

# JUNGE VERKEHRSTEILNEHMER BEI DER FEUERWEHR

Redaktion: Walter Liebertz und Wolfgang Bertram

**FLU|K**

LEITFADEN FÜR DIE AUSBILDUNG | VERKEHRSSICHERHEIT



## Impressum

FUK Feuerwehr-Unfallkasse Niedersachsen  
Bertastraße 5 | 30159 Hannover  
Telefon 0511 9895-431 | Telefax 0511 9895-480  
info@fuk.de | www.fuk.de

Verantwortlich für den Inhalt der Seiten:  
Thomas Wittschurky, Geschäftsführer

Bildnachweis:  
Ulrich Reinecke (Titel),  
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (S. 7, 8, 10, 18, 19, 21, 24, 25, 30),  
inform.werbeagentur (S. 13), Fontanis/fotolia.com (S. 15),  
wajan/fotolia.com (S. 15), Thorsten Nieder/fotolia.com (S. 16),  
Miredi/fotolia.com (S. 16), by-studio/fotolia.com (S. 17)

Gestaltung:  
inform.werbeagentur, Hannover

Ausgabe:  
August 2013

# JUNGE VERKEHRSTEILNEHMER BEI DER FEUERWEHR

Redaktion: Walter Liebertz und Wolfgang Bertram



## MODUL

Junge Verkehrsteilnehmer bei der Feuerwehr

## ZIELGRUPPE

Führerscheinneulinge in der Feuerwehr

## ZEITANSATZ

Zwei Halbtage

## INHALTE

- Ist-Situation der Führerscheinneulinge (S. 8)
- Rechtliche Situation der jungen FahrerInnen (S. 11)
- Wahrnehmung und Informationsverarbeitung bei Führerscheinneulingen (S. 13)
- Unfalltypen und Unfallursachen (S. 22)
- Was ist Stress und wie wirkt er auf den Menschen? (S. 25)
- Stressparcours (S. 31)

## ZIELE

Die jungen Führerscheinneulinge erkennen die Gefahren, die im Straßenverkehr aufgrund der wenigen eigenen Fahrerfahrungen lauern, und sind fähig und bereit, diesen Gefahren mit geeigneten Maßnahmen zu begegnen.

## SICHERHEITS- BESTIMMUNGEN

Je nach Übung (Sicherheitstraining/Stressparcours) und Gruppengröße müssen mehrere Trainer die Aufsicht führen.

## QUELLEN

- DVR Medienarchiv
- Der Fahrlehrer als Verkehrspädagoge (Bruno Heilig)
- Verkehrswacht – Medien & Service-Center
- Wahrnehmung und Blickverhalten (P. L.)
- ADAC
- [www.tuevnord.mobilbleiben.de](http://www.tuevnord.mobilbleiben.de)
- [www.fid-gesundheitswissen.de](http://www.fid-gesundheitswissen.de)
- Straßenverkehrsgesetz (StVG)
- Fahrerlaubnisverordnung (FeV)
- Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Fahrerschülerausbildungsordnung (FahrschAusbO)
- Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV)



Informationen, die nur für den Moderator/die Moderatorin bestimmt sind, wurden **kursiv** gedruckt.

## VORWORT

16, 17 oder 18 Jahre alt, die Fahrerlaubnisprüfung ist geschafft, Lern- und Prüfungsstress sind vorbei – die Freiheit ruft! So oder so ähnlich mögen die Gedanken vieler Fahranfänger um ein eigenes Kraftfahrzeug kreisen, getragen von der Idee, nicht mehr fragen zu müssen, wenn man irgendwohin fahren möchte.

Die Kehrseite dieser Medaille: Mit der Fahrerlaubnis und der aktiven Teilnahme als Fahrer eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr steigt auch das Unfallrisiko sprunghaft an. Keine andere Altersgruppe ist so gefährdet wie die der 18- bis 24-jährigen. Verkehrsunfälle sind die Haupttodesursache bei jüngeren Menschen.

In den vergangenen Jahren ließ sich ein positiver Trend erkennen. 1991 waren es noch 134.764 Verunglückte, im Jahr 2010 sank die Zahl der Verunglückten auf 73.172, also ein Rückgang um 46 %. Trotzdem müssen weitere Anstrengungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit junger Fahrer unternommen werden, zumal im Jahre 2011 gemäß ADAC die Unfallzahlen wieder gestiegen sind.



### Gesamtzahl der verunglückten 18–24-jährigen

112 946	2000
110 457	2001
103 889	2002
97 975	2003
92 223	2004
87 597	2005
84 303	2006
87 109	2007
81 442	2008
79 814	2009
73 172	2010

# IST-SITUATION DER FÜHRERSCHEINNEULINGE



**Ziel: Der Führerscheinneuling soll für die besondere Gefahrenproblematik sensibilisiert werden**



**Frage: Was bedeutet der Führerschein für Sie?**

*Die Teilnehmer sollen spontan wiedergeben, welche Bedeutung der Führerschein für sie ganz persönlich hat.*

*Um die Situation der jungen Fahranfänger realistisch einschätzen zu können, müssen Sie sich in die Lage der jungen Menschen versetzen, denn der „Führerschein“ hat für die Heranwachsenden eine nicht zu unterschätzende Bedeutung.*



Im bisherigen Leben haben Eltern, Lehrer, Ausbilder oder Chefs bestimmt, „wie das Leben läuft“.

- Der Führerschein bedeutet jetzt ein wichtiges Stück mehr Freiheit.
- Bisher wussten alle, was „gut“ ist für den jungen Menschen.
- Bisher wollten alle doch nur „das Beste“.
- Ein großer Teil dieser „Bevormundung“ durch Erwachsene fällt weg.
- Der Führerschein gilt vielen auch als Toröffner in die Welt der Erwachsenen.
- Mit dem Führerschein befindet sich der Führerscheinneuling „auf Augenhöhe“ mit allen anderen Fahrzeugführern, mit den Erwachsenen.
- Mit dem Erwerb des Führerscheins nimmt er mit allen Rechten, aber auch mit allen Pflichten, an der „Auto-mobilen Gesellschaft“ teil.

Ist der Führerschein noch „neu“, fehlt die nötige Fahrerfahrung.



Unter Erfahrung, z. B. Lebenserfahrung, versteht man das im Laufe eines Lebens gewonnene und erprobte Wissen. Da der Führerscheinneuling aber in der Verkehrswelt noch nicht als eigenverantwortlicher Kraftfahrer unterwegs war, fehlt ihm logischerweise die Fahrerfahrung, die den älteren Kraftfahrer auszeichnet. Allgemein gültig ist die Annahme, dass etwa sieben Jahre Fahrerfahrung nötig sind, um das Unfallrisiko auf ein geringes Maß zu senken. Dabei sollte eine Jahres-Fahrleistung von 10.000 bis 12.000 km erreicht werden.

Es darf daher nicht außer Acht gelassen werden, dass die Aushändigung des Führerscheins in den ersten Jahren eigentlich nur „die Genehmigung zum Fahrenlernen im öffentlichen Straßenverkehr“ ist.

*Die Teilnehmer schildern, in welcher Situation sie Erfahrungen als Verkehrsteilnehmer gemacht haben, welche Fahrsituationen sie als gefährlich empfunden haben, und überlegen, ob mit mehr Fahrpraxis die Gefahr eher hätte erkannt und gebannt werden können. Das soll im Rahmen einer kleinen Gruppenarbeit erarbeitet werden. Beispiele und eventuelle Lösungen auf einem Flipchart festhalten.*

## Lernsituation

Die jungen Erwachsenen gehen in einem Lebensalter von 16 ½ (Begleitetes Fahren B-F17) oder 17 ½ Jahren (Klasse A/B/BE) in die Fahrschule. In der theoretischen Fahrschulbildung, der sog. **intentionalen Bildung**, wird gelehrt:



- Der Soll-Zustand in der Theorie
- Das Einhalten aller Regeln der StVO, z. B. Geschwindigkeiten, Abstände
- Das umweltschonende Fahren usw.
- Die Überprüfung und der Erwerb der für den Straßenverkehr erwünschten Einstellungen wie z. B.
  - Rücksichtnahme gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern und
  - Verantwortung gegenüber Mensch und Natur

## Anmerkung

Nicht selten steht jedoch im Vordergrund, dass die jungen Führerscheinbewerber schnell und möglichst billig durch die Prüfung gebracht werden. Aber im Verkehrsalltag reicht das Prüfungswissen allein nicht aus.

In der praktischen Fahrausbildung, der **funktionalen Bildung**, geht es in erster Linie darum,

- das Gelernte praxisgerecht anzuwenden,
- Fahrerfahrung zu sammeln und
- Automatismen vorzubereiten und zu festigen.

Nach bestandener Prüfung kommt zum Tragen, dass die Hilfe des Fahrlehrers abrupt endet – und der Fahranfänger danach völlig auf sich gestellt ist. Die Ausbildung allein reicht zum sicheren und souveränen Fahren nicht aus, vielmehr reicht sie zum Bestehen der Fahrerlaubnisprüfung.



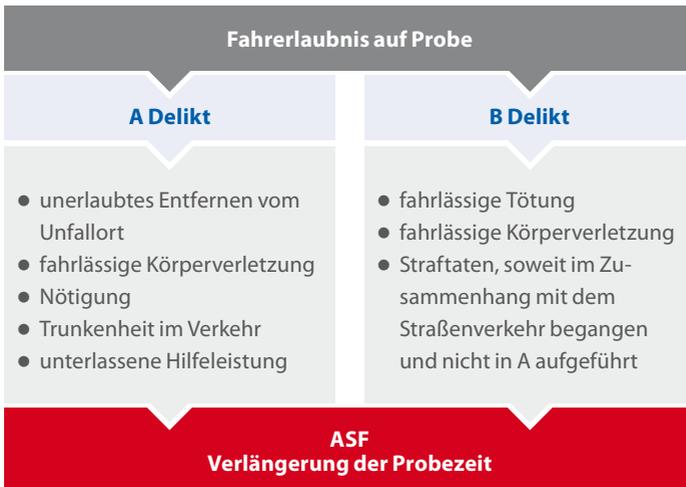
Jetzt bedeutet „**funktionales Lernen**“ vor allem anschauen, wie und was die anderen tun – und nachmachen, wenn nicht genügend eigene Verhaltensmuster, u. a. durch mangelnde Erfahrung und Unsicherheiten im Bewerten und Durchstehen von Verkehrssituationen, vorhanden sind. Mit allen Konsequenzen. Denn wenn das Vorbild „erfolgreich falsch fährt“, wird sich auch die eigene Fahrweise diesen falschen Vorbildern anpassen.

*Lassen Sie sich erklären, was die Führerscheinneulinge in der Fahrschule gelernt haben. Stoffsammlung auf Flipchart.*

# RECHTLICHE SITUATION DER JUNGEN FAHRER/INNEN

Die einschlägigen Statistiken „sprechen eine deutliche Sprache“. Im Jahr 2010 wurden 508 junge Menschen im Alter von 18 bis 24 Jahren im Straßenverkehr getötet, die Beteiligung am Gesamtunfallgeschehen lag bei einem Anteil von ca. 28 %, wobei ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung nur 8,3 % betrug.

Der Gesetzgeber versucht, dieser Situation seit Jahren durch mehrere geeignete Maßnahmen entgegenzuwirken. Seit 1986 gibt es den Führerschein auf Probe, mit einer „Bewährungszeit“ von zwei Jahren. In einem Katalog: „Bewertung der Straftaten und Ordnungswidrigkeiten im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe“ (StVG § 2a, Anlage 12 zur FeV) werden Zuwiderhandlungen aufgelistet, unterteilt in (A) schwerwiegende und (B) weniger schwerwiegende (weitere Informationen im Anhang auf Seite 33).



## Alkoholproblematik

Straßenverkehrsgesetz § 24c

- (1) Ordnungswidrig handelt, wer in der Probezeit (...) oder vor Vollendung des 21. Lebensjahres als Führer eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr alkoholische Getränke zu sich nimmt oder die Fahrt antritt, obwohl er unter der Wirkung eines solchen Getränks steht.
- (2) Ordnungswidrig handelt auch, wer die Tat fahrlässig begeht.
- (3) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße geahndet werden.



Anmerkung: Die Ordnungswidrigkeit nach § 24c wird mit einem Bußgeld von 250,- Euro geahndet, zwei Punkte werden im Verkehrszentralregister (VZR) eingetragen.

Bei einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von mehr als 0,5 Promille ist zum Bußgeld (500,- bis 1500,- Euro) in der Regel ein Fahrverbot (1 Mon.) anzuordnen, das mit der Rechtskraft der Bußgeldentscheidung wirksam wird. Wird die Ordnungswidrigkeit innerhalb der Probezeit begangen, verlängert sich diese um weitere zwei Jahre, ein Aufbauseminar für Alkoholauffällige wird angeordnet.

# WAHRNEHMUNG UND INFORMATIONSVERRARBEITUNG BEI FÜHRERSCHEINNEULINGEN



„Augen auf im Straßenverkehr“ war ein Motto der Verkehrssicherheitsarbeit in den fünfziger Jahren. Die Verkehrsteilnehmer sollten zum Fahren mit wachen Sinnen, vor allem mit offenen Augen, aufgefordert werden. Wir sehen nämlich nicht nur mit den Augen allein; unser Verstand sieht mit.

Wahrnehmung geschieht nicht nur mit den Augen allein, sondern in Verbindung mit Informationen, die in unserem Gedächtnis gespeichert sind.

Um zu verdeutlichen, dass wir nicht nur mit den Augen allein sehen, betrachten wir das obige Bild.

Auf dem Bild erkennen Sie zunächst wahrscheinlich nur ungleichmäßige schwarze Punkte und Flächen. Bei näherer Betrachtung können Sie eventuell aus den Punkten und Flächen unter Zuhilfenahme ihres Gedächtnisses einen Dalmatiner ausmachen.

# D I H C N R L A Q Z I

Ein Beispiel vom Autofahren: Wenn wir in einer fremden Stadt unterwegs sind und zur nächsten Autobahnauffahrt wollen, springt uns plötzlich jedes blaue Schild und jeder blaue Gegenstand ins Auge, denn wir wissen aus Erfahrung, dass Autobahnhinweise blau und am Rand der Straße aufgestellt sind.

Durch die Beschaffenheit des Auges lassen sich zwei Arten des Sehens unterscheiden, nämlich das Fixieren des Objektes (oben rechts der Buchstabe X) und das periphere Sehen (restliche Buchstaben). Mit der folgenden kleinen Aufgabe erklärt sich der Begriff „peripheres Sehen“:

Fixieren Sie den Buchstaben ganz rechts in der Reihe, das X, und zählen Sie, ohne die Augen von dem X weg zu bewegen, wie viele Buchstaben zur Linken Sie noch identifizieren können.

Das Feld, das scharf gesehen werden kann, ist sehr klein. Um ein Objekt (Verkehrsschild, andere Verkehrsteilnehmer wie z. B. Fußgänger oder Radfahrer, Straßenführung usw.) scharf sehen zu können, müssen Sie es ansehen, es fixieren. Wenn Sie also einen Überblick über eine komplexe Verkehrssituation haben wollen, müssen Sie Ihren Blick „schweifen“ lassen. Informationen die nicht in diesem kleinen Feld scharf gesehen werden, die nicht fixiert werden, nehmen Sie in der Peripherie Ihres Blickfeldes wahr. Dort sehen Sie in erster Linie Helligkeit und Bewegungen. Die Qualität des Sehens am Rande des Blickfeldes ist eine andere als die auf der genau geraden Blicklinie.



Das periphere Sehen dient der Orientierung im Raum und dem Erkennen von Bewegungen.

Analysen des Blickverhaltens erfahrener Kraftfahrer haben gezeigt, dass sie bestimmte Blicktechniken anwendeten. Diese dienen dem Halten und Finden der richtigen Spur und schützen vor der Gefahr, wichtige

# F W N S M P Z D K X

Dinge zu übersehen. Sie sind geprägt durch die entsprechende Ausrichtung des Blickes.

Im Gegensatz zum Fahranfänger sieht und plant der geübte Fahrer seine Spur viel weiter in den Raum hinein. Dabei hängt es natürlich von den Besonderheiten der gerade befahrenen Fahrspur und Fahraufgabe ab, in welche Richtung der Blick gelenkt wird. Daher unterteilt man die Blicktechniken in unterschiedliche Situationen:

## Sehen auf freier Stecke

Der geübte Fahrer richtet seinen Blick in die Ferne, in die gewünschte Fahrtrichtung. Das Halten der Spur erfolgt über das periphere Sehen. Der Blick des ungeübten Fahrers bleibt eher in der Nähe hängen oder er wechselt ständig zwischen nah und fern. (Stotterblick).



Tip: Je weiter Sie den Blick nach vorne verlegen, desto leichter sind Finden und Halten der Spur.



## Sehen in Kurven

Nach dem Grundsatz: „Wo man hinschaut, da zieht es einen hin“ kommt der Blickrichtung in Kurven eine besondere Bedeutung zu. Bei falscher Ausrichtung können Sie eine Kurve „schneiden“ oder auch „hinausfliegen“. Erfahrene Kraftfahrer halten sich eher an die Regel:



Beim Befahren von Kurven stets den Blick an der Innenbegrenzung des eigenen Fahrstreifens entlang gleiten lassen.





## Sehen in Engstellen

Sicheres und flüssiges Durchfahren von Engstellen, z. B. verengten Fahrstreifen in einer Autobahn-Baustelle, verlangt ein bestimmtes Blickverhalten. Es liegt in der Natur des Menschen, dass er das, was er fürchtet, anschaut. In diesem Falle die Begrenzungen. Das führt aber dazu, dass der Blick nicht mehr in die Ferne, in Richtung Ziel geht, sondern in der Nähe gehalten wird.



Tipp: Engstellen lassen sich umso zügiger und sicherer befahren, je exakter der Blick auf die Mitte des Passierraumes gerichtet wird.



## Sehen beim Abbiegen

Beim Abbiegen besteht die Besonderheit darin, dass der Fahrer die eigene Fahrspur im Auge behalten muss, darüber hinaus aber auch den Quer- und Gegenverkehr. Der Kraftfahrer muss die gesamte Kreuzung und den darin befindlichen Verkehr beobachten, d. h. der Blick wird für Sekundenbruchteile vom Entlanggleiten an der Innenkante der eigenen Fahrspur gelöst und dem Verkehrsraum zugewandt (fraktioniertes Sehen).



Tipp: Beim Abbiegen stets in die eigene vorgesehene Fahrspur hineinsehen und durch „fraktioniertes Sehen“ die Kreuzung beobachten.

## Sehen beim Begegnungsverkehr mit beleuchteten Fahrzeugen im Dunkeln

Junge, unerfahrene KraftfahrerInnen haben ggf. noch eine gewisse Angst vor dem entgegenkommenden Fahrzeug und versuchen, das andere Fahrzeug hinter den Scheinwerfern zu erkennen. Dadurch werden sie erst geblendet und können dann nach dem Passieren aufgrund der Dunkelanpassung zunächst gar nichts mehr erkennen. Daraufhin lernt der junge Fahrer dann, dass er der Lichtquelle ausweichen muss, und schaut nach rechts zum Fahrbahnrand. Nach dem Grundsatz „Wo man hinschaut, da zieht es einen hin“ (s. o.) kann das leicht dazu führen, dass man zu weit nach rechts fährt und im Extremfall von der Fahrbahn abkommt.



**Tipp:** Beim Entgegenkommen beleuchteter Fahrzeuge im Dunkeln zunächst aus der Ferne den rechten Fahrbahnrand anschauen. Dann beim Näherkommen den Blick nach links ziehen, sodass er auf die Mitte des Begegnungsraumes gerichtet ist.



Durch das langsame Herantasten an die Lichtquelle wird der Blendeffekt herabgesetzt, da sich das Auge langsam anpassen kann.

## Rangieren auf engem Raum

Da beim Rangieren der Verkehrsraum rund um das Fahrzeug beobachtet werden muss, aber teilweise durch die eigene Karosserie verdeckt ist, bedienen sich erfahrene Kraftfahrer hier der Technik des indirekten Sehens.

**Tipp:** Beim Rangieren auf engem Raum optische Marken suchen und gegebenenfalls auch nach dem Bild im Rückspiegel fahren.





## Frage: Wodurch kann die Wahrnehmung beeinträchtigt werden?

Erarbeiten Sie mit den TeilnehmerInnen die unten stehenden Punkte und halten Sie die Ergebnisse auf einem Flipchart fest.

Die Wahrnehmung kann durch viele Faktoren eingeschränkt werden, hauptsächlich bei:



### Dunkelheit

- Weniger Konturen und Kontraste
- 20 % Sehschärfe gegenüber Tageslicht
- Schlechtere Entfernungs- und Geschwindigkeitsschätzung
- Langsame Hell-Dunkel-Anpassung
- Längere und weniger Fixierungen pro Sekunde



### Nebel

- Weniger Konturen und Kontraste
- Längere Fixierungen einzelner Vorgänge
- Schlechte Entfernungs- und Geschwindigkeitsschätzung
- Erschwerte Orientierung
- Eingeschränkte Sichtweite



### Alkohol (ab 0,3 Promille)

- Tunnelblick
- Fixierdauer verlängert (bei 0,5 Promille um 50 %)
- Unkontrollierte Blickführung
- Fixierung beeinträchtigt durch Linsenkrümmung
- Verzerrte Gefahreinschätzung
- Erhöhte Unfallwahrscheinlichkeit

## Müdigkeit

- Verengtes Blickfeld
- Längere und weniger Fixationen
- Blick am rechten Fahrbahnrand statt vorausschauend
- Sekundenschlaf
- Verändertes Fahrverhalten



Ein weiterer wesentlicher Aspekt in der Informationsverarbeitung ist der Punkt der fehlenden Aufmerksamkeit oder auch der Ablenkung. Die Zahl der möglichen Ablenkungen während des Fahrens ist nahezu grenzenlos. Dazu gehört alles vom „Rasieren und Schminken“ bis zum „In-Gedanken-Versunken-Sein“. In einer neueren Studie wurde herausgefunden, dass die Schwelle für Ablenkungen alles umfasst, was die Aufmerksamkeit länger als 2 Sekunden von der Straße ablenkt. Das Wegblicken erhöht die Gefahr etwa um das Doppelte.

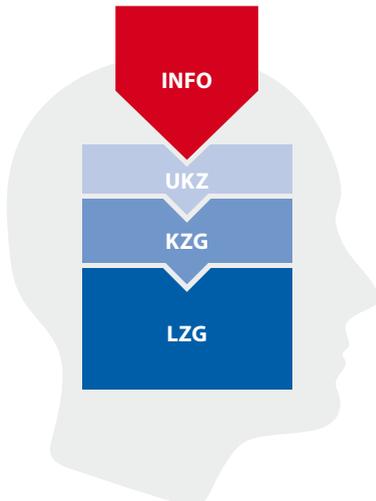




## Frage: Warum lenken Tätigkeiten, die nichts oder nur bedingt mit dem Autofahren zu tun haben, eigentlich so sehr ab?

*Abfrage an die Teilnehmer.*

Um dieses Problem besser verstehen zu können, müssen Sie und Ihre Teilnehmer sich kurz mit einem Teil des Gedächtnisses beschäftigen: mit dem **Ultrakurzzeitgedächtnis** (UKZ), einer Art Momentan-Gedächtnis mit einem begrenzten Fassungsvermögen. Daneben gibt es noch zwei weitere Gedächtnisebenen, das **Kurzzeitgedächtnis** (KZG) und das **Langzeitgedächtnis** (LZG). Für uns ist zunächst das UKZ maßgeblich. Es muss jede Information untersuchen und entscheiden, ob die Information wichtig oder unwichtig ist. Dieser Prozess dauert im Durchschnitt nur wenige Augenblicke. Aber in dieser Zeit kann keine weitere Information aufgenommen werden. Beschäftigt der Fahrer sich mit einer interessanten Nachricht im Autoradio, so bindet diese Nachricht Ressourcen in seinem Gedächtnis. Jetzt bekommt er vom Gespräch mit einem Mitfahrer nichts mit. Telefoniert er beim Fahren mit dem Handy, gelangen möglicherweise wichtige Informationen aus der Verkehrsumwelt nicht an sein Gedächtnis. Er ist abgelenkt und nicht mehr in der Lage, wichtige Informationen aus der Verkehrsumwelt zu erfassen. Fahrfehler sind ggf. die Folge.



## Frage: Was beeinträchtigt die Aufmerksamkeit Ihrer Teilnehmer?



*Kurze Abfrage und Ergebnissicherung auf Moderationskarten und Metaplanwand.*

In einer Studie aus dem Jahre 2006 wurden Ablenkungen und das dazugehörige Unfallrisiko berechnet. Dabei ergaben sich folgende Punkte:

- Greifen nach beweglichen, entfernten Gegenständen (Getränke, Essen ...):  
Daraus ergab sich ein 8-faches Risiko.
- Blick auf ein Objekt am Straßenrand (Werbung, Unfallszenen ...):  
Hier fand man ein 3,7-fach erhöhtes Risiko.
- Lesen von z. B. Straßenkarten:  
Ein 3,4-faches Risiko (erübrigt sich durch ein vorher gut eingestelltes Navigationsgerät ...)
- Schminken:  
3,4-faches Risiko
- Ablenkung durch Mitfahrer, Gespräche:  
Ein gravierendes Problem u. a. bei Discofahrten
- Ablenkung durch laute Musik:  
Andere wichtige akustische Signale wie Polizei, Feuerwehr werden überhört.
- Ablenkung durch Telefonieren:  
Dabei ist nicht das Handling des Telefons maßgeblich (Freisprechanlage), vielmehr ist die Kapazität des UKZ durch das Gespräch ausgelastet (s. o.).



# UNFALLTYPEN UND UNFALLURSACHEN

## Unfalltypen

Fahrerunfall ca. 31 %

Unfall im Längsverkehr ca. 25 %

Nahezu jeder dritte Unfall mit Personenschaden, der 2010 von einem jungen Pkw-Fahrer verursacht wurde, war ein „**Fahrerunfall**“ (31 %). Das sind Unfälle, bei denen der Fahrer ohne Fremdeinfluss die Kontrolle über sein Fahrzeug verliert.

Solche Unfälle haben oft schwerwiegende Folgen. So starben 59 % der Getöteten bei einem Unfall dieses Typs. Insgesamt mehr als 60 % der tödlichen Unfälle ereigneten sich auf Landstraßen. Dabei nahm das Abkommen von der Fahrbahn am stärksten zu, nicht zuletzt begünstigt vom schlechten Zustand der Fahrbahnen.

Außerdem war jeder vierte Unfall mit Personenschaden, der 2010 von einem jungen Pkw-Fahrer verursacht wurde, ein „**Unfall im Längsverkehr**“ (25 %). Darunter sind Unfälle zu verstehen, die durch Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegen, ausgelöst werden. Fast ein Viertel (24 %) der an solchen Unfällen Beteiligten kam dabei ums Leben.

Die Unfallursachen bei dieser Altersgruppe können zwei Risikobereichen zugeordnet werden

## Unfallursachen

Anfängerrisiko

Jugendlichkeitsrisiko

Ursachen, die im **Anfängerrisiko** (Fahrerfahrung) begründet sind:  
Dem Anfängerrisiko untergeordnet sind dabei Fertigkeiten, die erst im Laufe eines langen Übungsprozesses angeeignet werden. Deshalb ist auch zu beobachten, dass mit zunehmender Erfahrung das Unfallrisiko sinkt. Dem Anfängerrisiko sind alle Fahranfänger ausgesetzt, unabhängig vom Einstiegsalter.

Ursachen die im **Jugendlichkeitsrisiko** (Jugendalter) begründet sind:  
Aspekte des Jugendlichkeitsrisikos betreffen demgegenüber vorrangig junge Fahrer. Hier geht man von bestimmten Entwicklungsprozessen aus, die Jugendliche durchlaufen. Diese stehen oft im Zusammenhang mit unerwünschtem oder riskantem Fahrverhalten und einem entsprechend hohen Unfallrisiko.

Speziell bei den Führerscheinneulingen kommen meist beide Risiken zusammen, das Anfängerrisiko und das Jugendlichkeitsrisiko, was die Situation noch verschärft.

## Frage: Was glauben Sie, welche Unfallursachen besonders oft ausschlaggebend sind?



*Die Teilnehmer erarbeiten im Rahmen einer Gruppenarbeit mögliche Unfallursachen und legen eine Reihenfolge fest. Ergebnisse auf Flipchart sichern.*

### **Nichtangepasste Geschwindigkeit (22 %)**

Dieser Unfalltyp ist bei jungen Fahrern mit weitem Abstand die häufigste Unfallursache. Nach Angaben der Polizei fuhr jeder fünfte unfallbeteiligte Pkw-Fahrer dieser Altersgruppe zu schnell.

Einen Unterschied gibt es bei den Geschlechtern zu beobachten: 24 % der jungen Männer fahren zu schnell, aber „nur“ 18 % der jungen Frauen. Betrachtet man die Unfälle mit tödlichem Ausgang, so ergibt sich ein viel erschreckenderes Bild. Fast die Hälfte der 18–24-jährigen Pkw-Fahrer verloren aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit ihr Leben. Diese Zahlen spiegeln sich auch in den Aufbau Seminaren für Fahranfänger (ASF) wider. Die Anordnung dieser Seminare erfolgt in den meisten Fällen aufgrund vieler Geschwindigkeitsdelikte.

Als weitere Unfallursachen tauchen in den Statistiken auf:



Abstandfehler	11 %
Vorfahrt/Vorrang	10 %
Aktive Bewältigungsstrategien	9,9 %
Falsche Straßenbenutzung	3,9 %
Alkoholeinfluss	3,7 %
Fehler beim Überholen	2,6 %



### Frage: Welche der o. a. Unfallursachen können den Unfallrisiken zugeordnet werden?

Die Teilnehmer erarbeiten in Gruppenarbeit, welche Unfallursachen welchen Unfallrisiken ggf. zuzuordnen sind. Ergebnisse auf Flipchart sichern.

Einige Unfallursachen können sowohl im Anfänger- als auch im Jugendlichkeitsrisiko liegen.



Eigene Handlungsmöglichkeiten sichern!

Neben der theoretischen Aufarbeitung (s. o.) empfiehlt sich die Durchführung eines Fahrsicherheitstrainings. Dieses kann von **ausgebildeten Fahrsicherheitstrainern der Feuerwehren** durchgeführt werden. Die Übungen sind analog zum Fahrsicherheitstraining für Einsatzfahrzeuge anzulegen. Sie sollen dazu dienen, die vorhandenen Fahrfähigkeiten zu ergänzen und Handlungsmöglichkeiten im Sinne der Gefahrenwahrnehmung und -bewältigung aufzuzeigen.

# WAS IST STRESS UND WIE WIRKT ER AUF DEN MENSCHEN?

## Was ist Stress?

Ursprünglich kommt der Begriff Stress aus der Materialprüfung. Hier versteht man unter Stress die Anspannung und Verzerrung von Metallen. In der Medizin und Psychologie wurde der Begriff 1936 von dem ungarisch-kanadischen Mediziner Hans Selye eingeführt, der etwas sehr Ähnliches damit beschreibt, nämlich Belastungen, Anstrengungen und Ärgernisse, denen ein Lebewesen täglich ausgesetzt ist. Der Verhaltensforscher Konrad Lorenz hat festgestellt, dass Stress ursprünglich eine für das Überleben notwendige Funktion hatte. Bei wahrgenommener Gefahr mobilisiert der Organismus in Sekundenschnelle alle Energiereserven für extreme Muskelleistungen, sei es für eine Flucht oder für den Angriff. In der Alltagssprache hat Stress eine negative Bedeutung und wird auf unangenehme Erlebniszustände bezogen, auf Gefühle des Überfordertseins, der Aufregung, der Erschöpfung.



## Wie entsteht Stress?

Wichtig für die Entstehung von Stress ist, wie jemand eine Situation bewertet und seine eigenen Bewältigungsmöglichkeiten einschätzt. Stress ist also personenspezifisch. Eine Stressreaktion tritt auf, wenn Anforderungen (Stressoren) in Diskrepanz zu den zur Verfügung stehenden Bewältigungsmöglichkeiten stehen.

Verkehrssituationen stellen bestimmte Anforderungen dar. Je besser die Lösungsmöglichkeiten für den Kraftfahrer, desto weniger Stress bedeutet das für ihn. Somit bedeutet mehr Fahrerfahrung letztlich auch weniger Stress beim Fahren.



*Die Teilnehmer nennen Beispiele für selbst erlebten Stress beim Fahren und überlegen, welche möglichen Ursachen für die Stresssituationen ausschlaggebend waren. Die Ergebnisse auf Flipchart festhalten.*

## Was löst Stress aus?

Als solche Überforderungen (Stressoren) können beispielsweise genannt werden:

- Lärm, Hitze
- Ständig geforderte Aufmerksamkeit
- Zeitdruck, keine richtige Zeiteinteilung
- Zu schwierige Fahraufgaben
- Zu hohe Anforderungen an sich selbst gestellt
- Nicht richtig organisiert sein

Von großer Bedeutung, insbesondere im Straßenverkehr, ist das Zusammenwirken mehrerer Stressoren. Durch Summierung und gegenseitige Verstärkung kommt es zu einer Steigerung der Stresswirkung.

## Was passiert im Körper, wenn ein Stressor auftritt?

*Die Teilnehmer erinnern sich an selbst erlebte Stresssituationen und an die Reaktion ihres Körpers auf die Stressoren!*

Bei wahrgenommener Gefahr mobilisiert der Organismus in Sekundenschnelle alle Energiereserven für extreme Muskelleistungen, sei es für Flucht oder für Angriff. Dabei führen verschiedene ineinandergreifende Prozesse der Hormonausschüttung und der Erregung bestimmter Zentren unseres Nervensystems:

- zu einer Erhöhung der Herzschlagrate
- zur Blutdrucksteigerung
- zur Verengung des Gesichtsfeldes
- zur Abschaltung der Verdauungs- und Sexualfunktionen
- zu schnellerer Freisetzung von Traubenzucker

Doch es kommt auch zu kognitiven und emotionalen Veränderungen:

- Die Gefahr tritt ins Zentrum der Aufmerksamkeit, der Stressor wird fokussiert.
- Wichtige Signale „am Rande“ werden nicht mehr wahrgenommen.
- Gefühle der Angst entstehen.
- Aber auch die der Wut stellen sich ein.
- Eine spezifische innere Stimmung entsteht.

Stress ist also eine Reaktion des ganzen Organismus, sie ist ein körperliches und geistiges Geschehen.



Es gibt drei typische – aber leider negative – Stressabläufe, die Spiralen ähneln. Vermutlich kommen sie Ihnen bekannt vor:



„Wenn wir schon kein Ziel haben, sollten wir uns wenigsten beeilen.“  
(Mark Twain)

Wer blind vor Panik ist, kann den Ausgang nicht finden!

## Der Stressablauf beim modernen Menschen

### 1. Orientierung

Hier orientiert sich der Mensch, welcher Stressor wirkt auf ihn ein, wie „bedrohlich“ ist er für ihn. Im Straßenverkehr ist diese Orientierung oft nicht ausreichend möglich, da zu viele Stressoren gleichzeitig wirksam sind.

### 2. Aktivierung + Anpassung

Jetzt wird der Körper in Reaktionsbereitschaft gebracht (Aktivierung) und gegebenenfalls reagiert (Anpassung). Im Straßenverkehr lassen sich mit Angriff oder Flucht keine schwierigen Situationen lösen. Statt innerer Erregung wäre ein kühler Kopf, statt Fixierung auf die Gefahr ein breiter Aufmerksamkeitshorizont notwendig.

### 3. Erholung

Beim Autofahren, speziell in der Stresssituation, sind Erholungspausen nicht immer möglich.

### 4. Überforderung

Es kommt schneller, als Sie denken, zu Überforderungen. Die frei werdenden Energien richten sich, wenn sie nicht genutzt werden, oft gegen den eigenen Körper.

### 5. Erschöpfung

Dies führt bei zu hoher Intensität und/oder Dauer der Überforderung zur Erschöpfung. Fehleinschätzungen gefährlicher Verkehrssituationen sind die Folge. Durch Fokussierung auf den Stressor werden wichtige Informationen aus der Verkehrsumwelt übersehen, die Unfallgefahr steigt schlagartig an. Letztlich sind organische und psychische Erkrankungen bis zum Burnout die Folge.

### 6. Tod

Stressbedingte Todesursachen sind heute in erster Linie Herz-Kreislauf-Versagen, aber auch Unfälle sowie vorzeitiger Tod durch ungesunde Lebensweise im Dauerstress können die Folge sein.



**Frage: Wie kann man mit Stress umgehen und was tun Sie, wenn Sie in Stress geraten?**

*Die Teilnehmer erklären wie sie mit „stressigen“ Situationen umgehen! Ergebnisse auf Flipchart festhalten.*

Rund 60 % der Menschen, die sich als gestresst betrachten, gaben bei einer Befragung an, dass sie keinerlei systematisches Programm zur Stressbewältigung hätten und sich auch nie darum gekümmert hätten, in der Hoffnung, dass der Stress schon wieder vorbei ginge. Fest steht, dass zwar viel über Stress geredet, aber wenig dagegen getan wird. Die gängigen „Strategien“ gehen von Verdrängung über Passivität, übertriebene Schonung bis hin zum Tabletten- und Alkoholmissbrauch. Nicht alle zur Verfügung stehenden Bewältigungsstrategien sind jedoch für das Verkehrsverhalten gleichermaßen relevant.

Sie lassen sich in indirekte und direkte und in aktive und passive einteilen. Eine **direkte, aktive** Bewältigungsstrategie liegt vor, wenn eine Person versucht, die Stress auslösenden Bedingungen zu verändern.

**Indirekte** und **aktive** Strategien setzen an der eigenen Person an und sollen dazu veranlassen, mehr Kompetenz zu erwerben, um den Anforderungen besser gewachsen zu sein. Schauen wir uns zunächst die wesentlichen Vorgehensweisen in Stresssituationen an.

Strategien	Auswirkungen
Direkte Bewältigungsstrategien	Veränderung der Situationsbedingungen
Indirekte Bewältigungsstrategien	Veränderungen an der eigenen Person
Aktive Bewältigungsstrategien	Problemlösungen
Passive Bewältigungsstrategien	Ausweichen

**Frage: Welche Möglichkeiten haben Sie bei z. B. fremd- und selbstauferlegtem Zeitdruck, sich direkt und aktiv gegen den Stress zu wehren?**



- Verkehrswege und Verkehrszeiten mit geringer Belastung wählen
- Viel befahrene Autobahnabschnitte oder Fahrten bei schlechten Witterungsbedingungen vermeiden
- Auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen

(Auch andere Möglichkeiten können genannt werden)



### Frage: Was wäre die **passive** und unproduktive Variante dazu?

- Die Belastung übersehen
- Die Alarmzeichen ignorieren



### Frage: Wie können solche Strategien aussehen?

- Vorher gut ausruhen
- Mehrere und längere Pausen machen
- Auf Parkplätzen entspannen und die innere Erregung abbauen (z. B. Muskelentspannung)
- Über Verkehrsrouten genaue Informationen einholen
- Auf wenig belastende Ernährung achten
- Die eigene Fahrkompetenz erhöhen

*In vielen Fällen wird jedoch, häufig auch unbewusst, die passive, nicht lösende Bewältigungsform dieser Stresssituation gewählt.*



### Frage: Wie sieht eine solche Strategie aus?

- Rauchen
- Einnahme von Medikamenten
- Alkohol
- Flucht in Krankheiten



# STRESSPARCOURS

In einer kleinen Übungseinheit (Stressparcours) können Sie schnell erfahren, welche Auswirkungen Stress auf das sichere Autofahren haben kann.

**Ziel: Führerscheineulinge sollen feststellen, wie sich zum einen alltägliche Fahrsituationen auf die persönliche Belastbarkeit auswirken und zum anderen zusätzliche kognitive Belastungen (dargestellt durch Zusatzaufgaben) auf das Fahr- und Stressverhalten auswirken.**

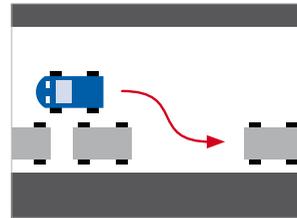


*Der Stressparcours sollte nicht im öffentlichen Straßenverkehr gefahren werden. Es bietet sich vielmehr ein Platz auf dem Feuerwehrgelände, auf einem Verkehrsübungsplatz oder ein abseits gelegener Parkplatz an. Die einzelnen Situationen können mit großen Warnkegeln aufgebaut werden. Die Zusatzaufgaben werden unmittelbar vor der Fahrt erklärt.*

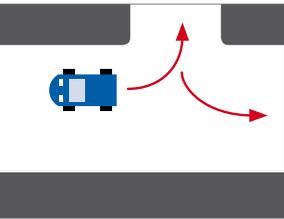
## Aufbau und Ablauf sowie die einzelnen Übungen zum Stressparcours

### Fahraufgabe 1

Während die Fahraufgabe gefahren wird, muss der Teilnehmer versuchen, die Rechenaufgaben, die vom mitfahrenden Moderator vorgelesen werden, richtig zu lösen.



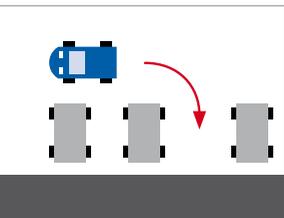
Fahraufgabe	Fehler	Zusatzaufgabe
Rückwärtsfahren in eine Parklücke (ca. 8 m) in Längsaufstellung	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ungenügende Beobachtung des Verkehrs</li><li>• Auffahren auf den Bordstein</li><li>• Abstand vom Bordstein mehr als 30 cm</li><li>• Mehr als 2 Korrekturzüge</li><li>• Touchieren der Begrenzungen</li></ul>	Addieren Sie folgende Zahlen: $17 + 36 = 53$ $29 + 63 = 92$ $14 + 83 = 97$ $47 + 26 = 73$ $39 + 37 = 76$



## Fahraufgabe 2

Die zweite Fahraufgabe kann unter Zuhilfenahme einer Kreuzung oder Einmündung gefahren werden. Auf einem Übungsgelände kann sie mit Warnkegeln aufgebaut werden. Während der Fahraufgabe liest der Moderator die einzelnen 5er-Buchstabenreihen vor und lässt sie jeweils vom Teilnehmer wiederholen.

Fahraufgabe	Fehler	Zusatzaufgabe
Wenden in einer Einmündung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ungenügende Verkehrsbeobachtung</li> <li>• Auffahren auf den Bordstein</li> <li>• Abstand vom Bordstein mehr als 50 cm</li> <li>• Mehr als 2 Korrekturzüge</li> <li>• Nicht annähernd parallel zum Bordstein gehalten</li> </ul>	Wiederholen Sie die Buchstabenreihen: N – M – B – T – C L – J – P – X – E – G O – B – Q – S R – G – P – C – V – D B – D – U – I – F – K – Z



## Fahraufgabe 3

Die nächste Fahraufgabe kann zwischen Containern, anderen Fahrzeugen (Vorsicht!) oder mit Warnkegeln aufgebaut und gefahren werden. Die Abstände orientieren sich an den Abmessungen eines normalen Parkplatzes. Die Zusatzaufgabe fängt mit Fahrbeginn an.

Fahraufgabe	Fehler	Zusatzaufgabe
Rückwärts einparken in Queraufstellung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ungenügende Beobachtung des Verkehrs</li> <li>• Begrenzungen berührt oder umgefahren</li> <li>• Nicht ausreichender Seitenabstand zu den Begrenzungen</li> <li>• Mehr als 2 Korrekturzüge</li> </ul>	Rückwärtszählen in 3-er Schritten: 497 – 494 – 491 – 488 – 485 – 482 – 479 – 476 ...

### Zusätzliche Erklärung zu rechtlichen Situation der jungen FahrerInnen in der Probezeit:

Bei den so genannten A-Verstößen sind schwerwiegende Zuwiderhandlungen gegen die Regeln des Straßenverkehrs aufgelistet. Hierzu zählen z. B. Verkehrsstraftaten nach dem Strafgesetzbuch (StGB), wie

- unerlaubtes Entfernen vom Unfallort
- fahrlässige Körperverletzung
- Nötigung
- Trunkenheit im Verkehr
- unterlassene Hilfeleistung

Aber auch Ordnungswidrigkeiten wie Verstöße gegen die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung (StVO) über

- das Rechtsfahrgebot
- die Geschwindigkeit
- das Überholen
- die Vorfahrt
- das Verhalten an Wechsellichtzeichen (z. B. Ampel)
- das Beachten von Verkehrszeichen (z. B. Halt! Vorfahrt gewähren) usw.

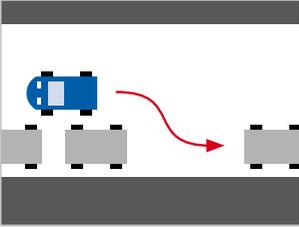
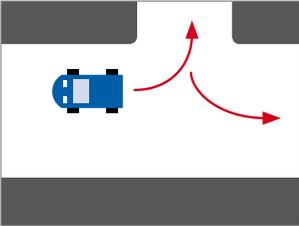
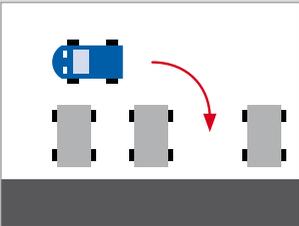
Im Teil B des Katalogs sind weniger schwerwiegende Straftaten gelistet, soweit sie auf Grund des Deliktes nicht bereits in Kategorie A eingeordnet wurden. Kommt es während der Probezeit zu Delikten, die in der A- oder B-Kategorie aufgeführt sind, gelten **folgende Maßnahmen**:

Bei **einem** A-Verstoß oder **zwei** B-Verstößen ordnet die zuständige Fahrerlaubnisbehörde die Teilnahme an einem Aufbauseminar für Fahranfänger (ASF) an. Das Aufbauseminar besteht aus vier Sitzungen zu je 135 Minuten und einer Beobachtungsfahrt von 30 Minuten. Die Kurse werden von Fahrlehrern mit besonderer Ausbildung durchgeführt. In den Sitzungen werden nicht nur die Delikte der Teilnehmer reflektiert, sondern auch Möglichkeiten aufgezeigt, zukünftig angepasst zu fahren, um nicht erneut auffällig zu werden. Die Seminare werden mit mindestens sechs und höchstens 12 TeilnehmerInnen durchgeführt.

Die Probezeit verlängert sich automatisch um zwei weitere Jahre, also auf insgesamt vier. Ein Rechtsmittel gegen die Verlängerung der Probezeit sieht das Gesetz nicht vor. Kommt es nach Abschluss des Aufbauseminars zu einem oder zwei (s. o.) weiteren Verkehrsverstößen, wird eine schriftliche Verwarnung zugestellt und eine psychologische Beratung empfohlen. Nach einem weiteren Delikt wird dann die Fahrerlaubnis entzogen.

## Vorschlag für den Aufbau eines kleinen Stressparcours

Beim Aufbau des Parcours binden Sie die TeilnehmerInnen mit ein.

	Station	Material	Aufbau
<p><b>Fahraufgabe 1</b></p> 	<p>Rückwärtsfahren in eine Parklücke (ca. 8 m) in Längsaufstellung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ca. 6 große Warnkegel</li> </ul>	<p>Mit Warnkegeln eine Parklücke an einer Bordsteinkante markieren (gute Fahrzeugbreite + ca. 8 m Länge)</p>
<p><b>Fahraufgabe 2</b></p> 	<p>Wenden in einer Einmündung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ggf. 10 Warnkegel</li> </ul>	<p>Eine vorhandene Kreuzung/Einmündung nutzen oder mit Warnkegeln nachstellen</p>
<p><b>Fahraufgabe 3</b></p> 	<p>Rückwärts einparken in Queraufstellung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Warnkegel/ Band/ Stangen o. Ä.</li> <li>evtl. 2 weitere Fahrzeuge</li> </ul>	<p>Durch Warnkegel und/oder Kreidestriche/Klebeband eine Parklücke darstellen</p>

	Mögliche Fehler	Zusatzaufgabe	Mögliche Fehler
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Ungenügende Beobachtung des Verkehrs</li> <li>● Auffahren auf den Bordstein</li> <li>● Abstand vom Bordstein mehr als 30 cm</li> <li>● Mehr als 2 Korrekturzüge</li> <li>● Touchieren der Begrenzungen/ Warnkegel</li> </ul>	<p>Addieren Sie folgende Zahlen:</p> $17 + 36 = 53$ $29 + 63 = 92$ $14 + 83 = 97$ $47 + 26 = 73$ $39 + 37 = 76$	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Falsche Additionen</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Ungenügende Verkehrsbeobachtung</li> <li>● Auffahren auf den Bordstein</li> <li>● Berühren der Warnkegel</li> <li>● Abstand vom Bordstein/Warnkegel mehr als 50 cm</li> <li>● Mehr als 2 Korrekturzüge</li> <li>● Nicht annähernd parallel zum Bordstein/ Warnkegel gehalten</li> </ul>	<p>Wiederholen Sie die Buchstabenreihen:</p> <p>N – M – B – T – C  L – J – P – X – E – G  O – B – Q – S  R – G – P – C – V – D  B – D – U – I – F – K – Z</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Keine Vollständige Wiederholung der Buchstabenreihen</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Ungenügende Beobachtung des Verkehrs</li> <li>● Begrenzungen berührt oder umgefahren</li> <li>● Nicht ausreichender Seitenabstand zu den Begrenzungen</li> <li>● Mehr als 2 Korrekturzüge</li> </ul>	<p>Rückwärtszählen in 3-er Schritten:</p> $497 - 494 - 491 -$ $488 - 485 - 482 -$ $479 - 476 \dots$	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Fehler in der Reihenfolge</li> </ul>

**FUK Feuerwehr-Unfallkasse Niedersachsen**

Bertastraße 5

30159 Hannover

Telefon 0511 9895-431

Telefax 0511 9895-480

info@fuk.de

www.fuk.de



**LEITFADEN FÜR DIE AUSBILDUNG | VERKEHRSSICHERHEIT**