

44. Deutscher Verkehrsgerichtstag

Arbeitskreis IV

Reform des Fahrlehrerrechts

25. bis 27. Januar 2006 in Goslar

Anforderungen an den Fahrlehrer der Zukunft

Dr. Gregor Bartl, Verkehrspsychologe, alles-fuehrerschein.at, Wien

Einleitung

Qualität ist ein permanenter Prozess. In nahezu allen Berufen gibt es eine kontinuierliche Weiterentwicklung, so auch im Fahrlehrerberuf. Weiterentwicklungen bedeuten nicht, dass Bisheriges automatisch schlecht ist. Gutes soll grundsätzlich bewahrt werden, jedoch darf Weiterentwicklung, dort wo sie notwendig ist, nicht eingeschränkt werden. Gerade im Fahrlehrerberuf scheint Weiterentwicklung angesagt. Denn heutzutage sind nur mehr ca. 1 Prozent der Verkehrsunfälle auf technisches Gebrechen zurückzuführen - dank der kontinuierlichen Weiterentwicklungen in der Fahrzeugtechnik. Die Weiterentwicklung am Faktor Mensch, der ca. 99 Prozent der Unfallursachen ausmacht, birgt enormes Potential. Gerade der Fahrlehrer ist hier von zentraler Bedeutung.

Der Fahrlehrer als Risikomanager

Unter Risiko Management versteht man alle Maßnahmen, die zur Reduzierung des Risikos auf ein akzeptables Ausmaß beitragen. Die relativ häufigste Todesursache von 18 – 24-Jährigen sind nicht Krankheiten, Arbeits- oder Freizeitunfälle, Selbstmord, sondern Verkehrsunfälle (ca. 40%). Das zentrale und eigentlich einzige Ziel der durch den Staat gesetzlich vorgeschriebenen Fahrausbildung ist die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Etwaige sonstige Ziele, wie Arbeitsplatzbeschaffung für Fahrlehrer können nicht primärer gesetzlicher Auftrag sein. Demnach ist sicherzustellen, dass 100 Prozent der Fahrausbildung auf die Zielerreichung des sicheren Autofahrers ausgerichtet ist. Inhalte der Fahrausbildung sind demnach dahingehend zu prüfen, ob sie vor allem der Verkehrssicherheit dienen. Hobbywissen über z.B. fahrzeugtechnische Details haben in einer gesetzlich verpflichtenden Ausbildung keine Berechtigung. Lehrinhalte sollten nach Prioritäten hinsichtlich ihrer unfallkausalen Relevanz gereiht werden und mit der Fahrprüfung abgestimmt sein.

Zwei Beispiele dazu: Für durchschnittliche Menschen komplizierte mathematische Berechnungsformeln für den Sicherheitsabstand sind zwar wichtig, aber die Motivation, den Abstand einzuhalten und das Üben mit dem Fahrlehrer nach einfachen praktikablen Grundsätzen ist als noch wichtiger zur Unfallreduktion anzusehen.

Der technische Aufbau der Bremsanlage und Bremsverzögerungsformeln sind zwar wichtig, aber immer noch weniger wichtig als das Training der richtigen Notbremsung, nämlich ungehemmt aggressiv hinein steigen und auf der Bremse drauf bleiben bis das Fahrzeug steht. In einer nur in Teilen veröffentlichten BAST

Studie wurden die unterschiedlichen Notbremsverläufe analysiert und gleichzeitig aufgezeigt, dass die richtige Notbremsung trainierbar ist (Kiegeland, 1999). Dies ist umso mehr von Bedeutung als 46% der befragten Deutschen sagen, dass sie mit ihrem ABS in die Werkstatt müssten, wenn dieses bei einer Vollbremsung vibriert (Rieth, 2004). Hier wurde von Seiten der deutschen Fahrschulen richtig reagiert und das richtige Notbremsen in den Lehrplan aufgenommen.

Weiters ist in Studien klar herausgearbeitet, dass nicht primär fahrtechnisches Können, sondern vor allem auch soziokulturelle Faktoren und der persönliche Lebensstil mit dem Unfallrisiko junger Fahrer korreliert (z.B. Schulze, 2002 oder Gregersen in EU-Projekt MERIT).

Wissenschaftliche Grundlagen

Eine umfangreiche Literaturrecherche über den Einfluss von verschiedenen Fahrlehrerausbildungssystemen und deren Einfluss auf die Verkehrssicherheit zeigt, dass es an derartigen Studien mangelt, wie im EU-Projekt MERIT analysiert. Es gibt keine maßgeblichen empirischen Studien darüber. Um falschen Schlussfolgerungen vorzubeugen sei an dieser Stelle erwähnt, dass fehlende Studienergebnisse nur auf einen Mangel an Forschungsaktivität hinweisen und nichts anderes. Immer wenn in der Wissenschaft keine empirischen Studienergebnisse vorliegen, muss man auf Plausibilitätsschlüsse aus anderen ähnlichen Disziplinen und Lebensbereichen zurückgreifen.

Hier sei ergänzt, dass auch keine eindeutigen empirischen Forschungsergebnisse über unterschiedliche Fahrausbildungssysteme vorliegen. Alle Unfallstatistiken deuten aber darauf hin, dass mit Zunahme der Fahrpraxis, das Unfallrisiko signifikant sinkt, was den Schluss zulässt, dass eine möglichst intensive Ausbildungsphase unfallreduzierend wirkt. Empirische Hinweise finden wir bei z. B. Pannacci & Margue (EU-Projekt DAN, 2000, S. 169). Sie zeigten für Luxemburg auf, dass Fahrer mit weniger als 20 Fahrstunden häufiger als Fahranfänger in Unfälle verwickelt waren als Personen mit mehr als 20 Fahrstunden.

Aus selbiger Analyse erscheint in diesem Zusammenhang auch folgender Zusammenhang wichtig, welcher zu Plausibilitätsschlüssen anregt: Demnach waren gerade jene Personen, die beim ersten Mal die praktische Lenkerprüfung bestanden haben, in mehr Unfälle verwickelt als jene Personen, die mehrmals zur Lenkerprüfung antreten mussten. Möglicherweise lagen die Ausbildungs- und Prüfungsschwerpunkte nicht richtig.

Provokant formuliert Gregersen (2005) generell dazu im Rahmen des EU-Projektes „MERIT“ (Minimum European Requirements for driving Instructor Training), „Training von Fahrfertigkeiten führt zu folgenden möglichen Ergebnissen: Zu weniger Unfällen, weil kritische Situationen besser beherrscht werden! Zu mehr Unfällen, weil die neuen Fähigkeiten zur Realisierung anderer als Sicherheitsmotive verwendet werden! Zu mehr Unfällen, weil die eigenen Fähigkeiten überschätzt werden!

Das bedeutet: Fahrfertigkeiten sind wichtig. Aber Fahrer mit hohen Fahrfertigkeiten sind nicht automatisch sichere Fahrer! Es hängt davon ab, in welcher Weise und zu welchem Zweck sie ihre Fähigkeiten einsetzen! Alle Fahrer wissen, dass man nicht zu schnell oder mit zu wenig Abstand fahren darf, sich anschnallen muss, nicht

alkoholisiert oder müde fahren darf... Alle Fahrer, die zu schnell oder zu knapp auffahren, ohne Sicherheitsgurt fahren, alkoholisiert oder übermüdet fahren und dadurch Unfälle verursachen, haben die gesetzliche Fahrausbildung und Prüfung absolviert.

Wir haben demnach noch nicht die ultimativen Ziele bei der Fahrausbildung und Prüfung erreicht. Und noch nicht die optimalen Inhalte und Methoden bei der Fahrausbildung und der Prüfung eingesetzt!“

Die „GDE-Matrix“: Forschungsergebnisse hierarchisch strukturiert

Als Zielformulierung bei der Fahrausbildung wird die Struktur der „GDE-Matrix“ (Goals for Driver Education) in EU-Fachkreisen derzeit als state of the art angesehen. Sie wurde ursprünglich von Keskinen (1996) formuliert und von Hatakka et al. (2002) erstmals umfassend publiziert. Diese Matrix, welche in den meisten inhaltlich verwandten EU-Projekten verwendet wurde (GADGET, MERIT, Advanced, Basic, NovEv...) basiert auf empirischen Studien und erklärt das Verkehrsverhalten auf vier hierarchischen Stufen bzw. Ebenen:

4. Persönliche Werthaltungen und Einstellungen
3. Einflüsse auf den Fahrer durch Fahrtmotive und Umstände der jeweiligen Fahrt
2. Fähigkeiten und Umstände bei der Bewältigung von Verkehrssituationen
1. Fähigkeiten der Fahrzeugbedienung

Der wesentlichste Faktor zum sicheren Fahrverhalten ist nicht primär die Ausprägung von sehr guten Fähigkeiten und Eigenschaften der jeweiligen Stufen, sondern die Fähigkeit zur adäquaten Selbst-Evaluation auf jeder Stufe. So wird gemäß der GDE-Matrix postuliert, dass ein Fahranfänger mit noch wenig Fahrerfahrung zwar auf Ebene 2 noch eher geringe Fähigkeiten ausgeprägt hat, er aber deshalb noch nicht mit einem unmittelbar erhöhten Unfallrisiko zu rechnen hat, solange er diese geringen Fähigkeiten adäquat einschätzt und dadurch seinen jeweiligen Fahrstil entsprechend ausgestaltet.

Das ist natürlich nur mit positiven persönlichen Voraussetzungen auf den hierarchisch darüber liegenden Ebenen 3 und 4 realisierbar. Dem typischen jungen Fahrer wird die sichere Fahrt trotz geringer Fahrerfahrung (Ebene 2) gelingen, wenn seine Fahrtmotive vernünftig sind, er sich nicht von sicherheitsabträglichen Motiven wie Gruppendruck, Eile etc. beeinflussen lässt. Das wiederum gelingt nur dann, wenn man sich selbst dieser möglichen Einflüsse bewusst ist und sich diesbezüglich selbst adäquat einschätzt. Voraussetzung dafür sind wiederum sicherheitsrelevante persönliche Werthaltungen auf Stufe 4 (z.B. Sicherheit und soziale Anpassung sind wichtiger als Risikofreudigkeit und Auslebenstendenzen). Letztendlich ist auch auf dieser Stufe eine entsprechende Selbstevaluation die wesentliche Grundvoraussetzung für einen positiven Umgang mit den eigenen Fahrtmotiven.

Zum besseren Verständnis wird noch ein negativer Fall erläutert: Der typische junge männliche Hochrisikofahrer verfügt über eine relativ gute Fahrzeugbedienung (Stufe 1), besteht dadurch die Lenkerprüfung beim ersten Mal, bekommt dadurch ein vermeintlich positives, statt adäquates und umfassendes Feedback. Dadurch überschätzt er sich selbst im Verkehrsverhalten, was zu einer Selbstüberforderung führt (z.B.: fährt trotz Müdigkeit, immer am Limit mit geringen Sicherheitsreserven

etc.) und darüber hinaus lässt er sich auch noch gegebenenfalls von negativen Fahrtmotiven, die nicht hinreichend selbst reflektiert werden (z.B. Angeberei, Gruppendruck nach der Disco etc.) zu einem riskanten Fahrverhalten hinreißen.

Genau hier ist man punktgenau bei den Unfallursachen. 54% der in Österreich im Jahr 2004 getöteten Lenker im Alter zwischen 18 bis 24 Jahren starben bei Alleinunfällen (nur ein beteiligtes Fahrzeug) – ähnlich wie in Deutschland und anderen Ländern. Also in Verkehrssituationen, die man nach wenigen Fahrstunden problemlos bewältigen könnte, wenn man mit der richtigen Selbsteinschätzung fahren würde, sich nicht von abträglichen Fahrtmotiven (Stufe 3) verleiten lassen würde und über sicherheitsrelevante persönliche Werthaltungen (Stufe 4) verfügen würde.

Derzeit mangelt es in der Verkehrserziehung an einem derartigen Feedbacksystem, welches eine adäquate Selbsteinschätzung auf den vier Stufen unterstützt.

Zusammengefasst geht es also nicht nur um das Training und die Heranbildung von Fertigkeiten und Werthaltungen, sondern vor allem auch um die Fähigkeit zur Selbstevaluation durch professionelles Feedback durch den Fahrlehrer. Dabei sind aber spezielle und in der Fahrausbildung eher neue Kommunikationsmethoden notwendig.

Der Fahrlehrer als Kommunikationsprofi

Wenn jemand viel weiß, bedeutet das noch nicht, dass er sein Wissen gut weitergeben kann. Ein guter Autofahrer ist noch lange kein guter Fahrlehrer.

Um Wissen professionell vermitteln zu können bedarf es professioneller didaktischer Methoden. Die Professionalität des Fahrlehrerberufes ist aus zwei Gründen von zunehmender Bedeutung.

1. Die Gesellschaft misst dem Autofahren einen immer größeren Stellenwert zu. Daher ist eine gute Ausbildung erwünscht.
2. Es muss klare Kriterien geben, worin sich ein professioneller Fahrlehrer vom privaten Laienausbildner unterscheidet.

Professionalität bedeutet hoher Spezialisierungsgrad: Bei der Ausbildung zum Fahrlehrer ist sicherzustellen, dass Wissen über Verkehrssicherheit vermittelt wird. Der Fahrlehrer sollte über professionelle Risikokompetenz verfügen.

Pädagogische Methoden zur optimalen Kommunikation sind für den Fahrlehrer sogar noch wichtiger als technisches Detailverständnis und überdurchschnittlich gute fahrerische Fertigkeiten. Die Vielzahl von pädagogischen Methoden für den Fahrlehrerberuf ist ausführlich durch Heilig (2003) klargelegt und deren unterschiedliche Anwendung je nach Aufgabenstellung in der Fahrausbildung diskutiert. Würden die Fahrlehrer der Zukunft diese Methoden auch in der Praxis beherrschen und gezielt einsetzen, wäre schon vieles getan.

Aus psychologischer Sicht ist aber noch der motivationale Aspekt zu ergänzen. In Anlehnung an die GDE-Matrix lässt sich Autofahren als Wissen – Können und Wollen

darstellen. Also nicht nur die optimale Vermittlung von Fertigkeiten ist zur Unfallreduzierung wichtig, sondern auch die richtige persönliche Überzeugung und die Fähigkeit zur richtigen Selbsteinschätzung in Bezug auf die eigenen Fähigkeiten, aber auch in Bezug auf die persönlichen Fahrtmotive.

Erst wenn man sich über seine Motive im Klaren ist, kann man frei entscheiden, ob man etwas tun oder lassen möchte. Hier sind wir natürlich schon im psychologischen Bereich, wenn wir von der Bewusstseinsfähigkeit persönlicher Motive sprechen. Ist es beispielsweise dem jungen Fahrer bewusst, warum er jetzt besonders schnell in die Kurve fährt? Sucht er gerade ein Erlebnis der Stärke, weil er z.B. zuvor Unterlegenheit in einer anderen Lebenssituation erlebt hat? Will er in seiner Gleichaltrigengruppe angeben, um bewundert zu werden, sodass sein sozialer Status steigt, usw.

Vom Fahrlehrer der Zukunft wird nicht erwartet, dass er Psychologe ist, aber dass er im Rahmen seiner Ausbildung ausreichend über diese psychodynamischen Zusammenhänge beim Fahren unterrichtet ist, zumindest als Hintergrundwissen.

Neue Kommunikationsmethoden zur Motivation

Eigentlich müssen die Fahrlehrerkommunikationsmethoden noch anspruchsvoller sein als jene von Lehrern in der Schule. Denn die Anwenbereitschaft im wirklichen Leben ist unterschiedlich. Wir werden stets bemüht sein, die in der Schule gelernten mathematischen, grammatikalischen usw. Regeln möglichst zu 100% richtig anzuwenden. Keiner würde auf die Idee kommen eigene mathematische Regeln zur Anwendung zu bringen. Dadurch hätten wir nur Nachteile.

Im Straßenverkehr ist das jedoch leider nicht so. Wir lernen zwar in der Fahrschule, wie man den richtigen Abstand zum Vordermann hält, in der Alltagspraxis sind wir aber (fast) alle überzeugt, dass weniger Abstand auch genügt und meistens geht es ja auch (gerade noch) gut.

Fazit: Der Fahrlehrer ist gefordert, in Ergänzung zu guter Pädagogik auch noch gute Überzeugungsarbeit zu leisten. Optimaler Weise durch Coaching – durch Fragen führen, nicht durch zeigen. In diesem Fall wäre eine passende Coaching Frage: „Für wen halten Sie den Sicherheitsabstand und welche persönlichen Vorteile und Nachteile haben Sie daraus?“ Das Ziel dieser Coaching Intervention wäre, dass der gecoachte Fahrschüler selbst zu der Überzeugung gelangt, dass er den Sicherheitsabstand ja primär für sich selbst einhält, nicht für den Fahrlehrer oder den Polizisten. Sein Verletzungs- und Unfallrisiko ist geringer, als Auffahrender hat man eigentlich immer Schuld, man ist genauso schnell am Ziel, wenn man nicht 5 Meter, sondern 50 Meter hinterherfährt, weniger Stress usw. Wenn sich dadurch die richtige persönliche Überzeugung herausbildet ist eine höhere Auftretenswahrscheinlichkeit des gewünschten Verhaltens anzunehmen. Ein Gesetz wäre somit gar nicht mehr notwendig, man hält den Abstand aus eigener Überzeugung – „intrinsische“ Motivation ist verhaltensrelevanter als „extrinsische“. Ein Beispiel für extrinsische Motivation wäre, wenn der Fahrlehrer empfehlen würde, den richtigen Sicherheitsabstand zu halten, weil das brauche der Schüler sicherlich bei der Prüfung und es bestehe später die Gefahr, dass man bestraft werde.

Ergänzung und Abgrenzung zur Psychologie

Die Wissenschaftliche Erforschung des Verhaltens von Menschen im Straßenverkehr wird ebenso primär der Verkehrspsychologie vorbehalten bleiben, wie jene Bereiche, die zum überwiegenden Teil auf der 3. und 4. Stufe der GDE Matrix beschrieben sind (Fahrermotive sowie persönliche Einstellungen und Werthaltungen). Hier haben sich insbesondere die psychologischen Nachschulungen alkoholisierter oder durch Drogen beeinträchtigter Lenker als erfolgreich herausgestellt. Derartige Kurse reduzieren das Rückfallrisiko gegenüber Kontrollgruppen ohne Kurs um etwa die Hälfte (Bartl et al., 2002).

Aber auch im Präventivbereich gibt es erste Hinweise auf eine erfolgreiche Zusammenarbeit von Psychologie und Fahrlehrerschaft. In Österreich wurde die 2. Ausbildungsphase 2003 gesetzlich eingeführt. Jeder Fahranfänger muss innerhalb eines Jahres zwei Feedbackfahrten mit einem Fahrlehrer sowie ein eintägiges Fahrsicherheitstraining, welches auch ein 2stündiges verkehrspsychologisches Gruppengespräch enthält, absolvieren. Die Unfallzahlen sind in der Altersgruppe der Jungen seither um 11% gesunken, bei allen anderen Fahrern im selben Zeitraum um nur 2% (1. Halbjahr 2003 gegenüber 1. Halbjahr 2005). Das sind erste Hinweise, aber natürlich noch keine Beweise für die Wirksamkeit. Jedenfalls wird die Zusammenarbeit von Psychologen und Fahrlehrern mit der überdurchschnittlich guten Schulnote von 1,9 auf einer 5stufigen Notenskala bewertet, wie eine anonyme Teilnehmerbefragung ergab (Bartl, 2005).

Für die Fahrlehrer ist aber psychologisches Wissen als Hintergrund für deren Arbeit mit jungen Fahrern von Bedeutung. Und insbesondere sollte motivierenden Methoden bei der Fahrlehrerausbildung noch mehr Bedeutung beigemessen werden, damit der junge Fahrer auch nach der Prüfung mit der richtigen inneren Überzeugung sein Fahrzeug lenkt. Da Autofahren als großteils selbst geleitete Aufgabe angesehen werden kann („partially self paced task“), ist auch die Fähigkeit, sich selbst durch Feedback zu bewerten entscheidend. Denn, was ich über mich selbst glaube, bestimmt meinen Fahrstil.

Um diese zwei wichtigen Ziele (richtige innere Überzeugung, Fähigkeit sich selbst Feedback geben zu können) zu erreichen, ist insbesondere die Methode des Coaching herauszustreichen. Die wichtigsten Coaching Prinzipien sind:

- Durch Fragen führen, nicht durch zeigen.
- Die Erkenntnisinhalte kommen nicht durch den Coach, sondern durch den Gecoachten, stimuliert durch den Coach.
- Die Erkenntnisse sind somit gefestigter (internalisiert), wodurch die Auftretenswahrscheinlichkeit des für die Sicherheit relevanten Verhaltens größer ist und mehr Stabilität gegenüber äußeren negativen Einflüssen anzunehmen ist.
- Coaching ist eine Lern- keine Lehrmethode – die große Kunst des Coach besteht darin, den Gecoachten in die Rolle des aktiv Lernenden, statt passiv Konsumierenden zu bringen.
- Bewertungen werden primär vom Gecoachten, nicht vom Coach vorgenommen.

Es wird hier abschließend ausdrücklich festgehalten, dass der Fahrlehrer der Zukunft nicht ausschließlich Coach sein soll. Nein, er soll weiterhin Lehrer und Pädagoge

bleiben, das ist wichtig und erwünscht. Jedoch soll er im Bereich der für die Verkehrssicherheit wichtigen Überzeugungsarbeit auf den höheren Ebenen der GDE-Matrix auch über Coaching-Fähigkeiten verfügen, die er zielgerichtet einsetzen kann. Denn Coaching kann in Momenten oder in längeren Zeiträumen stattfinden. Coaching ist praxis- und aufgabenorientiert. Genau hier liegt auch die Grenze zur Psychologie. Je tiefer die Verkehrssicherheitsarbeit in den Persönlichkeitsbereich hineingeht, desto eher sind gut ausgebildete Psychologen empfehlenswert. Aber auch die Anforderungen an den Psychologen müssen sehr hoch sein – insbesondere an die persönliche Selbsterfahrung. Denn ein sehr guter Fahrlehrer-Coach ist wahrscheinlich besser als ein sehr schlechter Psychologe.

Ausbildungsstandards:

Detaillierte Empfehlungen für den psychologischen Nachschulungsbereich finden sich im EU-Projekt Andrea (Bartl et al., 2002). Im aktuellen EU-Projekt MERIT wurden europaweite einheitliche Mindeststandards für den Fahrlehrerberuf empfohlen (Details unter www.gutefahrt.at/merit):

1. Allgemeine Kompetenzen eines Fahrlehrers
2. Eingangsvoraussetzungen für den Fahrlehrerberuf
3. Eingangsqualifikationen: Ausbildung und Prüfung
4. Qualitätssicherung – Fahrlehrerfortbildungen
5. Inhaltliche Anforderungen an Ausbildung und Prüfung (GDE-Matrix)

Die MERIT Empfehlungen werden wahrscheinlich von der europäischen Kommission in einer Richtlinie oder Empfehlung umgesetzt. Für Deutschland ist dabei wichtig, dass es zu keiner Nivellierung auf ein niedrigeres Niveau kommt. Denn im Vergleich mit anderen EU-Staaten verfügt Deutschland derzeit über ein relativ hohes Niveau bei der Ausbildung von Fahrlehrern.

Literatur:

Bartl, G.; Gregersen, N-P.; Sanders, N.; von Bressendorf, G., Gunnarson, L.; Walsh, D.; Vissers, J.; Heiler, G. & Torsmyr, K: (2005): EU MERIT Project: Minimum Requirements for Driving Instructor Training, Final Report, Institut Gute Fahrt, Wien, www.gutefahrt.at

Bartl, G. (2005): Mehrphasenfuehrerschein – erste Wirksamkeitsanalysen. Institut Gute Fahrt, Wien, www.gutefahrt.at

Bartl, G.; Assailly, J.P.; Chatenet, F.; Hatakka, M.; Keskinen, E. & Willmes-Lenz, G. (2002): EU-Project „Andrea“ – Analysis of Driver Rehabilitation Programmes. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien.

Hatakka, M.; Keskinen, E.; Gregersen, N-P.; Glad, A. & Hernetkoski K. (2002): From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education. Transportation Research Part F, 5, 201-215.

Heilig, B. (Hg.) (2003): Der Fahrlehrer als Verkehrspädagoge. Heinrich Vogel, München.

Keskinen, E. (1996): Why do young drivers have more accidents? Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen: Mensch und Sicherheit Heft M52, Bergisch Gladbach.

Kiegeland, P. (1999): Wirksamkeitsstudie zum Sicherheitstraining für Pkw-Fahrer. Schlussbericht zum Forschungsprojekt FE 82.051/1993 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Bergisch Gladbach, Bundesanstalt für Straßenwesen.

Pannacci, M. & Margue, Ch. (2000): Compulsory second phase safe driver training in Luxembourg. In: Bartl, G. (Ed.) DAN-Report, Results of EU-Project: Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien, 2000.

Rieth, P. E. (2004): APIA – Aktiv-Passiv-Integrationsansatz. In: 5. ADAC/BAST-Symposium, 7./8. Oktober 2003, Schlussbericht. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 161.

Schulze, H. (2002): Junge Erwachsene in Deutschland. 38. BDP-Kongress für Verkehrspsychologie, Universität Regensburg, 12.-14.9.2002, www.bdp-verband.org

DEUTSCHE AKADEMIE FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT e. V.

- Deutsches Verkehrswissenschaftliches Seminar –
Baron-Voght-Str. 106a · 22607 Hamburg
Telefon: 040 - 89 38 89 / Telefax: 040 - 89 32 92

44. Deutscher Verkehrsgerichtstag

25. bis 27. Januar 2006 in Goslar

PRESSE – INFORMATION

Arbeitskreis IV

IV /

1

Kurzfassung des Referates „**Reform des Fahrlehrerrechts**“
von **Dr. Gregor Bartl**, Verkehrspsychologe, Wien

Anforderungen an den Fahrlehrer der Zukunft

Der Fahrlehrer als Risikomanager

Das Ziel einer gesetzlich verpflichtenden Fahrausbildung besteht darin, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, bzw. alles zu unternehmen, um das Unfallrisiko auf ein akzeptables Ausmaß zu reduzieren. Die Todesursache Nummer Eins bei jungen Menschen ist der Verkehrsunfall.

Abstimmung der Ausbildungsinhalte mit der Unfallforschung

Ein gesetzliches Fahrausbildungssystem sollte stets auf die neuesten Erkenntnisse der Unfallforschung abgestimmt sein. Der häufigste tödliche Verkehrsunfalltyp bei Fahranfängern ist der Alleinunfall. Junge Menschen verunglücken in erster Linie in den einfachsten Verkehrssituationen. Daraus ist abzuleiten, dass sicheres Autofahren keine primäre und alleinige fahrtechnische Angelegenheit ist. Sicherheit ist vor allem durch Vermittlung richtiger Werthaltungen, Überzeugungen und Fahrmotive und deren Selbsteinschätzung zu erreichen. Die Ausbildung der Fahrlehrer, die Inhalte der Lenkerausbildung und vor allem auch die Prüfung sollten in Zukunft noch mehr auf die Ergebnisse der Unfallforschung punktgenau abgestimmt sein.

EU-Projekt MERIT (Minimum Standards für die Fahrlehrerausbildung)

Die Empfehlungen im EU-Projekt MERIT - Minimum European Requirements for driving Instructor Training (siehe auch www.gutefahrt.at/merit) wurden auf der Basis der GDE-Matrix (Goals for Driver Education) erarbeitet. Aus der empirischen Unfallforschung, speziell bei Fahranfängern, lassen sich vier hierarchische Ebenen ableiten. Diese werden in der GDE Matrix als Struktur dargestellt, um eine allgemeine Zieldefinition für den sicheren Autofahrer zu plausibel zu beschreiben.

Die Fahrzeugbedienung stellt die unterste Ebene dar. Darüber liegt die Ebene der Bewältigung von Verkehrssituationen, wiederum darüber liegt die Ebene der jeweiligen Fahrmotive und deren Einfluss auf den Fahrstil. Als Ebene mit dem bedeutendsten Einfluss auf das Unfallgeschehen wird jene der persönlichen Werthaltungen, Einstellungen bzw. des Lebensstils gewertet.

Von der Fahrtechnik über die Pädagogik zur Psychologie

Im EU-Projekt MERIT wird empfohlen, dass die Fahrlehrer der Zukunft natürlich nicht Psychologen sein müssen, aber in Ihrer Ausbildung hinreichend über die Einflüsse von persönlichen Überzeugungen und Motiven auf das Unfallgeschehen von Fahranfängern zu unterrichten sind. Wenngleich nicht verlangt werden kann, dass in der kurzen Zeit der Lenkerausbildung ein tief greifender Einfluss auf die Persönlichkeit des jungen Fahrers genommen werden kann, so wird zumindest eine minimale Bearbeitung dieser wichtigen Themen vom Fahrlehrer der Zukunft abverlangt.

Das Ziel für die Fahrlehrerausbildung lautet somit, von der derzeitigen Schwerpunktsetzung der beiden unteren Ebenen (Fahrzeugbedienung und Beherrschung von Verkehrssituationen) zu einer zumindest allgemeinen Bearbeitung auch der höheren den Fahrstil beeinflussenden Ebenen (Motive, Persönlichkeit) zu gelangen.