



G 3777
FACHZEITSCHRIFT DES BDP
ZEITSCHRIFT DES BERUFSVERBANDES DEUTSCHER
PSYCHOLOGINNEN UND PSYCHOLOGEN E.V.
49. JAHRGANG
MAI 2024

04|2024

report**psychologie**

Mobilitätswende

**Wie unterscheiden sich
Klimaaktivistinnen/-aktivisten
und klassisch Engagierte?**

S. 22

**Notfallpsychologie-Netzwerk
des BDP gestartet**

S. 36

Unsere Buchtipps

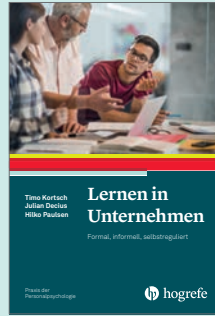


Uta Deppe-Schmitz/
Miriam Deubner-Böhme

100 Karten für das Coaching mit Ressourcen- aktivierung

Das Kartenset beinhaltet 100 farbige Bild- und Fragekarten zur Ressourcenaktivierung, die sich ideal im Coaching und Training sowie in der Beratung und Psychotherapie einsetzen lassen. Im überarbeiteten Booklet werden neben Basisübungen auch vertiefende Übungen sowie Übungen für die Arbeit in Gruppen vorgestellt.

2., überarbeitete Auflage 2024,
100 Karten mit 42 Seiten Booklet,
34,95 (DE)/€ 36,00 (AT)/CHF 46.50,
ISBN 978-3-8017-3161-8



Timo Kortsch / Julian Decius/
Hilko Paulsen

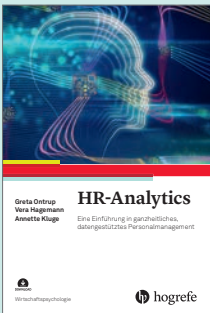
Lernen in Unternehmen

Formal, informell, selbstreguliert

Reihe: Praxis der Personalpsychologie – Band 43

Diesem Buch liegt ein breites Verständnis von Lernen zugrunde: Neben dem formalen Lernen, das nach vorgegebenen Curricula in strukturierten Lernumgebungen stattfindet und den Besuch von Weiterbildungsformaten wie Schulungen, Seminaren und Trainings umfasst, werden in diesem Band auch das informelle Lernen am Arbeitsplatz und das selbstregulierte Lernen in den Fokus genommen.

2024, VIII/172 Seiten, € 26,95 (DE)/€ 27,80 (AT)/
CHF 36.90, im Reihenabo € 19,95 (DE)/€ 20,60 (AT)/
CHF 27.90, ISBN 978-3-8017-3093-2
Dieser Titel ist auch als eBook erhältlich.



Greta Ontrup / Vera Hagemann /
Annette Kluge

HR-Analytics

Eine Einführung in ganzheitliches,
datengestütztes Personalma-
nagement

Reihe: Wirtschaftspsychologie

Die Zukunft des Personalwesens ist datengestützt – so die These dieses Buches, das sich aus arbeits- und organisationspsychologischer Perspektive mit dem Einsatz von Datenanalyse und Künstlicher Intelligenz im Human Resource Management befasst.

2024, 220 Seiten, inkl. Online-Materialien,
€ 36,95 (DE)/€ 38,00 (AT)/CHF 48.90,
ISBN 978-3-8017-3112-0
Dieser Titel ist auch als eBook erhältlich.



Uta Deppe-Schmitz /
Miriam Deubner-Böhme

Gesund führen mit Ressourcenaktivierung

Ein Fragenfächer

Der Fragenfächer bietet Anregungen dazu, positive Bedingungen für die Gesundheit von Mitarbeitern in der Arbeitswelt zu reflektieren und gesundes Führungsverhalten zu fördern. Aus den Fragen lassen sich konkrete Ideen ableiten, wie Führungskräfte die Ressourcen ihrer Mitarbeiter aktivieren und einen verantwortlichen Umgang mit erschöpften und überlasteten Mitarbeitern finden können.

2020, 52 Seiten, Kleinformat, € 16,95 (DE)/€ 17,50 (AT)/
CHF 23.90, ISBN 978-3-8017-3068-0
Dieser Titel ist auch als eBook erhältlich.



1949-2024

www.hogrefe.com

hogrefe



Liebe Leserinnen und Leser,

herzlich willkommen zur ersten Quartals-Ausgabe 2024 des »report psychologie«, die sich um das Thema »Verkehr« bzw. die notwendige Verkehrswende dreht!

Mobilität ist ein zentrales menschliches Bedürfnis, und Verkehrspsychologie ist mehr als nur die Überprüfung oder Wiederherstellung der Kraftfahreignung. Wollen wir als Psychologinnen und Psy-

chologen die Zukunft der Gesellschaft mitgestalten, kommen wir am Verkehr als wichtigem Faktor beim Klimawandel nicht vorbei. Es braucht eine Mobilitätswende! Und wir als Expertinnen und Experten für das Erleben und Verhalten von Menschen können einen essenziellen Beitrag leisten. Die hier veröffentlichten Artikel zum Schwerpunktthema verdeutlichen dies.

Die Sektion »Verkehrspsychologie« gestaltet die Entwicklungen aktiv mit. Ende 2023 fand unter ihrer Federführung der »Kick-off« der neuen BDP-Fachgruppe »Radverkehr und Mobilität« statt. Im Februar gab es in diesem Rahmen einen sehr gelungenen Vortrag über ein Praxisprojekt zur Messung von psychologischen Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl, der auch in einem Artikel dieses Hefts aufgegriffen wird. Weitere Themenkomplexe, die die Sektion in Zukunft beschäftigen werden, sind z. B. nachhaltige Mobilität durch effektiven individuellen Mobilitätsmix, Mobilitätsberatung oder die veränderte Mobilität im Alter.

Aber auch den klassischen Bereich der Kraftfahreignung verlieren wir nicht aus den Augen. Die aktuelle Situation durch das Gesetz zur Teillegalisierung von Cannabis sowie mögliche Auswirkungen auf den Straßenverkehr beleuchtet der dazugehörige Artikel in dieser Ausgabe.

Ebenso aktuell und kritisch ist die Situation auf dem Markt der MPU-Vorbereitung, da es weiterhin viele unqualifizierte Anbieter gibt. Dieser vom BDP in Zusammenarbeit mit allen anderen Fachverbänden seit einem guten Jahrzehnt angeprangerte Missstand schlägt mittlerweile in den Medien hohe Wellen. Auch hier haben die Sektion »Verkehrspsychologie« und der BDP eine klare Position: Mit Blick auf die allgemeine Verkehrssicherheit, aber auch auf den Verbraucherinnen- und Verbraucher-Schutz braucht es dringend eine Regulierung. Die Einführung von »amtlich anerkannten« Verkehrspsychologinnen und -psychologen, die in frühen verbindlichen Erstgesprächen Betroffenen den passenden Weg aufzeigen, wäre ein erster Schritt in die richtige Richtung.

Die wissenschaftliche Fundierung der verkehrspsychologischen Expertise ist auch im Artikel zum Curriculum 2.0 »Fachpsychologin/-psychologe für Verkehrspsychologie BDP« dargestellt. Entscheiderinnen und Entscheider in Politik und Gesellschaft wären gut beraten, sich diese Expertise bei der Bildung ihrer Meinung zunutze zu machen.

Ralf Rieser

Vorsitzender Sektion »Verkehrspsychologie«

FOKUS

- 2 Sinn und Unsinn einer Cannabislegalisierung: Offene Fragen aus Sicht der Verkehrspsychologie
- 8 Nicht schlechtes Wetter, nur schlechte Kleidung: Einflussfaktoren auf die Wahl des Verkehrsmittels
- 13 Ein Blick in die Praxis: Psychologische Handlungsfelder nachhaltiger Mobilität
- 15 Ein Baustein zur Mobilitätswende? Wirksamkeit und Wirkfaktoren des »9-Euro-Tickets«
- 19 Karriere in der Verkehrspsychologie

FACHWISSENSCHAFTLICHER TEIL

- 22 Motive, Werte, Selbstwirksamkeitserwartung: Wie unterscheiden sich Klimaaktivistinnen/-aktivisten und klassisch Engagierte?
- 31 TBS-DTK-Rezension: Mechanisch-Technischer Verständnistest – Revision (MTVT-R)

PSYCHOTHERAPIE

- 34 Angst vor dem Autofahren: Ein weitverbreitetes und gut behandelbares Phänomen

SPEKTRUM

- 36 Notfallpsychologie-Netzwerk des BDP gestartet
- 38 Ahnungsbewusstsein

INTERN

- 41 Aus den Sektionen und Landesgruppen

ANDERE RUBRIKEN

- 45 Arbeitsplatz/Stellenmarkt
- 46 BDP-Termine
- 48 Impressum

E-Paper-Ausgabe

BDP-Mitglieder können die aktuelle Ausgabe sowie das Archiv des »report psychologie« kostenfrei im Mitgliederbereich der BDP-Website abrufen: www.bdp-verband.de

Das E-Paper der Ausgabe ist zudem im Shop des Deutschen Psychologen Verlags erhältlich: www.psychologenverlag.de

Wer nur noch das E-Paper lesen und auf die Print-Version verzichten möchte, teile dies dem BDP bitte unter report@bdp-verband.de mit. Ab der nächstmöglichen Ausgabe erreicht der »report psychologie« Sie dann auf digitalem Wege.



Sinn und Unsinn einer Cannabislegalisierung

Offene Fragen aus Sicht der Verkehrspsychologie¹

Foto: Kindel Media – pexels.com

Angesichts der zunehmenden Bestrebungen in vielen Ländern, Cannabis zu legalisieren, entstehen Bedenken hinsichtlich einer möglichen Zunahme cannabisbeeinflusster Fahrten, einem damit verbundenen potenziell erhöhten Unfallrisiko sowie schädlicher Auswirkungen auf das Gesundheitssystem. Die Frage, welche Folgen tatsächlich zu erwarten sind, ist bislang weitgehend ungeklärt. Vor diesem Hintergrund untersuchte die »Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie« (DGVP) in einem systematischen Review die potenziellen Auswirkungen der Gesetzesinitiative der Bundesregierung zur Legalisierung von nicht medizinischem Cannabis auf Verkehrssicherheit und Gesundheitswesen (Fastenmeier & Söllner, 2023).¹

Um eine objektive und vorurteilsfreie Darstellung des Forschungsstands zu gewährleisten, wurden alle betrachteten Studien anhand eines Kriterienkatalogs analysiert. Dieser umfasste Aspekte wie die Sorgfalt bei der Erstellung der Versuchspläne, das Alter und den Zeitpunkt der Studie, die Wahl der abhängigen Variable, die Einhaltung statistischer Konventionen und Interpretationsregeln sowie eine kritische Einordnung und Diskussion der Ergebnisse. Ziel war es, methodische Schwächen, Daten- und Ergebnisverzerrungen herauszuarbeiten, um die Validität der Studien zu bewerten. Dabei wurden auch die Aussagekraft, Relevanz und Übertragbarkeit der Ergebnisse geprüft. In die Endbewertung gingen 76 Studien ein.

¹ Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird vom Autor auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Um ein umfassendes Bild zu erhalten, sind verschiedene Risikokennwerte im Bereich Verkehrssicherheit berücksichtigt worden. Dazu gehören Unfallraten, Zahlen von Verletzten und Getöteten sowie Hospitalisierungsraten in Kliniken. Darüber hinaus sind nicht nur cannabisbezogene Verkehrsverstöße, sondern auch die Auswirkungen der Cannabislegalisierung auf das Gesundheitssystem untersucht worden. Hierbei spielen insbesondere Aspekte wie die Konsumprävalenz, die Anzahl cannabisbedingter Behandlungen, die Behandlungskosten, Komorbiditäten und Diagnosen eine Rolle. Zudem werden die damit verbundenen Effekte auf die Marktentwicklung wie Preis, Wirkstoffgehalt, Verfügbarkeit und Distributionswege analysiert. Der vorliegende Beitrag gibt einen kurzen Überblick zur Studie.

Wirkung von Cannabis

Unter »Cannabiskonsum« wird im Folgenden (sofern nicht anders angegeben) immer der Eigenkonsum von nicht medizinischem Cannabis verstanden, nicht jedoch der von medizinischem Cannabis zu therapeutischen Zwecken.

Pflanzliches Cannabis besteht aus getrockneten Blütenspitzen und Blättern, Cannabisharz ist eine Pressmasse aus den harzigen Teilen der Pflanze, und Cannabisöl ist ein Lösungsmittelextrakt aus Cannabis. Cannabis wird fast ausschließlich geraucht, oft vermischt mit Tabak. Die Aufnahme bzw. Freisetzung des psychoaktiven Cannabiswirkstoffes Delta9-Tetrahydrocannabinol (THC) erfolgt daher überwiegend respiratorisch. Der am häufigsten nachgewiesene Metabolit ist THC-Carbonsäure (THC-COOH), ein pharmakologisch inaktives Stoffwechselprodukt von THC. Ein Nebenaspekt in der

reportpsychologie 49: 04 | 2024

weiteren Analyse der Cannabisstudien ist die orale Aufnahme von Cannabis etwa über Lebensmittel (sogenannte »Edibles«).

Der Konsum von Drogen, in diesem Fall Cannabis, ist grundsätzlich ein Wirkungs- oder Rauschkonsum. Die Konzentration von THC in Blut, Speichel etc. erreicht kurz nach dem Konsum ihren Höhepunkt, fällt dann relativ rasch innerhalb von zwei bis drei Stunden ab, ist aber oft noch viele Stunden später, bei regelmäßigem Konsum mit intensivem Konsumverhalten auch noch Tage oder Wochen später nachweisbar (Odell, Frei, Gerostamoulos, Chu & Lubman, 2015; Spindle et al., 2019; vgl. Abbildung 1).

Die Wirkungen von Cannabis sind vielfältig. Sie können prinzipiell therapeutisch sein (was in diesem Zusammenhang nicht von Bedeutung ist), im Vordergrund steht jedoch die Rauschwirkung. Dazu gehören

- Stimmungsaufhellungen,
- Euphoriegefühle,
- tiefe Entspannungsgefühle,
- Wahrnehmungsveränderungen (Musik, Farben, Geschmack, Zeitgefühl) und
- Redseligkeit.

Dem steht eine Reihe von unerwünschten bzw. Nebenwirkungen gegenüber, da Cannabis bei längerem und hochdosiertem Gebrauch zu Abhängigkeit, Toleranz- und Entzugserscheinungen führen kann. Typische Nebenwirkungen sind (zusammengefasst nach Schmidbauer & vom Scheidt, 2004):

- Beeinträchtigung des Denk-, Lern- und Erinnerungsvermögens,
- Beeinträchtigung der Konzentrationsfähigkeit,
- Beeinträchtigung der psychomotorischen Leistungsfähigkeit, Ataxie, Tremor,
- Apathie, Müdigkeit,
- Augenrötung, trockene Augen, Weitstellung der Pupillen,
- Mundtrockenheit, gesteigerter Appetit, Übelkeit und Erbrechen,
- kardiovaskuläre Probleme wie Vasodilatation, niedriger Blutdruck, Tachykardie, Synkopen,
- Effekte des Rauchens wie Husten, Bronchitis, möglicherweise Lungenkrebs,
- mögliche Begünstigung psychotischer Störungen.

Für den Hauptwirkstoff des Cannabis THC existieren keine eindeutigen Konzentrations-Wirkungs-Beziehungen (Skopp, Graw & Mußhoff, 2022). Wie Tönnies (2022) ausführt, ist die Toxikokinetik von THC äußerst komplex, und Konzentrationszeitverläufe sind weder vorhersehbar noch berechenbar. Daldrup und Hartung (2022) bestätigen diese Einschätzungen in einer Literaturübersicht zur Diskussion um neue THC-Grenzwerte: Die Kenntnis der Dosis eines Cannabisproduktes lasse keine hinreichend sicheren Rückschlüsse auf die THC-Konzentration im Blutserum zu. Zudem gebe es keine neuen Erkenntnisse zu den Zusammenhängen zwischen THC-Dosis, der Konzentration im Blut und daraus resultierenden Einflüssen auf die Fahrsicherheit gegenüber dem Stand von 2004.

Ähnliche oder gleichlautende Einschätzungen finden sich auch in der internationalen Literatur (siehe z. B. Huestis & Smith, 2018, zitiert nach White & Burns, 2022; Spindle et al., 2019). Hier zeigt sich auch folgende grundsätzliche Problematik bei der Verwendung von Biomarkern wie THC: Sie werden als »Quasi-Diagnostikum« eingesetzt, aber in ihrer Anwendung missverstanden, da ihre Limitationen (von Messfehlern bis hin zur Problematik des »Residual-THC«) nicht immer adäquat berücksichtigt werden. Zudem sind experimentelle Ergebnisse aus kontrollierten Laborumgebungen nur sehr schwer auf »real world settings« – im vorliegenden Fall also die Verkehrsrealität – übertragbar.

Bei regelmäßiger Einnahme von Cannabis spielen Personfaktoren wie Adaptionprozesse, Toleranzentwicklung und die individuell unterschiedliche Wirkungsintensität eine wesentliche Rolle. Das Verkehrsrisiko unter Cannabiseinfluss hängt weniger vom Wirkstoffspiegel ab als von folgenden Faktoren (DGVP/DGVM, 2018):

- Motiv der Einnahme bzw. des Konsums und Wirkungserwartung,
- allgemeine psychophysische Leistungsfähigkeit,
- Toleranz und Gewöhnung,
- Anpassungsbereitschaft der Person und Bereitschaft zu risikovermeidendem Verhalten und/oder
- Wahrnehmung und Beurteilung riskanter Verkehrssituationen.

Prävalenz von Cannabisnutzung

Die Einordnung von Cannabis als »Lifestyle-Droge« (Wagner & Müller, 2022) resultiert vor allem aus seiner weltweit höchsten Verbreitung im Konsumverhalten im Vergleich zu anderen Drogen. Die Prävalenzzahlen variieren erheblich zwischen europäischen Ländern (EMCCDA, 2022). Zum Beispiel reicht die Lebenszeitprävalenz bei Erwachsenen von 4 % in Malta bis zu etwa 45 % in Frankreich. Die Jahresprävalenz in Europa beträgt bei Personen im Alter von 15 bis 64 Jahren etwa 7,7 %. Bei Personen im Alter von 15 bis 34 Jahren liegt

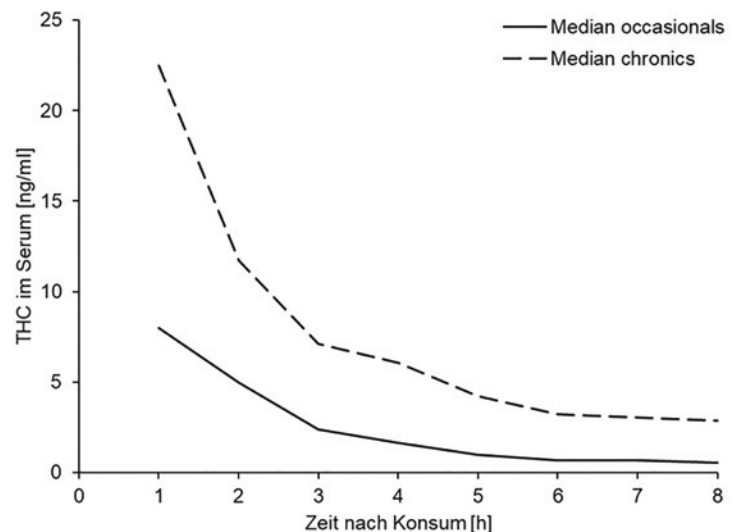


Abbildung 1. Idealtypischer Konzentrationsverlauf von Cannabis bei gelegentlichen und chronischen Nutzern (Darstellung nach Mußhoff, 2022)

sie bei etwa 15,4 %. Dabei variiert die Spanne von 3,4 % in Ungarn bis zu 21,8 % in Frankreich.

Gemäß anderen demografischen Erhebungen konsumieren etwa 1,8 % der 15- bis 64-jährigen Erwachsenen in der Europäischen Union täglich oder fast täglich Cannabis. Die Mehrheit (61 %) der Nutzer ist jünger als 35 Jahre und hat die Droge im letzten Monat an mindestens 20 Tagen verwendet (alle Daten nach EMCCDA, 2022).

Erfahrungen mit Cannabiskonsum sind in der Regel auf kurze Lebensphasen beschränkt. Dies verdeutlicht die deutliche Diskrepanz zwischen Lebenszeitprävalenz und Prävalenz des letzten Monats (siehe Tabelle 1). Die berichteten Prävalenzzahlen müssen generell mit Vorsicht interpretiert werden, da nicht ausgeschlossen werden kann, dass sie durch sozial erwünschte Antworttendenzen verzerrt sind.

Auswirkungen von Cannabislegalisierung auf das Gesundheitssystem

Was zeigt die Auswertung der Studien hinsichtlich der Auswirkungen von Cannabislegalisierung auf das Gesundheitssystem?

- Die Datenlage ist insgesamt dünn und uneinheitlich, die Zuverlässigkeit der erhobenen Daten ist häufig zweifelhaft; es mangelt an aussagekräftigen und methodisch sauberen Studien. Da nur wenige aussagekräftige Ergebnisse vorliegen, lassen sich im besten Falle Trends ableiten.
- Die Frage nach der Preisentwicklung von Cannabisprodukten kann nicht klar beantwortet werden. Der prognostizierte Preisverfall scheint nicht eingetreten zu sein, bzw. die Durchschnittspreise scheinen eher moderat gesunken zu sein. Verschiedentlich wird auch von Preissteigerungen berichtet. Die legalen Verkaufsstellen stehen weiterhin in Konkurrenz zum Schwarzmarkt.
- Der Wirkstoffgehalt – zumindest jener von Cannabischarzen – ist gestiegen. Der Markt hält also potentere Produkte vor, was für die Nutzer nicht unmittelbar erkennbar ist. Ebenso nicht transparent ist für sie die Zunahme synthetischer Cannabinoide, deren Anteil allerdings schwer zu quantifizieren ist.
- Die Legalisierung von Cannabis führt bei den bisherigen Nutzern zu einem Anstieg des Marihuanakonsums. Darüber besteht in der Literatur ein relativ breiter Konsens. Dieser Anstieg betrifft in erster Linie Erwachsene ab einem Alter von etwa 26 Jahren, nicht aber die Gruppe der Jugendlichen. Letzteres könnte als positive Entwicklung gewertet werden.
- Ein Anstieg der Prävalenzrate bei neuen Nutzern ist lediglich punktuell zu beobachten. Es steht zu ver-

muten, dass die legale Cannabisindustrie versuchen wird, sowohl die Zahl der Kunden als auch die Regelmäßigkeit des Konsums zu steigern, um Profite zu maximieren.

- Hinsichtlich der Frage nach cannabisbedingten Behandlungsaufnahmen, Krankenhausaufhalten und Hospitalisierungen (problematischer Konsum, Abhängigkeit) lässt sich kein eindeutiger Trend erkennen. Zwar sind psychiatrische Diagnosen bei Jugendlichen häufig und es besteht ein starker Zusammenhang zwischen einem frühen Beginn des Cannabiskonsums und dem Risiko, eine Psychose zu entwickeln, die Legalisierung scheint sich in dieser Hinsicht aber bisher nicht negativ ausgewirkt zu haben, da keine Zunahme des Cannabiskonsums bei Jugendlichen festzustellen ist. Da Jugendliche aber in ihrer biologischen und sozialen Entwicklung durch Cannabiskonsum besonders gefährdet sind, könnte sich hier langfristig ein zumindest geringer negativer Effekt bemerkbar machen.
- Der gleichzeitige Konsum von Alkohol und Marihuana hat abgenommen. Es scheint eine Verlagerung des Konsums vom öffentlichen in den privaten Raum stattzufinden. Auch beim Alkoholkonsum ist generell ein Rückgang zu verzeichnen. Eine Ausnahme bilden hier die sogenannten »binge drinkers«.
- Hinsichtlich der Kriminalitätsraten ist das Bild weniger eindeutig. Der Trend scheint jedoch in Richtung eines Rückgangs der cannabisbezogenen Kriminalität zu gehen. Der Zusammenhang zwischen Cannabislegalisierung und Kriminalitätsraten bleibt insgesamt vage.
- Tendenziell scheint die Cannabislegalisierung mit einem Rückgang opioidbezogener Verschreibungen und Todesfälle einherzugehen.

Da der Zeitpunkt der Cannabislegalisierung in den betrachteten Ländern erst wenige Jahre zurückliegt, können die festgestellten eher moderaten Effekte hinsichtlich der Auswirkungen auf das Gesundheitssystem primär als Kurzeiteffekte betrachtet werden, die nicht unbedingt auf langfristige Auswirkungen schließen lassen. Eine Ausnahme stellt hier das erhöhte Steueraufkommen der beteiligten Staaten dar. Eine verlässliche Aussage darüber, ob der erleichterte Zugang zu günstigeren, potenteren Cannabisprodukten in Zukunft sowohl die Zahl regelmäßiger Nutzer erhöht als auch neue Gruppen von Konsumenten generiert, wird vermutlich erst in einer Dekade möglich sein. Vor diesem Hintergrund und angesichts der nur bedingt zuverlässigen Datenlage sollten bei zukünftigen Evaluationen folgende Aspekte berücksichtigt werden:

Tabelle 1
Prävalenzzahlen in Zusammenhang mit Cannabiskonsum im D-A-CH-Raum

D-A-CH-Raum	Lebenszeitprävalenz	Jahresprävalenz	Monatsprävalenz
Deutschland (Orth & Merkel, 2022)	50,8 %	25 %	12 %
Österreich (Busch et al., 2021)	24 %	17 %	7 %
Schweiz (BAG, 2021)	33 %	7,7 %	4 %

- Erhebung von cannabisbezogenen Verkaufszahlen und Preisen, Wirkstoffgehalt von Cannabis;
- Erfassung der Prävalenz des Cannabiskonsums bei Jugendlichen und Erwachsenen mit Hilfe von Haushaltsbefragungen und Panels in Bildungseinrichtungen;
- systematische Erfassung von Krankenhauseinweisungen, Art der Behandlung und Komorbiditäten;
- Ermittlung der Prävalenz des regelmäßigen Cannabiskonsums unter Jugendlichen in psychiatrischen und verwandten Einrichtungen;
- systematische Erfassung von cannabisbezogenen Kriminalitätsraten.

Analysen zum Unfallgeschehen im Zusammenhang mit Cannabis

Zur Analyse des Unfallgeschehens in Verbindung mit Cannabiskonsum wurden verschiedene Metaanalysen einbezogen. Diese liefern unterschiedliche, zum Teil disparate Ergebnisse. Sie reichen von einer Risikoreduktion bis hin zu exorbitanten Erhöhungen des Unfallrisikos. Eine Reihe der berechneten Odds Ratios (OR) verfehlt zudem die statistische Signifikanz. Es erscheint unwahrscheinlich, dass die große Spannweite in den OR der untersuchten Studien ein Zufallsergebnis ist, vielmehr deutet sie auf eine mangelnde Validität vieler Studien hin.

Zusammenfassend lässt sich feststellen: Cannabiskonsum erhöht das Unfallrisiko leicht bis moderat (OR = 1,32, nach Rogeberg, Elvik und White, 2018). Insgesamt deuten die Ergebnisse der Metaanalysen also angesichts dieses nahezu vernachlässigbaren Wertes darauf hin, dass das Fahren unter Cannabiseinfluss nur einen geringen Einfluss auf das Gesamtunfallgeschehen hat. Daraus könne jedoch laut Rogeberg et al. (2018) nicht geschlossen werden, dass das Fahren unter Cannabiseinfluss ungefährlich sei, da es eine kleinere Gruppe von Fahrern gebe, die regelmäßig hohe Dosen konsumieren und ein deutlich höheres Risiko aufweise.

Preuss et al. (2021) kommen in ihrer Übersichtsarbeit zu dem Schluss, dass akuter Cannabiskonsum zu einer geringen, aber signifikanten Erhöhung des Unfallrisikos führt. Ramaekers (2018) berichtet ebenfalls, epidemiologische Studien würden nahelegen, dass der Konsum von Cannabis mit einem moderat erhöhten Unfallrisiko verbunden sei. Er betont jedoch, dass dieser Effekt geringer ausfalle als in experimentellen Studien vorhergesagt.

Auswirkungen von Legalisierung und Entkriminalisierung auf die Verkehrssicherheit

Die Arbeiten, die sich mit den Auswirkungen der Legalisierung und Entkriminalisierung von Cannabiskonsum auf die Verkehrssicherheit auseinandergesetzt haben, sind vorwiegend epidemiologische, Fall-Kontroll- und Beobachtungsstudien. Bei der Analyse der Herkunft der Evaluationsstudien unter Berücksichtigung der weltweit unterschiedlichen Gesetzgebungen fällt auf, dass sich die Untersuchungen hauptsächlich auf wenige

Kontinente oder Staaten konzentrieren. Der Großteil der Evaluationen stammt aus Nordamerika, bedingt durch die frühere Legalisierung und Entkriminalisierung im Vergleich zu anderen Regionen, während es kaum europäische Studien gibt. In Kanada und den Vereinigten Staaten liegt die Freigabe von Cannabis oder medizinischem Cannabis in der Verantwortung der Regierungen der jeweiligen Provinzen oder Bundesstaaten. Dies führt zu einem vielfältigen Muster unterschiedlicher Regelungen. Dies bietet die Möglichkeit, die Auswirkungen verschiedener Regelungen auf die Verkehrssicherheit innerhalb eines Landes – im Sinne einer Experimental- und Kontrollgruppenstudie – oder in direkter Gegenüberstellung zweier Regelungen miteinander zu vergleichen.

Die gewählten Versuchspläne und die erhobenen Daten weisen eine erhebliche Vielfalt auf. Die meisten Studien sind von methodischen Einschränkungen betroffen, wie sie in der angewandten Forschung häufig auftreten. Die berechneten OR erlauben zudem keine Ableitung von Kausalität, insbesondere da es einen dritten Faktor geben könnte, der beide Merkmale beeinflusst oder konfundiert. Daher lässt sich lediglich feststellen, dass ein möglicher Zusammenhang zwischen der Legalisierung von Cannabis und dem Unfallgeschehen besteht.

Gemäß White (2017) sowie White und Burns (2022) können in diesem Zusammenhang vier Arten von Methodenfehlern identifiziert werden:

1. Konfundierungsfehler (»confounding bias«, z. B. fehlende Berücksichtigung von Alter, Tageszeit, Mischkonsum): Dieser Fehler geht mit einem schwach mittleren Effekt auf das cannabisbezogene OR einher.
2. Selektionsfehler (»selection bias«): Selektionsfehler führen zu einem weitaus stärkeren Effekt auf das OR als Konfundierungsfehler. Ein OR von 1.00 kann durch Selektionsfehler leicht auf 1.50 oder mehr ansteigen, da beispielsweise eine unangemessene Auswahl der Fall- und Kontrollgruppen zu einer massiven Verzerrung der Prävalenz der Expositionsvariablen (Präsenz von THC) führen kann.
3. Messfehler (»measurement bias« oder »low threshold bias«): Diese Fehler beziehen sich in der Regel auf die Expositionsvariable (z. B. Art und Zeitpunkt der THC-Messung) im Verhältnis zur Unfallrate und haben einen mittelstarken Effekt auf das OR.
4. Publikationsfehler (»publication bias«, z. B. »cherry-picking« bei der Analyse vorhandener Studien).

In den betrachteten Studien fungiert nahezu immer ein Unfallmaß als abhängige Variable, während die unabhängige Variable(n) die Art der Cannabislegalisierung repräsentieren. Die Verkehrssicherheit wird somit durch das Unfallkriterium bestimmt, welches im Allgemeinen einen hohen Plausibilitätswert aufweist (Klebensberg, 1982). Es ist jedoch nur dann sinnvoll einsetzbar, wenn große Kollektive über längere Zeiträume hinweg untersucht werden. Das liegt an seiner Eigenschaft als statistisch seltenes Ereignis und den damit verbundenen

ungünstigen psychometrischen Eigenschaften (vgl. dazu ausführlich Gсталter & Fastenmeier, 2021).

Außerdem wird das Unfallereignis oft als abhängige Variable in verschiedenen Parametrisierungen verwendet. Die Daten zu Unfällen stammen in der Regel von Behörden und gelegentlich von Versicherungen oder aus Befragungen von Stichproben. Oftmals werden nur tödliche Unfälle ausgewertet, manchmal jedoch alle Unfälle mit Personenschaden oder sogar alle registrierten Kollisionen berücksichtigt. Die Beschränkung auf tödliche Unfälle hat Vor- und Nachteile: Einerseits sind diese Ereignisse besonders sorgfältig dokumentiert und werden kaum durch Dunkelziffern verzerrt. Andererseits machen sie nur einen geringen Anteil der Gesamtinformation aus, die in Unfallstatistiken enthalten ist.

Die meisten Studien vergleichen verschiedene Gesetzgebungen, z. B. in unterschiedlichen Bundesstaaten der USA. Dabei werden die Unfallzahlen in den analysierten Staaten erfasst, Indizes berechnet und in der Regel mit statistischen Methoden verglichen, um aufzuzeigen, welche Regelung welche Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hat. Diese Herangehensweise setzt voraus, dass mögliche Unterschiede in der Unfallbilanz tatsächlich auf die verschiedenen Regelungen zurückzuführen sind. Hierfür müssen alle anderen plausiblen Erklärungen für Unterschiede zwischen den Gruppen ausgeschlossen oder zumindest statistisch erfasst und kontrolliert werden können.

Trotz der räumlichen Nähe zwischen den Staaten lassen sich viele Unterschiede in verkehrssicherheitsrelevanten Variablen feststellen, insbesondere im Hinblick auf Regelungen zur Gurtpflicht, Alkoholgesetzgebung oder zu Höchstgeschwindigkeiten innerhalb der USA. Daher ist es wichtig zu prüfen, ob andere Risikofaktoren, wirtschaftliche Entwicklungen und zusätzliche Kovariaten berücksichtigt wurden. Zudem stellt sich die Frage nach den direkten oder indirekten Effekten der betrachteten Regelungen. Die meisten Studien konzentrieren sich auf die direkten Auswirkungen der Legalisierung von Cannabis. Eine Legalisierung könnte jedoch auch indirekt das Unfallrisiko beeinflussen, z. B. durch eine Reduzierung des Alkohol- und Opioidkonsums.

Eine Vielzahl von Studien aus den USA basiert auf dem »US Fatality Analysis Reporting System« (FARS), das jährlich Daten zu tödlichen Unfällen in den USA erhebt. Allerdings stehen insbesondere die drogenbezogenen Informationen dieser Datenbank unter erheblicher Kritik. Es wird z. B. keine Unterscheidung zwischen THC und Nicht-THC-Cannabinoiden vorgenommen, und es ist nicht klar, ob zum Zeitpunkt des Unfalls tatsächlich eine Beeinträchtigung durch Cannabis vorlag. Es gibt erhebliche Unterschiede zwischen den Bundesstaaten bezüglich der Testpraktiken für Cannabis. Dazu zählen die Auswahl der getesteten Personen, die Entscheidung, ob überhaupt auf Cannabis getestet wird, die angewandten Testmethoden (Urin, Blut, Speichel) und die verwendeten Cut-off-Werte. Die »National High-

way Traffic Safety Administration« (NHTSA) hat selbst eingeräumt, dass die Informationen des FARS bezüglich Drogen nicht als zuverlässig und geeignet betrachtet werden können, um Schlussfolgerungen über Beeinträchtigungen, Unfallursachen bei Cannabis oder gar Vergleiche mit Alkohol zu ziehen (Berning & Smither, 2014; Compton & Berning, 2015).

Die Frage, wie sich die Legalisierung und Entkriminalisierung von Cannabis auf das Unfallgeschehen auswirkt, ist aufgrund der methodischen Probleme vieler Studien und der heterogenen und widersprüchlichen Forschungslage somit schwierig zu beantworten. Ein klarer Trend ist kaum erkennbar. Die bewerteten Studien zeigen unterschiedliche Auswirkungen der Freigabe von Cannabis: Während einige negative Auswirkungen belegen, gibt es in anderen neutrale oder sogar positive Sicherheitseffekte.

Die Frage nach angemessenen Grenzwerten

Im Zuge der angestrebten Legalisierung und Entkriminalisierung von Cannabis wird aktuell auch eine Debatte um einen angemessenen Grenzwert – gemessen über einen Biomarker wie THC – ebenso emotional wie unwissenschaftlich geführt, je nachdem, ob man nun für oder gegen eine Cannabislegalisierung ist. Bei nüchterner Betrachtung des Sachverhalts wird man aber kaum um die Erkenntnis herumkommen, dass lege artis gar kein »angemessener« Grenzwert zu bestimmen ist. Dazu kann eine Reihe von Gründen angeführt werden:

- Die Toxikokinetik von THC ist äußerst komplex und Konzentrationszeitverläufe sind weder vorhersehbar noch berechenbar.
- Für den Hauptwirkstoff des Cannabis THC existieren keine eindeutigen Konzentrations-Wirkungs-Beziehungen. Das bedeutet: Es besteht keine klare Beziehung zwischen der konsumierten Dosis und der daraus resultierenden Konzentration von THC im Blut bzw. Serum einerseits und der Auswirkung auf z. B. die Fahrsicherheit andererseits.
- Meist wird die Dosis-Wirkungs-Beziehung über Korrelationen ermittelt. Zur Festlegung eines Grenzwertes erscheint diese Methode ungeeignet. Es müsste vielmehr überprüft werden, ab welchem Wert ein relevanter Effekt einsetzt. Dies ist mit realistischen Dosierungen unter realistischen Bedingungen sowie geeigneten statistischen Methoden zu überprüfen.
- Ein Vergleich von Alkohol und Cannabis zur Etablierung analoger Grenzwerte führt in die Irre und bedeutet, Äpfel mit Birnen zu vergleichen.
- Ein grundsätzliches Problem ist es, dass ein Biomarker, wie z. B. THC, keine Diagnostik ersetzt, sondern lediglich diagnostisches Hilfsmittel ist.
- Hinzu kommen Messunsicherheit und -fehler des Biomarkers, z. B. technisch bedingte Fehlerquellen, Störfaktoren im Blut, zeitlich bedingter Abbau des Analyten.
- Es erscheint in der einschlägigen Literatur als unbestritten, dass es eines sehr hohen analytischen Aufwands bedarf, für THC einen sicheren analyti-

schen Nachweis ab 1 ng/ml zu führen. Der »wahre« Wert eines Messergebnisses liegt immer innerhalb eines Bereiches von »Messwert +/- Messunsicherheit«. Zur Abschätzung des »wahren« Wertes wird ein Konfidenzintervall festgestellt (in der Regel 95 %): ein Maß dafür, dass der Wert einer gemessenen Größe mit 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit im angegebenen Bereich liegt. Das kann bedeuten, dass bei einer gemessenen Konzentration von z. B. 1,0 ng/ml THC (also dem aktuell gültigen Grenzwert) die Schwankungsbreite des tatsächlichen Wertes zwischen 0,48 ng/ml und 1,52 ng/ml liegt. Ein Grenzwert wird aber als harter Cut-off-Wert betrachtet, bezieht sich also auf einen absoluten Messwert ohne Berücksichtigung einer Messunsicherheit. Damit ergibt sich ein weites Feld falsch-positiver und falsch-negativer Ergebnisse.

- Für wen sollte ein »Grenzwert« überhaupt gelten: Gelegenheits- oder regelmäßige (ggf. hochdosiert) Nutzer? Wie Abbildung 1 zeigt, ergeben sich jeweils unterschiedliche Konzentrationszeitverläufe.

Die Definition eines Grenzwertes beruht auf wissenschaftlichen Beobachtungen und Erhebungen und bildet einen gewissen wissenschaftlichen Konsens ab, auf den sich eine Mehrheit der wissenschaftlichen Gemeinschaft nach vereinbarten Kriterien und Gesichtspunkten einigt. Ein Grenzwert ist also mit anderen Worten im Grunde nichts anderes als eine wissenschaftliche und im weiteren Sinne auch gesellschaftliche Konvention. Ein Grenzwert ist demnach auch solchen Konventionen unterworfen und kann entsprechend einmal höher oder einmal niedriger liegen. Im Kontext THC war einer der Gesichtspunkte, dass der Grenzwert einen »vernünftigen« Abstand zum Nachweisgrenzwert (sic!) haben sollte. Was hier »vernünftig« bedeutet, ist stark umstritten, wie uns ein Blick in die einschlägige Literatur lehrt, die hier nicht repliziert werden kann. Die Festlegung eines THC-Grenzwertes beruht also nicht auf einer fundierten Wissensbasis, sondern ist eher vom Zeitgeist abhängig, also etwa der Frage: Haben wir es eher mit einer liberalen oder eher restriktiven Politik zu tun?

Fazit

Aus der Literatur zur Legalisierung von Cannabis lassen sich lediglich heterogene Ergebnisse ableiten. Deshalb ist es sinnvoll, auf die erwähnten Metaanalysen – insbesondere auf Rogeberg et al. (2018) gestützt – zurückzugreifen. Diese legen nahe, dass sich aus dem allgemeinen Zusammenhang von Cannabis und Unfallrisiko ein moderat erhöhtes Gesamtunfallrisiko ableiten lässt. Da das OR von 1,32 jedoch nahezu vernachlässigbar ist, darf auf Basis der berichteten Studienergebnisse gefolgert werden: Cannabis leistet keinen signifikanten Beitrag zum Gesamtunfallgeschehen.

Wichtig ist an dieser Stelle der Hinweis, dass aus dem leicht erhöhten OR nicht auf ein individuelles Unfallrisiko geschlossen werden kann. Dies ist aus verschiedenen Gründen nicht möglich. Insbesondere handelt es sich beim Unfall um einen statistischen Erwartungswert

einer Zufallsvariable, der nicht zuverlässig geschätzt werden kann. Es gibt keine validen Merkmale und Methoden für eine zuverlässige Vorhersage, stattdessen wird eine große Zahl von »falsch positiven« Urteilen generiert.

Dies bedeutet jedoch nicht, dass der Konsum von Cannabis während der aktiven Teilnahme am Straßenverkehr als unbedenklich betrachtet werden kann. Dies gilt insbesondere für regelmäßige Cannabiskonsumern mit hohen Dosierungen. Laut vorhandener Evidenz stellen sie ein Sicherheitsrisiko im Straßenverkehr dar.

Aufgrund der Einschränkung, dass Verkehrssicherheit und Cannabiskonsum immer nur mit dem Unfallkriterium verknüpft werden, ohne dass – wie die untersuchten Studien zeigen – nachgewiesen werden kann, dass zum Unfallzeitpunkt tatsächlich eine cannabisbedingte Beeinträchtigung vorlag, ergibt sich die Notwendigkeit, die Bewertung der Verkehrssicherheit stärker am normalen, alltäglichen Verhalten auszurichten. Es ist empfehlenswert, Ereignisse vor einem Unfall systematisch zu untersuchen und dabei das cannabisbezogene Normalverhalten besonders zu berücksichtigen. Untersuchungen sollten bevorzugt in realen Lebenssituationen durchgeführt werden, um die Diskrepanz zu häufig überbewerteten, aber in jedem Fall theoretischen Laboreffekten hinsichtlich der Wirkung von Cannabis zu überwinden.

In methodischer Hinsicht wäre es interessant, den Einfluss von THC-Gehalt und Cannabisintoxikation auf die Fahrleistung von Gelegenheits- und Dauernutzern mit Hilfe von psychologischen Fahrverhaltensbeobachtungen zu untersuchen. Dadurch könnte eine realistische Bewertung der tatsächlichen Gefährdung der Verkehrssicherheit durch Cannabiskonsum ermöglicht werden. Die Fahrverhaltensbeobachtungen sollten in einem geschützten Verkehrsraum durchgeführt werden, der möglichst nah an der Verkehrsrealität liegt. Geeignete Maße zur Überprüfung der Cannabiswirkung sollten verwendet und angemessene Versuchspläne erstellt werden. Dabei sind eine sorgfältige Formulierung der zu untersuchenden Hypothesen sowie eine umfassende Auflistung der abhängigen und unabhängigen Variablen notwendig. Eine testpsychologische Überprüfung der psychophysischen Leistungsfähigkeit der Probanden wäre ergänzend sinnvoll.

Prof. Dr. Wolfgang Fastenmeier

Der erwähnte Bericht von Fastenmeier und Söllner (2023) – »Die Legalisierung von Cannabis in verschiedenen Ländern. Empirisches Lagebild zu den Auswirkungen auf Risikokennwerte der Verkehrssicherheit, des Gesundheitswesens und der Marktdynamik«. Berlin: Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie DGVP e. V. – sowie daraus abgeleitete Empfehlungen sind verfügbar unter: https://www.dgvp-verkehrspsychologie.de/wp-content/uploads/2023/07/DGVP-Bericht_Auswirkungen-Cannabislegalisierung.pdf.



Foto: privat

Prof. Dr. Wolfgang Fastenmeier ist Professor für Arbeitspsychologie und die Psychologie des Verkehrswesens an der Psychologischen Hochschule Berlin (PHB) und Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP). Seine Arbeitsschwerpunkte sind Verkehrssicherheit, Verkehrs-, Arbeits- und Ingenieurpsychologie.

Literatur:

Die Literaturliste kann per E-Mail beim Verlag angefordert werden: s.koch@psychologenverlag.de



Nicht schlechtes Wetter, nur schlechte Kleidung

Einflussfaktoren auf die Wahl des Verkehrsmittels¹

Foto: Eduardo Enrietti – unsplash.com

Die Verkehrsmittelwahl einzelner Menschen wird von zahlreichen Einflussfaktoren bedingt. Diese werden in der Verkehrsmodellierung benötigt, um gegenwärtiges Verhalten realitätsnah abzubilden und zukünftiges Verhalten präzise zu prognostizieren. Auch in der Verkehrspolitik spielen Einflussfaktoren bei der Verkehrsmittelwahl eine zentrale Rolle. Um verkehrspolitische Entscheidungen bedarfs- und zielgruppengerecht zu treffen, ist es notwendig, zu wissen, welche Menschen aus welchen Gründen ein bestimmtes Verkehrsmittel wählen. Darüber hinaus ist es nötig, zu quantifizieren, wie groß der Einfluss einzelner Faktoren ist. Mit diesem Wissen können politische Maßnahmen effizient gestaltet werden – mit dem Ziel, die Verkehrswende hin zu nachhaltigeren Verkehrsmitteln zu realisieren. Da sich das Mobilitätsverhalten im Zeitverlauf ändert, ist es zudem erforderlich, die Einflussfaktoren kontinuierlich zu hinterfragen, zu ergänzen, neu zu bewerten und Verkehrsmodelle entsprechend anzupassen.

Wozu werden Verkehrsmodelle benötigt?

Verkehrsmodelle versuchen, menschliche Entscheidungen zur Mobilität zu zerlegen, einzelnen Entscheidungsstufen zuzuordnen und dabei relevante Einflussfaktoren zu berücksichtigen (vgl. Pillat & Manz, 2021). Verkehrsmodelle bilden entweder die »Ist-Situation« ab, werden genutzt, um Maßnahmen zu evaluieren oder prognostizieren Verhalten in der Zukunft (vgl. ebd.). Sie erleichtern es Planenden, Probleme im Verkehrssystem zu verstehen und potenzielle Auswirkungen möglicher Maßnahmen zu messen.

Bisher lag der Fokus bei Verkehrsmodellen auf einer genauen Abbildung des motorisierten Individualverkehrs (MIV, z. B. Pkw) und des öffentlichen Personenverkehrs (ÖV, z. B. Bus und Bahn). Rad- und Fußverkehr halten

erst seit Kurzem und in geringerem Umfang Einzug in die Modelle. Noch fehlen detaillierte Kenntnisse, etwa hinsichtlich der Mobilitätsentscheidungen. In diesem Beitrag geben wir einen Überblick über die unterschiedlichen Einflussfaktoren, die zur Entscheidung für oder gegen ein Verkehrsmittel führen.

Was beeinflusst die Wahl eines Verkehrsmittels?

Stellen Sie sich vor, Sie wollen das Haus verlassen, um einer Tätigkeit an einem anderen Ort nachzugehen. Welche Faktoren beeinflussen diese Entscheidung? Die Tageszeit, der Zielort, die Entfernung, das Wetter? Die Antwort wird sich von Mensch zu Mensch unterscheiden. Womöglich entsteht ein individueller Katalog an Einflussfaktoren.

Unsere Darstellung basiert auf der bisherigen empirischen Forschung. Dazu haben wir 383 Aussagen zu Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl aus 63 wissenschaftlichen Beiträgen zusammengetragen und in objektive und subjektive Einflussfaktoren kategorisiert. Im Gegensatz zu den subjektiven können objektive Einflussfaktoren gut quantifiziert und entsprechend in Modellen abgebildet werden. Objektive Einflussfaktoren umfassen soziodemografische und -ökonomische Merkmale, die Verkehrsmittelverfügbarkeit, Kostenkomponenten, zeitliche und räumliche Merkmale, das Wetter und weitere wegbezogene Einflussfaktoren (vgl. Abbildung 1). In den einzelnen Kategorien lassen sie sich weiter herunterbrechen. So schließen z. B. zeitliche Merkmale sowohl die Reisezeit (insbesondere Dauer, Wochentag, Ferien, Feiertag etc.) als auch die Wartezeit (inklusive Parkplatzsuche, zusätzlicher Fußwege usw.) ein.

Eine überschneidungsfreie Zuordnung der Einflussfaktoren zu den einzelnen Kategorien ist nicht in allen Fällen möglich. Als Beispiel kann die Entfernung zur nächsten Bushaltestelle genannt werden: Sie kann sowohl der Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln als auch den räumlichen Merkmalen zugewiesen werden.

Dieser Beitrag unterscheidet folgende Verkehrsmittel: MIV (für allein nutzende Personen sowie als Fahrgemein-

¹ Dieser Beitrag basiert auf dem Forschungsprojekt »Model-Rad – Status quo und Entwicklungsoptionen der Datengrundlage für die Modellierung des Radverkehrs«. Das Projekt wurde im Rahmen der Projektinitiative »mFUND« des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (Laufzeit: Mai 2022 bis April 2023) gefördert (FKZ: 19F1105A). Weitere detaillierte Informationen zum Projekt und zu den Ergebnissen finden Sie im Abschlussbericht (Reinfeld, Weiß, Pillat, Knese & Forkert, 2023).

schaft oder im Sharing-Betrieb), ÖV (als Sammelbegriff für alle öffentlichen Verkehrsmittel wie Bus, S- und U-Bahn, Tram, Regional- und Fernzug, autonomes Shuttle), das Fahrrad (inklusive herkömmliches Fahrrad, Pedelec, Bikesharing) und das Zulußgehen. Die Einflussfaktoren können einen positiven, negativen oder keinen statistisch signifikanten Effekt auf die Verkehrsmittelwahl aufweisen.

Soziodemografische und sozioökonomische Merkmale

Haben Sie in Ihrem Leben immer die gleichen Verkehrsmittel gewählt? Oder hat sich Ihre Verkehrsmittelwahl mit zunehmendem Alter gewandelt? Die Einflussfaktoren *Alter* und *Geschlecht* haben in den meisten Studien einen signifikanten Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl.

In Bezug auf das Alter konnte in Studien ein negativer Zusammenhang zwischen Alter und Fahrradnutzung gefunden werden (z. B. Rietveld & Daniel, 2004; Winters, Davidson, Kao & Teschke, 2011). Damit ist gemeint, dass die Fahrradnutzung mit steigendem Alter abnimmt und Verlagerungseffekte auf andere Verkehrsmittel stattfinden. Dieser Zusammenhang gilt jedoch nicht generalisierend für alle Fahrradarten. In Studien von Haustein und Møller (2016) oder de Haas, Kroesen, Chorus, Hoogendoorn-Lanser und Hoogendoorn (2022) fand sich eine steigende

Pedelec-Nutzung bei (weiblichen) älteren Erwachsenen. Einen positiven Einfluss hat das Alter auf die Nutzung des MIV (vgl. Hardinghaus, 2021). Im Vergleich der Geschlechter kommen mehrere Studien zu dem Ergebnis, dass bei der Wahl des Verkehrsmittels bei Frauen weniger häufig die Entscheidung für das Fahrrad oder den MIV fällt. Beispielsweise finden Rybarczyk & Wu (2014) eine dreimal so hohe Wahrscheinlichkeit, dass Männer im Vergleich zu Frauen mit dem Fahrrad zur Arbeit pendeln.

Neben Alter und Geschlecht haben noch weitere soziodemografische und -ökonomische Merkmale Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Beispielsweise führt ein Anstieg des Anteils der Menschen mit *Migrationshintergrund* in der Bevölkerung zu einer Verringerung der Fahrradnutzung im Modal Split² (vgl. Rietveld & Daniel, 2004). Hintergrund hierfür könnte eine fehlende Verkehrsmittelverfügbarkeit sein oder die fehlende Fähigkeit, Fahrrad zu fahren.

Für die Einflussfaktoren *Mobilitätseinschränkungen*, *Haushaltsgröße*, *Kinder im Haushalt*, *Status Schülerin/Schüler oder Studierende*, *Arbeitszeitmodell* und *Einkom-*

² Prozentualer Anteil einzelner Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsaufkommen.



Abbildung 1. Übersicht über die Einflussfaktoren bei der Wahl des Verkehrsmittels

men lassen sich keine quantifizierbaren Aussagen treffen. Verallgemeinernd zeigt die bisherige Forschung, dass mobilitätseingeschränkte Personen seltener aktive Mobilitätsformen nutzen, wie das Radfahren (vgl. Helbich, Böcker, & Dijst, 2014) und das Zufußgehen (vgl. Cervero & Duncan, 2003). Die Auswirkung der Haushaltsgröße und des Einkommens auf die Verkehrsmittelwahl führen zu widersprüchlichen Ergebnissen in den betrachteten Studien. So hat die Haushaltsgröße bei Rybarczyk und Wu (2014) keinen statistisch signifikanten Einfluss auf die Wahl des Fahrrads, während eine zunehmende Haushaltsgröße bei Ton, Duives, Cats, Hoogendoorn-Lanser und Hoogendoorn (2019) die Wahrscheinlichkeit erhöht, den ÖV zu nutzen oder mit dem Rad zu fahren, und die Wahrscheinlichkeit verringert, zu Fuß zu gehen. In Haushalten mit Kindern nimmt die Wahrscheinlichkeit ab, den ÖV zu nutzen (vgl. Ton et al., 2019). Mit steigendem Einkommen wird häufiger der MIV gewählt als andere Verkehrsmittel (vgl. Hess, 2001). Die Ergebnisse hinsichtlich des Effekts des Einkommens auf die Wahl des ÖV, Fahrrads oder Zufußgehens variieren in den Studien. Im Gegensatz dazu besteht für Schülerinnen/Schüler oder Studierende eine höhere Wahrscheinlichkeit der Nutzung des ÖV, des Fahrrads oder des Zufußgehens (vgl. Santos, Maoh, Potoglou & Brunn, 2013; Ton et al., 2019).

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Stehen Ihnen im Haushalt ein oder mehrere Pkw zur Verfügung? Haben Sie einen Führerschein? Gibt es ÖV-Haltestellen in Ihrer Nähe? Und fährt der ÖV in einem regelmäßigen Takt? Je mehr Pkw ein Haushalt zur Verfügung hat – unabhängig davon, ob dienstlich oder privat genutzt, umso eher werden sie genutzt (vgl. Hess, 2001). Gleichermaßen haben die *Anzahl der Fahrräder* im Haushalt, die Verfügbarkeit einer *Fahrradabstellanlage* und die *Fähigkeit*, Fahrrad zu fahren, einen positiven Effekt auf die Fahrradnutzung und teilweise das Zufußgehen (vgl. Heinen, van Wee & Maat, 2010; Ton et al., 2019).

Einer Verbesserung des *ÖV-Angebots* wurde ein positiver Effekt auf die Nutzung des ÖV und auf die aktiven Mobilitätsformen nachgewiesen (vgl. Cervero, Sarmiento, Jacoby, Gomez & Neiman, 2009; Winters et al., 2011). Je kürzer die *Entfernung zu einer Haltestelle*, desto positiver wirkt sich dies auf die Wahl des ÖV, des Fahrrads oder des Zufußgehens aus (vgl. Ewing & Cervero, 2010; Goldmann & Wessel, 2021). Bei einer längeren Entfernung zur Haltestelle wird stattdessen auf den MIV zurückgegriffen (vgl. Asensio, 2002). Im Einklang mit dieser Feststellung führt eine steigende Entfernung zu einer Bikesharing-Station zu einer sinkenden Anzahl der Nutzenden (vgl. Kowald, Gutjar, Röth, Schiller & Dannewald, 2022).

Kostenkomponenten

Haben die gestiegenen Benzinpreise 2022 dazu geführt, dass Sie das Auto weniger genutzt haben? Haben Sie ein »9-Euro-Ticket« oder »Deutschlandticket« für Fahrten im ÖV erworben? Angesichts der Kosten lässt sich die allgemeine Aussage treffen, dass steigende Kosten für jedes Verkehrsmittel einen negativen Einfluss auf die Nutzung bedeuten.

Mit Ausnahme des Zufußgehens ist jedes Verkehrsmittel mit monetären Kosten verbunden. In Verbindung mit dem MIV stehen *Kraftstoffkosten* und *Parkgebühren* sowie weitere Kosten wie Anschaffungs-, Instandhaltungs- und Versicherungskosten. Nutzende von Car- oder Bikesharing-Angeboten zahlen Leihgebühren. Die Nutzung des ÖV ist mit der Zahlung von *Ticketpreisen* verbunden.

Kostenkomponenten lassen sich gut durch sogenannte »Kreuzelastizitäten« quantifizieren. Beispielsweise führt eine Erhöhung der Kraftstoffkosten um 1 %, wenn alle anderen Einflussfaktoren konstant gehalten werden, zu zwei Effekten: Zum einen nimmt die Nutzung des MIV um 0,092 % ab; zum anderen nimmt die Nutzung von Bus und Zug um 0,082 % respektive 0,188 % zu (vgl. Asensio, 2002). Ebenso führen steigende Parkgebühren zu einer Verlagerung weg vom MIV hin zum ÖV und zum Radfahren (vgl. Hess, 2001; Rietveld & Daniel, 2014). Infolgedessen können *Anreize von Arbeitgebenden* ausschlaggebend für die Wahl des Verkehrsmittels sein. Es könnten statt Dienstwagen Job-Räder oder Mobilitätsbudgets³ geboten werden, um als Anreiz eine Verlagerung vom MIV auf das Fahrrad zu bewirken.

Zeitliche Merkmale

Wählen Sie am Wochenende ein anderes Verkehrsmittel als unter der Woche? Und spielt die Dauer des Weges eine Rolle bei Ihrer Entscheidung? Wie bereits zu Beginn des Beitrags angedeutet, lassen sich die zeitlichen Merkmale in *Reisezeit* und *Wartezeit* kategorisieren. Eine verlängerte Reisezeit wirkt sich für jedes Verkehrsmittel negativ auf dessen Nutzung aus. Bei längeren Reisezeiten ist ein klarer Modal Shift⁴ von aktiven Mobilitätsformen (Fahrradfahren und Zufußgehen) zum MIV beobachtbar (vgl. Akar & Clifton, 2009; Habib, 2019). Asensio (2002) belegt zusätzlich Verschiebungen zwischen MIV und ÖV: Wenn die Reisezeit mit dem MIV um 1 % zunimmt, steigt die Wahrscheinlichkeit, den Bus bzw. Zug zu wählen, um 0,296 % bzw. 0,538 %.

Unter der Woche (im Vergleich zum Wochenende) wird ein positiver Effekt auf die Wahl des ÖV und des Fahrrads nachgewiesen, wohingegen ein vergleichsweise negativer Einfluss auf das Zufußgehen vorliegt (vgl. Broach & Dill, 2016; Cervero & Duncan, 2003). Ausgewertete Bikesharing-Daten zeigen, dass an *Feiertagen* und in den *Ferien* ein Rückgang der Nutzenden beobachtet wird (vgl. Wessel, 2020). Monate, in denen es länger hell ist, haben einen positiven Einfluss auf aktive Mobilitätsformen, während sich *Dunkelheit* negativ auswirkt (vgl. Cervero & Duncan, 2003; Hong, McArthur & Stewart, 2020).

Eine steigende *Parksuchdauer* hat als Wartezeit mit dem MIV einen positiven Effekt auf die Wahl des Fahrrads (vgl. Parkin et al., 2008). Die Parkplatzsuche kann vor allem bei kurzen Fahrten die Reisedauer insgesamt we-

³ Arbeitgebende stellen ein Budget (z. B. Geldeinheiten, Kilometer, CO₂-Emissionen) für Mitarbeitende zur Verfügung, was eine flexible Nutzung aller Verkehrsmittel ermöglicht.

⁴ Verlagerung des prozentualen Anteils von einem Verkehrsmittel hin zu anderen Verkehrsmitteln.

sentlich verlängern. Wenn bei einer Reise mit dem ÖV längere Wartezeiten, mehrere *Umstiege* und ein längerer zusätzlicher Fußweg zur Haltestelle oder zum Zielort erwartet werden, ist die Wahl des ÖV als Verkehrsmittel von einem negativen Effekt betroffen. Eine Verschlechterung des *ÖV-Taktes* (weniger Fahrten) treibt diesen Effekt weiter voran. Als Folge verlagert sich die Wahl des Verkehrsmittels auf den MIV (vgl. Asensio, 2002; Eluru, Chakour & El-Geneidy, 2012).

Räumliche Merkmale

Welche Rolle spielt bei Ihrer Verkehrsmittelwahl die Distanz bis zum Zielort? In Verkehrsmodellen stellt die *Distanz* eine der wichtigsten Einflussgrößen dar (vgl. Reinfeld et al., 2023). Dabei sind Distanz und Dauer eng miteinander verknüpft. Bei einer längeren Strecke (und längerer Reisezeit) sind die Effekte auf aktive Mobilitätsformen negativ. Mit Blick auf Pendelnde fällt auf, dass mit zunehmender Pendeldistanz der Anteil an Fahrrad-Pendelnden abnimmt und der Anteil am MIV zunimmt (vgl. Flynn, Dana, Sears & Aultman-Hall, 2012).

Ähnliche Effekte sind bei zunehmender *Steigung* zu sehen. Die Anteile der Nutzung aktiver Mobilitätsformen im Alltag nehmen in diesem Fall ebenfalls ab (vgl. Cervero et al., 2009). Steigungen spielen auch bei der Wahl einer Route (nachdem die Entscheidung für ein bestimmtes Verkehrsmittel bereits gefallen ist) eine maßgebliche Rolle (vgl. Reinfeld et al., 2023).

Förderlich für aktive Mobilitätsformen ist hingegen eine verbesserte *Infrastruktur*. So begünstigen ausgebaute Radwege, die getrennt vom MIV und ÖV verlaufen, die Nutzung des Fahrrads. Außerdem begünstigen Gehwege als Infrastruktur das Zufußgehen (vgl. Broach & Dill, 2016).

Welche Effekte (*Natur-Umgebung* und Umwelt) haben, kann nicht eindeutig festgelegt werden. Eine höhere Lautstärke und Luftverschmutzung wirken sich negativ auf den Fahrradanteil aus (vgl. Winters et al., 2011). In der Literatur wird außerdem die *Flächennutzung* als Einflussfaktor auf die Wahl des Verkehrsmittels betrachtet. Dabei werden die Dimensionen Dichte, Vielfalt und Design der Flächennutzung unterschieden. Verwiesen werden kann an dieser Stelle auf die Metastudie von Ewing und Cervero (2010), die mehr als 200 Studien zur Flächennutzung analysiert hat.

Wetter

Wählen Sie bei Sonnenschein das gleiche Verkehrsmittel wie bei Regen? Das Wetter ist der am wenigsten steuerbare Einflussfaktor, bei dem Menschen zum Teil unplanbaren Veränderungen ausgesetzt sind.

Eine steigende *Temperatur* führt sowohl beim Pendeln als auch bei Freizeitfahrten zu einer höheren Wahrscheinlichkeit, mit dem Fahrrad zu fahren. Dabei reagieren Freizeit-Radfahrende empfindlicher auf kalte Temperaturen als Radfahrende im Pendelverkehr (vgl. Brandenburg, Matzarakis & Arnberger, 2007). Der beobachtete Zusammenhang besteht jedoch nur bis zu einem Schwellenwert, ab dem die Radfahranteile bei Hitze wieder abnehmen. Außerdem wirkt sich eine steigende Temperatur negativ auf die Nutzung des ÖV aus (vgl. Wicki, Guidon, Becker, Axhausen & Bernauer, 2019).

Schnee, Eis, Regen, Bewölkung, Unwetter, eine höhere *Luftfeuchtigkeit* und eine Erhöhung der *Windgeschwindigkeit* stellen Hemmnisse dar, die zu einem Sinken des Radverkehrsanteils führen. Dabei reicht mit Blick auf Regenfälle allein die Vorhersage im Wetterbericht: Selbst fälschlicherweise vorhergesagter Regen führt zu weniger Fahrradfahrten (vgl. Wessel, 2020). Regen hemmt zusätzlich die Nutzung des ÖV und führt ebenfalls zu einem Rückgang des Zufußgehens (vgl. Cervero & Duncan, 2003; Santos et al., 2013).

Weitere anlassbezogene Einflussfaktoren

Nutzen Sie andere Verkehrsmittel, wenn Sie in Begleitung oder mit Gepäck unterwegs sind? Sind Anlässe wie Feiern, Theaterbesuche oder Urlaube ein Grund für Sie, das Verkehrsmittel zu wechseln? Die Begleitung durch *Mitreisende* senkt die Wahrscheinlichkeit, den ÖV oder das Fahrrad zu nutzen. Gleichzeitig wird das gemeinsame Zufußgehen attraktiver (vgl. Ton et al., 2019). Die Mitnahme von Gepäck hat ebenfalls einen negativen Effekt auf die Wahl des Fahrrads als Verkehrsmittel.

Was das Fahrradfahren hingegen begünstigt, sind Straßen mit *geringerem Verkehrsaufkommen* (vgl. Cervero, Denman & Jin, 2019). Grund dafür könnte sein, dass viel befahrene Straßen ein höheres Sicherheitsrisiko aufweisen. Die (objektive) Sicherheit, gemessen an der Zahl der Todesopfer oder Unfälle pro Jahr, beeinflusst die Wahl des Fahrrads als Verkehrsmittel. Je höher die

Tabelle 1
Definitionen psychologischer Einflussfaktoren (eigene Darstellung basierend auf Hunecke, 2015)

Psychologische Einflussfaktoren	Definition
Kontrollüberzeugungen	»Subjektive Einschätzung von Personen, ihre eigenen Ziele in den entsprechenden Verhaltenskontexten tatsächlich realisieren zu können« (Hunecke, 2015, S. 12)
Einstellungen	»Subjektive Bewertungen zu Gegenständen, Personen, Situationen oder sozial geteilten Vorstellungen« (Hunecke, 2015, S. 16)
Normen	»In Normen kommt eine Verpflichtung über angemessenes und unangemessenes Verhalten zum Ausdruck« (Hunecke, 2015, S. 19)
Werte	»Werte sind kognitiv repräsentierte, objektunspezifische Kriterien und Maßstäbe, an denen das eigene Handeln sowie Dinge und Personen des sozialen Umfelds beurteilt werden« (Hunecke, 2015, S. 20)



Foto: U. Wolf

Nicole Reinfeld ist wissenschaftliche Mitarbeiterin im »ReLUT – Research Lab for Urban Transport« und promoviert am Promotionszentrum für Mobilität und Logistik mit quantitativem Schwerpunkt.



Foto: privat

Luisa Elisane Walter studiert »Internationale Finance« an der Frankfurt University of Applied Sciences und ist wissenschaftliche Hilfskraft im »ReLUT – Research Lab for Urban Transport«.



Foto: U. Wolf

Prof. Dr. Dennis Knese ist Professor für Nachhaltige Mobilität und Radverkehr und Direktor des »ReLUT – Research Lab for Urban Transport« an der Frankfurt University of Applied Sciences.

objektive Sicherheit, desto eher steigt der Radverkehrsanteil (vgl. Rietveld & Daniel, 2004). Im Kontrast dazu sinkt der Radverkehrsanteil mit jedem zusätzlich im Straßenverkehr getöteten Radfahrenden (vgl. Pucher & Buehler, 2006).

Subjektive Einflussfaktoren

Kennen Sie den Satz: »Es gibt kein schlechtes Wetter, nur schlechte Kleidung«? Dahinter steckt ein subjektiver Einflussfaktor auf die Wahl des Verkehrsmittels. Zu den subjektiven Faktoren gehören u. a.: *Wahrnehmung, Zufriedenheit und Kultur* (z. B. Pucher, Komanoff & Schimek, 1999; Wardman et al., 2007), *subjektive Sicherheit, psychologische Einflussfaktoren, der Lebensstil* (z. B. Scheiner & Holz-Rau, 2007) sowie *Erfahrungen und Gewohnheiten* (u. a. Ton et al., 2019; Wicki et al., 2019).

Rietveld und Daniel (2004) beschreiben z. B. den Zusammenhang zwischen der Zufriedenheit mit der lokal umgesetzten Politik und der Fahrradnutzung. Ihre Ergebnisse zeigen, dass, wenn die Zahl der mit dem Radverkehr unzufriedenen Personen um einen Prozentpunkt steigt, der Anteil der Fahrradnutzung um 0,05 % sinkt. Wahrgenommene staatliche Ausgaben für die Radverkehrsinfrastruktur können im Gegensatz dazu den Radverkehrsanteil erhöhen (vgl. z. B. Dill & Carr, 2003).

Dabei müssen neben politischen Aspekten ebenso soziale und kulturelle Aspekte als Einflussfaktoren beachtet werden (vgl. Carstensen & Ebert, 2012). Beispielsweise ist das Radfahren im Alltag in den USA kulturell bzw. traditionell bedingt weniger gängig als das Radfahren in der Freizeit (vgl. Pucher et al., 1999; Pucher, Buehler & Seinen, 2011).

Neben der bereits erwähnten objektiven Sicherheit spielt die subjektiv empfundene Sicherheit bei der Verkehrsmittelwahl eine Rolle. So werden vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsanlagen als subjektiv sicherer wahrgenommen als eine Radverkehrsführung im Mischverkehr (Krzitek et al., 2009).

Die psychologischen Einflussfaktoren lassen sich nach Hunecke (2015) in Kontrollüberzeugungen, Einstellungen, Normen und Werte untergliedern (vgl. Tabelle 1).⁵

Nachgewiesene Kontrollüberzeugungen umfassen z. B. die Überzeugung, ein Auto (nicht) zu benötigen (vgl. Gardner & Abraham, 2008; Hunecke, Haustein, Grischkat & Böhler, 2007). Gemeinsam mit Intentionen stellen Kontrollüberzeugungen die stärksten Einflussfaktoren bei der Entscheidung für oder gegen ein Verkehrsmittel dar (Lanzini & Khan, 2017). Hoffmann et al. (2017) unterstreichen die Wichtigkeit von Intentionen und weisen auf die Herausforderungen bei der Umsetzung von Intentionen in Handlungen hin. Wetterfestigkeit für Rad-

fahrende steht als weiteres Beispiel für die subjektive Überzeugung, auch bei schlechtem Wetter Rad fahren zu können (vgl. Haustein, Hunecke & Manz, 2007).

Hinsichtlich der Einstellung zur Autonutzung finden Gardner & Abraham (2008) in ihrer Metastudie eine mäßige Wirkung auf das Verhalten. Hoffmann et al. (2017) geben an, dass Einstellungen möglicherweise bessere Prädiktoren für Stadt- und Pendlerfahrten als für andere Fahrtzwecke seien. Moudon et al. (2005) weisen einen negativen Zusammenhang zwischen der Einstellung zu körperlicher Inaktivität und der Wahrscheinlichkeit, mit dem Fahrrad zu fahren nach. Willis, Manaugh und El-Geneidy (2015) benennen u. a. folgende Einstellungen, die positiv mit der Fahrradnutzung korrelieren: Sorge um die Umwelt, Freude am Radfahren, Freude an körperlicher Betätigung, Abneigung gegen das Autofahren sowie der Versuch, weniger Auto zu fahren.

Als wichtigste Prädiktoren für die zukünftige Verkehrsmittelnutzung bewerten Lanzini & Khan (2017) allerdings Gewohnheiten und das frühere Nutzungsverhalten.

Fazit

Die Verkehrsmittelwahl wird von zahlreichen Faktoren beeinflusst. In diesem Beitrag haben wir einen grundsätzlichen Überblick über die verschiedenen Kategorien der Einflussfaktoren und ihre Wirkung gegeben. Der Großteil der dargestellten Einflüsse konnte als objektiv eingeordnet werden. Das liegt u. a. daran, dass objektive Einflussfaktoren eine gute Datenverfügbarkeit aufweisen, in Studien gut quantifizierbar sind und dementsprechend einfacher in Modellen berücksichtigt werden können.

Der signifikante Einfluss subjektiver Einflussfaktoren wurde jedoch ebenfalls in zahlreichen Studien nachgewiesen. Allerdings können subjektive Einflussfaktoren nur schwer in klassischen Verkehrsmodellen abgebildet werden. Das liegt z. B. daran, dass sie auf individueller Ebene wirken. In den klassischen Verkehrsmodellen wird das Verhalten hingegen über Gruppen dargestellt, die sich per Annahme ähnlich oder homogen verhalten. Das führt aktuell dazu, dass zunehmend mikroskopische Modellierungsansätze genutzt werden, in denen Einzelpersonen (sogenannte »Agenten«) mit einem »Tagesplan« und individuellen Präferenzen in der Verkehrsmittelwahl simuliert werden. Diese Forschungsrichtung ist sehr relevant, da Einflussfaktoren je nach Verkehrsmittel und nutzender Person stark variieren können. Über die Modellierung von Einzelpersonen in Verkehrsmodellen ist auch die Darstellung vulnerabler Gruppen (z. B. älterer Menschen, Kinder, Menschen mit körperlichen Einschränkungen) einfacher möglich als in verallgemeinernden makroskopischen Modellen.

Unabhängig davon, welche Modelle genutzt werden, sollten sowohl objektive als auch subjektive Einflussfaktoren bei verkehrspolitischen Entscheidungen sowie der Planung von Infrastruktur berücksichtigt werden.

Nicole Reinfeld, Luisa Elisane Walter, Prof. Dr. Dennis Knese

Literatur: Die Literaturliste kann per E-Mail beim Verlag angefordert werden: s.koch@psychologenverlag.de

Ein Blick in die Praxis

Psychologische Handlungsfelder nachhaltiger Mobilität

Foto: Ruiyang Zhang - pexels.com

Das Klimaziel 2030 sei erreichbar, teilte das Umweltbundesamt im März bei der Vorstellung der Treibhausgas-Projektionen mit. Allerdings wird der Verkehrssektor bis 2030 vermutlich immer noch 180 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente zu viel verursachen (Umweltbundesamt, 2024). So wichtig der Verkehr für die Erreichung der Klimaziele ist, menschliche Mobilität ist kein Bereich, der sich im Hauruck-Verfahren verändern lässt. Einerseits entsteht neue Infrastruktur, sodass die Basis für klimafreundliche Mobilität geschaffen wird. Andererseits wächst bei Kommunen, Planungsverbänden und Unternehmen inzwischen die Erkenntnis, dass gebaute Infrastruktur nicht automatisch genutzt wird.

Klimafreundliche Verkehrsinfrastruktur und nachhaltige Angebote sind zwar notwendig, aber nicht ausreichend, denn individuelles Mobilitätsverhalten ist komplex. Daher stellen sich immer mehr Entscheidungstragende die Frage, welche Einflussfaktoren es gibt. Grob kann man davon ausgehen, dass Kontrollüberzeugungen, Einstellungen, Normen und Werte eine Rolle bei der Wahl von Verkehrsmitteln spielen (Hunecke, Heppner & Groth, 2022). In unserer täglichen Arbeit haben wir fünf Aspekte identifiziert, die erheblich zum Erfolg von Maßnahmenpaketen zur Erreichung einer nachhaltigen Mobilität beitragen.

Bewusstheit der Entscheidung

Ein entscheidender Punkt beruht auf dem Charakter des Mobilitätsverhaltens. Die meisten psychologischen Modelle untersuchen unterschiedliche Faktoren, die das Mobilitätsverhalten beeinflussen. Meist wird davon ausgegangen, dass es sich um bewusste Entscheidungen handelt. Wenn dies der Fall ist, z. B. bei der Wahl eines Verkehrsmittels für einen Wochenendausflug, dann sind diese theoretischen Annahmen zutreffend. Es werden verschiedene Informationen gesammelt und bewertet, und die einzelnen Komponenten wie Einstellungen und Werte kommen zum Tragen. Es handelt sich hierbei um einen aktiven Entscheidungsprozess.

Das alltägliche Mobilitätsverhalten, wie z. B. das Pendelverhalten zur Schule oder zur Arbeit, beruht hingegen auf Gewohnheiten. Eine bewusste Entscheidung

wurde getroffen, als die Wegstrecke die ersten Male zurückgelegt wurde. Wurden ein passendes Verkehrsmittel und eine akzeptable Strecke mit vertretbarem Zeitaufwand und Kosten identifiziert, findet nur selten eine erneute aktive Auseinandersetzung mit der Verkehrsmittelnutzung statt. Hier wird deutlich, dass für Unternehmen, die es mit klimafreundlicher Mobilität ernst meinen, der effektivste Hebel bei neuen Mitarbeitenden liegt. Vorzugsweise wird das Thema bereits im Bewerbungsprozess angesprochen und dabei auf Angebote wie Jobrad oder Mobilitätsbudget hingewiesen.

Um eine Veränderung zu einem späteren Zeitpunkt herbeizuführen, muss ein Anlass geschaffen werden, der Mitarbeitende motiviert, wieder aktiv in den Entscheidungsprozess einzusteigen. Hierbei können gezielte Klimaprojekte helfen, die aber glaubwürdig und authentisch in die gesamte Nachhaltigkeitsstrategie und Unternehmenskultur eingebettet sein müssen. Für Akzeptanz und die Vermeidung von Reaktanz ist es entscheidend, Mitarbeitende frühzeitig zu beteiligen und eine umfangreiche, proaktive Kommunikation sicherzustellen.

Positive Begriffe nutzen

Darüber hinaus haben wir in der Praxis festgestellt, dass der Begriff »Klimaschutz« viel politischer aufgeladen ist als die Begriffe »Umweltschutz« oder »Naturschutz«. In einem aktuellen Forschungsprojekt überprüfen wir die These, dass der Begriff »Klimaschutz« eher negative Assoziationen hervorruft, wohingegen der Begriff »Naturschutz« eher positiv bewertet wird. Tiefere Erkenntnisse unterstützen eine zielgruppenspezifische Ansprache im Rahmen der Klimakommunikation. So könnten eher konservativ-bürgerliche Personenkreise leichter für klimaschützende Maßnahmen gewonnen werden, wenn für sie positiv assoziierte Bezeichnungen verwendet werden.

Auswahl von Klimaschutzmaßnahmen

Als drittes Handlungsfeld hat sich in der Praxis der Auswahlprozess von Klimaschutzmaßnahmen herausgestellt. Die meisten Unternehmen, die solche Maßnahmen in die Wege leiten, nutzen eine Treibhausgasbilanz als Entscheidungsgrundlage. Es werden in Scope 1, 2



Nadja Hirsch ist Diplom-Psychologin, hat einen Abschluss in Business Administration und in Nachhaltigkeitsmanagement. Sie hat das Institut für Klimapsychologie in München aufgebaut und leitet es. Dort berät sie Kommunen und Unternehmen dazu, Klimaziele durch Verhaltensänderungen zu erreichen; ein Schwerpunkt ist klimafreundliches Mobilitätsverhalten.

und 3 die Emissionen unterschiedlicher Handlungsfelder erfasst. So umfasst Scope 1 neben der Produktion von Energie ebenfalls den unternehmenseigenen Fuhrpark. Scope 2 bildet u. a. den Verbrauch eingekauften Stroms ab und Scope 3 einige Aspekte der Mobilität wie Pendelmobilität und Geschäftsreisen.

Ziel einer Treibhausgasbilanz ist die Identifikation der großen Hebel für die Einsparung. Diese Herangehensweise ist aus rationaler Sicht sinnvoll, birgt aber auch Gefahren. Oft wird der Prozess der Treibhausgasbilanzierung von einzelnen (Nachhaltigkeits-)Abteilungen durchgeführt. Nur bei der – oft sehr arbeitsintensiven – Abfrage relevanter Daten werden andere Unternehmensbereiche damit konfrontiert. Sofern das Thema »Nachhaltigkeit« nicht schon als Querschnittsthema in alle Bereiche integriert ist und eine Unternehmenskultur etabliert ist, die Klimaschutz glaubwürdig lebt, kann mit Ignoranz oder Skepsis gerechnet werden.

Deshalb macht es Sinn, Maßnahmen im ersten Schritt nicht nur nach CO₂-Einsparungspotenzial auszuwählen, sondern ebenfalls den Grad der Akzeptanz in der Belegschaft zu berücksichtigen. Hierzu ist es notwendig, dass Unternehmen sich ausreichend Zeit für eine umfassende Analyse nehmen. Ziel ist es, über partizipative Angebote bedürfnisorientierte Maßnahmen zu entwerfen, die dann eine hohe Akzeptanz im Unternehmen haben, und diese anschließend zu kommunizieren.

Seit 2022 fällt auf, dass bei Interviews mit Mitarbeitenden das Thema »Geld« einen höheren Stellenwert hat. Bedingt durch die aktuellen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erleben wir eine höhere Kostensensibilität. Das heißt einerseits, dass Mitarbeitende über finanzielle Anreize schneller für Veränderungen im Mobilitätsverhalten gewonnen werden können. Andererseits bedeutet es aber auch, dass die Bereitschaft, zusätzlich zu den laufenden Kosten für ein Auto noch ein Ticket für den ÖPNV zu kaufen, abgenommen hat. Ebenso haben die in letzter Zeit immer häufiger und länger andauernden Streiks bei ÖPNV und Deutscher Bahn dazu geführt, dass die Skepsis gegenüber diesen Verkehrsmitteln gestiegen ist.

Klimatypen im Arbeitsumfeld

Mit unserer Begleitforschung untersuchen wir zudem ein zentrales Handlungsfeld: unterschiedliche Klimatypen im Arbeitsumfeld. Eine Herausforderung stellen Klimaleugnerinnen und -leugner sowie Klimaskeptikerinnen und -skeptiker dar. Sie geben sich im beruflichen Umfeld – im Gegensatz zum geschützten privaten Umfeld oder im anonymen Internet – weniger oft zu erkennen. Der soziale Druck im Arbeitsumfeld wirkt hier maskierend. Dies kann genutzt werden, um mit Klimaskeptikerinnen und -skeptikern in eine konstruktive Interaktion zu kommen, da diese – unserer Definition nach – grundsätzlich zugänglich für einen Dialog sind.

Die Kategorisierung in Klimatypen hilft, passende Maßnahmen zu identifizieren, diese besser zu kommu-

nizieren, Konflikte vorherzusehen und unterschiedliche Partizipationsmöglichkeiten anzubieten, um insgesamt die Akzeptanz zu erhöhen. Die Arbeit mit Klimatypen dient aber vor allem dazu, bei den Entscheiderinnen und Entscheidern Verständnis dafür aufzubauen, dass ein differenziertes Vorgehen bei Partizipation, Maßnahmenentwicklung und Kommunikation notwendig ist.

Kooperative Lösungsorientierung

Als letzter Punkt hat sich eine kooperative Lösungsorientierung als Vorteil herausgestellt. Es geht darum, die Grenzen des Machbaren zu erkennen und sie gemeinsam mit den Betroffenen zu verschieben. Es gibt Limitierungen, die aus der traditionellen Mobilitätsforschung bekannt sind. So ist die tägliche Nutzung des Fahrrads z. B. für maximale Entfernungen von zehn bis 15 km realistisch. Mit einer proaktiven Kommunikation können diese Grenzen verschoben werden, indem der offensichtliche Nutzen um einen weiteren attraktiven Aspekt ergänzt wird. Beim Fahrradfahren kommt neben dem Transportaspekt ein gesundheitlicher/sportlicher Anreiz hinzu. Personen, die Fahrradfahren als Sport ausüben, können z. B. dabei unterstützt werden, den Arbeitsweg als Sporteinheit zu definieren. Dadurch kann die Akzeptanz erhöht werden, längere Strecken (zumindest ein- bis zweimal wöchentlich) zurückzulegen. Hier sind Kooperationen mit dem betrieblichen Gesundheitsmanagement sehr zielführend.

Ebenfalls gehört die Reduktion von Arbeitswegen in ein Gesamtkonzept für betriebliche Mobilität. So kann eine Digitalisierung der Prozesse und Dokumente einen erheblichen Beitrag zur Erhöhung von Homeoffice-Tagen leisten, wodurch Wegstrecken eingespart werden. Voraussetzung hierfür ist eine schnelle und stabile Internetverbindung.

Blick über den Tellerrand

Wer sich mit Mobilitätsverhalten beschäftigt, ist grundsätzlich dazu eingeladen, weit über den Tellerrand der Verkehrsmittelwahl hinauszuschauen. Oft entstehen z. B. in reinen Industriegebieten in der Mittagspause zusätzliche Wegstrecken, weil es fußläufig keine attraktiven Essensangebote gibt. Hier können ein Caterer oder eine Kantinenkooperation dazu führen, dass zumindest diese zusätzlichen Wege vermieden werden.

Die unterschiedlichen Handlungsfelder aus der Praxis zeigen, dass es im Bereich des nachhaltigen Mobilitätsverhaltens weiterhin großen Forschungs- und Handlungsbedarf gibt. Technische Innovationen und Infrastrukturmaßnahmen sind notwendig, um die Rahmenbedingungen für klimafreundliches Verhalten zu schaffen. Allerdings müssen Entscheidungstragende in Politik, Verwaltung und Unternehmen auch immer wieder darauf hingewiesen werden, dass eine gesellschaftliche Veränderung im Mobilitätsverhalten kein Selbstläufer ist.

Nadja Hirsch

Literatur:

Hunecke, M., Heppner, H. & Groth, S. (2022). Fragebogen zu psychologischen Einflussfaktoren der Nutzung von Pkw, ÖPNV und Fahrrad (PsyVKN). Faktorenstruktur, psychometrische Eigenschaften und Validierung. *Diagnostica*, 68(1), 3–13.
Schultz, K., Wehmann, K., op de Hipt, K. & Purr, K. (2024). Treibhausgas-Projektionen für Deutschland. Treibhausgas-Projektionen 2024 – Ergebnisse kompakt. Umweltbundesamt.

Ein Baustein zur Mobilitätswende?

Wirksamkeit und Wirkfaktoren des 9-Euro-Tickets^{1, 2}

Foto: Tahir Osman – pexels.com

Im Rahmen des Maßnahmenpaketes des Bundes zur Senkung der Energiekosten wurde im Sommer 2022 ein bundesweites »9-Euro-Ticket« für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eingeführt. Ziel war es, für möglichst viele Personen einen Anreiz zu schaffen, auf den ÖPNV umzusteigen. Damit sollte sowohl eine finanzielle als auch eine ökologische Entlastung gelingen. Das »9-Euro-Ticket« war in den Monaten Juni, Juli und August 2022 verfügbar. Knapp ein Jahr später, zum 1. Mai 2023, wurde schließlich das »Deutschlandticket« in Form eines Abonnements zum monatlichen Preis von 49 Euro eingeführt.

Die Verlaufsstudie der Technischen Universität München an knapp 1.000 Teilnehmenden aus dem Großraum München (Loder et al., 2024) zeigte, dass während des Gültigkeitszeitraums des »9-Euro-Tickets« die Teilnehmenden vermehrt auf öffentliche Verkehrsmittel umstiegen und teils auf das Autofahren verzichteten. Am »Deutschlandticket« werden die Einführung des Abo-Modells und die damit einhergehenden Kündigungsregelungen kritisiert,

und es wird vermutet, dass dies die Ticketverkäufe vermindert (Krämer & Korbitt, 2023). Während ein sozial- und umweltpolitischer Nutzen günstiger ÖPNV-Angebote anzunehmen ist, wird die Möglichkeit zusätzlicher Verkehrsnachfragen diskutiert (Kebrowski, 2020).

In der vorliegenden Studie wurde über mehrere Befragungswellen – vor Einführung des »9-Euro-Tickets«, während und nach dessen Gültigkeit sowie rund sechs Monate nach Einführung des »Deutschlandtickets« – erhoben, ob und wie sich das Mobilitätsverhalten hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln verändert hat und ob und inwieweit mögliche Änderungen von persönlichen Einstellungen und Normen, aber auch von den soziodemografischen und geografischen Lebensumständen abhängen. Zusätzlich wurden Bewertungen des Tickets durch Nutzende und Nichtnutzende erfragt. Die bisher vorliegenden und hier berichteten Ergebnisse beziehen sich auf deskriptive Auswertungen der kleinen Teilstichprobe der Teilnehmenden aller Befragungswellen.

Methodik der Studie

Die Befragungen zum »9-Euro-Ticket« fanden zu drei Zeitpunkten im Jahr 2022 über die Plattform »unipark« statt. Die erste Befragung wurde im Mai 2022, also im

¹ Die Autorinnen danken Elise Banach, Laura Hiendl, Mark Vollrath und Ulrike Anna Zobel für ihre Mitarbeit und Unterstützung in der Planung und Umsetzung des Projekts.

² Die Literaturliste kann per E-Mail beim Verlag angefordert werden: s.koch@psychologenverlag.de

Aktuelle Nutzung ÖPNV

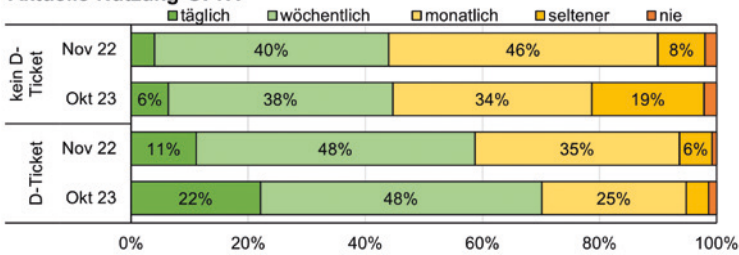
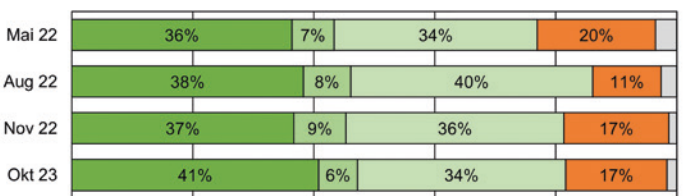


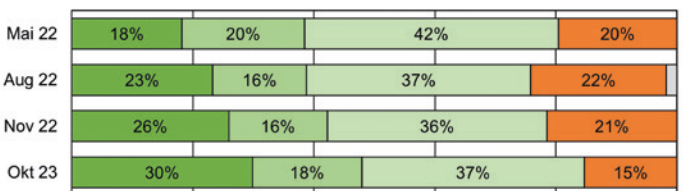
Abbildung 1. Nutzungshäufigkeit des ÖPNV, getrennt nach aktuell Nutzenden (N = 135) und Nichtnutzenden (N = 51) des Tickets

Monat vor Einführung des Tickets, durchgeführt und war vom 3. bis 31. Mai 2022 online. Die zweite Befragung zum Ende des Aktionszeitraums fand vom 3. bis 31. August 2022 statt. Die dritte Befragung wurde im November und Dezember 2022 durchgeführt, also gut drei Monate nach Aktionsende (online vom 15. November bis 14. Dezember 2022). Die Befragung zum »Deutschlandticket« fand vom 1. September bis 31. Oktober 2023 online über die Plattform »SoSciSurvey« statt. Die Befragungen dauerten jeweils rund 20 Minuten.

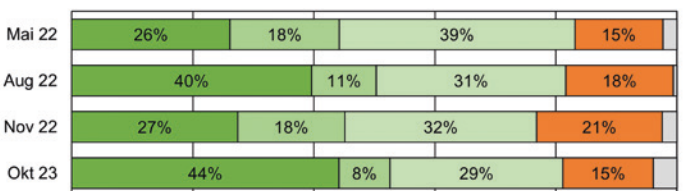
Verkehrsmittelwahl: Arbeitswege



Verkehrsmittelwahl: Erledigungen



Verkehrsmittelwahl: Freizeit



Verkehrsmittelwahl: Einkaufen

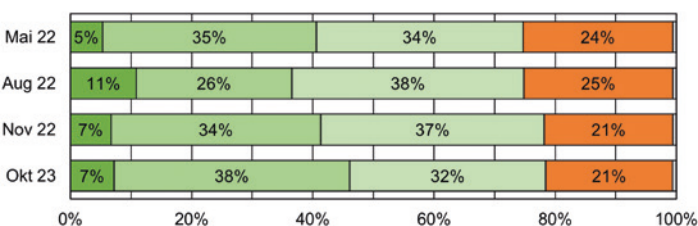


Abbildung 2. Modal Split hauptsächlich genutzter Verkehrsmittel zu Erreichung des Arbeitsplatzes bzw. der Ausbildungsstätte, für private Erledigungen, Freizeitziele und Einkäufe

Interessierende Variablen waren u. a. individuelle Einstellungen bezüglich der Verkehrsmittelwahl (aus dem Stufenmodell der selbstregulierten Verhaltensänderung nach Bamberg, 2013), das aktuelle Mobilitätsverhalten sowie die Bewertung des bestehenden Mobilitätsangebots (zu Hause, am Arbeitsplatz und dort, wo für den täglichen Bedarf eingekauft wird, etc.). Hinsichtlich des aktuellen Mobilitätsverhaltens wurden der Zugang und die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote, die Anzahl und Distanz der zurückgelegten Wege sowie durch die Tickets zusätzlich zurückgelegten und ersetzten Wege erfasst. Des Weiteren wurden Variablen hinsichtlich der Bewertung des ÖPNV sowie des »9-Euro-« und des »Deutschlandtickets« und die Erfahrungen damit erfragt. Aufgrund des Abo-Modells des »Deutschlandtickets« und der damit verknüpften technischen Komponente wurden ebenfalls Aspekte der Usability und User-Experience erfasst.

Bisherige Erkenntnisse

An der ersten Befragung zum »9-Euro-Ticket« nahmen insgesamt 3.617 Personen teil, an der zweiten 2.393 Personen, an der dritten 1.003 Personen. An der Befragung zum »Deutschlandticket« beteiligten sich insgesamt 606 Personen. Von 186 Personen waren nach einer ersten Filterung Daten aus allen Befragungen vorhanden. Diese wurden in die hier berichtete Auswertung einbezogen.

Von diesen 186 Personen waren ihren Angaben im Mai 2022 gemäß 113 männlich (60,8 %), 71 weiblich (38,2 %) eine divers, und eine weitere Person machte keine Angabe. Das durchschnittliche Alter betrug 40,54 Jahre (SD = 13,08 Jahre). Als höchsten Bildungsabschluss nannten 66,7 % der Befragten einen Hochschulabschluss, 24,2 % das (Fach-)Abitur und 8,6 % einen mittleren Schulabschluss, 0,5 % enthielten sich der Angabe. 62,4 % der Befragten waren in Vollzeit beschäftigt, 18,3 % in Teilzeit, 9,1 % waren in einem Ausbildungsverhältnis, 1,6 % Hausfrau/Hausmann und 7,5 % pensioniert. Für 1,1 % der Befragten liegen keine Angaben über das Beschäftigungsverhältnis vor. Die Stichprobe bestand überwiegend aus Personen mittleren Alters, die in Norddeutschland und in städtischen Regionen leben und wenig oder kein Auto fahren.

Verglichen mit Daten des Statistischen Bundesamts sind junge Männer im Alter von 25 bis 40 Jahren und Frauen im Alter von 20 bis 25 Jahren in der Stichprobe überrepräsentiert, ältere Personen ab 55 Jahren, insbesondere Frauen, hingegen unterrepräsentiert (Statistisches Bundesamt, 2023b). Verglichen mit der deutschen Gesamtbevölkerung sind Personen mit Hochschulabschluss über-, alle andere Bildungsabschlüsse unterrepräsentiert (Statistisches Bundesamt, 2020). Die Befragten sind häufiger in Vollzeit beschäftigt als die deutsche Gesamtbevölkerung, wobei Pensionäre unterrepräsentiert sind (Statistisches Bundesamt, 2023a, 2023c; Statista, 2023).

Mobilitätsverhalten

In der dritten Befragungswelle (drei Monate nach Ende des Gültigkeitszeitraums des »9-Euro-Tickets«) sowie

im September/Okttober 2023 wurden die Teilnehmenden gebeten, anzugeben, wie häufig sie aktuell den ÖPNV für ihre täglichen Wege nutzen. Betrachtet man hier diejenigen, die im September/Okttober 2023 ein »Deutschlandticket« besaßen (N = 135), getrennt von denjenigen, die keines besaßen (N = 51), so zeigt sich, dass letztere zum Zeitpunkt September/Okttober 2023 angaben, den ÖPNV sowohl aktuell als auch schon im November 2022 seltener zu nutzen, als Nutzende des Tickets (Abbildung 1).

Die Befragten wurden in jeder Welle der Befragungen gebeten, anzugeben, ob und wie oft sie für verschiedene Zwecke in der vergangenen Woche (inklusive Wochenende) unterwegs waren, und welches Verkehrsmittel sie hierzu hauptsächlich nutzten. Zur besseren Beurteilung der erhobenen Angaben, wurde zusätzlich erbeten, anzugeben, ob die vergangene Woche als normal und damit repräsentativ hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens anzusehen ist. Dies wurde in der ersten und dritten Erhebung von rund 83 % der Befragten bejaht, in der zweiten Erhebung lag die Zustimmung bei 59 % und in der vierten Erhebung bei 68 %.

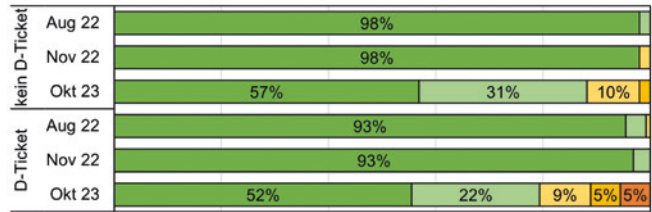
Für das Erreichen des Arbeits- oder Ausbildungsplatzes (Abbildung 2) nutzten die Befragten zu allen Erhebungszeitpunkten vorwiegend den ÖPNV, mit Ausnahme des zweiten Erhebungszeitraums im August 2022, in welchem das Fahrrad geringfügig häufiger genutzt wurde.

Für dienstliche Wege wurde der ÖPNV ebenfalls über alle Erhebungszeiträume am häufigsten genutzt. Zweihäufigstes Verkehrsmittel war das Fahrrad mit Ausnahme des letzten Erhebungszeitpunkts, bei welchem Fahrrad und Pkw zu gleichen Teilen verwendet wurden. In den Erhebungszeiträumen eins, zwei und drei war der Pkw das dritthäufigste Verkehrsmittel für dienstliche Wege. Es ist anzumerken, dass lediglich ein Drittel der Befragten angab, für dienstliche Wege unterwegs zu sein, und die Anzahl an Angaben starken Fluktuationen unterliegt.

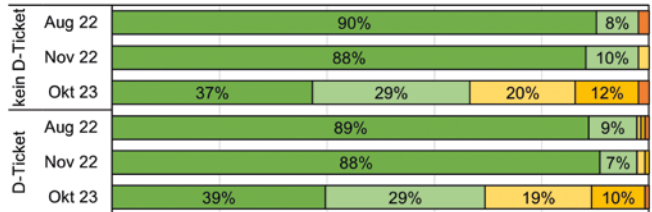
Für private Erledigungen (Abbildung 2) wurde über alle Erhebungszeiträume hinweg am häufigsten das Fahrrad genutzt. Es zeigt sich eine kontinuierliche Zunahme der ÖPNV-Nutzung über alle Erhebungszeiträume, wobei zu Beginn der Erhebungen das Zufußgehen und der Pkw gleichsam häufiger genutzt wurden als der ÖPNV. Mit Einführung des »9-Euro-Tickets« wurde der ÖPNV zum zweithäufigsten Mittel der Wahl für private Erledigungen, gefolgt vom Pkw und dem Zufußgehen. Diese Entwicklung setzt sich auch im Zeitraum zwischen den Tickets fort. Erst zum letzten Erhebungszeitpunkt übersteigt der Anteil des Zufußgehens den der Pkw-Nutzung.

Für Freizeitaktivitäten (z. B. Kino, Sport, Bekannte treffen) nutzten die Befragten in den Zeiträumen vor dem »9-Euro-Ticket« und zwischen dem »9-Euro«- und dem »Deutschlandticket« vorwiegend das Fahrrad. Während der Gültigkeitszeiträume der Tickets wurde hierzu am häufigsten der ÖPNV genutzt. Gleichzeitig zeigt

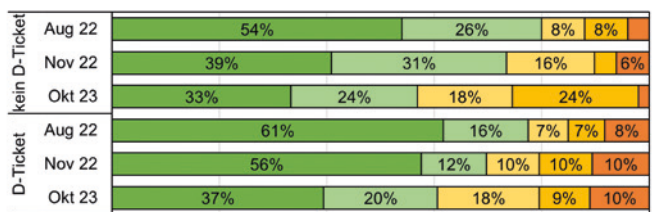
Einfache Nutzung ■ stimme vollkommen zu ■ ■ ■ stimme überhaupt nicht zu



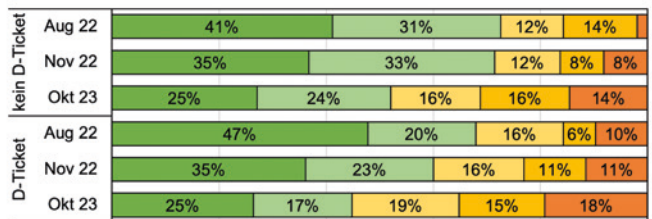
Spart Kosten



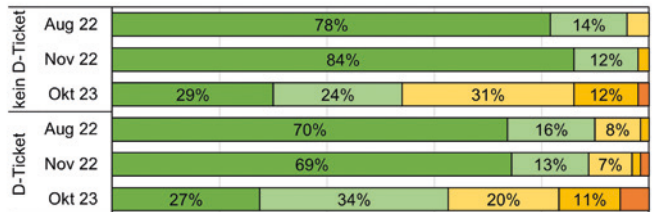
Erweiterte Mobilität



Alternative zu anderen Verkehrsmitteln



Sozialpolitisch sinnvoll



Umweltpolitisch sinnvoll

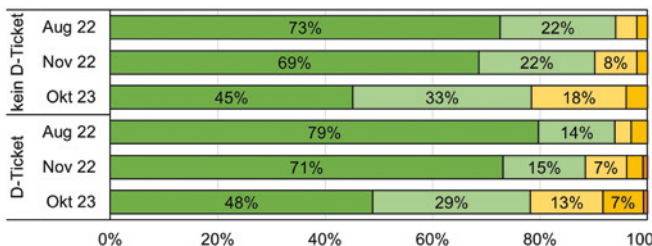


Abbildung 3. Bewertung der Aussagen: »Das Ticket ist einfach zu nutzen«, »Das Ticket spart Kosten«, »Das Ticket erweitert meine Möglichkeiten, mobil zu sein«, »Das Ticket macht den ÖPNV zu einer Alternative zu anderen Verkehrsmitteln«, »Das Ticket ist sozialpolitisch sinnvoll« und »Das Ticket ist umweltpolitisch sinnvoll« (aufgeteilt in Ticketbesitzende und Nichtbesitzende im September/Oktober 2023)



Eva Maria Kastl, ist wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Professur für Verkehrspsychologie an der Universität der Bundeswehr München. Ihre Forschungsschwerpunkte sind Nutzerinnen-/Nutzerbedürfnisse, Investitionsneigung und Preisakzeptanz.



Prof. Dr. Anja Katharina Huemer ist Professorin für Verkehrspsychologie an der Universität der Bundeswehr München. Ihre Forschungsschwerpunkte sind objektive und subjektive Sicherheit sowie das Komfort erleben ungeschützter Verkehrsteilnehmender.

sich eine kontinuierliche Zunahme der Pkw-Nutzung über die Erhebungszeiträume im August 2022 und November 2022, welche erst zum Gültigkeitszeitraum des »Deutschlandtickets« wieder auf das Ausgangsniveau abfällt (Abbildung 2).

Das Holen und Bringen von Personen wurde über alle Erhebungszeitpunkte hinweg mehrheitlich mit dem Pkw erledigt. Ebenso zeigt sich für keines der Tickets ein bedeutender Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl beim Einkaufen. Hierfür nutzen die Befragten am häufigsten das Fahrrad oder gingen zu Fuß (Abbildung 2).

Bewertung der Tickets

In der Bewertung der Tickets über den Zeitverlauf hinweg zeigen sich einige interessante Entwicklungen: Der Aussage, das Ticket sei einfach zu nutzen, stimmten in der zweiten und dritten Erhebung noch über 90 % vollkommen zu. Mit der Einführung des »Deutschlandtickets« sank dieser Anteil auf unter 55 %. Auch unter Einbezug der eher zustimmenden Meinungen zeigt sich eine bedeutende Differenz, welche sich ebenso in der differenzierten Betrachtung von aktuell Nutzenden und Nichtnutzenden des »Deutschlandtickets« widerspiegelt (Abbildung 3). Eine ähnliche Entwicklung findet sich hinsichtlich der Aussage, durch das Angebot Kosten sparen zu können, sowie der Aussage, dass das Angebot sozialpolitisch sinnvoll sei (Abbildung 3).

Die zu Beginn der Befragungen mit überwiegender Zustimmung belegten Aussagen, dass das Ticket die persönlichen Möglichkeiten für Mobilität erweitere und den ÖPNV zu einer Alternative zu anderen Verkehrsmitteln mache (Abbildung 3), verlieren über die Zeit stetig an Zustimmung. Das Niveau der Zustimmung ist bei Nichtnutzenden des »Deutschlandtickets« im Septem-

ber/Oktober 2023 zu allen Zeitpunkten niedriger als bei Nutzenden. Sehr ähnlich verhält es sich für die Aussage, das Ticket sei umweltpolitisch sinnvoll (Abbildung 3).

Einstellungen und Normen

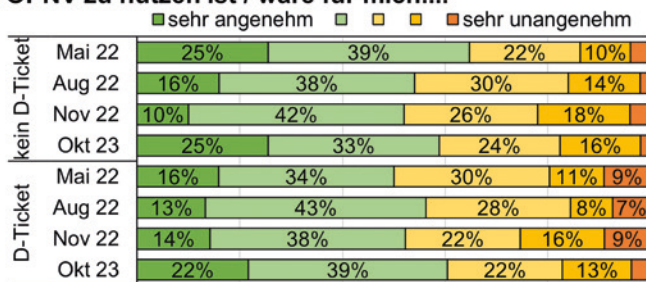
Hinsichtlich der Aussagen bezogen darauf, ob der ÖPNV für die Befragten angenehm oder einfach (Abbildung 4) zu nutzen sei, zeigen sich Veränderungen über den Zeitverlauf hinweg sowie zwischen aktuell Nutzenden und Nichtnutzenden. Insgesamt wurde die Nutzung mehrheitlich als »angenehm« oder »sehr angenehm« bewertet. Etwa die Hälfte der Befragten gab an, die Nutzung des ÖPNV sei »einfach« oder »sehr einfach« für sie. Befragte, die im Oktober 2023 kein »Deutschlandticket« hatten, hatten im Mai 2022 höhere Erwartungen daran, wie angenehm der ÖPNV zu nutzen sein würde, und beurteilten ihn im November 2022 weniger häufig als »sehr angenehm«. Nutzende bewerteten die Nutzung über alle Zeitpunkte hinweg häufiger als »sehr unangenehm«.

Bezüglich der gesellschaftlichen und sozialen Normen zeigt sich, dass etwas weniger als die Hälfte der Befragten glaubt, die Gesellschaft würde eine stärkere Nutzung des ÖPNV erwarten (Abbildung 5). Hier zeigt sich, dass diejenigen, die im September/Oktober 2023 kein »Deutschlandticket« hatten, zum einen der erlebten Erwartung eher »vollkommen« zustimmten, zum anderen aber auch seltener dieser »überhaupt nicht« zustimmten. Die Nichtnutzenden zeigten im November 2022, als keines der Tickets galt, einen Einbruch der wahrgenommen gesellschaftlichen Norm. Bezüglich der wahrgenommenen Erwartungen des engeren sozialen Umfelds zeigt sich ein insgesamt ähnliches Bild, wobei Nichtnutzende einen höheren Anteil tendenzieller Zustimmung zur Erwartung berichten, insbesondere zum letzten Befragungszeitpunkt.

Diskussion

Zusammenfassend wurde das »9-Euro-Ticket« von der Stichprobe häufig genutzt und sowohl währenddessen als auch retrospektiv positiv beurteilt. Eine prognostizierte verminderte Pkw-Nutzung bei gleichzeitig vermehrter Nutzung des ÖPNV konnte während des Gültigkeitszeitraums der Tickets nicht durchgängig beobachtet werden. Der Verzicht auf den eigenen Pkw war nicht so nachhaltig wie zu Beginn der Studie erhofft und nahm in den folgenden Zeiträumen erneut zu, jedoch nicht über die Baseline hinaus. Vorliegende Ergebnisse passen zu den Erkenntnissen von Loder et al. (2024), wonach durch die Einführung des »9-Euro-Tickets« die Nutzung des ÖPNV gefördert wurde und auch nach dem Gültigkeitszeitraum des Tickets einige Personen diesen weiter genutzt haben, jedoch gilt dies nicht für die Mehrheit. Auch der Verzicht auf die Pkw-Nutzung zeigt sich als weder nachhaltig noch konsistent für die betrachteten Zwecke. Es wird sich daher der Aussage von Loder et al. (2024) angeschlossen, dass vorliegende Ergebnisse nicht darauf hindeuten, dass ein günstiges Angebot für den öffentlichen Verkehr alleine ausreichend ist, um nachhaltige Veränderungen zu bewirken.

Den ÖPNV zu nutzen ist / wäre für mich....



Den ÖPNV zu nutzen ist / wäre für mich....

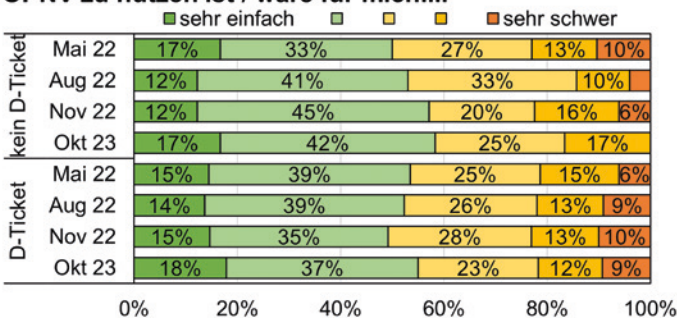


Abbildung 4. Beurteilung der Einstellung sowie der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle gegenüber der Nutzung des ÖPNV über die Befragungszeitpunkte hinweg, aufgeteilt in Ticketbesitzende und Nichtbesitzende im September/Oktober 2023

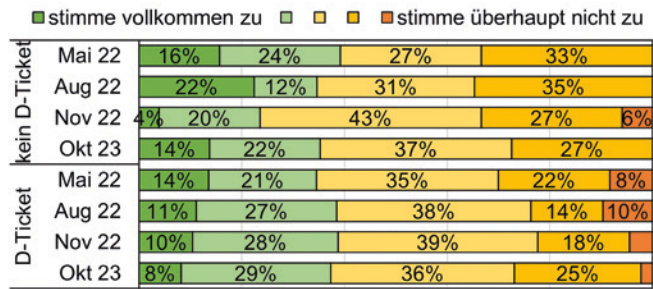
Limitationen und weiteres Vorgehen

Zum aktuellen Zeitpunkt ist die Datenaufbereitung und -auswertung noch nicht abgeschlossen. Aktuell sind nur diejenigen 186 Fälle betrachtet worden, bei denen die Zuordnung anhand eines selbst gewählten Identifikationscodes gelang. Das Matching zeigte, dass vermutlich mehr Personen an allen Befragungen teilgenommen haben, dass die Daten aber aufgrund von Tippfehlern im Code bisher nicht zugeordnet sind.

Die Aufbereitung der erhobenen Daten zur Verfügbarkeit von Fahrzeugen wie einem Pkw oder Fahrrad sowie die Einbeziehung weiterer Mobilitätsangebote, wie z. B. Carsharing-Mitgliedschaften, die subjektive Beurteilung der Verkehrssituation an den Orten des täglichen Lebens und die Zufriedenheit mit deren Erreichbarkeit stehen ebenfalls noch aus. Zudem noch nicht betrachtet wurden persönliche Gründe für oder gegen die Nutzung der Tickets sowie wahrgenommene Eigenschaften des ÖPNV, wie etwa dessen Zuverlässigkeit und die wahrgenommene Sicherheit. Dementsprechend konnten auch alle weitergehenden Analysen bezüglich dieser Einflüsse auf die Nutzung und Bewertung der Tickets bisher nicht betrachtet werden. Es ist – gerade auch unter Betrachtung der bisherigen deskriptiven Erkenntnisse – davon auszugehen, dass die aktuellen individuellen Bedingungen für Mobilität und deren Bewertung den anteilig größten Einfluss auf das Mobilitätsverhalten haben.

Eva Maria Kastl, Prof. Dr. Anja Katharina Huemer

Gesellschaftliche Norm



Soziale Norm

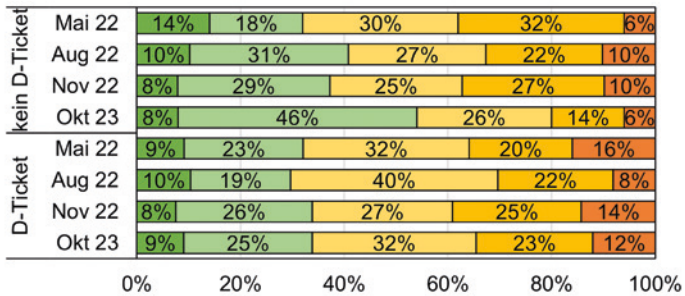


Abbildung 5. Beurteilung der wahrgenommenen gesellschaftlichen und sozialen Norm gegenüber der Nutzung des ÖPNV über die Befragungszeitpunkte hinweg, aufgeteilt in Ticketbesitzende und Nichtbesitzende im September/Oktober 2023.

Verkehrspsychologin/Verkehrspsychologe werden – aber wie?

Die Weiterbildung »Fachpsychologin/Fachpsychologe für Verkehrspsychologie (BDP)« und weitere verkehrspsychologische Ausbildungen

Für Psychologinnen und Psychologen, die sich für den Bereich »Verkehrspsychologie« qualifizieren möchten, ist die Orientierung bezüglich ihrer Weiter- oder Ausbildungsmöglichkeiten nicht leicht. Verschiedene Tätigkeitsfelder, eine Vielzahl von Anbietern und gesetzlichen Regelungen sowie – in Qualität, Dauer und Kosten – sehr unterschiedliche Curricula machen den Markt unübersichtlich. Im Folgenden soll Orientierung gegeben und die besondere Rolle der Weiterbildung »Fachpsychologin/Fachpsychologe für Verkehrspsychologie (BDP)« herausgestellt werden.

Wer sich für eine verkehrspsychologische Ausbildung interessiert, muss zunächst klären, in welchem Bereich der Verkehrspsychologie sie oder er tätig werden möchte (siehe Abbildung 1):

1. in der verkehrspsychologischen Fahreignungsberatung und -förderung,
2. der verkehrspsychologischen Begutachtung oder
3. der arbeits- und ingenieurspsychologischen Verkehrspsychologie inklusive der pädagogischen Verkehrspsychologie.

reportpsychologie 49 | 04 | 2024

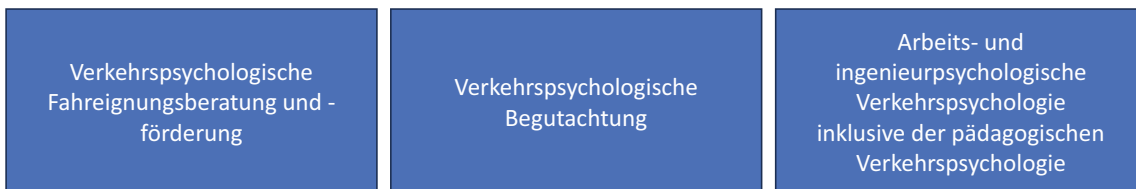


Abbildung 1. Bereiche der Verkehrspsychologie

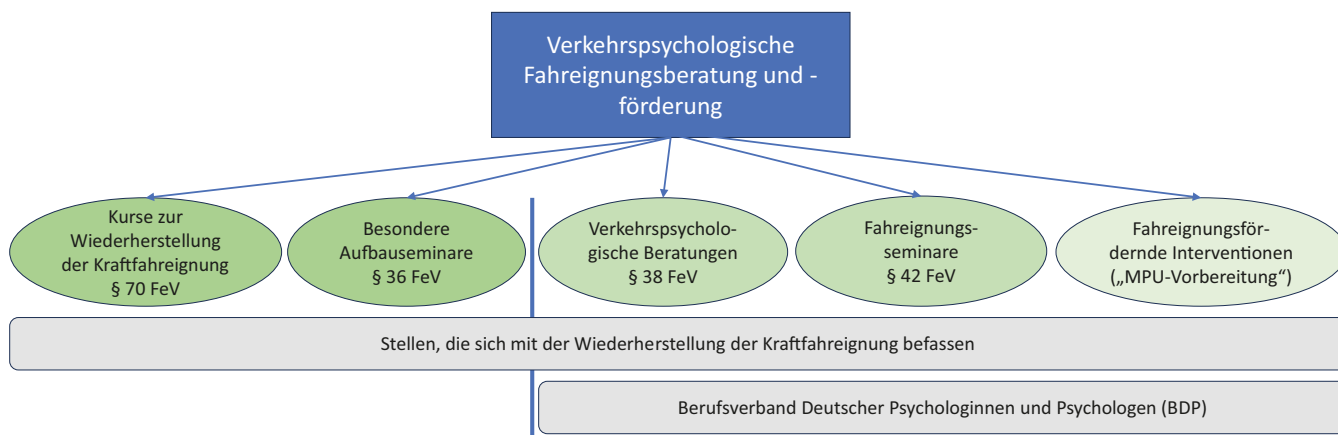


Abbildung 2. Interventionen der verkehrspsychologischen Fahreignungsberatung und -förderung und Träger der Ausbildung in diesem Bereich

1. Ausbildungsziel: Verkehrspsychologische Fahreignungsberatung und -förderung

Im Arbeitsgebiet »Fahreignungsberatung- und -förderung« müssen Interessierte festlegen, für welche verkehrspsychologischen Interventionen sie sich qualifizieren möchten (siehe Abbildung 2).

Für alle gesetzlich geregelten verkehrspsychologischen Interventionen (in Abbildung 2 gekennzeichnet durch Paragraphen) ist vom Gesetzgeber festgelegt: Ausbildungsberechtigt sind Universitäten bzw. gleichgestellte Hochschulen oder aber die Träger von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung (§ 70 Fahrerlaubnisverordnung, FeV).

Für die Ausbildung zur Durchführung der Verkehrspsychologischen Beratung ist in § 71 der FeV zusätzlich ein »Ausbildungsseminar genannt, das vom Berufsverband Deutscher Psychologinnen und Psychologen e. V. veranstaltet« wird. Und für die Durchführung von Fahreignungsseminaren wird in § 4a des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) eine »fachpsychologische Qualifikation nach dem Stand der Wissenschaft« gefordert.

Universitäten bieten zurzeit keine auf Intervention ausgerichtete verkehrspsychologische Ausbildung an. Zusammengefasst bedeutet dies, dass für die Durchführung von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung und von Besonderen Aufbau-seminaren eine Ausbildung bei einem Maßnahmenträger notwendig ist – zumal diese Interventionen auch ausschließlich trägergebunden durchgeführt werden können. Für alle weiteren fahreignungsfördernden Interventionen kann man sich ebenfalls über diese Ausbildung qualifizieren. Eine Liste der derzeit sechs Träger wird von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) veröffentlicht.

Für die Verkehrspsychologische Beratung und Fahreignungsseminare kann eine Qualifizierung auch über die Weiterbildung »Fachpsychologin/Fachpsychologe für Verkehrspsychologie (BDP)« erfolgen.

Die Qualifikation für die Durchführung von Fahreignungsfördernden Interventionen (FFI) ist nicht gesetzlich geregelt. Allerdings sind in der neuesten Ausgabe

der Beurteilungskriterien Qualitätsanforderungen formuliert, die sich an den Anforderungen der zuvor beschriebenen gesetzlich geregelten Interventionen orientieren (DGVP & DGVM, 2022).

2. Ausbildungsziel: Verkehrspsychologische Begutachtung

Für das Arbeitsgebiet »Begutachtung und Diagnostik« hat der Gesetzgeber festgelegt, dass die Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung (Bff) ausbildungsberechtigt sind (§ 66 FeV). Da die Begutachtung der Kraftfahreignung auch nur trägergebunden durchgeführt werden kann, muss die Ausbildung bei einem der derzeit zwölf Träger erfolgen (die Liste wird von der BASt veröffentlicht).

3. Ausbildungsziel: Arbeits- und ingenieurpsychologische Verkehrspsychologie inklusive der pädagogischen Verkehrspsychologie

Für das Arbeitsgebiet der arbeits- und ingenieurpsychologischen Verkehrspsychologie kann eine Qualifikation über die Weiterbildung »Fachpsychologin/Fachpsychologe für Verkehrspsychologie (BDP)« erfolgen.

Zudem ist eine universitäre Ausbildung möglich. Die Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) gibt auf ihrer Website einen Überblick über die Möglichkeiten: Am Lehrstuhl für Verkehrspsychologie der Technischen Universität Dresden werden im Rahmen des Psychologiestudiums schwerpunktmäßig verkehrspsychologische Themen angeboten. Dies sind in erster Linie ergonomische Verkehrspsychologie, Verkehrssicherheit, Mobilitätspsychologie und Lichttechnik. In der »Allgemeinen und Arbeitspsychologie« der Technischen Universität Chemnitz sind Inhalte aus dem Bereich der ergonomischen Verkehrspsychologie integraler Ausbildungsbestandteil. Der Lehrstuhl betreibt ausgedehnte verkehrspsychologische Forschung in interdisziplinärer Zusammenarbeit (vornehmlich mit Ingenieurwissenschaft und Informatik) und hat eine Arbeitsgruppe »Verkehrs- und Mobilitätspsychologie« etabliert. An der Technischen Universität Braunschweig ist in der Ingenieur- und Verkehrspsychologie die ergonomische Verkehrspsychologie Ausbildungsbestandteil. An verschiedenen weiteren Universitäten werden singulär

Veranstaltungen mit verkehrspsychologischen Inhalten angeboten.

»Fachpsychologin/Fachpsychologe für Verkehrspsychologie (BDP)«

Alleinstellungsmerkmal der Weiterbildung »Fachpsychologin/Fachpsychologe für Verkehrspsychologie (BDP)« ist die thematisch breite Ausrichtung – im Vergleich zu Ausbildungen bei Begutachtungsstellen für Fahreignung, bei Trägern von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung und an Universitäten. Das Grundlagenmodul (120 Unterrichtseinheiten, UE) deckt das gesamte Spektrum der Verkehrspsychologie ab. Es hat folgende Schwerpunkte: Berufsfeld, allgemeine Verkehrspsychologie, rechtliche Grundlagen, Arbeits- und ingenieurpsychologisch orientierte Verkehrspsychologie, verkehrspsychologische Begutachtung und Intervention. Ergänzend dazu ist im Rahmen der Weiterbildung vorgesehen, sich im Anwendungs- (68 UE) und Praxismodul (44 UE) für einen Schwerpunkt der Verkehrspsychologie zu spezialisieren.

Das aktuelle Curriculum ist Ergebnis einer Reform aus dem Jahr 2022. Deren Ziel war es, die Ausbildungsinhalte zu aktualisieren und früher im Ausbildungsverlauf eine Spezialisierung zu ermöglichen. Die Ausbildung sollte zudem in Abstimmung mit anderen verkehrspsychologischen Ausbildungsträgern durch Standardisierung so konzipiert werden, dass eine wechselseitige Anerkennung einzelner Module einfacher möglich wird. Das soll dazu beitragen, Interessierten Orientierung zu bieten, und für eine klare Außenwirkung sorgen. Abnehmenden verkehrspsychologischer Leistungen, Arbeitgebenden, Auftraggebenden und anderen Berufsgruppen mit Schnittstelle zur Verkehrspsychologie (wie Medizin, Recht, Ingenieurwesen) soll das Zertifikat »Fachpsychologin/Fachpsychologe für Verkehrspsychologie (BDP)« die Möglichkeit geben, zu erkennen, dass eine Person umfassend und qualifiziert ausgebildet ist.

Seit 1. Januar 2023 wird nach dem reformierten Curriculum ausgebildet. Nach der neuen Zertifizierungsordnung besteht die Möglichkeit, in einem standardisierten Verfahren Äquivalente für das Anwendungs- und Praxismodul der Weiterbildung anerkennen zu lassen

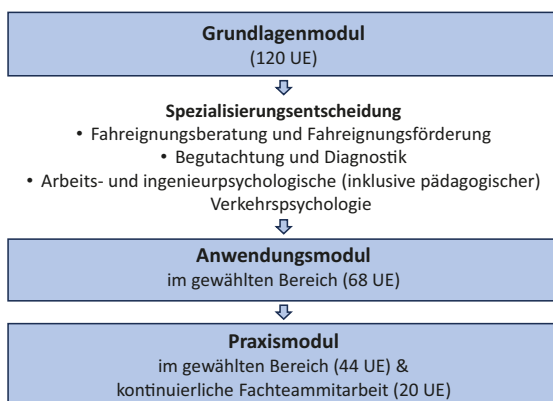


Abbildung 3. Aufbau der Weiterbildung »Fachpsychologin/Fachpsychologe für Verkehrspsychologie (BDP)«

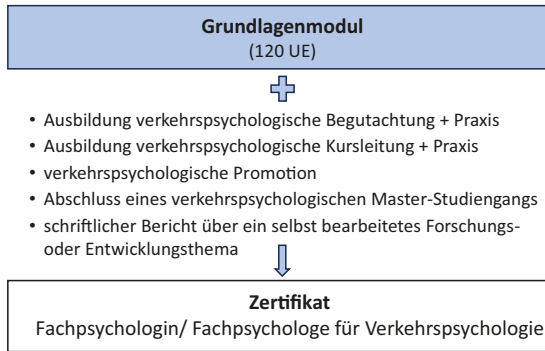


Abbildung 4. Zertifizierung »Fachpsychologin/Fachpsychologe für Verkehrspsychologie (BDP)« nach standardisiertem Äquivalenzverfahren

(z. B. eine verkehrspsychologische Gutachtenden- oder Kursleitendenausbildung inklusive Praxiserfahrung, eine Promotion mit verkehrspsychologischem Thema, ein abgeschlossenes verkehrspsychologisches Master-Studium oder Nachweise über ein bearbeitetes Forschungs- und Entwicklungsthema). Damit kann die Ausbildung verkürzt und eine erhebliche Kostenersparnis erreicht werden.

Mit dieser Äquivalenzregelung können erfahrene und bei anderen Ausbildungsträgern ausgebildete Verkehrspsychologinnen und -psychologen auf vereinfachtem Wege allein über die Absolvierung des Grundlagenmoduls eine Zertifizierung als »Fachpsychologin/Fachpsychologe für Verkehrspsychologie (BDP)« erreichen. Zudem können sie ihr Kenntnis- und Kompetenzspektrum in der im Grundlagenmodul thematisch breit angelegten Ausbildung erweitern.

Angehende Verkehrspsychologinnen und -psychologen können jetzt ihre fachpsychologische Ausbildung mit anderen verkehrspsychologischen Ausbildungen kombinieren und zwei Abschlüsse erwerben.

Durch Standardisierung einzelner Seminare der Weiterbildung »Fachpsychologin/ Fachpsychologe für Verkehrspsychologie (BDP)« wurde in Absprache mit anderen Ausbildungsträgern erreicht, dass bereits jetzt auch einzelne Seminare einfacher für andere verkehrspsychologische Ausbildungen anerkannt werden.

Inzwischen liegen für den Zeitraum eines Jahres praktische Erfahrungen in der Umsetzung des neuen Weiterbildungscurriculums und der Zertifizierungsordnung vor. Die Rückmeldungen der Teilnehmenden und Dozierenden zum Grundlagenmodul sind überwiegend positiv. Verbesserungsvorschläge sollen bei der Fortentwicklung der Weiterbildung berücksichtigt werden.

Für alle, die die Weiterbildung »Fachpsychologin/Fachpsychologe für Verkehrspsychologie (BDP)« noch nach der bis 31. Dezember 2022 gültigen Fortbildungsordnung – im Januar 2024 noch einmal im »report psychologie« dargestellt (Lang, 2024) – begonnen haben, sind Übergangsregelungen festgelegt.

Thomas Pirke



Foto: Angela Hespen - Oldenburg

Thomas Pirke, Verkehrspsychologe und Psychologischer Psychotherapeut ist Mitglied der Fortbildungskommission der Sektion »Verkehrspsychologie« im BDP.

Literatur:
Die Literaturliste kann per E-Mail beim Verlag angefordert werden: s.koch@psychologenverlag.de



Motive, Werte, Selbstwirksamkeitserwartung

Wie unterscheiden sich Klimaaktivistinnen/
-aktivisten und klassisch Engagierte?

Isabella Lucia Lang, Gabriele Helga Franke

Bürgerschaftliches Engagement ist nicht auf materiellen oder finanziellen Gewinn gerichtet, es findet im öffentlichen Raum statt, wird gemeinschaftlich ausgeübt, möchte dem Gemeinwohl dienen, ist freiwillig und nicht verpflichtend. Das klassische bürgerschaftliche Engagement findet sich in Vereinen wie der freiwilligen Feuerwehr, in Sportvereinen oder in der Kirche. Die Klimabewegung – als soziale Bewegung mit dem Ziel der Eindämmung des Klimawandels und der Verhinderung klimabedingter menschlicher Katastrophen – ist eine neue Richtung bürgerschaftlichen Engagements.

Das Aufflammen der Klimabewegung im Jahr 2018, ausgelöst durch die damals 15-jährige Greta Thunberg, hat bei vielen Menschen ein ganz neues Bewusstsein für die Fragilität der Ökologie unseres Planeten geschaffen. Schlagartig wurde der Klimawandel, dessen Existenz bereits seit vielen Jahren bekannt war, zum Thema Nummer eins. Kinder, Jugendliche und Erwachsene gehen seitdem auf die Straße, um den politischen Umschwung hin zu ökologiebewusstem Verhalten zu erwirken.

Doch wie kam es dazu, dass sich diese jungen Leute förmlich aus dem Nichts zu einer Bewegung zusammenschlossen und sich engagierten, während bei vielen klassischen Vereinen und Organisationen der Nachwuchs fehlt? Eine mögliche Erklärung liegt in der These, dass das Klimaengagement durch andere Werte und Motive angetrieben wird als klassische Arten des Engagements. Unterscheiden sich Klimaaktivistinnen in ihren Motiven zum Engagement und den eigenen Werten sowie in der Selbstwirksamkeitserwartung von klassisch Engagierten? Die folgende Studie an 357 Personen, die sich in die Gruppen der klassisch Engagierten ($n = 152$), der Klimaaktivistinnen und -aktivisten ($n = 57$) und der Nicht-Engagierten ($n = 148$) teilen, hat zum Ziel, erste Antworten auf diese Frage zu finden.

Engagement

Nach Angaben der Enquetekommission »Zukunft des bürgerschaftlichen Engagements« des Deutschen Bundestages (2002) erfüllt bürgerschaftliches Engagement (aus dem Französischen: »Verpflichtung«) die folgenden fünf Kriterien:

1. Die Tätigkeit ist *nicht auf materiellen oder finanziellen Gewinn gerichtet*. Es kann *immaterieller persönlicher Nutzen* erlangt werden, wie z. B. ein positives Gefühl durch das Ausführen einer als sinnvoll empfundenen Tätigkeit.
2. Die Tätigkeit findet im *öffentlichen Raum* statt. Somit werden Handlungen ausgeschlossen, die sich allein auf die Bereiche Markt, Staat, Familie und Haushalt beziehen. Die *Intentionen sind transparent*, sodass sich weitere Akteurinnen und Akteure aus der Gesellschaft anschließen können.
3. Die Tätigkeit wird zumeist *gemeinschaftlich* ausgeübt und bezieht sich auf das Wohl der Mitglieder und das *Wohl* von anderen.
4. Die Tätigkeit ist auf das *Gemeinwohl* hin orientiert; der Einfachheit halber wird die *Intention* der En-

gagierten, dem Allgemeinwohl dienen zu wollen, erfasst.

5. Die Tätigkeit ist *freiwillig*.
6. Die Tätigkeit darf *nicht verpflichtend* sein und beruht auf freier Entscheidung; somit sind rechtlich verpflichtende Dienste, wie in der Vergangenheit Wehr- und Zivildienst, kein bürgerschaftliches Engagement.

Engagement stärkt die Zivilgesellschaft, da es Individualisierung entgegentritt, den Verlust sozialer Bindungen kompensiert, Gemeinschaft herstellt und eine Ressource im demografischen Wandel (Unterstützung der Älteren, Integration von Fremden) ist (Alscher, 2010).

Im Freiwilligensurvey von 2014 (Simonson, Vogel & Tesch-Römer, 2017) wird politische Partizipation als weitere Form des zivilgesellschaftlichen Handelns aufgeführt und durch die Aufteilung in bekannte politische Beteiligungsformen (z. B. Wählen, Bürgerinitiativen, Unterschriftensammlungen) operationalisiert.

Die viel zitierte Definition gesellschaftlichen Engagements von Raschke (1985) lautet: »Soziale Bewegung ist ein mobilisierender kollektiver Akteur, der mit einer gewissen Kontinuität auf der Grundlage hoher symbolischer Integration und geringer Rollenspezifikation mittels variabler Organisations- und Aktionsformen das Ziel verfolgt, sozialen Wandel herbeizuführen, zu verhindern oder rückgängig zu machen« (S. 77). Die Wahl der politischen Aktionsformen wird durch ein Misstrauen gegenüber etablierten Einflusspfaden wie der Mitarbeit in einer Partei oder den politischen Dialog motiviert (McCarthy & Zald, 2001). Ein konstruktivistischer Deutungsrahmen legitimiert das eigene Handeln; er wird durch das Framing der Gruppe (im Deutschen: »Rahmung«) erstellt und inszeniert (Hellmann, 1998), das heißt, es wird eine zumeist bewusst vorgenommene Einbettung von Ereignissen und Themen in Deutungs-raster und Narrative vorgenommen.

Die Klimabewegung ist im allgemeinen Verständnis eine soziale Bewegung, deren Ziel die Eindämmung des Klimawandels ist. Kössler (2013) beschreibt den politisch »links« orientierten Teil der Bevölkerung als »Herzschrittmacher« (S. 187) der Klimabewegung. Obwohl die heutigen Bewegungen teilweise sehr verschiedene Ansätze haben, ist ihnen allen gemeinsam, dass sie sich entweder als Teil der »For Future«-Bewegung verstehen und/oder die Verhinderung des Klimawandels als oberstes Ziel bestimmt haben. Um dies zu erreichen, fordert jede einzelne Bewegung eine generelle Transformation der Gesellschaft im Lebensstil und in der Energiegewinnung, wie z. B. Anhängerinnen und Anhänger der Bewegungen »Fridays for Future«, »Psychologists for Future«, »Scientists for Future«, »Ende Gelände« und »Extinction Rebellion« (XR).

Motivation zum Engagement

Was den Menschen zum Handeln bewegt, ist eine grundlegende Frage der Psychologie. Besonders inte-

ressant ist es, wenn wichtige Anreize wie Bezahlung wegfallen, wie dies bei der Freiwilligenarbeit der Fall ist. Nachvollziehbar ist, dass Engagement, z. B. in Form von Helfen, Spenden oder Sichkümmern, ein Produkt der prosozialen Einstellung eines Menschen ist (Penner, Dovidio, Piliavin & Schroeder, 2005). Gut belegt ist, dass in erster Linie die familiären Strukturen Auslöser für soziales Engagement sind (Caprara, Alessandri & Eisenberg, 2012). Clary, Snyder und Stukas (1996) verfolgten die Grundannahmen des funktionalen Ansatzes nach Katz (1960) sowie Smith, Bruner und White (1956) und arbeiteten im Jahr 1998 sechs verschiedene Funktionen von Freiwilligenarbeit heraus, die gleichzeitig auftreten können:

- (1) *Erfahrungsfunktion*: Engagierte machen neue Erfahrungen und erlangen dadurch Fähigkeiten und Wissen (Gidron, 1978).
- (2) *Karrierefunktion*: Die im freiwilligen Engagement neu erlernten Fähigkeiten können die eigene Karriere fördern (Jenner, 1982).
- (3) *Soziale Anpassungsfunktion*: Die Motivation zum Engagement wird durch Beziehungen zu anderen Menschen ausgelöst, z. B. durch bereits engagierte Freunde. Dies steigert das eigene Ansehen (Smith et al., 1956).
- (4) *Schutzfunktion*: Der Selbstwert (Katz, 1960) wird geschützt, z. B. vor Schuldgefühlen, dass man mehr Privilegien hat als andere, oder um zu vermeiden, sich mit eigenen persönlichen Problemen auseinandersetzen zu müssen (Frisch & Gerrard, 1981).
- (5) *Selbstwertfunktion*: Die Motivation ist die persönliche Weiterentwicklung (Anderson & Moore, 1978; Jenner, 1982).
- (6) *Wertefunktion*: Ausdruck altruistischer und humanitärer Werte (Anderson & Moore, 1978).

Nach Burns, Reid, Toncar, Anderson und Wells (2008) sind die (1) Erfahrungsfunktion und die (6) Wertefunktion dominant. Insgesamt fällt auf, dass das Engagement selbst kaum untersucht wird, sodass Studienergebnisse gruppenspezifisch unterschiedlich ausfallen könnten, ohne dass dies bemerkt würde.

Das Wertesystem nach Schwartz (1992) geht davon aus, dass es kulturübergreifende universelle Werte gibt, die sich modellhaft darstellen lassen. Schwartz definierte

Bewahrung (Erhaltung)	Offenheit für Veränderungen (Offenheit für Neues)
(1) Sicherheit (2) Konformität (Norm) (3) Tradition	(6) Selbstbestimmung (Selbstverwirklichung, Selbststeuerung) (7) Stimulation (Abwechslung)
	(8) Hedonismus (Lebensfreude)
Selbsttranszendenz (Selbstüberwindung)	Selbsterhaltung (Selbstverbesserung, Selbsterhöhung)
(4) Wohlwollen (5) Universalismus (Idealismus)	(9) Leistung (10) Macht

Abbildung 1. Wertesystem nach Schwartz, 1992, eigene Darstellung

die Werte eines Menschen als die kognitive Repräsentation von erwünschten, abstrakten und transsituativen Zielen, die als Leitlinie für das gesamte Leben dienen. Diese Strukturen bilden sich bereits sehr früh im Leben aus (Vogelbacher, 2015), und sie sind weitgehend zeitstabil (Bardi, Buchanan, Goodwin, Slabu & Robinson, 2014). Die Theorie von Schwartz unterscheidet zwischen zehn Basiswerten eines Menschen, die sich in vier Gruppen zusammenfassen lassen (siehe Abbildung 1).

Auf übergeordneter Ebene stehen sich die Dimension »Bewahrung« versus »Offenheit für Veränderungen« sowie »Selbsttranszendenz« versus »Selbsterhaltung« orthogonal gegenüber (Schwartz, 2011). Der Wertetyp »Bewahrung« steht für den Wunsch nach der Erhaltung von Traditionen, Stabilität und Selbstbeschränkung. Den Kontrast bildet der Wertetyp »Offenheit für Veränderungen«; dieser steht für die Unabhängigkeit des Handelns und Fühlens. Die »Selbsttranszendenz« umfasst die Akzeptanz, andere als gleichwertig anzuerkennen, und das Bedürfnis, sich um ihr Wohlergehen zu kümmern. Dies steht im Kontrast zu den Selbstverbesserungswerten des Wertetyps »Selbsterhaltung«, die dazu ermutigen, den eigenen relativen Erfolg und die Dominanz über andere zu verfolgen. Der Hedonismus fällt aus dieser Kategorisierung heraus, da er nicht klar einem Wertetyp höherer Ordnung zugeordnet werden kann (Schwartz, 2003).

Es wurden theoretisch stimmige Zusammenhänge von Werten und soziodemografischen Variablen nachgewiesen, ebenso wie mit der Wahl des Studienfachs, des Berufs, mit dem Beziehungs- oder Umweltverhalten (Schwartz, 1992; Caprara, Vecchione & Schwartz, 2009).

Der Deutsche Freiwilligensurvey (Simonson et al., 2017) berichtet, dass engagierte Menschen höhere Werte auf den Skalen »Offenheit für Veränderungen« und »Selbsttranszendenz« erreichten. Diesen Zusammenhang konnten Vecchione und Caprara (2009) auch bei politischen Aktivistinnen und Aktivisten finden. Politischer Aktivismus und konservative Werte wie (1) Sicherheit, (2) Konformität und (3) Tradition hingegen korrelierten negativ.

Mehrere Studien zeigten, dass Werte, soziale Normen sowie Umweltüberzeugungen einen Einfluss auf umweltfreundliches Verhalten haben können, wie z. B. auf die Bereitschaft, den eigenen Müll zu recyceln (Thøgersen, 1996), Energie zu sparen (Stern, Kalof, Diezt & Guagnona, 1995) oder das eigene Konsumverhalten zu reduzieren (Homer & Kahle, 1988). Im Allgemeinen wird umweltfreundliches Verhalten positiv mit selbsttranszendendem Verhalten in Verbindung gebracht und negativ mit selbst-erhaltendem (Corner, Markowitz & Pidgeon, 2014).

Selbstwirksamkeitserwartung

Die Selbstwirksamkeitserwartung (SWE) – als Überzeugung, dass das eigene Engagement einen Unterschied in der Welt macht – ist nach Bandura (1997) die Einschätzung eigener Kompetenzen, Handlungen erfolgreich planen und ausführen zu können und Schwierigkeiten



Jetzt
erhältlich

CAROLIN FISCHER | JENS HEIDER

Angstfrei Auto fahren

Ein kognitiv-verhaltenstherapeutisches
Behandlungsmanual

Arbeitsmaterial
zum Download

djpv

140202

Autofahrangst erfolgreich behandeln

Das Therapiemanual
mit Arbeitsmaterialien
zum Download

Carolin Fischer, Jens Heider

Angstfrei Auto fahren

Ein kognitiv-verhaltenstherapeutisches Behandlungsmanual

2024, 96 Seiten, Broschur, ISBN 978-3-942761-84-0,
39,00 EUR

Zu beziehen über den Buchhandel oder direkt beim Verlag:

Deutscher Psychologen Verlag GmbH · Am Köllnischen Park 2 · 10179 Berlin · verlag@psychologenverlag.de

WWW.PSYCHOLOGENVERLAG.DE

sowie Probleme im Leben bewältigen zu können. Das SWE-Konzept beruht auf der Annahme, dass Menschen sich die Ursachen ihrer Erfolgs- und Misserfolgserfahrungen selbst zuschreiben und dies induktiv und/oder deduktiv generalisieren.

Ein Zusammenhang zwischen SWE und der Teilnahme an Wahlen (Blais & St-Vincent, 2011) und allgemeiner politischer Partizipation (Dawes et al., 2014) sowie der Überzeugung der Wirksamkeit politischer Partizipation (Vecchione & Caprara, 2009) konnte belegt werden. Jugert et al. (2016) zeigten experimentell, dass die Wahrnehmung der kollektiven Wirksamkeit die Bereitschaft beeinflusst, sich umweltfreundlicher zu verhalten. Auch Chen (2015) belegte, dass die kollektive SWE ein starker Prädiktor für das problemzentrierte Coping und umweltfreundliches Verhalten ist. Neben der SWE steigt laut Gecas und Burke (1995) mit dem Engagement auch das Selbstwertgefühl.

Die Studie

Forschungsfrage(n)

Bislang gibt es wenig Erkenntnisse über Unterschiede zwischen klassisch Engagierten, Klimaaktivistinnen und -aktivisten sowie Nicht-Engagierten bezüglich ihrer Motive, Werte und Selbstwirksamkeitserwartung. Dies soll daher in der vorliegenden Studie untersucht werden.

Testverfahren

Es wurden soziodemografische Daten erfasst. Weiterhin kamen Items aus dem Deutschen Freiwilligen Survey 2014 (Simonson et al., 2017) zum Einsatz.

Das »Volunteer Functions Inventory« (VFI) von Clary et al. (1996) in der deutschen Version von Oostlander, Güntert, van Schie und Wehner (2014) dient bei fünfstufiger Antwortskalierung (von 1 = »überhaupt nicht wichtig« bis 5 = »völlig wichtig«) der Erfassung der Motivation zum freiwilligen Engagement. Es misst die sechs Funktionen von Freiwilligenarbeit: (1) Erfahrungsfunktion, (2) Karrierefunktion, (3) soziale Anpassungs-

funktion, (4) Schutzfunktion, (5) Selbstwertfunktion und (6) Wertefunktion. Das VFI ist im angloamerikanischen Raum das beliebteste Instrument zur Erfassung der Motivation zum freiwilligen Engagement bei zufriedenstellender bis guter Reliabilität (Cronbachs α -min = .75 für Skala 3 und α -max = .82 für Skala 4; Kim, Zhang & Connaughton, 2010; vergleichbare Ergebnisse bei Oostlander et al., 2014). Die Faktorenstruktur konnte exemplarisch in einer deutschsprachigen Stichprobe bestätigt werden (ebd.).

Das »Portrait Value Questionnaire« (PVQ-21) ist ein von Schwartz für den »European Social Survey« entwickeltes Kurzverfahren (Schwartz, Breyer & Danner, 2015). Auf einer sechsstufigen Likert-Skala (1 = »ist mir sehr ähnlich« bis 6 = »ist mir sehr unähnlich«) wird beantwortet, inwieweit die angegebene Beschreibung der eigenen Person ähnelt. Zur Auswertung werden die Antworten invertiert, sodass hohe Werte eine hohe Zustimmung bedeuten. Anschließend wird von jedem Item der Mittelwert aller 21 Items abgezogen (Zentrierung). Diese Werte geben Aufschluss über die individuelle Wichtigkeit der jeweiligen Skala. Multivariate Beziehungsanalysen werden zumeist auf Rohwertebene vorgenommen (Schwartz et al., 2015). Die Reliabilität der Skalen des PVQ-21 (Cronbachs α -min = .40 für Skala 3 »Tradition« und α -max = .72 für Skala 9 »Leistung«, Schwartz et al., 2015) leidet unter der Halbierung der Anzahl der Items im Vergleich zur Langversion PVQ-40 (Cronbachs α -min = .57 für Skala 3 »Tradition« bis α -max = .80 für Skala 9 »Leistung«; Schwartz et al., 2014), da nun nur noch zwei bis drei Items einen Wert erfassen, sodass vor allem die vier Faktoren zweiter Ordnung interpretiert werden sollten (Schwartz, 2003).

Die »Allgemeine Selbstwirksamkeit Kurzsкала« (ASKU; Beierlein, Kovaleva, Kemper & Rammstedt, 2014) erfasst mit drei Items mit Hilfe einer fünfstufigen Skala (von 1 = »trifft gar nicht zu« bis 5 = »trifft voll und ganz zu«) die allgemeine Selbstwirksamkeitserwartung (Kemper, Beierlein, Bensch, Kovaleva & Rammstedt, 2012).

Tabelle 1

Unterschiede zwischen den drei Engagement-Gruppen beim »Volunteer Functions Inventory« (VFI; Clary et al., 1996)

M ± SD	Klassisch Engagierte	Klimaaktivistinnen und -aktivisten	Nicht-Engagierte	Summe	Statistische Prüfung ANOVA
	152	57	148	357	
(1) Erfahrungsfunktion	3.68 ± 1.02	3.76 ± 1.01	3.58 ± 1.07	3.65 ± 1.04	F = .741 p < 0.48
(2) Karrierefunktion	2.22 ± 1.21	2.13 ± 1.13	2.53 ± 1.14	2.33 ± 1.18	F = 3.61 p < .028 $\eta^2 = 0.020$
(3) Soziale Anpassungsfunktion	2.23 ± .97	2.12 ± 1.00	1.88 ± .86	2.07 ± .94	F = 5.31 p < .005 $\eta^2 = 0.029$
(4) Schutzfunktion	1.97 ± .96	2.32 ± .93	2.14 ± .89	2.10 ± .93	F = 3.22 p < .041 $\eta^2 = 0.018$
(5) Selbstwertfunktion	3.31 ± .99	3.59 ± 1.12	3.17 ± .99	3.30 ± 1.02	F = 3.47 p < .032 $\eta^2 = 0.019$
(6) Wertefunktion	3.85 ± .84	3.92 ± .83	3.68 ± .91	3.79 ± .87	F = 2.13 p < 0.12

Tabelle 2
Unterschiede zwischen den drei Engagement-Gruppen im »Portrait Value Questionnaire« (PVQ-21; Schwartz, 2003)

M ± SD	Klassisch Engagierte	Klimaaktivistinnen und -aktivisten	Nicht-Engagierte	Summe	Statistische Prüfung ANOVA
	152	57	148	357	
Bewahrung (conservation)	-.366 ± .709	-.680 ± .593	-.287 ± .663	-.384 ± .684	F = 7.12 p < .001 η² = 0.022
(1) Sicherheit (security)	-.218 ± .880	-.475 ± .755	.066 ± .839	-.141 ± .864	F = 9.579 p < .0001 η² = 0.051
(2) Konformität (conformity)	-.537 ± 1.001	-.949 ± .934	-.450 ± .896	-.567 ± .961	F = 5.826 p < .003 η² = 0.03
(3) Tradition (tradition)	-.343 ± .99	-.616 ± .936	-.477 ± .914	-.442 ± .953	F = 1.875 p < .155
Selbsttranszendenz (self-transcendence)	1.025 ± .532	1.24 ± .515	.922 ± .470	1.02 ± .515	F = 8.41 p < .0001 η² = 0.045
(4) Wohlwollen (benevolence)	1.09 ± .629	1.025 ± .657	1.009 ± .5473	1.05 ± .601	F = .740 p < .478
(5) Universalismus (universalism)	.980 ± .660	1.39 ± .554	.864 ± .597	.998 ± .642	F = 14.997 p < .0001 η² = 0.08
Offenheit für Veränderungen (openness to change)	-.026 ± .652	.191 ± .558	-.072 ± .582	-.011 ± .614	F = 3.93 p < .020 η² = 0.01
(6) Selbstbestimmung (self-direction)	.617 ± .756	.990 ± .647	.401 ± .745	.587 ± .760	F = 13.405 p < .0001 η² = 0.07
(7) Stimulation (stimulation)	-.570 ± 1.034	-.203 ± .899	-.619 ± .896	-.532 ± .966	F = 4.088 p < .018 η² = 0.02
(8) Hedonismus (hedonism)	-.126 ± .860	-.2122 ± .8068	.0024 ± .850	-.087 ± .849	F = 1.61 p < .202
Selbsterhaltung (self-enhancement)	-.692 ± .714	-.822 ± .692	-.614 ± .713	-.712 ± .163	F = 1.80 p < .168
(9) Leistung (achievement)	-.268 ± .898	-.379 ± .928	-.2679 ± .874	-.285 ± .892	F = .371 p < .690
(10) Macht (power)	-1.116 ± .782	-1.265 ± .682	-.960 ± .801	-1.08 ± .780	F = 3.543 p < .030 η² = 0.02

Datenerhebung

Die Erhebung erfolgte von Mai bis Juli 2020 über die Plattform »SoSciSurvey«. Da die Motive für das Engagement durch sozial erwünschtes Antwortverhalten verzerrt werden könnten, wurde die Skala »Soziale Erwünschtheit-Gamma« (KSE-G-M; Kemper et al., 2012) hinzugezogen. Personen, die ein starkes sozial erwünschtes Antwortverhalten zeigten (> M + 2 SD), wurden aus der Studie ausgeschlossen (n = 4). Die Akquise erfolgte über die Social-Media-Kanäle von »For Future Deutschland«, über den E-Mail-Verteiler der Freiwilligen-Agentur Stendal, Vereinsmitglieder der Stendaler Region sowie über die Hochschule Magdeburg-Stendal und Facebook-Gruppen zu anderen Themen.

Stichprobe

Es fanden sich 357 auswertbare Datensätze (bei 514 Aufrufen und 157 Ausschlüssen, zumeist wegen fehlender Angaben). Aufgrund der Antworten auf die Fragen nach

dem Engagement (»Bist du derzeit engagiert?«) und der Organisation (»Innerhalb welcher Organisationen engagierst du dich?«) fanden sich drei Gruppen: die der klassisch Engagierten (n = 152; Feuerwehr, Sportverein, Kirche etc., ohne Zugehörigkeit zur Gruppe der Klimaaktivistinnen und -aktivisten), die der Klimaaktivistinnen und -aktivisten (n = 57; »Fridays for Future«, »Psychologists for Future« etc., bei gleichzeitig möglicher Zugehörigkeit zur Gruppe der klassisch Engagierten) und die Vergleichsgruppe (n = 148, Verneinung von klassischem oder Umweltengagement, Nicht-Engagierte). Das Alter der Stichprobe betrug im Durchschnitt 39 Jahre (± 15). Es fanden sich 35 % Männer, 64 % Frauen und 1 % diverse Menschen. Erwerbstätig waren 60 % der Befragten, in Ausbildung 23 % und nicht berufstätig 17 %. Bei den klassisch Engagierten waren 28 %, bei den Klimaaktivistinnen und -aktivisten 47 % und bei der Vergleichsgruppe 32 % nicht in einer Beziehung (χ² = 6.86, p < .05).

Ergebnisse

Unterschiede im Engagement

Die klassisch Engagierten investierten mit rund zehn Stunden pro Woche (± 14) mehr Zeit als die Umweltaktivistinnen und -aktivisten (sieben Stunden ± 8 ; $p < .05$). Anstoß zum Engagement waren bei den Umweltaktivistinnen und -aktivisten in bedeutsamem Umfang Medienberichte (42 %), während die klassisch Engagierten eher durch Personen mit Leitungsfunktion (29 %) angesprochen oder durch familiäre Erfahrungen (16 %) motiviert wurden. Familienmitglieder stießen in gleicher Weise (45 % der klassisch Engagierten, 35 % der Klimaaktivistinnen und -aktivisten) das Engagement an.

VFI-Engagement

Die Antworten der drei Gruppen unterschieden sich bei den vier Skalen (3) »Soziale Anpassungsfunktion«, (2) »Karrierefunktion«, (5) »Selbstwertfunktion« und (4) »Schutzfunktion« statistisch signifikant (siehe Tabelle 1). Für (1) die Erfahrungsfunktion und (6) die Wertefunktion ergaben sich keine Unterschiede.

Bei der Skala (3) »Soziale Anpassungsfunktion« unterschied sich der niedrige Wert der Vergleichsgruppe von den höchsten Werten der klassisch Engagierten. Auch die Klimaaktivistinnen und -aktivisten hatten höhere Werte. Die (2) »Karrierefunktion« hatte bei der Vergleichsgruppe die höchsten und bei den Klimaaktivistinnen und -aktivisten sowie bei den klassisch Engagierten niedrigere Werte. Bei der Skala (5) »Selbstwertfunktion« hatten die Klimaaktivistinnen und -aktivisten die höchsten Werte, gefolgt von den klassisch Engagierten. Die (4) »Schutzfunktion« war bei den klassisch Engagierten am niedrigsten und bei den Klimaaktivistinnen und -aktivisten am höchsten, die Vergleichsgruppe lag dazwischen.

PVQ-Werte

Drei der vier übergeordneten Skalen (»Selbsttranszendenz«, »Bewahrung«, »Offenheit für Veränderungen«) zeigten statistisch signifikante Unterschiede zwischen den drei Gruppen (siehe Tabelle 2).

- Selbsttranszendenz: Es zeigten sich Unterschiede zwischen den hohen Werten der Klimaaktivistinnen und -aktivisten und den niedrigeren Werten der klassisch Engagierten sowie der Vergleichsgruppe. Vor allem die Skala (5) »Universalismus« ist für diesen Unterschied verantwortlich.
- Bewahrung: Die Klimaaktivistinnen und -aktivisten zeigten die niedrigsten Werte im Gegensatz zu den klassisch Engagierten und der Vergleichsgruppe. Diese Unterschiede lagen vor allem an den gleichsinnigen Unterschieden bei der Skala (2) »Konformität«. Bei der Skala (1) »Sicherheit« hingegen wurden die Unterschiede durch die höheren Werte der Vergleichsgruppe verursacht.
- Offenheit für Veränderungen: Die Klimaaktivistinnen und -aktivisten hatten hier den höchsten Wert, was sich auch bei den Einzelskalen (6) »Selbstbestimmung« und (7) »Stimulation« bestätigte.

ASKU-Selbstwirksamkeitserwartung

Klassisch Engagierte ($M = 4.02, \pm 0.54$) wiesen im Vergleich mit den Nicht-Engagierten ($M = 3.79, \pm 0.62$) die höchste Selbstwirksamkeit auf, die der Klimaaktivistinnen und -aktivisten lag dazwischen ($M = 3.90, \pm 0.64, F = 5.88, p < .003, \eta^2 = 0.032$).

Diskussion

In einer internetbasierten Studie, die vorwiegend jüngere Menschen an einem Hochschulstandort im ländlichen Sachsen-Anhalt umfasste, wurden 152 klassisch engagierte Menschen, die sich in traditionellen Bereichen der Gemeinde wie Feuerwehr, Sportverein oder Kirche engagierten, mit 57 Personen verglichen, die sich einer der verschiedenen Gruppierungen der »For Future«-Bewegung zuordneten. Eine Vergleichsgruppe aus 148 nicht Engagierten diente zur besseren Einordnung der Ergebnisse. Diese drei untersuchten Gruppen unterschieden sich nicht in Bezug auf zentrale soziodemografische Merkmale wie Alter, Geschlecht oder Erwerbstätigkeit.

Zwischen den beiden engagierten Gruppen fiel auf, dass die der Klimaaktivistinnen und -aktivisten den höchsten Anteil von Personen umfasste, die nicht in einer Beziehung lebten (47 % versus 28 % bei den klassisch Engagierten und 32 % der Vergleichsgruppe). Gleichzeitig investierten die Klimaaktivistinnen und -aktivisten mit rund sieben Stunden pro Woche weniger Zeit als die klassisch Engagierten mit rund zehn Stunden.

Für beide Engagement-Gruppen ist – im Vergleich zu Nicht-Engagierten – die soziale Anpassungsfunktion des Engagements hoch bedeutsam und die Karrierefunktion wenig wichtig. Die Klimaaktivistinnen und -aktivisten sehen ferner Selbstwert und Schutz im Vordergrund, anscheinend nehmen sie ihre Aufgabe, »die Welt zu retten«, besonders ernst. Die Nicht-Engagierten scheinen sich weniger vorstellen zu können, ihren Selbstwert durch Engagement zu steigern, sonst wären sie womöglich bereits aktiv.

Für die Funktionen »Erfahrung« und »Werte« ergaben sich keine signifikanten Unterschiede. Einerseits kann man Erfahrungen ebenso in anderem Kontext als den Engagement-Bereichen sammeln, andererseits kommen Werte nicht nur in einem gesellschaftlichen Engagement zum Tragen, sondern auch im privaten Handeln.

Es zeigte sich, dass zwischen drei der vier Oberskalen des PVQ signifikante Unterschiede zwischen den Gruppen existierten. Klimaaktivistinnen und -aktivisten zeigten die höchsten Werte in der »Selbsttranszendenz« – hier besonders beim (5) »Universalismus« – und die niedrigsten bei der »Selbsterhaltung« – hier besonders bei der (10) »Macht«.

Die Klimaaktivistinnen und -aktivisten zeigen beim Wert »Bewahrung« signifikant geringere Werte als die klassisch und die Nicht-Engagierten und messen diesem wenig Bedeutung zu. Die Unterskala (1) »Sicherheit«

wird von den Nicht-Engagierten am höchsten eingeschätzt. Dies könnte darauf hindeuten, dass man sich vom Engagement fernhält, wenn einem eine sichere, stabile und harmonische Gesellschaft wichtig ist, da das Engagement zu potenziellen Konflikten führen kann oder darauf aufmerksam macht, dass die gesellschaftliche Ordnung nicht so stabil ist wie angenommen. Die Klimaaktivistinnen und -aktivisten sind denn auch signifikant weniger dazu bereit, ihre Handlungen und Impulse zu beschränken, um soziale Erwartungen und Normen einzuhalten ([2] »Konformität«). Vielmehr wollen sie neue soziale Normen einführen und die bestehenden reformieren.

Wie erwartet scheinen die Klimaaktivistinnen und -aktivisten offener für Veränderungen zu sein und sich mehr um ihre Umwelt zu sorgen als die beiden anderen Gruppen. Sie sorgen sich signifikant eher um die Natur und andere Menschen, wobei auch die anderen Gruppen Wert auf die Umwelt legen. Das heißt, dass die Sorge um die Umwelt allein noch keinen Klimaaktivismus ausmacht.

Weiterhin sind bei den Klimaaktivistinnen und -aktivisten »Selbstbestimmung« und »Stimulation« am höchsten ausgeprägt. Die (6) »Selbstbestimmung« scheint einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf das Engagement zu haben. Die Wertschätzung des unabhängigen Denkens und Handelns scheint eine Voraussetzung zu sein, sich für Umweltbelange zu engagieren, denn hier wird genau dieser Wunsch nach Neuem und schöpferischen Tätigkeiten angesprochen. Klimaaktivistinnen und -aktivisten scheinen eine höhere Wertschätzung für Aufregung, Neuheiten und Herausforderungen zu haben ([7] »Stimulation«).

Der Wert (8) »Hedonismus« unterscheidet nicht signifikant zwischen den Gruppen. Anscheinend ist Vergnügen an sinnlicher Belohnung kein Wert, der das Engagement günstig oder ungünstig beeinflusst.

Der Wert (1) »Macht« ist bei der Gruppe der Nicht-Engagierten signifikant höher ausgeprägt als bei den beiden Gruppen Engagierter. Dies entspricht den Erwartungen

auf Grundlage der Literatur (Simonson et al., 2017), da der Wert das Erlangen von Status und Prestige sowie Dominanz über andere Menschen beschreibt.

Engagierte wiesen in dieser Studie die höchste Selbstwirksamkeitserwartung auf. Somit konnte die aus der Literatur abgeleitete Hypothese (Blais & St-Vincent, 2011; Dawes et al., 2014; Vecchione & Caprara, 2009) bestätigt werden, dass eine höhere Selbstwirksamkeitserwartung mit Engagement im Zusammenhang steht.

Ausblick

In der zukünftigen Forschung könnten die Motive und Werte von weiteren Gruppen Engagierter erforscht werden. Vor allem wäre ein Vergleich mit engagierten Menschen aus dem »rechten« politischen Spektrum interessant.

Eine weitere Möglichkeit, Engagement zu kategorisieren, könnte die Analyse der grundlegenden Ziele nutzen. So könnte die Klimabewegung auch als Gruppe gesehen werden, deren Hauptmotivation es ist, Einfluss auf das gesellschaftliche System zu nehmen. Andere Gruppen Engagierter, wie Mitglieder der freiwilligen Feuerwehr usw. sind eventuell eher darauf konzentriert, das derzeitige System stabil zu halten, indem sie auftretende Probleme, wie z. B. eine verschmutzte Umwelt oder soziale Probleme, durch den Einsatz der eigenen Arbeitskraft zu lösen versuchen.

Aus den Ergebnissen der Studie lässt sich für die Akquise neuer Klimaaktivistinnen und -aktivisten ableiten, dass man sich vor allem auf Menschen konzentrieren sollte, die bereits einem Engagement nachgehen, da sich beide Engagement-Gruppen bezüglich ihrer Werte ähnlich sind. Aktuell wird die Erweiterung der Umweltbewegung durch die Verknüpfung mit Themen wie »Feminismus«, »Rassismus«, »soziale Ungerechtigkeit« oder »Intersektionalität« (Gleichzeitigkeit mehrerer Formen der Diskriminierung gegenüber einer Person) durchdacht, um möglichst viele Menschen zu erreichen. Dies könnte jedoch auch den gegenteiligen Effekt haben, da aufgrund der Vermischung von Themen nicht alle mit den politischen Stellungnahmen übereinstimmen (können).

Spannende Themen, **hochrelevant!**

**WIRTSCHAFTS-
PSYCHOLOGIE
aktuell**

Hier anmelden. Kostenlos.

... wirtschaftspsychologie-aktuell.de/newsletter

ZUSAMMENFASSUNG

Inwiefern unterscheiden sich Klimaaktivistinnen und -aktivisten bezüglich ihrer Werte von klassisch Engagierten? Um diese Frage zu beantworten, wurden 357 Personen mit Hilfe eines Online-Fragebogens untersucht. Dieser setzt sich aus dem »Volunteer Functions Inventory« (VFI), dem »Portrait Value Questionnaire« (PVQ-21), der »Allgemeinen Selbstwirksamkeit Kurzska« (ASKU) und der »Kurzska Soziale Erwünschtheit-Gamma« (KSE-G) zusammen. Die drei Gruppen »Klimaaktivistinnen/-aktivisten«, »klassisch Engagierte« sowie »Nicht-Engagierte« wurden hinsichtlich ihrer persönlichen Werte und Motive mittels Chi²-Tests und einfaktoriellen Varianzanalysen verglichen. Die Ergebnisse zeigen, dass die Klimaaktivistinnen und -aktivisten dem Engagement eine höhere Selbstwert- und Schutzfunktion zusprechen. Klassisch und Klimaengagierte ähneln sich in der hohen Relevanz der sozialen Anpassungs- und der geringen Wichtigkeit der Karrierefunktion. Klimaaktivistinnen und -aktivisten hatten höhere Werte bei der Selbsttranszendenz (Universalismus) und der Offenheit für neue Erfahrungen (Selbstbestimmung, Stimulation). Die Gruppe der klassisch Engagierten lag mit ihren Werten durchgängig zwischen den Klimaaktivistinnen/-aktivisten und den Nicht-Engagierten.

LITERATUR

- Alscher, M. (2010). Engagement und Engagementpolitik in Deutschland, Frankreich und den Niederlanden. *Forschungsjournal Neue Soziale Bewegungen*, 23(4), 63–73.
- Anderson, J. C. & Moore, L. F. (1978). The motivation to volunteer. *Journal of Voluntary Action Research*, 7(3–4), 120–129.
- Bandura, A. (1997). *Self-efficacy: The exercise of control*. New York (NY): Freeman.
- Bardi, A., Buchanan, K. E., Goodwin, R., Slabu, L. & Robinson, M. (2014). Value stability and change during self-chosen life transitions: Self-selection versus socialization effects. *Journal of Personality and Social Psychology*, 106(1), 131–147.
- Beierlein, C., Kovaleva, A., Kemper, C. & Rammstedt, B. (2014). *Allgemeine Selbstwirksamkeit Kurzska (ASKU). Zusammenstellung sozialwissenschaftlicher Items und Skalen (ZIS)*. Verfügbar unter (am 20.03.2024): [https://zis.gesis.org/skala/Beierlein-Kovaleva-Kemper-Rammstedt-Allgemeine-Selbstwirksamkeit-Kurzskala-\(ASKU\)](https://zis.gesis.org/skala/Beierlein-Kovaleva-Kemper-Rammstedt-Allgemeine-Selbstwirksamkeit-Kurzskala-(ASKU))
- Blais, A. & St-Vincent, S. L. (2011). Personality traits, political attitudes, and the propensity to vote. *European Journal of Political Research*, 50(3), 395–417.
- Burns, D. J., Reid, J., Toncar, M., Anderson, C. & Wells, C. (2008). The effect of gender on the motivation of members of generation Y college students to volunteer. *Journal of Nonprofit & Public Sector Marketing*, 19(1), 99–118.
- Caprara, G. V., Alessandri, G. & Eisenberg, N. (2012). The contribution of traits, values, and self-efficacy beliefs. *Journal of Personality and Social Psychology*, 102(6), 1289–1303.
- Caprara, G., Vecchione, M. & Schwartz, S. H. (2009). Mediation role of values in linking personality traits to political orientation. *Asian Journal of Social Psychology*, 12(2), 82–94.
- Chen, M.-F. (2015). Self-efficacy or collective efficacy within the cognitive theory of stress model: Which more effectively explains people's self-reported proenvironmental behavior? *Journal of Environmental Psychology*, 42, 66–75.
- Clary, E. G., Snyder, M., Ridge, R. D., Copeland, J., Stukas, A. A., Haugen, J. et al. (1998). Understanding and assessing the motivations of volunteers: A functional approach. *Journal of Personality and Social Psychology*, 74(6), 1516–1530.
- Clary, E. G., Snyder, M. & Stukas, A. A. (1996). Volunteers' motivations: Findings from a national survey. *Nonprofit and Voluntary Sector Quarterly*, 25(4), 485–505.
- Corner, A., Markowitz, E. & Pidgeon, N. (2014). Public engagement with climate change: The role of human values. *Wiley Interdisciplinary Reviews: Climate Change*, 5(3), 411–422.
- Dawes, C., Cesarini, D., Fowler, J. H., Johannesson, M., Magnusson, P. K. & Oskarsson, S. (2014). The relationship between genes, psychological traits, and political participation. *American Journal of Political Science*, 58(4), 888–903.
- Enquete-Kommission »Zukunft des Bürgerschaftlichen Engagements« (2002). *Bürgerchaftliches Engagement: Auf dem Weg in eine zukunfts-fähige Bürgergesellschaft*. Berlin: Deutscher Bundestag, Drucksache 14/8900.
- Frisch, M. B. & Gerrard, M. (1981). Natural helping systems: A survey of Red Cross volunteers. *American Journal of Community Psychology*, 9(5), 567–579.
- Gecas, V. & Burke, P. J. (1995). Self and identity. In K. S. Cook, G. A. Fine & J. S. House (Eds.), *Sociological perspectives on social psychology* (pp. 41–67). Boston (MA): Allyn and Bacon.
- Gidron, B. (1978). Volunteer work and its rewards. *Volunteer Administration*, 11(3), 18–32.
- Hellmann, K.-U. (1998). Paradigmen der Bewegungsforschung. Forschungs- und Erklärungsansätze – ein Überblick. K.-U. Hellmann & R. Koopmans (Hrsg.), *Paradigmen der Bewegungsforschung. Entstehung und Entwicklung von Neuen sozialen Bewegungen und Rechtsextremismus* (S. 9–30). Berlin: Springer.
- Homer, P. M. & Kahle, L. R. (1988). A structural equation test of the value-attitude-behavior hierarchy. *Journal of Personality and Social Psychology*, 54(4), 638–646.

ABSTRACT

How do climate activists differ from other volunteers in terms of their values? To answer this question, 357 German participants took part in an online survey which was composed of the German versions of the »Volunteer Functions Inventory« (VFI), the »Portrait Value Questionnaire« (PVQ-21), the »Self-Efficacy Scale« (ASKU) and the »Social Desirability-Gamma Short Scale« (KSE-G). This study compared three groups, »climate activists«, »volunteers«, and »non-committed« in terms of their values and motivations using chi²-tests and one-factor analysis of variance. The results show that climate activists see commitment as having a higher self-esteem and protective function. Classic and climate committed people are similar in the high relevance of the social adjustment function and the low importance of the career function. Climate activists had higher scores on self-transcendence (universalism) and openness to new experiences (self-determination, stimulation). The group of those who were traditionally committed were consistently between the climate activists and those who were not committed in terms of their values.

- Jenner, J. R. (1982). Participation, leadership, and the role of volunteerism among selected women volunteers. *Journal of Voluntary Action Research*, 11(4), 27–38.
- Jugert, P., Greenaway, K. H., Barth, M., Büchner, R., Eisentraut, S. & Fritsche, I. (2016). Collective efficacy increases pro-environmental intentions through increasing self-efficacy. *Journal of Environmental Psychology*, 48, 12–23.
- Katz, D. (1960). The functional approach to the study of attitudes. *Public Opinion Quarterly*, 24(2), 163–201.
- Kemper, C. J., Beierlein, C., Bensch, D., Kovaleva, A. & Rammstedt, B. (2012). *Eine Kurzska zur Erfassung des Gamma-Faktors sozial erwünschten Antwortverhaltens: Die Kurzska Soziale Erwünschtheit-Gamma (KSE-G)*. Mannheim: GESIS – Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften. Verfügbar unter (am 20.03.2024): <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-339589>
- Kim, M., Zhang, J. J. & Connaughton, D. (2010). Modification of the volunteer functions inventory for application in youth sports. *Sport Management Review*, 13(1), 25–38.
- Kössler, G. (2013). Die Klimabewegung in Deutschland. In M. Dietz & H. Garrelts (Hrsg.), *Die internationale Klimabewegung* (S. 185–204). Wiesbaden: Springer.
- McCarthy, J. D. & Zald, M. N. (2001). Resource mobilization theory: Vigorous or outmoded. In J. H. Turner (Eds.), *Handbook of sociological theory* (pp. 533–566). New York (NY): Springer.
- Oostlander, J., Güntert, S. T., van Schie, S. & Wehner, T. (2014). Volunteer functions inventory (VFI): Konstruktvalidität und psychometrische Eigenschaften der deutschen Adaptation. *Diagnostica*, 60(2), 73–85.
- Penner, L. A., Dovidio, J. F., Piliavin, J. A. & Schroeder, D. A. (2005). Prosocial behavior: Multilevel perspectives. *Annual Review of Psychology*, 56, 365–392.
- Raschke, J. (1985). *Soziale Bewegungen: Ein historisch-systematischer Grundriss*. Frankfurt a. M.: Campus.
- Schwartz, S. H. (1992). Universals in the content and structure of values: Theoretical advances and empirical tests in 20 countries. *Advances in Experimental Social Psychology*, 25(1), 1–65.
- Schwartz, S. H. (2003). A proposal for measuring value orientations across nations. In A. Tamayo & J. Porto (Eds.), *Questionnaire package of the European Social Survey*. Brasília: Editora Universidade de Brasília.
- Schwartz, S. H. (2011). Values: Cultural and individual. In F. J. R. van de Vijver, A. Chasiotis & S. M. Breugelmans (Eds.), *Fundamental questions in cross-cultural psychology* (pp. 463–493). Cambridge (UK): Cambridge University Press.
- Schwartz, S., Breyer, B. & Daner, D. (2015). *Human Values Scale (ESS). Zusammenstellung sozialwissenschaftlicher Items und Skalen (ZIS)*. <https://doi.org/10.6102/zis234>
- Schwartz, S. H., Caprara, G. V., Vecchione, M., Bain, P., Bianchi, G., Caprara, M. G. et al. (2014). Basic personal values underlie and give coherence to political values: A cross national study in 15 countries. *Political Behavior*, 36(4), 899–930.
- Simonson, J., Vogel, C. & Tesch-Römer, C. (Hrsg.) (2017). *Der Deutsche Freiwilligen Survey 2014*. Wiesbaden: Springer.
- Smith, M. B., Bruner, J. S. & White, R. W. (1956). *Opinions and personality*. Hoboken (NJ): John Wiley & Sons.
- Stern, P. C., Kalof, L., Dietz, T. & Guagnano, G. A. (1995). Values, beliefs, and proenvironmental action: Attitude formation toward emergent attitude objects. *Journal of Applied Social Psychology*, 25(18), 1611–1636.
- Thøgersen, J. (1996). Recycling and morality: A critical review of the literature. *Environment and Behavior*, 28(4), 536–558.
- Vecchione, M. & Caprara, G. V. (2009). Personality determinants of political participation: The contribution of traits and self-efficacy beliefs. *Personality and Individual Differences*, 46(4), 487–492.
- Vogelbacher, M. (2015). Wertorientierungen bei Kindern im Vorschulalter: Eine explorative Studie mittels eines verbalen Selbstausskunnftsverfahrens. *Zeitschrift für Soziologie der Erziehung und Sozialisation*, 35(4), 396–416



Foto: privat

Isabella Lucia Lang studierte Rehabilitationspsychologie (B. Sc. sowie M. Sc.) an der Hochschule Magdeburg-Stendal. Die vorliegende Arbeit ist eine gekürzte Version ihrer Master-Thesis. Sie ist Projektmitarbeiterin im gemeinnützigen Verein »heimatwurzeln e. V.« und entwickelt Konzepte und Strategien zur Vermittlung der Bedeutung von Klimaschutzmaßnahmen.



Foto: Kerstin Seela

Prof. Dr. Gabriele Helga Franke arbeitet als Professorin für Psychologische Diagnostik an der Hochschule Magdeburg-Stendal. Sie ist promovierte Diplom-Psychologin (Technische Universität Braunschweig), habilitierte Medizinpsychologin (Universität Essen) sowie approbierte Psychologische Psychotherapeutin (TP). Ihre wichtigsten Publikationen sind die Test-Handbücher zur SCL-90-R-S (2014) sowie zur BSCl und Mini-SCL (beide 2016).

Kontakt

Prof. Dr. Gabriele Helga Franke
Hochschule Magdeburg-Stendal
Fachbereich Angewandte Humanwissenschaften
Osterburger Str. 25
39576 Hansestadt Stendal
E gabriele.franke@h2.de

Isabella Lucia Lang
E isabella.lucia.lang@gmail.com

Mechanisch-Technischer Verständnistest – Revision (MTVT-R)

STEFAN TROCHE, Universität Bern
WOLFGANG LENHARD, Universität Würzburg

Beschreibung des Tests und seiner diagnostischen Zielsetzung

Der MTVT-R ist ein Leistungstest, der Personen im Alter von 13 bis 25 Jahren eine Einschätzung ihres mechanisch-technischen Grundverständnisses geben und sie in der Berufswahl unterstützen soll. Die 26 Aufgaben des Tests werden in 35 Minuten bearbeitet. 18 teilweise modifizierte Aufgaben stammen aus der Originalversion (Lienert, 1958) und beziehen sich auf das Verständnis zur Mechanik. Acht Aufgaben zu Lichtrefraktion, Akustik, Elektrizität und Rotation sind neu. Alle Aufgaben weisen ein einheitliches Single-Choice-Antwortformat mit vier Antwortalternativen auf. Die Anzahl richtiger Antworten stellt den Testwert dar.

Der Test kann als Papier-Bleistift- oder als Computerverversion vorgegeben werden. In der Papier-Bleistift-Version, auf welche sich diese Rezension bezieht, werden die Antworten auf einem Antwortblatt eingetragen, das über eine Schablone ausgewertet wird. Durchführung und Auswertung werden im Manual ausführlich beschrieben. Für die Interpretation der im Test erzielten Leistung stehen Normen zur Verfügung.

Bewertung des Informationsgehalts der Verfahrenshinweise

Im Anhang des Testverfahrens verweist eine Tabelle darauf, wo die gemäß DTK-Testinformationsstandard erforderlichen Informationen im Manual zu finden sind. Das Manual selbst ist mit insgesamt 48 Seiten übersichtlich gestaltet.

Theoretische Grundlagen als Ausgangspunkt der Testkonstruktion

Der MTVT-R erfasst das Grundverständnis mechanisch-technischer Alltagsgegebenheiten. Die Autoren definieren dieses Grundverständnis als Verständnis der Konfiguration und möglicher Dynamiken mechanischer Systeme. Dieses Verständnis ist laut den Autoren nicht nur durch das logische Erfassen der Aufgaben bedingt, sondern auch durch die Fähigkeit, der ersten intuitiven Lösung zu misstrauen und die alternativen Lösungsangebote gegeneinander abzuwägen. Über die letztgenannte Erweiterung des Konstrukts »technisch-mechanisches Verständnis« wird eine Einbettung in das Feld der intuitiven Physik (McCloskey, 1983) angestrebt. Der MTVT-R basiert somit theoretisch auf aktuellen

kognitionspsychologischen Erkenntnissen und soll den veränderten Berufsanforderungen im digitalen Zeitalter konzeptuell und von der Aufgabenauswahl her eher gerecht werden als die Originalversion.

Objektivität

Die Durchführungsobjektivität wird unterstützt durch schriftliche Instruktionen, Hinweise zum etwaigen Korrigieren von Antwortalternativen durch die Testperson, klar dargestelltes Stimulusmaterial und einen übersichtlich gestalteten Antwortbogen. Übungsaufgaben liegen im MTVT-R nicht vor. Für die Testleitung gibt es Hinweise zur Testvorbereitung, zum Umgang mit häufig gestellten Fragen und zum benötigten Material. Die Auswertungshinweise und -schablone stellen gute Voraussetzungen für eine hohe Auswertungsobjektivität dar. Für die Interpretation der Ergebnisse liegen Normtabellen vor. Nicht ausreichend Beachtung findet der Umstand, dass Testwerte im Rahmen ihrer Vertrauensintervalle zu interpretieren sind.

Normierung

Die Normierungsstichprobe umfasst 760 Schülerinnen und Schüler des Gymnasiums (Altersbereich 13 bis 18 Jahre, $N = 338$) und der Berufsschule (Altersbereich 16 bis 25, $N = 422$) aus den Bundesländern Rheinland-Pfalz und Hessen. Separate Normtabellen liegen für die Gesamtstichprobe, die gymnasiale Gruppe, die Berufsschulgruppe, für Männer und Frauen sowie verschiedene Altersgruppen vor. Dabei wird die gymnasiale Gruppe in vier Altersklassen, die Berufsschulgruppe in fünf Altersklassen unterteilt. Teilweise sind die Gruppen sehr klein (z. B. $n = 47$ für 18-Jährige in der gymnasialen Gruppe). Die Stichprobe ist nicht stratifiziert und kann nicht als repräsentativ angesehen werden, was von den Autoren deutlich gemacht wird. In der gymnasialen Gruppe sind die Frauen mit 58 %, in der Berufsschulgruppe die Männer mit 82 % repräsentiert, wobei nicht beurteilt werden kann, ob dies dem jeweiligen Proporz in der Population entspricht. Weitere Schularten, aus denen Personen für Ausbildungen im physikalisch-technischen Bereich rekrutiert werden, fehlen.

Die Vorgehensweise bei der Entwicklung der Normtabellen ist nur ungenau beschrieben, jedoch scheint es sich um eine schlichte Standardisierung von Gesamt- und Teilstichproben ohne Berücksichtigung von

Testbeurteilungssystem – Diagnostik- und Testkuratorium der Föderation Deutscher Psychologenvereinigungen

Mechanisch-Technischer Verständnistest – Revision (MTVT-R)	Die TBS-DTK-Anforderungen sind erfüllt			
	voll	weitgehend	teilweise	nicht
Informationsgehalt der Verfahrensweise	●			
Objektivität	●			
Zuverlässigkeit			●	
Validität				●
			ja	nein
In den Verfahrenshinweisen ist verzeichnet, wo die nach dem DTK-Testinformationsstandard notwendigen Informationen zu finden sind.			●	

Schiefe und Kurtosis zu handeln. Das Vorliegen von Normalverteilungen als Voraussetzung einer einfachen Standardisierung wurde nicht statistisch abgesichert. Bereits die Abweichung in der Kurtosis dürfte in den Randbereichen bei einer z-Standardisierung zu einer deutlichen Unterschätzung der Abweichung vom Mittel der Skala führen. Deskriptive Ergebnisse werden unzureichend beschrieben und lediglich für die Gesamtstichprobe, für die Berufsschule und für das Gymnasium berichtet, sodass die Passung der Normtabellen auf die Daten nicht überprüfbar ist. Insgesamt sollte der individualdiagnostische Einsatz der Normen mit viel Bedacht geschehen.

Dieselben Normen scheinen bei der computergestützten Version des MTVT-R verwendet zu werden. Eine Überprüfung der Äquivalenz der computergestützten Version und der Papier-Bleistift-Version wird im Manual nicht berichtet.

Zuverlässigkeit

Die interne Konsistenz wird im Sinne von Cronbachs Alpha (α) und McDonalds Omega (ω) bestimmt. Sie beträgt in der Gesamtnormstichprobe $\alpha = .81$ ($\omega = .87$), in der Berufsschulgruppe $\alpha = .85$ ($\omega = .85$) und in der gymnasialen Gruppe $\alpha = .74$ ($\omega = .83$). Die Autoren machen darauf aufmerksam, dass Abweichungen zwischen α und ω auf mögliche Residualkorrelationen hinweisen. Zur Retest-Reliabilität werden keine Angaben gemacht. Es wird auf Befunde zur Originalversion verwiesen, wo die Retest-Reliabilität bei $r_{tt} = .82$ lag (nach Korrektur der Varianzeinschränkung).

Gültigkeit

In Bezug auf die inhaltliche Validität argumentieren die Autoren, dass das Konstrukt »technisch-mechanisches Verständnis« durch die ergänzten Aufgaben um die Fähigkeit erweitert wurde, bei der Bearbeitung eines mechanisch-technischen Problems der ersten Intuition zu misstrauen bzw. spontan die intuitive Plausibilität der angebotenen Alternativen gegeneinander abzuwägen. Empirische Hinweise darauf, dass der Lösungsprozess

so gestaltet ist, werden nicht geliefert. Ob mit den acht ergänzten Aufgaben aus der intuitiven Physik ein Gleichgewicht gelungen ist und das Konstrukt repräsentativ erfasst wird, kann aufgrund der wenigen Angaben zur Struktur des Tests nicht beurteilt werden. Die vorhandenen Angaben zur Struktur beziehen sich auf die Ergebnisse einer Hauptkomponentenanalyse, in deren Anschluss eine Parallelanalyse auf nur eine relevante Hauptkomponente hindeutete. Diese erklärte lediglich 18,51 % der Gesamtvarianz. Grundsätzlich ist dies ein Hinweis auf die eindimensionale Struktur des Tests. Es werden keine weiterführenden Angaben zum vorliegenden Messmodell gemacht (z. B. zu faktorenanalytischen oder IRT-basierten Messmodellen).

Empirische Angaben zur konvergenten oder diskriminanten Validität werden nicht berichtet. Die Autoren nehmen eine konzeptuelle Einbettung des Konstrukts in einen breiteren Rahmen von Fähigkeiten (z. B. räumliche, fluide oder kristalline Intelligenz) auf der theoretischen Ebene vor, legen jedoch keine empirischen Ergebnisse hierzu vor. Ebenso berichten die Autoren keine Zusammenhänge zwischen Ausbildungserfolg in mechanisch-technischen Ausbildungen und der Leistung im MTVT-R, diskutieren aber Möglichkeiten, Zusammenhänge mit Berufszufriedenheit zu untersuchen. Insgesamt fehlen somit substanzielle empirische Hinweise auf die Validität des MTVT-R, was die Testwertinterpretation stark einschränkt.

Weitere Gütekriterien

Der Test wird richtigerweise als weitgehend unverfälschbar dargestellt, solange das gegenseitige Abschauen von Lösungen in Gruppentestungen verhindert wird. Das Risiko für »faking bad« im Beratungskontext kann als gering eingestuft werden. Störanfälligkeit kann vonseiten der Testleitung im konkreten Fall ausgeschlossen werden.

Der MTVT-R eignet sich durch die Reduktion der Aufgaben von 32 in der Originalversion auf 26 und die resultierende 35-minütige Durchführungszeit für den Einsatz in einer Unterrichtsstunde. Die Möglichkeit zur Gruppentestung und die Auswertungsschablonen unterstützen die Ökonomie des Tests für die Testleitung.

Die Autoren weisen darauf hin, dass Personen, deren Muttersprache nicht Deutsch ist, durch die Instruktionen und jeweiligen Aufgabenstellungen benachteiligt sein könnten. Die in der Normstichprobe beobachteten Gruppenunterschiede zwischen Frauen und Männern, zwischen gymnasialer und Berufsschulgruppe sowie zwischen Personen unterschiedlichen Alters werden hingegen nicht daraufhin untersucht, ob sie auf das Konstrukt an sich oder auf differenzielles Funktionieren einzelner Items zurückzuführen sind.

Abschlussbewertung

Es ist äußerst begrüßenswert, dass die Autoren den großen Aufwand auf sich nehmen, den MTVT zu revidieren und für die Berufsberatung wieder einsatzfähig zu

gestalten. Der Test weist insgesamt eine ausreichende bis gute Reliabilität auf, die (wie fast immer) fern von perfekter Zuverlässigkeit liegt, weshalb in der Testauswertung die Berechnung von Vertrauensintervallen für die gemessenen Werte nicht vernachlässigt werden sollte. Ebenso sollten die Normtabellen mit der von den Autoren vorgeschlagenen Vorsicht interpretiert werden, was durch die oben beschriebenen Einschränkungen der Repräsentativität der Normstichprobe(n) noch einmal unterstrichen wird.

Eine Testwertinterpretation im Sinne von Eignung für mechanisch-technische Berufe ist erschwert durch den Mangel an entsprechenden Validitätsstudien sowie Hinweisen, dass die Leistung (wie intendiert) nicht durch Unterrichtsinhalte differenziell beeinflusst wird. Dennoch mag der MTVT-R Jugendlichen und jungen Erwachsenen durch die Konfrontation mit entsprechenden Problemstellungen eine ökonomische Hilfe bei der Entscheidung sein, ob mechanisch-technische Berufe und die dort anfallenden Alltagsprobleme für sie von Interesse sind.

Literatur

Lienert, G. A. (1958). *Mechanisch-Technischer-Verständnistest (M-T-V-T)*. Göttingen: Hogrefe.

McCloskey, M. (1983). Intuitive physics. *Scientific American*, 248(4), 122–131.

Testinformation

Hecht, H., von Castell, C. & Lienert, G. A. (2021). *Mechanisch-Technischer Verständnistest – Revision (MTVT-R)*. Göttingen: Hogrefe.

Bezugsmöglichkeit

Testzentrale Göttingen, Herbert-Quandt-Str. 4, 37081 Göttingen. Test komplett 188,00 Euro, fünf Testhefte 90,00 Euro, 20 Antwortbogen 10,00 Euro (Nettopreise).

Diese Testrezension wurde im Auftrag des Diagnostik- und Testkuratoriums der Föderation Deutscher Psychologinnenvereinigungen (DGPs und BDP) gemäß TBS-DTK (Diagnostik- und Testkuratorium, 2018) erstellt.

Diagnostik- und Testkuratorium (2018). TBS-DTK. Testbeurteilungssystem des Diagnostik- und Testkuratoriums der Föderation Deutscher Psychologinnenvereinigungen. Revidierte Fassung vom 3. Januar 2018. *Report Psychologie*, 43(3), 106–113.

Diagnostik- und Testkuratorium (2018). TBS-DTK. Testbeurteilungssystem des Diagnostik- und Testkuratoriums der Föderation Deutscher Psychologinnenvereinigungen. Revidierte Fassung vom 3. Januar 2018. *Psychologische Rundschau*, 69(2), 109–116.

Bitte zitieren Sie diesen Artikel wie folgt:

Troche, S. & Lenhard, W. (2024). TBS-DTK-Rezension: »Mechanisch-Technischer Verständnistest – Revision (MTVT-R)«. *Report Psychologie*, 49(4), 31–33.

reportpsychologie 49 | 04 | 2024



neuroraum
Freude an Fortbildung



Unsere Kurse für (Neuro-) PsychologInnen

Resilienz für Neuro-psychologInnen



31.05.2024 - 01.06.2024, **DE-Bremen**
Dipl.-Psych. Claudia Armgardt; Dipl.-Psych. Kristina Manke
360,00 €; 16 Std.; Kursnr.: FB240531A

Rahmenbedingungen und Entwicklung des Gesundheitswesens in Deutschland (Grundlagen)
12.06.2024 - 19.06.2024, **ONLINE-SEMINAR** 
Dr. Dipl.-Psych. Dominik Pöppel
180,00 €; 8 Std.; Kursnr.: FB240612A

Hirnverletzte Beziehungen – Systemische Beratung und Therapie in der neurologischen Rehabilitation
21.06.2024 - 22.06.2024, **DE-Veitshöchheim***
Dipl.-Psych. Thilo Müller
340,00 €; 16 Std.; Kursnr.: FB240621A

Somatoforme und dissoziative Störungen für NeuropsychologInnen
28.06.2024 - 29.06.2024, **DE-Veitshöchheim***
Dr. Dipl.-Psych. Markos Maragos
330,00 €; 16 Std.; Kursnr.: FB240628A

Selbsterfahrung und Selbstfürsorge für NeuropsychologInnen – Ein interaktives Wochenende
12.07.2024 - 13.07.2024, **DE-Veitshöchheim***
Prof. Dr. Dipl.-Psych. Gitta Reuner
390,00 €; 16 Std.; Kursnr.: FB240712A

* bei Würzburg

neuroraum Fortbildung
Semmelstraße 36/38
D-97070 Würzburg

Tel. +49.931.46 07 90 33
www.facebook.de/neuroraum
info@neuroraum.de · www.neuroraum.de





Von Achtsamkeit bis Digitalisierung:
Das kostenlose Online-Magazin mit
praxisnahen Beiträgen rund um Psycho-
therapie, Beratung und Coaching.

www.psylife.de

 facebook.com/psylife.de
  psylife_de
  @psylife_de



Angst vor dem Autofahren

Ein weitverbreitetes und gut behandelbares Phänomen

Foto: Beeboys – adobestock.com

Die Angst vor dem Autofahren ist ein weitverbreitetes Phänomen, das zu hohem Leidensdruck führen kann. Insbesondere in ländlichen Regionen, in denen – bei Vermeidung des Autofahrens – kein gut ausgebauter öffentlicher Personennahverkehr ersatzweise zur Verfügung steht, führt die Autofahrangst häufig zu erheblichen Freiheitseinbußen. Betroffene fühlen sich in ihrer Unabhängigkeit, Selbstständigkeit und Flexibilität massiv beeinträchtigt. Dies kann weitere psychische Beeinträchtigungen (z. B. Depressivität als Folge von Rückzug und Isolation) nach sich ziehen und Alltägliches wie Einkaufen oder das Erreichen der Arbeitsstätte erschweren oder gar verhindern.

Nicht selten halten Betroffene die Angst lange Zeit aus, bevor sie sich Hilfe suchen. Wie bei vielen anderen Ängsten geht die Autofahrangst häufig mit einem Schamgefühl einher, das auch auf die gesellschaftliche Erwartung und Annahme, dass Autofahren »völlig normal« sei, zurückzuführen sein kann. Außerdem scheinen Betroffene verunsichert darüber zu sein, wohin sie sich mit ihren Ängsten wenden können: an eine Fahrschule, um vermutete Kompetenzdefizite zu trainieren? Oder an eine Psychotherapeutin bzw. einen Psychotherapeuten? Diese Verunsicherung konnte bei vielen Betroffenen beobachtet werden, die sich aufgrund des im Jahr 2019 entstandenen Forschungsschwerpunktes an die psychotherapeutische Universitätsambulanz in Landau wandten.

Isoliertes und komorbides Auftreten

In der klinischen Praxis zeigt sich, dass die Angst vor dem Autofahren sowohl isoliert als auch komorbid auftritt und somit Teil verschiedener Störungsbilder sein kann. Tritt sie als spezifische Phobie auf, gilt sie mit einer Lebenszeitprävalenz von 1 % als eine der häufigsten situativen Phobien (Becker et al., 2007). Sie geht dann mit einer Angst und/oder Vermeidung des Autofahrens einher, die Angst beschränkt sich auf das Autofahren oder die Gedanken daran, und es besteht eine emotionale Belastung und Einschränkung im Alltag. Wie andere Phobien ist die Angst mit physiologischen Be-

gleiterscheinungen, wie z. B. Schwindel, Palpitationen oder einem Engegefühl in der Brust, verbunden.

Nicht selten besteht jedoch aufgrund der Komplexität der Symptome die Schwierigkeit der differenzialdiagnostisch korrekten Zuordnung der Autofahrangst zu einem Störungsbild. Es sollte daher immer geprüft werden, ob beschriebene Ängste am Steuer tatsächlich isoliert auftreten, also als spezifische Phobie kodiert werden können oder ob weitere Faktoren vorliegen, die zu einer anderen Diagnose führen und somit möglicherweise ein anderes Behandlungsvorgehen erfordern.

Treten auch außerhalb von Fahrsituationen Panikattacken auf, sollte das Vorliegen einer Panikstörung in Betracht gezogen werden. Falls weitere Situationen wie offene Plätze oder Menschenmengen gefürchtet werden und die Angst nicht nur beim Autofahren auftritt, kann eine Agoraphobie (mit oder ohne Panikstörung) vorliegen. Als zentrales Thema der Angst am Steuer kann von Betroffenen alternativ die Angst geschildert werden, sich am Steuer peinlich und unbeholfen zu verhalten und somit durch andere Verkehrsteilnehmende kritisiert zu werden. In einem solchen Fall ist das Vorliegen einer sozialen Phobie zu prüfen. Typischerweise infolge von erlebten Verkehrsunfällen kann sich des Weiteren eine posttraumatische Belastungsstörung entwickeln. Ferner kann die Autofahrangst zur Diagnose einer Zwangsstörung führen, wenn Betroffene unter Zwangsgedanken das Autofahren betreffend leiden, z. B. fürchten, unbeachtet einen Unfall verursacht zu haben, und gefährliche Strecken wiederkehrend prüfen.

Ursachen und Aufrechterhaltung der Angst

Die Ursachen von pathologischer Autofahrangst sind vielfältig, wenngleich noch nicht hinreichend untersucht. Bei Befragungen geben rund 70 bis 80 % der von Autofahrangst Betroffenen ein kritisches Ereignis, wie z. B. eine plötzliche Panikattacke am Steuer oder einen (Beinahe-)Unfall, an (Ehlers, Hofmann, Herda &

Noch kein Mitglied der Sektion VPP?

Dann einfach eine E-Mail mit Beitrittswunsch und Mitgliedsnummer senden. Bitte die Regelungen zu Primär- und Sekundärsektion sowie den Sektionsbeitrag beachten.

NEU: Studierende und PiA sind - unabhängig von der Primärmitgliedschaft - vom VPP-Sektionsbeitrag befreit.

E info@vpp.org
Informationen unter:
[www.vpp.org/
verband/intern/
mitgliedschaft.shtml](http://www.vpp.org/verband/intern/mitgliedschaft.shtml)

Roth, 1994; Munjack, 1984). In anderen Untersuchungen zeigte sich, dass rund ein Viertel der Befragten angab, schon immer beim Autofahren ängstlich gewesen zu sein, während rund 10 % keine Erklärung für die Entwicklung ihrer Angst nennen konnten (Taylor & Deane, 1999; Taylor, Deane & Podd, 1999).

Anzunehmen ist insbesondere aus kognitiv-verhaltenstherapeutischer Sicht, dass, ungeachtet jedweder Ursache der Fahrangst, dysfunktionale Kognitionen die Autofahrangst aufrechterhalten oder gar verstärken. Es können dabei verschiedene Angstfokusse unterschieden werden, die entweder die Angst vor Unfällen, Kontrollverlust oder Verletzungen beschreiben (»danger expectancy«) oder die Angst vor als aversiv erlebten Körpersensationen am Steuer in den Vordergrund rücken (»anxiety expectancy«; Taylor, Deane & Podd, 2000).

Manualisierte Behandlung

Die spezifischen dysfunktionalen Kognitionsfaktoren bei der Behandlungsplanung zu unterscheiden und zu berücksichtigen, hat sich als zielführend und hilfreich erwiesen. Eine in der Landauer Psychotherapieambulanz durchgeführte randomisiert kontrollierte Pilotstudie zur Behandlung der Autofahrangst zeigte 2021 hochwirksame Ergebnisse (Fischer, Heider, Taylor & Schröder, 2021).

Die Behandlung verfolgt den in der Angstbehandlung bekannten expositionsbasierten Ansatz, sodass Habituation den angenommenen Wirkmechanismus darstellt. Zusätzlich wird den der Autofahrangst zugrunde liegenden Kognitionen und Befürchtungen besondere Beachtung geschenkt, indem abhängig vom bei den Betroffenen im Vordergrund stehenden Angstfokus einem von drei Behandlungspfaden gefolgt wird: So wird zwischen panikbezogenen und unfallbezogenen Sorgen sowie Sorgen vor der Bewertung durch andere unterschieden. Hierbei besteht der jeweils angenommene Wirkmechanismus in der Erwartungsverletzung und -korrektur.

Die Behandlung, die in der benannten Pilotstudie zur Autofahrangstbehandlung durchgeführt wurde, fußt auf einem manualisierten kognitiv-verhaltenstherapeutischen Behandlungsvorgehen. Dieses richtet sich mit 24 Therapiesitzungen explizit an jede Form von Autofahrangst, unabhängig davon, zu welcher Diagnose diese gehört.

Neben theoretischem Hintergrundwissen zu pathologischer Autofahrangst beinhaltet das Manual praktische Hinweise zur inhaltlichen Gestaltung der einzelnen Sitzungen für die Behandelnden und zahlreiche Arbeitsblätter und Materialien. Zudem werden zu beachtende rechtliche Aspekte in der expositionsbasierten Therapie im Straßenverkehr adressiert und nützliche Hinweise für die Kooperation mit Fahrschulen gegeben.

Vorgeschlagen wird ein graduiertes expositionsbasiertes Vorgehen, durch das die Sicherheit der Betroffenen und Behandelnden gewährleistet wird. Nach einem psychoedukativen Teil zu Beginn der Behandlung und der Erarbeitung eines individuellen Störungsmodells

findet zunächst eine gedankliche Konfrontation mit der angstbesetzten Fahrsituation statt. Es schließt sich eine Exposition in vivo an, die insbesondere für Betroffene mit hoch ausgeprägtem Vermeidungsverhalten oder geringer Fahrpraxis zunächst in einem Fahrsimulator (in Fahrschulen immer häufiger vorzufinden) stattfinden sollte. In der Folge wird eine durch eine Fahrlehrerin bzw. einen Fahrlehrer im Fahrschulauto durchgeführte Exposition in vivo beschrieben, die durch die Behandlerin bzw. den Behandler auf dem Rücksitz begleitet wird. Damit kann zum einen durch die Fahrlehrerin bzw. den Fahrlehrer bei tatsächlich auftretendem riskantem Fahrverhalten eingegriffen werden; zum anderen wird eine fachliche Einschätzung der Fahrsicherheit vorgenommen, was wiederum versicherungsrechtlich die lückenlose Dokumentation der sorgfältig durchgeführten graduierten Expositionsbehandlung unterstützt. Erst bei sicherer Fahrweise und vorhandener Fahrkompetenz begleiten Behandelnde Betroffene in deren Auto zu weiteren Expositionen.

Hilfreiche Messinstrumente

Als zusätzlich hilfreich haben sich zwei psychometrisch umfangreich untersuchte Messinstrumente erwiesen. Zur Intensitätsmessung sowie zum Screening von Autofahrangst kann das »Instrument zur Erfassung der Autofahrangst« (IAA; englisch: »Instrument for Fear of Driving«, IFD) herangezogen werden (Fischer, Schröder & Heider, 2021; Fischer, Schröder, Taylor & Heider, 2023). Das aus fünf Items bestehende Instrument misst die Autofahrangst in Anlehnung an die Kriterien der spezifischen Phobie des DSM-5 auf einer vierstufigen Antwortskala.

Bei der Wahl einer der drei beschriebenen Behandlungspfade hilft der »Driving Cognitions Questionnaire« (DCQ; Ehlers et al., 2007), welcher in die deutsche Sprache übersetzt und validiert wurde (Heider, Fischer & Schröder, 2018). Der DCQ erfasst autofahrbezogene Angstkognitionen und setzt sich aus den drei Faktoren der panikbezogenen Sorgen (z. B. »Ich werde Schwierigkeiten haben zu atmen«), der unfallbezogenen Ängste (z. B. »Ich werde verletzt werden«) und der Angst vor der Bewertung durch andere (z. B. »Ich könnte durch Mitmenschen Kritik erfahren«) zusammen. Somit dient dieser Fragebogen in der therapeutischen Praxis der Bestimmung des Fokus der Autofahrangst. Damit gibt der DCQ im Einzelfall Hinweise zur kognitiven Umstrukturierung relevanter dysfunktionaler Autofahrangstkognitionen und kann bei der Auswahl aufzusuchender Situationen im Rahmen der Expositionen mit dem Ziel der Generierung von Erwartungsverletzungen helfen.

Mit Hilfe des Therapiemanuals kann Betroffenen geholfen werden, und Therapeutinnen und Therapeuten können Hemmungen vor der Behandlung – häufig aufgrund pragmatischer Fragen die konkrete Umsetzung betreffend – abbauen. Die Behandlung der Autofahrangst macht Freude und motiviert durch rasch sichtbaren Behandlungserfolg.

Dr. Carolin Fischer



Foto: WIPP e. V.

Dr. Carolin Fischer ist Psychologische Psychotherapeutin und wissenschaftliche Mitarbeiterin der psychotherapeutischen Universitätsambulanz in Landau und promovierte zu dem Thema »Autofahrängste und deren kognitiv-verhaltenstherapeutische Behandlung«. Unter anderem auf Grundlage ihrer Forschungsarbeiten entstand ein Behandlungsmanual, das unter dem Titel »Angstfrei Auto fahren: Ein kognitiv-verhaltenstherapeutisches Behandlungsmanual« beim Deutschen Psychologen Verlag veröffentlicht wurde.

Literatur:

Die Literaturliste kann per E-Mail beim Verlag angefordert werden: s.koch@psychologenverlag.de



Notfallpsychologie-Netzwerk des BDP gestartet

Foto: Chalabala - istockphoto.com

Nach monatelanger Vorbereitungszeit hat die Fachgruppe »Notfallpsychologie« im BDP zum 1. März 2024 ein umfangreiches Online-Portal zu allen Aspekten der Notfallpsychologie veröffentlicht. Dieses Notfallpsychologie-Netzwerk des BDP kann aufgerufen werden unter: www.notfallpsychologie.net.

Es richtet sich an Betroffene von Krisenereignissen, die notfallpsychologische Unterstützung brauchen, ebenso wie an Psychologinnen und Psychologen sowie Studierende mit Interesse an Notfallpsychologie. Darüber hinaus finden dort Unternehmen und Behörden, die auf notfallpsychologische Expertise zurückgreifen wollen, nützliche Informationen, genauso wie die Allgemeinbevölkerung, die sich zu der ebenso jungen wie spannenden Teildisziplin der Psychologie informieren möchte. Das neue Notfallpsychologie-Netzwerk ist folglich in die vier im Folgenden beschriebenen Themenbereiche aufgeteilt.

Schnelle Hilfe für Betroffene

Menschen, die direkt (als Beteiligte) oder indirekt (als Augenzeuginnen und -zeugen, Angehörige, Einsatzkräfte o. Ä.) ein Krisenereignis miterleben mussten, können sich im Notfallpsychologie-Netzwerk darüber

informieren, welche Auswirkungen solche Ereignisse auf die Psyche haben können und wie ihnen Notfallpsychologinnen und -psychologen dabei helfen können, ihre psychische Resilienz zu steigern und einer Traumafolgestörung vorzubeugen.

Sie können Flyer und Broschüren zu verschiedenen notfallpsychologischen Themen herunterladen und haben insbesondere Zugriff auf die große Notfallpsychologinnen- und -psychologen-Suche, die ihnen entweder durch einen Blick auf eine Deutschlandkarte oder auch mithilfe verschiedener Suchfelder dabei hilft, schnell und unkompliziert Unterstützung durch eine Kollegin oder einen Kollegen mit BDP-Zertifizierung in Notfallpsychologie zu erhalten.

Der oft mühsame Weg zu schneller notfallpsychologischer Hilfe bereits in den Tagen und Wochen nach einem potenziell traumatischen Ereignis soll damit deutschlandweit stark vereinfacht werden, und Betroffene sollen durch das undurchdringliche Labyrinth der regional so unterschiedlichen Unterstützungsangebote geführt werden.

Plattform für Psychologinnen, Psychologen und Studierende

Das Notfallpsychologie-Netzwerk des BDP verfügt über einen passwortgeschützten Community-Bereich, in dem sich

- Notfallpsychologinnen und -psychologen,
- Psychologinnen und Psychologen mit Interesse an Notfallpsychologie sowie
- Psychologie-Studierende

austauschen, vernetzen und informieren können. Dafür ist lediglich eine kostenlose Registrierung mit dem Nachweis eines Psychologie-Abschlusses (wahlweise Abschlusszeugnis/-urkunde oder BDP-Mitgliedsnummer; eine BDP-Mitgliedschaft wird aber für die Registrierung ausdrücklich nicht vorausgesetzt) oder einer Immatrikulationsbescheinigung im Fach Psychologie erforderlich.

Anschließend kann – wenn gewünscht – eine eigene Profilsseite mit Informationen zur eigenen Person befüllt werden. Man kann sich im Notfallpsychologie-Forum z. B. über notfallpsychologische Aufträge, Ausschreibungen und Stellenanzeigen informieren oder sich mit Kolleginnen und Kollegen zu verschiedensten fachli-



Abbildung 1. Links: Registrierte Nutzerinnen und Nutzer finden sich gegenseitig auf der Deutschlandkarte des Community-Bereichs. Rechts: Viele der registrierten, BDP-zertifizierten Notfallpsychologinnen und -psychologen lassen sich (kostenlos) in der öffentlichen Suche listen.

chen Themen oder zu berufspolitischen Neuigkeiten austauschen. Nützliche notfallpsychologische Arbeitsmaterialien gibt es im Download-Bereich, Hinweise auf Tagungen, Fortbildungen oder kollegiale Treffen zum Themenbereich im Veranstaltungskalender. Zudem besteht die Möglichkeit, sich für den Newsletter der Fachgruppe »Notfallpsychologie« anzumelden.

BDP-zertifizierte Notfallpsychologinnen und -psychologen haben dabei zusätzlich – optional und ebenfalls kostenlos – die Möglichkeit, sich in der öffentlich einsehbaren Notfallpsychologinnen und -psychologen-Suche listen zu lassen, um von Betroffenen unkompliziert gefunden werden zu können. Abgesehen davon sind sämtliche von den Nutzenden eingegebene Inhalte (Profil-Informationen, Diskussionsbeiträge etc.) aber ausschließlich für die anderen registrierten Kolleginnen und Kollegen sowie Psychologie-Studierenden einsehbar. So wird ein geschützter Austausch möglich gemacht.

Stand Ende Februar 2024 haben sich bereits 151 Kolleginnen und Kollegen sowie Studierende bei der passwortgeschützten Plattform registriert. Von diesen haben sich bereits 72 BDP-zertifizierte Notfallpsychologinnen und -psychologen in der öffentlichen Suche listen lassen. Die Fachgruppe »Notfallpsychologie« hofft, dass diese Zahlen in den kommenden Monaten noch deutlich wachsen werden, um einerseits einen lebendigen fachlichen Austausch im Community-Bereich zu ermöglichen und andererseits sicherzustellen, dass Betroffene möglichst in allen Regionen Deutschlands auf wohnortnahe notfallpsychologische Expertise zurückgreifen können.

Nützliche Hinweise für Behörden und Unternehmen
Behörden und Unternehmen erhalten als potenzielle Auftraggeber in einem eigenständigen Bereich des Notfallpsychologie-Netzwerks hilfreiche Informationen dazu, wie sie vor, während und nach Krisenereignissen mit Notfallpsychologinnen und -psychologen zusammenarbeiten können. Auch für diese Gruppe ist die öffentliche Notfallpsychologinnen- und -psychologen-Suche sehr relevant, um unkompliziert mit Kolleginnen und Kollegen in der jeweiligen Region Kontakt aufnehmen zu können.

Zusätzlich erhalten Behörden und Unternehmen die Möglichkeit, Aufträge auszuschreiben, um insbesondere in größeren Schadenslagen Kontakt auch mit einer größeren Zahl von Notfallpsychologinnen und -psychologen aufnehmen zu können. Die Fachgruppe »Notfallpsychologie« agiert hierbei nicht als direkte Vermittlerin zwischen Auftraggebern und Auftragnehmenden, sondern leitet solche Anfragen nach einer initialen Plausibilitätsprüfung lediglich an die Mitglieder des Community-Bereichs weiter, die eine anschließende Kontaktaufnahme mit potenziellen Auftraggebern eigenständig einleiten können.

Hintergrundinformationen für die Allgemeinbevölkerung

Der vierte Themenbereich des Notfallpsychologie-Netzwerks wendet sich schließlich an die Allgemeinbevölke-

rung, an Interessierte und Studierende, die mehr über die Teildisziplin Notfallpsychologie erfahren möchten. Die Frage: »Was ist Notfallpsychologie?«, wird hier ebenso thematisiert wie Informationen zur BDP-Zertifizierung in Notfallpsychologie, zu Ausbildungsmöglichkeiten und Berufsperspektiven in diesem spannenden Bereich. Man kann den öffentlich einsehbaren Teil des Veranstaltungskalenders mit Tagungen und Fortbildungsveranstaltungen nutzen, findet Informationen zur Fachgruppe »Notfallpsychologie« sowie eine ausführliche Literaturliste zum wissenschaftlichen Hintergrund und zu aktuellen Forschungsergebnissen im Bereich »Notfallpsychologie« und Akut-Psychotraumatologie.

Herzliche Einladung: Besuchen und registrieren!

Zum Start des Notfallpsychologie-Netzwerks lädt die Fachgruppe »Notfallpsychologie« alle Kolleginnen und Kollegen sowie alle Psychologie-Studierenden ein, das neue Portal auf www.notfallpsychologie.net zu besuchen und sich auch mit einem (kostenlosen) eigenen Account zu registrieren. Kolleginnen und Kollegen, die bisher nicht oder nur indirekt im Bereich Notfallpsychologie tätig sind, sind ebenso herzlich eingeladen wie zertifizierte Notfallpsychologinnen und -psychologen. Auch eine BDP-Mitgliedschaft ist ganz bewusst keine Voraussetzung für eine Teilnahme am Netzwerk: Das neue BDP-Netzwerk lebt vom fachlichen Austausch möglichst vieler Personen und profitiert auch von Beiträgen und Perspektiven aus angrenzenden Teildisziplinen wie der Wirtschaftspsychologie und der Psychotherapie.

Gerade für die berufs- und verbandspolitische Wirkung gegenüber der Öffentlichkeit, Unternehmen und Behörden ist es dabei von besonderer Bedeutung, dass sich möglichst viele BDP-zertifizierte Notfallpsychologinnen und -psychologen in der öffentlichen Suche listen lassen, um zu zeigen, dass wir in allen Regionen Deutschlands präsent sind und unsere Berufsgruppe ein zuverlässiger Kooperationspartner bei und nach Krisenereignissen ist.

Dr. Robert Steinhauser

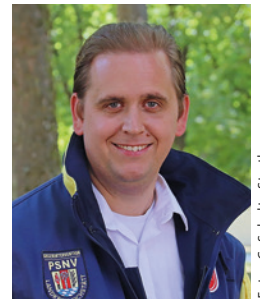


Foto: C. Schulte Strathaus

Dr. Robert Steinhauser ist Notfallpsychologe (BDP) und Mitglied des Leitungsteams der Fachgruppe »Notfallpsychologie«. Hauptamtlich leitet er die Landeszentralstelle Psychosoziale Notfallversorgung im Hessischen Ministerium des Innern, für Sicherheit und Heimatschutz, koordiniert dabei notfallpsychologische Aspekte des Katastrophenschutzes und ist als Fachberater Teil des Krisenstabs der Hessischen Landesregierung.

The screenshot shows the website 'Notfallpsychologie.net' with a navigation bar and a main article titled 'Was ist die Notfallpsychologie?'. The article text includes a definition of the field and a list of emergency situations. Below the text are three small images: a person in a blue jacket, a person in a white shirt, and a person in a green uniform.

Abbildung 2. Interessierte können sich in vielen Fachbeiträgen zu verschiedenen Aspekten der Teildisziplin Notfallpsychologie informieren.



Foto: Engin Akyuz - pexels.com

Ahnungsbewusstsein

Als moralischer Wegweiser

Ahnungen, auch »Intuition«, »Bauchgefühl« oder »sechster Sinn« genannt, sind meist zunächst undeutliche, wenig strukturierte innere oder äußere Wahrnehmungen, sozusagen »Nebenbeiwahrnehmungen«, die wir alle kennen. Sie haben stets eine angenehme oder unangenehme emotionale Tönung, sind oft flüchtig, manchmal auch leicht unheimlich, weil sie scheinbar aus dem Nichts heraus auftauchen.

Vor mehr als zwanzig Jahren hat der Psychoanalytiker und Professor für Psychosomatik Friedrich Deneke (Deneke, 2001) das höchst interessante Phänomen mit seiner Einführung des Begriffs »Ahnungsbewusstsein« erstmals zur Diskussion gestellt. Er argumentierte, dass unser Bewusstsein und unser Unbewusstes nicht voneinander getrennte Funktionsbereiche, sondern ein Kontinuum zwischen den Polen »bewusst« und »unbewusst« seien. Die Inhalte von dessen Mittelbereich existieren zwar oft außerhalb des fokussierten Bewusstseins, sind aber nicht unbewusst. Sie werden sehr wohl registriert und können in den Aufmerksamkeitsfokus gehoben werden. Diese Erkenntnis hat weitreichende Bedeutung: Weil wichtige Entscheidungen hauptsächlich mit rationalen Argumenten angestrebt werden, kann die Aufmerksamkeit für die stets gefühlsverbundenen Ahnungen manchmal zu anderen, oft weitsichtigeren Ergebnissen und Entscheidungen führen.

Ein Jahrzehnt später ergänzte Deneke sein Konzept des Ahnungsbewusstseins um hirneurophysiologische Überlegungen (Deneke, 2013). Die an der Verarbeitung von Wahrnehmungsreizen beteiligten Neuronen bilden auf der Ebene der Hirnrinde neuronale Verbände, sogenannte »Ensembles«. Diese werden überdauernd bewahrt, wenn ihre Synapsen durch weitere ähnliche Erfahrungen gestärkt werden. Ensembles von neu wahrgenommenen Reizkonstellationen können bei Ähnlichkeit der Charakteristika zu einem alten Ensemble (Größe, Frequenz, Stärke, Aktionspotenzial, Binnenkorrelation) eine Verbindung bilden, die das alte Ensemble reaktiviert und den Aufmerksamkeitsfokus auf dieses lenkt.

Weder in der Zwischenzeit noch in der Zeit danach wurde Denekes Entwurf einer Theorie des Ahnungsbewusstseins groß beachtet, kritisiert oder weiterentwickelt. Eine Suche mit den beiden Stichworten »Ahnungsbewusstsein« und »sense of foreboding« in den Datenbanken »PUBPSYCH« und »ERIC« führt zu je einer einzigen Publikation und in der englischsprachigen »PUBMED« nur zu sechs Hinweisen. Das ist erstaunlich, denn eine umfangreiche Übersichtsarbeit (Lerner, 2015) zeigte, dass die Anzahl der jährlichen Publikationen zum Thema der Beeinflussung von Entscheidungen durch Emotionen zwischen den Jahren 2000 und 2013 exponentiell zugenommen hat (von 25 zu 425 Publikationen pro Jahr). Naheliegender ist, dass Forschungsfragen zum Thema unter anderem Namen bearbeitet wurden.

Verwandte Konzepte

Mit und neben den grundlegenden Arbeiten in Kognitions-, Bewusstseins- und Intuitionsforschung stützen folgende Erkenntnisse die Sinnhaftigkeit des Deneke'schen Konzepts des Ahnungsbewusstseins:

- *Aufmerksamkeitslenkung durch Gestaltgesetze*: Optische, akustische, olfaktorische, haptische und propriozeptive Reize, die wegen ihrer Prägnanz, Nähe, Ähnlichkeit, Kontinuität oder wegen ihres gemeinsamen Schicksals als Figuren wahrgenommen werden, drängen in den Aufmerksamkeitsfokus.
- *Subliminale (unterschwellige) Wahrnehmung* hat wie die fokussierte bewusste Wahrnehmung Einfluss auf das menschliche Befinden und Verhalten, was von der kommerziellen Werbung gern (aus-)genutzt wird.
- In der *präattentiven Verarbeitung von Reizen* wird die Flut der Stimuli gefiltert, sodass nur potenziell relevante Reize ins Bewusstsein dringen. Im »Priming« kann unbewusst Wahrgenommenes (nicht Selektiertes, vielleicht aus Angst Verdrängtes) mentale Bahnen entstehen lassen, die eine spätere ähnliche Reizkonstellation modulieren.

Zudem werden Ahnungen als Bottom-up-Prozesse verarbeitet, die von überraschenden Reizen zu gespeichertem

ten rationalen Denkmustern führen (Katsuki, 2013) und verhärtete Denkategorien (Vorurteile, Stereotype) aufweichen können, wogegen rationales Denken als Top-down-Prozess oft deren Verhärtung verstärkt.

Denken und Handeln mit erhöhter Aufmerksamkeit für Ahnungen

Denekes Konzept des Ahnungsbewusstseins ist besonders wertvoll, weil dessen Verwendung im Alltag nicht nur sozialwissenschaftlich Forschenden, sondern auch in der Pädagogik und Psychotherapie wie auch Laien großen Gewinn bringen kann, merkwürdigerweise ohne dass der Schöpfer des Begriffs selbst darauf hingewiesen hatte. Der Gewinn lässt sich leicht an den drei Grundfunktionen von Ahnungen erkennen: der Alarmfunktion bei Bedrohungen (»Das könnte gefährlich werden«), der Möglichkeit, durch »Nach-Ahnungen« Vergangenes besser zu verstehen (»Wie hätte sich die Situation entwickelt, wenn ich damals anders gehandelt hätte?«) und das freudige Erkennen, dass einige Wünsche und Träume vielleicht realisiert werden können (»Es wäre großartig, wenn ...«).

Andererseits wird aufmerksam Ahnenden bewusst, dass die schärfere Beachtung von Ahnungen uns auch in Schwierigkeiten bringen kann. In der Folge sind wir verlockt, unsere Aufmerksamkeit schnell zu anderen Wahrnehmungen zu lenken oder in andere Gedanken zu flüchten. Denn mit einer erhöhten Aufmerksamkeit für Ahnungen ist unvermeidbar eine vertiefte Einsicht in unsere Verantwortlichkeiten gegenüber anderen Menschen, der Natur und uns selbst gegenüber verbunden. Dies lässt kaum mehr zu, eine Verantwortung zu verleugnen oder zu relativieren.

Zeichen der Flucht vor Ahnungen sind alltäglich. Die Aussage: »Ich habe keine Ahnung«, kann eine solche sein, in zugespitzter Form ist sie es umso wahrscheinlicher: »Ich habe absolut keine (blasse) Ahnung.« Oft bedeuten solche Zurückweisungen schlicht: »Ich will davon nichts wissen.« Flucht vor Ahnungen oder dem Wissen um eine Verantwortung, die zu tragen man nicht bereit ist, lässt sich manchmal in abweisend kurzen Antworten erahnen (siehe Tabelle 1).

Förderung des eigenen Ahnungsbewusstseins

Die Pflege unseres Ahnungsbewusstseins, das heißt, das gelegentliche Schärfen unserer Aufmerksamkeit für Ahnungen, kann außerordentlich hilfreich sein. Auf der rationalen Suche nach Problemlösungen vergleichen wir zielgerichtet Vor- und Nachteile verschiedener Lösungswege und bemerken manchmal, wie ungefragt

Ahnungen, diffuse oder klare Gefühle und unerwartete Gedanken oder Bilder auftauchen. Wenn wir diesen Eingebungen Aufmerksamkeit schenken, vergrößern wir die Chance, einen bestimmten Zusammenhang umfassender zu verstehen und damit unseren Handlungsspielraum auszudehnen. Unsere Entscheidungen können dadurch verantwortungsvoller werden: Schädliche oder wenig soziale Auswirkungen von geplanten Entscheidungen werden erkennbar und können vermieden werden.

Die Aufmerksamkeit für das Ahnungsbewusstsein kann durch an sich selbst gerichtete Fragen der folgenden Art gestärkt werden (Kollbrunner, 2023):

- Was habe ich soeben oder kürzlich in meinem Körper gespürt?
- Was habe ich soeben oder kürzlich in der Außenwelt wahrgenommen?
- Was habe ich soeben oder kürzlich gedacht?
- Welche möglichen Folgen der Entscheidung habe ich schon fantasiert?

Das Ahnungsbewusstsein kann mit Handlungen und Haltungen geschärft werden:

- *Aufmerksamkeit für nonverbale Zeichen trainieren*, denn diese können die Bedeutung von mündlichen Aussagen unterstreichen, ihnen manchmal aber auch deutlich widersprechen.
- *Die verschiedenen Kommunikationsaspekte beachten*: Inhaltsaspekt, Beziehungsaspekt, Selbstdarstellungsaspekt und Appellaspekt lassen unterschiedliche Bedeutungen des Gesprochenen erkennen.
- *Vorausurteile von Vorurteilen unterscheiden*: Vorausurteile sind hilfreich, weil sie dazu dienen, die Flut von Wahrgenommenem in Kategorien einzuteilen, damit übersichtlich wird, auf welche Weise sinnvoll gehandelt werden kann. Erst wenn Vorausurteile bei neuen, ihnen widersprechenden Informationen nicht korrigiert werden, werden sie zu Vorurteilen.

Pädagogische Bedeutung

Im alten, aber immer noch hochaktuellen pädagogischen Konzept von Friedrich Fröbel, dem Erfinder des Kindergartens, ist »Ahnung« ein Schlüsselbegriff. Im deutschen Fröbel-Verein arbeiten zurzeit in zwölf Bundesländern 5.000 Beschäftigte in 225 Krippen, Kindergärten und Horten. Für Fröbel ist das Kind »mit Ahnungshaftigkeit gesegnet«. Er schrieb vom ahnenden Handeln als konstruktiven Umgang mit den Dingen: »Im Handeln sieht ahnend das Kind in einer vorbewussten Weise das Allgemeine am Besonderen.« (Heiland, 2015, S. 372)



Foto: privat

Dr. Jürg Kollbrunner war vor seiner Pensionierung über 30 Jahre lang als Psychologischer Psychotherapeut und Psychoonkologe an der Universitäts-HNO-Klinik in Bern tätig. 2022 veröffentlichte er das Buch »Seiner Ahnung vertrauen« (Schwabe).

Tabelle 1

Beispiel für mögliche Zeichen der Flucht vor Ahnungen oder still abgelehnte Verantwortung

Im Privaten	In Vertretung einer Organisation
»Ich weiß nicht, was du meinst.«	»Dafür sind wir nicht zuständig.«
»Du ewiger Pessimist!«	»Bei uns steht der Mensch im Mittelpunkt.«
»Daran erinnere ich mich nicht.«	»Diese Dokumente sind leider verlorengegangen.«
»Warum musst du gleich aggressiv werden?!«	»Für uns hat Sicherheit oberste Priorität.«
»Das hättest du mir früher sagen sollen.«	»Unsere Lieferanten haben uns die Einhaltung der Menschenrechte zugesichert.«

Literatur:
Die Literaturliste kann per E-Mail beim Verlag angefordert werden: s.koch@psychologenverlag.de

Schon das kleine Kind habe die Kraft der Lebenseinigung, »nämlich alles zu allem in Bezug zu setzen – bis hin zur Einsicht in das Ganze der Natur« (Herrmann, 2016, S. 1 f.). Es ist voller Ahnungen: Was steckt hinter diesem Gegenstand? Wohin führt diese Bewegung? Was geschieht danach? Es stellt diese Fragen nicht, weil es sie noch nicht formulieren kann. Aber es fantasiert, was geschehen kann, in Bildern, in Stimmungen oder nur in gespannter Erwartung.

Schon früh scheint das Kind im Spiel nicht nur zu ahnen, sondern bereits ein Ahnungsbewusstsein zu haben, meint der Psychotherapeut Josef Brockmann: »Das Spiel stellt den Alltag nach, modifiziert und entkoppelt ihn [...]. Dabei nimmt man an, dass das Kind von Beginn an ein Ahnungsbewusstsein vom fiktiven Charakter des Spiels hat. Intuitiv unterscheidet es zwischen Realität und Spiel« (Brockmann, 2015, S. 15 f.).

Therapeutische Bedeutung

In allen Ausprägungen der Psychotherapie, besonders aber in tiefenpsychologisch orientierten, haben Ahnungen eine große Bedeutung, vor allem in der Form von Nach-Ahnungen. Bereits in der Anamneseaufnahme wird eingeladen, einen Blick in die Vergangenheit zu werfen. Da wird von Tatsachen berichtet, manchmal mit Erinnerungen vermischt, die »nur« Ahnungen oder von Drittpersonen überlieferte übernommene Informationen sind; alles manchmal schwer voneinander zu unterscheiden. Aber dieses Gemisch ist wertvoll, denn es zeigt, wie sich Ausschnitte der Vergangenheit für die Hilfesuchenden angefühlt haben könnten. Erinnerungen an Stimmungen und Ahnungen sind oft zuverlässig, weil sie emotional tief verankert sind, während Erinnerungen an Fakten in der Zwischenzeit von Erleben und Erinnern – oft über Jahre – vielfältigen Verzerrungen unterworfen sein können.

In tiefenpsychologisch orientierten Therapien wird das Verstehen solcher Mischungen von erinnerten Stimmungen, Ahnungen und Fakten und deren Verknüpfungen mit der Gegenwart zum Hauptarbeitsfeld der Behandlung, wogegen in kognitiv-verhaltenstherapeutischen Behandlungsformen das Denken, Fühlen und Handeln in der Gegenwart ins Zentrum gerückt wird. Bei beiden Behandlungen wird jedoch darauf geachtet, dass ein optimistischer Ausblick auf die Zukunft, das Entwickeln von Visionen, stärkend wirkt; im kognitiv-verhaltenstherapeutischen Ansatz über Verhaltensanleitungen, im tiefenpsychologischen Ansatz über die Therapeut-Patient-Beziehung. Der Psychotherapeut Michael Worsch bekräftigt: »Eine Vision ist Bewusstsein. Ahnungsbewusstsein.« (Worsch, 2019, S. 15)

In Zeiten des aufblühenden Rechtspopulismus mit den zugehörigen Verschwörungstheorien ist es schwierig, der Gefahr von übersteigertem Fantasieren und dem Ausbau bedrohlicher Vorahnungen therapeutisch zu begegnen. Vermutungen über Traumatisierungen in der Vergangenheit, stellten Therapeutinnen und Therapeuten schon seit jeher vor anspruchsvolle Aufgaben (Meiser-Storck, 2019): Was ist objektiv wahr, und was sind aus innerem Druck selbst konstruierte oder durch Indoktrination von Dritten erworbene Fantasien? Die populär gewordenen Berichte über einen angeblichen »Deep State«, einem geheimen Staat im Staat, und rituelle Gewalt mit Gedankenkontrolle (»Mind Control«) werden heute von erschreckend vielen Menschen geteilt, obschon es keine Beweise für deren Existenz gibt. Wie begegnet man Ahnungen über angeblich zerstörerisch wirkende Sachverhalte, deren Nichtexistenz nicht bewiesen werden kann?

Politische Implikationen

Mit Blick auf die meisten großen und kleinen Missstände, welche die Politik der westlichen Länder bisher nur ungenügend bis kaum zu lösen vermochte, wäre mehr Aufmerksamkeit für Ahnungen hilfreich. Hier einige Beispiele:

Die Ahnung, dass uns die Zahl der *Geflüchteten aus verarmten und kriegsversehrten Ländern* noch über viele Jahre herausfordern wird und dass die Bürgerinnen und Bürger wohlhabender Industriestaaten nicht darum herumkommen werden, ihren exzessiven Wohlstand mit den Verarmten zu teilen, wird durch einen unmenschlichen Aktivismus der Abschottung mit Pushbacks (Rückführung) und Holdbacks (Zurückhalten in dafür bezahlten Durchgangsländern) betäubt. Politik müsste Bürgerinnen und Bürger auf teilweisen Wohlstandsverzicht vorbereiten.

Wer die Realität des *drohenden Klimakollaps* nicht wahrhaben will, besänftigt seine Ahnung, dass dieser doch eintreten wird, mit der stillen egoistischen Hoffnung, dass erst die nächsten Generationen mit der vollen Wucht des Klimawandels zu rechnen haben. Der Gewinn durch ein generationengerechteres Handeln sollte besser erforscht und kommuniziert werden.

Ein weiteres breites Feld der Flucht vor Ahnungen betrifft den *Missbrauch von Menschen durch Autoritätspersonen*. Die Taten, die seit 2017 durch die »#MeToo-Bewegung« weltweit häufiger aufgedeckt und sanktioniert werden, hätten niemals so verbreitet geschehen können, wenn Ahnende ihren Ahnungen mehr Aufmerksamkeit gewidmet hätten. Viele Zeuginnen und Zeugen von Zeichen des Missbrauchs haben sich angewöhnt, ihre Ahnungen mit Rationalisierungen und anderen Abwehrmechanismen zu verdrängen. Der bedeutendste Ansatz zur Prävention ausbeutender Machtverhältnisse betrifft die frühkindliche Erziehung im familiären Umfeld. Der Kinderarzt Herbert Renz-Polster schreibt: »Wer eine fürsorgliche »Familienpolitik« erlebt, wird später auch in der echten Politik eher für Fürsorge und Schutz eintreten: für den Schutz vor Ausgrenzung, den Schutz der Bürgerrechte, den Schutz für Geflüchtete, ja, auch für den Umweltschutz. Wer dagegen eine eher »strenge« Familienpolitik erlebt, wird eher für eine strafende, kontrollierende Politik eintreten, die kein Problem darin sieht, Überlegenheit auszunutzen und Ressourcen auszubeuten, wo immer es geht« (Renz-Polster, 2019, S. 94).

Die Flucht vor Ahnungen fördert die *Korruption*, insbesondere jene von multinationalen Konzernen, z. B. der Rohstoff-, Nahrungsmittel-, Bekleidungs-, Pharma- oder Rüstungsindustrie. Der Internationale Währungsfonds und die OECD schätzen den globalen jährlichen Schaden durch Korruption auf zwei bis vier Billionen US-Dollar (Theurer, 2016). Neben den Täterinnen und Tätern sowie Mitwissenden gibt es unzählige »Mit-Ahnende«, die dem bösen Spiel passiv zuschauen – entweder weil sie selbst von diesem profitieren, weil sie ihre gesellschaftliche Position nicht gefährden wollen oder weil Whistleblowing gefährlich ist und viel Mut erfordert.

Das *Streben Russlands unter Putin nach europäischer Dominanz und der Weltherrschaftsanspruch Chinas unter Xi Jinping* sind von vielen seit zwei Jahrzehnten geahnt worden, aber bis zum Ausbruch des Ukrainekriegs war es bequemer, sich auf den vermeintlichen Segen des »Wandels durch Handel« zu verlassen.

Dr. Jürg Kollbrunner



Foto: Andres Garcia - unsplash.com

Arbeitsgruppe »60+«: Reise nach Dresden vom 14. bis 17. Oktober 2024

Die BDP-Arbeitsgruppe »60+« lädt zu einer Reise für ältere BDP-Mitglieder aus allen Bundesländern ein. Vom 14. bis 17. Oktober 2024 geht es für Psychologinnen und Psychologen 60+ nach Dresden. Geplant sind u. a. Führungen durch die Dresdner Neustadt und Altstadt sowie der Besuch einer psychologischen Einrichtung. Zudem gibt es ausreichend Zeit für eigene Aktivitäten und bei gemeinsamen Mittag- und Abendessen die Möglichkeit, sich miteinander auszutauschen.

Informationen und Anmeldung

Anmeldungen können bis 31. Mai 2024 per E-Mail an Dr. Annerose Clauß-Böttger (annerose-kurbel@t-online.de) oder Dr. Ulrich Winterfeld (info@diegalerie-dresden.de) gerichtet werden. Das endgültige Programm wird nach den Wünschen der Teilnehmenden zusammengestellt.

Dr. Annerose Clauß-Böttger

Dr. Ulrich Winterfeld

ANGESTELLTE UND BEAMTETE PSYCHOLOG/INNEN

Angestelltennachmittag am 24. Mai 2024

Am 24. Mai 2024 findet von 16 bis 20 Uhr online ein Nachmittag für Angestellte statt – eine Kooperation der Sektion mit der Arbeitsgruppe »Angestellte«.

Kompetenzprofile und Beschäftigungschancen

Fredi Lang, Referent für Berufs- und Fachpolitik im BDP, wird über psychologische Kompetenzprofile und Beschäftigungschancen sprechen. Neben den vielfältigen beruflichen Möglichkeiten in privaten und öffentlichen Beschäftigungsfeldern und dem zu erwartenden Einkommen geht es dabei insbesondere um Spezialisierungen und Aufstiegschancen. Wesentlich sind Fachpsychologinnen-/psychologen-Titel, z. B. in der Kinder- und Jugendhilfe, der Rechtspsychologie, Palliativversorgung usw. Damit sind sowohl Berufseinsteigerinnen und -einsteiger als auch Berufserfahrene in ihrem Arbeitsfeld angesprochen.

Im Anschluss an den Vortrag wird der Referent Fragen beantworten.

Rechtsfragen für Angestellte

Jan Frederichs, Syndikusrechtsanwalt im BDP, befasst sich in seinem Vortrag mit Rechtsfragen, wie z. B. zum beruflichen Status und weisungsfreien Kernbereichen in Einrichtungen. Auch hier gibt es nach dem Vortrag Zeit für Fragen und Diskussionen.

Gewerkschaftliche Unterstützung (Hanna Stellwag; ver.di)

Ein weiteres Themenfeld des Angestelltennachmittags soll die gewerkschaftliche Unterstützung für Psychologinnen und Psychologen bzw. Psychotherapeutinnen und -therapeuten sein.

Die Veranstaltung ist offen für alle Interessierten. Um Anmeldung unter kontakt@bdp-abp.de wird gebeten.

Wir freuen uns auf Sie!

*Walter Roscher
Hans-Jürgen Papenfuß*

FREIBERUFLICHE PSYCHOLOGINNEN UND PSYCHOLOGEN

Tag der Freiberuflichen

Am 6. Juli 2024 findet von 10 bis 16 Uhr in der Jugendherberge Duisburg Sportpark der Tag der freiberuflichen Psychologinnen und Psychologen statt.

Wir freuen uns auf einen Tag in Präsenz mit kollegialem Austausch, guter Laune und kreativen Ideen. Es wird Impulsreferate und Workshops zu künstlicher Intelligenz, Marketing und Social Media geben. Und wir setzen auf Erfahrungsaustausch im Meetup-Format.

Eingeladen sind alle Kolleginnen und Kollegen, die BDP-Mitglied sind und freiberuflich arbeiten. Einige wenige Plätze sind noch zu vergeben. Anmeldungen richten Sie bitte an:

Britta Richter (britta.richter@go-ahead-solutions.de).

Britta Richter

KLINISCHE PSYCHOLOGIE

Veranstaltungen der Sektion

Die Sektion und ihre Fachgruppen bieten vielfältige (Fortbildungs-) Veranstaltungen an, zu denen Mitglieder, aber auch (noch) Nicht-Mitglieder herzlich eingeladen sind. Das Angebot kann hier nur ausschnittsweise dargestellt werden. Weitere Termine und aktuelle Informationen rund um die Veranstaltungen finden sich auf der Website der Sektion: www.bdp-klinische-psychologie.de. Die Termine und Themen der Stammtische der Fachgruppen werden auf den Fachgruppenseiten veröffentlicht.

»Refresher«

Entspannungsverfahren

Der »Refresher« am 13. Mai 2024 dreht sich ab 10 Uhr um das Thema »Bewegung, Spaß und Gedächtnis«, am 17. Juni 2024 geht es ab 19 Uhr um »Progressive Muskelentspannung«. Am 15. Juli 2024 startet der »Refresher« wieder um 10 Uhr – mit praktischen Einblicken in die Technik des Qigong.

Tag der Klinischen Psychologie

Am 29. Juni 2024 lädt die Sektion von 14 bis etwa 21 Uhr zum Tag der Klinischen Psychologie ein. Wir treffen uns in diesem Jahr im Hotel Leonardo Royal in Frankfurt am Main. Die Veranstaltung findet ausschließlich in Präsenz statt.

Geplant sind zwei spannende Vorträge: Dr. Sebastian Bartoschek referiert zum Thema »Wer glaubt denn so was? Persönlichkeitspsychologie und Verschwörungstheorien«. Nach der Kaffeepause spricht Georg Adelmann zu »Klimakrise und Gesundheit«. Abgerundet wird der Nachmittag durch einen Qigong-Workshop mit Rainer Kurschildgen. Beim anschließenden gemeinsamen Abendessen können die Gespräche und der kollegiale Austausch fortgesetzt werden.

Die Akkreditierung bei der zuständigen Psychotherapeutenkammer wird beantragt. Wir bitten um Anmeldung bis 6. Juni 2024 über die Seite der Sektion: www.bdp-klinische-psychologie.de/1566



Jahrestagung Rehapsychologie

Unter dem Titel »Hilf dir selbst, sonst hilft dir keine Reha« findet vom 27. bis 29. September 2024 die 43. Jahrestagung der Fachgruppe »Rehapsychologie« in Erkner bei Berlin statt. Informationen und Anmeldung unter www.rehatagung.de.

Katja Zetzsche

SCHULPSYCHOLOGIE

25. Bundeskongress für Schulpsychologie:

Erfolgreicher Call for Papers

Der Call for Papers für den 25. Bundeskongress für Schulpsychologie (BUKO) bekam mit rund 140 Beiträgen eine super Resonanz. Der Vorstand der Sektion ist begeistert und sagt allen Einreichenden ein herzliches Dankeschön!

Zum Kongressthema »Psychisch gesund in die Zukunft!« erreichten uns spannende Beiträge aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und Luxemburg aus Forschung und Praxis zu folgenden Aspekten: psychische Gesundheit in der Schule, schulpsychologische Diagnostik, Gewaltprävention, Krisenintervention, Schulabsentismus, Motivation, Demokratie, Radikalisierung, künstliche Intelligenz, Gender Diversity, Erlebniswelt Internet u. v. m.

Aktuell stellen wir uns der Herausforderung, die vielen Beiträge in einem Kongressprogramm unterzubekommen und die Organisation vor Ort zu klären. Hier gibt es eine tolle Kooperation mit den Kolleginnen und Kollegen aus der Schulpsychologie in Hamburg.

Die Anmeldung zum BUKO, der vom 11. bis 13. September 2024 an

der Medical School in Hamburg stattfindet, startet am 1. Juni 2024.

Infos unter: www.bdp-verband.de/sektionen/schulpsychologie oder www.bdp-schulpsychologie.de/aktuell/buko/2024/cfp-2024.

Andrea Spies

Sektionsvorsitzende

VERBAND PSYCHOLOGISCHER PSYCHOTHERAPEUTINNE N UND PSYCHOTHERAPEUTEN

Einladung: MV 2024 mit Fortbildung

Der VPP-Vorstand lädt alle Sektionsmitglieder sowie interessierte Kolleginnen und Kollegen herzlich zur Mitgliederversammlung (MV) und Fortbildung am 14. September 2024 ein.

MV und Fortbildung werden erneut im hybriden Format durchgeführt. So können alle Kolleginnen und Kollegen, die teilnehmen möchten, zwischen einer Online- und einer Präsenz-Teilnahme in Erfurt wählen. Eine technische Einführung wird vor der Veranstaltung ab 10 Uhr angeboten. Weitere Informationen auf der Homepage des VPP.

»Sexualtherapeutische Grundlagen«

Der Tag startet um 10.30 Uhr mit der Fortbildung »Sexualtherapeutische Grundlagen« mit Fallbeispiel und anschließender Fragerunde (bis etwa 12 Uhr). Referentin ist Nele Sehrt, die als klinische Sexologin und Sexualtherapeutin, Dozentin und Lehrtherapeutin, als Kolumnistin, Autorin und TV-Psychologin tätig ist. Der Vortrag ist kostenfrei und offen für alle Interessierten. Der Antrag auf Akkreditierung der

Veranstaltung wurde bei der Landespsychotherapeutenkammer eingereicht. Fortbildungspunkte-Zertifikate werden im Anschluss an die Veranstaltung per E-Mail versandt.

Mitgliederversammlung

Nach einer Mittagspause findet ab 13.30 Uhr die MV der Sektion in Erfurt statt. Folgende Tagesordnung ist vorgesehen:

1. Begrüßung/Regularien
2. Vorstandsbericht und Aussprache
3. Kassenbericht 2023/Entlastung des Vorstands
4. Haushalt
 1. Haushalt 2024
 2. Genehmigung Aufwandsentschädigung 2025
 3. Vorstellung und Abstimmung Haushaltsentwurf 2025
5. Namensänderung des VPP (aufgrund neuer Approbationsordnung): Brainstorming und ggf. Beschlussfassung
6. Diskussion und ggf. Beschluss betreffend eine Änderung der Beitragsordnung: Befreiung Sektionsbeitrag für berentete Mitglieder
7. Etwaige Nach- bzw. Neuwahlen betreffend (Ersatz-)Delegierte

oder Vorstandsmitglieder (Anmerkung: dauerhafter TOP, um flexibel auf etwaige zwischenzeitliche Änderungen eingehen zu können)

8. Termine und Ausblick
9. Verschiedenes

Abstimmungen

Abstimmungen erfolgen ausschließlich online über ein separates Tool. Nach Prüfung des Stimmrechts erhalten die Teilnehmenden in der Woche vor der MV die Zugangsdaten. Wer die Benachrichtigung bis dahin nicht erhalten hat, wird gebeten, sich in der Sektionsgeschäftsstelle zu melden.

Anmeldung für Online- und Präsenz-Teilnahme

Eine Anmeldung für die digitale Teilnahme an der Veranstaltung ist bis 13. September 2024, 12 Uhr, möglich. Wer vor Ort an Fortbildung und MV teilnehmen möchte, wird gebeten, sich bis 10. August 2024 per E-Mail (info@vpp.org) anzumelden – mit dem Hinweis, ob ein Hotelzimmer gewünscht wird (Kosten müssen selbst getragen werden).

Regionaltreffen am Freitag

Am Vortag der Veranstaltung, dem 13. September 2024, findet (ebenfalls hybrid) von 15.30 bis 18 Uhr ein Treffen der Regionalvertretungen des VPP statt. Ab 19 Uhr sind alle Regionalvertreterinnen und -vertreter zu einem informellen Austausch beim Abendessen eingeladen. Alle Interessentinnen und Interessenten werden gebeten, sich mit Angabe, ob sie digital oder in Präsenz teilnehmen möchten, bis 10. August 2024 unter info@vpp.org anzumelden. Hotelkosten werden übernommen.

Der Sektionsvorstand freut sich, Sie als Teilnehmende in Erfurt oder online begrüßen zu können!

Für den Vorstand der Sektion

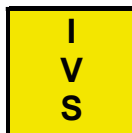
Gunter Nittel, Hans-Jürgen Papenfuß

VERKEHRS-PSYCHOLOGIE

Fachteam Verkehrspsychologie Bremen

Am 13. Mai 2024 findet von 17 bis 19 Uhr die nächste Online-Sitzung des Bremer Fachteams Verkehrspsychologie statt. Das Fachteam dient

Trägerschaft:
Gesellschaft für Verhaltenstherapeutisch fundierte Psychotherapie, Verhaltensmedizin, Systemisch fundierte Psychotherapie und Sexuologie e.V.
Nettelbeckstraße 14, 90491 Nürnberg



Institut für
Verhaltenstherapeutisch fundierte Psychotherapie
Verhaltensmedizin
Systemisch fundierte Psychotherapie
und Sexuologie

staatlich anerkannt und zertifiziert n. ISO 9001:2015

19. Fachtagung des IVS am Samstag, den 8. Juni 2024

Thema: „Psychotherapie bei Psychosen“

für Studierende und PIAs anderer Institute kostenfrei - Veranstaltungsort: Stadthalle Fürth und online

Fort- und Weiterbildungen (mit Fortbildungspunkten d. PTK-BY bzw. BLÄK):

- **Gerichtsgutachter/in – Forens. Sachverständige/r** Seminare f. d. Fortbildungscurriculum nach den Richtlinien der Psychotherapeutenkammern (Grundlagen, Fam.-, Straf-, Sozial-, Zivil- u. Verwaltungsrecht, Glaubhaftigkeit):
Dr. DP Jörg Fichtner „Lösungsorientierte Begutachtung nach § 163 Abs. 2 FamFG“ 10./11. Mai 2024 (Familienrecht) - online,
Rainer Glowalla „Rechtliche Grundlagen“ 15./16. Juni 2024 (Grundlagen, SZV, Familienrecht) - online
Prof. Dr. DP Rudolf Egg „Grundlagen Rechts- und Polizeipsychologie“ 22./23. Juni 2024 (Grundlagen, Strafrecht)
- **Klinische Hypnose (KliHyp-MEG)** Fortbildungscurr. d. MEG-Regionalstelle Nbg/Fürth (128 FE in 8 Bl.)1. Block:
Dr. DP Burkhard Peter „Einführungsseminar in die Hypnose“ (B1/KE) 18./19. Oktober 2024
 Praxisseminar C/CK **DP Susanne Kohlhoff** „Wie es weiter geht, wenn es nicht mehr weiter geht: Plan B-Strategien“ 9./10. Nov. 24
- **Klin. Hypnose, Hypnotherapie u. hypnosystem. Interventionen m. Kindern u. Jgdl. (KiHyp)** Fortbildung (K1-K7) d. MEG:
DSA Monika Widauer-Scherf „K6 Hypnosystem. Arbeit m. d. Kind in der Fam./Hypnosyst. Interventionen/Hypnose ...“ 21./22. Juni 24
- **Verhaltenstherapie Ergänzungsqualifikation f. Ärzte u. Psychologen** (Curr.136 Std.) nächste Termine:
Dr. DP Matthias Jelitte „Bericht an den Gutachter - Therapieplanung u. -durchführung etc.“ 15. Juni 2024
Dr. DP Matthias Jelitte „Ausgew. Störungsb.: Defizite i. d. sozialen Kompetenz, Soziale Phobien, Diagnostik u. Therapie“ 16. Juni 24
- **Prüfungs-Crashkurse** zur Vorbereitung auf die staatliche Prüfung (PP/KJP): 14. – 17. November 2024

Laufend neue Termine

Neu!

Neu!

NEU! Systemisch fundierte Psychotherapie am IVS: Seit Mai 2023 findet am IVS neben der Ausbildung in Verhaltenstherapeutisch fundierter Psychotherapie auch die Ausbildung in Systemisch fundierter Psychotherapie statt.

Kontakt und Infos: IVS, Rudolf-Breitscheid-Str. 41/43, 90762 Fürth, Tel.: 0911-975607-200

Online-Anmeldung: www.ivs-nuernberg.de (hier finden Sie auch Termine für weitere Seminare unserer Fort- u. Weiterbildungen)

dem fachlichen Austausch und der Intervention mit den Schwerpunkten verkehrspsychologische Intervention im Bereich der Fahreignungsförderung und Begutachtung der Kraftfahreignung.

Interessentinnen und Interessenten können sich melden unter vpp@pirke.info.

Thomas Pirke

BAYERN

Termine der Landesgruppe Bayern

Die Landesgruppe freut sich, wieder verschiedene Veranstaltungen anbieten zu können.

Regionaltreffen

Über das Jahr verteilt werden sechs Vorträge aus verschiedenen Fachbereichen online angeboten (jeweils montags ab 19.30 Uhr). Am 17. Juni 2024 geht es mit Nadja Hirsch (auch Autorin in diesem Heft) um »Nachhaltigkeit, Klima und Umwelt«.

Arbeitsgruppe »60+«

Termine der Arbeitsgruppe »60+« sind für den 20. Juli sowie den 27. September 2024 geplant.

Tag der Psychologie

Am 27. Juli 2024 findet im Internationalen Begegnungszentrum (IBZ) in München der Tag der Psychologie der Landesgruppe zum Thema »Gesundheitspsychologie« statt.

Mitgliederversammlung (MV)

Die Online-MV der Landesgruppe ist für den 24. Oktober 2024 vorgesehen.

»Bayern-Lounge«

Jeweils dienstags ab 19 Uhr wird der Online-Stammtisch »Bayern-Lounge« für alle Mitglieder und Interessierten angeboten – mit aktuellen Themen und kollegialem Austausch. Termine in diesem Jahr: 14. Mai 2024, 20. August 2024 und 19. November 2024.

Die detaillierten Beschreibungen sowie die Links zu den Veranstaltungen 2024 werden rechtzeitig auf der Homepage der Landesgruppe oder per E-Mail bekannt gegeben.

Winfried Pollmann

für den Landesgruppenvorstand

Studierende bei Berufseinstieg beraten

Im Februar traf sich in München die Arbeitsgruppe »60+« der Landesgruppe Bayern. Der Seniorinnen- und Seniorenbeauftragte des BDP, Dr. Ulrich Winterfeld, berichtete über die Aktivitäten der Landesgruppe Mitteldeutschland, Psychologie-Studierende über die vielfältigen Arbeitsmöglichkeiten in der Psychologie zu informieren. Anhand eines Beratungsfalls wurde aufgezeigt, wie ältere Mitglieder Studierende noch während ihres Studiums unterstützen können, einen erfolgreichen Berufseinstieg zu finden.

Im Vorfeld einer solchen Beratung von Studierenden ist allerdings einiges zu beachten. Es müssen Kontakte zu den Studierendenvertretungen hergestellt und Informationen über das Beratungsangebot erstellt werden, ausreichend viele Beraterinnen und Berater zur Ver-

fügung stehen u. v. m. Dazu wurde eine Checkliste erstellt.

Die Diskussion nach dem Vortrag ergab, dass die Landesgruppe Bayern ein solches Beratungsangebot machen möchte – ab dem Wintersemester 2024/2025 und zunächst für die LMU München. Mitglieder 60+ sollen als Senior-Berater tätig werden, und für die Vorbereitung des Projekts wird eine Projektgruppe gebildet.

Wer Interesse hat, mitzuarbeiten, wird gebeten, Kontakt mit dem Landesgruppenvorstand aufzunehmen (E-Mail: geschaeftsstelle@bdp-bayern.de).

Dr. Ulrich Winterfeld

Winfried Pollmann

NORDRHEIN - WESTFALEN

Sommerfest am 8. Juni 2024 auf Schloss Landsberg

Wie von vielen bisher Teilnehmenden gewünscht, ist es gelungen, auch für das Sommerfest am 8. Juni 2024 wieder die besondere Location von Schloss Landsberg zu buchen.

Das Fest startet ab 16 Uhr mit einem Aperitif im Schlosshof. Anschließend ist eine Besichtigung der Innenräume geplant, bevor bei schönem Wetter draußen sommerliche Köstlichkeiten vom Grill genossen werden können – wie im letzten Jahr mit angeregten Unterhaltungen nicht nur über Berufspolitik. Bei schlechtem Wetter verlagert sich das Geschehen in den Wintergarten, den Rittersaal und das Esszimmer.

Es wird ein Unkostenbeitrag von 30 Euro pro Person für Essen und Getränke erhoben. Um eine Anmeldung (mit Teilnehmendenzahl, Namen und E-Mail-Adressen) unter events@bdp-nrw.de wird gebeten. Erst mit Eingang der Zahlung wird die Buchung verbindlich (Kontoverbindung in der Bestätigungsmail).

Petra Jagow

Landesgruppenvorsitzende



Auch in diesem Jahr findet das Sommerfest der Landesgruppe NRW auf Schloss Landsberg statt.

EPIKUR e-therapie ONLINE

Mehr Therapie, weniger Technik!

Das vollumfängliche Praxissystem für Psychotherapeuten –
mit Online-Funktionen für Tablet und Smartphone



 EPIKUR



Jetzt im Angebot!
www.epikur.de/aktion

WIRTSCHAFTS- PSYCHOLOGIE aktuell

Sie sind Wirtschaftspsycholog*in oder
Expert*in im Bereich Personalmanagement,
Coaching oder Führung?

Sie haben Lust als Autor*in
in unserem (Online-)Magazin
mitzuwirken?

Kontaktieren
Sie uns!

Alle Infos unter
www.wirtschaftspsychologie-aktuell.de/autor-in-werden

Berichte an den Gutachter

Kompetente Supervision und Unterstützung bei TP- und VT-Anträgen (Erw./Kiju) von Dipl.-Psychologin mit über 20 Jahren Berichtserfahrung.
Tel.: 04186-6969540 oder 0163-6395498,
E-Mail: c.turiaux@outlook.de

Praxisgründung Verkauf Einstieg

Sehr gut etablierte Psychotherapiepraxis in 94209 Regen ab 01.06.2024 abzugeben. KV-Zulassung mit vollem Vers. auftrag (VT Erw.) vorhanden. Hohe Auslastung mit langer Warteliste.
E-Mail: daria@matas.de

Möchten Sie lieber GROSS oder KLEIN?

Werben Sie mit einer Kleinanzeige für Ihre Praxis, Ihren Job oder andere Angebote **im Marktplatz des »report psychologie«!**

Folgende Formate sind möglich:

- Kleinanzeige KLEIN mit bis zu 200 Zeichen (52,50 € zzgl. MwSt.)
- Kleinanzeige GROSS mit bis zu 400 Zeichen (99,75 € zzgl. MwSt.)

Als BDP-Mitglied erhalten Sie einen Rabatt in Höhe von 10 %.

Senden Sie uns Ihren Anzeigenauftrag gerne per E-Mail an anzeigen@psychologenverlag.de, oder rufen Sie uns an unter: (01577) 768 430 4.



Zur Verstärkung unseres Psychologen-Teams in der **Rehabilitationsklinik Hohenelse in Rheinsberg** suchen wir zum nächstmöglichen Termin

eine Psychologin / einen Psychologen (m/w/d)

alternativ

eine Rehabilitationspsychologin / einen Rehabilitationspsychologen (m/w/d)

Nähere Informationen zum Stellengesuch, insbesondere zum Aufgabengebiet und zu den formalen und fachlichen Anforderungen finden Sie unter

www.deutsche-rentenversicherung.de/BerlinBrandenburg/DE/Karriere.



Eine Welt ohne Arbeitsunfälle und arbeitsbedingte Erkrankungen. Das ist unsere Vision. Für rund 3 Millionen Menschen und über 380.000 Unternehmen sind wir Partner in allen Fragen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes. Im Falle eines Falles helfen wir schnell und professionell. Zuverlässig seit 1885, modern und agil wie 2024. Das ist die BGN. Neugierig geworden? Erfahren Sie mehr über uns unter <https://www.bgn.de/karriere/leitbild>

Wir suchen für unsere Abteilung Sicherheit in unserer Hauptverwaltung in Mannheim ab 01.07.2024 in Vollzeit eine

Leitung des Sachgebiets Verkehrssicherheit (m/w/d)

Ihre Aufgaben

- Konzeption, Neu- und Weiterentwicklung von branchen- und zielgruppenspezifischen Verkehrssicherheitsprogrammen und -maßnahmen im Hinblick auf die VISION ZERO
- Beratung und Unterstützung von Betrieben und Verbänden sowie BGN-Intern zu allen Fragen der Verkehrssicherheit
- Konzeption und Entwicklung von Medien und Materialien
- Konzeption und Durchführung von Fachvorträgen, Seminaren und Veranstaltungen
- Verfassen von Fachbeiträgen
- Mitarbeit in Projektgruppen und Arbeitskreisen (z. B. DVR, DGUV)
- Budgetverantwortung für das Verkehrssicherheitsangebot der BGN
- Personalverantwortung für derzeit drei Mitarbeitende im Sachgebiet

Wir erwarten

- einen wissenschaftlichen Hochschulabschluss im Bereich der Fachrichtungen Verkehrswissenschaften, Psychologie oder Ingenieurwesen
- mehrjährige Berufserfahrung im Bereich „Verkehrssicherheit“
- Erfahrung in Projektarbeit
- ein hohes Maß an Initiative und Organisationstalent
- gute kommunikative und didaktische Fähigkeiten
- sehr gute Deutschkenntnisse sowie gute Ausdrucksformen in Wort und Schrift
- Bereitschaft zu Dienstreisen
- Fahrerlaubnis der Klasse B

Wir bieten

- eine Vergütung nach Entgeltgruppe 15 BG-AT (= in Anlehnung an den TVöD). Bewerberinnen und Bewerber, die bereits in einem bestehenden Angestelltenverhältnis nach der Dienstordnung sind, kann eine Einstellung bis zur Besoldungsgruppe A 15 angeboten werden
- eine vielseitige Aufgabe mit zahlreichen Gestaltungsmöglichkeiten
- fachliche sowie persönliche Weiterentwicklung
- einen sicheren Arbeitsplatz mit attraktiven Arbeitsbedingungen, die es ermöglichen, Beruf und Familie zu vereinen z.B. mit unserer betriebseigenen Kindertagesstätte
- flexible Arbeitszeiten sowie einen modernen Arbeitsplatz
- die Möglichkeit des mobilen Arbeitens
- vielfältige Angebote zur Gesundheitsförderung sowie eine ergonomische Arbeitsplatzausstattung
- eine Betriebliche Altersvorsorge (VBL)
- die Möglichkeit zur Nutzung eines Job-Tickets
- ein Betriebsrestaurant
- eine Tiefgarage mit kostenlosen Parkplätzen

Der Arbeitsplatz ist auch für Schwerbehinderte und Teilzeitkräfte geeignet.



Interessiert?

Dann freuen wir uns über Ihre aussagekräftige Bewerbung bis **spätestens 24.05.2024 online** unter www.bgn.de/karriere.



Als Ansprechpartner stehen Ihnen vom Fachbereich der Abteilungsleiter **Herr Bergmann unter Tel. 0621 / 4456 - 3404** sowie unsere Personalreferentin **Frau Merkle unter Tel. 0621 / 4456 - 1533** gerne zur Verfügung.



Foto: pexels - pixabay

24. August 2024

Mitgliederversammlung der Landesgruppe Mitteldeutschland
 Ort: Halle (Saale)
www.bdp-mitteldeutschland.de

14. September 2024

Mitgliederversammlung der Sektion VPP
 Ort: Erfurt (hybrid)
www.vpp.org

28. September 2024

Mitgliederversammlung der Landesgruppe Nordrhein-Westfalen
 Ort: Online
www.bdp-verband.de/landesgruppen/nordrhein-westfalen

04. Oktober 2024

Mitgliederversammlung der Sektion Politische Psychologie
 Ort: Berlin
www.bdp-politische.de

19. Oktober 2024

Mitgliederversammlung der Sektion Angestellte und Beamtete Psychologinnen und Psychologen
 Ort: Essen/hybrid
www.bdp-abp.de

19. Oktober 2024

Mitgliederversammlung der Landesgruppe Baden-Württemberg
 Ort: Online
info@bdp-bw.de

24. Oktober 2024

Mitgliederversammlung der Landesgruppe Bayern
 Ort: Online
www.bdp-bayern.de

08. November 2024

Mitgliederversammlung der Sektion Verkehrspsychologie
 Ort: Online
www.bdp-verband.de/sektionen/verkehrspsychologie

09. November 2024

Mitgliederversammlung der Sektion Klinische Psychologie
 Ort: Online
www.bdp-klinische-psychologie.de

23./24. November 2024

Delegiertenkonferenz 2/2024
 Ort: Online
www.bdp-verband.de

27. September 2025

Mitgliederversammlung der Sektion Klinische Psychologie
 Ort: N.N.
www.bdp-klinische-psychologie.de

Wir bitten um Verständnis dafür, dass die Terminliste unter Vorbehalt veröffentlicht wird.

Bitte informieren Sie sich direkt bei den jeweiligen Landesgruppen und Sektionen darüber, ob die Veranstaltungen wie geplant stattfinden.

Weitere Termine unter www.bdp-verband.de/termine

Sie sind Funktionärin oder Funktionär im BDP und planen eine Veranstaltung? Sie möchten, dass Ihr Event im Terminkalender auf der BDP-Homepage aufgeführt wird? Dann nutzen Sie die Möglichkeit des Online-Terminformulars! Sie finden dieses unter www.bdp-verband.de/termine, oder Sie scannen den hier abgedruckten QR-Code.



LANDESGRUPPEN

Baden-Württemberg

Dipl.-Psych. Thordis Bethlehem
Amadeusweg 31
70563 Stuttgart
Tel.: 0711 305 63 31
info@bdp-bw.de
www.bdp-bw.de

Bayern

Winfried Pollmann, M.Sc.
Rudolf-Aerne-Weg 39
87437 Kempten (Allgäu)
Tel.: 0171 997 40 78
pollmann@bdp-bayern.de
www.bdp-bayern.de

Berlin-Brandenburg

Dipl.-Psych. Annette Schlipphak
Landesgeschäftsstelle:
Am Köllnischen Park 2
10179 Berlin
Tel.: 030 209 166-725
Fax: 030 209 166 777-50
geschaeftsstelle@bdp-bb.de
www.bdp-bb.de

Bremen

c/o BDP-Bundesgeschäftsstelle
Am Köllnischen Park 2
10179 Berlin
Tel.: 030 209 166-612
Fax: 030 209 166-77612
sekretariat@bdp-verband.de
www.bdp-bremen.org

Hamburg

Dipl.-Psych. Bettina Nock
Faberstr. 28
20257 Hamburg
Tel.: 040 645 535 15
Fax: 040 851 587 88
bettina.nock@bdp-hh.org
vorstand@bdp-hh.org
www.bdp-hh.org

Hessen

Dr. phil. nat. Bettina Gorissen
Gluckensteinweg 36
61350 Bad Homburg
Tel.: 06172 936 989
info@dr-gorissen.de
www.bdp-hessen.de

Mecklenburg-Vorpommern

Dipl.-Psych. Manuela Chall
Ulmenweg 12b
18556 Wiek auf Rügen
Tel.: 038391 768 53 oder
0176 242 785 57
m_chall@yahoo.de

Mitteldeutschland:

Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen
Martin Krüger, M.Sc.
Berufsverband Deutscher
Psychologinnen und Psycholo-
gen e. V.
Landesgeschäftsstelle Mittel-
deutschland
Auerweg 16
01689 Weinböhla
Tel.: 0151 419 579 14
martin.krueger@bdp-mittel-
deutschland.de
geschaeftsstelle@bdp-mittel-
deutschland.de
www.bdp-mitteldeutschland.de

Niedersachsen

Dipl.-Psych. Frank Heilmann
BDP Landesgruppe
Niedersachsen
Postfach 1525
30015 Hannover
vorstand@bdp-nds.de
www.bdp-niedersachsen.de

Nordrhein-Westfalen

Dipl.-Psych. Petra Jagow
Apostelstr. 28-30
50667 Köln
Tel.: 0221 728 376
lgnrw@bdp-verband.de
www.bdp-nrw.de

Rheinland-Pfalz

Christian Ambach, M.Sc.
Gartenstr. 14
55270 Klein-Winterheim
Tel.: 0170 741 57 85
vorstand@bdp-rlp.org

Saarland

Laura Heinzl, M.Sc.
Geschäftsstelle:
Lehberggarten 31
66131 Saarbrücken
www.bdp-verband.de/
landesgruppen/saarland

Schleswig-Holstein

Dipl.-Psych. Juliane Dürkop
Wiesendamm 16g
24568 Kaltenkirchen
Tel.: 0431 500 214 61
duerkop@bdp-sh.de
www.bdp-sh.de

SEKTIONEN

Angestellte und Beamtete Psychologen

Dipl.-Psych. Walter Roscher
Josef-Traxel-Weg 1
55128 Mainz
Tel.: 06131 218 90 50
w-roscher@web.de
Sektionsgeschäftsstelle:
Am Köllnischen Park 2
10179 Berlin
SABP@bdp-verband.de
www.bdp-abp.de

Aus-, Fort- und Weiterbildung in Psychologie

Prof. Dr. Michael Krämer
kraemer@fh-muenster.de
www.bdp-afw.de

Freiberufliche Psychologinnen und Psychologen

Dipl.-Psych. Christian Lorenz
Falkstraße 34
66280 Sulzbach an der Saar
Tel.: 06897 966 52 22 oder
0170 903 00 22
cl@christianlorenz.net
www.bdp-verband.de/sektionen/
freiberufliche-psychologinnen-
und-psychologen

Gesundheits- und Umweltpsychologie

Dipl.-Psych. Maximilian
Rieländer
psychologe@rielaender.de

Gesundheitspsychologie

Dipl.-Psych. Julia Scharnhorst
Blink 40c, 25491 Hettingen
Tel.: 04103 701 81 40
Fax: 04103 701 81 44
Julia.Scharnhorst@h-p-plus.de

Umweltpsychologie

Dipl.-Psych. Andreas Hegenbart
ah@andreashegenbart.de

Klinische Psychologie

Dipl.-Psych. Inge Neiser
Kirchstr. 3B
56203 Höhr-Grenzhausen
Tel.: 06881 898 934 oder
0171 123 75 21
i.neiser@bdp-
klinischepsychologie.de
Sektionsgeschäftsstelle:
Vorstandsekretariat Heike Gilles
Kirchstr. 3B,
56203 Höhr-Grenzhausen
Tel.: 02624 942 77 40
info@bdp-klinische-
psychologie.de
www.bdp-klinische-
psychologie.de

Politische Psychologie

Prof. Dr. Petia Genkova Petkova
Hochschule Osnabrück
Fakultät Wirtschafts- und
Sozialwissenschaften
Albrechtstr. 30
49076 Osnabrück
politische.psychologie@web.de
www.bdp-politische.de

Rechtspsychologie

Prof. Dr. Michaela Pfundmair
Mommsenstr. 57
10629 Berlin
Tel.: 030 921 012 412
pfundmair@rechtspsychologie-
bdp.de
Sektionsgeschäftsstelle:
Sektion Rechtspsychologie im
BDP
Mommsenstr. 57
10629 Berlin
Tel.: 030 921 012 412
geschaeftsstelle@
rechtspsychologie-bdp.de
www.bdp-rechtspsychologie.de

Schulpsychologie

Dipl.-Psych. Andrea Spies
Sektion Schulpsychologie
Falkstr. 34
66280 Sulzbach
Tel.: 0163 793 46 49
info@bdp-schulpsychologie.de
www.bdp-schulpsychologie.de

Verkehrspsychologie

Dipl.-Psych. Ralf Rieser
r.rieser@bdp-verkehr.de
sekretariat@bdp-verkehr.de
www.bdp-verkehr.de

Wirtschaftspsychologie

Dipl.-Psych. Ludwig Andrione
c/o BDP-Bundesgeschäftsstelle
Am Köllnischen Park 2
10179 Berlin
Tel.: 0176 243 090 98
ludwig.andrione@
wirtschaftspsychologie-bdp.de
info@wirtschaftspsychologie-
bdp.de
www.wirtschaftspsychologie-
bdp.de

Verband Psychologischer Psychotherapeuten/innen im BDP

Dipl.-Psych. Susanne Berwanger
vorstand@vpp.org
www.vpp.org

Studierende im BDP

Manuel Pahl
c/o BDP-Bundesgeschäftsstelle
Am Köllnischen Park 2
10179 Berlin
manuel.pahl@bdp-s.de
vorstand@bdp-s.de
www.bdp-s.de

BUNDESGESCHÄFTS-STELLE

Am Köllnischen Park 2
10179 Berlin
www.bdp-verband.de

Hauptgeschäftsführung

N.N.
Tel.: 030 209 166-612
hgf@bdp-verband.de

Sekretariat

N.N.
Tel.: 030 209 166-612
Fax.: 030 209 166-77612
sekretariat@bdp-verband.de

Fachpolitik

Dipl.-Psych. Fredi Lang
Tel.: 030 209 166-630
f.lang@bdp-verband.de

Administration Zertifikate

Saskia-May Koster
s.koster@bdp-verband.de

Rechtsberatung

RA Jan Frederichs
Tel.: 030 209 166-640
Terminvereinbarung unter
Tel.: 030 209 166-641
Fax: 030 209 166-77640
j.frederichs@bdp-verband.de

Datenschutzbeauftragter des BDP

Jan Frederichs
datenschutz@bdp-verband.de

Finanzbuchhaltung

Irene Janke
Tel.: 030 209 166-650
leitung-fibu@bdp-verband.de

Nadine Deuschle

Tel.: 030 209 166-652
n.deuschle@bdp-verband.de

Andreas Henke

Tel.: 030 209 166-653
a.henke@bdp-verband.de

Drago Kain

Tel.: 030 209 166-651
d.kain@bdp-verband.de

Marketing, Kommunikation, Mitgliederservice

Jan R. Fröysok
Tel.: 030 209 166-622
kommunikation@bdp-verband.de

Presse, Social Media, Newsletter

Bettina Genée
Tel.: 030 209 166-620
presse@bdp-verband.de

Ralf Graumann

Tel.: 030 209 166-621
pr@bdp-verband.de

Digitale Themen, Veranstaltungen/DK

Paul Pantelakis
Tel.: 030 209 166-661
Fax: 030 209 166-77661
veranstaltungen@bdp-verband.de
dk@bdp-verband.de

Mitgliederservice

mitgliederservice@
bdp-verband.de

Elena Antosljak

Tel.: 030 209 166-663
Fax: 030 209 166-77663

Bärbel Piede

Tel.: 030 209 166-662
Fax: 030 209 166-77662

Mitgliederservice Untergliederungen

Anne Pesch
Tel.: 030 209 166-665
mitgliederservice-UG@
bdp-verband.de

VORSTAND DES BDP

*Kontakt zum Vorstand über das
Sekretariat*

Präsidentin:

Dipl.-Psych. Thordis Bethlehem
t.bethlehem@bdp-verband.de

Vizepräsident:

Dipl.-Psych. Ralph Schliewenz
r.schliewenz@bdp-verband.de

Vizepräsidentin:

Dipl.-Psych. Susanne Berwanger
s.berwanger@bdp-verband.de

DELEGIERTENKONFERENZ

Vorsitzender:
Dipl.-Psych. Michael Zieglmayer
dk-vorstand@bdp-verband.de

Stellv. Vorsitzende:
Nadine Ketterer, M.Sc.
Dipl.-Psych. Gunter Nittel

DK-AUSSCHÜSSE

Antragskommission
Sprecherin:
Dipl.-Psych. Manuela Chall
m_chall@yahoo.de

Haushaltsausschuss
Vorsitzende:
Dipl.-Psych. Katja Zetzsche
k.zetzsche@bdp-klinische-
psychologie.de

**Psychologinnen-/
Gleichbehandlungsausschuss**
Sprecherin:
Bettina Nock
PsynGABA@bdp-verband.de

PRÄSIDIUMSBEAUF- TRAGTE

Digitalisierung
N.N.

Menschenrechtsfragen
Dipl.-Psych. Eva van Keuk
Tel.: 0211 544 173-30
vankeuk@psz-duesseldorf.de

**Präsidiumsarbeitskreis
Inklusion/Integration**
Sprecherin:
Dipl.-Psych. Elisabeth Götzinger
Im Kläuerchen 8
55276 Oppenheim
egotzing@t-online.de
inklusion@bdp-verband.de

Kindeswohl und Kinderrechte
N.N.

Tarifpolitik
Johann Schießl
j.schiessl@bdp-bb.de

**Präsidiumskommission
Berufsethik**
Vorsitzende:
Dipl.-Psych.
Carola Brücher-Albers
c/o BDP-Bundesgeschäftsstelle
Am Köllnischen Park 2
10179 Berlin
sekretariat@bdp-verband.de

**Präsidiumsarbeitskreis
Gesellschaftlicher
Zusammenhalt**
Schriftführerin:
Dipl.-Psych. Carola Brücher-Albers
sekretariat@bdp-verband.de

**Vorstands-AG
Historisch Digitales Archiv**
Gertraud Richardt
Lothar Hellfrisch
Ulrike Feld
gerri.richardt@gmx.de

Seniorenbeauftragung
Dr. Ulrich Winterfeld
Tieckstr. 19
01099 Dresden
Tel.: 0351 811 52 20 oder
0171 584 85 39
info@diegalerie-dresden.de

**Präsidiumsbeauftragung Reli-
gionspsychologie, Spiritualität
und Psychomarkt**
Dipl.-Psych. Maximilian
Rieländer
Müntestr. 5
33397 Rietberg
Tel.: 05244 927 43 10
Tel.: 02944 979 32 42 (Mo–Mi)
psychologe@rielaender.de

GESELLSCHAFTEN

**Deutscher Psychologen
Verlag GmbH**
Geschäftsführer:
Jan Frederichs
Am Köllnischen Park 2
10179 Berlin
Tel.: 030 209 166-410
Fax: 030 209 166-413
verlag@psychologenverlag.de
www.psychologenverlag.de

PsyCura WirtschaftsdiensGmbH
Geschäftsführer:
Dr. Michael Marek
Große-Leege-Str. 97/98
13055 Berlin
Tel.: 030 337 738 30
Fax: 030 337 738 310
mail@psycura.de
www.psycura.de

**Deutsche Psychologen
Akademie GmbH**
Geschäftsführer:
Dr. Günter Koch
Am Köllnischen Park 2
10179 Berlin
Tel.: 030 209 166-314
Fax: 030 209 166-316
info@psychologenakademie.de
www.psychologenakademie.de

**Berliner Akademie für
Psychotherapie (BAP)**
Psychotherapeutische
Ausbildungen
der DPA GmbH
Tel.: 030 209 166-0
Fax: 030 209 166-170
Bap@bdp-verband.de
www.bap-berlin.de

Psychologenportal
www.psychologenportal.de

**Psychotherapie-
Informationsdienst**
Leiterin: Dipl.-Psych. Katrin Frick
030 209 166-332
Teilnehmerverwaltung:
030 209 166-331
Beratung und Vermittlung:
Mo, Di 10–13 Uhr
Mi, Do 13–16 Uhr
Tel.: 030 209 166-330
info@psychotherapiesuche.de
www.psychotherapiesuche.de

**Psychologische Hochschule
Berlin gGmbH**
Rektor: Prof. Dr. Siegfried Preiser
Geschäftsführer:
Dr. Günter Koch
Am Köllnischen Park 2
10179 Berlin
Tel.: 030 209 166-201
kontakt@psychologische-
hochschule.de
www.psychologische-
hochschule.de
Studienberatung:
studienberatung@
psychologische-hochschule.de
Tel.: 030 209 166-200
www.psychologische-
hochschule.de/studium-
ausbildung/studienberatung

WEITERE ANSCHRIFTEN

**Studienstiftung
Deutscher Psychologinnen und
Psychologen e.V.**
Vorsitzender:
Dipl.-Psych. Michael Zieglmayer
Geschäftsstelle:
Am Köllnischen Park 2, 10179 Berlin
geschaeftsstelle@bdp-
studienstiftung.de
www.bdp-studienstiftung.de

Ehrengericht des BDP
c/o Bundesgeschäftsstelle
Am Köllnischen Park 2
10179 Berlin
RA Jan Frederichs
Tel.: 030 209 166-663
ehrengericht@bdp-verband.de

**BDP und DGPs
sind zusammengeschlossen
in der
Föderation Deutscher
Psychologinnenvereinigungen
c/o BDP**
Am Köllnischen Park 2
10179 Berlin
Sekretariat 2024: BDP

**Deutsche Gesellschaft für
Psychologie (DGPs)**
Präsident:
Prof. Dr. Stefan Schulz-Hardt

**Diagnostik- und Testkuratorium
der Föderation**
Vorsitzender:
Prof. Dr. Martin Kersting
Justus-Liebig-Universität Gießen
martin@kersting-internet.de

**Freunde und Förderer der
Psychologischen Hochschule
Berlin e.V.**

Vorstand:
M. Sc. Anna-Maria de Veer
(Co-Vorsitzende)
Dr. Laura Altweck
(Co-Vorsitzende)
Am Köllnischen Park 2
10179 Berlin
Tel.: 030 20 91 66-308
foerderverein@phb.de
www.psychologische-
hochschule.de/foerderverein

IMPRESSUM

reportpsychologie

ist das offizielle Organ
des Berufsverbandes
Deutscher Psychologinnen
und Psychologen e.V.

Herausgeber
Vorstand des Berufsverbandes
Deutscher Psychologinnen und
Psychologen e.V.
Am Köllnischen Park 2
10179 Berlin



**Berufsverband
Deutscher
Psychologinnen
und Psychologen**

Für Mitglieder des BDP
ist der Bezugspreis durch den
Mitgliedsbeitrag abgegolten.

**ZKZ 3777
ISSN 0344-9602**

gedruckt auf
100% Recycling-Papier.

**Verantwortlich für den fachwissen-
schaftlichen Teil, Fachlicher Beirat**
Prof. Dr. Gabriele Helga Franke,
Stendal; Prof. Dr. Petia Genkova
Petkova, Osnabrück; Prof. Dr.
Frank Jacobi, Berlin; Prof. Dr.
Uwe Peter Kanning, Osnabrück;
Prof. Dr. Siegfried Preiser, Berlin;
Prof. em. Dr. Karl Westhoff, Dres-
den (Schriftleitung)

*Inhaltlich verantwortlich für die
Rubrik »Psychotherapie«*
Susanne Berwanger

Chefredaktion
Susanne Koch
s.koch@psychologenverlag.de

Redaktion
A. Walton, I. Bock,
K. Kremer-Schulz

Layout
Siegmar Förster, Designer AGD

Titelbild
Aleksejs Bergmanis – pexels.com

Satz/Layout
Reemers Publishing Services GmbH

Wir haben uns bemüht, sämt-
liche Rechteinhaberinnen und
-inhaber von Bildern zu ermit-
teln. Sollte dem Verlag gegen-
über dennoch der Nachweis
der Rechtsinhaberschaft geführt
werden, bitten wir um Kontaktaufnahme.

Verlag/Anzeigenredaktion
Deutscher Psychologen Verlag
GmbH, Am Köllnischen Park 2
10179 Berlin
Tel.: 01577 768 43 04
anzeigen@psychologenverlag.de
www.psychologenverlag.de

Abo-Service
Deutscher Psychologen Verlag
Tel.: 0228 955 02 10
Fax: 0228 369 62 10
leserservice@
psychologenverlag.de

Druck
Strube Druck & Medien GmbH

Redaktionsschluss
Ausgabe 5/2024: 11.06.2024
Ausgabe 6/2024: 11.09.2024

Anzeigenschluss
Ausgabe 5/2024: 01.07.2024
Ausgabe 6/2024: 02.10.2024

Anzeigen bitte schriftlich
einreichen (Post, Fax, E-Mail)
Die in den Rubriken »Markt-
platz« und »Fort- und Weiterbil-
dung« sowie per Werbebeilage
veröffentlichten Angebote
wurden bezüglich ihrer Qualität
keiner Prüfung durch den Her-
ausgeber unterzogen.
Namentlich gekennzeichnete Bei-
träge geben nicht unbedingt die
Meinung der Redaktion wieder.
Für unverlangt eingesandte
Manuskripte, Besprechungsex-
emplare usw. übernehmen
Verlag und Redaktion keine
Haftung. Die Redaktion behält
sich das Recht der sinnwahren-
den Kürzung vor.

**Autorinnen- und
Autorenhinweise**

In der Rubrik »Fachwissenschaft-
licher Teil« erscheinen Autorin-
nen- und Autorenbeiträge sowie
standardisierte Rezensionen von
Fachbüchern, für Letztere gilt das
Rezensionsschema RP. Die Bei-
träge sollen fachlich einwandfrei
und für Psychologinnen und
Psychologen jeder Ausrichtung
voll verständlich sein und deren
fachlicher Weiterbildung dienen.
Die Themen können allen Berei-
chen der angewandten Psycho-
logie und der psychologischen
Forschung entstammen.
Der Umfang der Beiträge soll
max. 40.000 Zeichen (einschl.
Leerzeichen) betragen. Die
Manuskripte sollen formal
nach den Richtlinien zur
Manuskriptgestaltung der
Deutschen Gesellschaft für Psy-
chologie (Göttingen: Hogrefe)
gestaltet sein.

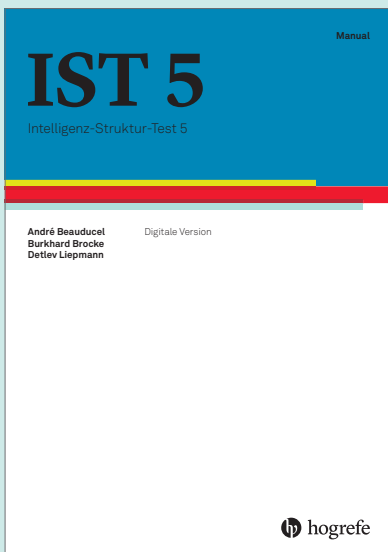
Bitte folgende Hinweise
beachten:

1. Auf dem Deckblatt finden sich
Titel, Autorinnen- und Autoren-
namen, Korrespondenz- und
E-Mail-Adresse.
2. Ein kurzer Einleitungstext
(max. zehn Zeilen) wird der
Arbeit vorangestellt.
3. Eine Zusammenfassung (max.
15 Zeilen) in Deutsch und Eng-
lisch steht am Textende.
4. Das Literaturverzeichnis ent-
spricht o. g. Richtlinien.

5. Das Dokument enthält Anga-
ben zu den Autorinnen und Au-
toren (Vita/Arbeitsschwerpunkte;
max. fünf Zeilen pro Person).
6. Das endgültige Manuskript ist
im doc-, docx- oder rtf-Format
einzureichen (Schrift: Arial, 12
pt, 1,5-zeilig). Es enthält im Text
keine Abbildungen und Tabellen,
keine Seitenzahlen, keine auto-
matische Silbentrennung, keine
hinterlegten Kopfzeilen, keine
Fuß-, sondern nur Endnoten.
7. Tabellen und Abbildungen,
deren Positionierung im Text zu
vermerken ist, sind in separaten
Anhängen in Druckqualität (Auf-
lösung mindestens 300 dpi) zu
übermitteln.
Notwendig ist zudem eine Versi-
cherung darüber, dass die Arbeit
publiziert oder zur Publikation
eingereicht wurde.
Adressat der Datei (als Anhang):
Prof. em. Dr. Karl Westhoff,
Schriftleiter, E-Mail: mail@karl-
westhoff.de.
Nach der Eingangsbestätigung
wird jedes Manuskript zwei Gut-
achterinnen bzw. Gutachtern
zur fachlichen Stellungnahme
vorgelegt, über deren Resultat
sowie die Entscheidungen des
Schriftleiters die Autorinnen und
Autoren so schnell wie möglich
informiert werden. Es werden
keine Autorinnen- bzw. Autoren-
honorare gezahlt.



Im HTS
verfügbar



André Beauducel / Burkhard Brocke / Detlev Liepmann

IST 5

Intelligenz-Struktur-Test 5

Digitale Version

Einsatzbereich:

Jugendliche ab 15 Jahren und Erwachsene. Einzel- und Gruppentest.

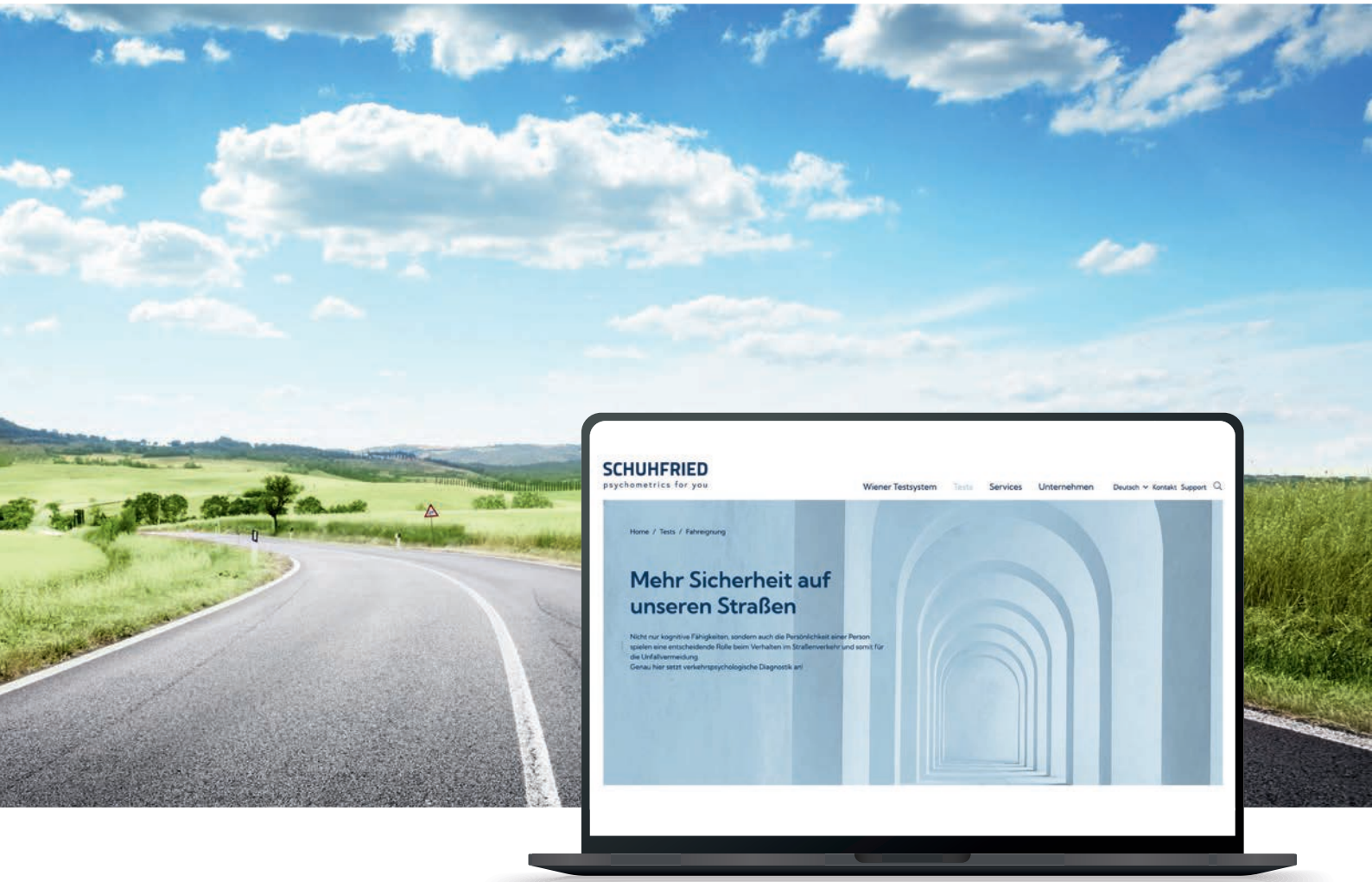
Das Verfahren:

Der IST 5 ist ein vielseitig einsetzbarer, ökonomischer Intelligenztest und stellt die aktualisierte Neuauflage des bewährten I-S-T 2000 R dar. Gegenüber der früheren Version wurde eine weitere echte Parallelförmigkeit hinzugefügt und es wurden aktuelle Normdaten und Untersuchungen zu den Gütekriterien ergänzt sowie das Manual aktualisiert. Für die Formen 1a, 1b, 2 und 3 werden gemeinsame Normen angeboten. Weiterhin besteht die Möglichkeit, einen separat auswertbaren Wissenstest einzusetzen, der ebenfalls aktualisiert und neu normiert wurde. Insgesamt beinhaltet der IST 5 folgende Aufgabengruppen, die sich in die drei Inhaltsbereiche Verbal, Numerisch und Figural unterteilen lassen. Die verbalen Aufgabengruppen sind: Satzergänzung, Analogien, Gemeinsamkeiten. Die numerischen Aufgabengruppen sind: Zahlenreihen, Rechenaufgaben, Rechenzeichen (Vorzeichenaufgaben). Die figuralen Aufgabengruppen sind: Figurenauswahl, Würfelaufgaben und Matrizenaufgaben. Zusätzlich kann ein Test zur Merkfähigkeit und ein Test zum Allgemeinwissen eingesetzt werden. Der IST 5 ist modular aufgebaut, d.h. bestimmte Komponenten (z.B. Test zur Merkfähigkeit; Test zum Allgemeinwissen) können in Abhängigkeit von inhaltlichen und ökonomischen Anforderungen hinzugenommen oder weggelassen werden. Im Rahmen des theoretisch fundierten und empirisch begründeten Strukturkonzepts können mit dem IST 5 folgende 11 Fähigkeiten erfasst werden: verbale Intelligenz, numerische Intelligenz, figural-räumliche Intelligenz, schlussfolgerndes Denken, Merkfähigkeit, verbales Wissen, numerisches Wissen, figural-bildhaftes Wissen und Wissen (Gesamt) sowie fluide und kristallisierte Intelligenz. Die Durchführung und Auswertung der aktuellen Auflage des IST 5 erfolgt ausschließlich digital im Hogrefe Testsystem. Eine erweiterte Auflage, die auch eine Papier-Bleistift-Fassung beinhaltet, ist in Vorbereitung.

Bearbeitungsdauer:

In Abhängigkeit der verwendeten Module zwischen ca. 77 (Grundmodul) und 130 Minuten (einschließlich Wissenstest).

Best.-Nr. H5 680 01
Testkit
€ 920,00 (zzgl. ges. USt.)



Fitness to Drive Wer darf auf unsere Straßen?

Die verkehrspsychologisch validierten Verfahren des Wiener Testsystems unterstützen Sie effizient bei der objektiven Einschätzung der individuellen Fahreignung – sowohl im klinischen Bereich als auch bei der Führerscheinerprüfung nach gesetzlichen Bestimmungen.

Überprüfen Sie schnell und einfach die relevanten Leistungs- und Persönlichkeitsaspekte.



Gute Fahrt mit
[schuhfried.com/tests/fahreignung/](https://www.schuhfried.com/tests/fahreignung/)

info@schuhfried.com | +43 2236 42315 |   

SCHUHFRIED
psychometrics for you