

Home

Aktuelle Projekte

Newsletter Wegweiser

- Ausgabe 10, 2011/11
- Ausgabe 9, 2011/04
- Ausgabe 8, 2010/11
- Ausgabe 7, 2010/04
- Ausgabe 6, 2009/11
- Ausgabe 5, 2009/04
- Ausgabe 4, 2008/12
- Ausgabe 3, 2008/04
- Ausgabe 2, 2007/11
- Ausgabe 1, 2007/01

Publikationen

Beratung und Forschung

Veranstaltungen

Daten und Namen

Die deutschen Fahrlehrerverbände

Links zu Behörden und Institutionen

Kontakt

Impressum

11/2011

Deutsche Fahrlehrer-Akademie e.V. Rückblick auf die Anfänge und das Werden II

Artikel aus Ausgabe 7, April 2010

Schon kurz nach der Gründung der Akademie im Mai 1990 konstituierte sich der Wissenschaftliche Beirat. Das Gremium, das seitdem ununterbrochen von Dipl.-Psych. Ass. jur. Wolfgang Preußner geleitet wird, setzte sich von Anfang an aus Experten der für das Fahrlehrerwesen maßgeblichen wissenschaftlichen Disziplinen sowie erfahrenen Praktikern zusammen.

Neben den im [Newsletter 6](#) erwähnten Projekten bearbeiteten und prüften Vorstand und Beirat eine ganze Reihe von Impulsen und Vorschlägen, die teils auch von außen an die DFA herangetragen wurden. So fragte die Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit mbH (GTZ) im Herbst 1991 bei der Akademie an, ob sie bereit wäre, an einem Projekt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Uruguay und dabei speziell am Aufbau eines leistungsfähigen Fahrausbildungs- und Prüfungswesens mitzuarbeiten. Die Zusage fiel nicht leicht, zumal damit neben erheblichen Vorbereitungsarbeiten die mehrwöchige Entsendung eines Experten nach Uruguay verbunden war. Das Projekt wurde angenommen und im Frühjahr 1992 sehr erfolgreich ausgeführt. Ein weiteres Projekt galt dem Zugang Mobilitätsbehinderter zum Kraftfahrzeug. Hier sah die DFA enormen Informationsbedarf sowohl für die Behinderten selbst als auch für Fahrschulen, Erlaubnisbehörden, Prüforganisationen und Rehabilitierungseinrichtungen. Wie sich bald herausstellte, war dies ein in mehrfacher Hinsicht ehrgeiziges Unterfangen, für das zunächst geeignete Fachautoren gesucht werden mussten; auch die Finanzierung war keineswegs sichergestellt.

Auf der Mitgliederversammlung 1992 war das Verhältnis zur Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. ein stark diskutierter Punkt. Vorstand und Mitglieder bedauerten die auf Missverständnissen beruhenden Spannungen zwischen den beiden Organisationen, die einer Zusammenarbeit im Wege standen.

Karl-Rederer-Preis

Ein Highlight des Jahres 1992 war die Stiftung des Karl-Rederer-Preises für „Herausragende Leistungen auf dem Gebiet der Verkehrspädagogik“ durch Frau Lilli Rederer, Ulm. Ihr verstorbener Mann, Karl Rederer, hatte sich nach dem 2. Weltkrieg um den Wiederaufbau des Fahrlehrwesens im heutigen Land Baden-Württemberg sehr verdient gemacht. 1950 Mitinitiator und Mitgründer des Fahrlehrerverbandes Baden-Württemberg e.V., diente Rederer dem Berufsstand der Fahrlehrer in weitigen Positionen. Er hat sich zeitlebens für ein eigenständiges, pädagogisch geprägtes Berufsbild der Fahrlehrer eingesetzt. Der zu seinem Gedenken gestiftete Preis wird zusammen mit einer Urkunde und einer Medaille verliehen und ist dank einer generösen Spende von Frau Rederer mit einem ansehnlichen Betrag dotiert. Der Unfallforscher und heutige Präsident der DFA, Professor Dr.-Ing. Klaus Langwieder, wurde 1993 als Erster mit dem Karl-Rederer-Preis ausgezeichnet. In der Laudatio hieß es sinngemäß, Langwieder habe durch seine Forschungsergebnisse und deren verständliche Darstellung in hervorragender Weise zur Interpretation von Unfallursachen und somit zur Vertiefung und Intensivierung der Gefahrenlehre im Fahrschulunterricht beigetragen.

Ideenschmiede auf Hochtouren

Die finanziellen Möglichkeiten der DFA waren in den Anfangsjahren sehr bescheiden und sind auch heute, im 20. Jahr ihres Bestehens, keineswegs üppig. Trotzdem wurde ausgezeichnete Arbeit geleistet. Die Ideenschmiede lief sozusagen auf Hochtouren, doch einige wirklich bedeutsame Anregungen und Projektkonzepte mussten wegen Geldmangels verworfen oder zurückgestellt werden. Das Protokoll der Mitgliederversammlung 1994 enthält folgende, die seinerzeitige Lage erhellende Sätze: *„Unserer mehrfach geäußerten Bitte, die DFA in geeigneter Weise in die Bearbeitung dieses (von ihr angestoßenen – die Red.) Projekts einzubeziehen, wurde nicht entsprochen. Hier half auch nicht, dass das ‚Erstgeburtsrecht‘ bei der DFA und ihrem Wissenschaftlichen Beirat lag. Auf der einen Seite freut es uns, dass eine potente Stelle sich nun um das von uns früh erkannte Problem angenommen hat. Andererseits ist es aus unserer Sicht sehr bedauerlich, dass die DFA nicht einbezogen wurde.“* Aus diesem Protokoll geht auch hervor, dass man künftig mit Informationen über entwickelte Ideen und Konzepte etwas vorsichtiger umgehen werde.

Erste Publikationen

Unter dem Titel „Fahrausbildung in Deutschland“ erschien im Frühjahr 1994 die erste Publikation der DFA. Es handelte sich dabei um eine zusammenfassende Darstellung der rechtlichen und pädagogischen Entwicklung sowie den aktuellen Stand des Fahrausbildungs- und Prüfungswesens. Die dreisprachige Broschüre – deutsch, englisch, französisch – traf auf großes Interesse und wohlwollende Aufnahme, vor allem auch im europäischen Ausland und in den USA. Doch die DFA war mit diesem Projekt wieder einmal an ihre finanziellen Grenzen gestoßen. Ein Sponsor sollte helfen. Nach vergeblichem Anklopfen an diversen Türen erbarmte sich schließlich der Chef der Vertriebsabteilung eines namhaften Automobilherstellers mit den Worten: „Sie bringen mir die Rechnung, und ich zahle die Hälfte davon.“ Das war generös und rettete die Jahresbilanz vor einem Debet.

Als weitere Publikation nahm das Fachbuch „Mobilitätsbehinderte und Kraftfahrzeug“ allmählich Gestalt an. Ein Arbeitskreis aus Mitgliedern des Wissenschaftlichen Beirats und externen Experten erarbeitete die Struktur des Buches und sorgte sich um die einzelnen Beiträge. Das Buch erschien im November 1997 und gilt seitdem als das Standardwerk für Fragen des Zugangs Behinderter zum Automobil.

Gütesiegel für Lehrmittel

Unter den Fahrlehren gab es seit Langem eine spürbare Unzufriedenheit über die am Markt angebotenen Lehrmittel. In der Kritik standen besonders die Schülermedien. Das veranlasste die DFA Ende 1994, das Projekt „Gütesiegel für pädagogisch wertvolle Lehrmittel im Fahrschulunterricht“ aufzulegen. Die unter Professor Gerd Sackmann, Stuttgart, arbeitenden Experten drangen tief in die Materie ein und legten schon bald ein fein kalibriertes Bewertungsraster vor, dessen Gültigkeit und Zuverlässigkeit bis zum Tage unbestritten ist. Leider wurde davon nur zögerlich Gebrauch gemacht. Gerade die in den letzten Jahren zunehmende Digitalisierung der Lernmittel sollte Grund genug sein, sich dieser Arbeit zu erinnern, um festzustellen, wie viel didaktische Nieten hier unterwegs sind.

Annäherung

1995 kam es zu der lang erwarteten Annäherung zwischen der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. (BVF) und der DFA. Noch waren nicht alle Rätsel gelöst und alle Differenzen beseitigt, jedoch brachte der im Frühjahr 1994 neu gewählte Vorsitzende der BVF, Gerhard von Bressendorf, auf der Mitgliederversammlung 1995 die Bereitschaft zu vertrauensvoller Zusammenarbeit zum Ausdruck.

GLH

Fortsetzung Newsletter 8