

Wegweiser

www.dfakad.de

Newsletter, Ausgabe 6
November 2009

■ DEUTSCHE FAHRLEHRER-AKADEMIE E.V.

Prof. Dr.-Ing. Klaus Langwieder

Unfallrisiko junger Fahrer verringern Es ist höchste Zeit zu handeln

Junge Fahrer sind seit jeher die zentrale Problemgruppe im Straßenverkehr. 20 Prozent aller bei Unfällen in Deutschland Getöteten gehören der Altersgruppe zwischen 18-24 Jahren an. Junge Fahrer haben ein dreifach höheres Unfallrisiko als die anderen Altersgruppen. Je schwerer die Unfälle, umso höher der Anteil junger Fahrer.



Prof. Dr.-Ing. Klaus Langwieder

Nicht genug damit: Auf 10 Unfälle von getöteten jungen Fahrern kommen 13 Unfalldtote in gegnerischen Fahrzeugen. Bei Kollisionen mit jungen Fahrern sind die Folgen für die anderen Verkehrsteilnehmer noch höher als die ohnehin schon drastischen Folgen für die jungen Fahrer selbst. Hochgefährliche Unfallabläufe wie Schleudern, Abkommen von der Fahrbahn, Kollisionen mit Bäumen sind typisch für junge Fahrer. Ihre hohe Unfallbeteiligung entsteht vor allem durch geringe Eigenerfahrung und durch jugendtypische Verhaltensweisen: Nichterkennen der Risiken, Unterschätzen der Gefahr und Überschätzen der Kontrolle über das Fahrzeug.

Risikominderung ist möglich

Neue Studien beweisen: Das Risiko junger Fahrer muss nicht als unvermeidlich hingenommen werden. Eine aktuelle OECD-Studie ergab, dass eine Erhöhung der Sicherheitsvorschriften den Führerscheinneulingen zugute kommt und zu weniger Unfällen führt. Der Modellversuch *Begleitetes Fahren mit 17* (BF 17), der jungen Fahrern in Deutschland erstmalig die Möglichkeit eines verlängerten Lernens und einer Selbstlernphase unter definierten Schutzkriterien bietet, ergab ermutigende Zwischenergebnisse: rund 20 – 25 % geringere Unfall- und Delikthäufigkeit. Teilnehmer am BF 17, die mehr als 6 Monate begleitet gefahren sind, haben 57 % weniger Unfälle durch Fehlverhalten verursacht als jene, die weniger als 6 Monate in Begleitung gefahren sind. Im Jahr 2010 werden dazu Endberichte vorliegen – doch der Trend ist schon jetzt eindeutig und zeigt die Notwendigkeit einer integrierten Selbsterfahrungszeit in einem verlängerten Lernprozess unter begleitenden Schutzkriterien.

Auch in Österreich wurde durch die Mehrphasenausbildung ein Rückgang der Unfälle mit Personenschaden bei den 18-Jährigen um 28 % verzeichnet. Die Zahl der Alleinunfälle ist bei den 18-

jährigen männlichen Lenkern um 34 %, bei den weiblichen um 13 % zurückgegangen. Positive Ergebnisse sind auch durch die Mehrphasenausbildung in der Schweiz zu erwarten.

Professionelle Fahrausbildung ist unverzichtbar

Durch eine weiter optimierte Fahrausbildung kann und muss das Unfallrisiko der Fahranfänger gesenkt werden. Die Komplexität des heutigen Verkehrsgeschehens zeigt, dass eine umfassende professionelle Fahrausbildung wie sie heute in Deutschland praktiziert wird, unverzichtbar ist; an diese grundlegende Ausbildung muss sich aber eine definierte Selbstlernphase unter kontrollierten Schutzkriterien anschließen. Die Erteilung der Fahrerlaubnis macht niemanden zum perfekten Fahrer. Der Anfänger im Straßenverkehr – ebenso wie jener im Beruf – ist immer noch ein Lernender im praktischen Alltag. Vieles stürmt auf die Fahranfänger ein. Neben den Herausforderungen des eigenverantwortlichen Fahrens müssen sie sich auch mit den Eigenschaften ihrer ersten Fahrzeuge vertraut machen: Das Durchschnittsalter der Pkw junger Fahrer beträgt ca. 11 Jahre. In Zukunft müssen sie sich auch auf die Veränderungen des Fahrens durch die vielfältigen Fahrerassistenzsysteme einstellen. Den richtigen Umgang mit älteren Fahrzeugen einerseits, aber auch mit modernen Assistenzsystemen andererseits kann man erst „erfahren“, wenn bereits eigene Fahrerfahrung vorliegt, also nach Erhalt der Fahrerlaubnis. Das erfordert eine aktive und professionelle Lernphase auch nach erfolgreichem Abschluss der Führerscheinprüfung.

Der Modellversuch BF 17 zeigt dazu einen Weg auf. Damit werden jedoch auch in Zukunft nur ca. 40 % aller jungen Fahrer erreichbar sein. Verbesserte Sicherheit muss aber allen Fahranfängern zugutekommen, auch jenen, die sich nicht am BF 17 beteiligen können.

Definierte Praxisphase mit Schutzkriterien

Nach Vorliegen der BAST-Ergebnisse über die Modellversuche „BF 17“ und „Zweiphasige Fahrausbildung“ im Jahr 2010 muss unverzüglich das Konzept einer optimierten Fahrausbildung erarbeitet werden, das obligatorisch für *alle* Fahranfänger gilt, gleichgültig ob sie am „BF 17“ teilnehmen oder nicht. Die Deutsche Fahrlehrer-Akademie hat hierzu in den letzten Jahren einen Konzeptvorschlag entwickelt, der nach der Fahrerlaubnisprüfung eine definierte Praxisphase mit Schutzkriterien und eine abschließende kurze professionelle Schulungseinheit, aufbauend auf den gewonnenen Eigenerfahrungen, umfasst. Durch optimale Integration der Ausbildungsinhalte in die verschiedenen Ausbildungsabschnitte kann dieses Konzept trotz verlängerter Lernzeit weitgehend kostenneutral gegenüber der heutigen Ausbildung gestaltet werden. Dieses Konzept wird zur Zeit mit anderen Organisationen der Verkehrssicherheit diskutiert und steht 2010 allen zur Verfügung, wenn nach Ablauf der Modellversuche die Zeit zum Handeln gekommen ist.

Obligatorium für breit gefächerte Sicherheit

Wenn sich bei der abschließenden Evaluation die positiven Erfahrungen bestätigen, darf es nicht der freiwilligen Entscheidung des einzelnen Fahranfängers überlassen bleiben, ob er den Sicherheitsgewinn mit erweiterter Lernphase wählt. Dann hat der Staat die soziale Verantwortung und Verpflichtung, derartige optimierte Ausbildungsmodelle baldmöglichst obligatorisch einzuführen. Diese könnten nicht nur die Zahl der jährlich über 600 jugendlichen Getöteten allein im Pkw wesentlich herabsetzen, sondern würden auch das von unerfahrenen Fahranfängern ausgehende Gefahrenpotential für die anderen Verkehrsteilnehmer generell verringern. Den jungen Fahrerinnen und Fahrern kann und muss geholfen werden – nicht mit Strafmaßnahmen, sondern mit Maßnahmen der Weiterbildung, der Fortbildung und des Erfahrungsgewinns.

Theoretische Fahrerlaubnisprüfung Regionale Triumphe des Misserfolgs

Ein Chart des Kraftfahrtbundesamtes für das Jahr 2008 lässt keinen Zweifel: Im Osten Deutschlands ist das Risiko, bei der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung durchzufallen, um rund ein Drittel höher als in den westlichen Bundesländern.

Wenn das eine einmalige Erscheinung des Jahres 2008 wäre, könnte man es mit Bedauern zur Kenntnis nehmen und im Übrigen mit der Hoffnung auf rasche Besserung zur Tagesordnung übergehen. Aber so ist es nicht, die negativen Werte sind im Wesentlichen seit Jahren unverändert. Wer nach dem Warum fragt, bekommt unterschiedliche Antworten, von denen nicht alle unbedingt sachdienlich sind. So ist u. a. zu hören, die in den östlichen Bundesländern zuständige Prüforganisation mixe einen besonders scharfen Fragenscocktail, in dem die für Normalbürger besonders schwer verständlichen Fragen überwiegen. Dies ist eine nicht nur unwahre, sondern geradezu absurde Erklärung, denn längst hätten aufmerksame Fahrlehrer eine solche Manipulation erkannt und öffentlich gemacht. Deshalb sollte man diese Stammtischparole sofort vergessen. Auch in den Bereich der Psychologie und der Pädagogik weisende Erklärungen werden bemüht, so z. B. Prüfungsängstlichkeit und Lernprobleme der Fahrschüler. Nun ist aber sehr schwer zu verstehen, warum bei den Jugendlichen der östlichen Bundesländer diese Probleme weiter verbreitet sein sollen als bei denen in Hessen oder Nordrhein-Westfalen.

Es geht auch anders

Interessant ist hierbei besonders, dass es in den neuen Ländern nicht wenige Fahrschulen gibt, deren Prüfungsergebnisse in sehr positiver Weise vom statistischen Durchschnitt abweichen. Diese Fahrschulen haben es nicht etwa nur mit angehenden Einsteins aus Familien der Oberschicht, sondern mit einer



gemischten Klientel unterschiedlicher sozialer Prägung zu tun. Es ist deshalb m. E. nicht länger verantwortlich, die eklatanten Zahlen des Misserfolgs hinzunehmen. Eine gründliche Untersuchung ist hier unerlässlich. Dabei sollten neben anderen möglichen defizitären Einwirkungen vor allem auch die Qualität der Fahrschulen und der Einfluss des Wettbewerbs unter die Lupe genommen werden. Bei entsprechender Rigorosität kann Letzterer, das ist längst auch aus den alten Ländern bekannt, zur Vernachlässigung der bei der Ausbildung gebotenen Sorgfalt und der erforderlichen Erfolgskontrollen führen.



Gebhard L. Heiler

Der Osten ist wegen des dort herrschenden Überangebots an Fahrschulleistungen ein extremer Käufermarkt. Eine permanent höhere Durchfallquote könnte für Fahrschulen und Prüforganisation eine höhere Auslastung ihrer Kapazitäten und somit höhere Rendite bedeuten. Läge die Erklärung des Phänomens auch nur zu einem Bruchteil darin, wäre das schändlich und müsste im Interesse der Verbraucher und der Verkehrssicherheit dringend unterbunden werden. Wie auch immer, jedenfalls ist die Annahme, ein nicht geringer Teil der Fahrschüler gehe ungenügend vorbereitet in die Prüfung, nicht leicht von der Hand zu weisen. In diese Richtung weisen übrigens auch die fortgesetzt miserablen Zahlen der praktischen Prüfung.

Gebhard L. Heiler

PC-Prüfung

Vorteile für Fahrschüler und Fahrschule

Am 1. Januar 2010 wird die PC-Prüfung überall in Deutschland eingeführt sein. Zur Bedeutung des Medienwechsels für Fahrschüler und Fahrschule hat Wegweiser den für die elektronischen Schülerlernmedien verantwortlichen Mitarbeiter des Verlags Heinrich Vogel, München, befragt.

Was bedeutet die 1:1-Umsetzung, also die Verwendung des bisherigen Fragenpools in der PC-Prüfung, für die Fahrschulen?

Fahrschüler sollten weiterhin mit den Papierfragebogen lernen, aber zur Gewöhnung auch am PC üben, damit sie bei der Prüfung keine böse Überraschung erleben. Für das Lernen mit Papierbogen gibt es zusätzlich zu den klassischen Fragebogen für zu Hause den sogenannten PC-Quick Check, der dem Schüler mit fünf amtlichen Prüfungssimulationen ein Gefühl für die PC-Prüfung gibt.

Müssen sich die Fahrschulen jetzt eine große Anzahl an Rechnern zulegen?

Die Erfahrung hat gezeigt, dass Fahrschulen für Zwecke der Vorprüfung in der Regel sehr gut mit einem oder zwei Rechnern auskommen. Die erforderliche Anzahl von Rechnern ist freilich auch abhängig von der Anzahl der Schüler, der Größe der Unterrichtsräume und den Öffnungszeiten.

Mit Einführung der PC-Prüfung werden Schüler, die das Lernen am PC bereits gewohnt sind, mehrheitlich elektronische Lernprodukte nutzen wollen. Welche Möglichkeiten stehen dem Schüler zur Verfügung?

Wichtig war uns als Verlag eine Entwicklung, die an die Schülerbedürfnisse angepasst ist und zugleich für die Fahrschule Vorteile bringt, die mit Papierbogen nicht denkbar waren. Dabei sind weder große Veränderungen noch große Investitionen nötig. Kurzum Lernmedien, die der Schüler auf seiner Hardware zu Hause nutzt.

Was ist beim Üben mit elektronischen Lernmedien anders als bei klassischen Papierbogen?

Beim klassischen Printbogen stößt man aufgrund des amtlichen Aufbaus schnell an seine Grenzen. Mit den Papierbogen von früher hat jeder Schüler gleich mit den richtigen Prüfungssimulationen angefangen. Das war demotivierend – sowohl für den guten als auch für den lernschwachen Schüler. Spätestens bei Bogen Nummer 40 hat man aufgegeben, weil sich viele Fragen wiederholen. Das alles hat das Auswendiglernen der Fragen und der Schablone gefördert. In der elektronischen Welt hat man natürlich ganz andere Möglichkeiten, wie man den Schüler zur Prüfungsreife führt.

Wie kann man den Schüler dazu ermuntern, die Prüfungsfragen richtig zu lernen und sie dann auch tatsächlich zu verstehen?

Unser Verlag hat sich bei der Entwicklung der elektronischen Schülerlernmedien an der Fahrschüler-Ausbildungsordnung orientiert und mit FAHREN LERNEN MAX – bestehend aus Lehrbuch und einem Online-Zugang – ein Lernsystem entwickelt, das den



Theoretische Fahrerlaubnisprüfung am PC

Schüler vom Leichten zum Schweren führt. Wir haben alle amtlichen Prüfungsfragen nach leicht, mittelschwer und schwer eingeteilt. Am Anfang des Trainings übt der Schüler zunächst mit den leichten Fragen, womit er schnell Erfolgserlebnisse erzielt. Sobald der Schüler die leichten Fragen beherrscht, werden ihm die mittelschweren und anschließend die schweren Prüfungsfragen vorgelegt. Jede Stufe ist zudem in kleine Schritte eingeteilt, um dem Schüler nicht zu große „Brocken“ vorzulegen. Wiederholungen der falsch beantworteten und markierten Fragen helfen, das Wissen zu vertiefen. Daraus ergibt sich für jeden Schüler ein individuelles Lernprogramm. Diese Methode bezeichnen wir als „Geführten Lernweg“.

Was folgt nach dem geführten Lernweg?

Jetzt kommt, was wir in Printform unseren Schülern bislang direkt bei der Anmeldung übergeben haben: die offiziellen Prüfungssimulationen – natürlich nach amtlichem Muster aufgebaut. Diese Prüfungen bestehen übrigens hauptsächlich aus den Fragen, die der Schüler im geführten Lernweg falsch gemacht hat. Wir können durch die PC-Prüfung nun ganz anders auf Lernschwächen der Schüler eingehen als früher.

Elektronisch bedeutet ja meistens auch mobil

Schüler mit Zugangsberechtigung können überall lernen, wo sie über einen Internetanschluss verfügen – zu Hause, im Computerraum der Schule, bei Freunden und eventuell sogar in der Fahrschule. Der Lernstand wird zentral gespeichert. Zudem kann das Lernsystem auch auf Palm-Geräten und Handys genutzt werden.

Was hat die Fahrschule davon?

Sie ist mit dabei: Anhand der Statistik kann nachvollzogen werden, auf welchem Lernstand sich der Schüler befindet und wo seine Schwächen liegen. Diese Informationen stehen dem Fahrlehrer auch im Auto über seinen PDA zu Verfügung. So kann er noch gezielter auf den Schüler eingehen. Zudem gibt es eine Gesamtstatistik über alle Fahrschüler. Die Fahrschule kann somit automatisch ablesen, mit welchen Themengebieten bzw. Prüfungsfragen sich ihre Fahrschüler schwertun. Diese Schwachstellen der Schüler werden direkt in das Unterrichtsprogramm PC-Professional übermittelt. So kann die Fahrschule im Unterricht entsprechende Schwerpunkte setzen.

Was tun, wenn der Schüler keinen Internetzugang hat?

Für die Schüler ohne Internet gibt es FAHREN LERNEN MAX USB-Stick. Das Lernprogramm ist das gleiche wie FAHREN LERNEN MAX online. Programm und Lernstand sind auf dem USB-Stick gespeichert. Der Schüler kann seinen Stick auch mobil nutzen und an unterschiedliche PC ohne Installation zum Lernen anschließen.

Ein Rückblick auf die Anfänge und das Werden

Die Idee, die Deutsche Fahrlehrer-Akademie e.V. (DFA) zu gründen, entstand im Frühjahr 1989 beim monatlichen Jour fixe zweier Freunde. Nach ihrer Auffassung klaffte zwischen dem Berufsbild und den an die Fahrlehrer gestellten Anforderungen seit langem eine der Verkehrssicherheit abträgliche Lücke. Ihre Überlegungen führten zu dem Schluss, die Weiterentwicklung vom Anlernberuf eines technischen Instructors zum anerkannten Verkehrspädagogen müsse nun endlich unter wissenschaftlicher Begleitung in Angriff genommen und vorangetrieben werden.

Nach ihrer Überzeugung war eine durchgreifende Verbesserung der Sicherheit junger Fahranfänger nur durch eine weit über die Vermittlung technischer Fähigkeiten hinausgehende Fahrausbildung zu erzielen. Das aber setzte nach ihren Erkenntnissen eine signifikante Anhebung des Berufsbildes des Fahrlehrers voraus. Zuvorderst sollten anspruchsvollere Zugangsvoraussetzungen, vor allem eine höherwertigere schulische Vorbildung der Bewerber ins Auge gefasst werden. Des Weiteren sollte der Ausbildungskanon nicht mehr techniklastig, sondern in den einzelnen Disziplinen angemessen gewichtet, vor allem aber pädagogisch geprägt sein. Ein Praktikum und eine adäquate Abschlussprüfung sollten die Schlusspunkte des etwa zwei Jahre umfassenden, nach Art einer Berufsakademie (College) gestalteten Ausbildungsganges bilden.

Think Tank

Die Vorstellungen der Initiatoren gingen freilich weit über die Reform des Berufsbildes hinaus. Sie vertraten die Auffassung, der Berufsstand der Fahrlehrer, oft überzeichnet „Schule der Nation“ genannt, brauche in vielen der ihn berührenden Fragen zuverlässigen wissenschaftlichen Beistand. Bald war ein entsprechendes Rohkonzept erstellt, das später als Grundlage der Vereinssatzung diente. Dieses erste Papier – von den Verfassern *Nonpaper* genannt – muss überzeugend gewesen sein, denn damit gelang es, das Interesse namhafter Persönlichkeiten, Institutionen und Unternehmen für die Gründung und Anschubfinanzierung des Vereins zu gewinnen.

Gründung mit Theaterdonner

Am 16. Mai 1990 trafen sich in Stuttgart 13 Gleichgesinnte aus verschiedenen Teilen der Republik zur Gründung des Vereins. Als die Gründung bekannt wurde, rief das innerhalb und außerhalb des Berufsstandes einen gewissen Theaterdonner, teils auch harsche Ablehnung hervor. Vor allem konservative Kräfte innerhalb des Berufsstandes mutmaßten, der neue Verein wolle ausschließlich der Standesvertretung zustehende Vertretungskompetenzen an sich reißen; sie hatten die Idee eines wissenschaftlichen Forums, eines Think Tanks, einer Ideenschmiede im Dienste des Berufsstandes nicht verstanden oder nicht verstehen wollen. Auch außerhalb des Berufsstandes gab es Gegenkräfte, deren Beweggründe meist ebenfalls auf falschen Annahmen über die Intentionen des neuen Vereins beruhten, der sein Aktionsfeld „anspruchsvoll, man höre und staune, mit dem Wort ‚Deutsche‘ markiert hat“ (O-Ton eines ministerialen Antipoden). Indes, die Gründungsmitglieder blieben gelassen, und der Vorstand – heute Präsidium – arbeitete unter der gleichermaßen progressiven wie umsichtigen Führung von Dr. jur. Rolf Gall hart und konsequent an der Gestaltung des Programms und der Inangriffnahme erster Projekte.

Analyse zur Fahrlehrerfortbildung

Im Oktober 1990 wurde der DFA die Gemeinnützigkeit zuerkannt. Das war der Startschuss für die Werbung von Kuratoriumsmitgliedern. Im selben Monat wurde für die Gremien des Vereins eine Geschäftsordnung er-

stellt. Im Winter 1990/91 trat die DFA mit einer differenzierten, sorgsam begründeten Analyse zur Fahrlehrerfortbildung hervor, die Aufsehen erregte. Darin wurde nachgewiesen, dass die Bereitschaft zur Fortbildung trotz des Anreizes, im Falle der Teilnahme von der Unterrichtsüberwachung befreit zu werden, erheblich nachgelassen hatte. Zugleich wurden mehrere Vorschläge zur Abhilfe unterbreitet. Die DFA favorisierte eine in Intervallen von drei Jahren zu absolvierende Pflichtfortbildung von 24 Stunden. Falls es aus politischen Gründen (andere sprachen nicht dagegen) bei der Freiwilligkeit bliebe, sollten für Fortbildungsunwillige häufigere und strengere Überwachungsmaßnahmen mit einem gewissen Lästigkeitswert eingeführt werden. In diesem Winter befasste sich der Wissenschaftliche Beirat auch mit Fragen der Fortbildung von Inhabern einer Fahrerlaubnis.

Der Zeit voraus

Eine Umfrage hatte ergeben, dass 1989 allein in Baden-Württemberg ca. 30.000 Frauen im Alter zwischen 40 und 50 Jahren im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis waren, jedoch seit Jahren oder gar Jahrzehnten nicht mehr hinter dem Lenkrad eines Autos gesessen hatten. Viele davon, hieß es da, wollten gerne ihre automobilen Selbstständigkeit zurückgewinnen. Auch für Männer stelle sich, allerdings in zahlenmäßig wesentlich geringerem Umfang, dieses Problem. Einerseits stelle die Wiederaufnahme des Autofahrens ohne professionelle Anleitung eine Gefahr für die Verkehrssicherheit dar. Andererseits falle es diesen Leuten schwer, zur Auffrischung ihrer Kenntnisse und Fähigkeiten bei einer Fahrschule anzuklopfen, weil ihnen das wie ein beschämendes Nachsitzen vorkomme. Weil es aber auch für die Fahrschulen nicht ganz leicht sei, die wesentlichen Defizite im Einzelnen zu erkennen, empfahl der Wissenschaftliche Beirat, ein leicht handhabbares Testprogramm zu erarbeiten, das bei möglichst geringem Aufwand für die Probanden über deren fahrerisches Vermögen Aufschluss geben sollte. Allerdings musste die DFA nach gründlichen Vorarbeiten zur Kenntnis nehmen, dass sie mit diesem Projekt der Zeit voraus war. Die Fahrschulen zeigten geringes bis gar kein Interesse daran. **GLH**

Fortsetzung: Newsletter Ausgabe 7

Impressum

Herausgeber: Deutsche Fahrlehrer-Akademie e. V., gemeinnütziger Verein
Verantwortlich für den Inhalt: Prof. Dr.-Ing. Klaus Langwieder, München
Beiträge: Prof. Dr.-Ing. Klaus Langwieder, Gebhard L. Heiler
Verlag Heinrich Vogel, München,
Redaktion: Gebhard L. Heiler und Maria Reufer, Korntal-Münchingen
Sekretariat: Zuffenhauser Str. 3, 70825 Korntal-Münchingen
Fon: 0711/80688-64, Fax: 0711/80688-65, E-Mail: hotline@dfakad.de
Rechtssitz des Vereins ist Stuttgart, Register: AG Stuttgart VR 4896
Steuernummer: 70054/38624, Finanzamt: 71229 Leonberg
Druck: Ehrler Druck, Ditzingen