

Stress & Straße...?!!

Stressphänomene Ursachen und Wirkung im Straßenverkehr

Veranstalter:
Rheinischer Gemeindeunfallversicherungsverband, Düsseldorf

„team-drive“
Fahrtraining & Incentives
Th. & Joh. Beerlage

Stress & Straße !?!

Der Zeitdruck, Reizüberflutung, Alltagsbelastungen aus Privat- und Berufsleben und die Hektik des Straßenverkehrs erzeugen negativen Stress. Auf die Belastungen reagiert jeder Mensch individuell. Im Hinblick auf den Straßenverkehr ergeben sich eminent gefährliche Situationen, da negativer Stress im besonderen Maße die Fähigkeit der Informationsaufnahme und Informationsverarbeitung, wie auch die psychische Anpassungsfähigkeit begrenzt.

Konsequenterweise ergeben sich folgende Seminarziele:

- Zusammenhänge zwischen Stressphänomenen und Straßenverkehr erkennen
- Erkennen von Stress bei sich und anderen
- Kenntnis von Bewältigungstechniken
- Training der eigenen Handlungskompetenz

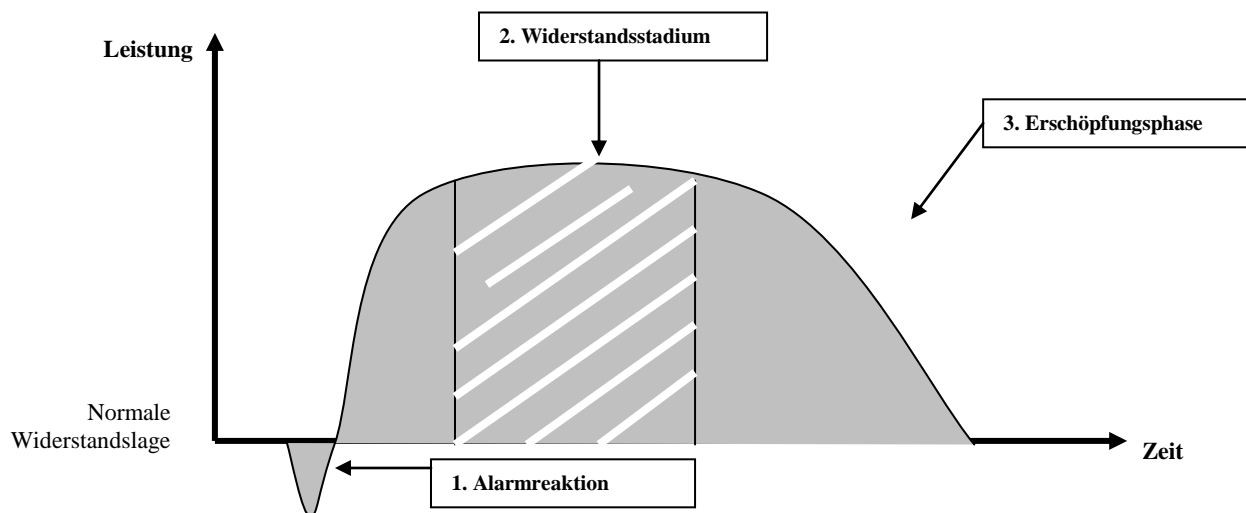
1. Was ist Stress???

STRESS IST DIE ALLGEMEINE UNWILLENTLICHE UND UNSPEZIFISCHE (hormonelle und muskuläre) REAKTION DES ORGANISMUS AUF REIZE DIE BEWERTET WERDEN:

Der gesunde positive Stress wird als Eu- Stress bezeichnet. Negativer krankmachender Stress ist Dis- Stress .

1.1. Wie funktioniert das Überlebensprinzip Stress ???

Der unten skizzierte Stressverlauf ist im wesentlichen ein Grundmuster menschlichen Verhaltens. Die ursprüngliche Aufgabe der Stressreaktion bestand darin, den Körper in Alarmbereitschaft zu bringen und die notwendigen Voraussetzungen für den Kampf oder die Flucht zu schaffen, um zu überleben.



Sofern der Mensch einen Reiz wahrnimmt – z.B. Steinzeitmensch hört Grollen eines Säbelzähntigers - wirkt Stress im Menschen. Zunächst reagiert der Körper mit einer Alarmreaktion (1). Ist der Stressor, also das stressauslösende Ereignis, stark genug, tritt eine vagotone Schockphase ein, die allerdings relativ lange andauern kann. In der Schockphase ist der Mensch handlungsunfähig, d.h. nicht leistungsfähig. Anschließend verändert sich die Schockphase zu einem Widerstandsstadium und eine Anpassung an den Stressor findet statt (hormonelle und muskuläre Aufrüstung des Organismus) (2). Es werden körperliche Energien bereitgestellt, die das Überleben durch **Flucht** oder **Angriff** sichern. Der Steinzeitmensch kann weglaufen oder mit seiner Keule auf das Tier zulaufen, um zu kämpfen.

Hält die Einwirkung des Stressors längere Zeit an, kann sich die Anpassungsleistung erschöpfen (3). Die Energieleistung kann nur über einen bestimmten Zeitraum aufrecht erhalten werden. Der dargestellte Verlauf ist über unterschiedliche Zeitbereiche verteilt. Diese und die Intensität des Verlaufs hängen von den stressauslösenden Ereignissen und dem jeweiligen Ausbildungsstand ab. Der Stressor hat eine sehr subjektive Qualität.

Stress ist individuell, er kann sich z. B. ergeben aus:

- der objektiven Gefährlichkeit und der Intensität des Ereignisses,
- der Wahrnehmung,
- individuellen Erfahrungen, Bekanntheitsgraden, Einstellungen, Bewertungen und Auswertungsgewohnheiten,
- der Handlungskompetenz und der Handlungssicherheit,
- dem Trainingsgrad,
- dem aktuellen Erregungsgrad,
- der angeborenen Veranlagung.

Stress gestern/ heute!

*Im heutigen Alltag geht es nicht mehr um das Überleben wie bei dem Steinzeitmenschen, gleichwohl reagiert das Biosystem Mensch noch heute nach dem alten Muster (siehe Grafik Seite 2). Die nachfolgend dargestellten körperlichen Abläufe sind **nicht willentlich gesteuert** und wirken beim Führen von Fahrzeugen eher nachteilig. Manchmal sind Sie sogar **lebensgefährlich**, insbesondere die stark reduzierte Wahrnehmung und die mangelnde psychische Anpassungsfähigkeit sind dort zu nennen.*

Körperliche Abläufe im Stressgeschehen

Reiz = Bewertung des Reizes als Stressor = Hormonausschüttung = je nach Typ Adrenalin oder Noradrenalin = mit folgenden nicht willentlich steuerbaren Wirkebenen:

- Beschleunigung des Pulsschlages
- Atmung wird schneller

- Zucker und Fette werden zur Energiebereitstellung freigesetzt
- Schweiß
- Muskelvorspannung/Verkrampfung

- Denkblockade/Schock
- Wahrnehmungslenkung auf Gefahrenherd/Tunnelblick
- Reduzierung der kognitiven Leistungsfähigkeit (Gehirn)
- Verlust feinmotorischer Handlungskompetenz
- Verringerte Anpassungsfähigkeit/Aggression
- Verdauung wird reduziert
- Verändertes Zeitempfinden



1.2 Wie wirkt negativer Stress (Dis-Stress) auf den menschlichen Körper ?????

Auf der vegetative Ebene	Auf der muskulären Ebene	Auf der Gefühls- und Gedankenebene
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Magenschmerzen ➤ Herzrasen ➤ Herzinfarkt ➤ Schlaganfall ➤ Magengeschwüre ➤ Übelkeit ➤ Tinnitus ➤ Kurzatmigkeit ➤ Starkes Schwitzen ➤ Völlegefühl ➤ Appetitlosigkeit ➤ Erröten ➤ Steter Harndrang ➤ Kalte Füße und Hände ➤ Schwindel ➤ Sodbrennen, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kreuzschmerzen ➤ Migräne ➤ Verspannungen in Nacken und Schulterbereich ➤ Rheuma ➤ Muskeltick ➤ Liderzucken ➤ Muskelzittern ➤ Zerschlagen aufwachen 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ärger/ Wut ➤ Unzufriedenheit ➤ Konzentrationsschwäche ➤ Gereiztheit ➤ Motivationslosigkeit ➤ Entscheidungsunsicherheit ➤ Schlecht zuhören können ➤ Häufiges Nachfragen trotz Verständlichkeit ➤ Vergessen, verlegen ➤ Angstgefühle ➤ Ideenarmut ➤ Gedankenverlorenheit ➤ Depressive Stimmung ➤ Innere Unruhe ➤ Gedankenkarussell vor dem Einschlafen ➤ etc.

„Stress ist gesund, auf die Dosis kommt es an !!“

1.3. Wo begegnen mir die Stressphänomene im Straßenverkehr?

1. Die Muskelvorspannung bzw. die Verkrampfung im Stressgeschehen reduziert die Fähigkeit, feindlos mit dem Lenkrad umzugehen. Im Straßenverkehr neige ich zu kräftigen, ruckartigen Lenkbewegungen, die je nach Geschwindigkeit zu unangepassten Lastwechselreaktionen führen. Insbesondere servogelenkte Fahrzeuge reagieren sehr sensibel auf starke Lenkbewegungen.

Die erhöhte Grundanspannung lässt sich an den weißen Fingerknöcheln und den hervortretenden Adern der Unterarme erkennen.

2. Die Wahrnehmungslenkung auf den Gefahrenherd ist für das Überleben von wesentlicher Bedeutung. Der „Tunnelblick“ reduziert die Wahrnehmung auf einen zentralen Ausschnitt des Blickfeldes. Das Blickfeld ist vergleichbar mit einer vereisten Windschutzscheibe, die nur im Gesichtsfeld freigekratzt ist.



Durch den Tunnelblick gehen eine Vielzahl von wichtigen Informationen, wie andere Fahrzeuge, Personen, Verkehrszeichen, etc. verloren. Begünstigt wird dieses Phänomen der Blickfeldverengung zusätzlich durch hohe Geschwindigkeit.

Beim Führen eines Fahrzeuges erweist sich dieser Mechanismus – Blick in Richtung Gefahrenherd - als kontraproduktiv, da die Fokussierung der Fluchtrichtung – weg vom Gefahrenherd - Grundlage einer zeitnahen Bewältigungsform ist.

3. Die Stressbelastung eines Menschen führt zu einer Reduzierung der Wahrnehmungsfähigkeit. Jeder erwachsene Mensch kann in einer Sekunde in guter physischer und psychischer Verfassung 5-6 visuelle Infoeinheiten aufnehmen. Im Stressgeschehen wird diese Kompetenz nicht selten auf *zwei bis drei Objekte* oder gar noch weniger reduziert.

4. Die gesamte Informationsverarbeitung des Menschen findet im Kurzspeicher statt. Als Kurzspeicher wird die durch Wahrnehmung oder Erinnerung aus der Umwelt oder aus dem Gedächtnis aufgenommene Information verstanden, die während der Gegenwartsdauer – von i.d.R. 5-6 Sekunden - bewusstseinsgegenwärtig ist.

Synonyme Bezeichnungen für diese Informationsspeicherung sind: das Sofortgedächtnis, Fluoreszenzgedächtnis, unmittelbare Gedächtnis, unmittelbare Behalten und das Sekundengedächtnis."

Typische Beispiele für diese Gedächtnisdauer sind etwa bei einer Fahrt mit dem PKW das "Bemerken" bzw. die notwendige Reaktion auf Verkehrszeichen. Sich Dinge vorzunehmen (z.B. Hammer aus dem Keller holen) und einige Sekunden später nicht mehr zu wissen, warum man in den Keller gegangen ist.

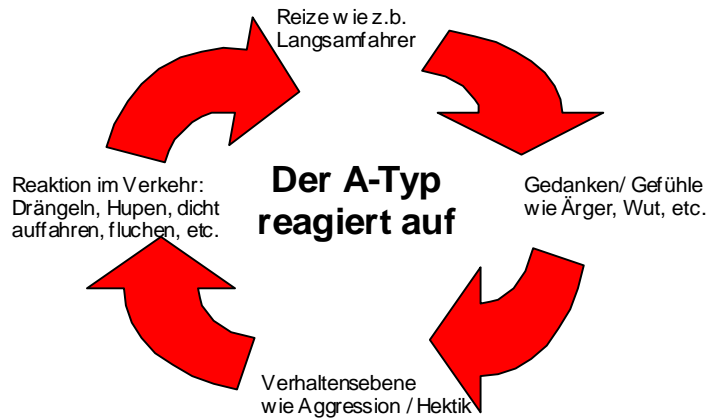
STRESS BLOCKIERT VERARBEITUNGSKAPAZITÄTEN IM GEHIRN. Die Folge ist, dass Gegenstände wie Verkehrszeichen/ Autos/ Personen/ Hindernisse/ Bewegungsrichtungen, etc. werden gar nicht oder erst zeitversetzt wahrgenommen.

Der Zusammenhang mit dem Straßenverkehr: Lebensgefährlich ist das Übersehen, selbst verspätete Informationsaufnahme führt dazu, dass man mehr Strecke zurücklegt – und z.B. beim Ausweichen ein verspätetes und dadurch stärkeres Lenken zur Folge hat. Das begünstigt einen erheblichen Lastwechsel, der insbesondere bei Fahrzeugen mit hohem Schwerpunkt zu gefährlichen Instabilitäten führt.

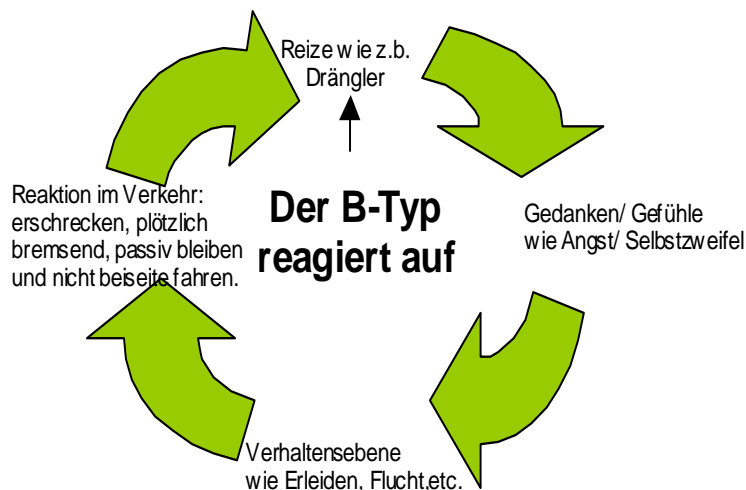
5. Verringerte Anpassungsfähigkeit/ psychische Phänomene:

Im Stressgeschehen reagieren die Menschen entsprechend Ihrer Veranlagung mit Flucht oder Angriff (*Stress-Typen A oder B*) auf einen Reiz.

Stresstypen im Straßenverkehr



Der A-Typ neigt im Straßenverkehr eher zum Kämpfen als denn zum Flüchten. In seiner klassischen Form reagiert er mit Aggression auf Stress. Vermeidungsstrategien sind ihm eher fremd.



Der B-Typ neigt im Straßenverkehr eher zum Flüchten als denn zum Kämpfen. In seiner klassischen Form reagiert er mit Flucht auf Stress. Er ist eher ein vermeidungsorientierter Fahrer.

Wer sich auf der Straße zu unangemessen hoher Geschwindigkeit verleiten lässt (Zeitdruck, Musik, Sonderrechte, laute Motorengeräusche, Imponiergehabe), tut dies nicht selten wegen sich entwickelnder Aggression.

Häufig führen hohe Alltagsbelastungen und hektischer stressgeladener Verkehr zu Frustrationen einzelner Lenker. **Frustration heißt hier, dass eigene Absichten und Handlungen von anderen durchkreuzt werden.**

Dies erzeugt Ärger, welcher zu feindseligen Handlungen führen kann, unter anderen in Form von Geschwindigkeitserhöhung, drängeln, verkehrserzieherlich passiv bleiben, etc.)

Durch die Konzentration auf das Ärgernis wird die Wahrnehmung in Richtung Stressor fixiert. Ein Teufelskreis der Wahrnehmung wird in Gang gesetzt. Meine Wahrnehmungen sind nunmehr fähig, meinen negativen Gefühlen zu entsprechen, der Stresspegel und die Aggressivität steigern sich zusehends==== Karthasis- Effekt

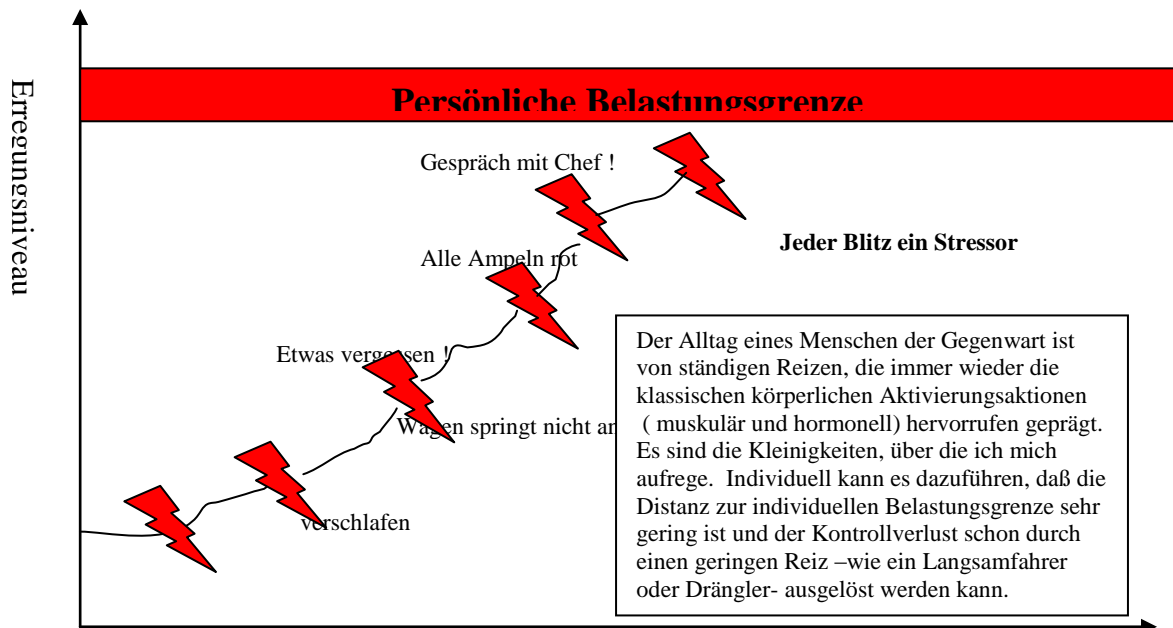
Darüber hinaus verändert sich im massiven Stressgeschehen das Zeitempfinden (*Ich bin unter Zeitdruck und habe das Gefühl ewig vor einer roten Ampel zu stehen*) Unter Stress erlebe ich Situationen zeitlich intensiver. *Dadurch verschärft sich die ohnehin schon bestehende Anspannung zusätzlich.*

Die Fähigkeit zur Nachsicht gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern wird mitunter unmöglich. Die Fähigkeit zur Anpassung tendiert je nach Anspannungsgrad in der Situation gegen Null, die Anpassung im Straßenverkehr selbst ist der Erfolgsgarant für stressfreies Fahren.



Stress ist –vereinfacht dargestellt– nichts anderes als Reaktion auf einen Reiz. Vor diesem Hintergrund ist es schwer nachvollziehbar, warum ein Fahrzeuglenker auf einen Langsamfahrer mit Hass oder Wut reagiert.

Dementsprechend muss die mangelnde Anpassungsfähigkeit sehr viel mit Alltagsbelastungen und persönlichen Anspannungen zu tun haben. Da der Mensch von heute permanent unter Zeitdruck und Aufgabendruck steht, haben wir das nachfolgende Erklärungsmodell als „Uhrzeitmensch“-Modell bezeichnet:



Im persönlichen Stressmanagement ist das Wissen um das eigene Belastungsniveau und die Distanz zur Belastungsgrenze entscheidend. Mein persönliches Erregungsniveau beeinflusst die Bewältigung von Alltagssituationen, insbesondere die situative Leistungsfähigkeit. Diese Flexibilität ist im Straßenverkehr permanent gefordert, um Situationen bzw. Herausforderungen zu bewältigen. Je komplexer ein Fahrmanöver ist, das verlangt wird, desto geringere Emotionshöhe reicht aus, um zu versagen oder ungesteuerte Handlungsmuster auszulösen. Für jede Aufgabe ist ein gewisses Maß an Anspannung/Konzentration günstig. Zu wenig oder zuviel reduzieren die Leistungsfähigkeit.

1.4. Woran kann ich erkennen, dass ich meiner persönlichen Belastungsgrenze näher komme????

- Nichtregistrierung von visuellen und auditiven Reizen
- Zeitversetztes Wahrnehmen und Reagieren
- Falsches oder zeitversetztes bedienen von Fahrzeugkomponenten (Radio/ Funkgerät, Blinker, Telefon, Scheibenwischer, Gangschaltung.etc.)
- Aggressionen, schimpfen
- Zeitversetztes reagieren auf persönliche Ansprache des Beifahrers
- Schweiß und verkrampfte Körperhaltung

Die dargestellten Verhaltensmuster erkennt im Regelfall nur der Beifahrer oder ein Unbeteiligter. Aus diesem Grund ist es enorm wichtig, selbst ein Gefühl für Grenzbelastungen zu entwickeln, um im Einzelfall darauf zu reagieren, sei es durch eine Pause oder einfach nur das langsamere Fahren.

Die Fähigkeit zur Informationsverarbeitung wird insbesondere durch Einflüsse wie Hunger, Durst, Ermüdung, Aggression und Ärger reduziert. Die Fahrleistungen werden zum Teil deutlich schlechter, das Risiko erhöht sich.

Trinken fördert die Leistungsfähigkeit

Insbesondere im Bereich der Langzeitbelastungen (z.b. 24-Stunden-Dienst) kommt der Flüssigkeitszufuhr eine immense Bedeutung zu. Das menschliche Gehirn benötigt zum optimalen Funktionieren eine ausreichende Menge Mineralstoffe und Spurenelemente.

Durch Mineralwasser oder Saftschorlen kann die Versorgung sichergestellt werden (1,5- 2 Liter). Sogenannte Wasserräuber wie Kaffee und Tee erfordern eine noch höhere Wasseraufnahme.

Wissenschaftlichen Untersuchungen (Dr. Lehl, Universität Erlangen) zufolge wirkt sich die unzureichende Getränkeaufnahme negativ auf die Konzentrationsfähigkeit aus. Im besonderen Maße bewirken die Flüssigkeitsreduktionen Einbußen der Kapazität des Kurzspeichers.

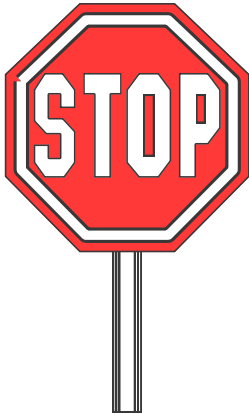
Unter Flüssigkeitsmangel verarbeiten die Betroffenen pro Zeiteinheit weniger Informationen als sonst (Verringerung der Gegenwartsdauer). Folgen im Straßenverkehr sind Konzentrationsstörungen, höhere Fehlerquoten, eine verzögerte Wahrnehmung von Gefahrensituationen und eine verlangsamte Reaktionsfähigkeit.

Training des effizienten Umgangs mit persönlichen Leistungsfähigkeit im Einsatz/Straßenverkehr

- ***Verbindliche Aufgabenzuweisung zwischen Fahrzeugbesatzung***
- ***Arbeitsteilige Aufgabenverteilung wie Fahren, Kommunikation und Beobachtung des Verkehrs***
- ***Absprachen***
- ***Kurze prägnante Sätze, vermeiden unnötiger Kommunikation***
- ***Verwendung von Stichworten (z.B. rechts frei, etc.)***

2. Persönliches Stressmanagement als Chance !!

Was kann ich tun, um bei aufkommenden Stress nicht überzureagieren???



UHRZEITMENSCH: Jeder der Blitze in der Kurve (siehe Blatt ..) steht für einen Stressor, der in der Regel eine Kleinigkeit ist. (Zahnpasta/ Dreck im Einsatzwagen). In diesem Zusammenhang besteht im Rahmen des Stressmanagement die Möglichkeit einer Intervention durch einen persönlichen Stopp-Satz oder Wortes. Zeitpunkt des Einsatzes kann vor, während oder nach Aufrüstung gewählt werden. Es geht zielgerichtet um die Unterbrechung bzw. Relativierung der Aufrüstungsphase. Das Ertragen der stressauslösenden Situation ist das Ziel, ohne den externen Reiz ausschalten zu können (z.B. andere Verkehrsteilnehmer) Durch die Intervention soll die Stressreaktion kultiviert werden, um im Straßenverkehr trotz Anspannung angemessen reagieren zu können.

Dies wird durch die Entwicklung des **Stopp- Satzes** und der fünf **Ad-hoc-Techniken** erreicht.

- *Stopp plus*
- *Spontanentspannung (Atmung/ Muskulatur)*
- *Abreaktion (positive oder neutrale Energieableitung)*
- *Reduzierung der Stressdosis*
- *Positive Selbstinstruktion*
- *Innere und äußere Ablenkung „Nie während der Fahrt“*

Diese Technik beseitigt nicht den auslösenden Reiz, sondern schafft die Kompetenz, die Situationen zu ertragen und die Distanz zur persönlichen Kompetenzgrenze zu erhöhen.

Im Gegensatz zum Steinzeitmenschen fehlt es dem Menschen heute an Regenerationsphasen, da Anforderungen des Alltages permanent präsent sind. Die Ad – hoc -Techniken helfen aufgebaute Stressenergien abzubauen.

Bedenke: Die durch Stress freigesetzten Energien gehen nicht verloren, sie bauen sich unmerklich immer weiter auf.

2.1 Wann setze ich das „STOPP“ein???



Unvorhersehbare Situationen:

Sobald ich auf einen Reiz (z.B. 60 jähriger Mercedesfahrer , der trotz der Sondersignale die Spur nicht freimacht) mit negativen Gefühlen und Gedanken reagiere, ist es ***höchste Zeit*** den STOPP-Satz einzusetzen.

Vorhersehbare Situationen: Jeder Mensch hat absolut individuelle Stresssituationen, die wiederkehren. Unter diesen Umständen kann der STOPP-Satz vor, während oder nach der Situation mit den „Ad- hoc“ Techniken eingesetzt werden.

Spontanentspannung

- *Es geht um die Entkrampfung und die Lockerung der Muskulatur.*

Beispiele:

- *Tief ein- und ganz langsam ausatmen*
- *An – und Entspannen einzelner Muskeln (Für den Straßenverkehr sind die Nackenmuskulatur, die Unter- bzw. Oberarme oder die Fäuste günstig)*

Innere und äußere Ablenkung (Nicht in der Fahrtbewegung!!!!)

- *Innere Ablenkung bedeutet die bewusste Abwendung von den belastenden Gedanken.*

Beispiele:

- *Ruhebilder (Strand, Sonne, etc. vorstellen)*
- *Angenehme oder auch nur neutrale Gedanken machen (an Hobby oder Familie denken)*

- *Äußere Ablenkung bedeutet die aktive Abwendung von der Situation (Etwas anderes machen)*

Abreaktion

- *Im Stressgeschehen werden unwillkürlich Energien freigesetzt; durch eine Abreaktion sollen sie sinnvoll abgeleitet werden.*

Die Position und die Raumnot im Auto erschweren die Nutzung klassischer Muster wie Sport, Sprint, Treppe steigen, etc.

Im Fahrzeug kann man maximal statische Muskelanspannung nutzen (Stau).

Positive Selbstinstruktion

- *Damit sind systematisch eingesetzte Gedanken gemeint, die Selbstmotivation oder Relativierung der Situation zum Inhalt haben können.*
Beispiele:
- *„Es gibt Schlimmeres!“ (Stau)*
- *„ Es hat bisher noch immer geklappt!“ (Pünktlichkeit)*

Reduzierung der Stressdosis

- *Oft tritt durch das Ausblenden von unnötigen zusätzlichen Stressoren eine deutliche Erleichterung ein (z.B. zeitweises Ausschalten des Martinshorns während einer Sonderfahrt, Funk leise drehen, etc*

3. Mentales Training

Neben den fahrpraktischen Übungen bietet das mentale Training Optimierungsmöglichkeiten für die kognitive und motorische Leistungsfähigkeit.

Ziel ist die Verfestigung von Handlungsmustern, die auch unter Hochstress und in Gefahrensituationen möglichst lange abrufbar bleiben. Es geht um die Vermeidung mentaler (Blackout/ Tunnelblick) und muskulärer (Körperstarre) Blockaden, wie auch die Ausbildung reaktiver Handlungskompetenz (Vermeidung bzw. Verkürzung der vagotonen Schockphase). Zudem wird eine erhöhte Stressresistenz entwickelt.

Der Mensch soll im Straßenverkehr gehirngesteuert reagieren und Gefahren bewerten. Im Bereich der motorischen Handlungskompetenz sollte eine muskuläre Sofortreaktion durch mentales Training ermöglicht werden.

Für den Straßenverkehr bietet sich eine Form des „offenen mentalen Trainings“ an. Es ermöglicht die Chance alternativer Reaktionsmöglichkeiten. Dadurch wird die situative Flexibilität trainiert. Das Durchdenken von Straßenverkehrssituationen erweitert das Wissen um Gefahren und Notsituationen im Straßenverkehr. Dies führt mittelfristig zu einer gefahrenvermeidenden Einstellung und Fahrweise. Zudem durchlebt der Trainierende mental eine Vielzahl von Situationen, die im Ernstfall bekannt sind. Der Bekanntheitsgrad einer Situation führt zu einer verkürzten vagotonen Schockphase und damit zu einer erhöhten Handlungskompetenz

Wie geht das ??

Ich fahre auf einer mehrspurigen Strasse und greife mir eine Situation heraus, indem ich mit den Beteiligten vor mir verschiedene Szenarien durchspiele. „Was mache ich, wenn der BMW vor mir rauszieht?“

Im Kontext zur Beantwortung der Frage muss die kurzzeitige situative Veränderung der Blickführung stehen.

Vorteile:

- Hohe Wiederholungsrate
- Hoher Wirkungsgrad
- Geringer Zeitaufwand

Ablauf für das Bremsen / Ausweichen

Fahrzeug mit ABS/ ABV	Fahrzeug ohne ABS
Auslösender Gedanke: z.B. Not z.B. Bremslichter sehen	Auslösender Gedanke: z.B. Not z.B. Hindernis sehen
Bremsen!!!!	Bremsen!!!!
<u>Wohin ?? (Blickrichtung??)</u>	<u>Wohin ??</u>
Lenken !!!	Lösen !!
	Lenken!!!

Methode

- Im praktischen Training die Schlüsselworte selbst laut vorsprechen
- Durchspielen der Situationen mit geschlossenen Augen
- Im Training den Partner die Schlüsselwörter laut vorsprechen lassen.

Grenzen findet das mentale Training, wenn im Einsatz Fahrzeuge mit unterschiedlichen Bremssystemen eingesetzt werden, die wechselweise von den Einsatzkräften geführt werden müssen. Der Ausfall eines ABS-Systems kann in dieser Trainingsform nicht eingebunden werden.

Neben den klassischen Formen des mentalen Trainings können Fahrzeugführer durch mentales Durchspielen von Verkehrssituationen (wahrnehmen, bewerten, entscheiden) ihre Handlungskompetenz – insbesondere die Blickführung- trainieren.

Wie geht es weiter???

Die persönliche Einstellung zu dieser Thematik ist von wesentlicher Bedeutung. Neben den persönlichen Trainingseinheiten wie dem mentalen Training bedarf es der kontinuierlichen Weiterbildung im fahrpraktischen Bereich. Es ist anzuraten, jährlich ein Sicherheitstraining zu besuchen, welches zielgerichtet – über die klassischen Inhalte hinaus – Handlungskompetenz unter Einsatz von Mehrfachbelastungen und peripheren Sehens trainiert.

Quellenverzeichnis

.....