehabilitation/Nachschulung
- Lenken unter Einfluss von Alkohol, Drogen oder Medikamenten
- Bestpraxis in der Verkehrserziehung

Thematische Breite der EU Verkehrssicherheitsforschung

- Diese kurze Auflistung der Themen ist nicht erschöpfend sondern beispielhaft und soll aufzeigen, wie bedeutsam inzwischen die EU als Forschungsförderer für die Verkehrspsychologie geworden ist.
- Die Kenntnis der wesentlichen Ergebnisse dieser Studien sollten daher beim trainierten Verkehrspsychologen / der Verkehrspsychologin vorausgesetzt werden.

Zugang zu EU Projekten über TRIP

- TRIP = Transport Research and Innovation Portal
 - http://www.transport-research.info/web/projects/project_details.cfm?id=6883&page=funding
 - www.transport-research.info

Bereiche

- In all den folgenden Bereichen kamen und kommen PsychologInnen bzw. VerhaltenswissenschaftlerInnen zum Einsatz:
 - Verkehr auf dem Wasser, Luft- und Schienenverkehr
 - Straßenverkehr, Stadtverkehr
 - Multimodaler Transport von Personen und Gütern
 - Intelligente Verkehrssysteme
 - Innovation und Technologie
 - Transportmanagement, Verkehrspolitik
 - Sicherheit
 - Kunden- und Konsumentenschutz, Passagierrechte
 - Umwelt, Nachhaltigkeit, Lebensqualität

GADGET



Guarding **A**utomobile **D**rivers through **G**uidance, **E**ducation and **T**echnology

- 1999 in Wien Bericht über GADGET veröffentlicht.
- Der Bericht beschrieb vor allem das Lenkerverhalten in Abhängigkeit von Verkehrsregeln und der Verkehrsumwelt
- Es versuchte das Lenkerverhalten zu verändern durch Verkehrserziehung, Verkehrssicherheitskampagnen und Training.
- → Daraus resultierte **GDE-Matrix**
- Es wurden Änderungen an Gesetzen und an der Überwachungspraxis vorgeschlagen.

DAN-REPORT



Description and Analysis of post licensing measures for Novice Drivers (Vienna 2000)

- Der Bericht listet alle Maßnahmen für Fahranfänger auf, die in europäischen Ländern angewendet wurden und berichtet die neuesten Evaluationsstudien über die Wirksamkeit dieser Maßnahmen.
- Diese Studie basiert auf dem im Projekt GADGET berichteten Hierarchischen System des Fahrverhaltens (goals of driver education) und ist in gewissem Sinne als Fortsetzung und Weiterentwicklung auf die Praxis zu verstehen.
- Die Unterschiede zwischen den verschiedenen Subgruppen jugendlicher Fahranfänger und die kulturellen Unterschiede werden angesprochen.

ANDREA



ANalysis of Driver REhabilitation ProgrAmmes

- Ziel: die einzelnen Wirkfaktoren von Rehabilitationskursen zu analysieren
- Sämtliche in EU-Staaten angewendete Kursmodelle wurden beschrieben
- Evaluationsstudien wurden analysiert
- Expertenworkshops in Frankreich, Österreich, Belgien, den Niederlanden und Italien
- Feedbackstudie mit 1375 Kursteilnehmern und 60 Kursleitern: Das Feedback ist generell positiv. Die Mehrheit der KursteilnehmerInnen bewertete die Kurse als nützlich um in Zukunft Verkehrsdelikte zu vermeiden.
- Das Rückfallrisiko wird durch die Kurse signifikant geringer.

DRUID



DRiving **U**nder the **I**nfluence of **D**rugs, alcohol and medicines (2011, FP6)

- 1. Beschreibung der Problemlage: 50.000 zufällig ausgewählte Lenker in 13 Ländern wurden auf psychoaktive Substanzen untersucht. Zusätzlich wurden 3.600 Schwerverletzte und 1300 Verkehrstote auf solche Substanzen untersucht.
- Die Daten der Zufallsstichprobe wurden mit den Daten von 4.500 Lenkern, die schwer verletzt oder getötet worden waren, verglichen. Auf diese Weise konnten die Charakteristiken von Lenkern erstellt werden, die unter dem Einfluss von psychoaktiven Substanzen ein Fahrzeug lenken.
- 2. Definition von Gegenmaßnahmen um diese Situation zu ändern.
- Neuerlicher Nachweis von Verhaltenswirksamkeit der Rehabilitationskurse

Zuzan Wolf-Dietrich , Gute Fahrt

Ralf Risser

Christine Chaloupka-Risser



ROSE 25



ROad Safety Education in the 25 member states of the EU

- Hauptziel: Beispiele von vorbildlicher Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche zu sammeln. Fahrausbildung war ausgeschlossen worden.
- Für Verkehrserziehung wurde eine Definition entwickelt.
- Anhand 27 Schul-Curricula, 114 Medien und 193 anderen Aktionen Ausarbeitung von Richtlinien für eine vorbildliche Verkehrserziehung.
- Bewertung aller beschriebenen Aktionen und Curricula nach einheitlichem Schlüssel. Beschreibung nicht nur der Aktion selbst, sondern auch deren Einbettung in andere Aktionen und damit Möglichkeit, sie in anderen Ländern durchzuführen.

MERIT



Minimum European Requirements for driving Instructor Training (2005)

- Fahrausbildner: Schlüsselpersonen für die Vermittlung von Sicherheitseinstellungen und Sicherheitsstrategien der künftigen Lenker.
- → Müssen daher wirkliche Sicherheitsexperten sein
- → dem muss die Ausbildungsordnung für Fahrausbildner entsprechen.
- Studie ermittelte:
 - gegenwärtige Ausbildungssituation für Fahrausbildner in Europa
 - Überblick über die Ergebnisse einschlägiger Forschungen.
- Beschreibt ein Idealbild des Fahrausbildners von morgen: eher Coach als traditioneller Lehrer.

SAFE



Safe Automotive Software architecture

- Ziel: Methoden zur Definition von Sicherheitszielen zu verbessern und einen Entwicklungsprozess zu stimulieren der dem neuen Standard ISO 26262 für funktionelle Sicherheit in Fahrzeugen und bei Anwendung elektronischer Systeme entspricht.
- Vorantreiben der Entwicklung von (passiven) Sicherheitsmerkmalen an Autos.
- Die nachweisliche Erfüllung von Sicherheitsanforderungen während des ganzen Lebenszyklus des Fahrzeuges ist eine wesentliche Notwendigkeit.

UDRIVE



EUropean naturalistic **D**riving & **R**iding for **I**nfrastructure & **V**ehicle safety & **E**nvironment

- Über einen Zeitraum von zwei Jahren sammelt UDRIVE Daten
- Beobachtungen im Straßenraum über Verhalten der Verkehrsteilnehmer und zwar über das Normalverhalten, das Unfallrisiko und die Unfallverursachung. Unaufmerksamkeit, umweltschonende Fahrstile und ungeschützte Verkehrsteilnehmer werden besonders untersucht.
- Entwicklung der relevanten Forschungsziele und der Verhaltensindikatoren
- Definition der Anforderungen an das Datensystem und eines Analyseplans , Definition des Auswertepans
- Entwicklung eines Konzepts um relevanten gesetzlichen Bestimmungen zu entsprechen.

SZENAMO



SZENARien zukünftiger **MO**bilität älterer Personen

- Ziel: Wie wirken sich Übergangereignisse (Pensionierung, Tod eines Partners, Umzug etc.) auf die alltägliche Mobilität von SeniorInnen aus
 - Wie verändert sich das Mobilitätsverhalten im Alter und welche Mobilitätsbedürfnisse stehen damit in Verbindung?
 - Wie wirken sich die Übergänge vom Mehr- zum Einpersonenhaushalt und von der Erwerbstätigkeit zur Pensionierung auf die Mobilität aus?
 - Welche Trends und zukünftigen Szenarien des Mobilitätsverhaltens sind zu erwarten?
 - Wie kann das tatsächliche Mobilitätsverhalten älterer VerkehrsteilnehmerInnen in die Verkehrsmodellierung übernommen werden?

Zuzan Wolf-Dietrich , Gute Fahrt

Ralf Risser

Christine Chaloupka-Risser

SIZE



Life quality of Senior cit**IZE**ns in Relation to Mobility Conditions

- Ziel: Besseres Verständnis für Mobilitätsprobleme älterer MitbürgerInnen
 - Wie geht man mit zunehmenden Einschränkungen durch das Älterwerden um?
 - Was sehen ältere Mitbürger gegenwärtig als positiv, was als negativ an?
 - Welche Maßnahmen würden ihre Situation verbessern?
 - Sind solche Maßnahmen machbar und realistisch?
 - Was behindert die Umsetzung sinnvoller Maßnahmen?

CONSOL



CONcerns and **SOL**utions – road safety in the ageing European societies

- Ziel: Verständnis bestehender Verkehrssicherheitsprobleme von SeniorInnen in ihrer Gesamtheit
 - Was ist der Stand des Wissens unterschiedlicher Disziplinen (Gender-Studies, Gerontologie, Medizin) in Bezug zu Verkehrssicherheit?
 - Welche spezifischen Unfalltypen gilt es genauer zu erforschen?
 - Welche Best Practice-Beispiele und Lösungen sind bereits verfügbar?
 - Wer sind relevante und verantwortliche AkteurInnen auf nationaler und internationaler Ebene?

VRUITS



Vulnerable Road Users and ITS

- Ziel: Identifizierung von Potentialen und negativer Effekte neuer Technologien im Verkehrsbereich für ungeschützte VerkehrsteilnehmerInnen
 - Können unterschiedliche ITS helfen die Verkehrssicherheit zu erhöhen?
 - Welche Potentiale bestehen hinsichtlich allgemeiner Mobilität und Komfort?
 - Welche NutzerInnenbedürfnisse bestehen hinsichtlich moderner Technologien im Verkehrsbereich?
 - Welche technologischen, gesellschaftlichen und gesetzlichen Veränderungen sind für eine nachhaltige Entwicklung im IST Bereich notwendig?

HOTEL



HOw To Evaluate Life quality

- Ziel: Besseres Verständnis der Bedeutung des Konzeptes Lebensqualität (LQ) für unterschiedliche Gruppen von MitbürgerInnen
 - Was bedeutete LQ für unterschiedliche Gruppen?
 - Wie findet man das heraus?
 - Wie kann man Lebensqualität messen?
 - Wie gehen Politik, Entscheidungsträger, Planer, Techniker und andere Experten mit diesbezüglichen Bedürfnissen unterschiedlicher Gruppen in der Bevölkerung um?

ASI



ASsess Implementations in the public space

- Wie und in welchem Ausmaß beeinflusst Verkehrspolitik die Lebensqualität (LQ) unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen?
- Wie bestimmen Entscheidungsträger die Effekte ihrer Politik auf die Lebensqualität der Bürger?
 - Welche Methoden werden verwendet um LQ zu messen?
 - Welche “Nutzer”Gruppen, bzw. Bevölkerungsgruppen werden unterschieden ?
 - Wann und wo wird – wenn überhaupt – “gemessen” bzw. wann und wo werden Effekte beurteilt/bestimmt?
 - Wie werden Resultate solcher Evaluationen in der Politik dann berücksichtigt?
- Warum werden als sinnvoll erkannte Maßnahmen nicht umgesetzt?

Zuzan Wolf-Dietrich , Gute Fahrt

Ralf Risser

Christine Chaloupka-Risser



Neue gesellschaftliche Herausforderungen

- Demografischer Wandel - veränderte Zusammensetzung der Altersgruppen, SeniorIn von gestern = SeniorIn von heute, Genderaspekte
 - Migration
 - Neue “intelligente” Fahrzeugtechnologien
 - Neue Mobilitätsformen – “aktive” Mobilität im Vormarsch (Zufußgehen, Radfahren/Pedelec, Nutzen öffentlicher Verkehrsmittel)
 - Aspekte der Lebensqualität und Nachhaltigkeit vorrangig
 - Fokus auf ungeschützte VerkehrsteilnehmerInnen
- Verkehrspsychologie kann MEHR!

Methoden

- **Ziel:**
Verstehen der Bedürfnisse und Motive der VerkehrsteilnehmerInnen in unterschiedlichsten Zusammenhängen
→ Grundlage für zielgerichtetes und effizientes Eingreifen durch Politik, Ausbildung, Planung und Gestaltung des öffentlichen Raums
- **Methodenmix erforderlich:**
 - Qualitative Methoden zur Erhebung von Motiven und Einstellungen – Fokusgruppen, narrative und andere qualitative Interviews
 - Verhaltensbeobachtung (z.B. Fahrverhaltensbeobachtung, Verkehrskonflikttechnik) und Verhaltensinterpretation
 - Heuristische Methoden: Workshops, interaktives kreatives Arbeiten mit unterschiedlichen Zielgruppen
 - Darauf aufbauend: Quantitative Erhebungen verbaler Daten – Gestaltung von Questionnaires
 - Testentwicklung und (Weiter-)entwicklung von Rehabilitationsmethoden

Resumee

- Theorien und “Werkzeuge” der Psychologie generell und der Verkehrspsychologie im Speziellen sind mehr denn je gefragt im europäischen Forschungskontext und auf nationaler Ebene
 - Expansion der Arbeitsfelder
 - Notwendigkeit der interdisziplinären und internationalen Kooperation
 - Notwendigkeit der Fortbildung
 - Verbesserung der Kompetenz der VerkehrspsychologInnen

Mobilität ist mehr

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!



Zuzan Wolf-Dietrich , Gute Fahrt

Ralf Risser

Christine Chaloupka-Risser