

Das Fahrverhalten aus der Perspektive des Modells von Michon Teil 1:

Möglichkeiten der Erfassung der operationalen und taktischen Ebene

Bettina Schützhofer¹, Margit Herle² & Markus Sommer²

¹ sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Untersuchungen GmbH

² SCHUHFRIED GmbH, Mödling

Michon (1985) unterscheidet drei Ebenen des Fahrverhaltens:

(1) die strategische Ebene, (2) die taktische Ebene und (3) die operationale Ebene.

Die strategische Ebene bezieht sich auf Entscheidungen einer Person bezüglich der Wahl des Verkehrsmittels, der Routen- und Fahrzeitwahl, sowie auf die Fahrtvorbereitung an sich, während die taktische Ebene die konkrete Ausformulierung und Modifikation dieser globalen Ziele im Kontext der Fahrt an sich umfasst. Aus theoretischer Sicht sollten Entscheidungen auf der strategischen, als auch der taktischen Ebene durch ausgewählte Persönlichkeitseigenschaften moderiert werden.

Im Falle der taktischen Ebene ist aufgrund theoretischer Überlegungen jedoch auch mit fähigkeitsbezogenen Determinanten des Fahrverhaltens zu rechnen.

Die operationale Ebene befasst sich hingegen ausschließlich mit der Implementierung und Überwachung der Ausführung der Verhaltensentscheidungen, die auf den beiden übergeordneten Ebenen getroffen werden. Aufgrund theoretischer Überlegungen ist daher auf dieser Ebene ausschließlich mit fähigkeitsbezogenen Determinanten sicheren Fahrverhaltens zu rechnen.

Im Rahmen des Vortrags werden die Ergebnisse einer Studie zur Bedeutung unterschiedlicher Aspekte der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung, sowie der kraftfahrerspezifischen Leistungsfähigkeit für die Prognose der Performanz in der Wiener Fahrprobe berichtet. Der Schwerpunkt liegt hierbei auf der Herausarbeitung von Kompensationsmöglichkeiten von Defiziten in der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung oder der kraftfahrerspezifischen Leistungsfähigkeit durch individuelle Stärken in den übrigen Leistungs- und Persönlichkeitsdeterminanten und deren Bedeutung für die verkehrspsychologische Begutachtung. Darüber hinaus sollen neben dieser testdiagnostischen Erfassung relevanter Aspekte der operationalen und taktischen Ebene auch Möglichkeiten und Grenzen standardisierter Verhaltensbeobachtungen (hier: Wiener Fahrprobe) kritisch diskutiert werden. Im Zentrum stehen hierbei Aspekte der Reliabilität und Validität standardisierter Fahrproben und deren Bedeutung für die verkehrspsychologische Forschung und die verkehrspsychologische Begutachtung von Einzelfällen.