

Symposium Verkehrspsychologie 2011



Samstag, den 17. September 2011 in Leoben / Steiermark (Congress Leoben)

Veranstalter: AAP – Angewandte Psychologie und Forschung GmbH
KfV – Kuratorium für Verkehrssicherheit

Veranstaltungsgebühren: EUR 120,- (inkl. USt.)

Registrierung: martin.nechtelberger@aap.co.at, 01 / 406 73 70

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Doris Bures



Gemeinsam an die europäische Spitze in punkto Verkehrssicherheit!

Die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen – das steht von Anfang an im Zentrum meiner Verkehrspolitik. Von 2009 auf 2010 konnte eine Verringerung von 12,8 Prozent bei den Verkehrsunfällen mit tödlichem Ausgang verzeichnet werden. Das ist der bisher niedrigste Wert seit Beginn der einheitlich geführten Verkehrsunfallstatistik im Jahr 1961.

Diese Zahlen verdanken wir einem gelungenen Maßnahmenmix, der wiederum auf der Expertise und der Zusammenarbeit vieler ExpertInnen beruht.

VerkehrspsychologInnen leisten hier einen Beitrag von unschätzbarem Wert, sei es bei der Entwicklung oder Evaluierung diverser Methoden oder der Durchführung von Schulungen. Das Aufgabengebiet für VerkehrspsychologInnen ist ebenso weit gefächert wie deren Wirkungsradius.

Ich danke allen TeilnehmerInnen für ihre Arbeit und wünsche eine interessante Veranstaltung. Ihr Engagement trägt erheblich dazu bei, Österreichs Straßen noch sicherer zu machen!



Doris Bures
(Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie)



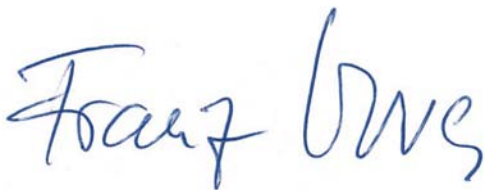
Für ein rücksichtsvolles Miteinander

Vor allem im Straßenverkehr geht es um ein rücksichtsvolles Miteinander aller Menschen, sodass wir alle möglichst sicher und gesund an unser jeweiliges Ziel gelangen können. Dabei muss die Sicherheit sämtlicher Verkehrsteilnehmer unbedingt gewährleistet bleiben und weiter ausgebaut werden.

Das „Symposium Verkehrspsychologie 2011“ schlägt daher eine Brücke des Wissens und der Erfahrung von der Verkehrspsychologie zu Medizin und Technik. Expertinnen und Experten aus dem In- und Ausland diskutieren Lösungsansätze, die letztlich einen bedeutenden Beitrag zur weiteren Senkung der Unfalls- und Todeszahlen im Straßenverkehr leisten sollen.

Somit danke ich dem Organisations-Team für das große Engagement, begrüße die Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Symposium sehr herzlich in Leoben und wünsche der Veranstaltung einen erfolgreichen Verlauf.

Mit einem steirischen „Glück auf“!



Mag. Franz Voves
(Landeshauptmann der Steiermark)

Grußworte Bürgermeister Dr. Konrad



Geschätzte Verkehrspsychologinnen und Verkehrspsychologen!
Werte Damen und Herren!
Liebe Gäste!

Als Bürgermeister der Stadt Leoben freut es mich, dass Sie Leoben als Austragungsort Ihres Symposiums gewählt haben. Als Stadt der kurzen Wege hat sich die Montanstadt im Bereich des Kongresstourismus einen Namen gemacht. Bei perfekter Infrastruktur können Veranstaltungen, Messen, Seminare oder Tagungen von 15 bis 900 Personen abgehalten werden. Mit einem einzigartigen Shoppingcenter im Herzen der Altstadt, einem MuseumsCenter gleich um die Ecke und einer Wellness-Oase nur wenige Gehminuten vom Hauptplatz entfernt, haben Sie die Möglichkeit, Ihre Freizeit bestens zu gestalten. Vielleicht haben Sie Gelegenheit dazu, sich selbst von dem reichhaltigen Angebot in Leoben zu überzeugen.

Da alles bequem und ohne Auto erreichbar ist, besteht auch die Möglichkeit, ein Gläschen von Österreichs bestem Bier, welches in Leoben-Göss gebraut wird, zu genießen. Als ExpertInnen der Verkehrspsychologie wissen Sie natürlich bestens Bescheid, über die Auswirkungen von Alkohol am Steuer. Im Rahmen Ihres Symposiums werden Sie dieses Thema auch von mehreren Blickwinkeln beleuchten. Gerade in Hinblick auf die Prävention bedarf es hier weitere umfassende Erforschung.

Ich wünsche Ihnen, geschätzte Damen und Herren, eine erfolgreiche Tagung mit anregenden Diskussionen und fruchtbaren Ergebnisse.

Glück auf!



Dr. Matthias Konrad
(Bürgermeister der Stadt Leoben)

Themenfeld: Verkehrspsychologie in Österreich wie auch im europäischen Kontext, Verkehrspsychologische Untersuchungen, Verkehrspsychologische Nachschulungen, wissenschaftliche Bereiche im angrenzenden, interdisziplinären Umfeld

Lehr- / Lernziel: Vermittlung von aus- und weiterbildungsrelevanten Inhalten für Verkehrspsychologen (FSG-GV) und Kursleitern (FSG-NV) aus dem Gebiete der Verkehrspsychologie und angrenzenden Bereiche von Recht, Medizin und Technik.

Veranstaltungsüberblick:

08.00 – 09.30 Uhr

Registrierung

09.30 – 09.40 Uhr

Begrüßungsworte Bundesministerin Doris Bures, Landeshauptmann Mag. Franz Voves, Bürgermeister Dr. Matthias Konrad

09.40 – 10.15 Uhr

Die Reform des Führerscheinsrechts (Dr. Armin Kaltenegger)

10.15 – 11.00 Uhr

Zusammenarbeit des behördlichen Verkehrsreferats mit der Verkehrspsychologie (Dr. Georg Stühlinger)

11.00 – 11.45 Uhr

Der Amtsarzt und die Verkehrspsychologie (Dr. Johanna Baldi)

11.45 – 12.30 Uhr

Alkohol- und Drogenkontrolle im Straßenverkehr (Oberst Wolfgang Staudacher)

12.30 – 13.30 Uhr

Mittagspause

13.30 – 14.20 Uhr

Analyse und Ergebnis von Suchtgiftkenkern in Wien (Dr. Reinhard Fous)

14.20 – 15.10 Uhr

Müdigkeit am Steuer aus medizinischer Sicht (Prof. Dr. Manfred Walzl)

15.10 – 16.00 Uhr

Evaluation verkehrpsychologischer Testverfahren und
Rehabilitationsmaßnahmen (Dipl.-Ing. Dr. Martin Nechtelberger)

16.00 – 16.30 Uhr

Pause

16.30 – 17.15 Uhr

Best Practice in verkehrpsychologischer Untersuchung und Nachschulung
(Dr. Franz Nechtelberger und Mag. Rainer Kastner)

17.15 – 18.00 Uhr

Kreuzungen und Blicke! Wohin schauen Autofahrer nachts (Mag. Klaus
Reinprecht)

18.00 – 19.00 Uhr

Positive und negative Effekte von teilautonomen Fahrassistenzsystemen für
die Verkehrssicherheit (Mag. Elke Muhrer)

19.00 – 19.15 Uhr

Verabschiedung, Ausblick

Abstracts in der zeitlichen Reihenfolge der Vorträge

09.40 Uhr: Die Reform des Führerscheinsrechts (Dr. Armin Kaltenecker, Kuratorium für Verkehrssicherheit)

VerkehrspsychologInnen benötigen für die umsichtige Durchführung ihrer Aufgaben nicht nur Grundkenntnisse des Verkehrsrechts, sondern auch einen guten Überblick über die Systeme und Modelle im Führerscheinsrecht. Die 3. Führerscheinsrichtlinie der EU verlangt nun von den Mitgliedstaaten eine umfassende Reform des Führerscheinsrechts unter den Aspekten der Erhöhung der Verkehrssicherheit und Fälschungssicherheit der Dokumente sowie der Verbesserung der Niederlassungsfreiheit und Freizügigkeit der Unionsbürger. Die einzelnen Bestimmungen der Richtlinie sind deshalb zunächst in nationales Recht umzusetzen, dies passiert in Österreich durch die umfassendste Novellierung des Führerscheinsgesetzes seit dessen Einführung. Ab dem Jahr 2013 sind diese neuen Regelungen dann auch im täglichen Vollzug anzuwenden. Was sich ändert und welche neuen Systeme und Ansätze uns erwarten stellt der Referent praxisnahe dar.

10.15 Uhr: Zusammenarbeit des behördlichen Verkehrsreferats mit der Verkehrspsychologie (Dr. Georg Stühlinger, Sicherheitsreferat Bezirkshauptmannschaft Weiz)

- Statistik über die Weizer Fälle 2009 + 2010 hinsichtlich Erst- und Wiederholungsdelikten
- Anteil von Nachschulungsdelikten bei den Wiederholungsfällen sowie Verteilung der Deliktarten nach § 5 StVO
- Nachschulungen zunehmend als Einzelsitzungen – oder: Wie gut tut die aktuelle Konkurrenzsituation dem Anliegen der FahrerInnenrehabilitation
- Nachschulungen vor oder nach der VPU?
- Nachschulung für ProbeführerscheinbesitzerInnen
- Vormerksystem – Maßnahmen
- Nachschulungs- bzw. Therapiebedarf bei DrogenlenkerInnen/Drogenauffälligen und:
- Wie reagiert die Behörde grundsätzlich auf Drogenauffälligkeiten?
- Wie geht die Behörde I mit der Verkehrspsychologie um, wie die 2. Instanz? (Schlüssigkeitsproblem der amtsärztlichen Beurteilung bei „Nichtbeachten“ negativer Testergebnisse, wann Probefahrt?)
- 14. FSG-Novelle (je nach Aktualität: Neuerungen gegenüber bisher, Regierungsvorlage etc.)
- Die Verkehrspsychologie als (leider vernachlässigte) „Hilfswissenschaft“ in anderen verkehrssicherheitsrelevanten Behördenverfahren)

Wie kann sich die Verkehrspsychologie einbringen?

- Wo bleiben Lehren und Erkenntnisse der Motivations- und der Wahrnehmungspsychologie beim Thema Straßenraumgestaltung?
- Lern- und Motivationspsychologie contra Verkehrsstrafrecht und Verkehrsregelungspraxis der Verwaltung (Beispiel: Projekt mit BG Weiz)
- Anliegen der psychologisch effizientesten Gestaltung sämtlicher Kontakte des verkehrsauffälligen Bürgers mit der Behörde (nicht nur am Beispiel des Verwaltungsstrafverfahrens): Wie könnte zum Beispiel der Führerscheinentzug psychologisch richtiger gestaltet sein („Keule“ wie bisher oder mit psychologischer Finesse)?
- Wie würde ein Psychologe eine Straferkenntnis / eine Strafverfügung gestalten?
- Verkehrspsychologische Institute als Quelle neuer Erkenntnisse, als Impulsgeber für die Gesetzgebung (Beispiel: Das vom „System“ eigentlich noch nicht wahrgenommene Problem ADHS)

- Wer wenn nicht die Psychologen können unglückliche rechtliche Konstellationen besonders fundiert kritisieren (Beispiel: Alkoholunfälle und ihre Zufalls- oder gar „täterdisponierte“ Verfolgung durch Gericht und Verwaltungsbehörde)?
- Gibt es einen Zusammenhang zwischen Unfall und individueller Lebenskonstellation?
- Wissenschaftliche Erforschung gesellschaftspolitischer Entwicklungen und deren Auswirkungen auf das Fahrverhalten (Beispiele: Was steckt hinter Massenkarambolagen, gibt es einen Wandel der Einstellung der Bevölkerung gegenüber Alkohol am Steuer, was fasziniert die Jugend so an Drogen....)
- Wieso setzen die Länder die Psychologen eigentlich nur im Rahmen der Erziehungsberatung bzw. Jugendwohlfahrt hauptberuflich ein?
- Wie kann man die Bevölkerung am besten einbeziehen in das Anliegen der Hebung der Verkehrssicherheit, kann man so etwas wie „kollektiven Teamgeist“ bei der Bevölkerung erzeugen oder: (Wie) holt man die Verkehrssünder mit Strafen „ins Boot“?

11.00 Uhr: Der Amtsarzt und die Verkehrropsychologie (Dr. Johanna Baldi, Bundespolizeidirektion Graz)

Es wird neben dem Aufgabengebiet des/der Polizeiamtsarztes/ärztin als ärztliche/r Sachverständige/r / Gutachter/in nach dem FSG insbesondere die Schnittstelle zur verkehrpsychologischen Untersuchung als wichtiger Einfluss – und Entscheidungsfaktor zum Wiedererlangen der Fahreignung dargestellt. Weiters wird auf die unterschiedliche Problemstellung verkehrsauffälliger Lenker/innen (Alkohol – Suchtgift – Krankheit – Alter – Psychiatrie) aus medizinischer Sicht eingegangen und durch praxisbezogene Beispiele ergänzt. Dabei wird stets auf den direkten Bezug zur verkehrpsychologischen Untersuchung und Nachschulung eingegangen.

11.45 Uhr: Alkohol- und Drogenkontrolle im Straßenverkehr (Oberst Wolfgang Staudacher, Landesverkehrsabteilung Landespolizei Steiermark)

Der Kontrolldruck gegen alkoholbeeinträchtigte LenkerInnen hat sich in den letzten Jahren rapide erhöht. Diese Entwicklung wurde erst durch technische und legislatorische Neuerungen – vom Alkoteströhrchen zum Alkomaten und Vortestgerät – ermöglicht. Geändert hat sich damit auch der strategische Ansatz. Stand in der Vergangenheit der repressive Ansatz im Vordergrund gilt jetzt das Hauptaugenmerk der Prävention.

Auch die Einsatzkonzepte haben sich gewandelt. Die klassischen Planquadrate zur Nachtzeit an Wochenenden haben Bedeutung verloren. Aktuell werden zu allen Tageszeiten breit angelegte Kontrollen forciert.

Während Männer im Alter zwischen 20 und 30 Jahren die meisten Alkoholunfälle verursachen, sind bei Kontrollen besonders Männer um die 45 Jahre auffällig.

Durch die obligatorische Atemalkoholuntersuchung mit allen Unfallbeteiligten sollte die Dunkelzimmer bei Alkoholunfällen mit Personenschaden relativ gering sein.

Bei Drogendelikten dürfte dies nicht zutreffen. Auch bei den Kontrollen werden kaum durch Drogen beeinträchtigte LenkerInnen festgestellt. Ein Umstand, der eher auf fehlende Testgeräte zurückzuführen ist. Mit der notwendigen klinischen Untersuchung durch einen Arzt bewegt sich die Exekutive im Vergleich zu den Alkoholdelikten methodisch noch in der Zeit vor den Alkoteströhrchen.

13.30 Uhr: Analyse und Ergebnis von Suchtgiftenkern in Wien
(Dr. Reinhard Fous, Bundespolizeidirektion Wien)

In einer Studie gemeinsam mit Seibersdorf Research, Prof. Dr. Vycudilik und Chefarzt der BPD Wien wurden die Ergebnisse von zehn Jahren Suchtgiftanalyse untersucht. Es wurden mehr als 3.000 Fälle analysiert. Cannabis positive Lenker waren bei Weitem am häufigsten vertreten. Danach kommen beeinträchtigte Lenker aus der Opiatreihe, vorwiegend Heroin und anschließend Kokain-Fälle.

Die altersmäßige Verteilung der angefallenen Lenker entspricht den Ergebnissen einer Studie von vor 20 Jahren über alkoholbeeinträchtigte Lenker im Straßenverkehr.

Bemerkenswert ist, dass es kaum Einzelfälle mit Heroin gibt, sondern dass diese Substanz vorwiegend in Kombination mit anderen Suchtgiften konsumiert wird.

Freies Kokain, das man in der Blutbahn nur nach unmittelbar vorangegangenen Konsum findet, konnte relativ selten festgestellt werden. Die Beeinträchtigung tritt dann gehäuft ein, wenn sowohl Kokain als auch das unwirksame Abbauprodukt Benzylecgonin vorliegt. Die meisten Fälle werden dann auffällig im Straßenverkehr, wenn ein längerer Zeitraum zum Konsum zurückliegt und ausschließlich Benzylecgonin analysiert werden konnte.

Die Zahl der Extasy positiven Lenker ist ansteigend, wenn am Markt mehr Extasy angeboten wird. Dies wird bewiesen durch die erhöhte Beschlagnahme dieser illegalen Substanz.

Durch die Zusammenarbeit zwischen der Exekutive, dem chemischen Analytiker und den Amtsärzten wird ein Ergebnis erbracht, das der geforderten Rechtssicherheit entspricht.

14.20 Uhr: Müdigkeit am Steuer aus medizinischer Hinsicht (Prof. Dr. Manfred Walzl, Landesnervenklinik Sigmund Freud Graz, Fachbereich Schlafmedizin)

Pupillometrische Untersuchungen auf Schläfrigkeit bei Fahrzeuglenkern

Schläfrigkeit am Steuer ist vermutlich eine der Hauptursachen für Verkehrsunfälle. Internationale Beobachtungen gehen davon aus, dass dadurch jeder vierte tödliche und insgesamt jeder dritte Verkehrsunfall ausgelöst werden. Mit dem so genannten Pupillografischen Schläfrigkeitstest (PST) steht eine mobile Messmethode zur Feststellung von Schläfrigkeit zur Verfügung, die direkt vor Ort eingesetzt werden kann.

Zur praktischen Evaluierung des PST wurden – in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, den Ländern Oberösterreich und Steiermark, der ASFINAG und der Polizei – 1.180 LKW- und Buslenker bzw. 1.076 PKW-Lenker innerhalb eines Jahres auf Rastplätzen bzw. an technischen Kontrollstellen in den Bundesländern Oberösterreich und Steiermark untersucht. Die Messzeitpunkte waren gleichmässig auf Tages- und Jahreszeiten verteilt.

Ergebnisse: Bei den Berufskraftfahrern hatten 30,9 Prozent der Probanden grenzwertige und 22,3 Prozent pathologische Messdaten. 53,2 Prozent der beobachteten Lenker waren damit nicht mehr oder nur mehr bedingt fahrtauglich. Die Messwerte der PKW-Lenker zeigten bessere Werte: Hier waren 69,3 Prozent als wach, 18,3 Prozent als grenzwertig und 12,4 Prozent als pathologisch zu werten. Die objektiv ermittelten Resultate weisen deutlich darauf hin, dass insgesamt jeder zweite LKW- bzw. Buslenker und jeder dritte PKW-Lenker auf Grund von Schläfrigkeit eigentlich fahruntauglich war bzw. dass die Fahruntauglichkeit innerhalb kurzer Zeit erwartet werden musste.

Der Wissensgewinn für Diagnostiker und Kursleiter resultiert somit in der Erkenntnis, dass dem Problem der Schläfrigkeit am Steuer in Prävention und Überwachung im Rahmen der Verkehrssicherheit ein wesentlich breiterer Raum als bisher eingeräumt werden muss. Vor allem wird bei allfälligen Lenkerbegutachtungen auch auf bekannte Schlafstörungen (z.B. auf Schlafapnoe), die zu exzessiver Tagesmüdigkeit führen können, zu achten sein.

15.10 Uhr: Evaluation verkehrspsychologischer Testverfahren und Rehabilitationsmaßnahmen (Dipl.-Ing. Dr. Martin Nechtelberger, AAP)

Es wird ein Querschnitt aus vergangenen wissenschaftlichen Untersuchungen gezeigt, welche Zusammenhänge zwischen den Ergebnissen der verkehrspsychologischen Testverfahren (Leistung, Persönlichkeit) sowie der Exploration und der Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen haben. Es wird berichtet, inwieweit die Testverfahren in der Lage sind, zwischen verschiedenen Extremgruppen (Verweigerer des Alkomattests, Bus-Schein Bewerber, ...) zu differenzieren.

Weiters wird der Bogen zur Evaluation von verkehrspsychologischen Reahbilitationsmaßnahmen gespannt und ein Überblick bzgl. der Wirksamkeit der Maßnahmen gesetzt. Hierbei kommen Ergebnisse aus der Literatur wie auch neueste Forschungsergebnisse zum Tragen.

Es soll aufgezeigt werden, welchen positiven Beitrag die Verkehrspsychologie zur Straßenverkehrssicherheit leistet und wie die Maßnahmen aus heutiger Sicht der Wissenschaft weiter optimiert werden können.

16.30 Uhr: Best Practice in Verkehrspsychologischer Untersuchung und Nachschulung (Dr. Franz Nechtelberger, AAP und Mag. Rainer Kastner, Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Verkehrspsychologische Nachschulung basiert auf wissenschaftlichen Grundsätzen aus der Lerntheorie, Verhaltenstherapie, aus der motivierenden Gesprächsführung sowie der sozialen Interaktionen – den Gruppenprozessen – innerhalb der Gruppensitzungen. Über den wissenschaftlichen Hintergrund der verkehrspsychologischen Nachschulung wird ein Überblick gegeben.

Die Zielgruppen der verkehrspsychologischen Nachschulung werden dargestellt:

- Auffällige jugendliche Fahranfänger (ausgenommen Alkoholdelikte),
- verkehrsauffällige Kraftfahrer,
- alkoholauffällige Kraftfahrer (Erst- und Wiederholungstäter),
- drogenauffällige Kraftfahrer,
- mehrfachauffällige Kraftfahrer.

Die Qualitätssicherung bei den Kursprogrammen und die Anforderungen an die KursleiterInnen werden dargestellt.

Mit dieser Zusammenfassung wird ein Überblick über die wissenschaftlichen Grundsätze, die Zielgruppen, die Qualitätssicherung und die Anforderungen an die KursleiterInnen der in Österreich durchgeführten verkehrspsychologischen Nachschulung gem. FSG-NV gegeben.

Die Verkehrspsychologischen Stellungnahmen werden in der FSG-GV genau geregelt. Hier wird nun ein Überblick über Anforderungen gegeben, die für die Erstellung der Gutachten von Bedeutung sind. Ein Anforderungskatalog wird vorgestellt. Anhand von praktischen Beispielen soll sowohl für PsychologInnen (Kursleiter und Verkehrspsychologen) als auch für MedizinerInnen, JuristenInnen und Fachpersonen, die im Zuge einer behördlichen Veranlassung mit Verkehrspsychologischen Stellungnahmen arbeiten, gezeigt werden, wie man von der wissenschaftlichen Theorie zur praktischen Umsetzung bei der Erstellung von Verkehrspsychologischen Stellungnahmen gelangt.

17.15 Uhr: Kreuzungen und Blicke! Wohin schauen Autofahrer Nachts (Mag. Klaus Reinprecht, TU Braunschweig, Institut für Psychologie, Abteilung Ingenieur- und Verkehrspsychologie)

Blickverhalten während einer Autofahrt wird in verkehrspsychologischen Untersuchungen immer häufiger untersucht. Viele Studien zu Blickverhalten finden dabei meist tagsüber und in einer simulierten Umgebung statt. Ziel dieser Untersuchung ist es, das Blickverhalten im Realverkehr bei einer nächtlichen Fahrt zu analysieren. Der Fokus wurde hierbei auf gleichrangige Kreuzungen gelegt, da dort vermehrt Unfälle vorkommen.

Insgesamt nahmen an der Untersuchung 22 Personen teil. Alle Fahrten wurden bei Dunkelheit durchgeführt. Die Teilnehmer fuhren zuerst eine Stunde Außerorts und im Anschluss daran eine Seitenstraße, die sich in Braunschweig befindet, und durch fünf gleichrangige Kreuzungen gekennzeichnet. Die Aufzeichnung des Blickverhaltens wurde mit dem Blickfassungssystem „Dikablis“ vorgenommen. Dieses ermöglicht durch die Positionierung von „Markern“ die Definition von „Area of Interests“. Dadurch kann eine genaue Analyse der Blickzuwendungen zu den definierten „Area of Interests“ durchgeführt werden.

Die Untersuchung soll dazu beitragen erste Befunde für das nächtliche Durchfahren von gleichrangigen Kreuzungen erhalten. Des Weiteren wird untersucht inwiefern sich personenbezogene Variablen (Alter, Geschlecht, bisherige Fahrleistung) auf das Blickverhalten auswirken.

18.00 Uhr: Die Konsequenzen unerwarteter Ereignisse im Folgeverkehr – Können teilautonome Assistenzsysteme diese verhindern und somit zur Verkehrssicherheit beitragen? (Mag. Elke Muhrer, TU Braunschweig, Institut für Psychologie, Abteilung Ingenieur- und Verkehrspsychologie)

Ziel des EU-Projekts ISi-PADAS ist es, über eine kognitive Fahrermodellierung die Entwicklung von teilweise autonom eingreifenden Fahrassistenzsystemen zu unterstützen. Bei den im Projekt fokussierten Assistenzsystemen geht es um Systeme für den Längsverkehr, insbesondere um solche, die Auffahrunfälle vermeiden oder Ihre Konsequenzen verringern sollen. Die Modellierung basiert auf experimentellen Untersuchungen des Fahrerverhaltens, die im Rahmen dieses Vortrags vorgestellt werden. Ausgangspunkt sind Unfallanalysen, die zeigen, dass eine spezifische Situation typisch für das Entstehen von Auffahrunfällen zu sein scheint: Auffahrunfälle passieren vor allem im Stadtgebiet, bei eher geringen Geschwindigkeiten, bei leichtem bis mittlerem Verkehr und guten Wetter- und Straßenverhältnissen. In den meisten Fällen ist der Abstand zu gering, so dass der Fahrer bei einem Bremsmanöver des Vorderfahrers nicht mehr rechtzeitig reagieren kann. Die fehlende Erwartung des Fahrers, dass seine Reaktion notwendig ist, scheint dabei eine wesentliche Rolle zu spielen. Um dies zu prüfen, wurde in einer Fahrsimulatorstudie ein typisches Szenario von Auffahrunfällen untersucht. An unterschiedlichen, unerwarteten Stellen in der Fahrsimulation fanden kritische Ereignisse statt. Ein Kollisionswarnsystem mit den erweiterten Funktionen Bremsassistentz und automatische Notbremse sollte die Fahrer in diesen Situationen unterstützen. Auswirkungen des Systems auf Unfallgeschehen, Fahrverhalten, Blickverhalten und der Beschäftigung mit einer fahrirrelevanten Nebentätigkeit wurde erhoben und analysiert. Die Ergebnisse zeigen, dass das Assistenzsystem zu einer signifikanten Unfallreduktion führt. Die teilautonome Funktion des Systems war der unfallvermeidende Faktor. Der alleinige Warnaspekt war nicht ausreichend, um die Bremsreaktionszeit der Fahrer zu verkürzen, und somit Kollisionen zu verhindern. Weiteres weisen Blickanalysen darauf hin, dass sich Fahrer durch den zusätzlichen Sicherheitsgewinn des Systems nicht stärker von der Fahraufgabe abwenden, wenn sie mit System fahren.