

# Wegweiser

Newsletter

Ausgabe 16  
November 2014

**DFA**  
[www.dfakad.de](http://www.dfakad.de)

■ DEUTSCHE FAHRLEHRER-AKADEMIE E.V.

Bild: ©chungking/Fotolia

## Im Fokus: Die Reform des Fahrlehrerrechts

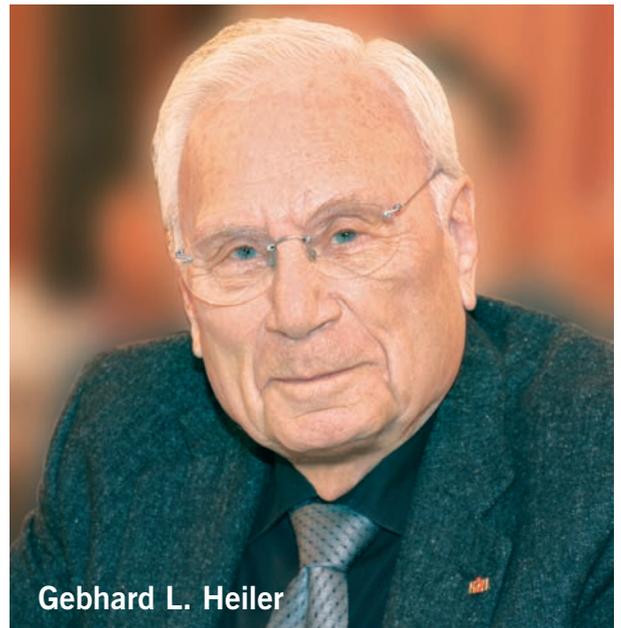
Von Gebhard L. Heiler

**Viele Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer schauen erwartungsvoll auf die Berliner Politik. Auf Fahrlehrerversammlungen landauf, landab ist die bevorstehende Reform des Fahrlehrerrechts zum viel diskutierten Thema geworden. Tenor: Weg vom Anlernberuf, hin zum vollgültigen Ausbildungsberuf pädagogischer Prägung.**

Die Arbeit der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. war während der letzten 50 Jahre immer auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit ausgerichtet. Auch ein noch so subtiles Durchforsten der Annalen lässt einen auf schieren Eigennutz ausgehenden Lobbyismus nicht erkennen. Das besonnene Agieren der Spitzenorganisation der deutschen Fahrlehrerschaft fand nicht immer den Beifall aller Mitglieder. Nichtsdestotrotz war es der richtige Weg und insofern auch ein Vermächtnis, das zu bewahren und fortzusetzen ist. Wer die im Koalitionsvertrag versprochene Erhöhung der Qualität der pädagogischen Ausbildung der Fahrlehrer für die Durchsetzung wirtschaftlicher Sonderinteressen nutzen wollte, würde scheitern – das ließe sich leicht vorhersehen. Die Anhebung des sozialen Status' eines Berufs verlangt mehr als ökonomische Weichenstellungen. Die Bundesvereinigung ist ihren Mitgliedern zur Wahrung berufsethischer Grundsätze verpflichtet. Dazu gehört die fortwährende Förderung der Qualität der Fahrausbildung. Der Schlüssel dafür liegt ganz wesentlich in der Vorbildung und Ausbildung der Fahrlehreranwärter.

### Berliner Runde

Die Bundesvereinigung handelte klug, andere Interessengruppen, auch periphere, im Oktober dieses Jahres zu einem Gespräch nach Berlin einzuladen. Die hierbei zutage getretenen unterschiedlichen Auffassungen über die weitere Entwicklung des Fahrlehrerberufs



Gebhard L. Heiler

waren erhellend und steckten die Linien ab. Ob, wie vereinbart, daraus bis zum Jahresende ein gemeinsam getragenes Papier entstehen kann, wird sich zeigen. Weil es diesmal um mehr als Kosmetik geht, muss jeder Schritt sorgsam abgewogen werden. Ich denke dabei auch an die politischen Hürden der Jahre 1975/76 zurück, während deren wir schließlich erfolgreich um die obligatorische Ausbildung der Fahrlehreranwärter und die Einführung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung kämpften. Die Chance für eine nachhaltige Neugestaltung des Berufsbildes der Fahrlehrer ist da. Nie zuvor war in einem Koalitionsvertrag ein ähnliches Versprechen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit enthalten gewesen: „Die Ausbildung der Fahranfänger wollen wir verbessern und die Qualität der pädagogischen Ausbildung der Fahrlehrer erhöhen.“

Aus diesem bedeutungsvollen Satz lässt sich entnehmen, dass die Regierungsparteien die pädagogische Ausbildung der Fahrlehrer in einem engen Zusammenhang mit der Qualität der Ausbildung der Fahranfänger sehen.

## Anerkannter pädagogischer Abschluss

Die Erhöhung der Qualität der pädagogischen Ausbildung der Fahrlehrer muss sich m. E. zukünftig in einem Abschluss dokumentieren, der das gesamte Spektrum der Verkehrspädagogik umfasst. Das muss auch aus der Berufsbezeichnung hervorgehen. Nur als anregendes Beispiel gedacht: „Diplom-Fahrlehrer/in“. Es darf weiterhin nicht sein, dass für jede Art von Nachschulungen, Fortbildungen, Fahrertrainings etc. neben einer Programmeinweisung

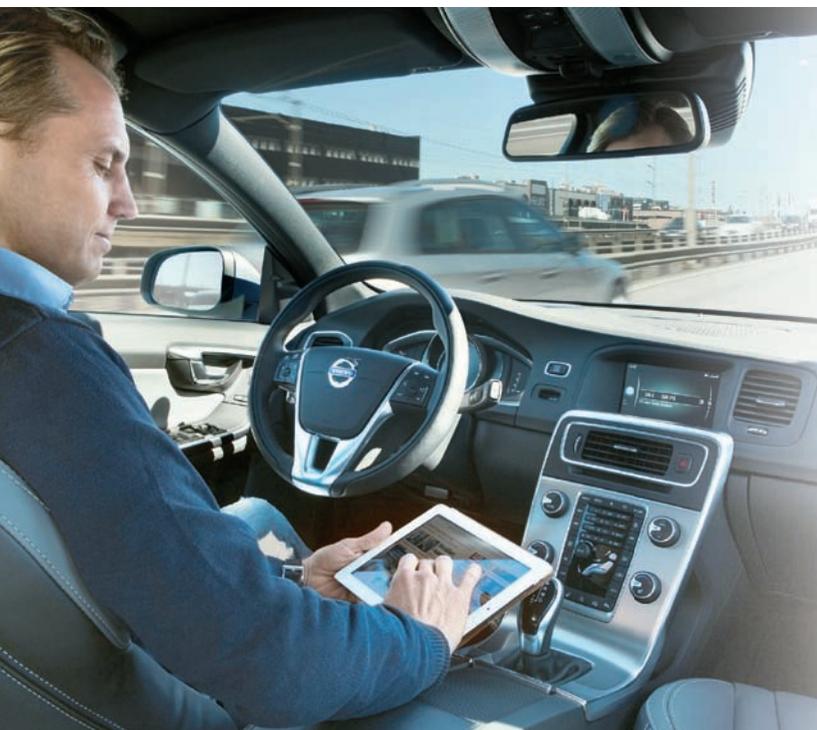
eine erneute pädagogische Schulung verlangt wird. Um nach dem Inkrafttreten der Neuerungen auch den bisherigen Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern die Angleichung zu ermöglichen, sollte über einen entsprechenden Weiterbildungskurs nachgedacht werden. Wie so etwas geht, haben vor mehr als 60 Jahren die deutschen Dentisten vorgemacht. Sie durften sich dank des „Allensbacher Abkommens“ vom 31. März 1952 künftig Zahnärzte nennen, sofern sie an einem 60-stündigen Fortbildungskurs teilgenommen hatten. Rund 15.000 Dentisten nahmen diese Möglichkeit wahr.

Eine starke zeitliche Ausweitung der Ausbildung der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer allein kann nicht das Ziel sein. Gefragt ist eine deutliche inhaltliche Aufrüstung. Und dabei sollte man sich nicht allzu bescheiden geben.

# Analyse: An der Schnittstelle zu neuer Mobilität

Von Prof. Dr.-Ing. Klaus Langwieder

Von den Fahrern willkommen geheißen, hat sich das Automobil in den letzten anderthalb Jahrzehnten immer mehr vom „Befehlsempfänger“ zum unterstützenden Partner entwickelt. Fahrerassistenzsysteme (FAS) erleichtern Fahraufgaben (z. B. Fahrstabilität, ESC, Spurhaltung), entlasten Fahrer (z. B. Navigationssysteme) und erhöhen die Verkehrssicherheit (z. B. Abstandsregler, automatische Notbremssysteme).



Rund um Göteborg werden 100 selbstfahrende Volvos im Realverkehr getestet (Foto: Volvo Presse)

Zugleich stellen die Systeme aber auch Anforderungen an eine sachgerechte Bedienung und Nutzung. Auch die heute schon hoch entwickelten Assistenzsysteme sind nicht der Endpunkt, sondern vielmehr der Start zu automatisierten Fahrvorgängen bis hin zum dereinst vollautomatischen Fahren. Alle Hersteller und Zulieferer haben heute schon einen Terminplan der dafür nötigen technischen Schritte. Sicheres vollautomatisches Fahren nicht nur auf Autobahnen, sondern auch auf Landstraßen und in der Stadt ist möglich, wie die Daimler AG mit dem Mercedes S 500 mit der „Berta-Benz-Fahrt“ im Sommer 2013 von Mannheim nach Pforzheim nachgewiesen hat. Auch die Volvo Car Group testet 2014 im Rahmen des Projektes „Drive me“ 100 selbstfahrende Volvos unter

normalen Verkehrsbedingungen rund um Göteborg auf öffentlichen Straßen. Ebenso beweisen die Erfahrungen von Google in Kalifornien und extreme Wüstenrallyes mit vollautomatischen Fahrzeugen die technische Machbarkeit. Indes, eine breite Verwendung solcher Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr setzt veränderte rechtliche Rahmenbedingungen, eine spezielle Infrastruktur und die Akzeptanz der Fahrer voraus. Wie das automatisierte Auto angenommen wird, hängt sicher auch von den Kosten ab.

## Schritte zum automatischen Fahren

In einem international vereinbarten Stufenplan wurden die Schritte zum automatischen Fahren definiert – von „Driver only“ bis zur Vollautomatisierung ohne Fahrer. Beim teilautomatischen Fahren muss der Fahrer jederzeit voll einsatzbereit sein; beim hoch automatisierten Fahren können Nebentätigkeiten durchgeführt werden, aber der Fahrer muss immer bereit sein, innerhalb einer definierten Übernahmezeit (derzeit ca. 10 Sekunden) die uneingeschränkte Kontrolle des Fahrzeugs zu übernehmen. Dieser Schritt von Teilautomatisierung zur Hochautomatisierung stellt die größte Herausforderung dar, viel mehr als der mögliche finale Schritt zum vollautomatischen Fahren unter speziellen Rahmenbedingungen.

## Automatisierung und Fahrerschulung

Aus Sicht der Deutschen Fahrlehrer-Akademie (DFA) müssten verstärkt belastbare Forschungen der Hersteller erfolgen, die zweifelsfrei klären, was der Fahrer mit der „gewonnenen Zeit“ beim hoch automatisierten Fahren tun darf, wie diese Tätigkeiten aussehen dürfen und welche Fehlverhalten bei Fahrern auftreten könnten. Auch wenn dies für heutige Fahranfänger noch nicht aktuell ist, in der Zukunft werden diese Fragen für die Aus- und Weiterbildung der Fahrer ein zentrales Thema sein. Die Hersteller, z. B. Continental, haben Zeitpläne veröffentlicht, wonach mit ersten Serienfahrzeugen teilautomatische Vorgänge ab circa 2016, hoch automatisiertes Fahren ab 2020 und Vollautomatisierung ab dem Jahr 2025 Realität sein könnten. Dieses Zeitgefüge ist zwar nicht in Stein gemeißelt, doch dieser Entwicklungstrend schreitet mächtig voran. Die Erfahrungen bei der Einführung neuer und auch kostspieliger Systeme zeigen, dass zunächst Fahrzeuge der Oberklasse damit ausgestattet werden. Dann vergehen meist mehrere Jahre,

bis diese Systeme auch in Fahrzeugen der Mittel- und Kompaktklasse zur Verfügung stehen. Es werden somit während mindestens ein bis zwei Jahrzehnten neben hochautomatischen oder sogar vollautomatischen auch noch „nur“ von Menschen gelenkte Fahrzeuge unterwegs sein. Diese Übergangszeit wird an die Fahrer, aber auch an die Fahrausbildung besondere Anforderungen stellen.

## Rechtliche Fragen

Die Widersprüchlichkeit zum Wiener Übereinkommen von 1968, wonach der Fahrer sein Fahrzeug jederzeit beherrschen, d. h. kontrollieren muss, scheint ausgeräumt zu sein. In den internationalen Gremien wurde im Sommer 2013 ein Änderungsvorschlag eingebracht, wonach die Bedingungen dieses Übereinkommens als erfüllt betrachtet werden, wenn der Fahrer jederzeit die alleinige Kontrolle über sein Fahrzeug haben kann – die Systeme also abgeschaltet oder übersteuert werden können. Das löst zwar ggf. die zulassungsrechtlichen Fragen, aber nicht die haftungsrechtlichen Probleme. Es sind also noch weitere Aufgaben in der nächsten Zeit zu lösen.

Indessen stehen für die Fahrausbildung aktuell wichtige Klärungen hinsichtlich des assistierten und teilautomatischen Fahrens an: Für moderne Fahrzeuge wird zunehmend die „automatische Kraftübertragung“ (Schaltautomatik) Standard sein. Es ist aus Sicht der DFA unbedingt zu klären, ob und wie eine vollgültige Fahrausbildung auf Automatikfahrzeugen erfolgen kann. Des Weiteren, welcher Zeitaufwand für das zusätzliche Erlernen des Kuppelns und Schaltens auf konventionellen Pkw mit Schaltgetriebe nötig ist. Aber auch Automatikfahrzeuge stellen spezielle Ausbildungsanforderungen, z. B. Benutzung des „Kick-down“, Nutzung der Motorbremswirkung auf langen Gefällstrecken sowie die Wahl der optimalen Getriebestufe in langen Steigungen. Dies soll in die Automatik-Aus-

bildung einfließen. Eine Fahrkompetenz-Beurteilung in Ausbildung und Prüfung ist schon heute zu klären und zu objektivieren, z. B. bei Einparkhilfen und Spurhaltesystemen. Wie kann man die Fahrkompetenz eines Fahrschülers bei Fahrten mit Fahrerassistenzsystemen erkennen, die ihm durch Abstandsregelung, Spurhaltung oder auch Verkehrszeichenerkennung das Fahren erleichtern? Zu klären ist auch, wie sich der an bestimmte Systeme gewohnte Fahrer (z. B. City-Safety-Abstandsregler) verhält, wenn er einen konventionellen Pkw ohne Assistenzunterstützung fährt. Wie wird das Langzeitverhalten von Fahrern durch FAS beeinflusst? Verändert das Vertrauen auf die Funktion der FAS die eigene Reaktionsbereitschaft? Wird das „Sozialverhalten der Fahrer“ in der Übergangszeit von konventionellen und teilautomatischen Fahrzeugen im Straßenverkehr beeinflusst oder verändert? Auch wenn bislang gravierende Probleme nicht erkennbar sind, sollten diese Fragen nicht unbeachtet bleiben. Heute stehen im Hinblick auf neue Mobilität und automatische Fahrvorgänge die noch gut überschaubaren Probleme auf Autobahnen im Vordergrund; aber eine Ausweitung auf den Außerorts- oder sogar Innerortsbereich wird mit der Zeit erfolgen, denn eine im Prinzip gewiss positive technische Sicherheitsentwicklung wird sich durch nichts aufhalten lassen. Die oben nur kurz angesprochenen Themenkreise müssen durch eine fundierte Diskussion, gerade auch im Fahrlehrer-Berufsstand, erweitert und konkretisiert werden. Dabei müssen langfristige Entwicklungen schon heute Berücksichtigung finden. Die neue Mobilität erfordert eine neue Mentalität der Fahrer, veränderte Einstellung zu ihrem Fahrverhalten und zu ihrer nach wie vor bestehenden Verantwortung für die Verkehrssicherheit. Dies ist eine gesamtgesellschaftliche Herausforderung vor allem der nächsten Dekade, der sich die Verkehrspolitiker und Hersteller in Europa und weltweit, aber auch Institutionen, die sich mit Verkehrssicherheit und menschlichem Verhalten befassen, verstärkt stellen müssen. Die Deutsche Fahrlehrer-Akademie wird sich auch diesen Aufgaben intensiv widmen.

Die im Eigenverlag der DFA erschienene Dissertation zum Thema

## „Wirkpotentiale moderner Fahrerassistenzsysteme und Aspekte ihrer Relevanz für die Fahrausbildung“

von Dr.-Ing. Frank Maier



traf in der Fachwelt auf großes Interesse. Innerhalb kurzer Zeit wurden rd. 600 Exemplare abgerufen. Diese gingen an Universitäten, Bundes- und Länderministerien, Mitglieder der Verkehrsausschüsse des Bundestages und des EU-Parlaments, Fahrlehrerausbildungsstätten, Fahrlehrerverbände, Automobilhersteller und deren Zulieferer, Institutionen der Verkehrssicherheit des In- und Auslandes, Technische Prüfstellen, Automobilclubs und interessierte Fahrlehrer.

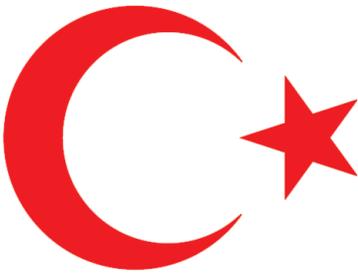
**Im Sekretariat der DFA liegen weitere Exemplare zum Versand bereit. Der Kostenbeitrag beträgt einschließlich Versand 12,50 Euro. Bitte wenden Sie sich an die:**

**Deutsche Fahrlehrer-Akademie e.V., Zuffenhauser Str. 3, 70825 Korntal-Münchingen, E-Mail: [hotline@dfakad.de](mailto:hotline@dfakad.de), Telefon: 0711 80688-64, Fax: 0711 80688-65**

## Impressum

**Herausgeber** Deutsche Fahrlehrer-Akademie e.V., gemeinnütziger Verein  
**Verantwortlich für den Inhalt** Prof. Dr.-Ing. Klaus Langwieder, München  
**Beiträge** Gebhard L. Heiler, Korntal-Münchingen, Prof. Dr.-Ing. Klaus Langwieder, München, Bianca Bredow, Potsdam  
**Redaktion** Gebhard L. Heiler/Maria A. Reufer, Korntal-Münchingen  
**Gesamtherstellung** Maria A. Reufer, Korntal-Münchingen  
**Sekretariat** Zuffenhauser Str. 3, 70825 Korntal-Münchingen  
**Fon** 0711/80688-64 **Fax** 0711/80688-65 **E-Mail** [hotline@dfakad.de](mailto:hotline@dfakad.de)  
 Rechtssitz des Vereins ► Stuttgart, Register AG Stuttgart VR 4896  
 Steuernummer ► 70054/38624 beim Finanzamt in 71229 Leonberg  
**Druck** flyeralarm GmbH, Würzburg

# Workshop zu Fahrsimulatoren in Ankara



Im Mai 2014 fand in Ankara ein zweitägiger Workshop zum Thema „Fahrsimulatoren in der Fahrschulbildung und Fahrerlaubnisprüfung“ statt. Dipl.-Psych. Bianca Bredow hat im Auftrag der DFA Forschungsergebnisse zur Lernwirksamkeit von simulations-basierten Trainings und zum Einsatz von Verkehrswahrnehmungstests vorgestellt. Damit hat die DFA erfolgreich an die inzwischen seit vier Jahren bestehende Kooperation mit der türkischen Verkehrsverwaltung angeknüpft.

Der Workshop ist dem sogenannten „TAIEX-Programm“ der EU-Kommission zuzuordnen. Dieses Programm dient dazu, Partnerländer – in diesem Fall die Türkei – bei der Einführung von EU-Standards und der Anwendung von EU-Recht zu unterstützen. Zu diesem Zweck hatten sich ca. 80 Teilnehmer zusammengefunden, die vorrangig dem türkischen Bildungsministerium und türkischen Fahrlehrerverbänden angehören. Als „European Speaker“ sprachen neben Bianca Bredow vom Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung an der Universität Potsdam (IFK) auch Tamas Hima, Vizepräsident der CIECA, und Eddy Klynen, Geschäftsführer der Flämischen Stiftung für Verkehrswissen.

## Fortschritte des türkischen Fahrerlaubniswesens

Am ersten Tag des Workshops wurde den Teilnehmern erläutert, wie sich das türkische Fahrerlaubniswesen in den vergangenen Jahren weiterentwickelt hat. In den daran anschließenden Vorträgen der drei ausländischen Referenten wurden vor allem die Verbreitung, Ausgestaltung und Lernwirksamkeit von simulations-basierten Trainings thematisiert. Die Workshop-Teilnehmer waren an den Vorträgen sehr interessiert und führten im Anschluss rege Diskussionen. Am Nachmittag folgten Präsentationen türkischer Fahrlehrer. Darin wurde beschrieben, inwieweit in der Türkei bislang Simulatoren eingesetzt werden und für welche Zwecke sie künftig genutzt werden sollen.

## Simulatoren in der Fahrausbildung

Am zweiten Tag des Workshops wurden zunächst die Diskussionen zur Nutzung von Simulatoren in der Ausbildung vertieft. Darauf aufbauend wurde der Fokus dann stärker auf die Fahrerlaubnisprüfung und insbesondere den Einsatz von Simulatoren in der Prüfung gelegt. Dazu erfolgten erneut Vorträge der drei ausländischen Referenten. Danach diskutierten die Workshop-Teilnehmer in vier Gruppen die folgenden Fragen:

- Welche Dauer sollten simulations-basierte Trainings aufweisen?
- Welche Ausbildungsinhalte können im Rahmen simulations-basierter Trainings vermittelt werden?
- Welche technischen Anforderungen sind an Simulatoren zu stellen?
- Wie können Fahrlehrer zur Nutzung von simulations-basierten Trainings in der Fahrschulbildung fortgebildet werden?

Die Diskussionsergebnisse der einzelnen Gruppen wurden anschließend den ausländischen Referenten vorgestellt. Dabei zeigte sich, dass die Ergebnisse nur teilweise mit den wissenschaftlichen Empfehlungen übereinstimmten (z. B. im Hinblick auf die Nutzungsdauer von Simulatoren). Zu anderen Teilen entsprachen sie den Überlegungen, die in der Türkei bereits vor dem Workshop kursierten. Beispielsweise sollen die simulations-basierten Trainings vorrangig für die Vermittlung basaler Fähigkeiten zur Fahrzeugbedienung wie Schalten, Kuppeln und Lenken eingesetzt werden, nicht jedoch zur Ausbildung von Fähigkeiten zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung. Dies erscheint bedauerlich, weil die Forschung zeigt, dass die Nutzung von Simulatoren gerade im Bereich der Gefahrenlehre besonders lernfördernd und verkehrssicherheitswirksam sein kann. Weiterhin sollen die Trainings nicht als ein ergänzendes Lernangebot im Ausbildungssystem dienen, sondern einen Ersatz für einige der (ohnehin knapp bemessenen) Fahrstunden im Realverkehr darstellen.

## Schöpferische Unruhe

Die Widersprüche zwischen den Empfehlungen der Referenten und den ursprünglichen türkischen Maßnahmeplänen führten zu schöpferischer Unruhe und konstruktiven Diskussionen unter den Workshop-Teilnehmern. So wandten sich im Anschluss an den Workshop einige der Teilnehmer an die Referenten, um mit ihrer Hilfe dem türkischen Bildungsministerium neuartige Vorschläge zur Weiterentwicklung des Fahrerlaubnissystems zu unterbreiten. Vielleicht trugen diese Aktivitäten auch dazu bei, dass die EU kürzlich ein eigenständiges Projekt vergeben hat, mit dem die Weiterentwicklung der türkischen Fahrschulbildung, Fahrerlaubnisprüfung, Fahrlehrerausbildung und Fahrerlaubnisprüferausbildung wissenschaftlich unterstützt werden soll. An diesem Projekt werden auch Vertreter der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände und des IFK mitwirken. Die DFA ist also – zumindest indirekt – auch bei diesem Projekt mit dabei! **Bianca Bredow**



## Zur Person

**Bianca Bredow** hat ihr Psychologie-Studium im Jahr 2013 mit einer Diplomarbeit zur Wirksamkeit des brandenburgischen Verkehrssicherheitsprojekts „Regio-Protect 21“ abgeschlossen. Seitdem ist sie am Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung an der Universität Potsdam tätig. Dort wirkt sie an den BAST-Projekten zur Optimierung der Fahrschulbildung (in Kooperation mit der DFA), der Aufbauseminare für Punktetäter und der Fahrlehrerausbildung mit. Darüber hinaus arbeitet sie im Auftrag der TÜV|DEKRA arge tp 21 an der Entwicklung eines Verkehrswahrnehmungstests.