

Wegweiser

Newsletter, Ausgabe 1/2007

■ DEUTSCHE FAHRLEHRER-AKADEMIE E.V.

DFA – Wege zu mehr Verkehrssicherheit

Als die Deutsche Fahrlehrer-Akademie e. V. (DFA) im Mai 1990 aus der Taufe gehoben wurde, einigten sich die 13 Gründungsmitglieder auf Satzungsziele, die den wissenschaftlichen Anspruch der Vereinigung klar zum Ausdruck bringen.

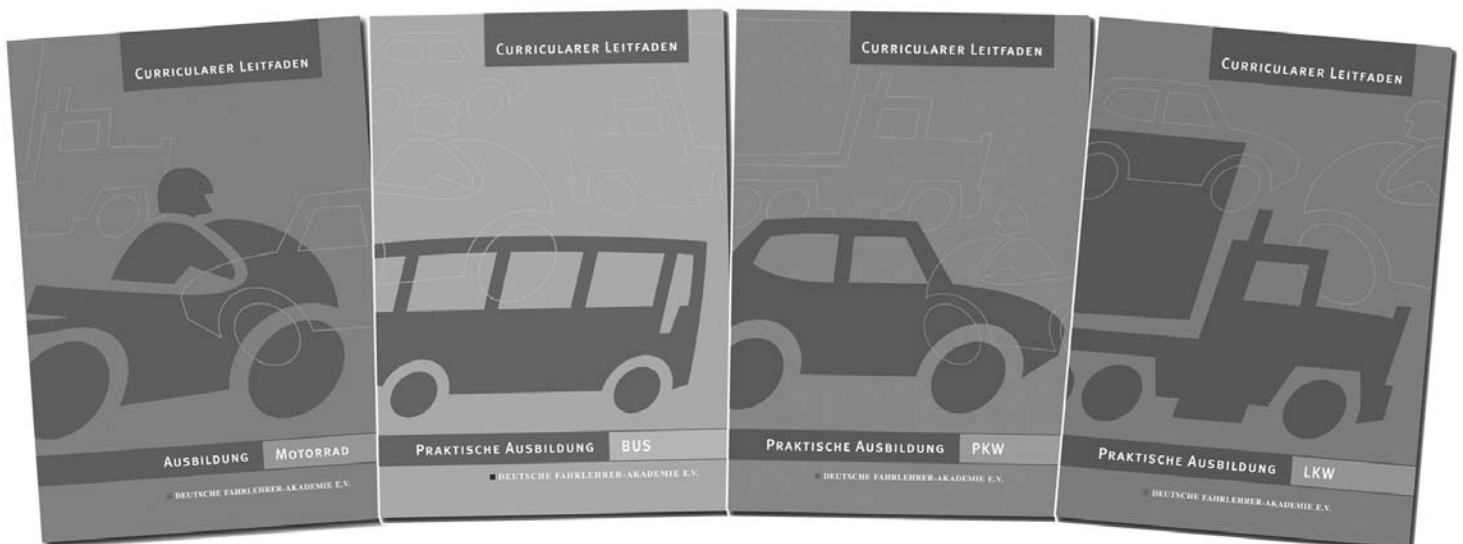
Im Vordergrund steht die Verkehrssicherheit, die durch qualifizierte Aus- und Fortbildungsprogramme auf dem Gebiet des Fahrschulwesens zu fördern ist. Diese sind nach modernen pädagogischen und didaktischen Erkenntnissen in Zusammenarbeit mit Universitäten, Hochschulen und entsprechend qualifizierten Einrichtungen und Persönlichkeiten zu erarbeiten und erproben. So viel zu den Satzungszielen.

In den 17 Jahren ihres Bestehens hat die DFA schon vieles erreicht. Mit einem Standardwerk für die Fahrausbildung mobilitätsbehinderter Menschen, den klassenbezogenen Curricularen Leitfäden für die praktische Ausbildung der Fahrschüler, mit Fragenkatalogen für die Fahrlehrerprüfung, mit Handanweisungen für Prüfungsausschüsse, einem Berufseignungstest für Interessenten am Fahrlehrerberuf und einer ausgedehnten Beratungstätigkeit hat die DFA in der Vergangenheit, um nur das Wichtigste zu nennen, entscheidende verkehrspädagogische Wegmarken gesetzt.

Die Curricularen Leitfäden avancieren zu verkehrspädagogischen Standardwerken.

Die Gewährleistung von Sicherheit und Flüssigkeit unseres von so enormer Dynamik gekennzeichneten Straßenverkehrs verlangt jedoch auch von der Verkehrspädagogik immer neue und bessere Lösungen. Weil die Qualifikation der Fahrlehrer ganz wesentlich die den Fahrschülern gebotene Ausbildungsqualität bestimmt, arbeitet die DFA mit Nachdruck an Plänen, mit denen die Zugangsvoraussetzungen für den Fahrlehrerberuf den heutigen Anforderungen angepasst werden können. Es geht dabei um die so genannten Schlüsselqualifikationen der Fahrlehreranwärter, aber auch um die Fahrlehrerausbildung im Ganzen. Eine weitere, noch nicht ganz vollendete Aufgabe, hat sich der DFA mit der Entwicklung eines Qualitätssicherungssystems für Fahrschulen gestellt.

Als wissenschaftliches Forum des deutschen Fahrschulwesens ist die DFA zu einer noch engeren, von Vertrauen und gegenseitigem Verständnis getragenen Zusammenarbeit mit den in Bund und Ländern für die Verkehrssicherheit und das Fahrlehrerrecht zuständigen staatlichen Stellen bereit. Gleiches gilt für alle nichtstaatlichen auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit tätigen Organisationen.



Die DFA ist gut aufgestellt

Bei den Mitgliedern der DFA handelt es sich ausnahmslos um Persönlichkeiten und Institutionen, die in der Verkehrssicherheitsarbeit tätig sind. Sie bieten zusammen mit den übrigen Organen des Vereins Gewähr für eine strikte Einhaltung und konsequente Verfolgung der Satzungsziele.

Seit Gründung ist die DFA von der Finanzverwaltung als gemeinnützige Einrichtung anerkannt. Die jährlichen Beiträge der Kuratoriumsmitglieder bilden die finanzielle Grundlage für die wissenschaftliche Arbeit der DFA. Daneben unterstützen Spenden privater Sponsoren und Unternehmen die vielfältigen Aufgaben der DFA. An dieser Stelle danken wir allen Kuratoriumsmitgliedern und Sponsoren sehr herzlich für ihre Unterstützung.

Die Organe des Vereins sind:

- die Mitgliederversammlung,
- der Wissenschaftliche Beirat,
- das Kuratorium und
- der Vorstand.

Dem Wissenschaftlichen Beirat gehören derzeit an:

1. Fahrlehrer Günther Dauser, Ulm
2. Prof. Dr. Margret Fell, Bad Rippoldsau
3. Dipl.-Päd. Michael Fingskes, Essen
4. Fahrlehrer Peter Glowalla, Berlin
5. Prof. Bruno Heilig, Schwäbisch Gmünd
6. Dr. Hanns Ch. Heinrich, Rösraht-Forsbach
7. Dipl.-Ing. (FH) Werner Hippmann
8. Dr. med. Hannelore Hoffmann-Born, Frankfurt a. M.
9. Dr. jur. Joachim Jagow, Bonn
10. Dipl.-Päd. Pia Klammer, Bonn
11. Prof. Dr. Hellmut Lamszus, Seevetal
12. Ass. jur., Dipl.-Psychologe Wolfgang Preußner, Esslingen
13. Prof. Gerd Sackmann, Stuttgart
14. Dipl.-Ing. (FH) Rüdiger Sommer, Stuttgart
15. Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher, Oberkrämer
16. Dr. jur. Hans-Peter Vogt, Bonn-Bad Godesberg
17. Ministerialrat Christian Weibrecht, Bonn

Das Kuratorium setzt sich zusammen aus:

1. Academy Holding AG, Ludwigsburg
2. ALLIANZ Private Krankenversicherungs-AG, München
3. AUDI AG, Ingolstadt
4. BOSCH GmbH, Stuttgart
5. Dipl.-Kfm. Ansgar Brendel, Mannheim
6. DAIMLERCHRYSLER AG, Stuttgart
7. DEGENER Lehrmittel GmbH, Hannover
8. Fahrlehrerversicherung VaG, Stuttgart
9. FSG / TTVA mbH, Korntal-Münchingen
10. Springer Transport Media GmbH (Verlag Heinrich Vogel), München
11. TÜV SÜD Auto Service GmbH, Filderstadt
12. Verkehrs-Verlag GmbH, Remagen
13. Volkswagen AG, Wolfsburg

Dem Vorstand gehören an:

- Prof. Dr.-Ing. Klaus Langwieder, Präsident
- Gebhard L. Heiler, 1. Vizepräsident und Schatzmeister
- Gerhard von Bressendorf, Vizepräsident
- Peter Glowalla, Vizepräsident
- Dr.-Ing. Heiner Kamm, Vizepräsident
- Peter Tschöpe, Vizepräsident

In memoriam: Karl Rederer

Schon 1993 hat die DFA mit entscheidender Hilfe von Frau Lilli Rederer, Ulm, den mit einem angemessenen Geldbetrag dotierten Karl-Rederer-Preis für herausragende Leistungen auf dem Feld der Verkehrspädagogik gestiftet.

Der Preis, der an Karl Rederer (1911-1989), einen der maßgeblichen Pioniere des modernen deutschen Fahrschulwesens, erinnert, wurde seitdem neun Mal verliehen. Preisträger (in der Reihenfolge der Verleihung) sind:

1993	Prof. Dr.-Ing. Klaus Langwieder, München
1995	Prof. Dr. Hellmut Lamszus, Hamburg
1997	Prof. Dr.-Ing. Karl-Heinz Lenz, Köln
1999	Prof. Gerd Sackmann, Stuttgart
2001	Dr. Wolfgang Bouska, München
2001	Dr. jur. Joachim Jagow, Bonn
2003	Prof. Bruno Heilig, Schwäbisch Gmünd
2005	Prof. Dipl.-Ing. Karlheinz Schaechterle, Ulm
2005	Dr.-Ing. Heiner Kamm, Karlsruhe

Qualitätssicherung in Fahrschulen

Der Anstoß zur Entwicklung eines Qualitätssicherungssystems für Fahrschulen im Sinne von § 34 Abs. 3 Fahrerlaubnisgesetz kam im Jahr 2002 aus dem Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg.

Weil es nach Auffassung der Deutschen Fahrlehrer-Akademie e. V. (DFA) die wichtigste Aufgabe der Fahrschule ist, den Fahranfängern ein Höchstmaß an Sicherheit mit auf den Weg zu geben, nahm die DFA nach eingehender Prüfung der Realisierbarkeit die Anregung gerne auf. Dementsprechend steht die Ausbildungsqualität im Fokus des Qualitätssicherungssystems. Daneben soll sich die „Qualitätsfahrschule“ durch kundenfreundlichen Service und absolute Korrektheit ausweisen.

Vor nunmehr drei Jahren hat ein Team namhafter Erziehungswissenschaftler mit der Entwicklung der für die Beurteilung des Unterrichts notwendigen Beobachtungsinstrumente und Bewertungsskalen begonnen. In einem erweiterten Team wurde in diesem Jahr das Qualitätsmanagement-Handbuch so weit entwickelt, wie dies in Ermangelung der Kenntnis des Textes der nach § 34 Abs. 4 Fahrerlaubnisgesetz zu erlassenden (aber noch immer ausstehenden) Verordnung möglich war. Die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. war von Anfang an in den Entwicklungsprozess eingebunden. Die Entwicklung des Qualitätssicherungssystems der DFA ist – vorbehaltlich bislang nicht bekannter Anforderungen durch die erwähnte Verordnung – weitgehend abgeschlossen und somit für den Startschuss bereit.

Neben dem Entwicklungsteam gebührt den Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern herzlicher Dank, die während der verschiedenen Entwicklungs- und der Erprobungsphasen immer wieder bereit waren, zusammen mit ihren Fahrschülern bei den praktischen Erprobungen mitzuwirken. Nicht geringer ist das Verdienst der Kolleginnen und Kollegen, die zu einem sehr frühen Zeitpunkt bereit waren, sich für die Schulung zum Auditor zu entscheiden. Die DFA hofft nun auf baldige Verabschiedung der Verordnung, damit die Anerkennungsverfahren in den Bundesländern in Gang gebracht werden können.

Wir sind dafür: Null-Promille für Fahranfänger

Schon 1991 haben namhafte Unfallexperten gefordert, Fahranfängern qua Gesetz das Führen von Kraftfahrzeugen nach dem Genuss auch nur geringster Mengen alkoholischer Getränke zu verbieten. Die Deutsche Fahrlehrer-Akademie e. V. hat diese Forderung von Anfang an unterstützt.

Bei jungen Fahranfängern wirkt sich schon eine geringe Menge Alkohol im Blut besonders negativ aus, weil die Verhaltensautomatismen noch nicht tief genug verankert sind und sie für viele dynamische Verkehrsvorgänge noch nicht über abrufbare Erfahrungen verfügen. Situative Entscheidungen verlangen aber sofortige, bewusste Reaktionen, die selbst durch geringe alkoholische Beeinflussung empfindlich gestört werden. Wir sind überzeugt, dass das Verbot bei den 18- bis 22-jährigen Fahrern zu einer deutlichen Minderung der Unfallbelastung beitragen kann; überdies würde es den Gruppendruck, ebenfalls zum Glas greifen zu müssen, stark mindern.

Indes, das Null-Promille-Gesetz lässt noch immer auf sich warten. Wir erwarten, dass nach dem Fehlstart vor einigen Monaten, der wegen rechtlicher Ungereimtheiten vom Bundesrat gestoppt wurde, nun bald ein neuer Vorschlag auf den Tisch kommt, der auch einen wirksamen Vollzug des neuen Gesetzes sicherzustellen vermag.

Ein Beitrag zum Klimaschutz: energiesparender Klimasensor von Bosch

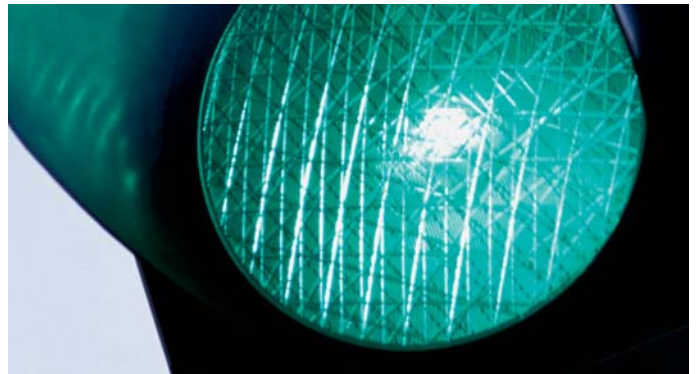


Der neue Climate Control Sensor (CCS) von Bosch misst den Kohlendioxidanteil (CO₂) der Luft im Fahrzeuginnenraum. Das erlaubt eine erweiterte elektronische Regelung der Klimaanlage und senkt damit den Energiebedarf.

Bei gleichbleibend gutem Klimakomfort führt das zu deutlich geringerem Kraftstoffverbrauch. Ausgehend von einer Versuchsreihe unter den sommerlichen Bedingungen Südeuropas rechnen die Entwickler mit einem Verbrauchsvorteil in Spitzen bis zu zehn Prozent. Mit dem Climate Control Sensor von Bosch erschließen sich den Entwicklern moderner Klimaanlage neue Regelungsstrategien. Der Sensor misst ständig den Kohlendioxidgehalt der Luft im Fahrzeuginnenraum – eine erweiterte Version ermittelt darüber hinaus Luftfeuchte und -temperatur. Anhand dieser Daten werden alle Stellglieder der Klimaanlage exakt geregelt, beispielsweise für ein ausgewogenes Umluft-Management. Dem Innenraum wird stets soviel Frischluft wie notwendig zugeführt. Doch so oft es geht, schaltet die Klimaanlage automatisch auf Umluftbetrieb, arbeitet damit also ohne Frischluftzufuhr von außen. Das spart Energie, weil die erforderliche Kühlleistung sinkt. Weniger Kühlleistung führt zu geringerer Last für den Verbrennungsmotor, der den Klimakompressor antreibt, und damit zu geringerem Treibstoffverbrauch des Autos.

Berufseignungstest für Interessenten am Fahrlehrerberuf

Wegen der hohen Quote nicht bestandener Fahrlehrerprüfungen, die nach einhelliger Auffassung der Experten vor allem auf mangelnde Eignung zurückzuführen ist, hat die Deutsche Fahrlehrer-Akademie e. V. in den Jahren 2004 bis 2006 einen Berufseignungstest entwickelt und diesen in Zusammenarbeit mit erfahrenen Fahrlehrerausbildungsstätten praktisch erprobt.



Wer den Test besteht, besitzt die für den Fahrlehrerberuf notwendigen Schlüsselqualifikationen und hat beste Aussichten, der komplexen Ausbildung und der anspruchsvollen Tätigkeit als Fahrlehrer gewachsen zu sein. Der von namhaften Erziehungswissenschaftlern unter maßgeblicher Mitwirkung des **Instituts für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung (IFK) an der Universität Potsdam** entwickelte Berufseignungstest für Fahrlehrer (BET-F) enthält 5 Bausteine:

- Einführungsgespräch,
- Subtest „Schlussfolgerndes Denken“ (Intelligenztest),
- Subtest „Textanalyse und Kurzvortrag“ (Arbeitsproben),
- Subtest „Situationsanalyse und Diskussion“ (Arbeitsproben),
- Abschlussgespräch.

Die drei enthaltenen Subtests ergänzen sich unter inhaltlichen und methodischen Aspekten. Zu diesem Test besteht derzeit keine Alternative, die zuverlässigen Aufschluss über die Eignung von Interessenten am Fahrlehrerberuf geben kann. Die heute im Gesetz verlangten Bildungsvoraussetzungen – Hauptschulabschluss und abgeschlossene berufliche Lehre – haben sich, wie schon erwähnt, längst als unzureichend erwiesen. Weil aus Gründen der Durchlässigkeit des Systems niemand ausgeschlossen werden soll, soll es angeblich nicht möglich sein, eine höherwertige Vorbildung ins Gesetz zu schreiben. Deshalb schlägt die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. vor, das Bestehen des von der Deutschen Fahrlehrer-Akademie e. V. entwickelten Berufseignungstests als obligatorische Voraussetzung für die Zulassung zur Fahrlehrerausbildung in das Fahrlehrergesetz aufzunehmen. Nach dem derzeitigen Stand der Dinge kann davon ausgegangen werden, dass das Bundesverkehrsministerium als das zuständige Ressort diesen Vorschlag in absehbarer Zeit aufgreifen wird.

Die Deutsche Fahrlehrer-Akademie e. V. bietet den Test seit Oktober letzten Jahres den maßgeblichen Leistungsträgern für berufliche Fortbildung, darunter auch der Deutschen Rentenversicherung, an. Wir sind sicher, dass der BET-F entscheidend dazu beitragen kann, öffentliche Förderungsmittel sinnvoll und somit ohne unnötige Verluste einzusetzen.

Immer fit fürs Fahren?

Die demographischen Daten sind eindeutig: Die Deutschen werden immer älter und immer mobiler. Schon heute besitzen mehr als zwei Drittel der über 65-Jährigen einen Führerschein. Gerade weil die persönliche Mobilität für die Lebensqualität der Senioren einen so hohen Stellenwert hat, stellt sich die Frage nach der sicheren Verkehrsteilnahme.

Bekannt hoch ist das Unfallrisiko der Fahranfänger unter 25 Jahren, aber ähnlich gefährdet sind die über 75-jährigen Fahrer, besonders dann, wenn sie eine geringe Fahrpraxis haben.

Zwar sind Senioren im Straßenverkehr nicht automatisch benachteiligt. Ihre jahrzehntelange Fahrpraxis bedeutet einen großen Vorsprung gegenüber jüngeren Fahrern. Meist schätzen ältere Menschen das eigene Können realistischer ein als Führerscheinneulinge. Die kritische Selbstbeobachtung ist für Senioren entscheidend. Wer die eigenen körperlichen Schwächen kennt, kann diese durch einen angemessenen Fahrstil und bis zu einem gewissen Grad mit der Wahl des richtigen Fahrzeugs ausgleichen.

Ob und wie Mobilität mit dem eigenen Auto bewahrt werden kann, hängt vor allem von der Fahrkompetenz und von der körperlichen Verfassung des Fahrers ab. Ältere Verkehrsteilnehmer sind eher durch schlechtes Sehen, langsames Einschätzen von Verkehrssituationen und reduzierte Reaktionsfähigkeit eingeschränkt. Das sind jedoch meist langsam fortschreitende Prozesse, die von den Betroffenen leider oft nicht rechtzeitig bemerkt werden.

Ein zusätzliches Problem sind Krankheiten und körperliche Einschränkungen, die natürlich auch bei jüngeren Fahrern die Fahrtauglichkeit reduzieren können z.B. nach der Diagnose von bestimmten Herzerkrankungen, Stoffwechselstörungen, neurologischen oder psychischen Störungen. Eine Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen hat gezeigt, dass Personen mit mehr als einer Krankheit ein 2,6 Mal so großes Risiko für einen Autounfall haben wie Gesunde.

Ältere Menschen sind häufiger krank, müssen öfter regelmäßig Medikamente nehmen, haben vielfach auch Mehrfacherkrankungen. Gerade bei älteren Menschen kann die Mehrfachkombination von Medikamenten – häufig noch kompliziert durch Eigenmedikation – wegen des veränderten Stoffwechsels mit verzögerter Ausscheidung die Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit einschränken.

Da stellt sich zwangsläufig die Frage nach der Fahrtüchtigkeit; es ist für die Betroffenen nicht einfach, sich mit solchen Fragen auseinander zu setzen. Auch den behandelnden Ärzten fällt es häufig

schwer, sich ein Bild von der Fahrtauglichkeit ihrer Patienten zu machen. Denn einerseits ist für die verkehrsmedizinische Bewertung von Erkrankungen Spezialwissen vonnöten. Andererseits besteht nicht selten Uneinigkeit zwischen Arzt und Patient in Sachen Fahrtauglichkeit. Ärzte kommen hier häufig in schwierige Situationen. Sie kennen einen Patienten vielleicht seit 30 Jahren, sind fast mit ihm befreundet und sollen ihm plötzlich sagen, dass er nicht mehr voll fahrtauglich ist. Dabei stehen Ärzte durch den Behandlungsvertrag in der Aufklärungspflicht. Verletzen sie diese, hafteten sie im Extremfall gegenüber ihren Patienten und gegenüber weiteren Unfallbeteiligten.

Dennoch muss die Frage geklärt werden. Nicht zuletzt verpflichtet der Gesetzgeber jeden Verkehrsteilnehmer, seine Fahrtauglichkeit gewissenhaft zu überprüfen.

Wer unsicher ist, ob er sein Auto noch sicher im Straßenverkehr bewegen kann, sollte sich daher auf jeden Fall freiwillig von fachlicher Seite beraten lassen, völlig unabhängig vom Alter. Regelmäßige augenärztliche Untersuchungen sind anzuraten ebenso wie hausärztliche Kontrollen. Auch Fahrstunden oder Fahrsicherheitstrainings, besonders nach längeren, z.B. erkrankungsbedingten Fahrpausen, sind zu empfehlen.

Zur individuellen Abklärung der Fahrtüchtigkeit bieten der TÜV Hessen und der TÜV SÜD mit dem Fitness-Check/KONDIAG, einer konsiliardiagnostischen Untersuchung/Begutachtung älteren und verkehrsrelevant erkrankten Kraftfahrern und deren behandelnden Ärzten eine Hilfestellung an.

Diese Untersuchung, außerhalb des behördlichen Zwangs, stärkt die Eigenverantwortung älterer/erkrankter Kraftfahrer und klärt die Frage einer sicheren Verkehrsteilnahme. Zugleich hat der verantwortungsvoll handelnde Arzt, indem er mit seinem Patienten diese Konsiliardiagnostik in Anspruch nimmt, seinen Pflichten aus dem Behandlungsvertrag genügt und damit das Risiko der eigenen haftungsrechtlichen Inanspruchnahme (BGH NJW 2003, 2309) minimiert. Der Teilnehmer erhält eine klare, schriftliche Auskunft über seine Situation und Empfehlungen zur weiteren Verkehrsteilnahme. Ob sich der Betreffende an die Empfehlungen hält, bleibt letztlich ihm selbst überlassen, das Ergebnis der Untersuchungen unterliegt selbstverständlich der Schweigepflicht.

Ein positives Ergebnis bei einem Fitness-Check verschafft wieder Sicherheit und ein beruhigendes Gefühl. Und im Falle eines Falles wird der Versicherungsschutz nicht riskiert.

Impressum

Herausgeber: Deutsche Fahrlehrer-Akademie e. V., gemeinnütziger Verein

Verantwortlich für den Inhalt: Prof. Dr.-Ing. Klaus Langwieder, München

Beiträge zu dieser Ausgabe: G. L. Heiler, Dr. med. H. Hoffmann-Born, Dr.-Ing. H. Kamm, P. Tschöpe.

Redaktion: Gebhard L. Heiler, Korntal-Münchingen

Sekretariat: Zuffenhauser Straße 3, 70825 Korntal-Münchingen

Telefon: (0711) 80688-64, Fax: (0711) 80688-65, E-Mail: hotline@dfakad.de

www.dfakad.de

Rechtssitz des Vereins ist Stuttgart, Register: AG Stuttgart VR 4896

Steuernummer 70054/38624, Finanzamt 71229 Leonberg

Druck: Ehrler Druck, Ditzingen