

Das Begleitete Fahren aus lehr-lernpsychologischer Sicht

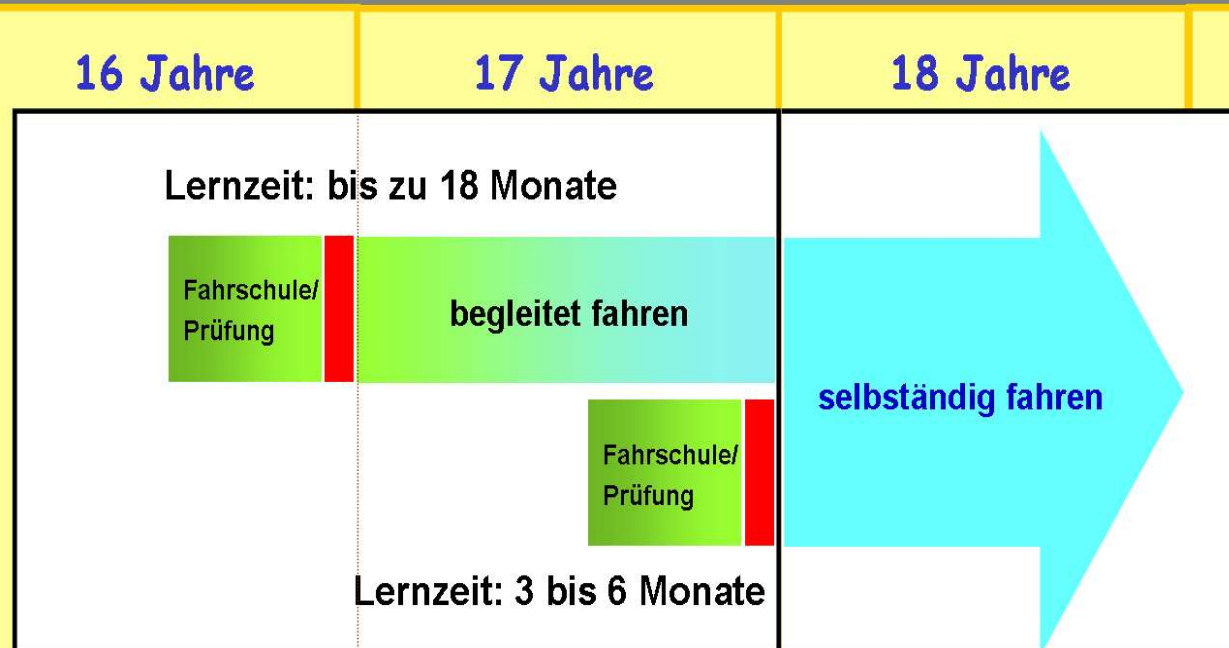
D. Leutner

Überblick

- ◆ Das Konzept des Begleiteten Fahrens ab 17
- ◆ Theoretischer Hintergrund
 - Zwei Risiken am Beginn einer Fahrerkarriere
- ◆ Psychologische Grundlagen
 - Anfänger-Risiko und die Rolle des Begleiters
 - Jugendlichkeits-Risiko und die Rolle des Begleiters
- ◆ Internationale Empirische Evidenz
- ◆ Erwartete Wirkung des Begleiteten Fahrens ab 17 in Deutschland

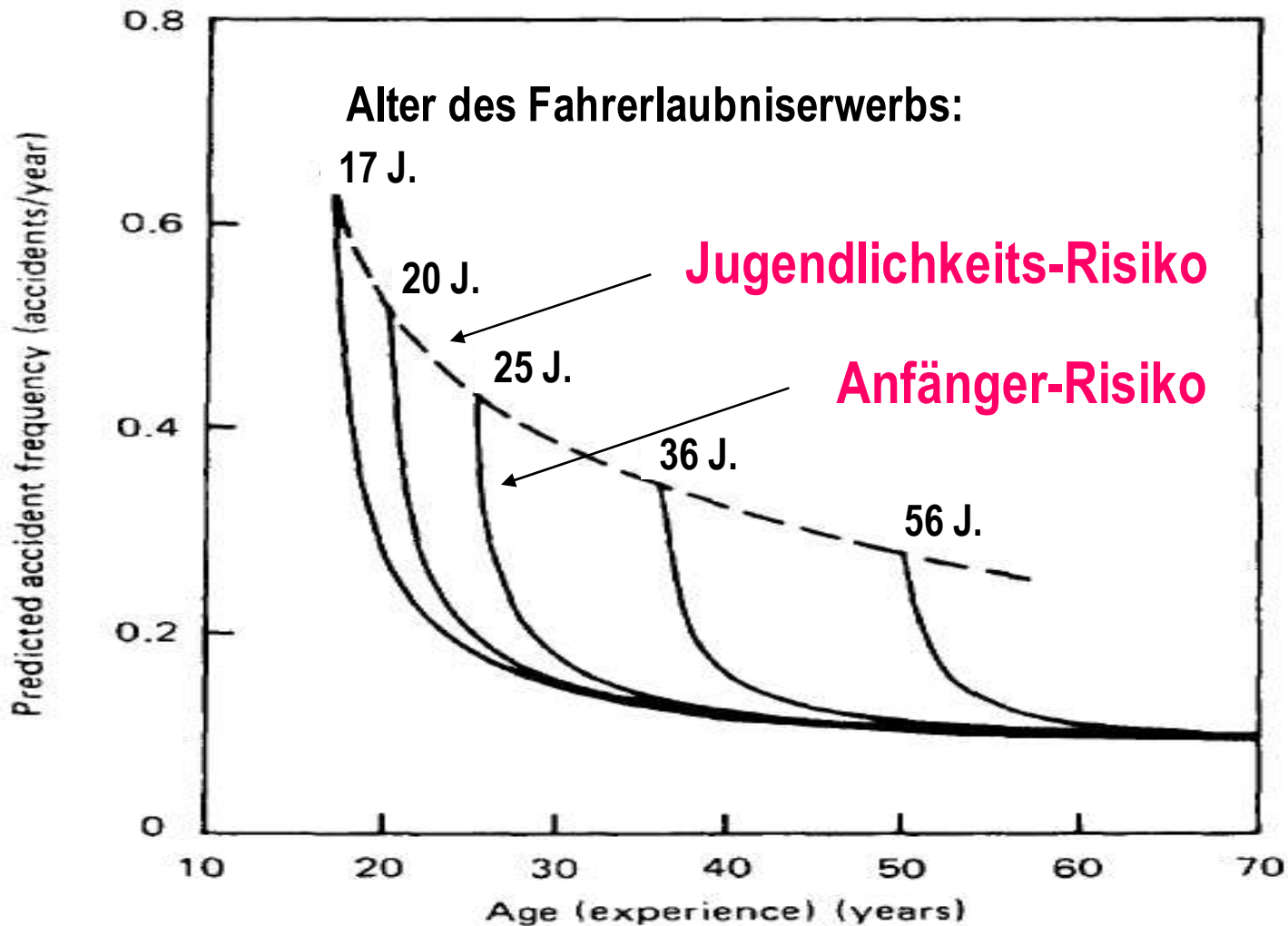
Das Konzept

Verlängerte Lernzeit bei "Begleitetem Fahren ab 17"



- ◆ Verlängerung der Lernzeit
- ◆ Fahrpraktischer Erfahrungsaufbau in einem protektiven Rahmen

Theoretischer Hintergrund: Zwei Risiken am Beginn einer Fahrkarriere



The influence of age and experience on accident risk (Maycock et al. 1991).

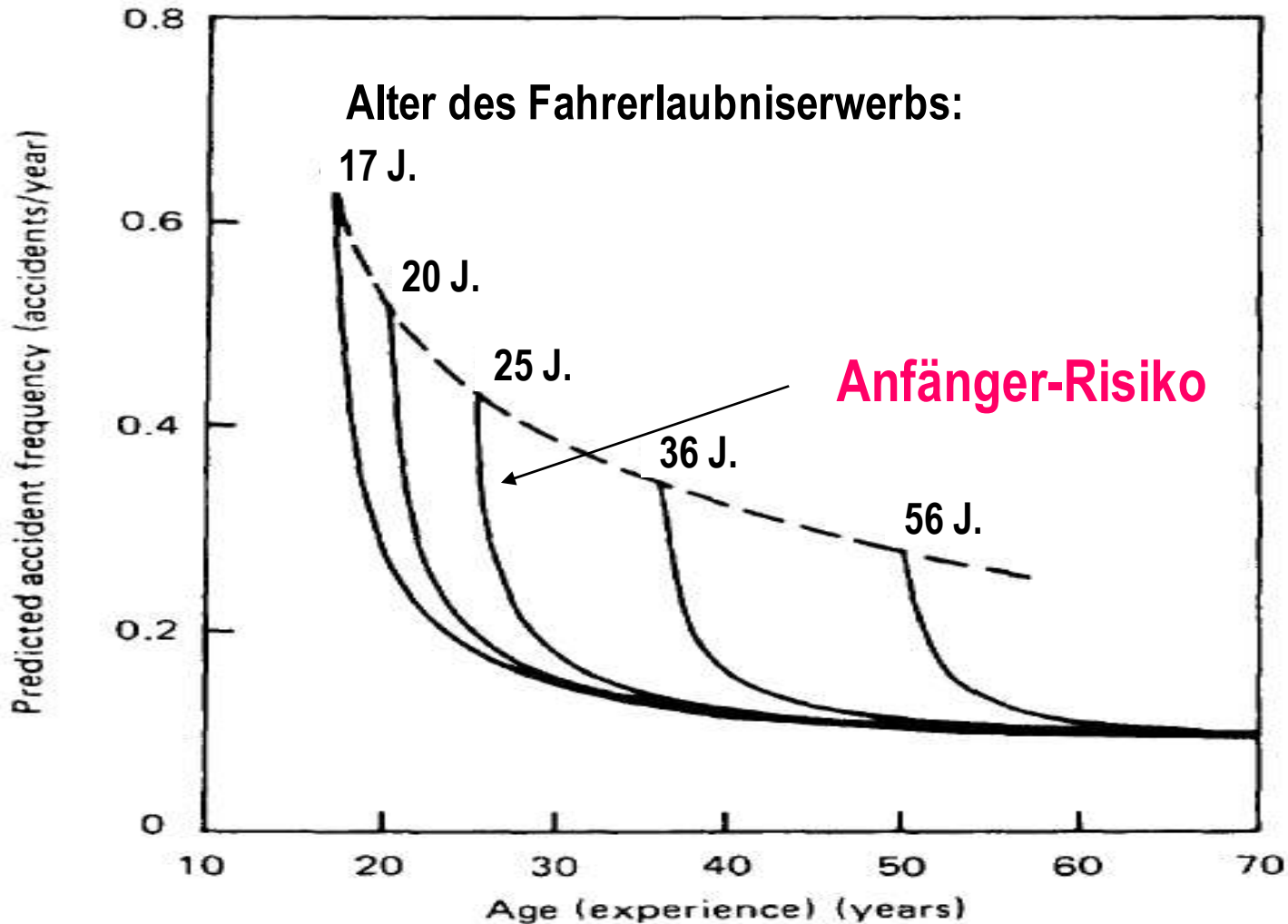
◆ Jugendlichkeits-Risiko:

- Höheres Unfallrisiko bei Fahrerlaubniserwerb in jungen Jahren

◆ Anfänger-Risiko:

- Höheres Unfallrisiko in den ersten Monaten nach dem Fahrerlaubniserwerb (erfahrungsbedingte **Lernkurve**; unabhängig vom Alter)

Theoretischer Hintergrund: Zwei Risiken am Beginn einer Fahrkarriere



The influence of age and experience on accident risk (Maycock et al. 1991).

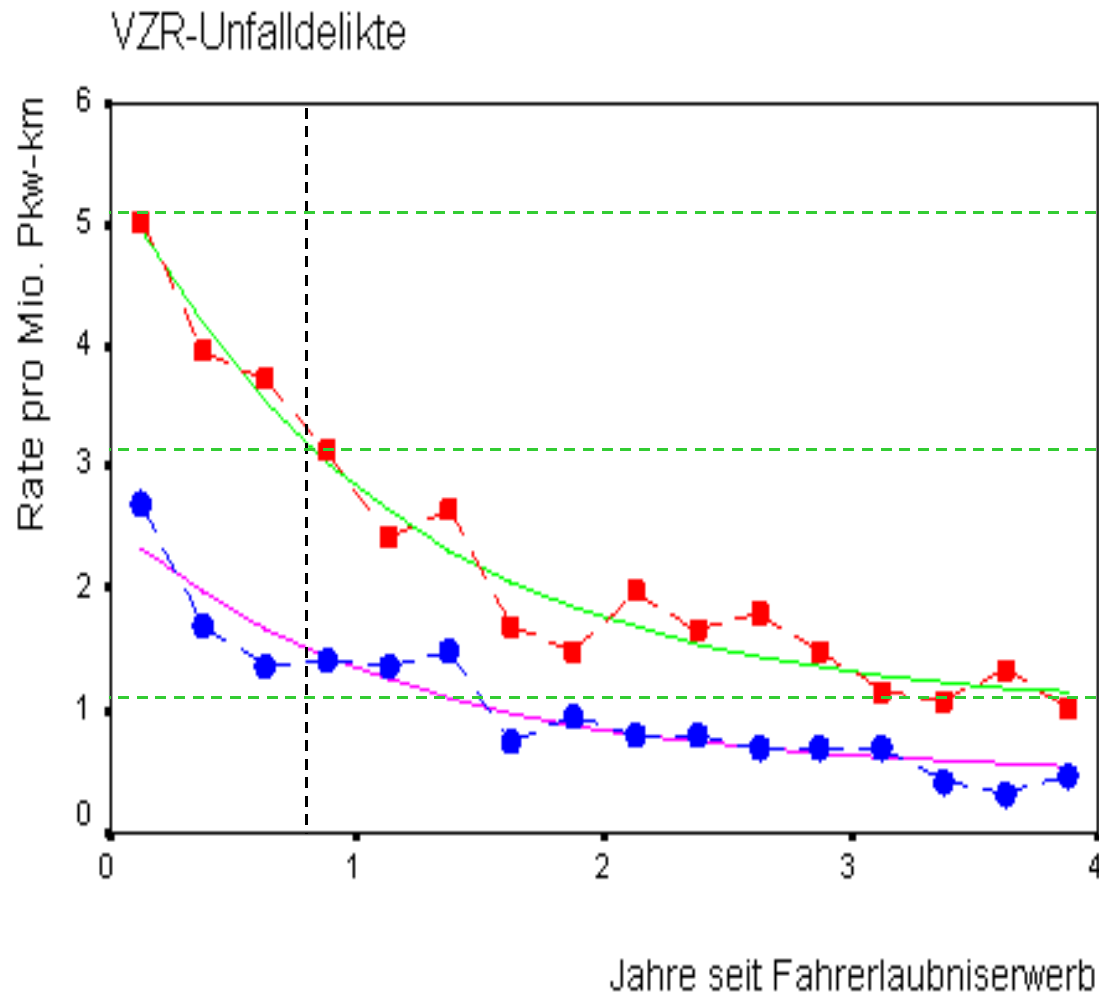
◆ Jugendlichkeits-Risiko:

- Höheres Unfallrisiko bei Fahrerlaubnisenerwerb in jungen Jahren

◆ Anfänger-Risiko:

- Höheres Unfallrisiko in den ersten Monaten nach dem Fahrerlaubnisenerwerb (erfahrungsbedingte **Lernkurve**; unabhängig vom Alter)

Zum Vergleich: Lernkurve deutscher Fahranfänger



- ◆ Unfallrisiko (Anfänger-Risiko)
 - **männlicher** Fahranfänger (rote Quadrate) und
 - **weiblicher** Fahranfänger (blaue Kreise)
 - » Führerscheinklasse 3 (Pkw)
 - » aus dem Jahr 1987
 - » in den ersten vier Jahren nach dem Fahrerlaubniswerb
 - » Männer N=5.205; Frauen N=6.095; zit. nach SCHADE (2001)
- ◆ Reduktion um 50 % nach gut 9 Monaten

Psychologische Grundlagen des **Anfänger-**Risikos

◆ Lernhierarchie: Hierarchisches Fahrverhaltensmodell nach Keskinen (1996)

Lebensziele und Lebensfertigkeiten

Wichtigkeit des Autos und des Fahrens
für die persönliche Entwicklung von Fertigkeiten der Selbstkontrolle

Zielsetzung und Kontext des Fahrens

Zielsetzung des Fahrens, Umgebung, sozialer Kontext, Begleitung

Bewältigung von Verkehrssituationen

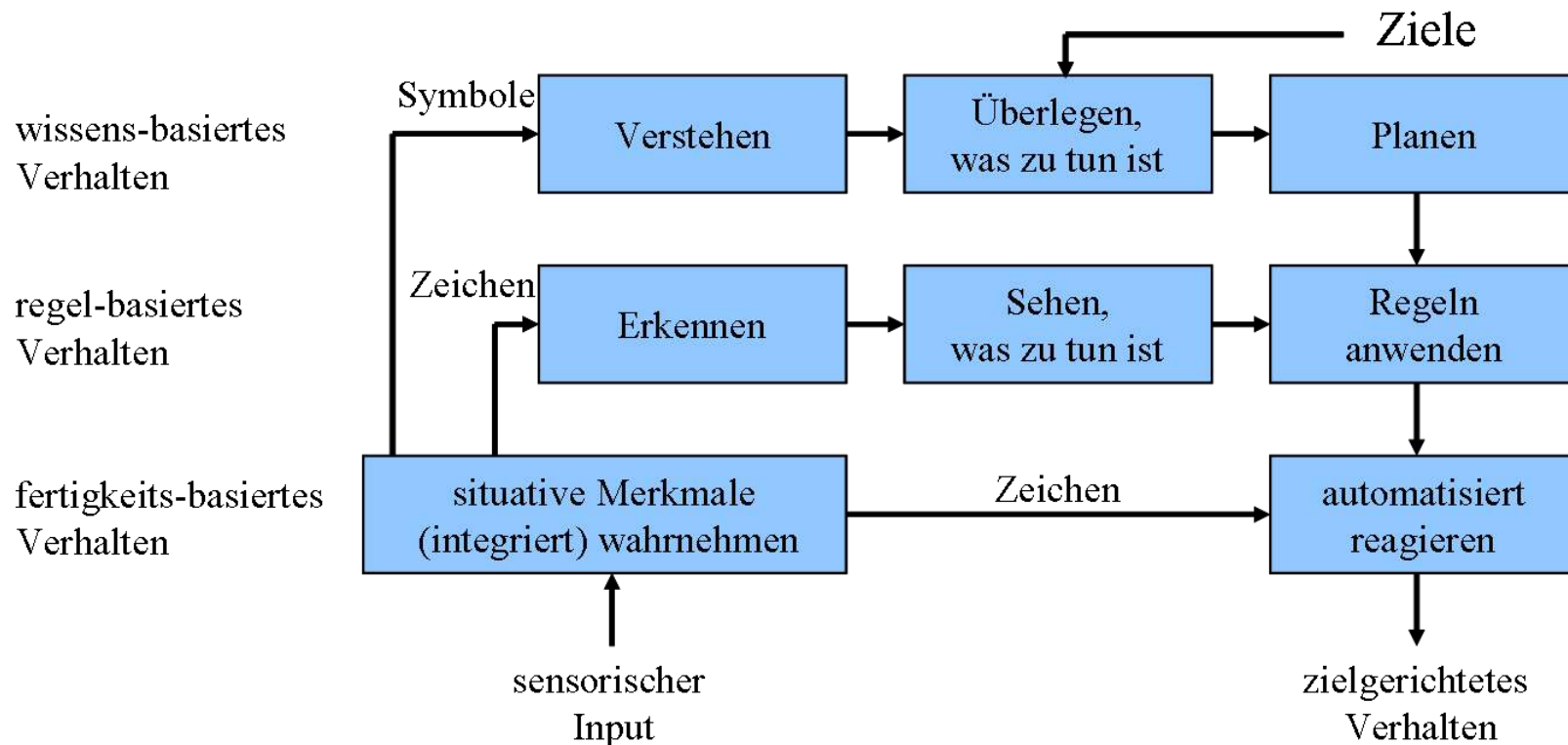
Anpassung an die Anforderungen der aktuellen Verkehrssituation

Fahrzeughandhabung

Steuern von Geschwindigkeit, Richtung und Position des Fahrzeugs

Psychologische Grundlagen des **Anfänger-Risikos**

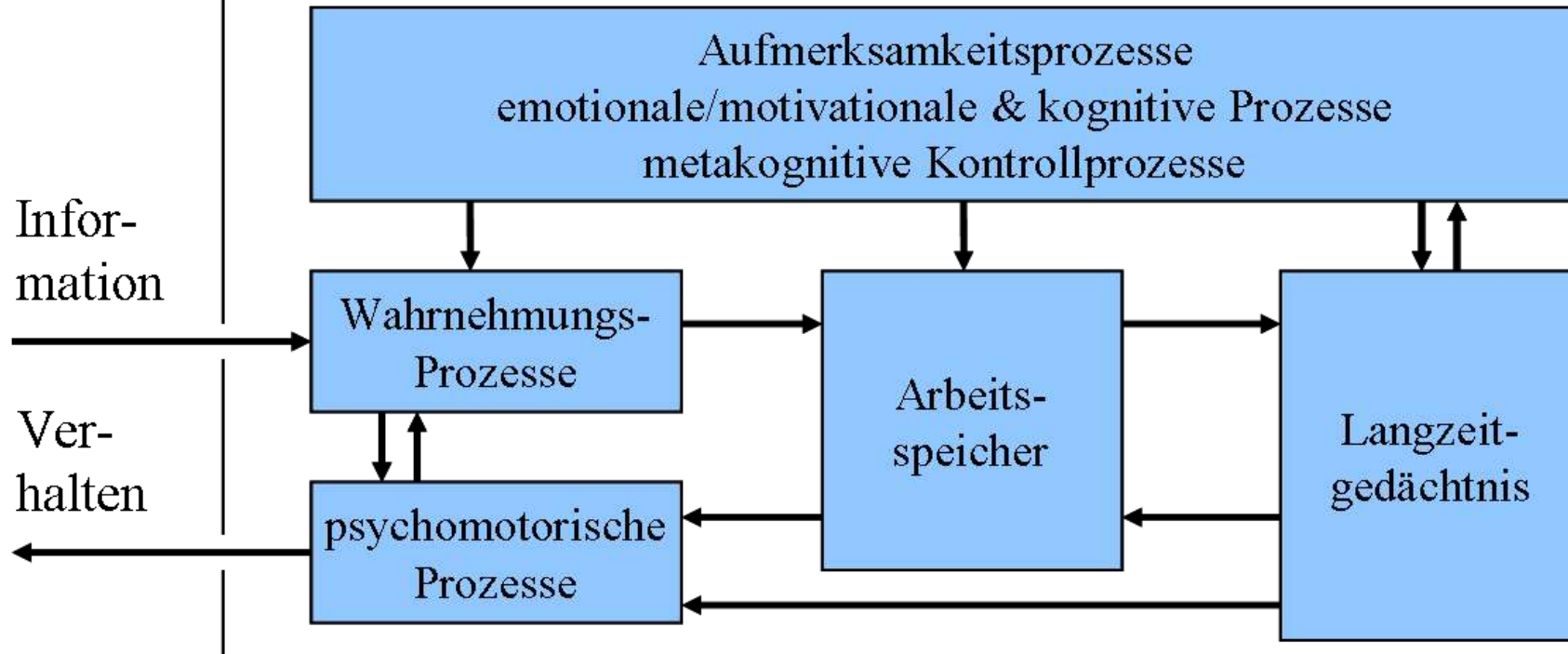
- ◆ Lernprozess: dreistufig; sehr langsamer Erfahrungsaufbau



Modell des Erwerbs von Fahr- und Verkehrsexpertise (nach Rasmussen, 1984)

Psychologische Grundlagen des **Anfänger-Risikos**

- ◆ Begrenzte Kapazität der Informationsverarbeitung im Arbeitsspeicher: Probleme bei **gleichzeitig** zu bewältigenden Aufgaben in komplexen Situationen

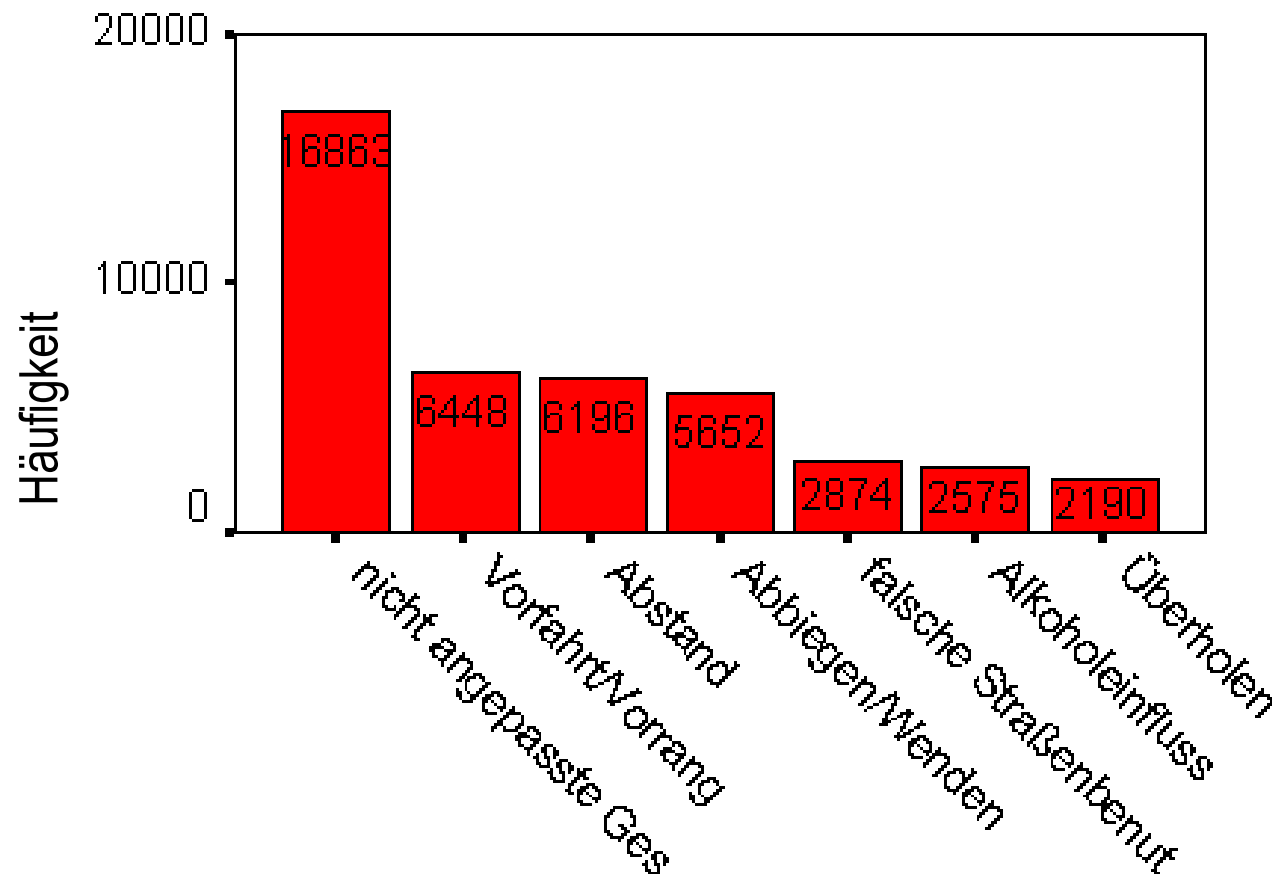


Modell der Informationsverarbeitung

(nach Atkinson & Shiffrin, 1971; Shiffrin & Atkinson, 1969; vgl. Leutner & Brünken, 2002)

Typische Unfallursachen bei jungen Fahrern (18-19)

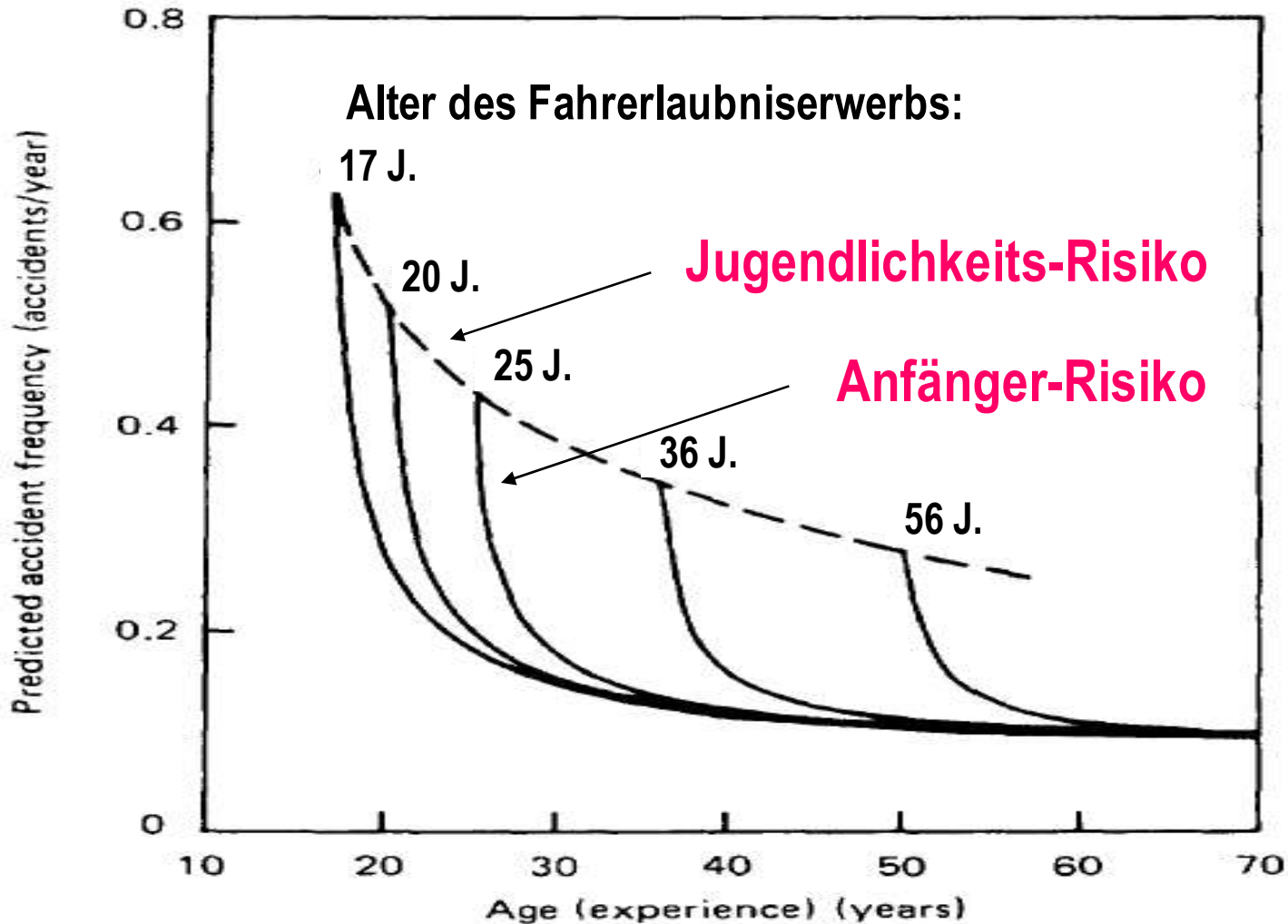
- ◆ Daten von 1998 (Quelle: Statistisches Bundesamt)



Rolle des Begleiters bei der Senkung des **Anfänger**-Risikos

- ◆ Begleiter gewährt **protektiven Rahmen** beim fahrpraktischen Erfahrungsaufbau:
 - Er/sie kann das Gefahren-Expositionsverhalten von Fahranfängern beeinflussen.
 - » Auswahl von Fahrzeitpunkt und Fahrstrecke passend zur Kompetenzentwicklung
 - Er/sie kann in komplexen (und gefährlichen) Verkehrssituationen zur *kognitiven* Entlastung des Fahrers beitragen.
 - » „4 Augen sehen mehr als 2.“

Theoretischer Hintergrund: Zwei Risiken am Beginn einer Fahrkarriere



The influence of age and experience on accident risk (Maycock et al. 1991).

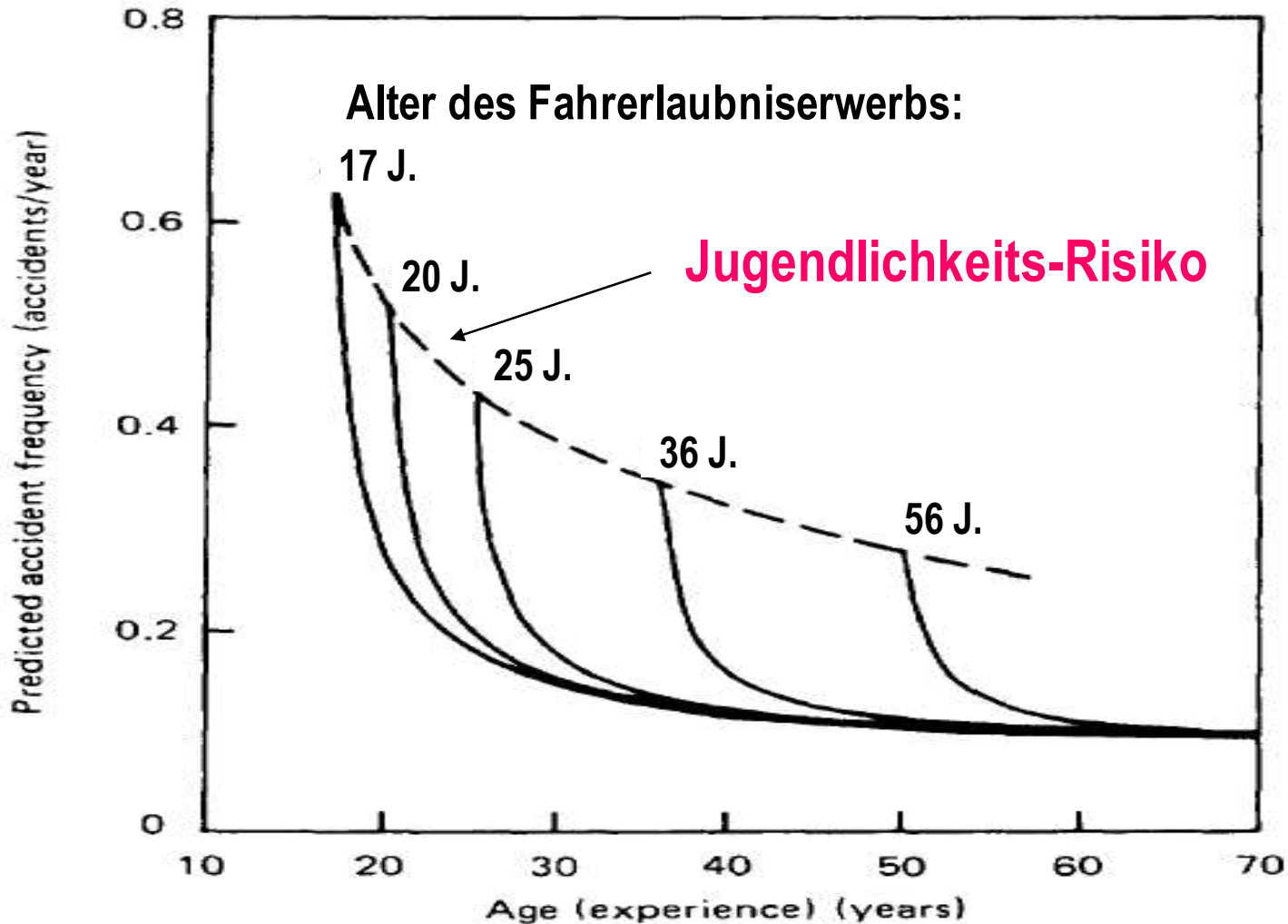
◆ Jugendlichkeits-Risiko:

- Höheres Unfallrisiko bei Fahrerlaubniserwerb in jungen Jahren

◆ Anfänger-Risiko:

- Höheres Unfallrisiko in den ersten Monaten nach dem Fahrerlaubniserwerb (erfahrungsbedingte **Lernkurve**; unabhängig vom Alter)

Theoretischer Hintergrund: Zwei Risiken am Beginn einer Fahrkarriere



The influence of age and experience on accident risk (Maycock et al. 1991).

◆ **Jugendlichkeits-Risiko:**

- Höheres Unfallrisiko bei Fahrerlaubnis-erwerb in jungen Jahren

◆ Anfänger-Risiko:

- Höheres Unfallrisiko in den ersten Monaten nach dem Fahrerlaubnis-erwerb (erfahrungsbedingte **Lernkurve**; unabhängig vom Alter)

◆ Jugendlichkeitsrisiko:

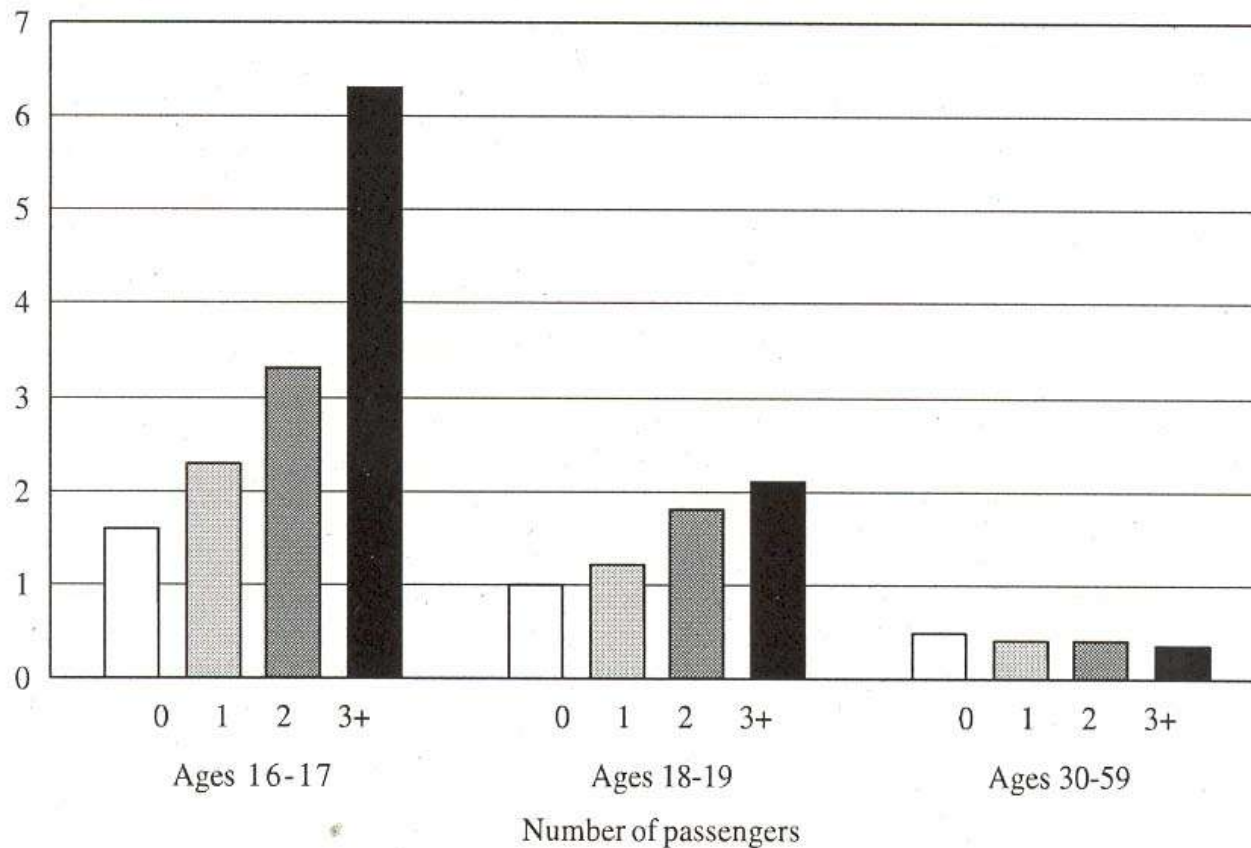
Höheres anfängliches Unfallrisiko bei Fahrerlaubniserwerb in jungen Jahren

- weniger realistisches Selbstkonzept eigener Fähigkeiten;
Selbstüberschätzung; unangemessenes Expositionsverhalten
 - » „Ich kann das.....“
- hohes Interesse an Vergleichen mit Gleichaltrigen; Suche nach Grenzen der Leistungsfähigkeit; Sensationslust (sensation seeking)
 - » „Ich kann das besser als“
- höhere Risikobereitschaft bei geringerem Verantwortungsbewusstsein
 - » „Es wird schon gut gehen.....“
- jugendlicher „Lifestyle“
 - » ältere Fahrzeuge, Disco-Besuche, Alkohol, viele Mitfahrer, erhöhte Risikobereitschaft in Anwesenheit Gleichaltriger (risky shift), etc.
 - » „Stell Dich nicht so an.....“

Psychol. Grundlagen des **Jugendlichkeits-**Risikos

◆ Unfälle

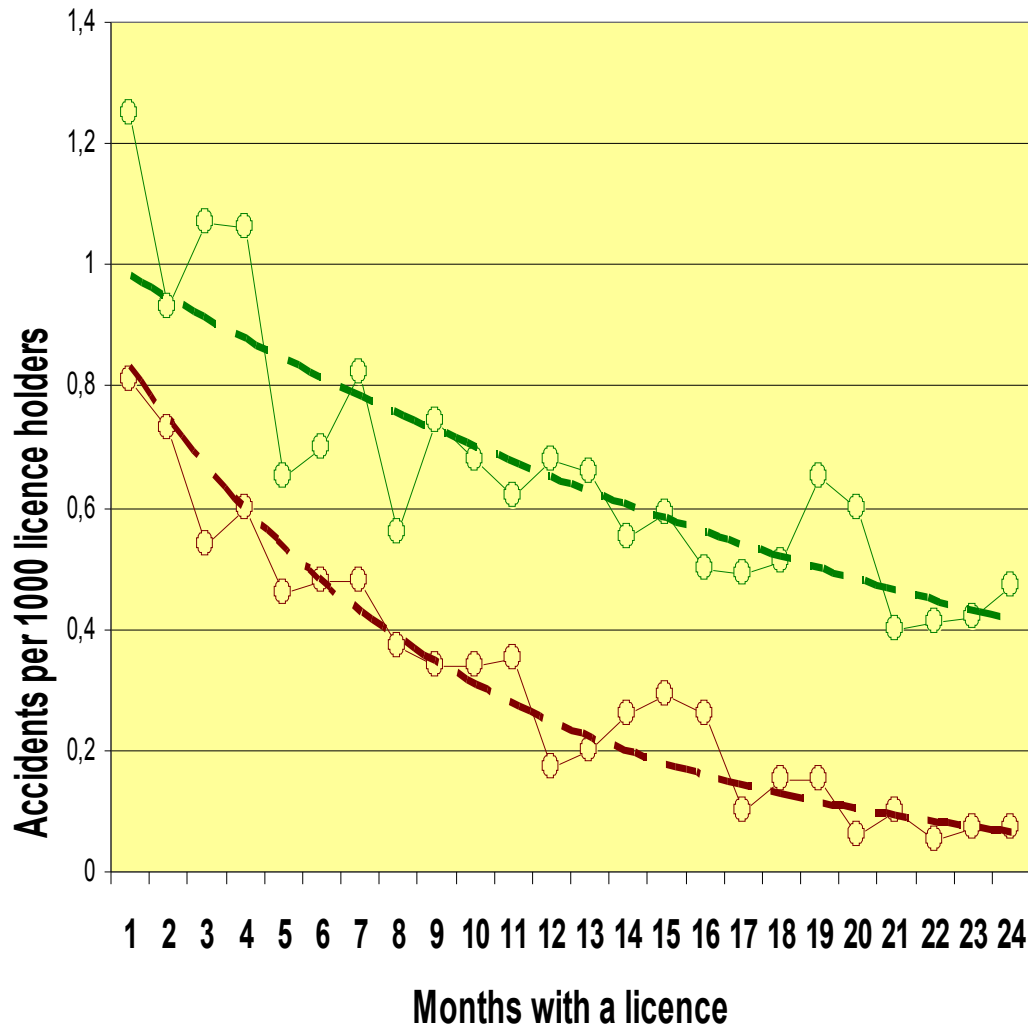
– nach Alter des Fahrers und Zahl der Mitfahrer pro 10.000 Fahrten (nach Williams, 2003)



Rolle des Begleiters bei der Senkung des **Jugendlichkeits**-Risikos

- ◆ Begleiter gewährt **protektiven Rahmen** beim Aufbau verantwortungsbewusster fahr- und verkehrsbezogener Einstellungen und Werte:
 - Er/sie kann das Gefahren-Expositionsverhalten von Fahranfängern beeinflussen.
 - » Allein schon durch die Anwesenheit als *nicht gleichaltrige* Person (vgl. Ellinghaus & Schlag, 2001)
 - Er/sie kann in komplexen (und gefährlichen) Verkehrssituationen zur *emotionalen* Entlastung des Fahrers beitragen.
 - » „Lass Dich doch nicht anmachen!“

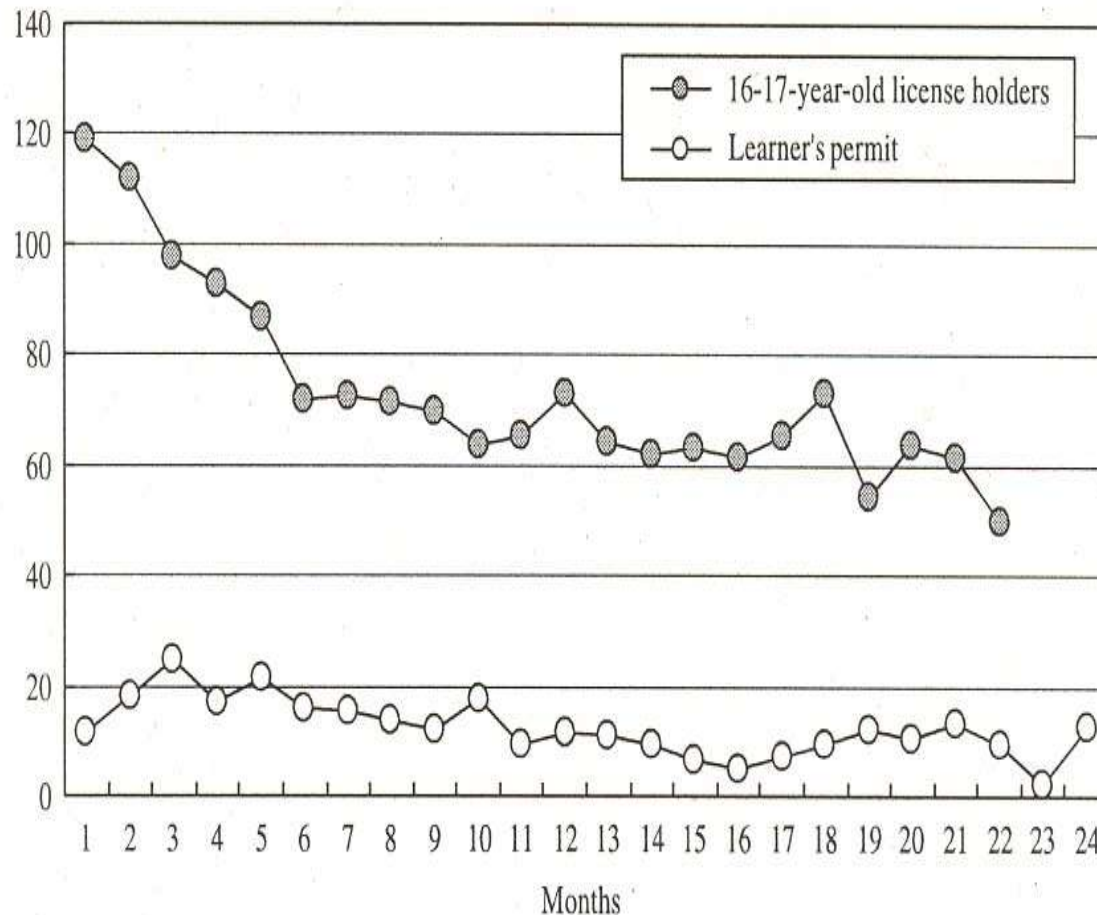
Empirische Evidenz: Verlängerung der Lernzeit in Schweden



◆ Unfallrate

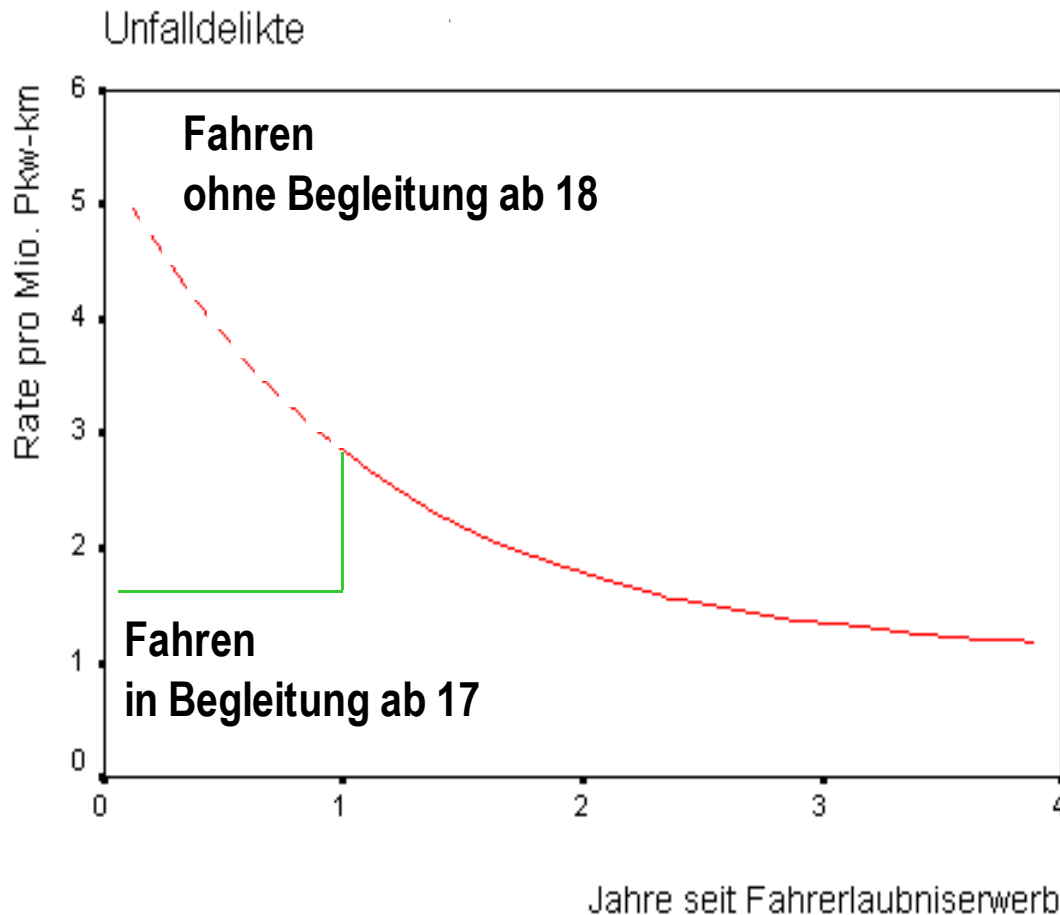
- von 18jährigen Fahranfängern unterschiedlicher Ausbildungsformen in Schweden innerhalb der ersten 24 Monate nach dem Fahrerlaubniserwerb.
- Polizeilich erfasste Unfälle mit Verletzten und Getöteten pro 1000 Fahrerlaubniserwerber.
- Untere Kurve: Teilnehmer am 'Begleiteten Fahren ab 16 Jahre';
- obere Kurve: herkömmliche Kurzausbildung ab 17,5 Jahre
- nach Gregersen (1995)

Empirische Evidenz: Unfälle beim Begleiteten Fahren



- ◆ Unfallrate pro 10.000 Fahrer:
 - obere Kurve:
Fahranfänger, die gerade ihre Fahrerlaubnis erhalten haben und ohne Begleiter fahren dürfen
 - untere Kurve:
Fahranfänger, die mit einem Begleiter fahren (mit sog. "Learner's Permit")
 - nach Williams (2003)

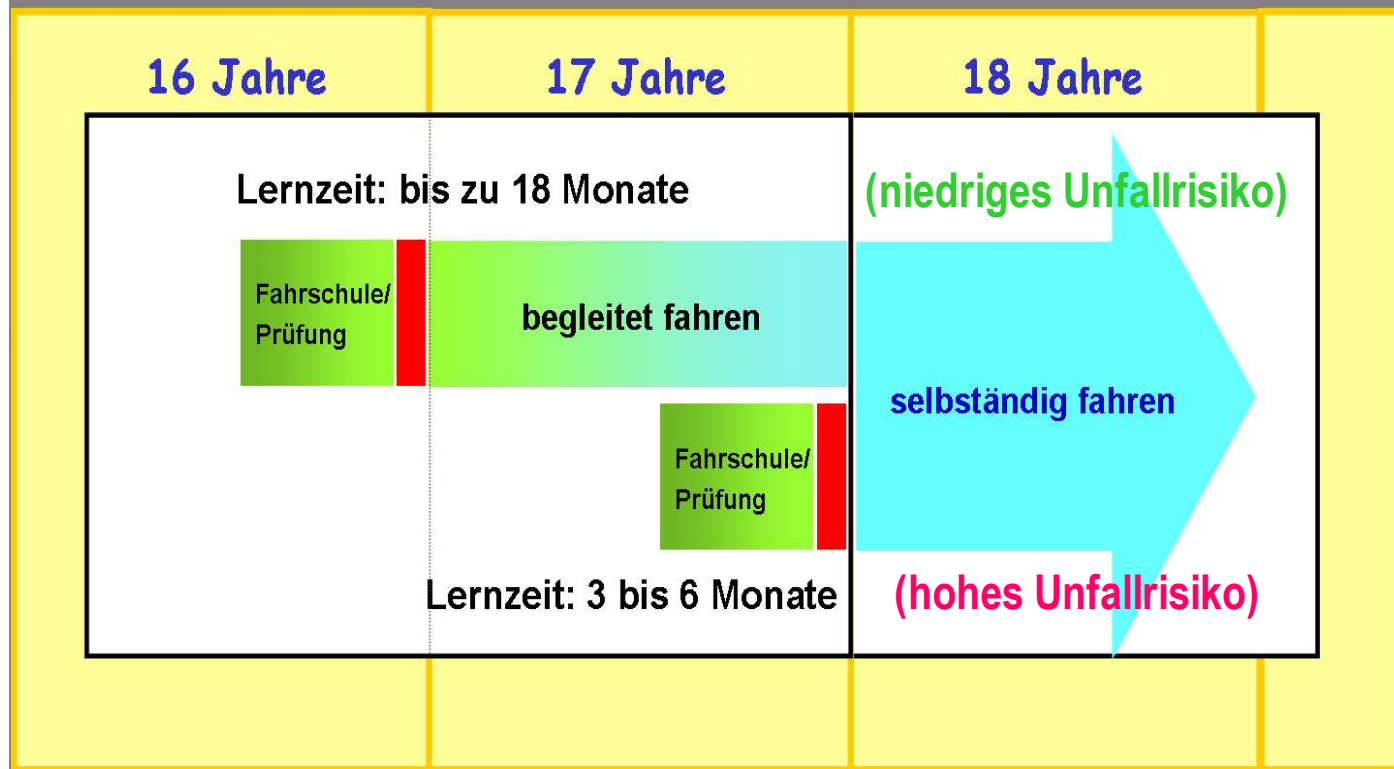
Begleitetes Fahren ab 17: Erwartbare Wirkung



- ◆ Senkung des Unfallrisikos beim selbständigen Fahren ab 18 durch
 - fahrpraktischen Erfahrungsaufbau mit verlängerter Lernzeit
 - in einem durch den Begleiter gewährten protektiven Rahmen zur Senkung des
 - » Anfänger-Risikos
 - » Jugendlichkeits-Risikos

Begleitetes Fahren ab 17: Das Konzept auf den Punkt gebracht

Verlängerte Lernzeit bei “Begleitetem Fahren ab 17”



◆ leutner
@uni-essen.de