

Zeitschrift: Kriminologie / Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie SAK = Criminologie / Groupe Suisse de Criminologie GSC = Criminologia / Gruppo Svizzero di Criminologia GSC

Herausgeber: Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie

Band: 25 (2008)

Artikel: Zur Psychologie und Psychopathologie des Raserphänomens

Autor: Bächli-Biétry, Jacqueline

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1051519>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 04.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Zur Psychologie und Psychopathologie des Raserphänomens

JACQUELINE BÄCHLI-BIÉTRY

Dr. phil., Fachpsychologin für Verkehrspsychologie FSP, Adliswil

Zusammenfassung

Durch die immer zahlreicher auftretenden spektakulären Unfälle, die auf Raserei im Strassenverkehr zurückzuführen sind, ist dieses Problem in zunehmendem Masse ins Zentrum des Interesses der Öffentlichkeit gerückt. Im Zusammenhang mit dem Verhalten von Personen, die im Verkehr zu schnell und riskant fahren und damit sowohl sich selber als auch andere Personen aufs massivste gefährden, drängt sich die Frage auf, ob dieses Verhalten noch als normal oder schon als pathologisch eingestuft werden muss.

Der vorliegende Beitrag hat einerseits zum Ziel, die psychologischen Hintergründe von massiven Geschwindigkeitsdelikten im Strassenverkehr aufzudecken. Es wird aufgezeigt, dass Raserdelikten erfahrungsgemäss häufig eine spezifische motivationale Grundstruktur, spezifische Einstellungen und auch Persönlichkeitsmerkmale zugrunde liegen. Andererseits werden Grundlagen dazu geliefert, wie zwischen einem normalen und einem pathologischen «Raserverhalten» differenziert werden kann.

Im Weiteren werden die diagnostischen Vorgehensweisen aufgezeigt, wie sie in einer verkehrspsychologischen Untersuchung von Delinquenten angewandt werden. Ziel dieser Untersuchung ist es, die Rückfallgefährdung der Exploranden abzuschätzen und allfällige therapeutische Massnahmen zu empfehlen. In diesem Zusammenhang wird sowohl auf die grosse Bedeutung des explorativen Interviews als auch auf die Aussagekraft von psychologischen Leistungs- und Persönlichkeitstests bei der Beurteilung des Rückfallrisikos eingegangen.

Résumé

De plus en plus souvent, des accidents spectaculaires provoqués par des chauffards surviennent aujourd'hui et ce phénomène suscite un grand

intérêt public. Lorsque l'on analyse le comportement des personnes qui roulent à une vitesse non adaptée ou qui ont un comportement dangereux pour eux-mêmes et pour autrui, la question se pose de savoir si ces comportements sont encore normaux ou s'ils doivent être considérés comme pathologiques.

La présente contribution a pour but de démontrer, d'une part, les arrière plans psychologiques des comportements pénalement répréhensibles des chauffards. L'expérience montre qu'à la base de ces comportements se trouvent souvent une structure de motivation et des attitudes spécifiques ainsi que des caractéristiques de la personnalité. D'autre part, nous apportons des données afin de différencier un comportement normal du comportement pathologique d'un chauffard.

En outre, nous démontrons les démarches diagnostiques utilisées dans le cadre de l'examen psychologique des délinquants routiers. Le but de cet examen consiste en une évaluation du risque de récidive de la personne examinée et, le cas échéant, en une recommandation de mesures thérapeutiques. C'est dans ce contexte que nous allons reconnaître l'importance de l'interview exploratoire et l'impact du test de personnalité et de performance pour l'appréciation du risque de récidive.

1. Einleitung, das Phänomen «Raser» aus psychologischer Sicht

Das Phänomen, dass Personen sich im Strassenverkehr zu schnell bewegen und damit sowohl für sich selber als auch für andere ein hohes Risiko darstellen, gibt es vermutlich, seit es Autos gibt. In den vergangenen 10 Jahren wurde dieses Thema jedoch in vermehrtem Masse von den Medien aufgegriffen und der «Raser» als Bezeichnung für eine Person, die zu schnell und zu riskant fährt, ist ein von den Massenmedien geprägter Begriff. Dies hat verschiedene Ursachen; einerseits liegt es sicher daran, dass sich vermehrt spektakuläre Unfälle ereignet haben, bei denen auch unschuldige Personen ums Leben gekommen sind, andererseits dürfte es sicher auch daran liegen, dass der erhöhte Anteil von Migrant*innen bei dieser Gruppe von Delinquenten zusätzlich Anlass zur Diskussion gegeben hat.

Es muss vorausgeschickt werden, dass es sich bei Rasern in den allermeisten Fällen um Männer handelt. Weiter handelt es sich meistens auch um junge, also unter 25-jährige Männer. Im Folgenden wird also nicht nur

der Einfachheit wegen die männliche Form verwendet, sondern aufgrund der realen Verhältnisse.

Die Raserdiskussion in der Öffentlichkeit dreht sich häufig um die Frage, ob das Verhalten von Rasern normal oder pathologisch ist. Weiter wird in Teilen der Bevölkerung moniert, dass alle Personen, welche die Geschwindigkeitslimiten überschreiten, heutzutage pathologisiert und kriminalisiert würden. Aus diesen Stellungnahmen lässt sich die Überzeugung ableiten, dass einerseits zu schnelles Fahren an sich für nicht unnormale gehalten wird, dass es andererseits nicht unbedingt gefährlich ist, zu schnell zu fahren und dass es aus diesen Gründen bis zu einem gewissen Grad dem Einzelnen überlassen werden kann, wie er seine Geschwindigkeit gestaltet.

Der vorliegende Beitrag hat zum Ziel, die psychologischen Hintergründe von massiven Geschwindigkeitsdelikten im Strassenverkehr aufzudecken und zu differenzieren sowie die diagnostischen Vorgehensweisen aufzuzeigen.

Aus verkehrspsychologischer Sicht ist ein Raser nicht einfach eine Person, die sich nicht an die Geschwindigkeitslimiten hält. Neben dem (zu) schnellen Fahren braucht es vor allem bestimmte motivationale Gegebenheiten, um wirklich von Raserei sprechen zu können. Das Ziel des Rasers im verkehrspsychologischen Sinne ist in der Regel nicht, möglichst schnell ans Ziel zu kommen. Raser fahren nicht primär Auto, um von A nach B zu kommen, sie fahren um des Fahrens willen. Ihr eigentliches Ziel ist es, sich auszuleben, sich zu bestätigen, besser zu sein als die anderen und sich in der Auto fahrenden Gesellschaft zu positionieren. In der Verkehrspsychologie wird in diesem Zusammenhang von den so genannten «Extramotiven» bzw. unsachlichen Fahrmotiven gesprochen (Hatakka, 1994).

Folgende Faktoren sind somit neben der reinen Geschwindigkeitwahl wesentlich:

- Selbstdarstellung (Identifikation mit dem Motorfahrzeug),
- Selbstbestätigung (Aufwertung des Selbstwerts, Konkurrenz),
- Auslotung der eigenen Grenzen (Risikoverhalten),
- Spass am Fahren,
- Positionierung in der Gruppe bzw. Gesellschaft.

Alle diese Faktoren können (entwicklungs-)psychologisch gesehen in «normalem» oder aber auch in pathologischem Ausmass verändert sein. Die Differenzierung zwischen normal und pathologisch kann nicht allein aufgrund des Tathergangs einer Raserfahrt erfolgen. Die Art, wie der De-

linquent sein Verhalten reflektiert und welche Konsequenzen er daraus ableitet, ist entscheidend dafür, ob es sich um ein jugendtypisches Fehlverhalten handelt oder um die Folge einer Persönlichkeitsstörung, wobei es sich dabei in der Regel um eine dissoziale Persönlichkeitsstörung handelt.

Die Frage, inwiefern ein Verhalten als «normal» oder «pathologisch» beurteilt wird, ist einerseits hinsichtlich der Beurteilung der Rückfallgefährdung und andererseits hinsichtlich der Art der Behandlungsempfehlung hochrelevant.

2. Differenzierung jugendtypisches «normales» versus pathologisches Verhalten

Im Folgenden soll differenziert werden, inwiefern sich jugendtypisches Fehlverhalten im Strassenverkehr und pathologisches Verhalten unterscheiden. Jugendtypisches Fehlverhalten ist in der Regel gekennzeichnet durch folgende Faktoren:

- Missachtung sozialer Normen primär im Strassenverkehr.
- Einsicht und Empathiefähigkeit vorhanden.
- Bindungsfähigkeit vorhanden.
- Orientierungslosigkeit, Fehlen eigener stabiler Wertvorstellungen.
- Erhöhte soziale Beeinflussbarkeit im sozialen Kontext (insbesondere Peer-Gruppe).
- Suche nach Grenzerfahrungen.
- Orientierung an momentanen Bedürfnissen.
- Erhöhte emotionale Beziehung zum Auto und zum Autofahren.

Wesentlich ist in diesem Zusammenhang, dass das jugendtypische Fehlverhalten grundsätzlich als normal und zielgerichtet angesehen werden kann. Es dient der Identitätsfindung, der Schaffung eines eigenen Wertesystems und der Erfassung der eigenen Grenzen. Jugendtypisches Fehlverhalten «wächst sich in der Regel aus».

Für die Diagnose einer dissozialen Persönlichkeitsstörung gemäss ICD-10 (Dilling und Freyberger, 2001) muss einerseits erfüllt sein, dass es sich überhaupt um eine schwere Störung der charakterlichen Konstitution handelt, die nicht direkt auf eine Hirnschädigung oder –krankheit oder auf eine andere psychiatrische Störung zurückzuführen ist. Persönlichkeitsstörungen erfassen verschiedene Persönlichkeitsbereiche und gehen beinahe immer mit ausgeprägtem persönlichen Leiden und sozialen Beeinträchtigungen einher. Persönlichkeitsstörungen treten meist in der Kindheit oder

Adoleszenz in Erscheinung und bestehen während des Erwachsenenalters weiter.

Andererseits müssen mindestens drei der folgenden Merkmale erfüllt sein:

1. Herzloses Unbeteiligtsein gegenüber den Gefühlen anderer;
2. deutliche und andauernde verantwortungslose Haltung und Missachtung sozialer Normen, Regeln und Verpflichtungen;
3. Unfähigkeit zur Aufrechterhaltung dauerhafter Beziehungen, obwohl keine Schwierigkeit besteht sie einzugehen;
4. sehr geringe Frustrationstoleranz und niedrige Schwelle für aggressives, einschliesslich gewalttätiges Verhalten;
5. fehlendes Schuldbewusstsein oder Unfähigkeit, aus negativer Erfahrung, insbesondere Bestrafung zu lernen;
6. deutliche Neigung, andere zu beschuldigen oder plausible Rationalisierungen anzubieten für das Verhalten, durch welches die Betroffenen in einen Konflikt mit der Gesellschaft geraten sind.

(Andauernde Reizbarkeit und Verhaltensstörungen in der Kindheit und der Adoleszenz vervollständigen das klinische Bild, sind aber für die Diagnose nicht erforderlich).

Hauptsächlich unterscheiden sich normale und pathologische Raser somit im Bereich der Empathiefähigkeit (normale Raser sind in der Lage, sich in ihre Opfer bzw. in die Personen, die sie gefährdet haben, einzufühlen), bezüglich der sozialen Einbettung (normale Raser weisen ein intaktes Beziehungsnetz auf und pflegen regelmässige Kontakte) und dadurch, dass normale Raser soziale Normen häufig primär im Strassenverkehr missachten.

Weiter ergeben sich auch in der Deliktgeschichte der Raser Hinweise auf das mögliche Vorhandensein einer dissozialen Persönlichkeitsstörung. Dies ist vor allem dann der Fall, wenn das begangene Delikt eine stark aggressive Komponente enthält (Nötigung und Bedrohung eines anderen Verkehrsteilnehmers, Einsatz des Autos als Waffe oder der Einsatz von Waffen zur Bedrohung anderer Verkehrsteilnehmer) oder wenn die Person – trotz massiver Sanktionen und allenfalls Therapiebemühungen – mehrfach rückfällig geworden ist.

Beim normalen, entwicklungsbedingten Fehlverhalten kann davon ausgegangen werden, dass sich die Problematik mit zunehmendem Alter «auswächst» oder mit einer gezielten psychotherapeutischen Intervention oder beispielsweise mit einem verhaltenstherapeutisch orientierten Lernprogramm bewältigt werden kann. Liegt jedoch eine Persönlichkeitsstö-

rung vor, so ist diese kaum abschliessend erfolgreich behandelbar. Zur Stabilisierung der psychischen Situation des Betroffenen ist zwingend eine langdauernde psychiatrisch-psychotherapeutische Intervention notwendig.

Immer wenn Phänomene klassifiziert werden sollen, besteht weiter die Problematik der eindeutigen Zuordnung. Auch im Zusammenhang mit der Raserproblematik ist es häufig sehr schwierig, ganz klar zwischen normal und pathologisch zu trennen. Grundsätzlich ist aber vorzuschicken, dass in der Gruppe der zu begutachtenden Verkehrdelinquenten pathologische Fälle verhältnismässig selten vorkommen.

Aus diesem Grund soll im Folgenden aufgezeigt werden, wie in der verkehrspsychologischen Diagnostik bei Raserdelinquenten vorgegangen wird und welche Ausprägungen der erfassten Parameter für das Vorliegen einer normalen entwicklungspsychologisch bedingten Anpassungsproblematik sprechen.

3. Diagnostische Vorgehensweise bei der verkehrspsychologischen Raserabklärung

In der Kategorie «Raser» werden in der Regel diejenigen Personen einer verkehrspsychologischen Untersuchung zugewiesen, die einmal sehr schwer oder mehrfach grob gegen die Verkehrsregeln verstossen haben. Bei der Art der Verkehrsregelverletzungen handelt es sich in erster Linie um massive Geschwindigkeitsüberschreitungen und «Rennen», häufig in Kombination mit zu nahem Auffahren, Schikanestopp, Drohen und Nötigen sowie Rechtsüberholen.

Im Rahmen der verkehrspsychologischen Untersuchung muss die so genannte charakterliche Fahreignung überprüft werden. Im Falle der Nichteignung müssen Vorschläge gemacht werden, wie die Eignung wieder hergestellt werden kann.

Im Folgenden soll exemplarisch aufgezeigt werden, wie in der verkehrspsychologischen Praxis bei der Abklärung der charakterlichen Fahreignung vorgegangen wird und welche Fragestellung beantwortet werden muss (Bächli-Biétry, 2003). Die Fragestellung lautet sinngemäss folgendermassen: Besteht aus verkehrspsychologischer Sicht eine charakterliche Problematik, welche dazu führt, dass sich die Person in Zukunft mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht an das Strassenverkehrsgesetz halten bzw. auf ihre Mitmenschen Rücksicht nehmen wird? Wenn ja, welche Massnah-

men sollten ergriffen werden (bzw. Dauer einer allfälligen Bewährungsfrist und Notwendigkeit einer Kontrolluntersuchung nach Ablauf der Bewährungsfrist)?

Die eigentliche Untersuchung des Exploranden dauert in der Regel rund zweieinhalb Stunden und basiert auf folgenden Elementen:

- Aktenstudium (Verfügungen, Polizeirapporte, Eingaben des Exploranden usw.)
- Exploratives Interview zur Vorgeschichte:
 - Delikt(e), Rahmenbedingungen der Delikte
 - Ursachen der Delikte
 - Kompensationsmöglichkeiten
 - Soziale Rahmenbedingungen
- Testpsychologische Untersuchung:
 - «Leistungs»-Tests zur Erfassung des Arbeitsverhaltens, der Frustrationstoleranz und der Impulskontrollfähigkeit
 - verkehrsspezifische standardisierte Persönlichkeitsfragebögen

Es entspricht dem verkehrspsychologischen Standard, dass in Abklärungen der Fahreignung nur Verfahren zum Einsatz kommen, die speziell für diesen Zweck konstruiert worden sind bzw. in ein verkehrspsychologisches Wirkungsmodell des Fahrverhaltens eingebettet werden können (Bukasa, 1998). Dies ist wesentlich, da der Fahreignungsabklärung als Untersuchungssituation eine spezielle Dynamik innewohnt. Personen, die sich einer derartigen Untersuchung unterziehen müssen, neigen in weitaus grösserem Masse als in klinischen Untersuchungssituationen dazu, sich beschönigend im Sinne der sozialen Erwünschtheit darzustellen.

Weitere wesentliche Forderungen sind, dass die Testverfahren verkehrsspezifisch validiert worden sind und dass die Testverfahren für den Ernstfall der Fahreignungsdiagnostik (in der Regel unfreiwillige Untersuchungsteilnahme) geeignet sind. Klinisch psychologische Tests, welche für ein freiwilliges psychologisches Beratungs- bzw. Behandlungssetting entworfen wurden, eignen sich nicht für die Fahreignungsdiagnostik.

3.1. Aktenstudium

Den *Akten* kann entnommen werden, welche Art der Auffälligkeit dem Exploranden vorgeworfen wird. Ausserdem ist auch das Ausmass der Rückfälligkeit ersichtlich. Diesbezügliche Selbstauskünfte der Exploranden sind in der Regel eher rudimentär. Sie können sich ohne Stütze sehr

häufig nicht vollständig an alle Vorkommnisse erinnern. Im Gutachten wird die Aktenlage bezogen auf die Fragestellung in kurzer Form aufgearbeitet und zusammenfassend dargestellt.

3.2. Exploratives Interview

Das *explorative Interview* ist der wesentlichste Bestandteil der Untersuchung. Formal handelt es sich bei der Exploration bzw. dem diagnostischen Gespräch um eine wissenschaftliche Methode der Erkenntnisgewinnung. Im Rahmen der Exploration müssen die Grundsätze der Gesprächsführung und der Kommunikationspsychologie in diesem besonderen Setting (Abhängigkeit des Exploranden von der Gutachterin bzw. dem Gutachter) berücksichtigt werden. Der Gesprächsstil ist einerseits lenkend zu gestalten, sollte aber von Wertschätzung geprägt sein. Die Gesprächsführung und die Fragen sollten dem Klienten transparent erscheinen.

Zentrales Ziel der Exploration ist die Beurteilung der Glaubwürdigkeit des Exploranden. Es muss darauf geachtet werden, inwiefern die Aussagen widerspruchsfrei sind, d.h. widerspruchsfrei zu Sachgesetzen, zu anderen Tatsachen aus den Akten, widerspruchsfrei in sich selber, zu allfälligen Aussagen von anderen Personen und natürlich auch widerspruchsfrei zur eigenen Persönlichkeit. Mit letzterem ist gemeint, dass es die Glaubwürdigkeit eines Exploranden massgebend beeinträchtigt, wenn er sich als sanftes Opfer darstellt, das niemals wütend wird, obwohl er laut Akten mehrfach mit dem Gesetz in Konflikt gekommen ist, weil er Personen tötlich angegriffen hat.

Thematisch erhält der Explorand im Rahmen dieser Exploration die Gelegenheit, sich zu seiner einschlägigen Verkehrsvorgeschichte (Delikte, Rahmenbedingungen und Gründe der Delikte) aus seiner persönlichen Sicht zu äussern. Ziel dieser Erhebung ist einerseits die Erfassung der Einsicht des Exploranden in sein Fehlverhalten bzw. die Erfassung von Bagatellisierungs- und Dissimulierungstendenzen. Andererseits ist aus den Äusserungen des Exploranden ableitbar, inwiefern er sich mit seinem Fehlverhalten und den möglichen Folgen auseinandergesetzt hat, die sein Verhalten für andere Strassenverkehrsteilnehmender haben könnte.

Ein zweiter wesentlicher Teil ist die Befragung über allfällige Strategien zur Vermeidung zukünftigen Fehlverhaltens. Dies betrifft einerseits die Einsicht in die Notwendigkeit einer Verhaltensänderung und allenfalls bereits unternommene Schritte zur Stabilisierung der Verhaltensänderung

(Beratungen, Therapien). In diesem Zusammenhang soll auch erfasst werden, inwiefern allfällige Änderungen bereits motivational gefestigt sind, das heisst, inwiefern der Explorand glaubwürdig belegen kann, dass er die Änderung als positiv empfindet. Dies ist deshalb so wichtig, weil davon ausgegangen werden kann, dass eine Änderung, die als positiv empfunden wird, viel eher stabil beibehalten wird.

Neben den rein verkehrsspezifischen Explorationsthemen sollten dem Exploranden auch Fragen zu seiner allgemeinen Lebenssituation gestellt werden. Dies mit dem Ziel zu erfassen, inwiefern von einer intakten sozialen Integration und intakten sozialen Bindungen ausgegangen werden kann und inwiefern die beruflichen und wirtschaftlichen Perspektiven intakt sind. Aufgrund dieser Angaben können auch Rückschlüsse über die Schichtzugehörigkeit des Exploranden gemacht werden.

Die Erfahrung bei der Exploration bei Raserbegutachtungen zeigt, dass es dieser Delinquentengruppe ausgesprochen schwer fällt, bezüglich ihrer Vorgeschichte ein adäquates Problembewusstsein zu entwickeln. Die zur Last gelegten Delikte werden häufig bagatellisierend dargestellt, es wird verleugnet, dass dadurch andere Personen gefährdet worden sind, und es wird der Umstand betont, dass der Explorand die Situation jederzeit im Griff hatte. Aus den Äusserungen der Exploranden ist typischerweise auch ableitbar, dass sie keinen Bezug zwischen ihrer Person und dem Deliktvorwurf machen: Andere Personen bzw. das Schicksal sind dafür verantwortlich, dass sie erwischt worden sind. Häufig wird die Tatsache des «Erwischtwerdens» völlig in den Vordergrund gestellt.

Aufgrund dieses fehlenden Problembewusstseins können diese Exploranden auch kaum konkrete Strategien schildern, wie sie Fehlverhaltensweisen im Verkehr zukünftig vermeiden wollen. Ihre Änderungsbereitschaft erschöpft sich mehrheitlich in der Aussage, dass sie bestimmt nie wieder zu schnell fahren würden.

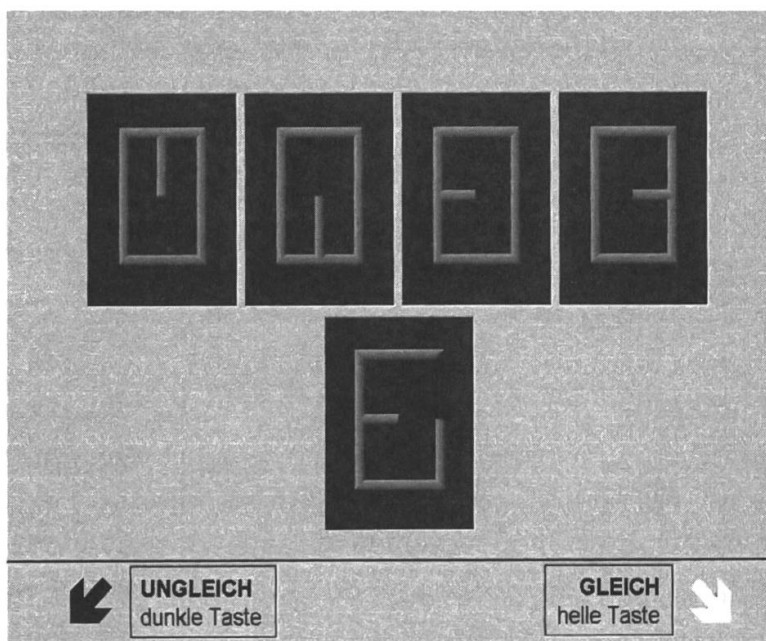
Bezüglich der sozialen Rahmenbedingungen ist feststellbar, dass Raser häufig der Unterschicht angehören. Fehlende Berufsausbildung und dadurch fehlende positive berufliche Perspektiven sind ein häufiges soziales Merkmal dieser Delinquentengruppe. Die hohe Autoaffinität schlägt sich auch darin nieder, dass Raser häufig im Autogewerbe tätig sind bzw. als Wunschberuf eine Tätigkeit im Autogewerbe anstreben.

3.3. Leistungstests

Bei Exploranden, welchen eines oder mehrere Raserdelikte vorgeworfen werden, werden zur Erfassung ihres Arbeits- und Leistungsverhaltens folgende Verfahren angewandt:

Mit dem *Q1* wird die Konzentrationsleistung unter Monotonie erfasst, wobei durch das sehr einfach strukturierte, gleichartige und dadurch monotone Reizmaterial ein Gewöhnungseffekt entsteht, der eine bewusste Aufmerksamkeitszuwendung erfordert. Der Test dauert 7 Minuten, und das Testmaterial des *Q1* umfasst vier Vorlagezeichen, dargeboten auf den vier Modellfeldern sowie 24 Vergleichszeichen, die auf dem Vergleichsfeld präsentiert werden. Die Aufgabe besteht darin, die Vergleichszeichen mit den Vorlagezeichen zu vergleichen und mittels entsprechender Tasten anzugeben, ob diese identisch oder verschieden sind (vgl. Abb. 1).

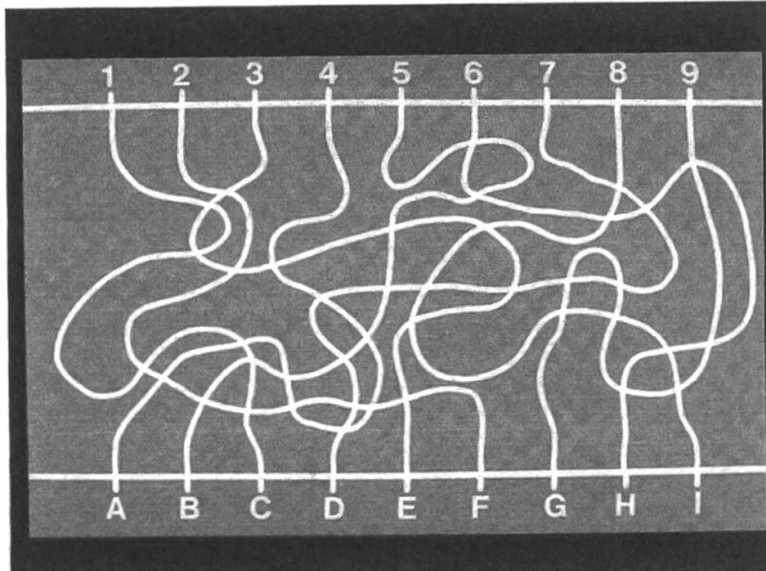
Abbildung 1: Q1, Test zur Erfassung der Konzentrationsleistung unter Monotonie.



Bei diesem Test werden als Ergebnisvariablen sowohl die in den 7 Minuten bearbeiteten Zeichen erfasst als auch die falschen Antworten. Der Anteil falscher Antworten wird in einem Prozentanteil wiedergegeben. Personen mit Problemen im Bereich der Kontrolle und Steuerung von Handlungsimpulsen neigen in hohem Masse dazu, in diesem Test zu schnell und zu unsorgfältig (d.h. fehlerhaft) zu arbeiten. Dieser Befund

weist in der Regel darauf hin, dass eine massive Selbstkontrollproblematik besteht, da es häufig auch zu einer sehr hohen Fehleranzahl kommt, obwohl sich die Person aktiv um Kontrolle bemüht.

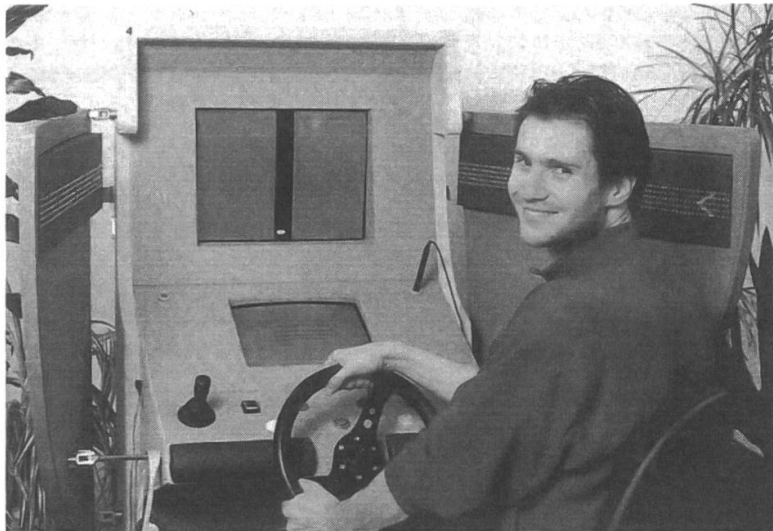
Abbildung 2: LL5, Test zur Erfassung der visuellen Strukturierungsfähigkeit.



Der LL5 erfasst die visuelle Strukturierungsfähigkeit im Rahmen der optischen Wahrnehmungs- und Orientierungsleistung. Der Test dauert rund 4 Minuten, und das Testmaterial umfasst fünf Testbilder. Jedes Bild enthält neun ineinander verschlungene, gleich lange Linien. Der Anfangspunkt der Linien ist jeweils durch eine Zahl (1-9), der Endpunkt durch einen Buchstaben (A-I) gekennzeichnet. Die Aufgabe besteht darin, die Linien von dem Anfangs- zu den Endpunkten zu verfolgen (vgl. Abb. 2).

Auch bei diesem Test werden als Ergebnisvariablen sowohl die bearbeiteten Linien als auch die Anzahl falsch bearbeiteter Linien erfasst. Wesentlich ist hier, dass der Explorand durch die Testvorgabe (er hat für jedes der 5 Bilder nur 40 Sekunden Zeit) massiv unter Zeitdruck gesetzt wird. Personen mit einer tiefen Frustrationstoleranzschwelle neigen in erhöhtem Masse dazu, sehr viele Linien zu bearbeiten und dabei in erhöhtem Masse Fehler in Kauf zu nehmen.

Abbildung 3: Senso, Test zur Erfassung der Sensomotorik und der Lernfähigkeit.



Der *SENSO* erfasst die Auge-Hand-Fuss-Koordination. Darunter wird der Vorgang der Koordination der Ergebnisse von Wahrnehmungsprozessen mit der motorischen Reaktion unter Einbeziehung dazugehöriger, ständig ablaufender Rückkoppelungsprozesse verstanden. Der Test dauert rund 5 Minuten. Das Testmaterial besteht aus einer Fahrspur, die sich in Kurven über den Bildschirm bewegt und einem ovalen Punkt, der mittels Lenkrad gesteuert wird. Der Test umfasst insgesamt drei Phasen, zwei davon mit freier Geschwindigkeitswahl unter Verwendung eines (Gas-) -Pedals sowie einer Phase mit festgesetzter Geschwindigkeit. Die Aufgabe besteht darin, den ovalen Punkt mittels Lenkrad so zu steuern, dass er möglichst innerhalb der sich bewegenden Fahrspur bleibt, wobei dies bei freier Geschwindigkeitswahl auch mit einem angepassten Tempo erfolgen soll (vgl. Abb. 3).

In diesem Test wird erfasst, inwiefern es dem Exploranden gelingt, das Tempo des Punktes auf der Fahrspur mittels eines «Gaspedals» so zu regulieren, damit er möglichst immer innerhalb der Spur bleiben kann. Der Explorand durchläuft drei Testdurchgänge, wobei er im ersten und dritten Testdurchgang die Geschwindigkeit selber wählen kann. Im mittleren Testdurchgang ist die Geschwindigkeitsvorgabe so gestaltet, dass die Aufgabe mit durchschnittlichen sensomotorischen Fähigkeiten gut bewältigt werden kann. Es stellt sich dann die Frage, ob der Explorand aus dieser Erfahrung ableiten kann, dass er im letzten Testdurchgang, in dem er die Geschwindigkeit wieder selber wählen kann, in der Lage ist, seine

Geschwindigkeit zu reduzieren. Für eine schlechte Lernfähigkeit spricht, wenn er sowohl im ersten als auch im dritten Testdurchgang zu schnell fährt und häufig neben der Spur liegt, im zweiten Testdurchgang jedoch gut in der Lage ist, die Spur zu halten.

Der *DR2* erfasst das Entscheidungs- und Reaktionsverhalten in einem dynamischen Fahrsetting. Die Aufgabe besteht darin, auf ein spezielles Signal innerhalb von mehreren Signalen, die willkürlich in einer laufenden Verkehrssituation eingeblendet werden, zu reagieren, indem möglichst schnell vom Gas- auf das Bremspedal gewechselt wird. Als Testkennwerte werden folgende Parameter erfasst: «Anzahl Richtige», «Anzahl Ausgelassene», «Anzahl Entscheidungsfehler», «Anzahl Reaktionsfehler» sowie die mittlere Entscheidungs- bzw. Reaktionszeit. Der Test dauert ca. 5 Minuten (vgl. Abb. 4).

Abbildung 4: DR2, Test zur Erfassung des Entscheidungs- und Reaktionsverhaltens.



In diesem Test wird neben der reinen Entscheidungs- und Reaktionszeit erfasst, inwiefern der Explorand in der Lage ist, spontane Handlungsimpulse gut kontrollieren zu können. Eine hohe Anzahl von Entscheidungsfehlern (= Explorand hebt bei einem falschen Zeichen den Fuß vom Gas, bremst aber nicht) und insbesondere Reaktionsfehlern (Explorand bremst auf ein falsches Zeichen hin) spricht dafür, dass Handlungsimpulse schlecht kontrolliert werden können und ein hohes Risiko für spontane Fehlverhaltensweisen besteht.

Diese *Testbefunde* stellen insgesamt gesehen den objektivsten Bestandteil der Untersuchung dar.

3.4. Standardisierte Fragebögen

Im Bereich der Raserdiagnostik werden weiter standardisierte Fragebögen eingesetzt, welche speziell zu diesem Zweck konstruiert worden sind. Da der Gegenstand der Fahreignungsuntersuchung nicht die Gesamtpersönlichkeit des Exploranden ist, sondern lediglich Eigenschaften und Verhaltensweisen, welche für das Fahrverhalten von Bedeutung sind, ist es wesentlich, dass nicht klinische sondern verkehrsspezifische Persönlichkeitsfragebögen eingesetzt werden.

In Ergänzung zur Exploration sind spezifische Fragebogenverfahren ein wichtiger Bestandteil der Persönlichkeitsbegutachtung. Standardisierte Persönlichkeitsfragebögen bestehen aus einer Liste von Feststellungen, welche mit vorgegebenen Antwortalternativen (beispielsweise zweistufig «stimmt» versus «stimmt nicht» oder mehrstufig: «trifft voll zu», «trifft zu», «trifft eher nicht zu», «trifft überhaupt nicht zu») zu beantworten sind. Diese Feststellungen ermöglichen eine formalisierte Selbstbeschreibung hinsichtlich verschiedener fahrrelevanter Persönlichkeitseigenschaften.

Damit diese Selbstbeschreibung zu verwertbaren Ergebnisse führt, muss jedoch gewährleistet sein, dass die zu begutachtende Person genügend Kompetenz zur Selbstbeschreibung aufweist (Leseverständnis). Schon bei der Testkonstruktion muss mit einfachen und klaren Formulierungen versucht werden, auch intellektuell weniger leistungsfähigen Personen eine adäquate Selbstdarstellung zu ermöglichen. An dieser Stelle muss in aller Deutlichkeit festgehalten werden, dass sich Fragebogenverfahren für den Einsatz bei fremdsprachigen Personen nur sehr bedingt eignen, denn auch der Einsatz eines Dolmetschers führt zu einer Verfälschung, die nicht mehr kontrolliert werden kann.

Wesentlich ist natürlich auch die Bereitschaft zur Selbstbeschreibung. Dieser Bereitschaft kommt im Ernstfall der Fahreignungsdiagnostik eine besondere Bedeutung zu. Es muss davon ausgegangen werden, dass die Untersuchten eine verstärkte Neigung aufweisen, sich in sozial erwünschter Weise darzustellen. Diesem Umstand kann einerseits damit begegnet werden, dass die Fragebogenergebnisse nur im Gesamtzusammenhang interpretiert werden dürfen. Andererseits wird mit der Konstruktion von so genannten «Lügenskalen» versucht, Personen mit einer ausgeprägten Beschönigungs- bzw. Bagatellisierungstendenz zu identifizieren.

Sowohl der in der Schweiz entwickelte TVP (Test für verkehrsrelevante Persönlichkeitsmerkmale) als auch der am Kuratorium für Verkehrssi-

cherheit entwickelte VPT.2 (Verkehrsbezogener Persönlichkeitstest) basieren auf dem Fünf-Faktoren-Modell der Persönlichkeit und erfassen folgende Persönlichkeitsfaktoren:

- Offenheit der Selbstbeschreibung (hohe Ausprägung = Selbstkritik, Toleranz gegenüber den eigenen Schwächen);
- Soziale Expressivität (hohe Ausprägung = Selbstsicherheit, Unternehmungslust, Unbekümmertheit, Risikofreude);
- Soziale Anpassung (hohe Ausprägung = Toleranz, Vertrauensbereitschaft, Konflikt vermeidendes Verhalten);
- Emotionale Ansprechbarkeit (hohe Ausprägung = Labilität, Nervosität, Gespanntheit, geringe Belastbarkeit, Neigung zu Selbstzweifeln und Selbstkritik);
- Selbstkontrolle (hohe Ausprägung = Zielorientierung, Konsequenz, Zuverlässigkeit, hohes Normenbewusstsein);
- Selbstreflexion (hohe Ausprägung = Differenziertheit und Informiertheit, intellektuelle Flexibilität, hohe Lernbereitschaft).

Aus dem Profil des Exploranden ist ableitbar, ob er bereit ist, sich offen und wahrheitsgetreu darzustellen, ob er in erhöhtem Masse dazu neigt, sich selber zu überschätzen, ob er sich im sozialen Rahmen konkurrenzorientiert schildert, wie hoch seine Frustrationstoleranzschwelle bzw. seine Problemverdrängungstendenz ist, wie stark er dazu neigt, sich spontan an momentanen Bedürfnissen zu orientieren und wie offen er für neue Erfahrungen ist.

Die Erfahrung in der Begutachtung von Rasern hat gezeigt, dass bei folgenden Auffälligkeiten im Persönlichkeitsprofil die Rückfallgefahr des Exploranden als erhöht bezeichnet und seine charakterliche Fahreignung negativ beurteilt werden muss: Rückfallgefährdete Exploranden weisen im allgemeinen Persönlichkeitsfragebogen in der Regel überdurchschnittliche Offenheitswerte auf und neigen somit nicht dazu, sich bezüglich allgemeiner Persönlichkeitsmerkmale beschönigen im Sinne der sozialen Erwünschtheit darzustellen. Auf der Skala Expressivität finden sich bei rückfallgefährdeten Rasern häufig deutlich erhöhte Werte, was für eine Neigung zu Selbstüberschätzung und eine hohe Risikobereitschaft spricht. Typischerweise schildern sich Raser auf der Skala soziale Anpassung eher tief, was für eine erhöhte Konkurrenzorientierung spricht. Die emotionale Ansprechbarkeit wird von dieser Gruppe häufig als hoch geschildert. Die Raser erleben sich somit selber als ungeduldig und wenig frustrationstolerant und stufen ihre Fähigkeit, mit Misserfolgserlebnissen umgehen zu können, als eher schlecht ein. Selbstkontroll- und Selbstreflexionsfähig-

keit werden von rückfallgefährdeten Rasern ebenfalls unterdurchschnittlich geschildert. Es besteht bei diesen Exploranden somit ein deutlich höheres Risiko, dass sie mehr aufgrund von momentanen Bedürfnissen als aufgrund von logischen Überlegungen handeln. Die Fähigkeit und Bereitschaft zu kritischer Selbstreflexion wird ebenfalls häufig sehr tief geschildert, was auch für eine geringe Offenheit für neue Erfahrungen und die Bevorzugung einfacher Gedankengänge spricht.

Ein speziell für die Fragestellung der Beurteilung aggressiver und schneller Autofahrer konzipierter Fragebogen ist der VIP (verkehrsspezifischer Itempool). Mit diesem Fragebogen kann erfasst werden, inwiefern die Person ein realistisches Selbstbild aufweist, was Regeleinhaltung und Verhaltensmöglichkeiten im Verkehr betrifft, inwiefern sie rein verkehrsspezifisch eine erhöhte aggressive Durchsetzungsbereitschaft aufweist und ob der emotionale Bezug zum Auto und zum Autofahren erhöht ist.

In diesem Fragebogen weisen Raser üblicherweise auf allen Skalen deutlich überdurchschnittliche Werte auf. Sie stellen sich beschönigend im Sinne der sozialen Erwünschtheit und natürlich im absoluten Widerspruch zu ihrer auffälligen Vorgeschichte als Personen dar, die sich immer und jederzeit an jedes noch so unsinnig erscheinende Gesetz halten. Ihre Verhaltensmöglichkeiten im Verkehr beschreiben sie absolut unrealistisch, sie halten sich demzufolge für sehr gute Autofahrer, die alle Gefahren bewältigen können. Auch die aggressive Durchsetzungsbereitschaft bzw. die Durchsetzung vermeintlicher Vorrechte im Verkehr wird von Rasern als erhöht beschrieben. Somit muss bei diesen Personen auch von einer deutlich erhöhten Konkurrenzorientierung im Verkehr ausgegangen werden. Weiter ist bei Rasern der emotionale Bezug zum Auto und zum Autofahren fast immer deutlich erhöht: Raser definieren ihren Selbstwert über ihr Auto und über ihre Fähigkeit, Gefahrensituationen zu bewältigen. Ein Raser beschreibt sich als Person, die das Leben ohne Auto nicht für lebenswert hält.

4. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Der unten stehenden Tabelle 1 ist zusammenfassend zu entnehmen, wie die in der psychologischen Untersuchungssituation erhobenen Parameter bei einem verkehrsauffälligen Exploranden typischerweise ausgeprägt sind, bei dem die charakterliche Fahreignung verneint bzw. eine hohe Rückfallgefahr prognostiziert werden muss. Die verkehrspsychologischen

diagnostischen Methoden sind klar darauf ausgerichtet, Variationen innerhalb des Normalen zu erfassen. Erfahrungsgemäss tragen die Testresultate verkehrsspezifischer diagnostischer Verfahren wenig dazu bei, Persönlichkeitsstörungen genauer diagnostizieren zu können. Hinweise auf eine Persönlichkeitsstörung finden sich hauptsächlich in der Exploration und auch im konkreten Verhalten des Exploranden bei der Untersuchung. Bei Exploranden, die nicht in der Lage sind, sich im Rahmen der Untersuchungssituation anzupassen und sich führen zu lassen, die absolut uneinsichtig sind und keine Änderungsbereitschaft aufweisen, ist eine zusätzliche psychiatrische Evaluation angezeigt.

Tabelle 1: der typische Raser.

<i>Psychologische Parameter</i>	<i>«normales» jugendtypisches Risikoverhalten</i>
Anzahl Delikte	rückfällig, nur SVG-Delikte
Alter	< 25 Jahre
Intelligenz	eher tief
Soziale Schicht	eher tief
Soziale Integration	intakt (Bezug zur Kernfamilie, Freundin)
Reflexion des Delikts	bagatellisierend, Neigung zu Framdattribution, Empathie möglich
Kompensationsstrategien	keine
Impulskontrolle	schlecht
Lernfähigkeit	gering
Frustrationstoleranz	tief
Expressivität	hoch
Soziale Anpassungsbereitschaft	hoch (Abgrenzung schlecht), tief (hohe Konkurrenzorientierung)
Emotionale Ansprechbarkeit	hoch
Selbstkontrolle	tief
Lernfähigkeit	schlecht
Selbsteinschätzung	unkritisch
Aggressive Durchsetzungsbereitschaft im Verkehr	häufig hoch
Emotionaler Bezug zum Auto	hoch

Literaturverzeichnis

Bächli-Biétry J., Was kann die Verkehrspsychologie im Bereich Fahr-eignungsdiagnostik leisten? in: Schaffhauser R. (Hrsg.) (2003). Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2003. Band 22. St. Gallen: Schriftenreihe des Instituts für Rechtswissenschaft und Rechtspraxis, 2003

Bukasa B., Wenninger U. & Brändstätter, Ch., Validierung der ver-kehrspsychologischen Testbatterie des Kuratoriums für Verkehrssicher-heit, Wien: KfV, 1998

Dilling H. & Freyberger H.J., Taschenführer zur Klassifikation psychi-scher Störungen ICD-10. Bern: Hans Huber, Auflage 2001.

Hatakka M., Keskinen E., Katila A. & Laapotti S., Tell me about your car – I'll tell you about your driving habits! Proceeding in the 23rd In-ternational Congress of Applied Psychology, July 17–22, Madrid, Spain, 1994