

Vorwort

Der Ruf nach einer Angewandten Psychologie zu Beginn des 20. Jahrhunderts – vor allem durch William Stern, Hugo Münsterberg und Karl Marbe – war in besonderer Weise an die Verkehrspsychologie gerichtet: bereits 1904 auf dem Gründungskongress der Gesellschaft für experimentelle Psychologie (später DGPs) stellte Alfred Guttmann die Farbsinnprüfung und ihre Bedeutung für Bahnsignale vor. Insgesamt waren diese ersten Jahre der Verkehrspsychologie sehr stark durch arbeitspsychologische Fragestellungen gekennzeichnet. In den Jahren darauf folgten vor allem bei Bahn und Militär Einrichtungen zur Eignungsprüfung (Moede und Piorkowski). Mit dem explosionsartig ansteigenden Individualverkehr nach dem 2. Weltkrieg kamen ab 1950 die Medizinisch-Psychologischen Institute auf, in den 70er Jahren wurden Konzepte der Nachschulung und Rehabilitation entwickelt, die sich – nach einigen Abgrenzungsschwierigkeiten zur Verkehrsmedizin – in den „Begutachtungsleitlinien Kraftfahreignung“ wieder finden. Die gesellschaftliche Akzeptanz der darin entwickelten Modelle schlägt sich in der gesetzlichen Etablierung des Verkehrspsychologen in den Regelungen der Fahrerlaubnisverordnung nieder. Die in Deutschland entwickelten Modelle werden zunehmend von anderen europäischen Ländern übernommen. Die Erfolgsgeschichte in den Bereichen Eignung, Selektion, Aus- und Fortbildung ist vor allem darauf zurück zu führen, dass dieser Teil der Verkehrspsychologie auf Erkenntnisse und Modelle der Klinischen und Pädagogischen Psychologie sowie der Diagnostik zurück greifen konnte und sich dabei auf ihrem ureigensten Territorium bewegte.

Die letzten 20 Jahre sind durch eine zunehmende Beschäftigung der Verkehrspsychologie mit den Bereichen der Mobilitätsgestaltung (Mensch-Verkehr) und der Ergonomie (Mensch-Technik) gekennzeichnet. Die zentralen Fachgebiete wie Fahrzeugtechnik, Straßenbau, Verkehrsorganisation oder Verkehrssteuerung haben heute als Pflichtteil die „Human Factors“. Darin drückt sich aus, dass die zunehmende Intelligenz der Technik und die komplexer werdenden verkehrlichen Zusammenhänge in immer stärkerem Maße eine psychologische Gestaltung der Interaktion mit der menschlichen Intelligenz verlangt. Prominente Beispiele dafür sind in der Assistenz und Automation zu finden. Insoweit ist die aktuelle Lage durch eine Renaissance der Arbeitspsychologie gekennzeichnet, diesmal allerdings in enger Zusammenarbeit mit anderen Disziplinen.

So erfreulich eine solche Kooperation ist, so deutlich hat die Psychologie aber auch ihren eigenen Beitrag zu betonen.

In der Reihe D „Praxisgebiete“ der Enzyklopädie der Psychologie ist die Verkehrspsychologie mit zwei Bänden vertreten. Band 1 beschäftigt sich mit den „Grundlagen und Perspektiven des Verkehrsverhaltens“, der vorliegende Band 2 mit den Anwendungsfeldern der Verkehrspsychologie. Die 18 Beiträge beschäftigen sich zum einen mit Fragen der Ausbildung, Erziehung und der Kommunikation von Sicherheit, zum andern mit den wichtigen Feldern der Diagnose, Nachschulung und Rehabilitation, weiter mit den großen Schnittmengen der Verkehrspsychologie zu den Rechtswissenschaften und der Medizin und schließlich mit speziellen Anwendungsfeldern wie dem Schienenverkehr oder der Luft- und Schifffahrt.

Die Anzahl der Beiträge, die eine Enzyklopädie eines Faches zu seiner Darstellung benötigt, ist ein Zeichen dafür, wie breit gefächert die Fragen der Praxis an die Psychologie sind. Im Grunde kann an jede Teildisziplin der Psychologie die Spezifikation „des Verkehrs“ angehängt werden. Weiter steigt mit der Breite der Themen die Notwendigkeit, auch andere Disziplinen und deren Beitrag mit in die Darstellung aufzunehmen. So finden sich unter den Autoren nicht nur Psychologen, sondern auch Pädagogen, Mediziner und Juristen. Eine Konsequenz dieser Heterogenität ist, dass eine nur auf das eigene Fach bezogene Darstellung der Verkehrspsychologie wohl nicht mehr zu leisten ist – vielleicht kein Schaden in einer Welt, die zur Lösung ihrer Probleme Kooperationen aufbauen muss, die sich nicht mehr dem klassischen Fächerkanon zuordnen lassen.

Die Arbeit an diesem Band hat sich über längere Zeit hingezogen. Dementsprechend waren viele Personen mit der Herausgabe beschäftigt, vor allem Anke Siebers, Markus Schumacher, Heidi Grattenthaler und Alexandra Neukum. Ihnen und einer ganzen Schar studentischer Hilfskräfte gilt der herzliche Dank. Zu danken ist den Autoren, die neben der Abfassung ihrer Beiträge auch das Review anderer Beiträge übernahmen und all jenen Fachkollegen, die ohne eigenen Beitrag in der Enzyklopädie sich der Mühe unterzogen, Beiträge zu reviewen. Nicht nur als Pflichtübung ist für die Unterstützung durch den Hogrefe-Verlag, hier vor allem durch Frau Susanne Weidinger, bei der Herausgabe zu danken, verbunden mit der Hoffnung, dass bei der Herausgabe des ersten Bandes das gleiche Verständnis walte.