

# DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR VERKEHRSPSYCHOLOGIE E.V. (DGVP)

DGVP, Ferdinand-Schultze-Str. 65, 13055 Berlin

Prof. Dr. Alf Zimmer  
Institut für Psychologie  
Universität Regensburg

93040 Regensburg

Ihre Zeichen, Ihre Nachricht vom    Unsere Zeichen, Unsere Nachricht vom    Name  
C:\Dokumente\DGVP\Stellungnahmen\020517  
-Zimmer-Forsch.konzept.doc

Datum  
17.05.2002

**Forschungskonzept der Fachgruppe Verkehrspsychologie der DGPs in Kooperation mit dem BMBF**  
Stand: 07.05.2002

Sehr geehrter Herr Prof. Zimmer,

vielen Dank für die Übersendung des Entwurfes der o. g. Forschungskonzeption mit der Möglichkeit der Rückäußerung.

Hierzu möchte ich in Abstimmung mit den Vorstandskollegen der DGVP ein paar kurze Anmerkungen machen.

In der Konzeption wird auf der S. 2 darauf verwiesen, dass die Verkehrspsychologie vielfach mit der Feststellung der Fahreignung und verwandten Problemen identifiziert wird. Diese von manchen verengte Sicht behindert die effektive Umsetzung psychologischer Erkenntnisse für die Gestaltung von u. a. Verkehrssystemen bei den politischen, wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Entscheidungsträgern, wie Sie zutreffend ausführen.

Von daher ist es nicht nachvollziehbar, dass im Folgenden in der Forschungskonzeption unter Berücksichtigung einer interdisziplinären Verkehrsverhaltensforschung mit breitem Fokus die Themenbereiche - Begutachtung der Fahreignung, Rehabilitation verhaltensauffälliger Kraftfahrer, etc. - gar nicht mehr berücksichtigt werden.

Geschäftsstelle:  
Ferdinand-Schultze-Str. 65  
13055 Berlin  
Tel. 0 30/98 60 98 80/81  
Fax 0 30/98 60 98 66  
e-mail:  
dgvp.verkehrspsychologie@  
t-online.de

1. Vorsitzender:  
Dr. Wolfgang Schubert  
2. Vorsitzender:  
Prof. Dr. Egon Stephan

Amtsgericht Charlottenburg  
VR-Nr. 2022 Nz

HypoVereinsbank  
BLZ 700 202 70  
Konto-Nr.: 488 939 37

Die forschungsseitige Vernachlässigung bzw. gänzliche Ausblendung der Themenbereiche zur

- Förderung, Erhaltung und Wiederherstellung der Mobilität,
- der Evaluierung verkehrsspezifischer Dienstleistungen sowie
- Durchführung von Grundlagen- und angewandten Forschungsthemen, insbesondere im Drogenbereich

in der Forschungskonzeption der Fachgruppe halten wir für nicht gerechtfertigt und hinsichtlich des gesellschaftlichen Auftrages zur Förderung der Verkehrssicherheit für unterrepräsentiert. Diese sollten unbedingt in den thematischen Schwerpunkten des Forschungskonzeptes berücksichtigt werden.

Die Evaluierung verkehrspsychologischer Dienstleistungen wird eine herausragende Bedeutung - vor allem in Hinblick auf weitere Förderungsmöglichkeiten erlangen.

Ein entsprechender Forschungsbedarf in der Verkehrspsychologie wird schon durch das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und die Fahrerlaubnisverordnung (FeV) in den §§ 10,11, 13 und 14 FeV sowie den §§ 36, 43, 70, 71 FeV und der Anlage 4 sowie der Anlage 5 zur FeV ersichtlich, wo es u. a. um die Evaluierung spezifischer verkehrspsychologischer Dienstleistungen (z. B. Kurse mit Rechtsfolgen, Therapiemodelle) als auch um die weitere wissenschaftliche Fundierung - als interdisziplinäre Aufgabe verkehrsmedizinischer und verkehrspsychologischer Forschung - der Fahreignungsbegutachtung und im weiteren Sinne der Erhaltung und Sicherung von Lenkerberechtigungen hinsichtlich von Bedien-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten unabhängig von der Verkehrsträgerschaft (Straße, Wasser, Luft, Schiene) geht.

Hierbei verweise ich insbesondere auch auf die Notwendigkeit der Weiterentwicklung der „Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung“, wobei ich in diesem Zusammenhang auf den dazu erschienenen „Kommentar“ hinweisen möchte.

Insbesondere im Begutachtungsbereich der Fahr-

eignung und der Rehabilitation verhaltensauffälliger Kraftfahrer ist in Deutschland mit der vom Gesetzgeber geforderten Akkreditierung eine Verpflichtung zur Wissenschaftlichkeit und zur Weiterentwicklung spezifischer verkehrspsychologischer Dienstleistungen, die das - wie in der o. g. Konzeption unter Pkt. 2 ausgeführt - Verkehrsverhalten in den Mittelpunkt stellen, verbunden (vgl. hierzu u. a. auch Anlage 15 Pkt. 1 c und 1 f der FeV).

Gerade in diesem Bereich wird insbesondere die Zusammenarbeit zwischen der Verkehrspsychologie, der Verkehrsmedizin und den Ingenieurwissenschaften zu Erkenntnissen führen, die jeder Wissenschaftsbereich für sich allein nicht erreichen kann.

Sicherlich wäre es auch unter Berücksichtigung von entsprechenden Zuständigkeiten zweckmäßig, das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) sowie die Bundesanstalt für Straßenwesen (bast) in die Entwicklung einer entsprechenden Forschungskonzeption mit einzubeziehen und sich nicht ausschließlich auf das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) in der Kooperation zu konzentrieren.

Die anderen in der Forschungskonzeption enthaltenen Themenschwerpunkte finden unsere volle Zustimmung.

Gerade Aspekten der nutzerorientierten Gestaltung von Dienstleistungen - welche sowohl Bürger, als auch Behörden usw. und die Gesellschaft an sich betreffen - haben wir in unserem Kolloquium zu den „Fahrerassistenzsystemen“ im September 2001 in Berlin besondere Aufmerksamkeit geschenkt, wobei auf die Veröffentlichung aller Beiträge in der ZVS Heft 1, 1. Quartal 2002, 48. Jg. zu verweisen ist.

Dass die von uns für die Aufnahme in das Forschungskonzept vorgeschlagenen drei weiteren Themenschwerpunkte z. Zt. nicht berücksichtigt wurden, ist sicher auch der Zusammensetzung der Programmkommission geschuldet, da kein Vertreter aus den hier genannten Themenbereichen berücksichtigt wurde.

Wir hoffen, dass unsere Gedanken noch Eingang  
in die Forschungskonzeption der Fachgruppe fin-  
den.

Ein schönes Pfingstfest wünscht Ihnen

Ihr

Wolfgang Schubert