

www.einsatzrecht.de



#### **STRESS**

**Fahrpsychologie** 

#### Jeder Einsatzfahrer hat Stress und braucht ihn auch!

Stressreaktionen sind natürliche Reaktionen, mit denen der Körper auf Gefahrensituationen reagiert und versucht, alle für das Überleben wichtigen Funktionen zu beschleunigen. Die Herzfrequenz steigt, der Atem beschleunigt, die Muskeln spannen sich an und die Pupillen weiten sich.

Das präzise arbeitende, aber wesentlich langsamere Großhirn wird in seiner Funktion reduziert und schnelle instinktive Reaktionen gefördert.

Dies erfolgt durch die Freisetzung von Nervenbotenstoffen (z. B. Adrenalin, Noradrenalin, Kortisol usw.), die unter anderem Herzschlag, Blutdruck und Blutzuckerspiegel erhöhen.



www.einsatzrecht.de



#### **STRESS**

**Fahrpsychologie** 

### Jeder Einsatzfahrer hat Stress und braucht ihn auch!

Übermäßiger Stress ist schädlich. Er steigert massiv die Unfallgefahren.

Gestresste Fahrer neigen zu einem zum schnellen Fahren, Drängeln oder Fahren bei Rot. **Stress** führt auch zur Müdigkeit und Unaufmerksamkeit.

Stress kann auch zu im Straßenverkehr gefährlichen Aggressionen führen.





**Fahrpsychologie** 

#### **STRESS**

Bei Aggressionen ist zwischen spontanem und kaum nachvollziehbarem Handeln und sich durch ein aktuelles Geschehen aufbauenden und dann plötzlich nach einer Eskalationsphase ausbrechenden Angriffen zu unterscheiden. Im Straßenverkehr zeigt sich aggressives Verhalten durch Auffahren, Drängeln, Schneiden, Dauerlinksfahren, Behindern, unnötigem Einsatz der Hupe oder Lichthupe bis hin zum bewussten Herbeiführen von Unfällen. Hintergrund von Aggressionen ist häufig der Wille zum ungestörten und schnellen Vorankommen bei der Auffassung andere Verkehrsteilnehmer begingen Fahrfehler, die dieses Ziel erschweren. Festzuhalten ist, dass Aggression im Straßenverkehr eine Domäne von Männern ist!







#### **STRESS**

**Fahrpsychologie** 

Der Fahrer eines Einsatzfahrzeuges sollte zur Stressminderung zudem Folgendes beachten:

- Er konzentriert sich allein auf die Fahrt und versucht, die mögliche Situation am Einsatzort weitgehend auszublenden
- Er macht sich klar, dass der Einsatzerfolg nicht von Sekunden abhängt und übermäßige Geschwindigkeiten nur sehr kurze Zeitersparungen bringen.
- Er nimmt Rücksicht auf die Mannschaft im Fahrzeug.
- Er akzeptiert berechtigte Kritik der Mitfahrer an seinem Fahrstil.
- er verzichtet darauf, das Fahrverhalten anderer Verkehrsteilnehmer ständig zu kommentieren.
- Er beteiligt sich nicht an Gesprächen insbesondere nicht über die zu erwartende Einsatzsituation und vermeidet emotional aufgeladene Diskussionen während der Fahrt.
- Er überträgt dem Beifahrer Aufgaben, die ihm das Fahren des Einsatzfahrzeuges erleichtern (ggf. auch das Ein- und Ausschalten des Einsatzhorns).
- Er reagiert gelassen auf Fehler anderer.
- Er lässt sich von seinen Mitfahrern nicht zu einer Fahrweise animieren, die riskant ist oder ihn überfordert.

www.einsatzrecht.de



**Fahrpsychologie** 

#### Fehleinschätzung des eigenen Fahrkönnens

Die häufigste Fehleinschätzung ist die des allgemeinen eigenen Fahrkönnens. Das Selbstbild von Fahrern ist übertrieben positiv.

Mehrere unabhängige Untersuchungen belegen, dass nur 1 % aller Fahrer ihre fahrerischen Qualitäten unterdurchschnittlich einordnen.

Der ganz überwiegende Teil sieht sich als **sehr guter oder guter Fahrer**, wobei sich diese Einschätzung selbst nach nachgewiesenen Fahrfehlern, die als einmalige Ausrutscher abgetan werden, nicht oder nur kaum ändert.



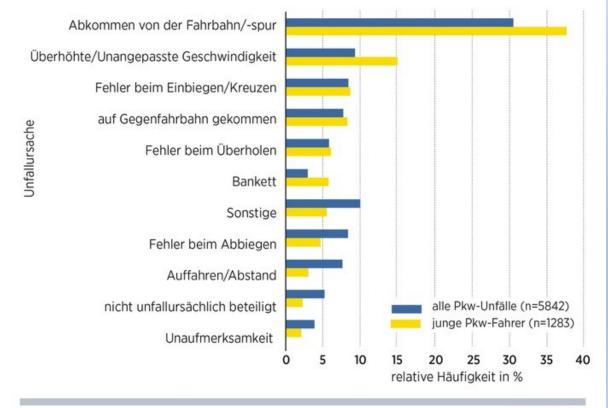


### Mangelnde Fahrpraxis kann Fehleinschätzungen begünstigen

### Die negativen Auswirkungen mangelnder Fahrpraxis

**Fahrpsychologie** 

Die Fahrerfahrung hat einen sehr großen Einfluss auf das Unfallgeschehen. Gefährliche Situationen entstehen meist durch mangelnde Praxis, Fehleinschätzungen und falsche Reaktionen. Die Grafik zeigt, dass sich deutlich häufiger Unfälle durch Abkommen von der Fahrbahn und überhöhte Geschwindigkeit bei jungen Fahrern ereignen als im gesamten Unfallaufkommen.



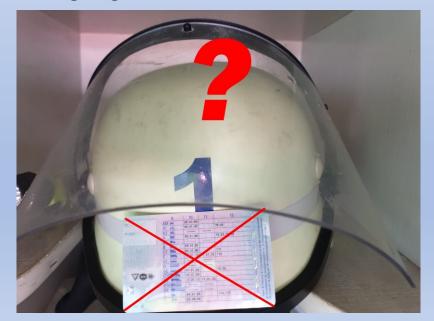


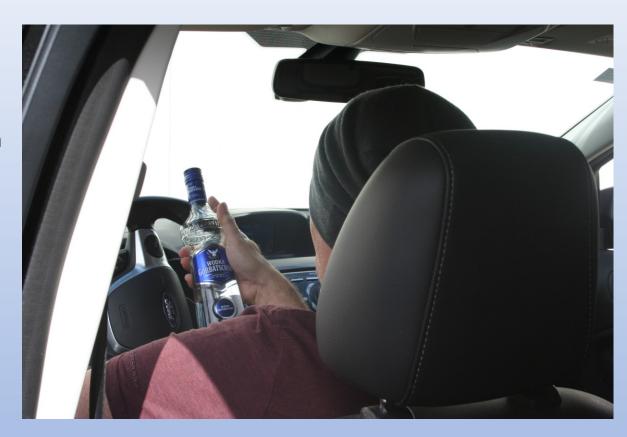


#### Fehleinschätzung des eigenen Fahrkönnens

**Fahrpsychologie** 

Aber auch Fehleinschätzungen des aktuellen Fahrvermögens nach Erkrankung, Alkoholaufnahme, Medikamentenaufnahme oder altersbedingter Einschränkungen sind eher die Regel als die Ausnahme. Gerade von Fahrern von Einsatzfahrzeugen ist jedoch immer eine selbstkritische Prüfung der eigenen Fahrtüchtigkeit gefordert. Wer eine Grippe hat, kommt sicher kaum auf die Idee, unter Atemschutz im Brandeinsatz vorzugehen, er ist aber auch nicht geeignet, als Fahrer eine Sonderrechtsfahrt durchzuführen.





So deutlich ist es selten. Aber nach vier Flaschen Bier und einem Alarm Feuer 4?

www.einsatzrecht.de



**Fahrpsychologie** 

#### Fehleinschätzung von Geschwindigkeiten und Abständen

Versuche haben gezeigt, dass viele Fahrer sowohl die eigene Geschwindigkeit als auch die Geschwindigkeit anderer Fahrzeuge, häufig erheblich und damit im Zweifel unfallrelevant unterschätzen. Gerade beim Überholen hängt das Risiko jedoch auch wesentlich von einer richtigen Einschätzung der Geschwindigkeit ab. Das Schätzen von Geschwindigkeiten ist schwierig, kann aber bis zu einem gewissen Grad trainiert werden.

Abstand und Entfernungen werden individuell mit extremen Abweichungen geschätzt. Entfernungen sind leichter zu schätzen als Geschwindigkeiten. Auch hier gilt, dass man durchaus durch Training seine Schätzgenauigkeit verbessern kann.

Es gibt Erfahrungen bei Ortsterminen in Gerichtsverfahren, wo Entfernungen von ca. 90 m von 80 m bis zu 400 m geschätzt wurden.





#### Fehleinschätzung von Geschwindigkeiten und Abständen

**Fahrpsychologie** 

Die risikoreichste Gruppe bei schweren Verkehrsunfällen zumeist durch überhöhte Geschwindigkeit sind junge Männer bis ca. 24 Jahre. Dies lässt sich auch durch Statistiken belegen. Auch wenn "Mann" es nicht hören will, Frauen sind im Hinblick auf das Verkehrsunfallgeschehen die besseren Autofahrer.

Im Hinblick auf Fahrten mit Einsatzfahrzeugen durch junge Fahrer ergeben sich im Regelfall aufgrund der besonderen Schulung und der Tatsache, dass allein durch die Anwesenheit eines Beifahrers eine psychosoziale Kontrolle stattfindet, keine übermäßigen unkalkulierbaren Risiken.

Ein Problem können allerdings junge Feuerwehrangehörige sein, die mit ihren Privatfahrzeugen zum Feuerwehrhaus oder sogar direkt zur Einsatzstelle fahren. Hier sind Fälle bekannt, wo Übereifer mit Unerfahrenheit und erhöhter Risikobereitschaft zu schweren, ja tödlichen Verkehrsunfällen geführt haben.



www.einsatzrecht.de



#### Medikamente, Berauschende Mittel

**Fahrpsychologie** 

Alkohol wirkt sich individuell sehr unterschiedlich auf das Fahrverhalten aus. Die Alkoholwirkung auf den einzelnen Fahrer hängt unter anderem von der Höhe der Blutalkoholkonzentration, der Trinkzeit, dem Körpergewicht, der Magenfüllung und der körperlichen Konstitution und Verfassung, aber auch von der Alkoholgewöhnung ab.

Ab einer Blutalkoholkonzentration 0,2 ‰ kann es zu folgenden Einschränkungen kommen:

- Konzentration, Koordinationsvermögen und Reflexe lassen nach.
- Entfernungen werden falsch eingeschätzt.
- Das Sehvermögen sinkt.
- Sorglosigkeit und Risikobereitschaft wachsen.





### **Fahrpsychologie**

#### Medikamente, Berauschende Mittel

Ab 0,6 ‰ sind folgende Störungen wahrscheinlich

- Die Orientierung im Raum ist gestört: Distanzen zu Objekten werden falsch eingeschätzt.
- Die Geschwindigkeit wird stark unterschätzt.
- Der Gleichgewichtssinn ist beeinträchtigt: Dies kann zu Fahrfehlern in Kurven führen.
- Das Sehvermögen ist gestört: Bewegungsunschärfe, Blickfeld um 25 % reduziert.
- Das Hörvermögen ist eingeschränkt.
- Die Anpassung an Lichtveränderungen verändert sich: Blendempfindlichkeit.
- Die Reaktionszeit verdoppelt sich.
- Die Motorik ist gestört.
- Die Ablenkbarkeit steigt, die Aufmerksamkeitsspanne sinkt.
- Der Bewegungsdrang, Leichtsinn, Sorglosigkeit nehmen zu.
- Die Enthemmung und Euphorisierung oder evtl. Reizbarkeit setzen ein.
- Ein subjektives Gefühl gesteigerter Leistungsfähigkeit ist verbunden mit einer tatsächlichen (objektiven) Leistungseinschränkung.



www.einsatzrecht.de

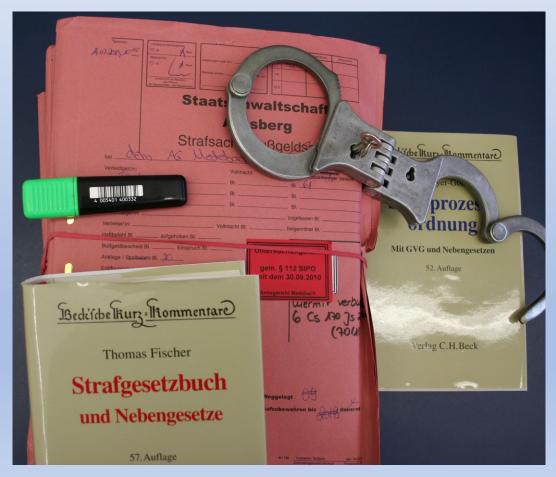


#### Medikamente, Berauschende Mittel

**Fahrpsychologie** 

Ab 1,1 ‰ besteht absolute Fahruntüchtigkeit. Denn ab diesem Wert sind gravierende Vergiftungserscheinungen physiologisch erwiesen. Es gibt keine, auch keine alkoholgewöhnten Personen, die bei dieser Alkoholisierung ohne die Fahrtüchtigkeit erheblich einschränkende Ausfälle der verkehrswichtigen psychischen und physiologischen Funktionen fahren können.

Beim Führer eines Kraftfahrzeuges mit dieser Blutalkoholkonzentration liegt immer eine Straftat vor!



**Fahrpsychologie** 

www.einsatzrecht.de



#### Fehlerhafter Reaktionen anderer Verkehrsteilnehmer

Der Fahrer eines Einsatzfahrzeuges muss insbesondere mit folgenden häufig auftretenden fehlerhaften Reaktionen von anderen Verkehrsteilnehmern rechnen:

- Das Einsatzfahrzeug wird trotz eingeschalteten Sondersignalen nicht oder verspätet wahrgenommen.
- Es wird nicht freie Bahn geschaffen.
- Die Rettungsgasse wird nicht gebildet.
- Fahrzeuge schließen plötzlich wieder die Rettungsgasse oder hängen sich sogar an das Einsatzfahrzeug an.
- Der Vorrang des Einsatzfahrzeuges wird nicht gewährt.
- Vor einem sich n\u00e4hernden Einsatzfahrzeug wird pl\u00f6tzlich sehr stark ggf. bis zum Stillstand abgebremst, insbesondere wenn erst kurz zuvor das Einsatzhorn eingeschaltet wird.
- Vor einem sich n\u00e4hernden Einsatzfahrzeug wird auch an engen stellen oder gar im Kreisverkehr gehalten.
- Fahrer sind so überfordert, dass sie den Motor ihres Fahrzeugs abwürgen.





### **Fahrpsychologie**

#### Fehlerhafter Reaktionen anderer Verkehrsteilnehmer

Fehlerhaftes Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer wird nicht besser, wenn es bei Fahrer des Einsatzfahrzeuges zu Ärger oder Aggressionen führt. Mit fehlerhaften Verhalten anderer muss souverän, ruhig und sachlich umgegangen werden. Insbesondere, wenn das Fehlverhalten auf offensichtlich Überforderung besteht, ist die Situation nur durch ruhiges und überlegtes Handeln zu lösen. Bremst jemand bei Ertönen des Einsatzhornes bis zum Stillstand, hält im Kreisverkehr und würgt auch noch den Fahrzeugmotor ab, muss für ihn der Stress reduziert werden, um überhaupt weiter zu kommen. Der Fahrer des Einsatzfahrzeugs kann die Überforderungssituation dadurch entschärfen, dass er kurzfristig erstmal das Einsatzhorn auszuschaltet.



www.einsatzrecht.de



**Fahrpsychologie** 

#### Kommunikation

Fehlerhaftes Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer wird nicht besser, wenn es bei Fahrer des Einsatzfahrzeuges zu Ärger oder Aggressionen führt. Mit fehlerhaften Verhalten anderer muss souverän, ruhig und sachlich umgegangen werden. Insbesondere, wenn das Fehlverhalten auf offensichtlich Überforderung besteht, ist die Situation nur durch ruhiges und überlegtes Handeln zu lösen. Bremst jemand bei Ertönen des Einsatzhornes bis zum Stillstand, hält im Kreisverkehr und würgt auch noch den Fahrzeugmotor ab, muss für ihn der Stress reduziert werden, um überhaupt weiter zu kommen. Der Fahrer des Einsatzfahrzeugs kann die Überforderungssituation dadurch entschärfen, dass er kurzfristig erstmal das Einsatzhorn auszuschaltet.











**Fahrpsychologie** 

**DIE ROTEN HEFTE 106** 

Rechtsfragen beim Führen von Feuerwehrfahrzeugen

Kohlhammer



