

Zur Persönlichkeit von Geisterfahrern¹⁾

Wrong-Way Drivers: An Analysis of Personality Traits

Bettina Schützhofer, Margarete Litzenberger, Dagmar Inwanschitz & Felix Torner

Themenschwerpunkt Gesundheits- & Verkehrspsychologie

Zusammenfassung

Das Wissen bezüglich des Phänomens Geisterfahrer ist gering und bezieht sich primär auf Unfall- und Anzeigendatenanalysen. Erstmals wurde mit vorliegender Studie der Versuch unternommen, darüber hinaus auch die Persönlichkeit von Geisterfahrern zu untersuchen. Die Ergebnisse belegen, dass sich Geisterfahrer in mehreren verkehrspsychologisch relevanten Persönlichkeitsmerkmalen signifikant von Nicht-Geisterfahrern unterscheiden. Geisterfahrer sind emotional labiler, verfügen über eine niedrigere Selbstkontrolle und weisen ein niedrigeres soziales Verantwortungsbewusstsein auf. Um Geisterfahrten vorzubeugen, sind Aktivitäten auf zwei Ebenen notwendig. Auf der Ebene der Kfz-LenkerInnen sind dies Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung, auf der Ebene der Verkehrsplanung ein verbessertes Miteinander von Verkehrstechnik und Verkehrspsychologie. Zur Prävention gegen bewusst verkehrsauffällige LenkerInnen wird die Durchführung eines verkehrspsychologischen Screenings im Zuge des Führerscheinerwerbs empfohlen.

Abstract

The expert knowledge about wrong-way drivers is limited. Most known facts refer to accident-reports and police data. For the first time this current study conducted an analysis in order to learn more about specific personality traits of wrong-way drivers. The results revealed that there are significant differences in personality characteristics of wrong-way drivers and non wrong-way drivers. Wrong-way drivers have a significant lower self-reported level of emotional stability, self-control and social responsibility. For proper prevention of traffic accidents caused by wrong-way drivers, interventions concerning the drivers' sensitization and the traffic policy (improved cooperation between traffic-engineering and traffic-psychology) are required. The authors recommend a traffic-psychological screening within the Driver's License Test for

prevention of drivers who are driving consciously without due care and attention.

1. Einleitung

Fast täglich gibt es Geisterfahrermeldungen in den Medien. In Österreich wird jede Sendung des Hitradios Ö3 für eine Geisterfahrerwarnung sofort unterbrochen. Im letzten Jahr war dies 519-mal notwendig (ORF & Hitradio Ö3, 2008). Die Tatsache, dass die Wirkung von rechtzeitigen Geisterfahrerwarnungen hoch ist und Unfälle dadurch verhindert werden können, gilt als wissenschaftlich belegt (Scaramuzza & Cavegn, 2006). Trotzdem ereigneten sich in Österreich im Zeitraum von 1987 bis 2006 insgesamt 413 Geisterfahrerunfälle, bei denen 99 Menschen getötet, 224 schwer verletzt und 233 leicht verletzt wurden (KfV, 2008).

Somit ist der Anteil von Geisterfahrerunfällen am Gesamtunfallgeschehen zwar gering, das Verletzungs- und Tötungsrisiko ist aber bei Geisterfahrerunfällen erheblich größer als bei anderen Verkehrsunfällen (vgl. Robatsch & Hagspiel, 2002). Dies spiegelt sich auch im Verkehrssicherheitsprogramm des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) wider, welches durch Umsetzung einer Geisterfahrerrichtlinie und durch Schulung der AutofahrerInnen in Bezug auf richtiges Verhalten bei Geisterfahrermeldungen, bis 2010 einen Sicherheitsgewinn von bis zu vier Getöteten weniger pro Jahr erreichen will (BMVIT, 2003).

Das Wissen über Geisterfahrer ist gering. Nahezu alle Informationen beziehen sich auf die Analysen von Unfall- und Anzeigendaten.

Der „typische“ verunfallte Geisterfahrer ist laut Unfall-datenanalyse von Robatsch und Hagspiel (2002) unter 40 Jahre, männlich und alkoholisiert. Die drei Hauptunfallursachen für Geisterfahrten sehen die Autoren in Alkoholisierung, Überforderung und bewusstem Wenden auf der Autobahn.