

Peter Stroheck-Kühner, Sven Kief,
Rainer Mattern
Institut für Rechts- und Verkehrsmedizin des
Klinikums der Universität Heidelberg

Bewältigungsstrategien und Fahrverhalten

Zusammenfassung

Die Ergebnisse der vorliegenden Studie zeigen, dass die Art, wie ein Fahrer mit Belastungen im Straßenverkehr umgeht, in Zusammenhang steht mit seinem Fahrstil und den Fahrfehlern, die er macht. Dabei zeigt sich, dass insbesondere ein konfrontativer Bewältigungsstil die Konfliktneigung im Straßenverkehr erhöht und dass diese Fahrer nicht nur andere belasten, sondern dass dieser Bewältigungsstil auch dazu führt, dass diese Fahrer auch selbst mehr Stress und Belastungen erleben.

Einleitung

Bedingt durch eine Vielzahl von Faktoren wie beispielsweise steigender Zeitdruck und Verkehrsdichte, berichten Autofahrer über immer mehr und immer stärkere Belastungen im Straßenverkehr. Diese auf Autofahrer einwirkenden Belastungen werden häufig im Sinne von Überbeanspruchungen diskutiert. Die vorliegende Studie hatte zum Ziel, über standardisierte Fragebogen fahrspezifische Belastungen und Bewältigungsstrategien zu erfassen und die Probanden der Stichprobe auf der Grundlage ihrer Bewältigungsstrategien zu Typen zusammenzufassen. In einem weiteren Schritt sollte anhand standardisierter Fahrverhaltensbeobachtungen überprüft werden, ob die verschiedenen Belastungstypen unterschiedliche Fahrstile und Fahrfehler aufweisen.

Material und Methoden

Zur Erfassung der fahrspezifischen Bewältigungsstrategien wurde eine deutsche Adaptation des Driver Coping Questionnaire (DCQ; MATTHEWS et al., 1996) verwendet. Dieses Verfahren erfasst die Bewältigungsstrategien „Aufgabenorientiertes Coping“, „Selbstreflexion“, „Konfrontatives Coping“ und „Vermeidung“. Im Anschluss an die Fragebogenerhebung wurde mit den Probanden eine standardisierte Fahrverhaltensbeobachtung nach SCHUBERT durchgeführt.

Aufgabenorientiertes Coping meint in Zusammenhang mit dem Fahrverhalten das Bemühen, in Belastungssituationen sicher zu fahren, impulsive Handlungen zu vermeiden, sich aktiv darum zu bemühen, ruhig und entspannt zu bleiben, und sich verstärkt darum zu bemühen, Gefahren zu antizipieren und die Gefahr von Konfliktsituationen, beispielsweise durch eine langsamere Fahrweise und mehr Sicherheitsabstand, zu reduzieren. Eine selbstreflexive Bewältigungsstrategie zeichnet sich durch einen eher kognitiven Umgang mit Belastungen aus. Diese Fahrer tendieren dazu, eigene Fahrfehler zu hinterfragen und sich darüber Gedanken zu machen. Sie denken auch über die möglichen Konsequenzen eines Fahrfehlers nach und bedenken auch den Erfahrungsgewinn, der aus einem solchen Verhalten resultiert. Ein weiteres Merkmal einer solchen Strategie ist auch eine Kosten-Nutzen-Analyse des Fahrens und des Fahrverhaltens. Ein konfrontativer Bewältigungsstil ist demgegenüber gekennzeichnet durch eine konfrontativ, aggressive Herangehensweise. Auf Konflikt- und Belastungssituationen reagieren diese Fahrer durch ein riskantes und schnelles Fahren. Sie fahren dicht auf, setzen auch häufig Hupe oder Lichthupe ein und zeigen in Konfliktsituationen den anderen gerne, was sie von ihnen halten. „Vermeidung“ meint weniger die Vermeidung von Situationen, sondern vielmehr ein Vermeiden der Auseinandersetzung mit der eigenen Belastung. Diese Fahrer leugnen häufig, dass es überhaupt eine Problemsituation gegeben hat oder dass sie eine Belastung erlebt haben. Nach entsprechenden Situationen fahren sie einfach weiter, als ob nichts passiert sei.

Weiterhin wurde bei den Probanden ihre Einstellung zum Fahren erfasst. Dies erfolgte mit der deutschen Adaptation des Driver Stress Inventory (DSI, MATTHEWS et al., 1996). Dieser Fragebogen erfasst die Dimensionen „Bedürfnis nach Nervenkitzel“, „Selbstwirksamkeit“, „Gelassenheit“, „Vorausschauendes Fahren“ und „Ermüdungsneigung“.

Als Maß für das subjektive Erleben belastender Verkehrssituationen wurde ein Fragebogen vorgegeben, der anhand von 36 definierten Situationen die Häufigkeit erfasst, mit der die Probanden subjektiv mit solchen Situationen im letzten Jahr konfrontiert worden sind.

Die Verkehrsanamnese erfolgte mittels eines halbstrukturierten Interviews. Dabei wurden die Fahrpraxis, die Einschätzung des eigenen Fahrstils sowie die Verkehrsauffälligkeiten erfasst.

Die standardisierte Fahrverhaltensbeobachtung wurde in und um Heidelberg unter weitgehend vergleichbaren zeitlichen Bedingungen (Feierabendverkehr) durchgeführt. Die Strecke war ca. 37 km lang und die Fahrt dauerte zwischen 45 und 60 Minuten. Die Fahrt wurde mit einem Fahrlehrer in einem Fahrschulauto durchgeführt und von einem mitfahrenden Verkehrspsychologen bewertet. An 72 festgelegten Messpunkten wurden genau definierte Verhaltensweisen bewertet. Beurteilt wurden dabei die Dimensionen „Orientierungsleistung“, „Aufmerksamkeits- und Konzentrationsleistung“, „Risikobezogene Selbstkontrolle“ sowie „Handlungszuverlässigkeit“. „Orientierungsleistung“ meint dabei, den Bedeutungsgehalt einer Verkehrssituation oder von Verkehrszeichen zu erkennen. Sie umfasst z. B. die Orientierung anhand von Schildern, das Erkennen von Gefahren und Vorfahrtszeichen sowie die Abschätzung von Abständen und das Einschätzen der Geschwindigkeit anderer Verkehrsteilnehmer.

Stichprobe

Die Studie wurde an 30 Männern (im Mittel 42,6 Jahre; SD = 10,9) und 30 Frauen (im Mittel 42,4 Jahre; SD = 10,4) im Alter zwischen 26 und 60 Jahren durchgeführt. Diese wurden zumeist aus der Mitgliederdatei des Allgemeinen Deutschen Automobilclubs (ADAC e. V.) nach Zufall ausgewählt. Vorab wurde telefonisch abgeklärt, ob die Befragten an einer Erkrankung leiden, welche die Fahreignung in Frage stellen kann, und dann gegebenenfalls aus der Studie ausgeschlossen.

Ergebnisse und Diskussion

Da eine Person nicht ausschließlich eine einzige Bewältigungsstrategie einsetzt, sondern i. d. R. zwei, teilweise auch mehrere Strategien kombiniert, wurden die Probanden aufgrund ihrer Angaben zu den von ihnen eingesetzten Bewältigungsstrategien mittels einer Clusteranalyse (Ward-Methode) in Typen eingeteilt. Damit konnten fünf Typen identifiziert werden.

Der „Verantwortungsbewusste“ (vgl. Tabelle 1) zeichnet sich dabei durch eine hohe Selbstreflexion und eine niedrige Vermeidungstendenz aus. Er ist selbstkritisch, bereit, aus Fehlern zu lernen, und ist interessiert an Erfahrungsgewinn. Er reagiert auf Probleme, realisiert diese auch und lenkt sich nicht davon ab. Die größte Gruppe stellen die „Vermeintlichen Alleskönner“ dar (vgl. Tabelle 2). Diese Grup-

pe zeichnet sich durch eine sehr geringe Selbstreflexion aus. Sie glauben, alles zu können, halten einen weiteren Erfahrungsgewinn nicht für notwendig und sind insgesamt nur wenig selbstkritisch. Die dritte Gruppe sind die „Konfrontativen“ (vgl. Tabelle 3). Sie reagieren auf Belastungen konfrontativ und aggressiv. Ihr Fahrstil ist tempoorientiert und auf Durchsetzung bedacht. In dieser Gruppe finden sich überwiegend Männer. Bei der vierten Gruppe sind demgegenüber Frauen deutlich in der Mehrheit. Diese „Unsicheren“ (vgl. Tabelle 4) haben, ähnlich wie die „Verantwortungsbewussten“, ein hohes Maß an Selbstreflexion, haben gleichzeitig aber eine ausgeprägte Vermeidungstendenz. Sie

- Hohe Selbstreflexion (lernt aus Fehlern; ist interessiert an Erfahrungsgewinn; ist selbstkritisch)
- Geringe Vermeidung (realisiert und reagiert auf Probleme; lenkt sich nicht ab).
- Durchschnittliche Fahrpraxis/a
- Geschlecht: 44 % männlich
- 26-59 Jahre (im Mittel 43)
- Anteil an der Stichprobe: 28,6 %

Tab. 1: Typ 1: „Der Verantwortungsbewusste“

- Geringe Selbstreflexion (glaubt, alles zu können; hält einen weiteren Erfahrungsgewinn nicht für notwendig; wenig selbstkritisch)
- Sehr große Fahrpraxis/a
- Geschlecht: 56 % männlich
- 26-56 Jahre (im Mittel 42)
- Anteil an der Stichprobe: 32,1 %

Tab. 2: Typ 2: „Der vermeintliche Alleskönner“

- Ausgeprägte Konfrontationstendenz (reagiert häufig aggressiv; durchsetzender und tempoorientierter Fahrstil; Hupen; Lichthupe; Beleidigungen)
- Überdurchschnittlich hohes Dominanzstreben
- Durchschnittliche Fahrpraxis/a
- Geschlecht: 70 % männlich
- 26-58 Jahre (im Mittel 39,3)
- Anteil an der Stichprobe: 17,9 %

Tab. 3: Typ 3: „Konfrontative“

- Ausgeprägte Selbstreflexion (hält sich für einen unsicheren Fahrer; schätzt sich als unerfahren ein)
- Hohe Vermeidung (geht Situationen aus dem Weg; verschließt die Augen vor Fehlern und Problemen)
- Geringe Fahrpraxis/a
- Geschlecht: 12 % männlich
- 26-56 Jahre (im Mittel 43)
- Anteil an der Stichprobe: 14,3 %

Tab. 4: Typ 4: „Der Unsichere“

- Hohe Selbstreflexion (lernt aus Fehlern; ist interessiert an Erfahrungsgewinn; ist selbstkritisch)
- Geringe Aufgabenzentriertheit (achtet wenig auf die Verkehrssituation; wenig antizipierend)
- Durchschnittliche Fahrpraxis/a
- Geschlecht: 50 % männlich
- 51-60 Jahre (im Mittel 56)
- Anteil an der Stichprobe: 7,1 %

Tab. 5: Typ 5: „Der Überbesorgte“

halten sich für schlechte und unsichere Fahrer, verschließen vor ihren Fehlern aber die Augen und setzen sich mit diesen nicht auseinander. In dieser Gruppe finden sich insbesondere nicht berufstätige Frauen, die eine nur sehr geringe Fahrpraxis besitzen. In der fünften Gruppe (vgl. Tabelle 5) finden sich ausschließlich Fahrer/innen im Alter von über 50 Jahren. Diese „Überbesorgten“ haben zwar eine hohe Selbstreflexion, verfügen aber über eine nur geringe Aufgabenzentriertheit. Dies wirkt sich vor allem dadurch aus, dass sie im Straßenverkehr wenig auf die Verkehrssituation achten und deshalb auch nur wenige Gefahren antizipieren.

In einem weiteren Schritt wurde dann geprüft, ob sich die mit Hilfe der Cluster-Analyse identifizierten Gruppen in ihrem Fahrstil und den Fahrfehlern unterscheiden. Dies erfolgte durch eine Varianzanalyse mit anschließender Kontrastberechnung. Die Unterschiede in der Fehlerhäufigkeit zwischen den verschiedenen Gruppen erwiesen sich dabei als so ausgeprägt (vgl. Bild 1), dass sie sich trotz der relativ geringen Stichprobengröße innerhalb der einzelnen Gruppen statistisch absichern ließen. Hochsignifikante ($p < .01$) Unterschiede zwischen den fünf Belastungstypen waren bei der Orientierungsleistung festzustellen und signifikante ($p < .05$) ergaben sich für die risikobezogene Selbstkontrolle und die Handlungszuverlässigkeit.

Post hoc wurde dann geprüft, welche Typen sich im Einzelnen voneinander unterscheiden lassen. Hier zeigte sich, dass bezüglich der Orientierungsleistung die Gruppe der „Konfrontativen“ etwa doppelt so viele Fehler wie die „Verantwortungsbewussten“ ($p < .05$) machte und auch die „Unsicheren“ tendenziell ($p < .10$) mehr Orientierungsfehler als die „Verantwortungsbewussten“ aufweisen. Demgegenüber ist es die Gruppe der „Vermeintlichen Alleskönner“, die im Vergleich mit den „Verantwortungsbewussten“ signifikant ($p < .05$) mehr Fehler der risikobezogenen Selbstkontrolle machte. Betrachtungsweise die größten Unterschiede fanden sich hinsichtlich der Fehler in der Fahrzeugbedienung

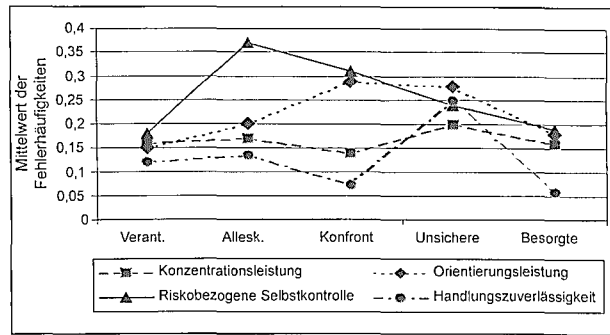


Bild 1: Fahrfehler in Abhängigkeit vom Stresstypus

(Handlungszuverlässigkeit). Hier machten die „Unsicheren“ mehr als drei Mal so viele Fehler wie die „Übervorsichtigen“. In Anbetracht der geringen Anzahl von Personen innerhalb dieser beiden Gruppen ließ sich dieser Unterschied aber nur tendenziell ($p < .10$) absichern. Unterschiede bei Fehlern der Konzentrations- und Aufmerksamkeitsfähigkeit waren nicht festzustellen.

Der „Verantwortungsbewusste“ erwies sich in der praktischen Fahrsituation als „Gold-Standard“. Bezüglich aller vier Fahrdimensionen erwiesen sich diese Fahrer als sicher und unauffällig. Der „Vermeintliche Alleskönner“ zeigt bezüglich der Dimensionen „Konzentrationsleistung“, „Orientierungsleistung“ und „Handlungszuverlässigkeit“ vergleichbare Leistungen wie der „Verantwortungsbewusste“, fällt aber durch sehr viele Fehler der risikobezogenen Selbstkontrolle auf. Der „Konfrontative“ zeichnet sich zum einen durch eine hohe Anzahl von Fehlern bei der risikobezogenen Selbstkontrolle, zum anderen aber auch durch sehr viele Orientierungsfehler aus. Während der Zusammenhang zwischen dem konfrontativen Bewältigungsstil dieser Personengruppe und Fehlern der risikobezogenen Selbstkontrolle evident erscheint, war die hohe Anzahl von Orientierungsfehlern in Anbetracht der hohen Handlungszuverlässigkeit und guter Konzentrationsfähigkeit nicht unbedingt zu erwarten. Der „Unsichere“ zeigt auf allen vier Dimensionen gleichermaßen Defizite. Diese Gruppe hat als einzige auch Probleme bei der Bedienung des Fahrzeugs, was auf die sehr geringe Fahrpraxis dieser Personen zurückgeführt werden kann. Der „Überbesorgte“ zeichnet sich durch eine sehr hohe Handlungszuverlässigkeit aus, die sicher in Zusammenhang mit der sehr langen Fahrpraxis dieser Personen gesehen werden kann. Ansonsten fanden sich bei dieser Gruppe keine nennenswerten Auffälligkeiten.

In einem letzten Schritt wurde dann untersucht, ob sich die fünf Stresstypen hinsichtlich des subjektivi-

Fahrer mit einem konfrontativen Bewältigungsstil geben signifikant häufiger als die anderen Gruppen an:

- auf der linken Spur der Autobahn einen Langsamfahrer vor sich zu haben
- sich in einem Schilderwald zu befinden
- einen wichtigen Termin zu haben und deshalb beim Fahren unter Zeitdruck zu stehen
- sich in einer unübersichtlichen Verkehrssituation zu befinden
- von Mitfahrern abgelenkt zu werden
- durch Umleitungen irritiert zu werden
- eine Straße mit extrem dichtem Verkehr zu befahren
- durch unvorteilhafte Zeit- bzw. Routenplanung beeinträchtigt zu sein

Tab. 6: Belastungssituationen des „konfrontativen“ Fahrers

ven Erlebens von belastenden Situationen unterscheiden. Dabei war festzustellen, dass lediglich die Gruppe der „Konfrontativen“ im Vergleich mit den anderen Typen in verstärktem Maße über das Erleben von Belastungssituationen berichtet, wobei die Fahrleistung der einzelnen Fahrer kontrolliert wurde. Zwischen den vier anderen Gruppen waren demgegenüber keine Unterschiede zu erkennen. Wie Tabelle 6 zeigt, sind einzelne Situationen zwar durchaus als Folge des Fahrstils dieser Personengruppe zu erklären (z. B. Langsamfahrer auf der linken Fahrspur), andere Situationen lassen sich demgegenüber nicht als direkte Folge eines konfrontativen Fahrstils interpretieren (z. B. Schilderwald, Ablenkung durch Mitfahrer).

Dadurch wird deutlich, dass diese Fahrergruppe nicht nur andere Verkehrsteilnehmer durch ihren Fahrstil belastet, sondern dass diese Form der Stressbewältigung auch bei den Betroffenen selbst zu mehr Belastungen führt. Diesem Ergebnis kommt insbesondere unter verkehrspädagogischen Gesichtspunkten Bedeutung zu, da Bewältigungsstrategien beeinfluss- und korrigierbar sind.

Literatur

Literatur beim Autor

Kontakt

Dipl.-Psych. Dr. P. Stroheck-Kühner
 Institut für Rechts- und Verkehrsmedizin
 Klinikum der Universität Heidelberg
 Voßstr. 2
 69115 Heidelberg