

Anita Müller - Cannabiskonsum wird jetzt bei der Beurteilung der Fahreignung wie Alkohol bewertet, oder? Das Konsumcannabisgesetz (KCanG) und entsprechende Änderungen in den Beurteilungskriterien 4.1	3
Simone Klipp - Die Empfehlungen des Arbeitskreis II „MPU-Vorbereitung unter der Lupe“ auf dem 63. VGT: Implikationen für die Praxis	4
Rüdiger Born - schlechte "MPU-Vorbereitung" ist unmoralisch - aber was sind ihre Folgen?	5
Philipp Halbritter – „Promille im Kopf – Struktur im Fragebogen?“ (Masterarbeit zu den Alkoholhypothesen).....	6
Birgit Kollbach-Fröhlich - "Klare Sicht...!?" auf Gefahren des Straßenverkehrs: Neue Medien in der Psychotherapie und in verkehrspsychologischen Interventionen	7
Simone Klipp - Fahren ohne Fahrerlaubnis: Erste Ergebnisse projektvorbereitender Studien	8
Sven Jensen - Entwicklungs-Stufen im „Verkehrs-System der Gesellschaft“	9
Thomas Wagner - Mobilität im Wandel	11
Udo Kranich - Der Berufskraftfahrer: Tätigkeitsanforderungen und Stressbelastungen.	12
Konrad Reschke -Optimistisch den Fahrerstress meistern? Ein Stresstest für den Berufskraftfahrer	14
Karl-Friedrich Voss - Leistungsförderung durch psychologische Intervention	15
Zeitplan	16

Anita Müller - Cannabiskonsum wird jetzt bei der Beurteilung der Fahreignung wie Alkohol bewertet, oder? Das Konsumcannabisgesetz (KCanG) und entsprechende Änderungen in den Beurteilungskriterien 4.1

Das Konsumcannabisgesetz (KCanG) und die damit verbundenen Anpassungen im Straßenverkehrsgesetz und in der Fahrerlaubnisverordnung haben umfangreiche Änderungen in der Begutachtung und Förderung der Fahreignung erforderlich gemacht.

Die Beurteilungskriterien unterscheiden nun noch genauer zwischen dem Konsum von teillegalisiertem Cannabis und dem Konsum von anderem Drogen (BtM, NpS). Auch die unterschiedlichsten Konsumkombinationen von Cannabis und anderen Drogen sowie die jeweiligen Problemausprägungen des Konsums werden jetzt im Einzelnen und in der Gesamtschau differenziert bewertet.

So wird nun in Hypothese D2 ein problematisches Cannabiskonsumverhalten beschrieben, das weiterhin eine Abstinenzforderung begründet. Cannabiskonsummuster werden differenziert beschrieben als hochfrequenter Cannabiskonsum mit einhergehendem Kontrollverlust in Abgrenzung zum „kontrollierten Kiffen“. Ein „risikoarmer moderater Konsum“ von Cannabis wird in D3 differenziert mit entsprechenden Anforderungen beschrieben und in D4 werden die Anforderungen, wie eine Verkehrsteilnahme unter (unzulässig hohem) THC-Einfluss zuverlässig vermieden werden kann, präzisiert. Darüber hinaus wurden weitere Aspekte aktualisiert, wie z. B. eine genauere Differenzialdiagnose zwischen Drogengefährdung (D3) und fortgeschrittener Drogenproblematik (D2) beim Konsum von Drogen mit höherem Abhängigkeitspotenzial. Entsprechend umfangreiche Änderungen und Anpassungen wurden bei den toxikologischen Anforderungen vorgenommen. Die Teillegalisierung von Cannabis erforderte darüber hinaus auch Änderungen in den Anforderungen bei einer Dauermedikation mit Cannabis, so dass auch eine Überarbeitung bzw. Anpassung der M-Hypothesen erfolgte.

Diese umfangreichen Veränderungen sollen dargestellt und ihre Konsequenzen für unsere Arbeit in der Begutachtung und Fahreignungsförderung diskutiert werden.

Dipl.-Psych. Anita Müller
Teamleiterin Begutachtungsstelle für Fahreignung

TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH
Life Service
Kaiserstraße 72
60329 Frankfurt
www.tuev-hessen.de

Simone Klipp - Die Empfehlungen des Arbeitskreis II „MPU-Vorbereitung unter der Lupe“ auf dem 63. VGT: Implikationen für die Praxis

Die Themenbereiche Fahreignung, Fahreignungszweifel und MPU sind seit Inkrafttreten der Fahrerlaubnis-Verordnung im Jahr 1999 ein immer wiederkehrender Gegenstand des Deutschen Verkehrsgerichtstags. Bereits in den Jahren 2003, 2006, 2010 und 2014 beschäftigten sich eigene Arbeitskreise mit diesen Themen.

Erstmals nun im Jahr 2025 widmete sich aber nun ein eigener Arbeitskreis dem Themengebiet der „MPU-Vorbereitung“. Hintergrund für die Setzung dieses Themenschwerpunkts ist nicht zuletzt die in der Anzahl zunehmenden Angebote nicht ausreichend qualifizierter und unseriöser Anbieter, die sich in diesem Gebiet tummeln und ihre „Dienste“ offerieren. So beklagen Polizei, Fahrerlaubnisbehörden und auch Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung insbesondere einen Anstieg von vielfältigen Betrugs- und Umgehungsversuchen in Zusammenhang mit Neuerteilungen der Fahrerlaubnis und den Verfahren rund um die Klärung von Eignungszweifeln von Fahrerlaubnisinhabern.

Wesentliche „Pain Points“, die Menschen dazu veranlassen, betrügerische Angebote in Anspruch zu nehmen, können sicherlich identifiziert werden. Einerseits scheinen die Betroffenen bei allen Hilfsangeboten immer noch schlecht und zu spät über das Anstehen der MPU informiert zu sein, und andererseits mangelt es an offensichtlichen Qualitätskriterien qualifizierter und seriöser Anbieter, die für die Zielgruppe leicht prüfbar sind. So kommt es, dass Angebote mit „MPU-Erfolgsgarantien“ oder „MPU im Schnellverfahren“ im Wunsch nach einem schnellstmöglichen und widerstandsfreien Rückergang der Fahrerlaubnis angenommen werden, und schlimmstenfalls Ungeeignete durch das Erschleichen eines positiven MPU-Gutachtens zur motorisierten Teilnahme am Straßenverkehr zugelassen werden. Die Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit durch diese Umstände ist offensichtlich.

Deswegen ergab sich die Notwendigkeit, diesen Themenbereich im Rahmen der Diskussionen eines eigenen Arbeitskreises auf dem 63. VGT in Goslar zu beleuchten, um zielführende Empfehlungen zur Verbesserung einer frühzeitigen Information von Betroffenen, einer verbesserten Sichtbarkeit qualitativ hochwertiger Vorbereitungsmaßnahmen und der Eindämmung betrügerischer Angebote im Vorfeld der MPU zu entwickeln. Die für den AK II gewonnenen Referenten gaben einen praxisnahen Einblick in das weite Feld der „MPU-Vorbereitung“, beleuchteten rechtliche Grundlagen und stießen eine konstruktive Diskussion des Themas an, die im Ergebnis in sehr konkreten Vorschlägen zur Optimierung des Systems mündeten.

Der Vortrag gibt einen Überblick über die Implikationen der Empfehlungen und welche Schritte als nächstes zu tun sind.

Dr. Simone Klipp

Referat U5 – Sicherheitskonzeptionen, Sicherheitskommunikation

Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt)

Brüderstraße 53

51427 Bergisch Gladbach

Telefon: 02204 43-3512

E-Mail: klipp@bast.de

www.bast.de

Rüdiger Born - schlechte "MPU-Vorbereitung" ist unmoralisch - aber was sind ihre Folgen?

Bei einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung müssen Klienten eine günstige Entwicklung, eine erfolgreiche Problembewältigung darlegen können.

Beim Erarbeiten dieser Problembewältigung können wissenschaftlich fundierte und sicherheitsorientierte fahreignungsfördernde Interventionen helfen (siehe Kap. C.5 der BK 4 zu „FFI“). Diese Interventionen haben i.d.R. auch zur Folge, dass Klienten ihre Entwicklung im Gespräch mit den Gutachtenden darstellen können.

Am Markt gibt es andererseits Angebote, die das Darstellen von Problembewältigung mehr im Fokus haben als das Erlangen. Durch die Medien in der Öffentlichkeit bekannt wurde das Anfertigen komplett erfundener Lebens- und Entwicklungsgeschichten, die nur mit der Führerscheinkarte harmonieren und vom Klienten auswendig gelernt werden mussten. Ähnlich wie bei den „Defeat devices“ im Dieselmotorkandal soll das Verhalten in der Testsituation regelkonform erscheinen, auch wenn es das nicht ist.

Wie gefährlich sind Personen, die diese Art Testvorbereitung absolviert haben, für sich und andere? Welche Unfallraten und -kosten sind anzunehmen?

Wie groß ist die Erfolgsrate in der MPU? In welchem Umfang erlangen Absolventen günstige Begutachtungsergebnisse?

Welche Nachteile entstehen den Klienten und der Gesellschaft, wenn die Testvorbereitung nicht zum Führerschein führt?

Dipl.-Psych. Rüdiger Born
verkehrstherapie.com, BNV

Groten Hoff 1
22359 Hamburg
Telefon: 040-6118 9074
Telefax: 040-609 503 98
E-Mail: info@verkehrstherapie.com
www.verkehrstherapie.com

Philipp Halbritter – „Promille im Kopf – Struktur im Fragebogen?“ (Masterarbeit zu den Alkoholhypothesen)

Im Rahmen meiner Masterarbeit wird ein Fragebogen zur Einschätzung alkoholbezogener Hypothesen (A1–A4) entwickelt und validiert. Ziel ist es, die bisher vor allem im psychologischen Gespräch erfassten Beurteilungskriterien standardisiert und nachvollziehbar abzubilden. Der Fragebogen soll vor Beginn einer verkehrspsychologischen Intervention eingesetzt werden und eine multimethodale Diagnostik unterstützen. Vorgestellt wird das Konzept des Instruments sowie der geplante Validierungsprozess. Um Unterstützung bei der Rekrutierung wird herzlichst erbeten!

Philipp Halbritter
Im Masterstudium Psychologie an der
RPTU-Rheinland-Pfälzische Technische Universität Kaiserslautern-Landau

lil45lyr@rptu.de

Birgit Kollbach-Fröhlich - "Klare Sicht...!?" auf Gefahren des Straßenverkehrs: Neue Medien in der Psychotherapie und in verkehrspsychologischen Interventionen

Virtual Reality (VR) und künstliche Intelligenz nehmen Einzug in die Psychotherapie und in verkehrspsychologische Interventionen. Die Bedürfnisse im Bereich der psychischen Gesundheit haben sich vervielfacht – das Angebot an Psychotherapie ist viel zu knapp. Dargestellt werden ausgewählte Ansätze der Versorgung mit Hilfe neuer Medien.

Teilnehmende an verkehrspsychologischen Interventionen, nicht nur junge Leute, erwarten eine interessante Gestaltung des Kursablaufs. Auch dabei sind moderne Medien sehr willkommen. Das Zielpublikum junger Leute ist zunehmend vernetzt und technikaffin. Die Arbeit mit dem Flipchart ist bewährt, aber Präsentationsmethoden können und sollten sich an die Zielgruppe anpassen, zumal sich verschiedene Vorteile bieten. Vorgestellt werden ein internetbasierter Fragebogen zur Einschätzung des persönlichen Sicherheitsrisikos im Straßenverkehr und Module in VR für Verkehrssicherheitsprogramme. Sie können selbst Elemente von „Klarer Sicht...!?“ (Meinhard, 2007, 2019) mit der VR-Brille erleben.

Diskutiert werden soll, wo sich Ansätze für den Einsatz neuer Medien in verkehrspsychologischen Interventionen ergeben.

Dr. Birgit Kollbach-Fröhlich
Fachpsychologin für Verkehrspsychologie BDP
Stülerstr. 4
10787 Berlin
Telefon: 01514 0670073
E-Mail: birgit.kollbach@gmail.com

Dr. Gunnar Meinhard
<https://TRAFITY.eu>
Tartu, Estland, Sprache Deutsch
E-Mail: gunnar@meinhard.ee

Simone Klipp - Fahren ohne Fahrerlaubnis: Erste Ergebnisse projektvorbereitender Studien

Bis zum Jahr 2022 überstieg die Anzahl der Taten "Fahren ohne Fahrerlaubnis" (FoFE, N=126.730) die Anzahl an "Alkoholverstößen" (N=116.795, davon n=80.553 Straftaten) deutlich. Im Jahr 2023 änderte sich dieses Verhältnis erstmalig: die Verstöße FoFE nahmen ab (N=109.715) und die Alkoholverstöße stiegen an (N=126.509, davon n=81.984 Straftaten). Dennoch ist der Tatbestand FoFE weiterhin die am Häufigsten im Fahreignungsregister (FAER) erfasste Straftat in Deutschland. Dabei ist der Anteil des Tatbestands „Fahrens trotz Fahrverbot“ (FtF) am Gesamtaufkommen FoFE gering (zwischen 4-6 %).

Weitere Analysen der FAER-Daten aus dem Jahr 2022 zeigten Besonderheiten hinsichtlich der Gruppe der Auffälligen. So ist bei Alkoholfahrten die Anzahl an registrierten Verstößen (116.795) nahezu deckungsgleich mit der Anzahl der Täter*innen (109.493). Beim FoFE zeigte sich ein anderes Bild: die insgesamt 121.326 registrierten Verstöße verteilten sich auf nur 69.175 Täter*innen. Damit ergab sich ein Durchschnittswert von 1,75 Fahrten pro Täter*in. Abweichend vom Durchschnittswert ergaben die Analysen, dass 81 % der Täter*innen mit einem Verstoß registriert sind und 19 % mit deutlich mehr als einem Verstoß. Darunter befindet sich eine auffällige Minderheit (3 %), die mit mehr als 100 Verstößen pro Täter*in als Intensivtäter*innen in Erscheinung trat.

In Bezug auf die Täterschaft lässt sich auch feststellen, dass der Anteil der unter 18-Jährigen mit FoFE der im FAER registrierten Täter*innen klein ist (um die 2 %). Somit kann die Hypothese, es handele sich zu einem großen Anteil um Jugendliche mit „frisierter“ Mofas („Mofa-Hypothese“), nicht bestätigt werden. Dies könnte insbesondere dem Umstand geschuldet sein, dass diese Altersgruppe in der Regel im Rahmen des Jugendgerichtsgesetzes (JGG) strafrechtlich verfolgt und in erster Linie mit Erziehungsmaßnahmen nach §§ 9 bis 12 JGG geahndet werden.

Der vorliegende Beitrag gibt einen Überblick über weitere mögliche Umstände, die zu einem Auffälligwerden ohne Fahrerlaubnis führen können, Typologien von Tatverdächtigen im Polizeigeschehen und die rechtlich relevanten Hauptgruppen im Hinblick auf Befähigung und Eignung zum Führen eines KFZ.

Dr. Simone Klipp
Referat U5 – Sicherheitskonzeptionen, Sicherheitskommunikation
Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt)
Brüderstraße 53
51427 Bergisch Gladbach
Telefon: 02204 43-3512
E-Mail: klipp@bast.de
www.bast.de

Sven Jensen - Entwicklungs-Stufen im „Verkehrs-System der Gesellschaft“

In diesem Vortrag soll zuerst eine sozialwissenschaftliche Grundlegung der Verkehrs-Psychologie anhand der Soziologischen System-Theorie von Niklas Luhmann entworfen werden, um die m. E. überwiegende Orientierung an Apparaten & Psychometrie zu ergänzen.

Abschließend soll eine wichtige Lücke bei Luhmann sowie der Verkehrs-Psychologie geschlossen werden, indem anhand des Piaget-Paradigmas mögliche Stufen von Rationalitäten und Ethiken in einem solchermaßen definierten Verkehrs-System vorgestellt werden.

Sven Jensen
Psychologischer Psychotherapeut (VT)
Fachpsychologe für Verkehrspsychologie
Szenischer Spielleiter
Bahnhofstr. 7, 72379 Hechingen
O160-3447569
svjensen@web.de

Jörg Peretzki - Medizinalcannabis im ärztlichen Gutachten und in der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung

Seit März 2017 sind Cannabisblüten in Deutschland als Medikament verschreibbar, was auch zu einem Anstieg von entsprechenden Begutachtungsfällen geführt hat. Auffallend ist, dass bei vielen – wenn auch nicht bei allen – Betroffenen in der Vergangenheit illegale Delikte im Zusammenhang mit Cannabis aktenkundig sind, so dass, zumindest bis zum Inkrafttreten des CanG, die Frage der Legalisierung eines möglichen Cannabismissbrauchs mittels ärztlicher Verschreibung häufig im Raum stand und steht. Auch sind sehr unterschiedliche Vorgehensweisen bei der Anordnung von Begutachtungen beobachtbar, z.B. in der Frage, ob ein Verkehrsmedizinisches Gutachten oder eine Medizinisch-Psychologische Untersuchung (oder beides) angeordnet werden.

Wir berichten über aktuelle Entwicklungen und Fallauswertungen aus der Begutachtungspraxis zu diesem besonderen Thema. Insbesondere soll auch der besonders herausfordernde Bereich der Differenzierung zwischen (früherem) Cannabismissbrauch und jetziger ordnungsgemäßer Medikationseinnahme sowie die diesbezüglichen Möglichkeiten und Grenzen im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung – und damit auch der verkehrspsychologischen Maßnahmen – aufgegriffen werden.

—

Jörg Peretzki
Dipl.-Psychologe
Leitung der Begutachtungsstellen in Hamburg und Kassel
AVUS GmbH
Steindamm 9
20099 Hamburg
Tel.: 040-38 99 010
peretzki@avus-service.de

Thomas Wagner - Mobilität im Wandel

Verkehrspsychologische Untersuchungsmethoden als Teilgebiet der Angewandten Psychologie haben eine lange Tradition. Ihre Wurzeln reichen zurück bis in die Anfänge des 20. Jahrhunderts. So ist überliefert, dass der Wilhelm-Wundt-Schüler Hugo Münsterberg vor über 110 Jahren sowohl ein Auswahlverfahren für Straßenbahnfahrer als auch ein psychologisches Testverfahren zur Gefahrenwahrnehmung für Schiffsoffiziere entwarf. Damit war das Fundament für die heutige Fahreignungsdiagnostik gelegt. Der Vortrag beleuchtet neben verkehrspsychologischen Entwicklungslinien auch weitere wichtige Meilensteine auf dem Weg zu mehr Mobilität und Sicherheit. Nicht unerwähnt bleiben darf bei dieser Zeitreise die Geburtsstunde der Prüforganisation DEKRA im Jahre 1925. Damals hatten einige deutsche Unternehmer eine Idee: Sie hatten immer mehr motorisierte Fahrzeuge im Einsatz – und sie wollten sichergehen, dass diese Fahrzeuge technisch in Ordnung waren. Lange vor jeder staatlich geregelten Fahrzeugüberwachung organisierten die DEKRA Gründer eine freiwillige regelmäßige Überprüfung. Die Überschrift „Mobilität im Wandel“ impliziert nicht nur den Blick in den Rückspiegel, sondern auch den Blick nach vorn, in die Zukunft. Am Beispiel Teleoperation wird aufgezeigt, wie technische Innovationen die Mensch-Maschine-Schnittstelle neu definieren und welche spezifischen Herausforderungen bei der Eignungsüberprüfung eines Teleoperators künftig auf unser Arbeitsgebiet zukommen könnten.

Dr. Thomas Wagner

Vizepräsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie

Fachbereichsleiter a.a. BfF - DEKRA e. V. Dresden

Dienstsitz: Senftenberger Str. 30, 01998 Klettwitz (am DEKRA Technology Center)

Mail: thomas.wagner@dekra.com

Udo Kranich - Der Berufskraftfahrer: Tätigkeitsanforderungen und Stressbelastungen

Inzwischen sind die Belastungen von Berufskraftfahrern in den verschiedenen Tätigkeitsbereichen durchaus bekannt, beschrieben und auch wissenschaftlich untersucht. Dazu werden im Vortrag Daten vorgestellt und einzelne Belastungsfaktoren benannt. Schon frühere Befragungen in dieser Berufsgruppe weisen in dieser Hinsicht auf verschiedene Bereiche hin (Tab.1).

Die Analyse des Verhaltens und Erlebens von verkehrsauffälligen Berufskraftfahrern zeigt nicht selten, dass Stress und Belastungen kausal mit Verkehrsauffälligkeiten verknüpft sind. Dauerhafte Stressbelastungen des Berufskraftfahrers führen zu Druck, Hetze und Fahrfehlern und Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit durch Überlastung der Fahrer. Hinzu kommt, dass der Fachkräftemangel inzwischen auch bei der Berufsgruppe von Berufskraftfahrern angekommen ist. Die aktuelle Situation wird im Vortrag durch Daten untermauert und veranschaulicht. Insgesamt wird die Notwendigkeit gesehen, sich weiterhin mit dieser Berufsgruppe wissenschaftlich zu beschäftigen, zumal davon auszugehen ist, dass die Bedeutung z.B. der Beförderung von Waren im Straßenverkehr nach vorliegenden Prognosen in den nächsten Jahren/Jahrzehnten eher noch zunehmen wird.

Tabelle 1: Risikofaktorengruppen für LKW-Fahrer, Schäfer und Steiniger (1989)

Risikofaktoren	Belastungen	Beispiele
arbeitsplatzbedingt	lange oder ungünstig gelegene Arbeitszeiten	Schichtarbeit Überstunden
	eigentliche Fahrtätigkeit	Ermüdungserscheinungen
	Zusatzaufgaben, hohe Umgebungsbelastung	aufgrund von Daueraufmerksamkeit
	Ungünstig gestaltete Fahrerinnen	Lärm, Abgase Ergonomische Probleme
betriebsbedingt	Umgang mit gefährlichen Gütern	
	betriebliche Leistungsorganisation	
	Personalselektion	
	Personaleinsatz	
überbetrieblich bedingt	Betriebsklima	
	Gefährdung im Straßenverkehr	Erhöhte Risikobereitschaft
	Beeinträchtigung im privaten Lebensvollzug	Probleme mit dem Abschalten von der Arbeit
	Einschränkungen im sozialen und kulturellen Bereich	

Literatur

Brandt, E., Brieler, P. & Püschel, K. (2024). Verkehrseignung - Berufskraftfahrer. Lengerich: Pabst

Brieler, P., Kollbach, B., Kranich, U. & Reschke, K. (Hrsg.). (2016). Leitlinien verkehrspsychologischer Interventionen. Beratung, Förderung und Wiederherstellung der Fahreignung. Bonn: Kirschbaum Verlag.

Evers, C. (2009). Auswirkungen von Belastungen und Stress auf das Verkehrsverhalten von Lkw-Fahrern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit Heft M 204. Bremerhafen: Verlag für neue Wissenschaft GmbH.

Fastenmeier, W., Ewert, U., Kubitzki, J. & Gestalter, H. (2021). Die kleine Psychologie des Straßenverkehrs. Bern: Hogrefe.

Kiegeland, P. (1997). Arbeitsplatz für LKW-Fahrer: Ermüdung und Lenkverhalten, ökologische Aspekte, Perspektiven. Berlin: Deutscher Psychologen Verlag.

Reschke, K. & Kranich, U. (2019). Optimistisch den Fahr(er)stress meistern. Teilnehmermaterial, Aachen: Shaker Verlag.

Schäfer, Th. & Steiniger, S. (1989). Krankheiten und Berufsverläufe von Kraftfahrzeugführern des Straßengüterverkehrs. Schriftenreihe der Bundesanstalt für Arbeitsschutz. Forschungsbericht Nr.558, Bremerhafen: Wirtschaftsverlag NW.

Dr.rer.nat. Udo Kranich, Dipl.-Psych.,

Mitglied der DGVP

E-Mail: kranich.udo@web.de

Konrad Reschke -Optimistisch den Fahrerstress meistern? Ein Stresstest für den Berufskraftfahrer

Die angewandte Verkehrspsychologie untersucht seit langem die Belastungen von Kraftfahrern und mögliche Interventionen zur Stressverminderung und Gesundheitsförderung von beruflich oder privat hoch belasteten Kraftfahrern. Auch im Berufsalltag der verkehrspsychologischen Praxis erscheinen immer wieder Fahrer, die in der Problemanalyse und in der Exploration ihrer Probleme mit einem hohen Belastungsniveau und stressassoziierten negativen Beanspruchungsfolgen auffallen.

Dies betrifft zum Beispiel Fahrer im Fahreignungsseminar (FES) mit zu vielen Punkten. Dazu gehören Fahrer mit dem Entzug der Fahrerlaubnis nach Erreichen der 8-Punkte-Grenze oder jugendliche Fahrer, welche schon in der Probezeit fahrauffällig geworden sind und eine verkehrspsychologische Beratung empfohlen bekommen.

Die psychologische Bewertung von Stress und Belastung von Fahrern sollte nicht nur mittels Beobachtung und Exploration erfolgen, sondern es können auch Screeningverfahren und psychologische Tests zur Beurteilung von Stress, Stressresistenz und Vulnerabilität für Belastung sowie Burnout eingesetzt werden. Der Beitrag versucht, einen Überblick über dazu geeignete Verfahren zu vermitteln. Es wird ein Screening-Test zur Messung von chronischen Stressdimensionen für Fahrer und Berufskraftfahrer ausführlicher vorgestellt. Dieses Verfahren wurde im Rahmen der Entwicklung des psychologischen Interventionsprogramms „Optimistisch den Fahrerstress meistern“ (Kranich, Lessing & Reschke, 2016) entwickelt und wird aktuell teststatistisch weiter geprüft. Die zielgruppenspezifische Evaluation der Skala „Leipziger Kurzfragebogen für chronischen Stress“ für Kraftfahrer ist in Vorbereitung (LKCS-K). Eine Fortbildung und Unterweisung zum Programm „Optimistisch den Fahrerstress meistern“ wird bei Bedarf jährlich in der Deutschen Psychologen-Akademie angeboten.

à <https://www.psychologenakademie.de/?s=Reschke>

Literatur

Hanum, N. & Reschke, K. (2018). Analyse des Fahrverhaltens in Indonesien mit dem Manchester Driving Behavior Questionnaire (DBQ). Zeitschrift für Verkehrssicherheit 2. 2018.

Kranich, U., Lessing, A. & Reschke, K. (2016). Optimistisch den Fahrerstress meistern - Zielgruppenspezifische Stressbewältigung für Berufskraftfahrer, Verhaltenstherapie und psychosoziale Praxis, 47. Jg. (3), 33-42.

Reschke, K. & Kranich, U. (2022). Mehr Verkehrssicherheit durch Stressreduktion und Gesundheitsförderung für Kraftfahrer. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 68, 4, S. 317-324.

Reschke, K. & Mätzchen, F. (2020). Leipziger Kurzfragebogen für Chronischen Stress. Manual. Düren: Shaker-Verlag.

Reschke, K. (2016). Stress und Belastung im Verkehr. In: Brieler, P., Kollbach, B., Kranich, U. & Reschke, K. (Hrsg.). Leitlinien verkehrspsychologischer Interventionen. Beratung, Förderung und Wiederherstellung der Fahreignung. S. 93 – 100, Bonn: Kirschbaum Verlag.

Reschke, K. (Hrsg.).(2022). Menschen unter Belastung. Düren: Shaker.

Reschke, K., Kranich, U. & Lessing, A. (2015). Optimistisch den Fahr(er)stress meistern. Ein psychologisches Interventionsprogramm für die Stressreduktion belasteter Kraftfahrer. Aachen: Shaker-Verlag.

Prof. Dr. Konrad Reschke
Priv. Psychotherapie-Praxis Leipzig
E-Mail: konrad.reschke@web.de

Karl-Friedrich Voss - Leistungsförderung durch psychologische Intervention

Fragestellung. Nach besonderen Ereignissen (z.B. durch Schlaganfälle) oder durch dauerhafte Vermeidung von Belastungen kann es zu Leistungsdefiziten kommen. Diese Defizite werden oft hingenommen, ohne zu klären, ob sie durch eine psychologische Intervention abgebaut werden können. Dahinter steckt die Überzeugung mancher Fachleute, daß eine einmalige Beobachtung das Ergebnis eines abgeschlossenen Prozesses ist und daher nicht verändert werden kann. So haben Klienten mit Leistungsdefiziten bei Status-Begutachtungen kaum eine Chance auf eine positive Begutachtung, von der verkehrspsychologischen Fahrverhaltensbeobachtung einmal abgesehen. Daher soll die Frage untersucht werden, ob mit einer psychologischen Intervention eine Leistungssteigerung erreicht werden kann.

Methode. Es wurde zunächst der aktuelle Leistungsstand zu folgenden Themen ermittelt: das allgemeine Reaktionsvermögen, die Aufmerksamkeit, die Konzentration, die Flexibilität und das Orientierungsverhalten. 44 Klienten hatten dabei Leistungsmängel, und sie haben an einer psychologischen Intervention teilgenommen. Diese Maßnahme besteht aus der Bearbeitung von Aufgaben mit den gleichen Leistungsmerkmalen wie die von Leistungsuntersuchungen: Zeit und Fehler. Solche Aufgaben findet man z.B. in älteren Computerspielen. Nach zwei bis drei Wochen Training wird die Leistungsuntersuchung wiederholt.

Ergebnis. Die zweite Leistungsuntersuchung ergab eine Erfolgsrate von 90,1%. Der Erfolg beruht etwa zu gleichen Teilen auf der Steigerung der Qualität und der Geschwindigkeit. Damit läßt sich die Fragestellung beantworten: Durch eine psychologische Intervention läßt sich eine erhebliche Leistungssteigerung erreichen. Diese Steigerung ist möglich, weil vorhandene Leistungskapazitäten genutzt werden oder neue Wege zur Bildung neuronaler Verknüpfungen erschlossen werden. Dieses Ergebnis stellt eine Bestätigung einer Untersuchung des Verfassers aus dem Jahr 2009 dar.

Schlussfolgerungen. Das Ergebnis demonstriert die Überlegenheit der Prozessdiagnostik gegenüber der Statusdiagnostik. Ein einmal erzielttes Ergebnis sagt kaum etwas darüber aus, ob es dauerhaft ist oder veränderlich. Es geht also nicht so sehr darum, ob jemand „gut“ ist oder „schlecht“, sondern, ob jemand durch eine psychologische Intervention „besser“ wird. Dieses Verfahren hat vielen Klienten dabei geholfen, Zweifel an der Fahreignung wegen mangelhafter Leistungen abzubauen und eine Empfehlung zum verantwortlichen Verhalten im Straßenverkehr zu erhalten.

—

Dr. rer.nat. Karl-Friedrich Voss, Dipl.-Psych.
Hamburger Allee 41
30161 Hannover
Telefon: 0511-2355477
E-Mail: dr.kfvoss@googlemail.com
www.verkehrspsych-praxis.de

Zeitplan

23.05.2025

10:45	Karl-Friedrich Voss	Willkommen zum Kongress!	20 Min.
11:05	Anita Müller	Cannabiskonsum wird jetzt bei der Beurteilung der Fahreignung wie Alkohol bewertet, oder? Das Konsumcannabisgesetz (KCanG) und entsprechende Änderungen in den Beurteilungskriterien 4.1	60 Min.
12:05	N.N.		10 Min.
12:15		Mittagspause	
13:15	Simone Klipp	Die Empfehlungen des Arbeitskreis II „MPU-Vorbereitung unter der Lupe“ auf dem 63. VGT: Implikationen für die Praxis	30 Min.
13:45	Rüdiger Born	Schlechte "MPU-Vorbereitung" ist unmoralisch - aber was sind ihre Folgen?	60 Min.
14:45		Kaffeepause	
15:15	Philipp Halbritter	Masterarbeit zu den Alkoholhypothesen (Fragebogenentwicklung, Validierung)	15 Min.
15:30	Birgit Kollbach-Fröhlich	"Klare Sicht...!?" auf Gefahren des Straßenverkehrs: Neue Medien in der Psychotherapie und in verkehrspsychologischen Interventionen	45 Min.
16:15	Simone Klipp	Fahren ohne Fahrerlaubnis: Erste Ergebnisse projektvorbereitender Studien	30 Min.
16:45		Pause	
17:15	BNV e.V.	BNV-Mitgliederversammlung (Nicht-Mitglieder können teilnehmen, falls die Mitglieder zustimmen)	

24.05.2025

09:00	Sven Jensen	Entwicklungs-Stufen im „Verkehrs-System der Gesellschaft“	90 Min.
10:30		Kaffeepause	
11:00	Jörg Peretzki	Medizinalcannabis im ärztlichen Gutachten und in der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung	60 Min.
11:45	Thomas Wagner	Mobilität im Wandel	45 Min.
12:45		Mittagspause	
13:45	Udo Kranich	Der Berufskraftfahrer: Tätigkeitsanforderungen und Stressbelastungen	30 Min.
14:15	Konrad Reschke	Optimistisch den Fahrerstress meistern? Ein Stresstest für den Berufskraftfahrer	30 Min.
14:45	Karl-Friedrich Voss	Leistungsförderung durch psychologische Intervention	30 Min.
15:15	BNV-Vorstand	Resümee	15 Min.
15:30		Abreise	