

Brüssel, 22.04.2009

Fahrausbildung und Verkehrssicherheitserziehung

Ein Konsultationspapier

**Präsentiert von der für Verkehrssicherheitspolitik zuständigen Abteilung des
Generaldirektorates für Energie und Transport der Europäischen Kommission**

Original: http://ec.europa.eu/transport/consultations/index_en.htm

Übersetzung aus dem Englischen: Dr. Gregor Bartl, Wien¹

www.alles-fuehrerschein.at,
bartl@alles-fuehrerschein.at

gratis download unter <http://www.alles-fuehrerschein.at/publikationen.php>

¹ Sämtliche Haftungen werden ausgeschlossen. Bei der männlichen Form ist zum einfacheren Lesen jeweils auch die weibliche Form gemeint.

Inhaltsverzeichnis:

1. Einleitung	3
2. Fakten und Zahlen	4
3. Existierende Fahrausbildungssysteme in den Mitgliedsstaaten.....	7
3.1. Traditionelle Modelle	8
3.2. Verlängerte Ausbildungszeit vor der Fahrprüfung	8
3.3. Mehr Praxis nach der Führerscheinprüfung.....	9
4. Fahren lernen: Das 4-Säulenmodell der Ausbildung.....	10
4.1. Ziele der Fahrausbildung – die GDE Matrix (goals for driver education).....	11
4.2. Kompetenzen der Fahrlehrer	12
4.3. Der Prozess des Fahrenlernens	13
4.4 Die Fahrprüfung.....	18
5. Schlussfolgerungen.....	18
Aufruf zu Kommentaren:	20

1. Einleitung

In diesem Dokument wird ein wesentliches Gebiet der Verkehrssicherheit behandelt: Fahrausbildung und Verkehrssicherheitserziehung.

Das Dokument basiert auf der Voraussetzung, dass der Verkehrsteilnehmer ein wesentliches Element im Verkehrssystem darstellt. Das Verkehrssystem lässt sich in drei Haupt-Aspekte untergliedern, welche alle drei zusammenwirken müssen, um einen hohen Standard an Straßenverkehrssicherheit zu gewährleisten. Die drei untereinander abzustimmenden Bereiche sind:

- Der Verkehrsraum (inklusive Geschwindigkeitslimits)
- Aktive und passive Sicherheit der Fahrzeuge
- Die Entscheidungen und das Verhalten der Verkehrsteilnehmer

Alle Verkehrsteilnehmer müssen über das ausreichende Wissen, die richtigen Einstellungen und Fähigkeiten verfügen, um die jeweils richtigen Entscheidungen zu treffen, damit sie selbst ihr Fahrziel sicher erreichen können ohne dabei sich selbst und andere zu gefährden.

In erster Linie ist bei Fahranfängern anzusetzen, jedoch sollen allen Fahrer zum lebenslangen Lernen angehalten werden, nachdem sie die Fahrprüfung absolviert haben. Junge Fahranfänger sind die am meisten gefährdete Gruppe, daher ist es in erster Linie notwendig für diese Gruppe Maßnahmen zu setzen.

Forschungen innerhalb der letzten Jahrzehnte haben eine Fülle an neuen Informationen bezüglich der Unfallursachen von Fahranfängern ans Licht gebracht. Eine der wesentlichsten Forschungsergebnisse ist, dass es zwei wesentliche Aspekte gibt, welche die Ursache des besonders hohen Fahranfängerrisikos im Vergleich zu anderen Fahrern erklären können.

Der erste Aspekt ist die mangelnde Fahrerfahrung und das mangelnde Risikobewusstsein. Die Gewinnung von praktischer Fahrerfahrung ist ein wesentlicher Bestandteil der Fahrausbildung. Ohne Fahrerfahrung sind die Reaktionszeit verlangsamt, die Blickverhaltensstrategien schwächer ausgeprägt, die mentale Anforderung an den Fahrer höher und die Fahrer sind daher leichter ablenkbar. Der Mangel an Verhaltensautomatismen ist in diesem Zusammenhang auch ein wesentlicher Risikofaktor für Fahranfänger. Sobald das Fahrverhalten mehr automatisiert ist, nehmen alle Fahrfertigkeiten schrittweise zu und es werden mentale Ressourcen für sicherheitsrelevante Aufgaben, wie z.B. Gefahrenerkennung frei.

Der zweite Aspekt betrifft externale Einflussfaktoren, welche nicht direkt mit der Fahraufgabe zusammenhängen, welche jedoch einen direkten Einfluss auf die Fähigkeiten und die Motivation sicher zu fahren haben. Dies sind Lebensstileinflüsse, welche von verschiedenen psychologischen und physiologischen Faktoren abhängen, wie z.B. der Status des Elternhauses, Geschlecht, schulischer oder beruflicher Erfolg, soziale Aktivitäten und Leumund. Es ist daher wichtig, dass gerade junge Fahrer sich dieser Einflussfaktoren beim Fahren bewusst sind und sich nicht nur ausschließlich auf fahrtechnisches Können und auf Fahrzeugbedienung konzentrieren.

Das Ziel dieses Dokuments

Das Ziel dieses Dokuments, welches zur öffentlichen Konsultation aufliegt ist bisherige EU-finanzierte Projekte der unterschiedlichen Mitgliedsstaaten zu analysieren und zusammen zu fassen. Der wesentliche Zweck liegt darin, eine Grundlage für spätere Richtlinien und Empfehlungen zur effizienten Durchführung von Fahrausbildung und Verkehrserziehung innerhalb der Europäischen Union zu schaffen.

Seit der 2. Führerscheinrichtlinie aus dem Jahr 1991 kam es zu Harmonisierungen bezüglich Führerscheinangelegenheiten innerhalb der europäischen Kommission. Die 3. Führerscheinrichtlinie aus dem Jahr 2006, welche ab 2013 in Kraft treten wird, wird zu weiteren Harmonisierungen des Führerscheintests innerhalb der EU führen. Die Standards zum Erwerb eines Führerscheins unterscheiden sich nach wie vor innerhalb der EU-Mitgliedsstaaten. Dies hat Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, zumal Fahrer eines Mitgliedsstaates möglicherweise nicht im selben Ausmaß geschult und überprüft wurden, wie die Fahrer eines anderen Mitgliedsstaates. Das bedeutet, wenn ein Fahrer mit geringerer Ausbildung in einem anderen Mitgliedsland fährt, so stellt er ein höheres Risiko dar.

Ein weiteres Ziel ist, dass die europäische Kommission grundsätzlich den freien Verkehr von Personen innerhalb der EU unterstützen möchte, wobei gleichzeitig deren Sicherheit gewährleistet sein muss. Dieses Ziel kann durch eine Harmonisierung der Fahrausbildung und des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer erreicht werden.

Daraus folgt, dass wir eine einheitliche Verkehrssicherheitskultur und ein einheitliches Verkehrsverhalten entwickeln müssen. Wir müssen mehr verantwortliches Verhalten von Fahrern erreichen, wobei auch der Umweltgedanke und die Sicherheit anderer Bürger und Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden müssen. Es ist die Aufgabe der europäischen Kommission dazu beizutragen, dass wir eine einheitliche Kultur im Sinne von verantwortungsvollen Verkehrsteilnehmern erreichen.

2. Fakten und Zahlen

Seit dem Jahr 2001 ist es das erklärte Ziel der Verkehrssicherheitspolitik der Europäischen Kommission, die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2010 zu halbieren. Im Jahr 2001 starben 54.000 Menschen auf den Straßen der 27 Staaten, welche jetzt die Mitgliedsländer der europäischen Kommission bilden. Es wurden zahlreiche Maßnahmen gesetzt, um dieses Ziel der Reduktion der Zahl der Getöteten um 50% zu erreichen. Im Jahr 2007 wurde erstmals seit dem Jahr 2001 kein Fortschritt beim Erreichen dieser Reduktion innerhalb der EU erzielt. Davor betrug die jährliche Reduktion der Zahl der Getöteten im Jahr 2004 6%, im Jahr 2006 5% und im Jahr 2007 eben 0%. Im Jahr 2007 betrug die Zahl der Getöteten 43.000. Dies entspricht der Zahl als würden 5 Passagierflugzeuge pro Woche innerhalb der EU abstürzen. Zwischen 2001 – 2007 sank die Zahl der Getöteten um 20%. Es wäre aber eine Reduktion um 37% notwendig gewesen, um das Ziel der Halbierung der Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2010 zu erreichen.

Die aktuellen Zahlen für das Jahr 2008 zeigen wieder einen Fortschritt. Die Zahl der Verkehrstoten sank um 9%. Somit beträgt die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten 39.000 zum Ende des Jahres 2008.

Junge Fahrer und Verkehrsteilnehmer

Gegenwärtig beträgt der Anteil der im Straßenverkehr Getöteten im Alter von 18 bis 25 Jahren innerhalb der EU 19%, wenngleich deren Bevölkerungsanteil nur 10% beträgt. Gleichzeitig beträgt der Anteil der im Alter von 18 bis 25 Jahren getöteten PKW-Lenker sogar 27%. Diese Zahlen führen die Bedeutung von Jugendlichkeit bei Verkehrstoten vor Augen und unterstreichen die Notwendigkeit für Verkehrssicherheitsmaßnahmen, welche sich speziell auf diese Population beziehen.

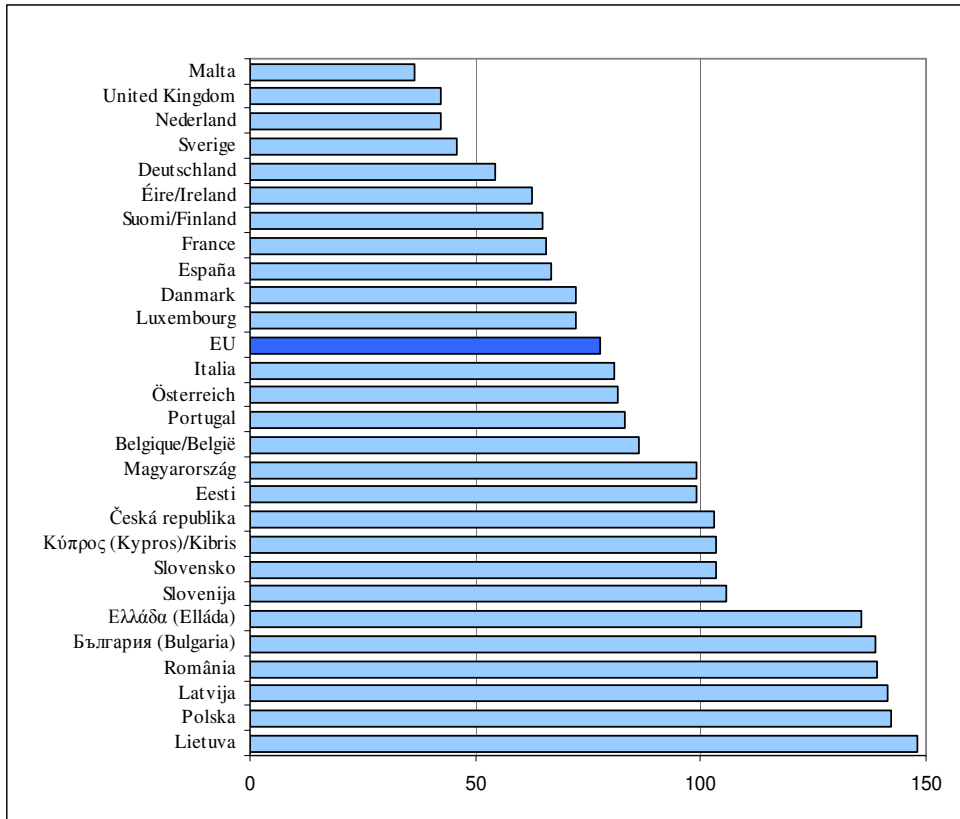
Junge Personen im Alter von 18 bis 25 Jahren stellen einen hohen Anteil an Verkehrstoten. Sie sind gegenüber anderen Altersgruppen überrepräsentiert. Allerdings zeigen die Statistiken, dass die relative Zahl der jungen Getöteten seit 1991 gleichmäßig ist. Dieser Trend ist teilweise auf die Einführung von verbesserten Ausbildungsprogrammen zurückzuführen.

Die Fahrausbildung ist eine wichtige Methode, um das Verhalten von jungen Fahrern zu beeinflussen. Dies ist auch deswegen von Bedeutung, da immer mehr junge Menschen Auto fahren und zur Fahrprüfung antreten.

Es ist nicht leicht die Auswirkungen der Fahrausbildung auf die Verkehrssicherheit eines Landes zu überprüfen. Da neue Maßnahmen häufig zeitgleich mit anderen Maßnahmen implementiert werden, sind deren etwaige Effekte kombiniert, wodurch eine isolierte Analyse kaum möglich ist. Weiters ist zu bedenken, dass die Fahrausbildung einen längerfristigen Effekt hat, welcher es ebenfalls erschwert, den Effekt zu messen.

Dennoch zeigen die Statistiken über Verkehrstote in Relation zur Einwohnerzahl in den verschiedenen EU-Mitgliedsstaaten, dass jene Staaten mit einer höheren Verkehrssicherheitskultur und einer länger dauernden Fahrausbildung bessere Resultate aufweisen. Dies trifft insbesondere für folgende Länder zu: Vereinigtes Königreich, Niederlande, Schweden, Deutschland, Finnland, Frankreich, Spanien, Dänemark und Luxemburg (Aufzählung gemäß Reihenfolge). Die meisten dieser Länder haben strukturierte und detaillierte Fahrausbildungsprogramme in Anwendung. Diese Länder erreichten ihren guten Status bereits vor 15 Jahren und halten ihn nach wie vor innerhalb der EU. Im Gegensatz dazu weisen Länder mit wenig effektiven Systemen überdurchschnittlich hohe Zahlen an Verkehrstoten in Relation zur Zahl der Einwohner innerhalb der EU auf.

Verkehrstote in Relation zur Population:



Eine weitere Möglichkeit den Einfluss der Fahrausbildung auf die Verkehrssicherheit zu vergleichen, ist an Hand der getöteten PKW-Lenker möglich. Der Vergleich zeigt, dass in der Vergangenheit deutlich mehr junge Personen im Alter zwischen 18 und 25 Jahren als PKW-Lenker getötet wurden. Es kam zu einer kontinuierlichen Verbesserung des Fahrverhaltens dieser jungen Population zwischen 1991 und 2007. Diese Verbesserung ist jedoch nicht in der Altersgruppe ab 45 Jahren zu verzeichnen. Die Gruppe der 45-Jährigen weist im Jahr 2007 keine besseren Ergebnisse auf, als die Zahl der 45-Jährigen im Jahr 1991.

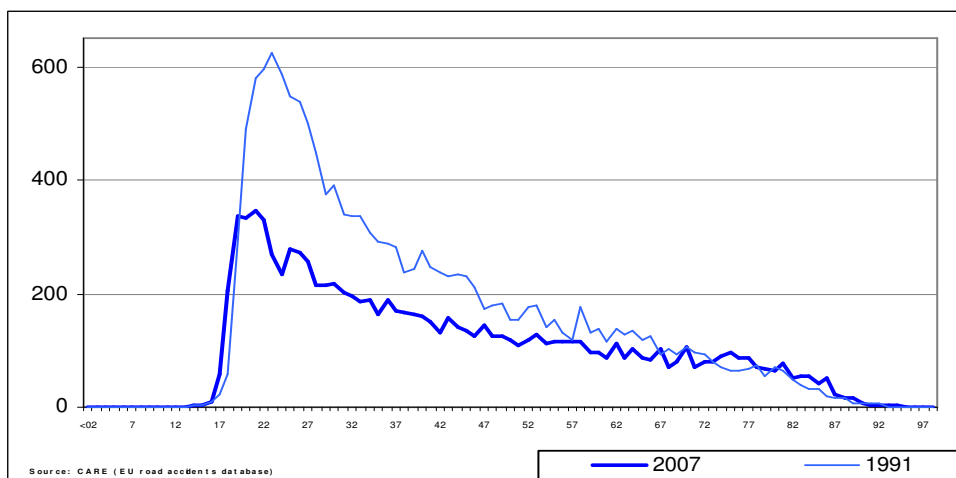


Fig. 2: Car driver fatalities by age

Eine mögliche Erklärung ist, dass die über 45-Jährigen eine wesentlich weniger detaillierte Fahrausbildung hatten als es heute Standard ist. Diese limitierte Fahrausbildung manifestiert sich heute in gefährlichen Fahrverhalten dieser Altersgruppe.

Dieselbe Analyse für Motorradfahrer zeigt die gleiche Situation. Während die Zahl der jungen Motorradfahrer (18-24 Jahre), die im Jahr 2007 bei Verkehrsunfällen getötet wurden, niedriger ist als deren Zahl im Jahr 1991, ist hingegen die Zahl der älteren Motorradfahrer, speziell der Gruppe im Alter zwischen 35-45 Jahren, signifikant höher. Es wurde nicht nur keine Verbesserung festgestellt, sondern diese Altersgruppe hat sich sogar seit 1991 verschlechtert.

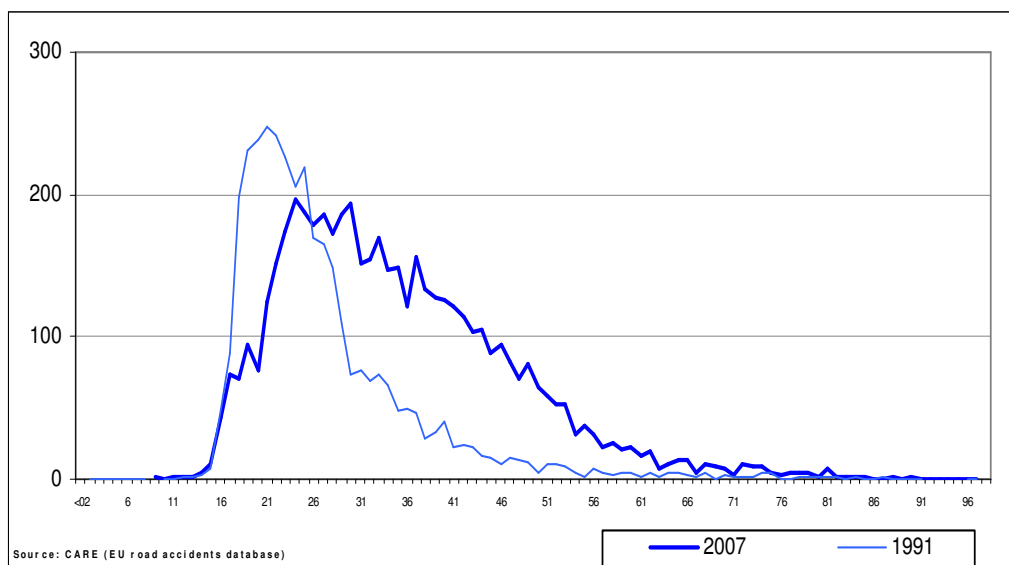


Fig. 3: Motorcycle driver fatalities by age

3. Existierende Fahrausbildungssysteme in den Mitgliedsstaaten

In der EU gibt es zahlreiche verschiedene Führerscheinsysteme. Sie können in 3 Hauptgruppen unterschieden werden. Wie zu zeigen ist, unterscheiden sie sich in vielen Aspekten. Das traditionelle Modell bietet den einfachsten Zugang zur Fahrausbildung, es inkludiert nur eine Führerscheinprüfung oder eine Fahrschulausbildung plus Führerscheinprüfung. Die Modelle mit einer Lernperiode vor der Prüfung legen mehr Wert auf Fahrpraxis vor der Führerscheinprüfung. Sie inkludieren das begleitete Fahren und den schrittweisen Zugang zum Führerschein. Die Mehrphasenausbildungsmodelle legen mehr Wert auf die Entwicklung von gutem Fahrverhalten und Verbesserung der Fahrpraxis nach der Führerscheinprüfung. Sie inkludieren das begleitete Fahren nach der Führerscheinprüfung und das Modell der zweiten Ausbildungsphase ebenfalls nach der Führerscheinprüfung.

3.1. Traditionelle Modelle

3.1.1. Nur verpflichtende Führerscheinprüfung

Das traditionelle „Test-Modell“ basiert auf der Idee, dass wenn der Inhalt und die Kriterien der Führerscheinprüfung gekannt werden (Fähigkeiten und Wissen), dann wird sich die Ausbildung ebenfalls an diesen Kriterien orientieren und somit ist kein eigenes Ausbildungscurriculum notwendig. Dieses Modell verlässt sich ausschließlich auf die Gültigkeit und die Verlässlichkeit der Fahrprüfung und die professionellen Fähigkeiten des Fahrprüfers. Dieses Modell findet im Vereinigten Königreich seine Anwendung.

3.1.2. Fahrprüfung plus Fahrschule

Dieses Modell basiert auf dem strukturierten und professionellen Lehren des Fahrlehrers, wobei der Grundgedanke im Transfer des Wissens und der Fähigkeiten vom Fahrlehrer zum Fahrschüler liegt. Die zur Verfügung stehende Ausbildungszeit ist oft kurz und die Effizienz hängt vom Wissen und den Fähigkeiten des jeweiligen Fahrlehrers ab und von der Art, wie der Fahrlehrer richtiges Verhalten im Straßenverkehr vorzeigt. Lernen basiert auf klaren Zielen und beschreibendem Feedback. Die traditionelle Fahrausbildung konzentriert sich hauptsächlich auf die Fahrzeugbedienung und das Beherrschen von Verkehrssituationen. Beides ist einer Fahrprüfung sehr einfach zu bewerten. Dieses Modell wird in den meisten EU-Staaten angewendet.

3.2. Verlängerte Ausbildungszeit vor der Fahrprüfung

3.2.1. Begleitetes Fahren

Das Modell Fahrschule plus begleitetes Fahren ist eine Kombination von minimaler verpflichtender Ausbildung in der Fahrschule und einer minimalen darüber hinausgehenden Fahrpraxis. Dieses Modell basiert darauf, dass Lernen am effektivsten ist, wenn klare Ziele vorgegeben werden (Fahrschulerausbildung) und wenn der Schüler darüber hinaus eine Menge an Fahrpraxis einüben kann. Der Fahrschüler erhält ein strukturiertes und zielgeleitetes Feedback vom professionellen Fahrlehrer und zusätzlich erhält er automatisch ein Feedback während seiner Fahrpraxis. Diese zusätzliche Fahrpraxis zielt darauf ab, dass automatisierte motorische Aspekte eingeübt werden. Durch eine umfassende Fahrpraxis werden Automatisierungen möglich. Allerdings besteht auch die Gefahr, dass unerwünschte Fahrverhaltensweisen von der Umwelt und möglicherweise auch vom Begleiter übernommen werden. Das begleitete Fahren wird effektiver, wenn es eine zielgerichtete Ausbildungsperiode mit professionellem Feedback gibt.

Beispiel Frankreich

Die ersten Versuche von begleitetem Fahren fanden im Jahr 1984 statt und führten zur Einführung dieses Systems im Jahr 1988. Die Fahrausbildung kann im Alter von 16 Jahren begonnen werden, nachdem die theoretische Prüfung und 20 Fahrstunden in einer Fahrschule absolviert wurden. Der Begleiter muss mindestens 28 Jahre alt

sein, er muss zumindest seit 3 Jahren einen Führerschein besitzen und keine Verkehrsdelikte begangen haben. Der Fahranfänger muss mindestens 3.000 km unter Begleitung fahren und darüber ist ein Fahrtenbuch zu führen. Diese Ausbildung ist in 1-3 Jahren zu absolvieren. Für Fahranfänger gilt generell eine spezielle Geschwindigkeitsbeschränkung für die Dauer von 3 Jahren, diese Beschränkung wird auf 2 Jahre reduziert, wenn man begleitetes Fahren wählt. Die Bestehensquote bei der Führerscheinprüfung Klasse B beträgt 70% statt 50%. Im Jahr 2009 wurden neue Bestimmungen eingeführt: Der Begleiter muss den Führerschein seit mindestens 5 Jahren ohne Bestrafungen besitzen und die 3.000 km-Bestimmung wird durch die Vorschrift ersetzt, dass man unter verschiedenen Fahrbedingungen zu üben hat.

3.2.2. Graduierte Fahrausbildung

Die graduierte Fahrausbildung basiert auch auf zusätzlicher Fahrpraxis, aber es wird versucht diese Praxisperiode so sicher wie möglich zu gestalten, in dem verboten wird, in besonders riskanten Situationen zu fahren. Die üblichen Verbote betreffen das Mitführen von Mitfahrern, das Fahren in der Nacht und das alkoholisierte Fahren. Diese Einschränkungen unterstützen den Fahranfänger bei der Fahraufgabe, jedoch geben sie keine weitere Unterstützung beim Lernen.

Beispiel Irland

In Irland wurde im Jahr 2007 eine minimale Lernperiode von 6 Monaten für alle Klasse-B-Fahrer eingeführt, entsprechend den Beispielen anderer graduierter Führerscheinmodelle in anglo-sächsischen Ländern auf der Welt. Die Fahranfänger müssen um einen provisorischen Führerschein ansuchen, um mit der Fahrpraxis auf der Straße beginnen zu können und dürfen zur praktischen Fahrprüfung erst nach 6 Monaten antreten. Dies soll die Fahranfänger zu mehr und länger dauerndem Üben motivieren.

3.3. Mehr Praxis nach der Führerscheinprüfung

3.3.1. Begleitetes Fahren nach der Führerscheinprüfung

Dies erlaubt den Fahranfängern einen Beginn der Fahrausbildung bereits mit 17 statt mit 18 Jahren. Dadurch soll die Fahraufgabe besser automatisiert werden als wenn man nach der Führerscheinprüfung alleine fährt. Weiters wird der Fahranfänger durch die Anwesenheit des Begleiters vor eigenen Emotionen und gefährlichen Fahrmotiven geschützt, welche eine bedeutende Rolle unmittelbar nach der Führerscheinprüfung spielen. Der Begleiter unterstützt den Fahranfänger beim Befolgen der Verkehrsregeln und beim Beherrschen des eigenen Verhaltens.

Beispiel Deutschland

In allen deutschen Bundesländern besteht die Möglichkeit des begleiteten Fahrens nach der Führerscheinprüfung. Dieses Programm beinhaltet die normale Fahrschulausbildung sowie die theoretische und praktische Fahrprüfung, jedoch kann dies bis zu einem Jahr früher als normal stattfinden (17 statt 18 Jahre). Nachdem die Fahrprüfung bestanden wurde dürfen die Fahranfänger nur unter

Begleitung fahren bis sie das Alter von 18 Jahren erreicht haben. Der Begleiter muss zumindest 30 Jahre alt sein. Anschließend gilt für den Fahranfänger die normale Probefrist.

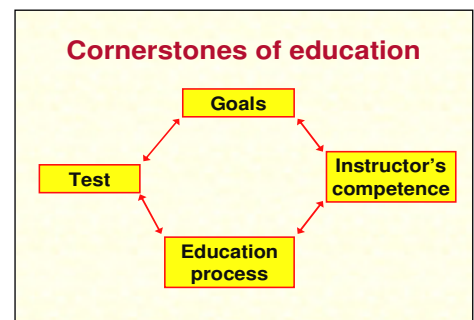
Beispiel Österreich

In Österreich können Fahranfänger bereits mit 16 Jahren mit der begleiteten Fahrausbildung Klasse B beginnen. Zuerst müssen sie eine theoretische und praktische Ausbildung in der Fahrschule absolvieren und dann müssen sie zumindest 3.000 km unter Begleitung üben, wobei 3 Fahrschulfahrten mit anschließender Diskussion durchzuführen sind. Die 3.000 km müssen in einem Fahrtenbuch eingetragen werden. Die minimale Zeit dieses L17-Modells beträgt 6 Wochen. Die Fahrprüfung darf frühestens mit 17 Jahren abgelegt werden. Danach darf der Fahranfänger alleine fahren.

3.3.2. Zweiphasenmodell

Zweiphasenmodelle erlauben dem Fahranfänger zunächst eigenständig Fahrerfahrung zu sammeln, um dann weiteres Feedback im Rahmen von Fortbildungen zu erhalten. Das Lernpotential hängt dann von den Fähigkeiten der Fahrlehrer ab, inwieweit sie Selbstreflexion und Diskussion initiieren können. Feedbackfahrten ermöglichen es dem Fahrer festzustellen, inwieweit sie sich selbst und ihre Fähigkeiten richtig einschätzen können bzw. wie sie dies verbessern können. Der Umgang mit speziellen Risiken und umweltfreundliches Fahren sind ebenfalls Inhalte dieser Ausbildung.

4. Fahren lernen: Das 4-Säulenmodell der Ausbildung



Die 4 Säulen der Fahrausbildung sind: Ziele, Kompetenz des Fahrlehrers, die Ausbildung und die Fahrprüfung.

Es ist klar, dass die Fahrausbildung eine komplexe Angelegenheit ist, wobei die Ziele viel weiter gefasst sind als bloßes Wissen von Verkehrsregeln und Fahrzeugbeherrschung. Um diese höheren Ziele zu erreichen sind ein gutes Ausbildungsprogramm, gut ausgebildete professionelle Fahrlehrer und Prüfer notwendig. Auch die Fahrprüfung muss hohen Ansprüchen genügen, um jene, die diese Ziele erreicht haben zu selektieren.

Um Fahranfänger dabei zu unterstützen, dass sie sichere Fahrer werden, müssen diese 4 Säulen in Einklang sein. Die Ziele müssen auf Fahrfertigkeiten und Wissen basieren. Diese Ziele müssen durch Lehr- und Lernstrategien erreicht werden, welche zu den Fahranfängern passen, wobei moderne pädagogische Methoden zu bevorzugen sind. Die Fahrlehrer (professionelle Fahrlehrer als auch Begleiter)

müssen für ihre jeweilige Aufgabe qualifiziert sein, sowohl hinsichtlich des pädagogischen Prozesses als auch hinsichtlich der Fahrfertigkeiten und des Wissens. Sie müssen auch über pädagogische Fähigkeiten verfügen, um dem Fahranfänger dabei zu helfen, dass er die Kompetenzen in seine Einstellungen, sein Wissen, seine Fähigkeiten und sein Verhalten integrieren kann.

Ein weiteres Element im Lernprozess ist die Möglichkeit für den Fahranfänger, dass er auch aus anderen Lernquellen Wissen beziehen kann, z.B. Bücher, Computer basierte Lernprogramme, professionelle und begleitete Trainingsprogramme etc. Letztendlich hat die Überprüfung mit einem schriftlichen und praktischen Test stattzufinden. Dafür benötigt man kompetente Fahrprüfer mit ausreichenden Bewertungsfähigkeiten. Wenn diese 4 Säulen nicht in Übereinstimmung sind, ist die Wahrscheinlichkeit hoch, dass dieses Ausbildungsprogramm versagt und dies führt zu hohen Fehlerraten und zu gefährlichen Fahrern.

4.1. Ziele der Fahrausbildung – die GDE Matrix (goals for driver education)

Der Zweck der GDE-Matrix besteht darin, eine Struktur zu finden, um die detaillierten Kompetenzen zu definieren, welche für einen sicheren Fahrer notwendig sind. Sie kann dazu verwendet werden, um pädagogische Ziele und Inhalte der Fahrausbildung zu kombinieren. Ein effizientes Ausbildungsprogramm sollte so viel wie möglich der Matrix umfassen und sich nicht nur auf die niedrigsten Ebenen konzentrieren, wie es in traditionellen Ausbildungsprogrammen derzeit üblich ist.

4.1.1. Die höchste Ebene

Die höchste Ebene in der Hierarchie, persönliche Lebensziele und Lebenskompetenzen, bezieht sich auf die gesamte Person des Fahrers mit seinen Motiven, Emotionen und Lebenszielen, kurz gesagt die Persönlichkeit des Fahrers. Diese inkludiert seine Selbstwahrnehmung, wie er sich in der Welt verhält und wie er sich im sozialen Umfeld verhält. Hier besteht ein enger Zusammenhang mit seinem Lebensalter, seiner geistigen und physischen Gesundheit, dem Geschlecht und dem Reifegrad. Diese Ebene ist wichtiger als die Ebenen darunter.

Auf der zweithöchsten Ebene werden Ziele und das Fahrumfeld abgebildet. Das WARUM, WIE, WO und WANN des Fahrens. Die hier zu treffenden Entscheidungen inkludieren auch die Entscheidung darüber, mit welchem Transportmittel man fährt (z.B. Bus oder Auto etc.), Tag oder Nachtfahrt, Hauptverkehrszeit, alkoholisiertes Fahren oder Müdigkeit etc.

Die Bedeutung dieser beiden höheren Ebenen wird deutlich, wenn wir beispielsweise den Umstand bedenken, dass gerade junge Leute häufig in der Freizeit mit Freunden oder einfach nur zum Spaß fahren, wobei häufig soziale Bedürfnisse, wie das akzeptiert werden von Gleichaltrigen, befriedigt werden.

4.2.1. Die niedrigeren Ebenen

Die zweitniedrigste Ebene, Beherrschung von Verkehrssituationen inkludiert das, was traditionell der zentrale Teil der Fahrausbildung ist, wie z.B. Geschwindigkeitsverhalten, Wissen von Verkehrsregeln und die Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmern.

Die niedrigste Ebene, Fahrzeugbedienung und Beherrschung inkludiert jene Fähigkeiten, die notwendig sind ein Fahrzeug zu bedienen.

Die traditionelle Fahrausbildung umfasst üblicherweise diese beiden niedrigsten Ebenen, welche eine unbedingte Grundvoraussetzung für sicheres Fahren bilden.

4.1.3. Verknüpfung der Ebenen mit der Fahrausbildung

Auf jeder der 4 Ebenen sind jeweils 3 Kategorien von Fähigkeiten zu entwickeln: grundsätzliche Fähigkeiten und Wissen, Wissen und Fähigkeiten bezüglich risikoe erhöhender Faktoren und Fähigkeiten zur Selbsteinschätzung.

Die traditionelle Fahrausbildung beginnt mit der Fahrzeugbedienung im Sinne der niedrigsten Ebene der GDE Matrix. Allerdings zeigt die Unfallforschung, dass die meisten PKW-Unfälle nicht durch mangelnde Fahrzeugbeherrschung, sondern durch menschliche Risikofaktoren wie Unaufmerksamkeit, Müdigkeit, Alkohol, Sensationslust, Risikobereitschaft etc. im Sinne der höheren Ebenen der GDE Matrix verursacht werden. Die meisten der schweren PKW-Unfälle von jungen Fahrern sind Alleinunfälle, welche in den leichtesten Verkehrssituationen (leere Landstraße) passieren. Daher sollte der traditionelle Zugang zu Beginn der Fahrausbildung mit dem bloßen Lehren der Fahrzeugbedienung verändert werden. Stattdessen sollte die Fahrausbildung mit dem Erlernen von typischen Risikofaktoren in Seminaren gefolgt von praktischem Training erfolgen. In der Fahrausbildung sollte klar gemacht werden, dass es auch darum geht wie wir unsere Entscheidungen treffen, wenn wir Auto fahren. Es sollte nicht nur darum gehen, was zu tun, ist wenn wir Auto fahren.

4.2. Kompetenzen der Fahrlehrer

Der Fahrlehrer ist die Schlüsselperson bei der Vermittlung von Sicherheit. Richtlinien und Empfehlungen zur Fahrlehrerausbildung wurden im EU-Projekt MERIT definiert. Die folgenden Empfehlungen basieren auf den Daten dieses Projekts.

4.2.1. Selektion und Ausbildung von Fahrlehrern

Fahrlehrer sollten über die Fähigkeit verfügen, den Unterricht zu planen, durchzuführen und zu überprüfen: Sie sollten das offizielle Ausbildungscurriculum ebenso beherrschen wie die GDE-Matrix. Sie sollten gute Kommunikationsfähigkeiten haben, aber auch Bewertungsfähigkeiten und die Fähigkeit zum defensiven und sozialem Fahrverhalten.

Fahrlehreranwärter sollten eine ausreichende Schulausbildung aufweisen, um den Anforderungen des Berufes gerecht zu werden. Sie sollten den Führerschein der

jeweiligen Kategorie besitzen, die sie unterrichten wollen. Sie sollen eine mindestens 3-jährige Fahrpraxis in der relevanten Führerscheinklasse aufweisen. Sie sollten sich einem Auswahlverfahren unterziehen und einem medizinischem Test (insbesondere Sehtest) und sollten einer Überprüfung des Leumundes unterzogen werden, um zu gewährleisten, dass sie eine geeignete Person sind. Fahrlehreranwärter sollen einer verpflichtenden Fahrlehrerausbildung vor der Fahrlehrerprüfung unterzogen werden.

Diese Fahrlehrerausbildung sollte in akkreditierten Fahrlehrerausbildungsstätten stattfinden. Das Ausbildungsprogramm sollte pädagogische Methoden und Fähigkeiten inkludieren, welche notwendig sind, um alle Ebenen der GDE-Matrix zu unterrichten.

Eine Praxis mit tatsächlichen Fahranfängern sollte vorgeschrieben sein, bevor der Fahrlehrer vollständig qualifiziert ist. Diese Praxis sollte im Theorie- als auch Fahrunterricht stattfinden und von einem qualifizierten Supervisor begleitet sein. Die Fahrlehrerprüfung sollte folgende Kompetenzbereiche umfassen: Theoretisches Wissen, pädagogische Fähigkeiten und Fahrfähigkeiten. Personen, die für die Ausbildung und Prüfung der Fahrlehrer zuständig sind, sollen über ausreichendes Wissen und ausreichende Fähigkeiten verfügen, um eine hoch qualitative Fahrlehrerausbildung und Prüfung zu gewährleisten.

4.2.2. Verpflichtende Weiterbildung

Fahrlehrer sollen sich kontinuierlich weiterbilden. Im Rahmen des MERIT-Projekts wurden 5 Tage Weiterbildung innerhalb von 5 Jahren empfohlen. Weiters sollten Fahrlehrer alle 4 Jahre bei einem hierfür ausreichend qualifizierten Auditor überprüft werden. Fahrlehrer, welche bei dieser Überprüfung durch den Auditor nicht ausreichend abschneiden, sollen zur Absolvierung weiterer Ausbildungsschritte verpflichtet werden, um konkret zu benennende Schwächen zu kompensieren.

4.3. Der Prozess des Fahrenlernens

Die Fahrausbildung sollte als lebenslanges Lernen verstanden werden. Sie sollte bereits in der Schule beginnen. Sie sollte nicht nur aus dem Lernen von Verkehrsregeln bestehen, sondern sie sollte als Teil des Prozesses der Übernahme von Eigenverantwortung verstanden werden. In diesem Sinne hätte eine Verkehrserziehung in der Schule einen doppelten Effekt: Erstens, die jungen Menschen würden sicherere Verkehrsteilnehmer werden und zweitens, die jungen Menschen würden generell mehr Eigenverantwortlichkeit für ihre Lebensentscheidungen erlernen. Wenn sich die Verkehrserziehung in der Schule speziell auf die Übernahme der Eigenverantwortlichkeit bezieht, können dadurch auch positive Effekte in anderen risikoreichen Lebensbereichen der jungen Menschen erwartet werden. Aber im speziellen wird ein positiver Effekt auf die Mopedunfälle zu erwarten sein, zumal junge Menschen gerade durch emotionale Unreife verunfallen.

4.3.1. Fahrschulbildung

Die Fahrschulbildung ist ein wesentlicher Bestandteil im gesamten Fahrausbildungs-Prozess. In jedem Fahrschul-Lehrplan müssen die konkreten Ziele und Methoden dargestellt werden. Beispiele finden sich in Lehrplänen aus den Niederlanden (RIS-Driver Training Stepwise), dem dänischen Lehrplan und dem deutschen. Es sind allen Ebenen der GDE-Matrix zu behandeln. Coaching-Methoden sollen hierfür zur Anwendung gelangen, um bisherige Erfahrungen des Fahranfängers in den Fahrausbildungsprozess zu integrieren und um die höheren Ebenen der GDE Matrix zu erreichen. Die Fahrausbildung sollte sich auch über einen längeren Zeitraum erstrecken, statt nur einige Tage zu dauern.

4.3.2. Coaching

Während die traditionelle Fahrausbildung „Trainer-orientiert“ ist, soll durch Coaching-Techniken ein „Teilnehmer-orientierter“ Ansatz erreicht werden. Coaching-Methoden sind äußerst wertvoll, um die höheren Ebenen der GDE-Matrix zu erreichen. Mit Coaching-Methoden erreicht man, dass der Fahranfänger sich selbst besser wahrnehmen kann (eigene Gefühle, Wahrnehmungen, Informationen, Selbst-Feedback). Dadurch soll der Fahranfänger mit mehr Bewusstsein handeln. Lehren und Instruieren führt zu Unselbstständigkeit. Coaching führt hingegen durch eine bessere Selbstwahrnehmung zu mehr Eigenverantwortlichkeit beim Treffen der zahlreichen Entscheidungen als Autofahrer. Coaching-Aufgaben, die auch von Vorstellungen Gebrauch machen, können auch emotionale Aspekte bezüglich Gefahren bearbeiten, indem man den Fahranfänger fragt, solche Situationen zu beschreiben und selbst zu bewerten. Mit Coaching-Methoden kann man den natürlichen Lernprozess beschleunigen, indem der Fahranfänger über sich selbst mehr nachdenkt. Dies soll zu einer Unfallreduktion beitragen.

4.3.3. Begleitetes Fahren

Einer der wesentlichen Faktoren für das hohe Unfallrisiko von Fahranfängern ist deren mangelnde Fahrpraxis. Sicheres Fahren setzt eine beträchtliche Praxis voraus. Die Fahraufgabe ist komplex, sie besteht aus permanentem Entscheidungen treffen und die notwendigen Fähigkeiten hierzu können nicht in wenigen Stunden erworben werden. Derzeit beträgt die praktische Ausbildung für die Führerscheinklasse B in Europa durchschnittlich 30 Stunden. In der Zwischenzeit wurde durch Forschungsergebnisse von Schweden und Norwegen aufgezeigt, dass eine Fahrpraxis von 5.000-7.000 km (oder ca. 120 Std.) das Fahranfängerrisiko substantiell reduzieren kann. Im Rahmen der traditionellen Fahrschulbildung in Europa ist es nicht möglich eine derart umfassende Fahrpraxis zu erwerben. Das begleitete Fahren ist derzeit die einzig realistische Möglichkeit, um dies zu erreichen. Begleitetes Fahren wird derzeit in mehr als der Hälfte der 27 EU-Mitgliedsstaaten ermöglicht. Versuche das begleitete Fahren mit der traditionellen Fahrschulbildung zu verbinden, wie in Frankreich, Österreich und Norwegen, hat bisher noch zu keiner Reduktion des Unfallrisikos von Fahranfängern geführt. Dies ist möglicherweise darauf zurück zu führen, dass die Fahrpraxis nicht in ausreichend unterschiedlichen Verkehrsräumen stattgefunden hat. Es gibt unterschiedliche Möglichkeiten, um Fahranfänger dazu zu bringen, dass sie mehr begleitete

Fahrpraxis durchführen, bevor sie alleine fahren. Das Mindestalter für den Beginn der Fahrausbildung kann reduziert werden (wie in Schweden und Norwegen), wobei das Alter des Erhalts des Führerscheins beibehalten wird (18 Jahre, wie in den meisten europäischen Ländern). Diese Maßnahme soll dazu dienen, dass die Fahranfänger mehr üben, bevor sie alleine fahren. Eine andere Maßnahme ist eine minimale Lernperiode vorzuschreiben, z.B. 6 Monate wie in Irland, wodurch die Fahranfänger ebenfalls mehr üben müssen. Einige Länder haben auch eine minimale Anzahl von Stunden vorgeschrieben, z.B. 120 Std. in verschiedenen Staaten in Australien und diese Stunden müssen in einem Fahrtenbuch eingetragen und unterschrieben werden. Eine neuere Möglichkeit ist die Einführung des begleiteten Fahrens nach der Führerscheinprüfung. Ein freiwilliges Programm in Deutschland erlaubt es Fahranfängern, die normale Fahrschule und Führerscheinprüfung zu absolvieren, allerdings ein Jahr früher als normal. Nachdem die Fahrprüfung bestanden wurde, darf der Fahranfänger mit einer offiziell registrierten Begleitperson bis zu seinem 18. Geburtstag fahren. Danach darf er alleine fahren. In Israel müssen alle Fahranfänger unter Begleitung fahren, nachdem sie die Führerscheinprüfung absolviert haben.

Verschiedene Grundprinzipien sollten beim begleiteten Fahren befolgt werden. Begleitetes Fahren sollte nicht nur als eine Methode für mehr Fahrpraxis zum Bestehen der Führerscheinprüfung gesehen werden. Vielmehr sollte durch gezieltes Trainieren in unterschiedlichen Verkehrsräumen und Situationen das Unfallrisiko gesenkt werden. Es sollten so wenig wie möglich Barrieren bestehen, um begleitetes Fahren zu ermöglichen.

Unterschiedliche Bedenken gegen das begleitete Fahren haben sich nicht bewahrheitet. Durch das begleitete Fahren zeigte sich in Schweden, dass junge Menschen dadurch nicht noch abhängiger vom Auto geworden sind, statt auch von öffentlichen Verkehrsmitteln (umweltfreundlicher) Gebrauch zu machen. Das Unfallrisiko während des begleiteten Fahrens ist im Vergleich zum alleinigen Fahren verschwindend gering. Es bleibt allerdings die Frage offen, wie man gewährleistet, dass es ausreichend Begleitpersonen gibt, insbesondere in Ländern mit hohen Anforderungen an die Praxis. Weiters ist es schwer zu gewährleisten, dass das begleitete Fahren auch tatsächlich in erforderlichen Mindestumfang durchgeführt wird.

4.3.4. zweite Ausbildungsphase nach der Fahrprüfung

Weiterbildungen in Form einer zweiten Ausbildungsphase haben erfolgreiche Resultate in Österreich gezeigt. Die wesentlichsten Charakteristika sind:

- Die Weiterbildungen müssen so früh wie möglich nach Führerscheinwerb stattfinden (wenige Monate), da die Unfallwahrscheinlichkeit vom ersten Monat an sinkt. Weiterbildungen nach ein bis zwei Jahren würden keinen Effekt haben.
- Reines Training von Fahrfertigkeiten (z.B.: „Anti-Schleudertraining“) muss vermieden werden, da es möglicherweise zu Selbstüberschätzung bei

einzelnen Menschen führt. Stattdessen soll beim Training demonstriert und diskutiert werden, wie man Risiken verhindern statt bewältigen kann.

- Feedback im Straßenverkehr wird durch speziell geschulte Fahrlehrer durchgeführt und die Fähigkeit zur Selbsteinschätzung soll gefördert werden.
- Unfallhallen (Ausstellungen von Unfällen und Risiken) sollen gefördert werden. Allerdings müssen Fahranfänger durch speziell geschulte Moderatoren begleitet werden, um eine Diskussion zu leiten.

Im Rahmen der Zweiphasenausbildung ist keine Prüfung vorgesehen, sondern allein die aktive Teilnahme. Daher muss ein Qualitätskontrollsystem mit Audits und Evaluationen seitens der Behörde eingeführt werden.

4.3.5 Alkoholverbot für Fahranfänger beim Fahren

In zwei wissenschaftlichen Studien wurde das überproportional ansteigende Unfallrisiko mit Zunahme der Promillehöhe ausreichend nachgewiesen. Dabei wurde auch nachgewiesen, dass das Unfallrisiko bei jungen unerfahrenen Fahrern noch steiler steigt. Bereits mit 0,3 Promille ist das Unfallrisiko junger Fahrer doppelt so hoch wie jenes von erfahrenen Fahrern. Als das Alkohol-Limit für Fahranfänger in Österreich von 0,8 auf 0,1 Promille reduziert wurde, sank das Alkohol bezogene Unfallrisiko für Fahranfänger stärker als für andere Fahrer. Daher sollte ein Alkoholverbot für Fahranfänger gesetzlich eingeführt werden.

4.3.6 Fahrsimulatoren

Fahrsimulatoren haben bewiesen, dass sie ein nützliches Element in der Fahrausbildung sein können. Sie haben das Potenzial, um die Wahrscheinlichkeit von Unfällen nach Führerscheinwerb zu reduzieren. Ursprünglich sehr teure Simulatoren sind mittlerweile durch die leistbareren Computerbestandteile günstiger geworden.

Es gibt jedoch deutliche Unterschiede bei den Simulatoren. Die besten Simulatoren sind sehr realistisch in Bezug auf das Bild, das Fahrzeugverhalten, Bewegungen, das Verhalten von anderen Verkehrsteilnehmern und Szenarios. Die einfachsten Simulatoren sind weit weniger komplex und offerieren daher nur eine eingeschränkte Imitation von echten Situationen, was die Effektivität für die Fahrausbildung deutlich reduziert.

Studien von Wheeler und Trigs, 1996, welche Fahrsimulatoren mit Flugsimulatoren verglichen haben, bewiesen die Effektivität von Fahrsimulatoren in bestimmten Situationen. Es wurden vier verschiedene Aufgabenstellungen untersucht, für die der Fahrsimulatore vorbereitend wirken kann: Procedurele Aufgaben (in dieser Situation ist zuerst dieses, dann jenes zu tun...), Tracking Aufgaben (Geschwindigkeit und Richtung halten), in Notsituationen und höhere Aufgaben (situatives Bewusstsein und Risikoerkennung). Fahrsimulatoren sind besser für höhere und procedurele Aufgaben geeignet. Der Fahrer kann grundsätzliche Aufgaben erlernen und die Gefahrenerkennung und Situationswahrnehmung ohne echte Gefahren trainieren.

Allerdings sind auch zahlreiche Nachteile von Fahrsimulatoren zu erwähnen: Wenn die spätere Wirklichkeit auch nur leicht verändert wird, ist der Wissenstransfer sehr gefährdet. Zusammengefasst sind Simulatoren für Situationen geeignet, die im wirklichen Straßenverkehr mit besonders erhöhtem Risiko verbunden wären oder die sehr selten in Wirklichkeit auftreten, wie spezielle Wetterbedingungen und Fahrverhalten.

4.3.7 E-learning

Der mögliche positive Einfluss von E-learning Programmen konnte bisher noch nicht in Evaluationen nachgewiesen werden. E-learning weist aber ein Grundsätzliches Potenzial auf, um die Fahrausbildung zu ergänzen. Dabei handelt es sich aber nicht um reines Lernen von Regeln, sondern um das Lernen von Risikobewusstsein bezüglich Müdigkeit, Unaufmerksamkeit, Alkohol usw. Daher müssen E-learning Programme interaktiv gestaltet sein, um die Effektivität zu steigern. Auch für die Fahrprüfung birgt E-learning Möglichkeiten. Simples auswendig Lernen muss jedoch vermieden werden.

4.3.8 Umweltbewusstsein und Eco-Fahren

Ein guter Fahrer ist nicht nur ein sicherer Fahrer, sondern auch ein umweltbewusster. Drei Ebenen von umweltbewusstem Fahren sollen in die Fahrausbildung integriert werden:

- Generelle Prinzipien bezüglich der Umwelt und des Verkehrs (z.B. Verkehrsmittelwahl, weniger emittierende Fahrzeuge verwenden, unnötige Fahrten vermeiden)
- Entscheidungen vor Fahrtantritt treffen (Wahl des Autos, Routenplanung, Überprüfung des Reifendrucks)
- Praktische umweltfreundliche Fahrtechnik erlernen

Fahrtechniken, wonach man den Verkehrsfluss antizipiert, wobei man unnötiges Beschleunigen und Bremsen verhindert und rechtzeitiges Auslassen des Gaspedals bei Verlangsamungen sind nicht nur umweltschonend, sondern auch mehr kontrolliert und daher sicherer. Derartige Techniken kann man leichter Fahranfängern beibringen als bereits erfahrenen Fahrern, bei denen sich Angewohnheiten verfestigt haben. Darüber hinaus sind moderne Kraftfahrzeuge dahingehend technisch konstruiert, um auf diese Weise gefahren zu werden.

Während man Fahranfänger in Richtung umweltfreundlichen Fahrstils unterrichtet, sollte aber nicht übersehen werden, dass Sicherheitsbelange jedenfalls Vorrang haben. In diesem Sinn sollte das Vermeiden von starkem Bremsen nicht wörtlich genommen werden, wenn es um Sicherheit geht.

4.4 Die Fahrprüfung

Die Fahrprüfung ist ein wesentlicher Aspekt im Fahrausbildungssystem in Europa. Die gegenseitliche staatliche Anerkennung in Bezug auf die minimalen Voraussetzungen bei der Fahrprüfung sind im Annex II der Europäischen Führerscheinrichtlinie festgelegt. Die Fahrprüfung spielt nicht nur eine Rolle beim Festsetzen von Standard für die Verkehrssicherheit, sondern hat einen bedeutenden Einfluss auf die Fahrausbildung („Was geprüft wird, wird auch unterrichtet“).

Die Fahrprüfung sollte sowohl eine hohe Validität (Gültigkeit) als auch eine hohe Reliabilität (Verlässlichkeit) aufweisen. Siehe auch EU-Projekt „TEST“. Die Prüfung ist dann reliabel, wenn der Kandidat dieselben Bedingungen im ganzen Land vorfindet. In neuen EU-Richtlinien (Annex IV der 3. Führerscheinrichtlinie) werden höhere Anforderungen an Fahrprüfer verlangt. Ein Test ist dann valide, wenn er tatsächlich verkehrssicheres Verhalten überprüft. In Bezug auf die Validität hat die Fahrprüfung grundsätzlich ihre Einschränkungen. Während die Fahrprüfung die Fahrfertigkeiten und das Wissen des Kandidaten überprüft, werden hingegen Einstellungen und Motive nicht geprüft. Aufgrund dieser Einschränkungen bei der Fahrprüfung wurde in einigen Ländern eine verpflichtende Fahrausbildung eingeführt, um jene relevanten Aspekte, die nicht geprüft werden können zu behandeln bzw. zu diskutieren.

Sowohl die praktische als auch die theoretische Prüfung können verbessert werden. Um den Test so realistisch wie möglich zu gestalten wurde in einigen Ländern eigenständiges Fahren bei der Prüfung eingeführt. Dies bedeutet das eigenständige Fahren zu bestimmten Zielen oder das Befolgen von einer Serie von Instruktionen seitens des Prüfers.

Die Computer basierte Prüfung bietet auch eine Reihe von Vorteilen, ähnlich jenen von E-learning. Die traditionelle Fahrprüfung überprüft nur das Wissen einer Person. Eine validere Form der Prüfung wäre, dass man eine Person in konkreten Verkehrssituationen prüft. Computer basiertes Prüfen erlaubt Bilder von realistischen Szenen, statisch und dynamisch, um dieses Ziel zu erreichen. In diesem Sinne sind die Grenzen zwischen praktischem und theoretischem Test fließend. Das Potenzial von Computer gestütztem Testen von Einstellungen und Selbsteinschätzung wird derzeit untersucht.

5. Schlussfolgerungen

Empfehlungen für eine effiziente Fahrausbildung und Verkehrssicherheitserziehung

1. Zusätzliche kontrollierte Praxis

Mehr Fahrpraxis ist notwendig. Dies kann durch mehr Fahrpraxis vor oder nach der Führerscheinprüfung erreicht werden, mehr praktische Fahrstunden und den Gebrauch von Simulatoren. Die Fahrpraxis soll unter Bedingungen stattfinden, die

einen Erwerb und die Verbesserung von Fahrfertigkeiten ermöglichen. Sowohl Selbstevaluation als auch Evaluation durch gleichaltrige soll ermöglicht werden.

2. Wechselseitiges praktisches und theoretisches Training

In der Fahrausbildung sollte sowohl theoretisches als auch praktisches Training zum Einsatz kommen. Das Training soll durch Selbstbewertung seitens des Fahranfängers oder durch Bewertung der Fahrerfahrungen gemeinsam mit dem Fahrlehrer stattfinden. Coaching-Methoden, im Sinne einer teilnehmer-aktiven Methode, soll gefördert werden.

3. Standards für Fahrlehrer

Ein wichtiger Weg, die Qualität der Fahrausbildung zu verbessern ist die Standards in der Fahrlehrerausbildung zu steigern.

Die Profession des Fahrlehrers sollte in der gesamten EU einheitlich definiert werden und unter einheitlichen Prinzipien ablaufen.

4. Fahrprüfung

Die Fahrprüfung sollte besser gestaltet werden, in der Absicht die Inhalte der Fahrausbildung zu beeinflussen.

In der Fahrprüfung sollte nicht nur das Wissen des Fahranfängers behandelt werden, sondern sollte auch das Verständnis des Fahranfängers für die Herausforderungen beim Fahren, die Verantwortung gegenüber sich selbst, den Mitfahrern und den anderen Verkehrsteilnehmern und umweltfreundliches Fahrverhalten überprüft werden.

Die neuen Formen der Fahrprüfung sollten auch eigenständiges Fahren, Situationsbeurteilungen mittels Erfragen, Selbsteinschätzung und Gefahrenfrüherkennung beinhalten.

5. Hoch Risiko Szenarien hervorheben

Hoch Risiko Szenarien sollten primär im Theorieunterricht behandelt werden. Szenarien auf Fahrsicherheitsplätzen und im Auto im Straßenverkehr sollten nur dann stattfinden, wenn für ausreichend Sicherheit gesorgt ist. Derartige Szenarien können sowohl vor als auch nach der Führerscheinprüfung stattfinden.

Reines Training von Fahrfertigkeiten (z. B. „Anti-Schleudertraining“) birgt die Gefahr der Selbstüberschätzung. Daher sollte das Fahrsicherheitstraining eher darauf abzielen Gefahren zu vermeiden als Gefahren bewältigen zu können.

6. Restriktive Maßnahmen

Junge Fahranfänger sind besonders gefährdet. Negative Einflüsse können durch Führerscheineinschränkungen und durch Überwachung reduziert werden. Dies beinhaltet insbesondere ein Alkoholverbot beim Fahren, niedrigere Geschwindigkeitslimits, Verbot Mitfahrer mitzuführen, ein höheres Führerscheineinstiegalter und ein Nachtfahrverbot.

Diese Maßnahmen sollten nicht diskriminierend sein.

Aufruf zu Kommentaren:

Die Europäische Kommission ruft zu Kommentaren zu obigen Vorschlägen auf.

Im speziellen sind wir für Kommentar zu folgenden Fragen dankbar:

1. Soll die Fahrausbildung in der EU vereinheitlicht werden? Wenn ja, welche Vorteile würde dies für die Verkehrssicherheit bringen und welche Probleme wären damit verbunden?
2. Sollte die Verkehrserziehung bereits in Schulen verpflichten eingeführt werden?
3. Sollten Fahrlehrer einer verpflichtenden Weiterbildung nachgehen müssen?
4. Sollten Coaching-Methoden statt Lehrmethoden für Fahrlehrer mehr gefördert werden?
5. Sollten Zweiphasenausbildungsmodelle favorisiert werden?
6. Soll begleitetes Fahren favorisiert werden? Soll dies innerhalb der EU vereinheitlicht werden?
7. Soll begleitetes Fahren mit Laienausbildnern favorisiert werden? Sollen diese Laienausbildner ihrerseits standardisiert ausgebildet werden?
8. Soll das Mindestalter für alleiniges Fahren mit Klasse B 18 Jahre betragen?
9. Sollten Computer gestützte Lernprogramme mehr eingesetzt werden? Wenn ja, in welchen Bereichen?
10. Sollte E-learning mehr verwendet werden? Wenn ja, in welchen Bereichen?

Stellungnahmen senden Sie bitte mit Fax oder Email bis zum 22.06.2009 an

European Commission

DG TREN

Road safety unit

Reference: "driver training and traffic safety education"

FAX: 0032 2 296 51 96

Email: TREN-E3-CONSULTATION@ec.europa.eu

Für Beilagen und Literaturhinweise besuchen Sie:

http://ec.europa.eu/transport/consultations/index_en.htm