

Verkehrssicherheit und Persönlichkeitstest

Die mangelnde charakterliche Eignung eines Lenkers kann die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Bei besonders auffälligen Lenkern lassen die Administrativbehörden deshalb Gutachten erstellen. Die Universität Freiburg i. Üe. hat im Auftrag der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu ein Instrument entwickelt, das die Qualität der charakterlichen Gutachten verbessern und für Forschungszwecke verwendet werden kann. Es handelt sich um einen Persönlichkeitstest, der erstmalig die verkehrsspezifische Ausprägung von Persönlichkeitsdimensionen misst.



Problemstellung und Zielsetzung

Die Fahreignung von Lenkern kann durch verschiedene Faktoren beeinträchtigt sein. Zu nennen sind insbesondere hoher und wiederholter Alkohol-, Betäubungs- oder Arzneimittelkonsum, psychische Krankheiten, leistungsmässige oder charakterliche Defizite. Solche Faktoren werden bei Verdacht im Auftrag der Administrativbehörden durch ein medizinisches und/oder psychologisches Gutachten analysiert. Für den Bereich der charakterlichen Defizite gab es in der Schweiz bisher kein einheitliches und anerkanntes Instrument. Deshalb hat das Zentrum für Testentwicklung und Diagnostik der Universität Freiburg i. Üe. im Auftrag der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu einen neuartigen Persönlichkeitstest in Form eines Fragebogens entwickelt, der diese Lücke speziell in Bezug auf den Strassenverkehr schliessen soll.

Vorgehen

Dem Fragebogen liegt das Fünf-Faktoren-Modell der Persönlichkeitspsychologie zugrunde. Es wurden fünf Dimensionen operationalisiert – Extraversion, emotionale Labilität, Gewissenhaftigkeit, Offenheit für Erfahrungen, soziale Anpassung – und dazu jeweils

sowohl situationsübergreifende als auch verkehrsspezifische Skalen konstruiert. Zusätzlich wurden auch fünf Skalen entwickelt zu den Themen Bagatellisierung (Kontrollskala, situationsübergreifend und verkehrsspezifisch), Trinkverhalten, Beschwerdenerleben und Reaktanz (Reaktionen auf Freiheitseinschränkungen). In einer mehrjährigen Studie wurden für die Skalen Reliabilitäten und Interkorrelationen berechnet, die Normierung an je einer Stichprobe in Deutsch und Französisch durchgeführt und schliesslich für die Version in Deutsch mit verschiedenen Stichproben die Validität überprüft.

Ergebnisse

Es zeigte sich, dass der Fragebogen die erhobenen Dimensionen zuverlässig und relativ unabhängig voneinander erfasst. Für verschiedene Geschlechter- und Altersgruppen wurden Normwerte bestimmt. Schliesslich erwies sich, dass die erhobenen Persönlichkeitsmerkmale mit auffälligem Fahrverhalten (Bussen, Unfälle, Führerausweisentzüge) in Beziehung stehen.

Reliabilität

Die insgesamt 15 Skalen erwiesen sich mit Reliabilitäten von .64 bis .91 als zufriedenstellend bis gut. Die tiefste Reliabilität weist die Skala «Verträglichkeit situationsübergreifend» auf, was auch bei anderen Erhebungsinstrumenten, die auf dem Fünf-Faktoren-Modell basieren, beobachtet werden konnte. Die verkehrsspezifischen und die situationsübergreifenden Skalen korrelierten zwischen .35 und .60. Die übrigen Interkorrelationen sind gering, was auf die Unabhängigkeit der Skalen voneinander hinweist. Bedeutsam ist lediglich eine Korrelation von .61 zwischen dem «Beschwerdenerleben» und der «emotionalen Labilität».

Normierung

Die Normierung erfolgte an einer Normalpopulation von 520 Personen aus der deutschsprachigen und 300 Personen aus der französischsprachigen Schweiz. Es wurden Normwerte sowohl für die Gesamtpopulation als auch für die Geschlechtergruppen sowie die Geschlechtergruppen kombiniert mit Alter (bis 24 Jahre sowie 25 und älter) entwickelt. Die Normstichprobe bestand dabei aus Personen, die bezüglich eines Auffälligkeitskriteriums maximal zwei Standardabweichungen vom Mittelwert entfernt waren. Die Rohwerte werden anhand einer Tabelle in Stanine-Werte (von 1 bis 9) überführt und in ein Profilblatt übertragen.

Validität

Für die Validierung wurden verschiedene Stichproben in deutscher Sprache von auffälligen und unauffälligen Probanden miteinander verglichen. Es wurde ein um die Kilometerleistung bereinigtes Auffälligkeitskriterium entwickelt, das Bussen, Unfälle und Führerausweisentzüge beinhaltet. Es zeigte sich, dass in Abhängigkeit der möglicherweise auftretenden Bagatellisierungstendenzen (verkehrsspezifisch, situationsübergreifend oder in Kombination) jeweils andere Dimensionen für die Beurteilung relevant sind. Auf der Grundlage der Skalenwerte gelang eine zu 70 % korrekte Gruppenzuordnung aller Fahrer.

Folgerungen

Der «Test zur Erfassung verkehrsrelevanter Persönlichkeitsmerkmale» (TVP) ermöglicht es, sowohl situationsübergreifende als auch verkehrsspezifische Merkmale des charakterlich auffälligen Lenkers herauszuarbeiten. Ein grosser Vorteil des Instruments liegt darin, dass es auch bei einer Tendenz der Befragten zur Bagatellisierung angewendet werden kann. Es versteht sich als Ergänzung zu den üblichen diagnostischen Vorgehensweisen wie Interview, Untersuchung der geistigen Leistungsfähigkeit usw. Durch die standardisierte Erfassung, Auswertung und Interpretation liefert das Instrument einen Beitrag zur Vereinheitlichung und Willkürfreiheit bei verkehrspsychologischen Abklärungen. Darüber hinaus ist es auch als Konfrontationsmaterial beim diagnostischen Gespräch oder für Forschungszwecke geeignet.

Quelle

Spicher, B. & Hänsgen, K.-D. (2003). TVP Fragebogen zur Erfassung verkehrsrelevanter Persönlichkeitsmerkmale. Verlag Hans Huber, Bern

Impressum

bfu, Laupenstrasse 11
CH-3008 Bern
Tel. 031 390 22 22
Fax 031 390 22 30
www.bfu.ch

Kontaktpersonen:
Uwe Ewert
Tel. 031 390 22 06
u.ewert@bfu.ch

Raphael D. Huguenin
Tel. 031 390 22 00
r.d.huguenin@bfu.ch

© Abdruck unter
Quellenangabe
erwünscht.