



Arbeitshilfe

**Erkennen von Handlungsunsicherheit
und Antizipationsdefiziten**

Eigentlich ist Jonas immer ein recht guter Fahrschüler gewesen, zumindest hat ihm das sein Fahrlehrer mehrfach bestätigt. Vor allem in den letzten Fahrstunden ist Jonas so sicher und souverän gefahren, dass er sich eigentlich keinerlei Sorgen darüber machen müsste, die praktische Fahrerlaubnisprüfung nicht zu bestehen. Dennoch ist er schon ein wenig aufgeregt, als sich der Fahrerlaubnisprüfer zu ihm in das Prüfungsfahrzeug setzt. Er hat keine wirkliche Angst vor der Prüfung, möchte aber unbedingt bestehen; immerhin hat er in den letzten zwei Jahren neben der Schule und an den Wochenenden noch jobben müssen, um das notwendige Geld für die Fahrausbildung zusammen zu bekommen. Doch als ihn der Prüfer bittet loszufahren, würgt Jonas plötzlich den Motor ab...

Der aaSoP, der die Prüfung abnimmt, kann natürlich nicht wissen, dass Jonas eigentlich ein ganz guter Fahrschüler ist, der aber aufgrund des Prüfungsdrucks zu nervös ist. Er beobachtet, dass Jonas beim Anfahren den Motor abwürgt und wertet das als einen (ersten) Hinweis auf das Vorliegen einer Handlungsunsicherheit. Natürlich reicht ein solcher Hinweis noch nicht aus, um die Prüfung sofort zu beenden; schließlich hat Jonas das Fahrzeug nach dem Abwürgen nicht einfach zurückrollen lassen, so dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer hätte entstehen können.

Selbstverständlich ist sich der Fahrerlaubnisprüfer bereits zu Beginn der Prüfung darüber im Klaren, dass von ihm am Ende eine Prüfungsentscheidung erwartet wird. Daher stellt er, als er beobachtet, wie Jonas den Motor abwürgt, entsprechend fest: „Offensichtlich zeigt der Bewerber Anzeichen von Handlungsunsicherheit. Aber wie ausgeprägt ist diese Unsicherheit? Und ist sie so groß, dass die praktische Fahrerlaubnisprüfung mit ‚nicht bestanden‘ bewertet werden muss?“. Dies einzuschätzen ist wahrlich nicht einfach für den Prüfer! Schließlich stehen ihm zur Beurteilung von Jonas Prüfungsleistung keinerlei Beratungs- und Diskussionsmöglichkeiten zur Verfügung: Vielmehr muss er ganz alleine entscheiden, ob Jonas geeignet ist, ein Fahrzeug selbstständig, vorschriftsmäßig, verkehrssicher und verantwortungsbewusst zu führen oder nicht. Diese Arbeitshilfe soll ihn bei dieser schwierigen Aufgabe unterstützen.

Hierfür werden dem Fahrerlaubnisprüfer zunächst einführend einige Erkenntnisse zur Handlungsunsicherheit und zu Antizipationsdefiziten – also zu Defiziten beim Erkennen und Vorhersehen von Gefahren – aus der Verkehrspsychologie vorgestellt. Dabei erfährt der Prüfer zum einen, welche Schwächen viele Fahranfänger bzw. Fahrerlaubnisbewerber bei der Handhabung eines Fahrzeugs sowie beim Erkennen und Vorhersehen gefährlicher Fahr- und Verkehrssituationen oftmals noch aufweisen. Zum anderen wird erklärt, warum in der Fahrerlaubnisprüfung auch gar nicht erwartet werden kann, dass die Bewerber eine vollkommen perfekte Leistung zeigen. Danach wird der Fahrerlaubnisprüfer in das Modell einer adaptiven Prüfstrategie eingeführt. Deren Anwendung wird es ihm ermöglichen, das (Fahr-)Verhalten des Fahrerlaubnisbewerbers systematisch zu analysieren, so dass er ein methodisch fundiertes Urteil darüber treffen kann, ob die Prüfung bestanden oder nicht bestanden wurde. Die adaptive Prüfstrategie stellt folglich ein Werkzeug dar, das dem Prüfer bei der Beurteilung der Bewerberleistung unterstützt und somit dabei hilft, seine Entscheidungsunsicherheit zu reduzieren. Im Anschluss erhält der Fahrerlaubnisprüfer schließlich Informationen darüber, woran er Handlungsunsicherheit sowie Schwächen des Bewerbers beim Erkennen und Vorhersehen gefährlicher Fahr- und Verkehrssituationen erkennen kann. Hierfür wird ihm eine Liste mit beobachtbaren Indikatoren zur Verfügung gestellt, die auf Handlungsunsicherheit oder Antizipationsdefizite beim Bewerber hinweisen können.

Für diejenigen, die rund um das Thema „Erkennen von Handlungsunsicherheit und Antizipationsdefiziten“ mehr erfahren wollen, haben wir zusätzlich im zweiten Teil weitere Hintergrundinformationen zusammengestellt. Am Schluss der Arbeitshilfe werden die wichtigsten Informationen zum Thema nochmals auf einer Seite zusammengefasst.

Themenspezifisches Wissen

Den Gliederungspunkten zum themenspezifischen Wissen sind Orientierungsfragen zugeordnet. Um die zentralen Inhalte der Kapitel besser zu behalten, empfehlen wir, die Antworten auf diese Fragen im Text farbig hervorzuheben oder zu unterstreichen.

- 1 Handlungsunsicherheit und Antizipationsdefizite bei Fahrerlaubnisbewerbern
 - Warum sind Fahranfänger überproportional häufig in schwere Verkehrsunfälle verwickelt?*
 - Was ist mit „psychomotorische Teilhandlungen“ gemeint?*
 - Weshalb erreichen Fahrerlaubnisbewerber in der Regel nur eine Grobabschätzung der psychomotorischen Teilhandlungen?*
 - Worauf müssen Fahrerlaubnisbewerber ihre Aufmerksamkeit verwenden?*
 - Wann ist das Auftreten von Handlungsunsicherheit und Antizipationsdefiziten besonders wahrscheinlich?*
 - Wie lange kann es dauern, bis aus einem Fahranfänger ein sicherer und kompetenter Fahrer geworden ist?*
- 2 Die adaptive Prüfstrategie
 - Warum werden von einem Fahrerlaubnisprüfer sorgfältig bedachte und abgewogene Entscheidungen erwartet?*
 - Welche fünf elementaren Handlungsanforderungen stellt der Prozess der Entscheidungsfindung an den Fahrerlaubnisprüfer?*
 - Wo sind die Orientierungshinweise für diese fünf Handlungsanforderungen zu finden?*
 - Inwiefern ist das vorgestellte Prüfmodell „adaptiv“?*
 - Wie kann ein Fahrerlaubnisprüfer vorgehen, wenn er beim Bewerber Anzeichen von Handlungsunsicherheit oder Antizipationsdefiziten entdeckt?*
- 3 Indikatoren für Handlungsunsicherheit und Antizipationsdefizite
 - Warum können auch Anzeichen von Anspannung, Aufregung und Nervosität auf Handlungsunsicherheit verweisen?*
 - Welche Indikatoren können auf Handlungsunsicherheit hinweisen?*
 - Welche Indikatoren können auf Antizipationsdefizite hinweisen?*

Hintergrundwissen

Unter Hintergrundwissen werden zusätzliche Informationen und psychologische Hintergründe zu den Inhalten der Kapitel zum themenspezifischen Wissen vorgestellt.

- 4 Das Situationsbewusstsein
 - Aus welchen Teilprozessen besteht das Situationsbewusstsein einer Person?*
 - Zu welchen beobachtbaren „Fehlern“ können Defizite in den drei Teilprozessen jeweils führen?*
- 5 Störgrößen
 - Was besagt die Yerkes-Dodson-Regel?*
 - Durch was wird der Zusammenhang zwischen Störgrößen, Aktivierung und Leistungsfähigkeit zusätzlich beeinflusst?*

Begriffserklärung „Aufmerksamkeit“

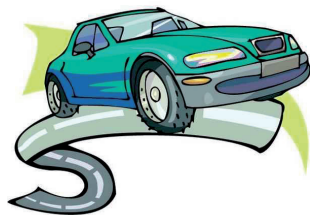
Aufmerksamkeit bezeichnet einen Zustand gesteigerter Wachheit und Aufnahmebereitschaft. Dabei konzentriert sich eine Person auf bestimmte Tätigkeiten und Sachverhalte – wie z.B. auf das Wahrnehmen der Umwelt, auf das eigene Verhalten und Handeln oder auf ihre Gedanken und Gefühle.

Nicht alle Fahranfänger sind verantwortungslose Raser! Sehr viele Unfälle resultieren aus der geringen Fahrerfahrung der Fahranfänger.

1 Handlungsunsicherheit und Antizipationsdefizite bei Fahrerlaubnisbewerbern

Vor fast 2500 Jahren schrieb der griechische Philosoph Aristoteles: „Ich habe überhaupt keine Hoffnung mehr in die Zukunft unseres Landes, wenn einmal unsere Jugend die Männer von morgen stellt. Unsere Jugend ist unerträglich, unverantwortlich und entsetzlich anzusehen“. Und auch heute, wenn wir die vielen Kreuze am Straßenrand sehen oder in den Unfallstatistiken von den viel zu häufigen Verkehrsunfällen junger Fahranfänger lesen, erscheint uns die „Jugend von heute“ als ganz besonders verantwortungslos und pflichtvergessen. Doch ist dem wirklich so? Sind denn die meisten jungen Fahranfänger tatsächlich rücksichtslose Draufgänger, die sich und andere gefährden, indem sie rasen und wilde Fahrmanöver durchführen?

Entgegen weit verbreiteter Vorurteile fallen nur relativ wenige junge Fahranfänger durch un-



bedachtes und riskantes Verhalten auf: Die Hauptursache der meisten Fahranfängerunfälle

ist vielmehr in der geringen Fahrerfahrung der jungen Fahrer zu suchen (Keskinen, 1996)!

Erfahrene Kraftfahrer zeichnen sich vor allem dadurch aus, dass sie die



für das Fahren notwendigen psychomotorischen Teilhandlungen – wie beispielsweise das Schalten, Kuppeln, Lenken, Bremsen und Beschleunigen – in ihrem Zusammenspiel so oft wiederholt haben, dass die Koordination dieser Teilhandlungen nahezu vollkommen automatisch abläuft. Hingegen sind diese Teilhandlungen bei Fahranfängern bzw. bei Fahrerlaubnisbewerbern¹ wegen ihrer mangelnden Fahrerfahrung nicht bzw. noch nicht hinreichend automatisiert. Daher erreichen sie oftmals nur eine Grobabstimmung der psychomotorischen Teilhandlungen (Grattenthaler, Krüger & Schoch, i.A. der BASt, 2007). Diese „Grobabstimmung“ zeigt sich beispielsweise darin, dass viele Fahranfänger im Vergleich zu erfahrenen Fahrern meist etwas länger für den Wechsel eines Gangs brauchen.

Da die psychomotorischen Teilhandlungen

noch nicht oder nur wenig automatisiert sind, muss ihr richtiges Zusammenspiel bewusst gesteuert und überwacht werden, was einen nicht unerheblichen Teil der Aufmerksamkeit eines Fahranfängers bindet. Dies hat zwei entscheidende Nachteile:

1) Der Fahranfänger kann nicht seine volle Aufmerksamkeit dafür verwenden, den Straßenverkehr zu beobachten. Somit besteht eine erhöhte Gefahr, dass wichtige Hinweisreize oder Bedrohungen – wie beispielsweise herumtobende Kinder an einer Bushaltestelle oder eine ältere Fußgängerin, die unvermittelt und ohne den Straßenverkehr zu beachten auf die Straße tritt, um diese zu überqueren – übersehen werden oder dass riskante Situationsverläufe nicht oder nur unzureichend wahrgenommen beziehungsweise vorhergesehen werden (Grattenthaler et al., 2007).

2) Die Steuerung des Zusammenspiels der psychomotorischen Teilhandlungen ist relativ störänfällig (Grattenthaler et al., 2007). Wenn die Aufmerksamkeit des Fahranfängers durch irgendetwas abgelenkt wird – also zum Beispiel durch ein interessantes Gespräch mit dem Beifahrer oder durch ein lautes Autoradio – kann er sich nicht mehr so gut auf die Handhabung des Fahrzeugs konzentrieren

¹ Aus Lesbarkeitsgründen wird im weiteren Text auf eine separate Aufführung der beiden Begriffe „Fahranfänger“ und „Fahrerlaubnisbewerber“ verzichtet. Wenn nachfolgend nur von „Fahranfängern“ die Rede ist, sind grundsätzlich auch die „Fahrerlaubnisbewerber“ gemeint.

und wird handlungsunsicher. Diese Unsicherheit kann sich dann zum Beispiel in Fahrfehlern – wie etwa dem Abwürgen des Motors beim Anfahren – ausdrücken. In diesem Zusammenhang darf nicht unerwähnt bleiben, dass es insbesondere in der praktischen Fahrerlaubnisprüfung vielen Bewerbern etwas schwerer fallen dürfte, der Bedienung und Steuerung des Prüfungsfahrzeugs hinreichend viel Aufmerksamkeit zukommen zu lassen. Auch die „coolsten“ Bewerber werden spätestens dann nervös, wenn der aaSoP ins Prüfungsfahrzeug steigt. Immerhin ist der Fahrerlaubnisprüfer für viele „der große Unbekannte“, den sie im Voraus nur schwer einzuschätzen vermögen. Entsprechend haben viele Bewerber vor allem zu Prüfungsbeginn ein flauendes Gefühl im Magen, die Hände werden feucht, der Blutdruck steigt, der Puls beschleunigt sich und die Gedanken kreisen um den Ausgang der Prüfung: „Um Gottes Willen, jetzt bloß keinen Fehler machen!“; „Hoffentlich falle ich diesmal nicht schon wieder durch!“. Durch die erhöhte Aufregung und vor allem durch die im Kopf kreisenden Gedanken steht weniger Aufmerksamkeit für die Steuerung und Überwachung der psychomotorischen Teilhandlungen zur Verfügung. Gerade zu Prüfungsbeginn, wenn die Anspannung und Nervosität in der Regel am größten sind, erreichen viele Fahrerlaub-

nisbewerber daher nicht ihr eigentliches Leistungspotential. Doch nicht nur der Prüfungsdruck alleine, auch beispielsweise Zeitdruck oder die Konfrontation mit komplexen Verkehrssituationen, in denen eine Vielzahl von Verkehrsteilnehmern, Verkehrsregeln und Gefahrenreizen beachtet werden müssen, können die Aufmerksamkeit eines Fahrerlaubnisbewerbers stark beanspruchen und zu Handlungsunsicherheit führen.

Wie bereits erwähnt, bedingt die geringe Automatisierung der psychomotorischen Teilhandlungen, dass Fahranfänger nicht ihre volle Aufmerksamkeit für das Wahrnehmen, Erkennen und Vorhersehen von Gefahren verwenden können. Solche Antizipationsdefizite bei Fahranfängern entstehen aber auch noch aus einem anderen Grund: Während erfahrene Kraftfahrer bereits mit einer sehr großen Anzahl verschiedener Verkehrssituationen vertraut sind und diese in der Regel auch erfolgreich meistern konnten, verfügen Fahranfänger noch nicht über ein solch breites verkehrsspezifisches Erfahrungswissen, das ihnen dabei helfen könnte, die Entstehung gefährlicher Verkehrssituationen schnell und zutreffend zu antizipieren (Grattenthaler et al., 2007). Entsprechend sind auch ihre Blickstrategien, die dem Erkennen von Gefahren dienen sollen, noch wenig effizient und kaum automatisiert.

Durch die Ausbildung in der Fahrschule wissen die meisten Fahranfänger zwar, dass sie mit ihren Blicken nicht nur die vor ihnen fahrenden Fahrzeuge, sondern auch den Rand der Straße sowie die Außenspiegel absuchen müssen, um so viele Gefahren wie möglich erkennen zu können; verkehrspsychologische Untersuchungen mit Blickbewegungsrekordern zeigen allerdings, dass die Blicke von Fahranfängern oftmals entweder nahezu ausschließlich nach vorne gerichtet sind oder aber recht unsystematisch bzw. ineffizient nach Gefahren suchen (Cohen, 1987; Lee, Olsen & Simons-Morton, 2006; Underwood, Chapman, Brocklehurst, Underwood & Crundall, 2003). Dies zeigt wiederum, dass Fahranfänger im Unterschied zu erfahrenen Kraftfahrern noch nicht über wirkungsvolle, situationsangepasste Suchstrategien verfügen, die es ihnen ermöglichen würden, die relevanten Aspekte einer Verkehrssituation mit vergleichsweise wenigen Blicken zu erfassen. Um solche Suchstrategien zu erwerben



und zu automatisieren ist in der Regel jahrelange Fahrerfahrung notwendig.

Zusammenfassend ist also festzustellen, dass die überproportional häufigen Verkehrsunfälle von

Begriffserklärung „Psychomotorische Teilhandlungen“:

Um ein Kraftfahrzeug steuern zu können, muss ein Fahrer bestimmte Teilhandlungen – wie z.B. das Schalten, Kupplern, Lenken, Beschleunigen und Bremsen – ausführen und koordinieren können. Diese Teilhandlungen sind „psychomotorisch“, da ihre korrekte Ausführung eine Verknüpfung von motorischen Vorgängen (z.B. Anspannen von Muskeln, Ausführen einer Bewegung) und psychischen Faktoren (z.B. Steuern und Überwachen der Bewegungen) erfordert.

Fahranfänger sind noch lange keine Experten! Bei der Koordination der Teilhandlungen, die für die Bedienung und Steuerung des Kraftfahrzeugs notwendig sind, erreichen sie in der Regel lediglich eine Grobabstimmung.

Begriffserklärung „Antizipationsdefizite“

Als „Antizipationsdefizite“ werden Schwächen beim Erkennen und beim Vorhersehen gefährlicher Fahr- und Verkehrssituationen bezeichnet.

Weil die zum Fahren notwendigen Teilhandlungen und die Blickstrategien von Fahranfängern noch nicht automatisiert sind, können Störgrößen leicht zu Handlungsunsicherheit und Antizipationsdefiziten führen.

Fahranfängern vor allem durch deren geringe Fahrerfahrung bedingt sind. Wie in der Abbildung 1 nochmals skizziert wird, ist dieser Mangel an Fahrerfahrung Ursache dafür, dass psychomotorische Teilhandlungen und Blickstrategien noch wenig automatisiert sind. Da störungsrobuste Automatismen noch fehlen, neigen Fahranfänger vor allem dann zu Handlungsunsicherheit und Antizipationsdefiziten, wenn ihre Aufmerksamkeit durch zusätzliche Störgrößen (diese werden in der Abb. 1 mit SG abgekürzt) abgelenkt wird.

Solche Störgrößen können beispielsweise sein:

- eine hohe Aufregung, Anspannung bzw. Nervosität (z.B. aufgrund von Prüfungsdruck),

- Zeitdruck (d.h., die Verkehrssituationen erfordern schnelles Reagieren),
- ungünstige Sicht- und Witterungsbedingungen,
- schlechte Fahrbahnverhältnisse,
- eine hohe Verkehrsdichte,
- eine riskante Verhaltensweise anderer Verkehrsteilnehmer sowie
- eine hohe Anzahl zu beachtender Verkehrsteilnehmer und Verkehrsregeln.

Fahrerfahrung spielt also eine entscheidende Rolle beim Fahrenlernen. Doch wie viel Fahrerfahrung muss ein Fahranfänger eigentlich sammeln, um ein kompetenter und sicherer Kraftfahrer zu werden? Auf Grundlage von Untersuchungser

gebnissen aus Großbritannien wird geschätzt, dass der Prozess des Erwerbs von Fahrkompetenz je nach Fahrleistung bis zu drei Jahre in Anspruch nehmen kann (Maycock & Forsyth, 1997). Vor dem Hintergrund solcher Erkenntnisse und angesichts der kurzen Ausbildungszeit ist also kaum zu erwarten, dass sich bei den Fahrerlaubnisbewerbern bereits störungsrobuste Fahr- und Blickautomatismen etabliert haben. Aufgrund der Dauer und Charakteristik des Erwerbs von Fahrkompetenz kann der Fahrerlaubnisbewerber in der Prüfung folglich noch keine „vollkommen perfekte Leistung“ zeigen (Duncan et al., 1991; McCartt et al., 2003).

In den nächsten Jahren wird die verkehrspsychologische

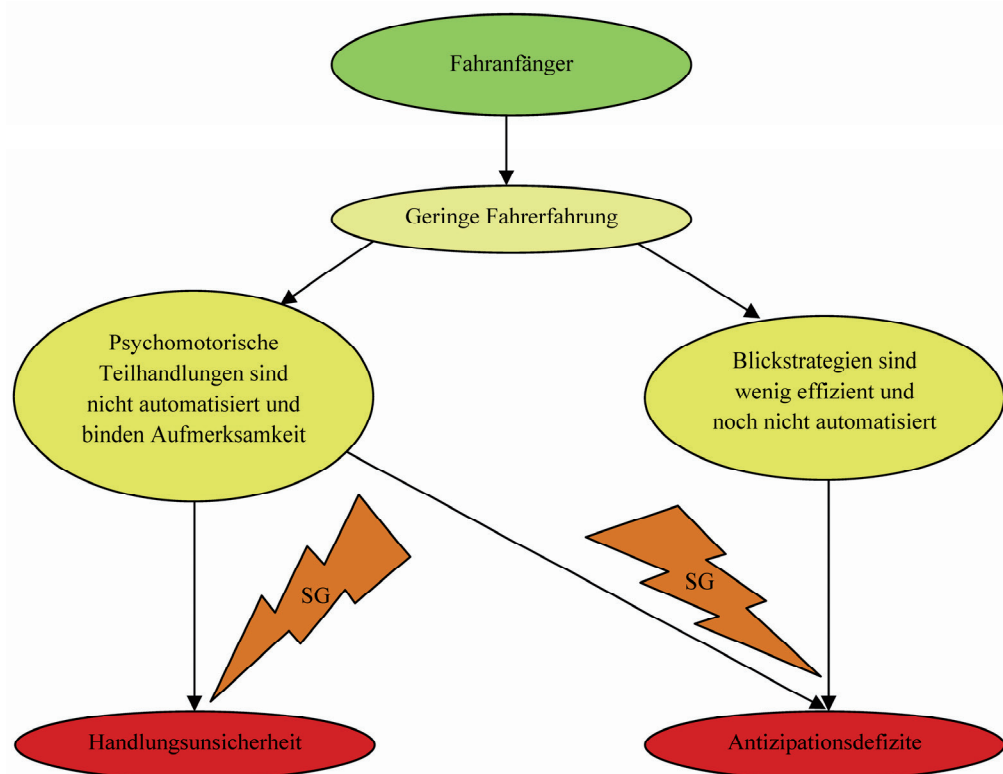


Abb. 1: Ursachen für Handlungsunsicherheit und Antizipationsdefizite, die Abkürzung „SG“ bedeutet „Störgrößen“.

logische Forschung noch viel stärker als bislang den Prozess des Erwerbs von Fahrkompetenz untersuchen; im Ergebnis dieser Untersuchungen wird es vielleicht möglich sein, Standards zu definieren, in denen genau beschrieben wird, welches Niveau an Fahrkompetenz von einem



Fahrerlaubnisbewerber nach einer bestimmten Ausbildungsdauer mindestens zu erwarten ist. Solche Mindeststandards würden sicher auch dem Fahrerlaubnisprüfer bei seiner Arbeit eine große Hilfe sein.

Bis es soweit ist, muss er seine Prüfungsentschei-

ein methodisch fundiertes Urteil darüber zu fällen, ob ein Bewerber geeignet ist, ein Fahrzeug selbstständig, vorschriftsmäßig, verkehrssicher und verantwortungsbewusst zu führen, kann er aber die adaptive Prüfstrategie nutzen, die im nächsten Teil der Arbeitshilfe vorgestellt werden soll.

Zusammenfassung:

1. Die Hauptursache für die meisten Unfälle von Fahranfängern ist deren geringe Fahrerfahrung.
2. Fahrerlaubnisbewerber erzielen in der Regel nur eine Grobabstimmung der für das Fahren notwendigen Teilhandlungen wie Schalten, Kuppeln, Lenken, Beschleunigen und Bremsen.
3. Fahrerlaubnisbewerber können nicht ihre volle Aufmerksamkeit für

zum Erkennen von Gefahren verwenden, da sie sich noch auf das richtige Zusammenspiel von Schalten, Kuppeln, Lenken, Beschleunigen und Bremsen konzentrieren müssen.

4. Die für das Fahren notwendigen Teilhandlungen sind bei Fahrerlaubnisbewerbern in der Regel noch nicht automatisiert und daher noch sehr störanfällig. Liegen Störgrößen vor, kann Handlungsunsicherheit entstehen.
5. Bei Fahrerlaubnisbewerbern sind auch die Blickstrategien und -techniken in der Regel noch nicht automatisiert. Somit können Störgrößen leicht zu Fehlern beim Erkennen und Vorhersehen von Gefahren führen.
6. Je nach Fahrleistung kann es bis zu drei Jahren dauern, bis man ein kompetenter und sicherer Fahrer ist. Folglich kann nicht erwartet werden, dass ein Fahrerlaubnisbewerber in der Prüfung eine „vollkommen perfekte Leistung“ zeigt.

Es gibt bereits erste Konzepte zu Mindeststandards für Fahranfänger in anderen Ländern. Diese beziehen sich auf die Bereiche „Steuern des Fahrzeugs“, „Führen und Kontrollieren des Fahrzeugs“, „Fahren im Verkehrssystem“, „Minimieren von Konflikten“, „Management von Krisen bzw. Zwischenfällen“ sowie „Bewertung des Fahrverhaltens“. Sie sollen dort als Ausbildungshilfen für die Fahrausbildung dienen.

dung aber ohne diese Standards treffen. Um

die Beobachtung des Straßenverkehrs und

In der Arbeitshilfe „Gesprächsführung“ findet der aaSoP wichtige Hinweise zur Gestaltung eines Kritikgesprächs am Ende der praktischen Fahrerlaubnisprüfung.

Vom Fahrerlaubnisprüfer werden sorgfältig bedachte und abgewogene Entscheidungen erwartet.

In der Arbeitshilfe „Umgang mit Prüfungsangst“ wird erläutert, wie der Fahrerlaubnisprüfer erkennt, dass ein Bewerber sehr aufgeregt und nervös ist. Ferner erfährt er, wie er beruhigend auf ihn einwirken kann.

2 Die adaptive Prüfstrategie

Im Alltag treffen wir viele Entscheidungen einfach aus dem Bauch heraus, ohne vorher länger abzuwägen, was für oder gegen die uns zur Verfügung stehenden Entscheidungsalternativen spricht. In der Regel sind wir aber in der Lage, die von uns getroffenen Entscheidungen im Nachhinein zu begründen: Im Supermarkt wählen wir den Holländischen und nicht den Schweizer Käse, weil wir diese Sorte bereits seit vielen Jahren kaufen; im Kino entscheiden wir uns deswegen für einen ganz bestimmten Film, weil uns die Hauptdarstellerin sympathisch ist. Auch von einem Fahrerlaubnisprüfer wird am Ende der Prüfungsfahrt eine Entscheidung verlangt. Im Interesse der Verkehrssicherheit und aus Respekt vor dem Fahrerlaubnisbewerber sollte diese Entscheidung aber nicht einfach aus dem Bauch heraus beziehungsweise aufgrund von Gewohnheiten oder Sympathien erfolgen! Von einem Fahrerlaubnisprüfer werden vielmehr sorgfältig bedachte und abgewogene Entscheidungen erwartet.

Die praktische Fahrerlaubnisprüfung beginnt zunächst mit der Begrüßung des Bewerbers. Der Fahrerlaubnisprüfer kann dabei oft recht gut erkennen, wenn ein Bewerber besonders nervös und aufgeregt ist und hat die Gelegenheit, beruhigend auf ihn einzuwirken.

Eine Methode, um Spannung und Nervosität

abzubauen, besteht darin, den Bewerber zunächst eine Strecke mit geringem Schwierigkeitsgrad fahren zu lassen und ihm somit die Chance zu geben, sich in die Prüfung einzugewöhnen. Im weiteren Verlauf der Prüfung kann dann die Beobachtung des Fahrverhaltens des Bewerbers zunehmend vertieft werden. Um seine Prüfungsentscheidung vorzubereiten, sucht er dabei zielgerichtet nach Informationen, die für oder gegen den Bewerber sprechen. Diese Informationen muss er bewerten, miteinander kombinieren bzw. gegeneinander abwägen und in eine Prüfungsentscheidung münden lassen, die er dem Bewerber am Ende der Prüfung mitteilen muss. Hat der Bewerber die Prüfung nicht bestanden, so ist der Fahrerlaubnisprüfer außerdem verpflichtet, seine Prüfungsentscheidung zu begründen, indem er ihm wesentliche Fehler zurückmeldet.



Um eine sorgfältig bedachte und abgewogene Prüfungsentscheidung

Neben sorgfältig bedenken und abgewogenen Entscheidungen werden in der Psychologie noch andere Typen von Entscheidungen unterschieden. Weitere Angaben hierzu finden Sie in der Arbeitshilfe „Grundlagen von Entscheidungsprozessen“. Diese Arbeitshilfe enthält außerdem Informationen zu typischen Beobachtungs- und Bewertungsfehlern, die beim Treffen wichtiger Entscheidungen nach Möglichkeit vermieden werden sollten.



treffen zu können, muss sich der Fahrerlaubnisprüfer über folgende Fragen im Klaren sein:

- (1) Welche Aufgaben stelle ich dem Bewerber?
- (2) Was genau will ich beobachten?
- (3) Wie bewerte ich das, was ich beobachte?
- (4) Wie berücksichtige ich die Beobachtungen und Bewertungen bei der weiteren Gestaltung der Prüfung?
- (5) Welche Prüfungsentscheidung treffe ich, d.h. ist die Prüfung als bestanden oder als nicht bestanden zu bewerten?

Entsprechend dieser Fragen stellt der Prozess der Entscheidungsfindung bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung die folgenden fünf elementaren Handlungsanforderungen an einen Fahrerlaubnisprüfer:

Er muss

- (1) die Prüfung bzw. die Situationen, in denen er das Verhalten des Bewerbers beobachten möchte, planen und strukturieren,
- (2) das Verhalten des Bewerbers beobachten
- (3) das Verhalten des Bewerbers bewerten,
- (4) die Bewertungs- und Entscheidungsgrundlagen immerfort kontrollieren und
- (5) eine Prüfungsentcheidung treffen.

Zu 1) Planen und Strukturieren der Prüfung: Um beurteilen zu können, ob die Prüfung als bestanden oder als nicht bestanden zu bewerten ist, muss ein Fahrerlaubnisprüfer die Prüfung beziehungsweise die ‚Beobachtungssituation‘ zunächst planen und strukturieren. Dies macht er, indem er die Prüfungstrecke projiziert, dem Bewerber also mitteilt, wo dieser entlang fahren soll und welche (Fahr-)Aufgaben er währenddessen absolvieren muss. Dabei sind bestimmte Orientierungshinweise bzw. Kriterien



zu berücksichtigen, die hinsichtlich der Inhalte der praktischen Prüfung gelten und in der Anlage 7 der Fahrerlaubnisver-

ordnung sowie in den Anlagen 3, 10 und 11 der Prüfungsrichtlinie festgelegt sind. Diese Orientierungshinweise umfassen:

- die Aufgaben zur fahrtechnischen Vorbereitung auf die Fahrt,
- die Grundfahraufgaben sowie
- die Fahraufgaben im Realverkehr.



Zu 2) Beobachten des Bewerberverhaltens: Um eine sorgfältig bedachte und abgewogene Prüfungsentcheidung treffen zu können, muss ein Fahrerlaubnisprüfer zunächst Informationen sammeln, die Aussagen darüber zulassen, ob der Bewerber fähig ist, ein Fahrzeug selbstständig, vorschriftsmäßig, verkehrssicher und verantwortungsbewusst zu fahren. Folglich beobachtet er, wie gut sich der Bewerber während der Prüfungsfahrt im Realverkehr bewährt und inwiefern er die an ihn gestellten Aufgaben meistert. In den Anlagen 3 und 10 der Prüfungsrichtlinie ist festgelegt, worauf er dabei alles achten muss.

Zu 3) Bewerten des beobachteten Verhaltens: Ein Fahrerlaubnisprüfer muss das Verhalten des Bewerbers nicht nur beobachten, sondern natürlich auch bewerten. Da-

mit diese Bewertung möglichst fair und objektiv erfolgt, werden unter dem Abschnitt 5.17 der Prüfungsrichtlinie Bewertungskriterien vorgegeben. Hier werden Beispiele für erhebliche Fehlverhaltensweisen aufgeführt, die in jedem Fall und „trotz sonst guter Leistungen“ zum Abbruch und zum Nichtbestehen der Prüfung führen. Dabei handelt es sich insbesondere um Verhaltensweisen, durch die andere Verkehrsteilnehmer gefährdet oder geschädigt werden. Auch „Todsünden“ wie das Überfahren einer roten Ampel oder eines Stoppschildes, ein Verstoß gegen das Überholverbot oder eine grobe Missachtung der Vorfahrt- bzw. Vorrangregelung stellen erhebliche Fehlverhaltensweisen dar.



Im Abschnitt 5.17 der Prüfungsrichtlinie werden außerdem exemplarisch Fehlverhaltensweisen aufgezählt, die im Rechtssinne nicht als erheblich gelten und die – treten sie wiederholt oder gehäuft auf – ebenfalls zum Nichtbestehen der Prüfung führen. Hierunter fallen beispielsweise Verhaltensweisen wie langes Zögern an Kreuzungen und Einmündungen, Fehler bei der Fahrzeugbedienung oder eine mangelhafte Verkehrsbeobachtung. Neben Fehlverhaltensweisen sollen

Die fünf elementaren Handlungsanforderungen an den Fahrerlaubnisprüfer sind:

- (1) Planen und Strukturieren der Prüfung,
- (2) Beobachten des Bewerberverhaltens,
- (3) Bewerten des Bewerberverhaltens,
- (4) Kontrollieren der Bewertungs- und Entscheidungsgrundlagen,
- (5) Entscheiden.

bei der Bewertung auch gute Leistungen des Bewerbers berücksichtigt werden. Diese sind aber (noch) nicht konkret beschrieben. Die Fahrerlaubnisprüfer sind außerdem dazu angehalten, die im Abschnitt 5.17 der Prüfungsrichtlinie zur Bewertung der Prüfung aufgeführten Vorschriften nicht kleinlich auszulegen.

Auch für die Grundfahraufgaben gibt es Bewertungshinweise. In der Anlage 3 der Prüfungsrichtlinie ist jede der fünf Grundfahraufgaben mit einer Liste von Fehlern untersetzt, die als Orientierungshilfe für die Bewertung des Bewerberverhaltens dient. Wenn der Bewerber eine Grundfahraufgabe auch beim zweiten Versuch nicht fehlerfrei ausführt, wenn er den Verkehr ungenügend beobachtet und es dadurch zu einer Gefährdung kommt oder wenn er gar eine Person, ein Fahrzeug oder einen anderen Gegenstand anfährt, dann ist die praktische Fahrerlaubnisprüfung nicht bestanden.

Zu 4) Kontrollieren der Bewertungs- und Entscheidungsgrundlagen: Jedes Mal, wenn ein Fahrerlaubnisprüfer das Verhalten des Bewerbers in einer bestimmten Situation bzw. bei einer be-

stimmten Aufgabe beobachtet und bewertet hat, muss er seine Bewertungs- und Entscheidungsgrundlagen überprüfen. Dabei stellt er sich im Prinzip die folgende Frage: „Sind die bisher von mir gesammelten Informationen hinreichend sicher, um die Prüfungsentscheidung angemessen rechtfertigen zu können?“

Zu 5) Entscheiden: Die Grundsätze, wie ein Fahrerlaubnisprüfer bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zur Prüfungsentscheidung gelangt, sind in der Anlage 7 Nr. 2.5 Fahrerlaubnisverordnung, im Abschnitt 5.17 und in der Anlage 3 der Prüfungsrichtlinie geregelt. Dort wird zunächst bestimmt, dass die Durchführung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zur Klasse B die Bestandteile „fahrtechnische Vorbereitung der Fahrt“, die „Grundfahraufgaben“ und die „Prüfungsfahrt“ umfasst. Die Grundlage der „Bewertung“ bzw. der Entscheidung bilden vor allem die Fehler des Bewerbers bei diesen Prüfungsbestandteilen. Das heißt, wenn ein Fahrerlaubnisprüfer ein Verhalten beobachtet, das er als erhebliche Fehlverhaltensweise bewertet, dann hat er genügend Informationen gesammelt, um eine sorgfältig bedachte und abgewogene Prüfungsentscheidung zu treffen. Er wird die Prüfung abbrechen, da der Bewerber nicht zeigen konnte, dass er den Anforderungen des Straßenverkehrs gerecht wird. Wenn er hin-

gegen mit dem Ablauf der Prüfungszeit noch kein Fehlverhalten des Bewerbers beobachten konnte, wird er die Prüfung beenden, dem Bewerber mit bestem Gewissen bescheinigen, dass er die in der Prüfung gestellten Anforderungen erfolgreich meistern



konnte und ihm den Führerschein aushändigen.

Die genannten fünf elementaren Handlungsanforderungen an den Prüfer sind in Abbildung 2 in einem Modell angeordnet. Wie an dessen kreisrunder Struktur bzw. an den Richtungspfeilen im Modell erkennbar ist, durchläuft der Prüfer im Zuge des Beurteilungs- bzw. Entscheidungsprozesses zumindest die ersten vier der im Modell abgebildeten Handlungsschritte mehrfach: Wiederholt fordert er den Bewerber auf, bestimmte Situationen aufzusuchen, wiederholt beobachtet und bewertet er dessen Verhalten, wiederholt überprüft er seine Entscheidungsgrundlage, bis er in der Lage ist, eine sorgfältig bedachte und abgewogene Entscheidung zu treffen. Bei den einzelnen Handlungsschritten kann er sich an Orientierungshinweisen bzw. Kriterien orientieren, die sich in der Prüfungsrichtlinie und in den



Anlagen zur Fahrerlaubnisverordnung befinden.

Schaut man sich das in Abbildung 2 dargestellte Modell etwas genauer an, so fällt auf, dass zwischen den ersten beiden Handlungsanforderungen auch noch ein zweiter, entgegen dem Uhrzeigersinn verlaufender Richtungspfeil dargestellt ist. Was bedeutet dieser Pfeil?

Der Pfeil symbolisiert, dass die Handlungsanforderungen „Planung und Strukturierung der Beobachtungssituation“ und die „Beobachtung des Bewerberverhaltens“ häufig so eng miteinander verbunden sind, dass sie sich nicht voneinander trennen lassen: Aufgrund der Tatsache, dass sich Verkehrssituationen – und somit auch die Anforderungen an den Bewerber – sehr schnell verändern können, weist die praktische Fahrerlaubnisprüfung eine hohe Dynamik auf. Es passiert nicht selten, dass der

Fahrerlaubnisprüfer zunächst eine Beobachtungssituation plant, in der er ein bestimmtes Verhalten beobachten möchte, die Verkehrssituation selbst aber voranschreitet bzw. sich ganz anders als im Voraus absehbar entwickelt. So kann es beispielsweise sein, dass er das Verhalten des Bewerbers an einer ganz bestimmten Kreuzung beobachten möchte, die Kreuzung aber aufgrund eines so eben passierten Unfalls gesperrt ist. Auch kommt es hin und wieder vor, dass ein Bewerber an einer abknickende Vorfahrtstraße einfach geradeaus fährt, obwohl ihm der Prüfer keine entsprechende Anweisung dazu gegeben hat. In Momenten wie diesen muss der Prüfer seine ursprünglichen Beobachtungsabsichten unmittelbar weiterentwickeln bzw. der neuen Situation anpassen. Beispielsweise könnte er den Bewerber

durch entsprechende Fahrtrichtungsangaben erneut an diese Kreuzung führen.

Bisher wurden vor allem die fünf im Modell von Abbildung 2 aufgeführten Handlungsanforderungen an den Prüfer erläutert. Weshalb aber wird das Modell in der Abbildungsbeschriftung als adaptive Prüfstrategie bezeichnet?

„Adaptiv“ meint zunächst, dass ein Fahrerlaubnisprüfer sein Vorgehen in der Prüfung bzw. seine „Prüfstrategie“ vor allem an zwei Aspekte anpassen muss:

- (1) zum einen muss er die Anforderungen beachten, mit denen sich der Bewerber in der Prüfung konfrontiert sieht;
- (2) zum anderen muss er berücksichtigen, wie gut der Bewerber diese Anforderungen meistert.

Zu (1): Wie groß die An-

Zur Entscheidungsfindung sollte zunächst ein Beurteilungsprozess erfolgen, bei dem die Handlungsschritte Planen/ Strukturieren, Beobachten, Bewerten und Kontrollieren so lange durchlaufen werden, bis die Informationsbasis breit genug ist, um eine sorgfältig bedachte und abgewogene Prüfungsentscheidung treffen zu können.

Die Prüfungssituation weist oftmals eine hohe Dynamik auf. Das muss bei der Planung und Strukturierung der Prüfungsstrecke sowie bei der Beobachtung des Bewerberverhaltens beachtet werden.

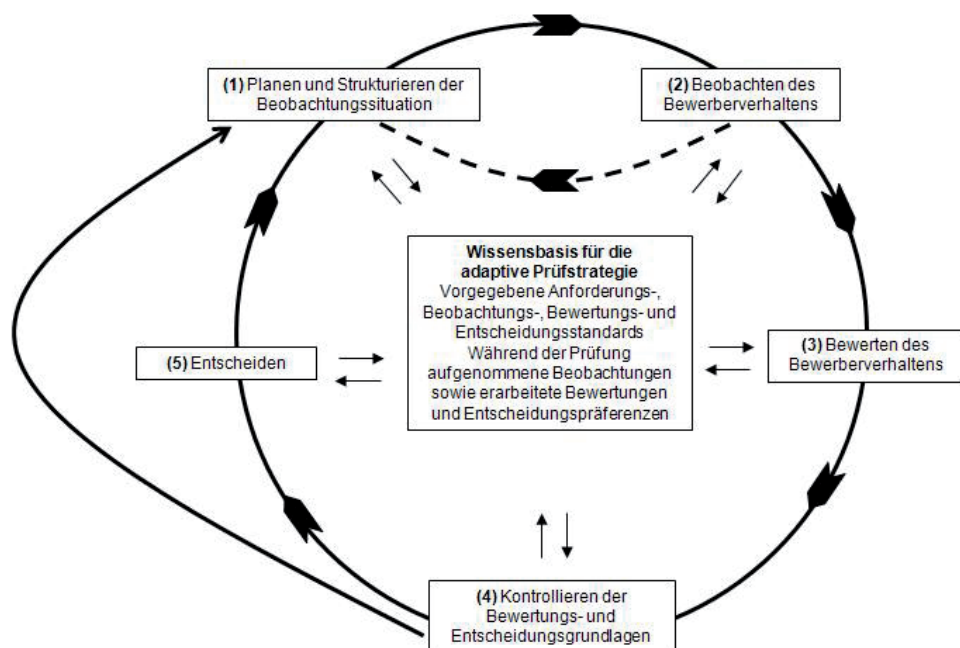


Abb. 2: Das Modell der Handlungsschritte einer adaptiven Prüfstrategie

Wenn ein Fahrerlaubnisprüfer erste Anzeichen von Handlungsunsicherheit oder Antizipationsdefiziten beim Bewerber entdeckt, sollte er seine Informationsbasis zunächst erweitern, bevor er eine negative Prüfungsentscheidung fällt: Hierfür kann er (A) eine ähnliche Beobachtungssituation aufsuchen, (B) die Anforderungen an den Bewerber zunächst einmal absenken oder (C) die Anforderungen an den Bewerber erhöhen. Dabei sollte er aber bedenken, dass jeder Fahrerlaubnisbewerber schnell an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit geführt werden kann, wenn die Anforderungen zu stark erhöht werden.

Störgrößen sind „Relativierungsfaktoren“: Liegen viele Störgrößen vor, sollte das bei der Bewertung des Bewerberverhaltens berücksichtigt werden.

forderungen sind, die ein Bewerber für die Bewältigung einer Verkehrssituation meistern muss, wird nicht nur durch die Fahraufgabe selbst, sondern auch durch andere Faktoren bestimmt: Sieht sich der Bewerber in der Prüfung mit zusätzlichen Störgrößen (z.B. schlechte Witterungsbedingungen; Aufregung und Nervosität) konfrontiert, kann er „überfordert“ werden und Anzeichen von Unsicherheit zeigen (s. hierzu auch die Abb. 1). Störgrößen können bei der Bewertung des Bewerberverhaltens folglich als „Relativierungsfaktoren“ dienen: Wenn ein Bewerber beispielsweise bei strömendem Regen,



Schnee- und Eisglätte oder hohem Verkehrsaufkommen etwas zu langsam fährt und somit den Verkehrsfluss geringfügig behindert, dann sollte ihm das eher verziehen werden, als wenn er bei guten Straßen- und Witterungsbedingungen und niedriger Verkehrsdichte ohne triftigen Grund zu langsam fährt.

Zu (2) Bewältigt ein Bewerber eine Aufgabe nicht zufriedenstellend, so wird ein Fahrerlaubnisprüfer in der Regel versuchen, dem Bewerber zunächst in einer ähnlichen Situation eine weitere Chance zu geben,

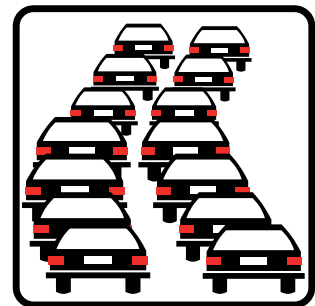
das gewünschte Verhalten zu zeigen. Er passt also den weiteren Prüfungsverlauf an die gezeigten Prüfungsleistungen an und überprüft die Berechtigung seiner ersten Entscheidungsindizes (in diesem Fall „Fehlverhalten“) in einer weiteren Anforderungssituation.

Wenn der Fahrerlaubnisprüfer beim Bewerber Anzeichen von Handlungsunsicherheit oder Antizipationsdefiziten beobachtet, so hat er entsprechend der adaptiven Prüfstrategie zunächst zwei Möglichkeiten, auf diese Beobachtung zu reagieren:

Sofern er den Eindruck hat, dass die beobachteten Unsicherheiten vor allem durch zusätzliche Störgrößen – wie Nervosität oder einer hohen Verkehrsdichte – verursacht werden, kann er zum einen die weitere Prüfungsstrecke so projektieren, dass die Anforderungen an den Bewerber zunächst gesenkt werden und beobachten, ob die Unsicherheiten verschwinden. Wenn er hingegen bemerkt, dass ein Bewerber auch bei „normalen“ Anforderungen Unsicherheiten offenbart, kann er ihm zum anderen die Chance geben, das betreffende Verhalten nochmals in einer ähnlichen Beobachtungssituation zu zeigen. Somit überprüft er, ob der Bewerber tatsächlich handlungsunsicher ist.

Der Fahrerlaubnisprüfer hat außerdem die Möglichkeit den weiteren Streckenverlauf so zu

planen, dass sich die Anforderungen an den Bewerber erhöhen. Bemerkt er beispielsweise, dass der Bewerber vor jedem Gangwechsel zunächst auf den Schalthebel blickt, kann er versuchen, ihn in eine Verkehrssituation zu leiten, die er nur dann befriedigend meistern kann, wenn er auf diesen zusätzlichen Blick verzichtet.



Allerdings sei darauf hingewiesen, dass der Fahrerlaubnisprüfer mit dem Spielraum, den er beim Planen und Projektieren der Prüfungsstrecke im Rahmen der vorgegebenen Randbedingungen hat, sehr verantwortungsbewusst umgehen sollte; denn durch das Erhöhen der Prüfungsanforderungen kann jeder Bewerber sehr schnell an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit geführt werden.

Zusammenfassung:

1. Im Interesse der Verkehrssicherheit und aus Respekt vor der Person des Bewerbers muss der Fahrerlaubnisprüfer eine sorgfältig bedachte und abgewogene Prüfungsentscheidung fällen. Als „Werkzeug“ hierfür kann ihm das im Kapitel vorgestellte Modell der adaptiven Prüfstrategie dienen.

2. Um eine sorgfältig bedachte und abgewogene Entscheidung treffen zu können, muss der Fahrerlaubnisprüfer einen Entscheidungsprozess durchlaufen, der aus fünf elementaren Handlungsanforderungen besteht. Für diese Handlungsanforderungen gibt es Orientierungshinweise, die in der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) und in der Prüfungsrichtlinie (PrüfRiLi) zu finden sind. Hierüber soll die folgende Tabelle einen Überblick geben:
3. Aufgrund der hohen Dynamik der praktischen Fahrerlaubnisprüfung ist der Prüfungsverlauf nicht immer hundertprozentig planbar. Entstehen unerwartete Situationen, muss der Prüfer seine ursprünglichen Beobachtungsabsichten unmittelbar weiterentwickeln.
4. Wenn ein Fahrerlaubnisprüfer Anzeichen von Handlungsunsicherheit oder Antizipationsdefizite bemerkt, sollte er zunächst seine Informationsbasis erweitern, bevor er eine negative Prüfungsentscheidung fällt.

Frage	Handlungsanforderung	Wo finden sich die Orientierungshinweise?
Welche Aufgaben stelle ich dem Bewerber?	Planen und Strukturieren der Prüfung	Anlage 7 FeV Anlage 3 PrüfRiLi Anlage 10 PrüfRiLi Anlage 11 PrüfRiLi
Was genau will ich beobachten?	Beobachten des Bewerberverhaltens	Anlage 3 PrüfRiLi Anlage 10 PrüfRiLi
Wie bewerte ich das, was ich beobachte?	Bewerten des Bewerberverhaltens	5.17 PrüfRiLi Anlage 3 PrüfRiLi
Wie berücksichtige ich die Beobachtungen und Bewertungen bei der weiteren Gestaltung der Prüfung?	Kontrollieren der Bewertungs- und Entscheidungsgrundlagen	-
Welche Prüfungsentscheidung treffe ich, d.h. ist die Prüfung als bestanden oder als nicht bestanden zu bewerten?	Entscheiden	Anlage 7 Nr. 2.5 FeV 5.17 PrüfRiLi Anlage 3 PrüfRiLi

Tab. 1: Überblick der Handlungsanforderungen an den Prüfer sowie die dazugehörigen Orientierungshinweise

Die Indikatoren aus der Tabelle 2 weisen nicht zwingend auf Handlungsunsicherheit oder Antizipationsdefizite hin. Entscheidungssicherheit erlangt der Fahrerlaubnisprüfer nur, wenn er die adaptive Prüfstrategie anwendet.

Begriffserklärung „Indikator“

Ein Indikator ist ein Hilfsmittel, das einer Person Informationen zu Sachverhalten anzeigt, die im Allgemeinen nicht unmittelbar erfasst werden können.

3 Indikatoren für Handlungsunsicherheit und Antizipationsdefizite

Im vorangegangenen Kapitel wurde das Modell einer adaptiven Prüfstrategie vorgestellt, mit deren Hilfe ein Fahrerlaubnisprüfer in der Lage ist, eine sorgfältig bedachte und abgewogene Prüfungsentscheidung zu treffen. Dabei wurde auch beschrieben, welche Vorgehensweisen sich für einen Prüfer anbieten, wenn er beim Bewerber Anzeichen von Handlungsunsicherheit bzw. von Antizipationsdefiziten bemerkt. Die adaptive Prüfstrategie ist folglich ein Werkzeug, das es ihm ermöglicht, Unsicherheiten seitens des Bewerbers angemessen entgegen zu treten und somit seine eigene Entscheidungsunsicherheit zu überwinden. In diesem Kapitel soll nun eine Liste mit Indikatoren vorgestellt werden, die auf Handlungsunsicherheit oder Antizipationsdefizite hindeuten können.

Einschränkend muss aber betont werden, dass all die in der Tabelle 2 aufgeführten Indikatoren zwar auf das Vorliegen einer generellen Handlungsunsicherheit bzw. von allgemeinen Antizipationsdefiziten hinweisen können, dies aber nicht notwendigerweise müssen! Erst die systematische Anwendung der adaptiven Prüfstrategie erlaubt ein Urteil darüber, ob der Bewerber tatsächlich handlungsunsicher ist oder nicht.

Bei der Betrachtung von Tabelle 2 fällt außerdem

auf, dass zunächst Indikatoren vorgestellt werden, die vermeintlich eher auf Anspannung, Aufregung und Ängstlichkeit und weniger auf Handlungsunsicherheit oder Antizipationsdefizite hinweisen. Diese Indikatoren sind aber aus gutem Grund aufgeführt: Schließlich sind nicht alle Bewerber nur wegen des Prüfungsdrucks nervös. Einige sind auch deswegen sehr aufgeregt, weil ihnen bewusst ist, dass sie noch relativ unsicher fahren! Naturgemäß sollten sich Nervosität und Aufregung im Laufe der Prüfung verringern; ist dies nicht der Fall, kann dies auf eine generelle Handlungsunsicherheit bzw. auf Ausbildungsdefizite hindeuten.

In der Regel dürften Anspannung, Aufregung und Ängstlichkeit natürlich vor allem als Störgrößen wirken und auch bei relativ kompetenten Bewerbern Handlungsunsicherheit oder Antizipationsdefizite verursachen. Vor allem zu Prüfungsbeginn liegt die Vermutung nah, dass Unsicherheiten und Antizipationsdefizite vor allem deswegen auftreten, weil die Bewerber noch sehr nervös und aufgeregt sind. Wie bereits mehrfach betont wurde, sollte dem Bewerber daher entsprechend der adaptiven Prüfstrategie zunächst die Chance gegeben werden, das Fahrmanöver, bei dem er handlungsunsicher wirkte oder Antizipationsdefizite offenbarte, nochmals in einer ähnlichen beziehungsweise in einer we-



niger „anspruchsvollen“ Situation durchzuführen.

Die in der Tabelle 2 vorgestellte Indikatorenliste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit: Viele Fahrerlaubnisprüfer werden aus ihrem Berufsalltag noch weitere Anzeichen von Handlungsunsicherheit und Antizipationsdefiziten kennen, die nicht in Tabelle 2 aufgeführt sind. Einige der aufgeführten Indikatoren sind leichter als andere zu erkennen, wobei insbesondere das Erkennen von Anzeichen für Antizipationsdefizite eine gewisse Erfahrung voraussetzen dürfte.

Weitere Informationen über die psychologischen Hintergründe der Indikatoren aus der Tabelle 2 finden Sie in den folgenden Kapiteln zum „Hintergrundwissen“.

Zusammenfassung:

1. Werden die in der Tabelle 2 aufgeführten Indikatoren beobachtet, so ist es recht wahrscheinlich, dass der Bewerber Handlungsunsicherheit oder Schwächen beim Entdecken und Erkennen von Gefahren aufweist. Noch sicherere Informationen über das Vorliegen und die Ausprägung solcher Defizite kann ein Fahrerlaubnisprüfer

erlangen, wenn er in der Folge die adaptive Prüfstrategie anwendet.

2. Aufregung, Anspannung und Nervosität

können sowohl wegen des Prüfungsdrucks auftreten, als auch Zeichen einer schlechten Vorbereitung sein. In jedem Fall tragen Anspannung, Aufre-

gung und Nervosität dazu bei, Unsicherheiten beziehungsweise Antizipationsdefizite zu verursachen oder zu verstärken.

Indikatoren, die zunächst auf Aufregung, Nervosität und Anspannung hinweisen, aber auch Ursache und Resultat von Handlungsunsicherheit sein können.
Der Bewerber schwitzt stark, zittert, „zappelt“, er wirkt verkrampft oder hat feuchte Hände.
Während der Prüfer zu Prüfungsbeginn einige einleitende Worte spricht, scheint der Bewerber nicht aufmerksam zuzuhören.
Der Bewerber stellt den Sitz so ein, dass er sehr nah am Lenkrad sitzt.
Während der Fahrt überhört der Bewerber Anweisungen des Fahrerlaubnisprüfers.
Indikatoren, die auf Handlungsunsicherheit hindeuten können.
Der Bewerber vergisst zu blinken.
Der Bewerber vergisst den Blinker nach einem Fahrmanöver abzustellen.
Trotz Regen schaltet der Bewerber den Scheibenwischer nicht an.
Der Bewerber schaltet den Scheibenwischer nicht aus, obwohl es bereits aufgehört hat zu regnen.
Der Bewerber blickt auf den Schalthebel, bevor er den Gang wechselt.
Der Bewerber würgt beim Anfahren den Motor ab.
Der Bewerber fährt im falschen Gang an.
Der Bewerber fährt übervorsichtig: Dies zeigt sich beispielsweise darin, dass er deutlich langsamer fährt, als es eigentlich erlaubt ist, oder an Stellen anhält, die er eigentlich bremsbereit und mit langsamer Geschwindigkeit passieren könnte.
Der Bewerber fährt außerorts längere Zeit hinter einem langsamen Fahrzeug hinterher und überholt es nicht, obwohl er mehrfach die Gelegenheit dazu hatte.
Indikatoren, die auf Antizipationsdefizite hindeuten können.
Der Bewerber ordnet sich vor dem Abbiegen falsch ein.
Der Bewerber fährt in eine unerwünschte Richtung, ohne aber dabei gegen die Straßenverkehrsordnung zu verstoßen. (Er verlässt beispielsweise unaufgefordert eine abknickende Vorfahrtstraße, indem er geradeaus weiterfährt.)
Das Verhalten des Bewerbers lässt nicht erkennen, dass er eine mögliche Gefahr antizipiert hat. Das heißt, er zeigt keine Orientierungsreaktionen wie z.B. „Bremsbereitschaft“.
Der Bewerber fährt mit nichtangepasster Geschwindigkeit.
Der Bewerber zeigt eine mangelhafte Verkehrsbeobachtung.
Der vom Bewerber gewählte seitliche Abstand zu parkenden Fahrzeugen und beim Überholen ist zu gering.
Der Bewerber hält das Rechtsfahrgebot nicht ein.

Tab. 2: Indikatoren für Handlungsunsicherheit und Antizipationsdefizite

Hintergrundwissen – Das Situationsbewusstsein

In den vorangegangenen Kapiteln wurde betont, dass Fahranfänger vor allem wegen ihrer geringen Fahrerfahrung oftmals Schwächen beim Erkennen und Vorhersehen von Gefahren aufweisen. Um die psychologischen Hintergründe von Antizipationsdefiziten noch ein wenig näher zu beleuchten, soll im Folgenden das bis heute sehr einflussreiche Konzept des Situationsbewusstseins etwas ausführlicher dargestellt und erläutert werden.

Das Konzept des Situationsbewusstseins stammt ursprünglich aus dem Bereich der Luftfahrt und blickt dort auf eine mittlerweile fast 50-jährige Tradition zurück. Im Rahmen von Untersuchungen zur Flugsicherheit wurden die Eigenschaften von durchschnittlichen Piloten mit denen von Flugkapitänen verglichen, die sich durch sehr gute Leistungen hervorhoben. Dabei konnte festgestellt werden, dass sich die sehr guten Piloten weniger

durch eine besondere Geschicklichkeit in der Bedienung des Flugzeugs, als vielmehr durch eine mentale Fähigkeit auszeichnen. Diese ermöglicht es ihnen, den weiteren Verlauf der Situation und somit die Entstehung von Gefahren zutreffender vorherzusehen. In der jüngeren Vergangenheit wird das Konzept des Situationsbewusstseins vor allem im Zusammenhang mit der fortschreitenden Entwicklung von Fahrerassistenz- und -informationssystemen auch auf das Fahrverhalten im Straßenverkehr und die Fahrsicherheit übertragen.

Doch was genau ist das Situationsbewusstsein und welche Prozesse liegen dem Konzept zu Grunde?

Das Situationsbewusstsein kann als das kontinuierlich aktualisierte, handlungsleitende, selektive Gesamtbild umschrieben werden, das sich eine Person von einer Situation oder Aufgabe macht (Krüger, 2008) oder – vereinfacht ausgedrückt – das Situationsbewusstsein bezeichnet das Wissen ei-

ner Person darüber, was um sie herum geschieht (Endsley, 1999).

Das Konzept des Situationsbewusstseins besteht aus den drei Teilprozessen:

- (1) Wahrnehmen,
- (2) Verstehen und
- (3) Vorhersehen.

Wie die Abbildung 3 zeigt, bedingen sich diese drei Teilprozesse gegenseitig: Wahrnehmen ermöglicht Verstehen, eine zutreffende Situationsdeutung ist die Voraussetzung für das Vorhersehen von Gefahren beziehungsweise gefährlichen Situationsverläufen, was in der Folge wiederum das Wahrnehmen erleichtert. Das ständige Durchlaufen dieser drei Teilprozesse ermöglicht es einem Kraftfahrer, sein gedankliches Modell der Verkehrssituation kontinuierlich zu aktualisieren und somit ein angemessenes Situationsbewusstsein zu entwickeln:

Zu 1) Wahrnehmen: Eine wichtige Voraussetzung für die Entstehung eines angemessenen Situationsbewusstseins besteht

Das Situationsbewusstsein beinhaltet das Wissen einer Person darüber, was um sie herum geschieht. Ein unangemessenes Situationsbewusstsein führt zu Antizipationsdefiziten.

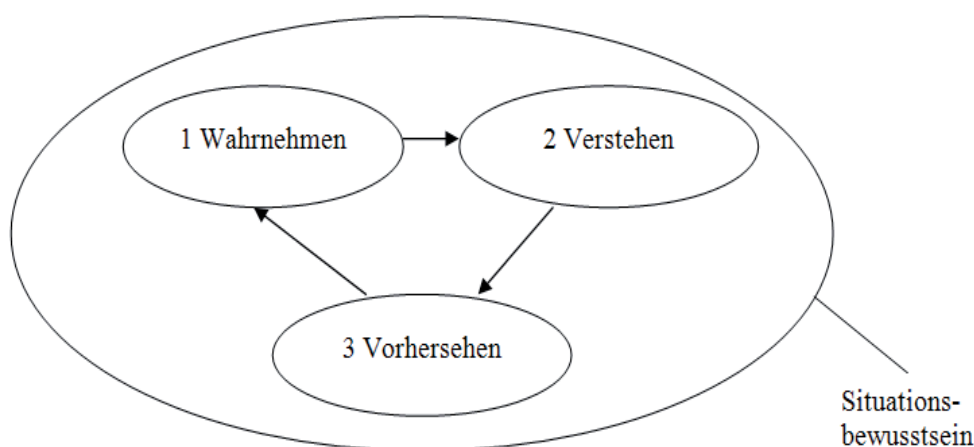


Abb. 3: Die drei Teilprozesse des Situationsbewusstseins: Wahrnehmen, Verstehen und Vorhersehen nach Endsley (1999)

darin, dass ein Kraftfahrer in der Lage ist, alle wichtigen Informationen über die relevanten oder zentralen Elemente der Verkehrssituation zu erfassen beziehungsweise wahrzunehmen. Dabei besteht die besondere Schwierigkeit für den Kraftfahrer darin, dass er im Straßenverkehr mit einer Vielzahl schnell wechselnder optischer Eindrücke konfrontiert wird, die er unmöglich allesamt auf einmal wahrnehmen kann. Vielmehr steht er vor der anspruchsvollen Aufgabe, diejenigen Aspekte der Verkehrssituation auszuwählen und sich auf sie zu konzentrieren, die für seine Sicherheit und für die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer besonders wichtig sind. Unwichtige beziehungsweise ungefährliche Aspekte muss er hingegen weitestgehend ignorieren können (Lamszus, 2000).

Die dafür notwendigen Blicktechniken und -strategien werden dem Fahrerlaubnisbewerber zwar in der Fahrschule vermittelt, aufgrund seiner geringen Fahrerfahrung sind diese Fertigkeiten aber in der Regel

noch nicht automatisiert und binden folglich Aufmerksamkeit. Aufgrund dessen gilt für die Blicktechniken und -strategien genau das Gleiche wie für die psychomotorischen Teilhandlungen: Je höher die Anforderungen sind, die in der Verkehrssituation gestellt werden – beziehungsweise je mehr zusätzliche Störgrößen vorliegen – desto weniger wird es dem Fahrerlaubnisbewerber gelingen, diese Fertigkeiten auch „fehlerfrei“ zu verwenden. Ist ein Bewerber in der Prüfung beispielsweise sehr aufgeregt und nervös, wird er möglicherweise vergessen, ausreichend viele Kontrollblicke (z.B. in den Rückspiegel oder „über die Schulter“) durchzu-



führen oder aber die Kontrollblicke in der „falschen Reihenfolge“ ausführen.

Zu 2) Verstehen: Um ein angemessenes Situationsbewusstsein zu entwickeln, genügt es natür-

lich nicht, die wichtigen Elemente der Verkehrssituation wahrzunehmen. Der Bewerber muss außerdem die Informationen, die er über die Verkehrssituation gesammelt hat, miteinander kombinieren und unter Einbe-



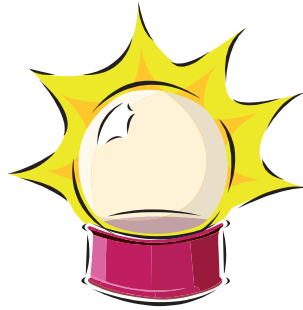
ziehung seines verkehrsspezifischen Fach- und Erfahrungswissens zu einem angemessenen und stimmigen (kohärenten) gedanklichen Modell der Verkehrssituation integrieren. Oder anders ausgedrückt: Er muss die Verkehrssituation zutreffend deuten können. Aufgrund ihrer geringen Fahrerfahrung weisen viele Fahrerlaubnisbewerber auch in diesem Teilprozess des Situationsbewusstseins Defizite im Vergleich zu langjährigen Kraftfahrern auf. Dass ein Bewerber eine Verkehrssituation nicht richtig versteht, kann man beispielsweise daran erkennen, dass er sich vor dem Abbiegen falsch einordnet oder dass er bei einer Kreuzung mit abknickender Vorfahrtstraße einfach unaufgefordert geradeaus fährt.

Zu 3) Vorhersehen: Kraftfahrer mit einem guten Situationsbewusstsein zeichnen sich nicht nur dadurch aus, dass sie die wichtigen Informationen einer Verkehrssituation wahrnehmen und angemessen deuten kön-

Mehr Informationen zum Thema Wahrnehmung ist in der bereits erschienenen Arbeitshilfe „Grundlagen von Bewertungs- und Entscheidungsprozessen“ zu finden. Dort wird beispielsweise erklärt, dass Kraftfahrer in der Regel nicht in der Lage sind, die sie umgebende Verkehrssituation in ihrer Gesamtheit vollständig zu erfassen, da ihre mentale Verarbeitungskapazität von Natur aus begrenzt ist. Welche Aspekte der Verkehrssituation von ihnen wahrgenommen werden, hängt im besonderen Maße von ihrem bisher erworbenen Verkehrswissen, ihren Erfahrungen und Erwartungen ab.

nen. Sie verfügen außerdem über die Fähigkeit, Veränderungen in der Umgebung sowie den zukünftigen Zustand der wahrgenommenen Elemente der Verkehrssituation zutreffend für eine ausreichende Zeitspanne vorhersagen zu können. Hierfür stellen sie zunächst Hypothesen über den Verlauf einer Verkehrssituation auf. Im Anschluss wird geprüft, ob sich die Situation auch real so entwickelt wie in der Hypothese angenommen. Dies soll kurz an dem folgenden Beispiel illustriert werden:

Erfahrene Kraftfahrer zeichnen sich beispielsweise dadurch aus, dass sie sofort Bremsbereitschaft herstellen, sobald vor ihnen etwas Unerwartetes passiert. Einige



von ihnen tippen z.B. das Bremspedal zunächst leicht an, ohne dabei eine Bremswirkung zu erzeugen bzw. haben den Fuß über dem Bremspedal. Sie führen diese Orientierungshandlung aus, da sie die Hypothese generiert haben, dass sich eine kritische beziehungsweise gefährliche Verkehrssituation entwickeln wird. Sie reagieren augenblicklich, weil sie nicht so lange warten können, bis sie ausreichend Informationen gesammelt haben,

um zu entscheiden, ob das unerwartete Ereignis tatsächlich eine Bedrohung für ihre Sicherheit darstellt. Sollten sie im weiteren Situationsverlauf feststellen, dass eine wirkliche Gefahr für ihre Sicherheit besteht, werden sie das Bremspedal stärker betätigen, eine Gefahrenbremsung durchführen und somit einen Unfall vermeiden. Im Unterschied zu erfahrenen Kraftfahrern fällt es vielen Fahrerlaubnisbewerbern noch schwer, angemessene Hypothesen über den weiteren Verlauf einer Verkehrssituation zu entwickeln und entsprechende Orientierungshandlungen auszuführen. Der Hauptgrund hierfür ist wiederum in der geringen Fahrerfahrung der Bewerber zu suchen

Hintergrundwissen - Störgrößen

Nachdem in den Kapiteln zum themenspezifischen Wissen bereits erläutert wurde, dass Störgrößen Handlungsunsicherheit und Antizipationsdefizite hervorrufen oder verstärken können, sollen abschließend weitere Hintergrundinformationen zur Rolle von Störgrößen bei der Entstehung von Unsicherheiten beim Fahrerlaubnisbewerber vorgestellt und erläutert werden.

Wie bereits mehrfach betont wurde, sind recht viele Fahrerlaubnisbewerber zu Beginn ihrer praktischen Fahrerlaubnisprüfung überaus aufgeregt und nervös. Aber das ist eigentlich auch gar kein Wunder: Schließlich ist die praktische Fahrerlaubnisprüfung für viele Bewerber ein ganz besonderes Ereignis in ihrem Leben. Bei bestandener Prüfung eröffnet sich ihnen der Zugang zur meist lang ersehnten Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr.

In der Prüfung steht der Bewerber unter einem hohen Erfolgsdruck: Aus der Tatsache heraus, dass in der Regel viele Gleichaltrige sowie weitere Bezugspersonen bereits einen Führerschein besitzen, folgert er, dass die Prüfungsanforderungen relativ leicht zu bewältigen sind. Wenn er die Prüfung also nicht besteht, so beeinträchtigt dies sein Selbstwertgefühl und enttäuscht die Erwartungen von Ange-

hörigen und Freunden. Darüber hinaus wäre ein Misserfolg auf jeden Fall auch mit zusätzlichen Kosten und mit einer zeitlichen Verzögerung des Führerscheinerwerbs verbunden.

Neben dem Erfolgsdruck werden die Aufregung und Nervosität auch dadurch verstärkt, dass sich der Fahrerlaubnisbewerber auf die praktische Fahrerlaubnisprüfung nicht selbständig vorbereiten kann. Dies ist bei der theoretischen Prüfung aufgrund der umfangreichen Angebote zum Selbststudium besser möglich. Weiterhin muss der Bewerber bei der Prüfungsfahrt ständig mit unvorhergesehenen Verkehrssituationen rechnen. Darüber hinaus kann er erhebliche Fahrfehler nicht kompensieren. Schließlich ist eine Stress reduzierende Kommunikation mit dem Fahrlehrer und dem Fahrerlaubnisprüfer während der Prüfung aufgrund der vorgegebenen Rollenverteilung nur sehr eingeschränkt möglich.

Die Aufregung und Nervosität von Fahrerlaubnisbewerbern führt zu einem Anstieg seiner „körperlichen“ bzw. „physiologischen“ Aktivierung. Das drückt sich dann z.B. in der Beschleunigung von Atmung und Puls, in einer Erhöhung des Blutdrucks, in einer zunehmenden motorischen Unruhe (die sich zum Beispiel häufig in „Zappeln“ oder „Zittern“ äußert) und in einer vermehrten Ab-

sonderung von Schweiß aus.

Doch auch andere Störgrößen haben eine physiologische Aktivierung zur Folge:

- wenn ein Fahrerlaubnisbewerber in einer Verkehrssituation schnell reagieren muss,
- wenn eine Vielzahl von Verkehrsteilnehmern und -regeln zu beachten sind oder
- wenn er sich aufgrund schlechter Sicht- und Witterungsbedingungen ganz besonders auf die Beobachtung des Verkehrs konzentrieren muss.

Seit den grundlegenden Arbeiten von Yerkes und Dodson (1908) vor einhundert Jahren ist bekannt, dass ein funktionaler Zusammenhang zwischen der physiologischen Aktivierung eines Menschen und dessen Leistungsfähigkeit besteht: Bis zu einem gewissen Punkt steigt die Leistungsfähigkeit eines Menschen mit zunehmender physiologischen Aktivierung an. Vereinfacht ausgedrückt, bedeutet dies: Der Mensch benötigt eine gewisse physiologische Aktivierung, um „richtig auf Touren zu kommen“ und seine vollständige Leistungsfähigkeit zu erreichen. Insofern kann ein gewisses Maß an Aufregung und Nervosität beim Bewerber auch leistungsfördernd wirken.

Begriffserklärung „physiologisch“

Der Begriff „physiologisch“ umfasst alle physikalischen, biochemischen und informationsverarbeitenden Funktionen des menschlichen Organismus.

Wegen ihrer prüfungsbedingten Aufregung und Nervosität weisen viele Fahrerlaubnisbewerber in der praktischen Fahrerlaubnisprüfung bereits eine recht hohe physiologische Aktivierung auf. Kommen zusätzliche Störgrößen hinzu, kann das zu einer Überforderung der Bewerber führen.

Die Höhe des optimalen Anspruchsniveaus kann je nach Person variieren: Manche Menschen benötigen eher eine verhältnismäßig hohe physiologische Aktivierung, andere erreichen den Zenit ihrer Leistungsfähigkeit bereits bei einem mittleren oder verhältnismäßig geringen Aktivierungsniveau.

Wenn die physiologische Aktivierung aber das optimale Anspruchsniveau übersteigt, dann fällt die Leistungsfähigkeit eines Menschen rasch ab. Wird ein Fahrerlaubnisbewerber zusätzlich zu seiner Aufregung und Nervosität mit weiteren Störgrößen konfrontiert, so ent-



steht schnell ein Gefühl der Überforderung und Ohnmacht: Das „Gehirn blockiert“, die Aufmerksamkeit ist herabgesetzt, wichtige Informationen über die Verkehrssituation werden nicht mehr wahrgenommen, das Situationsbewusstsein zerfällt. Ein Fahrerlaubnisbewerber mit einer sehr hohen physiologischen Aktivierung ist nicht mehr in der Lage, Gefahren zutreffend zu erkennen und zu antizipieren. Vor allem bei Handlungsabläufen, die einer bewussten Steuerung bedürfen, da sie noch nicht vollständig automatisiert

Exkurs: Das Persönlichkeitsmerkmal „sensation seeking“

Die Höhe des von einer Person als angenehm empfundenen physiologischen Aktivierungsniveaus drückt sich in dem Persönlichkeitsmerkmal „sensation seeking“ aus, welches das Bedürfnis eines Menschen nach Abwechslung und neuen Erlebnissen umschreibt. Personen, die hohe „sensation seeking-Werte“ aufweisen, üben beispielsweise vermehrt Risikosportarten wie Fallschirmspringen oder Bergsteigen aus und neigen verstärkt zum Konsum von Alkohol oder illegalen Drogen (Wagner, 2001). Empirische Untersuchungen haben gezeigt, dass „sensation-seeker“ häufiger an Unfällen beteiligt sind, durch einen aggressiveren Fahrstil gekennzeichnet sind, mit einer durchschnittlich höheren Geschwindigkeit fahren (Jonah, Thiessen & Au-Yeung, 2001) und mehr Einträge im Verkehrszentralregister aufweisen (Roth, 2007).

sind, wird er zunehmend Fehler machen.

Die folgende Abbildung zeigt den Zusammenhang zwischen der physiologischen Aktivierung und der Leistungsfähigkeit eines Menschen:

Die geschilderte Beziehung zwischen den Stör-

größen, der physiologischen Aktivierung und der Leistungsfähigkeit wird aber noch durch einen weiteren Faktor moderiert: Inwiefern eine Störgröße zur Überforderung eines Fahrerlaubnisbewerbers führt, hängt auch im besonderen Maße davon ab, wie er selbst

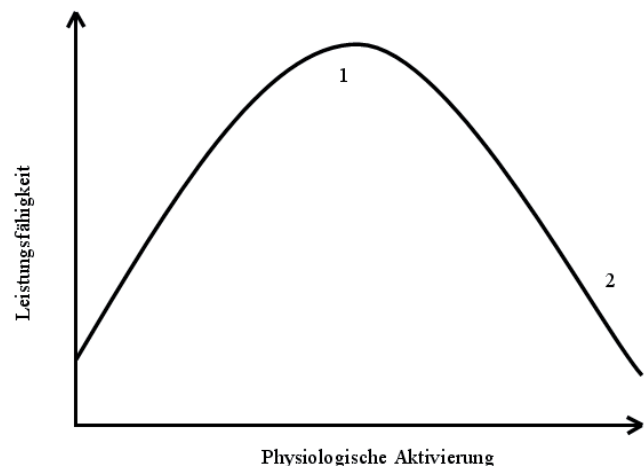


Abb. 4: Yerkes-Dodson-Regel: Zusammenhang zwischen physiologischer Aktivierung und Leistungsfähigkeit (1=optimales Aktivierungsniveau; 2 = Überforderung).

Um die physiologische Aktivierung des Bewerbers nicht noch zusätzlich zu erhöhen, sollte ein Fahrerlaubnisprüfer um die Gestaltung einer angenehmen Prüfungsatmosphäre bemüht sein. Hinweise hierzu kann er in der bereits erschienenen Arbeitshilfe „Umgang mit Prüfungsangst“ finden.

diese Störgröße bewertet. Wenn er weiß, wie er die aufgrund von Störgrößen gestiegenen Anforderungen bewältigen kann, wird sich seine physiologische Aktivierung schnell wieder reduzieren

und dem Optimalniveau annähern. Wenn er hingegen nicht weiß, wie er die Verkehrssituation mit all ihren Störgrößen erfolgreich meistern kann, wird er zu Recht an seinen Fähigkeiten zweifeln.

Sein Gefühl der Überforderung wird sich weiter erhöhen und zu Handlungsunsicherheit sowie zu Defiziten bei der Antizipation von Gefahren führen

Adaptive Prüfstrategie

Gemäß der adaptiven Prüfstrategie sollte ein Fahrerlaubnisprüfer dem Bewerber zu Prüfungsbeginn zunächst die Chance geben, zunächst eine Strecke mit geringem Schwierigkeitsgrad fahren zu lassen und ihm somit die Chance zu geben, sich in die Prüfung einzugewöhnen. Im weiteren Verlauf der Prüfung kann er dann gezielt nach Informationen suchen, indem er die weitere Prüfungstrecke plant und strukturiert sowie das Verhalten des Bewerbers systematisch beobachtet und bewertet. Orientierungshinweise hierfür kann er in der Fahrerlaubnisverordnung und der Prüfungsrichtlinie finden. Beobachtet er Anzeichen von Handlungsunsicherheit oder Antizipationsdefiziten sollte er versuchen, seine Informationsbasis zu erweitern, indem er z.B. eine ähnliche Beobachtungssituation aufsucht oder die Anforderungen an den Bewerber verändert. Wenn er hinreichend viele Informationen zur Fahrkompetenz des Bewerbers gesammelt hat, ist er schließlich in der Lage, eine sorgfältig bedachte und abgewogene Prüfungsentscheidung zu treffen.

Aktivierung

„Aktivierung“ bezeichnet einen Zustand physiologischer Erregung, der durch Reize bzw. Faktoren, die innerhalb oder außerhalb der Person liegen können, ausgelöst und verstärkt wird. Die Aktivierung eines Kraftfahrers steigt beispielsweise an, wenn er in einer Verkehrssituation eine Vielzahl von Verkehrsregeln und -teilnehmern wahrnehmen und beachten muss.

Antizipationsdefizite

Schwächen beim Erkennen und beim Vorhersehen gefährlicher Fahr- und Verkehrssituationen werden als „Antizipationsdefizite“ bezeichnet. Vor allem Fahranfänger weisen aufgrund ihrer geringen Fahrerfahrung häufig Antizipationsdefizite auf.

Aufmerksamkeit

„Aufmerksamkeit“ bezeichnet einen Zustand gesteigerter Wachheit und Aufnahmebereitschaft. Dabei konzentriert sich eine Person auf bestimmte Tätigkeiten und Sachverhalte – wie z.B. auf das Wahrnehmen der Umwelt, auf ihr Verhalten und Handeln oder auf ihre Gedanken und Gefühle.

Automatisierung

Wenn Fertigkeiten über einen längeren Zeitraum hinweg immer wieder geübt und trainiert werden, dann können sie zunehmend störungsfrei und ohne dass ihnen Konzentration und Aufmerksamkeit geschenkt werden muss, ausgeführt werden. Dieser Vorgang wird in der Psychologie als Automatisierung von Fertigkeiten bezeichnet.

Handlungsunsicherheit

Fahrerlaubnisbewerber weisen nur eine geringe Fahrerfahrung auf und sind in komplexen Verkehrssituationen schnell überfordert. Diese Überforderung äußert sich dann oft in Handlungsunsicherheiten – also z.B. in kleinen Fehlern bei der Bedienung und Handhabung des Fahrzeugs.

Indikator

Ein Indikator ist ein Hilfsmittel, das einer Person Informationen zu Sachverhalten anzeigt, die im Allgemeinen nicht unmittelbar erfasst werden können. So kann beispielsweise der Indikator „Abwürgen des Motors“ auf Handlungsunsicherheit beim Fahrerlaubnisbewerber hindeuten.

physiologisch

Der Begriff „physiologisch“ umfasst alle physikalischen, biochemischen und informationsverarbeitenden Funktionen des menschlichen Organismus.

Psychomotorische Teilhandlungen

Um ein Kraftfahrzeug steuern zu können, muss ein Fahrer bestimmte Teilhandlungen – wie z.B. das Schalten, Kuppeln, Lenken, Bremsen und Beschleunigen – ausführen und koordinieren können. Diese Teilhandlungen sind „psychomotorisch“, da ihre korrekte Ausführung eine Verknüpfung von motorischen Vorgängen (z.B. Anspannen von Muskeln, Ausführen einer Bewegung) und psychischen Faktoren (z.B. Steuern und Überwachen der Bewegungen) erfordert.

Situationsbewusstsein

Das „Situationsbewusstsein“ beinhaltet das Wissen eines Kraftfahrers darüber, was um ihn herum geschieht. Um ein angemessenes Situationsbewusstsein zu entwickeln, muss er die zentralen Merkmale einer Verkehrssituation wahrnehmen und zutreffend interpretieren. Dies ermöglicht ihm, den weiteren Verlauf der Verkehrssituation und zukünftige Gefahren vorherzusehen. Entsprechend führt ein unangemessenes Situationsbewusstsein zu Antizipationsdefiziten.

Störgrößen

„Störgrößen“ sind Reize bzw. Faktoren, die Antizipationsdefizite und Handlungsunsicherheiten auslösen oder verstärken können.

Verkehrspsychologie

Die „Verkehrspsychologie“ ist ein Teilgebiet der Psychologie bzw. der Verkehrswissenschaften. Sie erforscht und gestaltet die Wechselbeziehungen zwischen Mobilitäts-, Transport- und Verkehrssystemen einerseits und menschlichem Erleben und Verhalten andererseits.

Wahrnehmung

Wahrnehmung bezeichnet den Vorgang der bewussten Aufnahme von Informationen über die eigenen Sinne.

Yerkes-Dodson-Regel

In der „Yerkes-Dodson-Regel“ wird der funktionale Zusammenhang zwischen der physiologischen Aktivierung einer Person und ihrer Leistungsfähigkeit beschrieben. Den Zenit ihrer Leistungsfähigkeit erreichen Menschen, wenn ihre Aktivierung im mittleren Bereich liegt. Ist die Aktivierung hingegen sehr niedrig oder sehr hoch, kommt es zu einem erheblichen Abfall der Leistungsfähigkeit.

Cohen, A. S. (1987). Blickverhalten des Fahrzeuglenkers als Komponente des Verkehrssicherheitsverhaltens. In H. Häcker (Hrsg.), Fortschritte der Verkehrspsychologie. Reihe Mensch, Fahrzeug, Umwelt (Band 16, S.112-125). Düsseldorf: Verlag TÜV Rheinland GmbH.

Duncan, J., Williams, P. & Brown, I. (1991). Components of driving skill: Experience does not mean expertise. *Ergonomics*, 34(7), 919-937.

Endsley, M.R. (1999). Situation awareness in aviation systems. In Garland, D.J., Wise, J.A., and Hopkin, V.D. (Eds.), *Handbook of Aviation Human Factors*, Mahwah, NJ: Erlbaum.

Grattenthaler, H., Krüger, H.-P. & Schoch, S. (2007). Berichtsentwurf Bedeutung der Fahrpraxis für den Kompetenzerwerb beim Fahrenlernen. Unveröffentlichter Ergebnisbericht vom Februar 2007 zum BAST-Forschungsprojekt FE82.232/2002 „Fahrpraxis und Kompetenzerwerb beim Fahrenlernen/Literaturstudie“. Würzburg: Interdisziplinäres Zentrum für Verkehrswissenschaften an der Universität Würzburg (IZVW).

Jonah, B.A., Thiessen, R. & Au-Yeung, E. (2001). Sensation seeking, risky driving and behavioral adaption. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 679-684.

Keskinen, E. (1996). Warum ist die Unfallrate junger Fahrerinnen und Fahrer höher? In H. Schulze (Hrsg.), *Junge Fahrer und Fahrerinnen*. Bundesanstalt für Straßenwesen. BAST, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft 52 (S. 42-53).

Krüger, H.-P. (2008). Situationsbewusstsein. Ein Begriff auf der Suche nach Inhalt. Symposium „Das Konzept ‚Situationsbewusstsein‘ und seine Anwendung in Fahr- und Flugsicherheit“ März 2008, Bergisch Gladbach: Bundesamt für Straßenwesen.

Lamszus, H. (2000). Curricularer Leitfaden. Praktische Ausbildung Pkw. München: Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände.

Lee, S. E., Olsen, E. C. B. & Simons-Morton, B. G. (2006, 22.-24. Januar). Eye glance behavior of novice and experienced adult drivers. TRB 85th Annual Meeting, Washington, D.C.

Maycock, G. & Forsyth, E. (1997). Cohort study of learn and novice drivers. Part 4. Novice driver accident in relation to methods of learning to drive, performance in the driving test and self assessed driving ability and behaviour (TRL Report 275). Crowthorne: Transport Research Laboratory.

McCartt, A. T., Shabanova, V. I. & Leaf, W. A. (2003). Driving experience, crashes and traffic citations of teenage beginning drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 35(3), 311-320.

Roth, M. (2007). Einführung: Das Verhaltenskonzept Sensation Seeking. Tagung Sensation Seeking – AIDS-Hilfe-Schweiz. November 2007.

Underwood, G., Chapman, P., Brocklehurst, N., Underwood, J. & Crundall, D. (2003). Visual attention while driving: sequences of eye fixations made by experienced and novice drivers. *Ergonomics*, 46(6), 629-646.

Wagner, M. K. (2001). Behavioral characteristics related to substance abuse and risk-taking, sensation-seeking, anxiety sensitivity, and self-reinforcement. *Addictive Behaviors*, 26, 115-120.

Yerkes, R.M. & Dodson, J.D. (1908). The relation of strength of stimulus to rapidity of habit-formation. *Journal of Comparative Neurology and Psychology*, 18, 459-482.

Platz für Ihre Aufzeichnungen

Notizen

Platz für Ihre Aufzeichnungen

Notizen

IMPRESSUM

Titel: **Kompaktwissen „Erkennen von Handlungsunsicherheit und Antizipationsdefiziten“**

Herausgeber: TÜV | DEKRA arge tp 21

Autoren: Hoffmann, L., Sturzbecher, D., Weiße, B.

Anschriften: TÜV | DEKRA arge tp 21
Wintergartenstraße 4
01307 Dresden

Tel.: 0351-20789-0

Fax: 0351-20789-20

Email: sekretariat@argetp21.de
www.argetp21.de

Mitwirkende am Projekt (Expertengruppe):

Biedinger, J. TÜV NORD Mobilität

Böhne, A. TÜV Rheinland

Bönninger, J. TÜV | DEKRA arge tp 21

von Bressendorf, G. Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. (BVF)

Glowalla, P. Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. (BVF)

Hermann, U. IFK Vehlefan

Kaup, M. TÜV SÜD

Kleutges, C. TÜV Rheinland

Langhoyer, N. Bundeswehr

Meyer, J. TÜV SÜD

Müller, R. TÜV Hessen

Möhlke, S. TÜV Hessen

Petzholtz, Dr.-Ing., W. DEKRA

Radermacher, R. TÜV NORD Mobilität

Reiter, Dr., B. VdTÜV

Rompe, Prof. Dr., K. TÜV | DEKRA arge tp 21

Schmidt, Dr., A. DEKRA

Wagner, W. TÜV | DEKRA arge tp 21

Das diesem Band zugrunde liegende Forschungsprojekt wurde mit Mitteln der TÜV | DEKRA arge tp 21 gefördert.

Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Zitiervorschlag: Hoffmann, L., Sturzbecher, D., Weiße, B. (2009). Kompaktwissen „Erkennen von Handlungsunsicherheit und Antizipationsdefiziten“. Dresden: TÜV | DEKRA arge tp 21

1. Auflage, 2009

© arge tp

