



## GERMAN SAFETY TOUR

### SICHERHEITSTIPPS

#### Schlüsselthema Schreck:

#### Der Feind ist die Schrecksekunde

„Ein kurzes, aber wichtiges Kapitel, obwohl es zum Thema Schreck nicht viel zu üben gibt! Aber der Schreck ist an Motorradunfällen häufiger beteiligt, als man gemeinhin annimmt, sodass es sich lohnt, sich mit ihm zu befassen. Gewöhnlich geht einem Sturz oder Unfall ein auslösendes Störereignis voraus, aber dieses muss gar nicht unbedingt den Unfall selbst auslösen. Häufig wäre eine Situation nämlich noch zu bewältigen, wenn sie nicht gleichzeitig einen Schreck beim Fahrer auslösen würde, der daraufhin erst den eigentlichen Fehler macht, der zum Unfall führt. Manchmal ist es nicht einmal ein einziger Fehler - den der Fahrer vielleicht auch noch bewältigt hätte - sondern der Schreck löst eine ganze Fehlerkaskade aus, der der Fahrer von einem bestimmten Punkt an nicht mehr gewachsen ist.

Das Schreck auslösende Störereignis kann alles Mögliche sein: auf der Gegenfahrbahn ein schleuderndes Auto; ein überraschender Linksabieger vor einem, der erst im letzten Augenblick blinkt, ein Ölfleck, der plötzlich in einer Kurve auftaucht und so weiter. Natürlich sind manche Unfälle einfach unabwendbar, aber bei vielen, die noch abwendbar gewesen wären, ist allzu oft der eigene Schreck das entsprechende Zwischenglied. Wäre der Fahrer nicht erschrocken, wäre er mit dem auslösenden Ereignis alleine zurechtgekommen - der Feind ist der Schreck!

Je besser trainiert ein Fahrer ist, desto geringer ist seine Schreckreaktion und desto schneller steckt er einen bereits eingetretenen Schreck auch schon wieder weg.

Es gibt aber auch selbst gemachte Störereignisse, die sich Schreck auslösend auswirken können, beispielsweise ein Verschalten oder ein überbremstes Hinterrad oder gar ein haariger Verbremser im Kurveingang. Die geheimnisvollsten dieser selbst gemachten Störereignisse aber sind die gänzlich Unsichtbaren: Es ist überhaupt kein äußerlicher Anlass als Schreckauslöser zu erkennen. Dann kommt es zu dem so genannte Panikabsturz, der sich dadurch auszeichnet, dass es in einer schweren Schreck- oder Angstsituation zu inadäquater Verhaltensweise kommt zu Verhaltensweisen also die unangemessen und somit nicht „zielführend“ sind und zu denen auch das Nichthandeln - die Handlungsblockade - gehört.

Nun sind schwere Handlungsblockaden durch Schreck eher etwas Seltenes. Kleine Störungen in diesem System Fahrer-Maschine durch Erschrecken sind keineswegs selten, wenn auch die Blockade, die daraus entsteht oft nur minimal ist. Allerdings gilt freilich auch: Selbst die kleinste Störung im Ablauf eines Automatismus kann verhängnisvoll sein, besonders wenn es um die Bewältigung einer Gefahrensituation geht.

Das ist ja alles sehr interessant, mag der Leser denken, aber ich will in diesem Buch etwas lernen für die Praxis, für meine Praxis. Ich will wissen: Was kann ich gegen den Schreck tun? - Nun, da gibt es zwei Antworten, denn das sind zwei Fragen in einer. Die Erste lautet: Was kann ich, wenn ich erschrocken bin, gegen den Schreck tun?

Als Erstes sollte man das tun, wozu man ohnehin nach einem Schreck neigt: tief durchatmen. Das soll nicht beiläufig und nur so nebenher oder gar halb unterdrückt geschehen, sondern so deutlich und betont wie möglich. Das häufig zu hörende „Huch!“ beim Erschrecken, das durch heftiges, kurzes Einatmen zustande kommt, ist der plötzliche Spannungsaufbau, das ruhige Ausatmen ist das Gegenstück dazu. Dabei sollte man systematisch Muskelgruppen entspannen. Denn diese haben das jetzt nötig! Man ist durch den Schreck nämlich wie auf Knopfdruck schlagartig in eine viel zu hohe Spannungslage geraten, die einen ziemlich ungeeignet macht für gutes Motorradfahren, sodass man sie so schnell wie möglich wieder abbauen sollte. Erst dann kann sich die Einheit von Fahrer und Maschine wieder einstellen. Die Schulter und dann die Bauchdecke ganz bewusst fallen lassen und gelöst in sich zusammensinken; die Hände nur noch locker auflegen, den Kopf für einen Augenblick auf die Brust fallen lassen, den Mund wieder lockern und die Zähne etwas auseinander. Kommt man gar nicht mehr aus der Verspannung heraus, dann hilft nur noch zur besseren Entspannung anzuhalten.

Die zweite Frage aber lautet: was kann ich tun, damit es gar nicht erst zu einem Schreck kommt? - jedenfalls können wir unsere Schreckempfindlichkeit nicht kurzerhand willentlich-verstandesmäßig verhindern. Wir können aber prüfen, unter welchen Bedingungen ein Ereignis eintreten muss, damit es Schreck auslöst. Und können des Weiteren prüfen, wie weit wir diese Bedingungen beeinflussen können.

Es sind drei Bedingungen, denen ein Ereignis genügen muss, um Schreck auszulösen. Es muss (1.) plötzlich und (2.) überraschend auftreten und es muss als (3.) bedrohlich erlebt werden. Alle drei Bedingungen müssen erfüllt sein! Wenn es gelingt, sie wenigstens teilweise auszuschalten oder sie mindestens zurückzudrängen, so ist die Gefahr gebannt.

Natürlich entzieht sich die Plötzlichkeit unserem Einfluss. Auf die beiden anderen, auf das Überraschende und auf die Bedrohlichkeit dagegen können wir bis zu einem gewissen Grad Einfluss nehmen. Ein Ereignis ist dann nicht mehr so überraschend, wenn wir auf dessen möglichen Eintritt vorbereitet sind. Es tritt dann zwar ebenso plötzlich ein, aber nicht mehr so unerwartet. Haben wir ein Schreck auslösendes Ereignis schon mehrmals oder gar häufiger erfolgreich bewältigt, so ist es vertraut, sodass wir es längst nicht mehr als so bedrohlich erleben wie bei der ersten Begegnung mit ihm. Das bedeutet nichts anderes, als dass der gut Trainierte ungleich seltener erschrickt, denn er erlebt viel geringere Zahlen von Ereignissen als bedrohlich.

Deshalb werden bei Fahrtrainings ganz bestimmte Situationen - auch solche, die im Alltag ein Schreckpotential besitzen - geübt (beispielsweise Überbremsen des Hinterrads oder - kurzfristig - auch des Vorderrads; extreme Schräglagen bis zum Aufsetzen; Ausweichen von plötzlich auftauchenden Hindernissen; Flucht ins Gelände); entsprechend verlieren diese Situationen ihre Bedrohlichkeit.

**Bernt Spiegel - Motorradtraining alle Tage - Das Übungsbuch zu „Die obere Hälfte des Motorrads“**