

Fahranfänger – Weiterführende Maßnahmen nach dem Fahrerlaubniswerb

Abschlussbericht

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 293



bast

Fahranfänger – Weiterführende Maßnahmen nach dem Fahrerlaubniserwerb

Abschlussbericht

Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 293

bast

Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht ihre Arbeits- und Forschungsergebnisse in der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen**. Die Reihe besteht aus folgenden Unterreihen:

- A - Allgemeines
- B - Brücken- und Ingenieurbau
- F - Fahrzeugtechnik
- M - Mensch und Sicherheit
- S - Straßenbau
- V - Verkehrstechnik

Es wird darauf hingewiesen, dass die unter dem Namen der Verfasser veröffentlichten Berichte nicht in jedem Fall die Ansicht des Herausgebers wiedergeben.

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt bei der Carl Ed. Schünemann KG, Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen, Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in der Regel in Kurzform im Informationsdienst **Forschung kompakt** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos angeboten; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

Ab dem Jahrgang 2003 stehen die **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)** zum Teil als kostenfreier Download im elektronischen BASt-Archiv ELBA zur Verfügung.
<http://bast.opus.hbz-nrw.de>

Impressum

Bericht zum Forschungsprojekt F1100.4414000:
Weiterführende Maßnahmen für Fahranfänger.
Abschlussbericht der BASt-Projektgruppe
„Hochrisikophase Fahranfänger“

Fachbetreuung:

Michael Bahr
Heidi Grattenthaler

Herausgeber

Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach
Telefon: (0 22 04) 43 - 0

Redaktion

Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Druck und Verlag

Fachverlag NW in der
Carl Ed. Schünemann KG
Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen
Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53
Telefax: (04 21) 3 69 03 - 48
www.schuenemann-verlag.de

ISSN 0943-9315
ISBN 978-3-95606-483-8

Bergisch Gladbach, November 2019

Projektgruppenmitglieder zum Zeitpunkt der Berichtserstellung:

Martina Albrecht, BASt
Michael Bahr, BASt
Renate Bartelt-Lehrfeld, BMVI
Martin Bodenschatz, IDF
Bianca Bredow, IFK e. V.
Gerhard von Bressensdorf, BVF
Roland Brünken, Universität des Saarlandes
Ingo Buchardt, BMVI
Pascal Busch, TMIL
Ulrich Chiellino, ADAC
Rolf Dautel-Haußmann, BDFU
Michael Fuchs, MEID MV
Walter Funk, IfeS
Tina Gehlert, GDV
Heidi Grattenthaler, BASt
Judith Grothe, MBWSV NRW
Birgit Hauser, SenUVK
Ingo Koßmann, BASt
Peter Lehnert, Moving e. V.
Detlev Leutner, Universität Duisburg-Essen
Hendrik Pistor, DVR
Mathias Rüdell, TÜV | DEKRA arge tp 21
Jörg-Michael Satz, Moving e. V.
Daniel Schüle, DVW
Dietmar Sturzbecher, IFK e. V.
Ralf Vennefrohne, Moving e. V.
Mark Vollrath, TU Braunschweig
Rainer Zeltwanger, BDFU

Frühere Projektgruppenmitglieder:

Petra Butterwegge, GDV
Dieter Kettenbach, MBWSV NRW
Matthias Knobloch, ACE
Thomas Rensch, BDFU
Kay Schulte, DVR
Anton Stecher, StMI Bayern
Georg Willmes-Lenz, BASt



Kurzfassung – Abstract

Fahranfänger – Weiterführende Maßnahmen nach dem Fahrerlaubniswerb

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurde im Oktober 2013 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beauftragt, im Rahmen einer Projektgruppe weitere Maßnahmenvorschläge zur Absenkung des Fahranfängerrisikos zu erarbeiten. Der Projektgruppenauftrag umfasste zwei Aufgabenstellungen:

Im Rahmen von Aufgabe A sollten weiterführende Maßnahmen zur Absenkung des Unfallrisikos von Fahranfängern in der Phase ihrer Höchstgefährdung unmittelbar am Anfang des selbständigen Fahrens (sogenannte „Hochrisikophase“) erarbeitet werden. Als Maßnahmenarten in der Hochrisikophase sollten berücksichtigt werden:

Möglichkeiten

1. des erweiterten Fahrerfahrungsaufbaus unter risikoarmen Bedingungen,
2. der Verstärkung protektiver Regelungen und
3. der edukativen Intervention.

Im Rahmen von Aufgabe B sollten Konzepte zur Institutionalisierung einer breiteren wissenschaftlichen Abstützung von Fahrausbildung und Fahranfängermaßnahmen entwickelt werden.

Die BASt richtete entsprechend eine Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“ (PGHR) ein. Beteiligt an dieser Gruppe waren Vertreter der verkehrspolitischen Fachebene von Bund und Ländern, Experten der Praxisverbände (z.B. ADAC, DVR, Fahrlehrerverbände) sowie externe Wissenschaftler und die Fachreferenten der BASt. Die Projektgruppe traf sich zur Bearbeitung beider Aufgabenstellungen mehrfach zwischen Februar 2014 und Oktober 2018. Der vorliegende Abschlussbericht stellt die Ergebnisse der Projektgruppenarbeit dar. Er wurde von den Fachreferenten der BASt erstellt und mit den Projektgruppenmitgliedern abgestimmt.

Teil I des Abschlussberichts geht auf die Projektgruppenergebnisse zu Aufgabe A ein. Im Kern steht hier ein gemeinsamer Vorschlag der Projektgruppenmitglieder für eine zukünftige Ausrichtung des deutschen Systems der Fahranfängervorbereitung

in der Phase nach der obligatorischen Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung. Der Projektgruppenvorschlag für die Hochrisikophase umfasst im Wesentlichen:

- Eine generelle Verlängerung der Probezeit – Die Probezeit beträgt derzeit zwei Jahre. Es wird vorgeschlagen, die Probezeit auf drei Jahre auszuweiten, um Fahranfänger länger zu einem vorsichtigen und regelkonformen Fahren anzuhalten.
- Probezeitreduzierungen bei freiwilliger Teilnahme an qualifizierten Maßnahmen – Als Anreiz zur freiwilligen Teilnahme an solchen qualifizierten Maßnahmen werden Probezeitreduzierungen vorgeschlagen. Das vorgeschlagene Schema sieht als maximal zu erreichende Probezeitreduzierung 12 Monate vor. Somit ergibt sich als Untergrenze eine zweijährige Probezeit entsprechend der derzeitigen Probezeitregelung.
- Qualifizierte Maßnahmen – Begleitetes Fahren und edukative Maßnahmen werden als qualifizierte Maßnahmen vorgeschlagen.

Diese einzelnen Elemente des Projektgruppenvorschlags werden sowohl detailliert beschrieben als auch begründet.

Teil II des Abschlussberichts geht – ebenfalls im Rahmen von Aufgabe A – ausführlich auf die im Projektvorschlag enthaltenen edukativen Maßnahmen für die Hochrisikophase ein. Hier sind zwei eigenständige Berichte enthalten, die – zusätzlich zur Projektgruppenarbeit – von den Erstellern der edukativen Maßnahmen in Auftrag gegeben wurden. Der erste dieser beiden eigenständigen Berichte stellt die zwei erarbeiteten edukativen Maßnahmen vor. Hierzu wird eingegangen auf zentrale Fragen zu Nutzenerwartungen für die Fahranfängervorbereitung, zu wissenschaftlichen Grundlagen der Gestaltung der edukativen Maßnahmen sowie zu organisatorischen Anforderungen an eine Implementierung der edukativen Maßnahmen. Der zweite dieser beiden eigenständigen Berichte beinhaltet eine Gegenüberstellung der beiden edukativen Maßnahmen des Projektgruppenvorschlags mit den früheren „Freiwilligen Fortbildungsseminaren für Fahranfänger“, um erstere von letzteren anhand von fünf Kriterien abzugrenzen.

In Teil III des Berichts werden die Ergebnisse der Projektgruppenarbeit zu Aufgabe B berichtet. Aus derzeitiger Sicht grundsätzlich realisierbar erscheint die dauerhafte Implementierung und Finanzierung einer Fachkommission „Fahranfängervorbereitung“ aus Bundesmitteln.

Proposal of measures for novice car drivers after driver education and licensing tests. Final report of the BAST project group „High risk phase of novice drivers“

In October 2013, the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (BMVI) commissioned the Federal Highway Research Institute (BAST) to install a project group for the development of further proposals for reducing novice car drivers' accident risk in Germany. The project group's order encompassed two tasks:

Within task A measures should be proposed for the time span after driver education and licensing tests. During this time span novice drivers' accident risk is the highest (so called "high risk phase"). In the focus of the measure development for this time span should be:

Possibilities

1. of gaining driving experience under low risk circumstances,
2. of amplifying protective regulations and
3. of educational interventions, i.e. driver training.

Task B targeted the development of institutionisation concepts to promote a broader scientific support structure for driver education and novice driver measures within the system of novice driver preparation.

Therefore, BAST installed the project group "high risk phase of novice drivers" (Projektgruppe "Hochrisikophase Fahranfänger": PGHR). Involved in the project group were representatives of the federal and state transport policy level, practical experts of traffic safety organisations and associations (e.g. ADAC, DVR, driving teacher associations), scientists of several universities and of BAST. The project group met several times between February 2014 and October 2018. This report presents the final results of the project group's work. It was edited by BAST and approved by the project group members.

Part I of the report presents the final results for task A. It focuses on the project group's proposal for the future orientation of the German system of novice driver preparation after compulsory driver education and licensing tests. Essentially, for the high risk phase of novice drivers the joint proposal comprises:

- A general prolongation of the probationary period – The current duration of the probationary period is two years. It is proposed that this should be extended to three years in order to persuade novice drivers to adhere to rules and regulations for a longer period of time.
- Time discounts for voluntary participation in qualified measures – Discounts are needed as incentives for participation in the qualified measures. Within the proposed scheme time discounts of up to 12 month can be gained. Nevertheless, the maximum of 12 month ensures that the current duration of the probationary period is maintained.
- Qualified measures – Accompanied driving and novice driver training are proposed as qualified measures.

The particular details of these three elements in the proposed approach are described and justified.

Part II of the report – also as part of task A – is dedicated particularly to the proposed educational measures in the high risk phase. Part II holds two stand-alone reports in addition to the project group's work. These reports were commissioned by the originators of the two proposed qualified driver training measures. In the first stand-alone report, the two proposed driver trainings are described in detail with regard to their possible benefits for novice driver preparation, the scientific base of their design as well as requirements for their practical implementation. In the second stand-alone report, the two proposed driver trainings are compared to earlier educational measures in the high risk phase of novice drivers (so called "Freiwillige Fortbildungsseminare für Fahranfänger"). Along five criteria the two new driver trainings are compared to the old "Freiwillige Fortbildungsseminare für Fahranfänger" and differences are explicated.

Part III reports on the project group's final results for task B. Currently, the appointment of a permanent expert advisory committee by the federal government seems to be in principle advisable and practically feasible.

Inhalt

Auftrag der Projektgruppe	7	Edukative Maßnahmen für Fahranfänger in der „Probezeit“ – Konzepte für die Maßnahmengestaltung und Kriterien für die fachliche Maßnahmenbewertung	24
Projektgruppenmitglieder und Bearbeitung des Auftrags	7		
Struktur des Berichts	8	1 Ausgangslage und Zielstellung	24
Teil I Ergebnisse der Projektgruppenarbeit zu Aufgabe A	9	2 Edukative Maßnahmen und ihre Einbindung in das Optionsmodell der Fahranfängervorbereitung	26
Weiterführende Maßnahmen für Fahranfänger nach dem Fahrerlaubniserwerb im Optionsmodell	10	2.1 Das Maßnahmenkonzept „Feedbackfahrten“	27
1 Das Optionsmodell	10	2.2 Das Maßnahmenkonzept „EASi?“	28
1.1 Option 1: Verlängerte Probezeit.....	11	2.3 Einbindung der edukativen Maßnahmen in das Optionsmodell.....	28
1.2 Option 2: Probezeitreduzierung durch Begleitetes Fahren	13	3 Bewertungsgrundlagen für edukative Maßnahmenkonzepte	30
1.2.1 Vereinfachung der Regelungen zum Begleiteten Fahren	14	3.1 Anforderungskriterien an edukative Maßnahmen im Optionsmodell	30
1.2.2 Fahrerlaubnisdokument.....	15	3.2 Kriteriengeleitete Beschreibung des Maßnahmenkonzepts „Feedbackfahrten“...	30
1.2.3 Sonderfälle.....	15	3.3 Kriteriengeleitete Beschreibung des Maßnahmenkonzepts „EASi?“	36
1.3 Option 3: Probezeitreduzierung durch edukative Maßnahmen.....	16	4 Ausblick	42
1.3.1 Das Maßnahmenkonzept „Feedbackfahrten“	16	Literatur	44
1.3.2 Das Maßnahmenkonzept „EASi?“	17	Anhang II Anlagen 1a, 1b, 2a, 2b	48
1.3.3 Abgrenzung gegenüber FSF.....	17	Edukative Maßnahmen im Optionsmodell der Fahranfängervorbereitung – Neuerungen gegenüber den „Freiwilligen Fortbildungsseminaren für Fahranfänger“ im Überblick	72
1.3.4 Anbieteroffenheit.....	18		
1.4 Gewichtungsverfahren der Probezeitreduzierung	18	1 Freiwillige Fortbildungsseminare für Fahranfänger (FSF)	72
1.5 Anforderungen an die Evaluation.....	19	2 Edukative Maßnahmen im Optionsmodell	72
Literatur	20		
Anhang I Projektgruppenmitglieder	22		
Teil II Ergänzende Ausführungen der Maßnahmeersteller zu den edukativen Maßnahmen im Optionsmodell	23		

2.1	Neuerungen in den Rahmenbedingungen der Maßnahmenteilnahme	73
2.2	Neuerungen in inhaltlichen Schwerpunktsetzungen der edukativen Maßnahmen	73
2.3	Neuerungen in den Lehr-Lernmethoden der edukativen Maßnahmen	74
2.4.	Neuerungen in der Qualifizierung der Kursleiter für edukative Maßnahmen	75
2.5.	Neuerungen in den Konzepten zur Qualitätssicherung und Evaluation der edukativen Maßnahmen.....	75

**Teil III Ergebnisse der Projektgruppenarbeit
zu Aufgabe B77**

**Konzepte für die Institutionalisierung einer
wissenschaftsgestützten Optimierung der
Fahrausbildung/Fahranfängermaßnahmen78**

Auftrag der Projektgruppe

Vor dem Hintergrund des weiterhin überdurchschnittlichen Unfallrisikos von Fahranfängern und der Ermutigung zu weiteren unfallpräventiven Anstrengungen durch die zurückliegenden Maßnahmenfolge mit dem Begleiteten Fahren ab 17 und dem absoluten Alkoholverbot für Fahranfänger hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Oktober 2013 beauftragt, im Rahmen einer Projektgruppe weitere Maßnahmenvorschläge zur Absenkung des Fahranfängerrisikos zu erarbeiten. Der Projektgruppenauftrag des BMVI umfasste zwei Aufgabenstellungen.

Im Rahmen von Aufgabe A sollten weiterführende Maßnahmen zur Absenkung des Unfallrisikos von Fahranfängern in der Phase ihrer Höchstgefährdung unmittelbar am Anfang des selbstständigen Fahrens (sogenannte Hochrisikophase) erarbeitet werden. Dabei sollten, ausgehend von den Ergebnissen des „Rahmenkonzeptes zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland“ vom August 2012 (BASt Expertengruppe „Fahranfängervorbereitung“, 2012; GROßMANN, 2013) und den Empfehlungen des 51. Deutschen Verkehrsgerichtstages vom Januar 2013 (Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaften, 2013), die Maßnahmenarten

1. des erweiterten Fahrerfahrungsaufbaus unter risikoarmen Bedingungen,
2. der Verstärkung protektiver Regelungen in der Hochrisikophase und
3. der edukativen Intervention in der Hochrisikophase

berücksichtigt werden.

Aufgabe B basiert ebenfalls auf den Empfehlungen des Rahmenkonzeptes und des 51. Verkehrsgerichtstages. Hier sollten Konzepte zur Institutionalisierung einer breiteren wissenschaftlichen Abstützung von Fahrausbildung und Fahranfängermaßnahmen entwickelt werden.

Projektgruppenmitglieder und Bearbeitung des Auftrags

Die von der BASt im Auftrag des BMVI einberufene „Projektgruppe Hochrisikophase Fahranfänger“

(PGHR) besteht aus Vertretern der verkehrspolitischen Fachebene von Bund und Ländern, Experten der Praxisverbände sowie externen Wissenschaftlern und den Fachreferenten der BASt¹. Die Projektgruppe traf sich zu ihrer konstituierenden Sitzung im Februar 2014. Die zehnte und letzte Sitzung der Projektgruppe fand im Oktober 2018 statt. Dazwischen fanden zusätzlich mehrere Sitzungen von zwei Unterarbeitsgruppen (UAG) statt, die sich verstärkt mit Möglichkeiten des erweiterten Fahrerfahrungsaufbaus unter risikoarmen Bedingungen (UAG Fahrpraxismaßnahmen) und der edukativen Intervention in der Hochrisikophase (UAG Edukative Maßnahmen) beschäftigten.

Die Projektgruppenarbeit erfolgte im Rahmen eines zweistufigen Vorgehens. In Projektphase I (Dezember 2013 – September 2015) wurden Grobkonzepte möglicher Maßnahmen erarbeitet. Im Kern der Ergebnisse nach der ersten Projektphase stand der Vorschlag einer Erweiterung der aktuellen Maßnahmen für Fahranfänger durch ein Modell, bei dem Fahranfänger entsprechend ihrer individuellen Möglichkeiten und Präferenzen wählen können, ob sie ihre sichere Teilnahme am Verkehr durch Fahren unter erweiterten Probezeitbedingungen, Begleitetes Fahren oder die Teilnahme an Schulungsmaßnahmen (edukative Maßnahmen) fördern wollen. Die Herleitung, Entwicklung und wissenschaftliche Fundierung dieses Optionsmodells (als Grobkonzept) ist in dem Bericht der Projektphase I vom 30. September 2015 (BASt-Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“, 2015) dargestellt.

Die Ergebnisse der Projektphase I wurden dem Bund-Länder-Fachausschuss „Fahrerlaubnisrecht/ Fahrlehrerrecht“ (BLFA FE/FL) am 22. September 2015 in Bonn vorgestellt. Seitens des BLFA FE/FL erfolgte die Zustimmung zur Ausarbeitung detaillierter Maßnahmenkonzepte und die Bitte zur Begründung der vorgeschlagenen Änderungen zur Probezeit. Diese Ausarbeitung erfolgte in Projektphase II.

Das BMVI stellte die Ergebnisse aus Projektphase II auf der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter (GKVS), dem BLFA FE/FL sowie der Verkehrsministerkonferenz (VMK) vor, die im September bzw. Oktober 2018 stattfanden. Die GKVS begrüßte das Konzept und hat der VMK einstimmig eine Beschlussfassung zur raschen Umsetzung des Optionsmodells (ohne Aussprache bei der VMK) empfohlen. Die VMK ist dieser

¹ siehe Anhang I: Liste der Projektgruppenmitglieder

Empfehlung gefolgt. So wurde die Bundesregierung gebeten, Anfang 2019 das Rechtsetzungsverfahren zu beginnen. Die BLFA-Vertreter baten um Begründungen zur Vereinfachung der Begleiterregelungen beim BF17 sowie um eine Darlegung der Neuerungen der edukativen Maßnahmen des vorgeschlagenen Optionsmodells gegenüber den bisherigen Zweite-Phase-Maßnahmen. Schließlich bat der BLFA um Prüfung weiterer Möglichkeiten, die Anreize zur Teilnahme an den Optionen des Modells zu verstärken.

Struktur des Berichts

Der vorliegende Bericht stellt die abschließenden Ergebnisse der Projektphase II (Oktober 2015 – Dezember 2018²) dar und gliedert sich in drei Teile.

Teil I

Teil I geht auf die Projektgruppenergebnisse zu Aufgabe A ein. Dies umfasst eine Beschreibung des vorgeschlagenen Optionsmodells im Gesamten, wobei – unter Berücksichtigung der Rückmeldung vom BLFA FE/FL – detailliert auf die beiden Optionen „verlängerte Probezeit“ (Option 1) und „Probezeitreduzierung durch Begleitetes Fahren“ (Option 2) eingegangen wird. Die für das Optionsmodell vorgeschlagenen zwei edukativen Maßnahmenkonzepte (Option 3) werden im Rahmen von Teil I nur zusammenfassend dargestellt.

Teil II

Die zwei vorgeschlagenen edukativen Maßnahmenkonzepte wurden von den Maßnahmeerstellern im Rahmen der UAG „Edukativen Maßnahmen“ für das Optionsmodell erarbeitet und werden in Teil II ausführlich beschrieben. Zu dieser Art der Berichterstattung hat sich die PGHR entschieden um einerseits zu verdeutlichen, dass nur beide Berichtsteile (Teil I und II) gemeinsam eine umfassende Darstellung der Empfehlungen der Projektgruppe zum Optionsmodell leisten, andererseits aber auch um zum Ausdruck zu bringen, dass es sich bei Teil II hinsichtlich der Beschreibung und Fundierung der edukativen Maßnahmen um ein ergänzendes Werk – zusätzlich zur Projektgruppenarbeit – handelt. Die Erstellung des Berichts zur Beschreibung und Fundierung beider Maßnahmenvorschläge wurde nach Beauftragung und Förderung durch den Deutschen

Verkehrssicherheitsrat (DVR) mit finanzieller Unterstützung von ADAC e.V. und Moving International Road Safety Association e.V. vom Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung e.V. an der Universität Potsdam (IFK) vorgenommen. Der Bericht zu den edukativen Maßnahmen stellt ein eigenständiges und detailliert ausgearbeitetes Werk dar und geht auf zentrale Fragen zu Nutzererwartungen für die Fahranfängervorbereitung, zu wissenschaftlichen Grundlagen der Maßnahmengestaltung sowie zu organisatorischen Anforderungen an eine Implementierung der Maßnahmen ein. Weiterhin beinhaltet Teil II eine Gegenüberstellung der edukativen Maßnahmen des Optionsmodells mit den bisherigen Freiwilligen Fortbildungsseminaren für Fahranfänger (FSF), um erste von letzteren anhand von fünf Kriterien abzugrenzen. Diese Abgrenzung wurde ebenfalls vom IFK erarbeitet.

Teil III

In Teil III des Berichts werden die Ergebnisse der Projektgruppenarbeit zu Aufgabe B berichtet.

² Da BMVI, BASt sowie diverse weitere Projektgruppenmitglieder parallel mit anderen relevanten Reformvorhaben – insbesondere zum Fahrlehrerrecht sowie zur Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung – befasst waren, verlängerte sich die ursprünglich vorgesehene Bearbeitungszeit.

Teil I

Ergebnisse der Projektgruppenarbeit zu Aufgabe A

Weiterführende Maßnahmen für Fahranfänger nach dem Fahrerlaubniserwerb im Optionsmodell

von

Michael Bahr
Heidi Grattenthaler

Bundesanstalt für Straßenwesen, Referat U1
„Fahreignung, Fahrausbildung, Kraftfahrerrehabilitation“,
Bergisch Gladbach

Weiterführende Maßnahmen für Fahranfänger nach dem Fahrerlaubniswerb im Optionsmodell

Michael Bahr, Heidi Grattenthaler

1 Das Optionsmodell

Wie bereits im Bericht der Projektphase I beschrieben (siehe BAST-Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“, 2015), stimmte die Projektgruppe in der Einschätzung darin überein, dass dem Begleiteten Fahren, den protektiven Regelungen und den edukativen Maßnahmen nach dem Fahrerlaubniswerb ein Potenzial zur Verringerung des Unfallrisikos in der Hochrisikophase attestiert werden kann. Dies sah die Projektgruppe bei den beiden erstgenannten Maßnahmenarten durch empirische Evidenzen, bei der letztgenannten Maßnahmenart durch theoretische Überlegungen und neuere empirische Hinweise gestützt. Insofern sollten alle drei Maßnahmenarten Berücksichtigung beim Ausbau der Unfallprävention für Fahranfänger finden.

Zu Beginn der Projektgruppenarbeit wurden zunächst 16 einzelne Maßnahmenvorschläge erarbeitet (siehe BAST-Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“, 2015). Die PGHR gelangte frühzeitig zu der Auffassung, dass ein bloßes Ja oder Nein zu den verschiedenen Maßnahmenarten und Einzelvorschlägen – im Sinne einer obligatorischen Einführung – zu kurz greift. Es bestand Einvernehmen in der Einschätzung, dass bei Fahranfängern aufgrund ihrer Lebenssituation unterschiedliche Voraussetzungen für eine Teilnahme an bestimmten Maßnahmen gegeben sind. So könnte es für einen 20-Jährigen, der als Student oder Berufsanfänger außerhalb des familiären Umfelds lebt, schwierig sein, geeignete Begleitpersonen zu finden. Ebenso könnten Fahranfänger mit geringem Einkommen Schwierigkeiten haben, nach den finanziellen Belastungen für den Fahrerlaubniswerb die Kosten für die Teilnahme an zusätzlichen edukativen Maßnahmen aufzubringen. Das Fahren unter erweiterten Probezeitbedingungen ist für Fahranfänger dagegen mit keinerlei Ressourcenproblemen oder Mehraufwendungen verbunden. Während die Probezeit also verpflichtend verlängert werden sollte, sollten probezeitverkürzende Maßnahmen – Teilnahme am Begleiteten Fahren und/oder edukativen

Maßnahmen – auf freiwilliger Basis eingeführt werden.

So wurde im Ergebnis der Bearbeitungsphase I das nachfolgend skizzierte Optionsmodell vorgeschlagen (siehe Bild I-1). Es weist folgende Merkmale auf:

- Eine generelle Verlängerung der Probezeit auf drei Jahre, um Fahranfänger dadurch länger zu einem vorsichtigen und regelkonformen Fahren anzuhalten.
- Bei freiwilliger Teilnahme an qualifizierten Maßnahmen Probezeitreduzierungen in unterschiedlichem Umfang bis zur Untergrenze einer zweijährigen Probezeit entsprechend der bisherigen Probezeit von zwei Jahren.
- Als probezeitverkürzende Maßnahmen sind Begleitetes Fahren und edukative Maßnahmen vorgesehen (vgl. BAST-Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“, 2015).

Bei der Teilnahme an probezeitverkürzenden Maßnahmen soll in jedem Fall die bisherige Mindestprobezeit (ohne probezeitrelevante Verkehrszuwendungen) von zwei Jahren bestehen bleiben. Bei dieser Empfehlung berücksichtigt die Projektgruppe die negativen Erfahrungen mit den freiwilligen Fortbildungsseminaren für Fahranfänger (FSF, vgl. Kapitel 1.1).

Eine Beschränkung der Maßnahmen des Optionsmodells auf die Altersklasse der jungen Fahranfänger wird nicht vorgeschlagen. Das Anfängerrisiko (z. B. LEUTNER, BRÜNKEN & WILLMES-LENZ, 2009; MAYCOCK, LOCKWOOD & LESTER, 1991) zeigt sich in Unfallzahlen derart, dass unabhängig

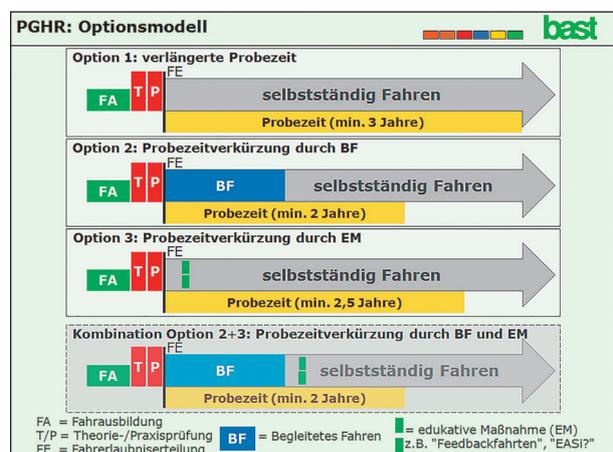


Bild I-1: Grafische Darstellung des Projektgruppenvorschlags zum Optionsmodell (PGHR = Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“)

vom Alter die Unfallzahlen von Fahranfängern direkt am Beginn der selbstständigen Fahrkarriere am höchsten sind und erklärt die hohen Unfallzahlen mit der fehlenden Fahrerfahrung. Damit besteht das Problem der fehlenden Fahrerfahrung bei Fahranfängern jeglichen Alters.

Da sich die Maßnahmen zur Verbesserung der Fahranfängersicherheit auf den Beginn des selbstständigen Fahrens (= Hochrisikophase) beziehen, finden bei allen drei Optionen zunächst die theoretische und praktische Fahrausbildung sowie die Fahrerlaubnisprüfung in unveränderter Form statt. Nachfolgend werden die drei Optionen des Modellvorschlags (verlängerte Probezeit, Probezeitreduzierung durch Begleitetes Fahren, Probezeitreduzierung durch edukative Maßnahmen) detailliert beschrieben.

1.1 Option 1: Verlängerte Probezeit

Bei dieser Maßnahme handelt es sich um eine passive Variante. Das heißt, Fahranfänger, die sich weder für Begleitetes Fahren noch für das Absolvieren edukativer Maßnahmen entscheiden, unterliegen einer – gegenüber der jetzigen Regelprobezeit – um ein Jahr verlängerten Probezeit (siehe Bild I-1). Die Wirksamkeit der Probezeitregelung in Bezug auf die Verkehrssicherheit wurde bereits von MEEWES und WEIßBRODT in einer Untersuchung aus dem Jahr 1992 aufgezeigt. Wie im Bericht der Projektphase I bereits dargelegt, liegt weiterhin ein empirischer Beleg für risikobegrenzende Effekte der Probezeit aus einer Studie des Kraftfahrt-Bundesamtes³ (zusammenfassend dargestellt in WILLMES-LENZ, PRÜCHER & GROßMANN, 2009) vor. In dieser Studie wurden die Verkehrsbewährung von Fahranfängern unter Probezeitbedingungen und die Verkehrsbewährung von Fahranfängern, die nach der Teilnahme an einem Fahranfängerfortbildungsseminar von den Probezeitaufgaben befreit worden waren, im Vergleich betrachtet. Im zwölfmonatigen Beobachtungszeitraum ab Ende des ersten Probezeitjahres wurden die von den Probezeitaufgaben befreiten Fahranfänger annähernd viermal so häufig mit Geschwindigkeitsdelikten, dreieinhalb mal so häufig mit Verkehrsdelikten, die eine Stra-

ßenverkehrsgefährdung beinhalten, und knapp doppelt so häufig als Hauptverursacher von Unfällen auffällig. Dies kann als ein weiterer Hinweis auf generalpräventive Effekte der Probezeitregelungen interpretiert werden.

Die hohe Anfangsgefährdung von Fahranfängern belegen mehrere nationale Studien. MUNSCH (1967; siehe auch o. A., 1976) führte Langzeitbeobachtungen des Auftretens von Unfällen und Auffälligkeiten durch (bayerische, männliche Fahrer; jährliche durchschnittliche Fahrleistung von etwa 15.000 km). Zur Berechnung eines Auffälligkeitsindex wurde die jährliche Zahl der polizeilich registrierten Fälle des Fehlverhaltens (schuldhaftes Beteiligung an Unfällen aller Schweregrade und Verletzungen der Verkehrsvorschriften) je 100 Personen herangezogen. Es zeigte sich, dass in den ersten zwei Jahren der Fahrpraxis die Kurve des Auffälligkeitsindex etwas abfiel. In den darauf folgenden zwei Jahren der Fahrpraxis stieg sie wieder an. Der Gipfel lag dabei im vierten Jahr. WEIßBRODT (1989) beschäftigte sich mit den ersten drei Jahren der Fahrkarriere. Er berücksichtigte selbstberichtete Unfälle, darunter unter anderem auch Bagatellschäden und Unfälle ohne Beteiligung der Polizei. Es zeigte sich, dass sich die Fahrsicherheit der Fahranfänger erstmals nach etwa 2.500 gefahrenen Kilometern deutlich erhöhte, ein weiteres Mal nach etwa 6.000 Kilometern. Ab etwa 12.000 Kilometer Fahrerfahrung gingen die Unfallzahlen kontinuierlich zurück. SCHADE (2001) betrachtete Unfälle des Verkehrszentralregisters in den ersten vier Jahren der Fahrkarriere. Zur Berechnung einer Unfallrate pro Millionen gefahrener Kilometer nahm er für männliche Fahranfänger eine durchschnittliche jährliche Pkw-Fahrleistung von 17.100 km und für weibliche Fahranfänger von 12.400 km an. Der Verlauf der auf diese Weise ermittelten Unfallraten wurde anhand eines von SCHADE (2000) entwickelten Modells mit einer nichtlinearen Regression modelliert. Dabei wurde ein bestehen bleibendes Restunfallrisiko einkalkuliert. Es zeigte sich, dass die Fahranfänger – Männer wie Frauen – innerhalb von 2,6 Jahren ihr anfängliches Unfallrisiko um 90 % gesenkt hatten (siehe Bild I-2). FUNK (2012) wertete ebenfalls Unfälle des Verkehrszentralregisters aus und betrachtete Unfallhäufigkeiten in den ersten drei Jahren (12 Quartale) der Fahrkarriere (siehe Bild I-3). Wie aus Bild I-3 (oben) ersichtlich wird, zeigten sich auch hier größere Unfallhäufigkeiten für männliche Fahranfänger im Vergleich zu weiblichen Fahranfängern. Ergänzend verdeutlicht die

³ Die Studie wurde im Rahmen des 2003 bis 2009 durchgeführten Modellversuchs „Freiwillige Fortbildungsseminare für Fahranfänger“ durchgeführt. Vergleichs- und Kontrollgruppe waren nach Alter, Geschlecht und Fahrerlaubnisbesitzdauer parallelisiert. Den hier berichteten Befunden liegt eine Gesamtstichprobe von N=2.478 zugrunde.

Verlaufsbetrachtung, dass sich bei den Männern im Verlauf der ersten zwei Jahre (8 Quartale) die Unfallhäufigkeiten lediglich in etwa halbieren während sie bei den Frauen im gleichen Zeitraum bereits um knapp zwei Drittel reduziert sind. Weiterhin bildet Bild I-3 (unten) anhand der Unfallhäufigkeiten das Anfängerrisiko in allen betrachteten Altersgruppen der Fahranfänger ab.

Aktuellere Daten hierzu liegen für Deutschland derzeit nicht vor. Diese Befunde zeigen für Deutschland, dass die Unfallraten der Fahranfänger in den ersten zwei bis vier Jahren der Fahrkarriere am höchsten sind. Sie verdeutlichen weiterhin, dass vor allem innerhalb der ersten mehreren tausend (bis zu 15.000) Kilometer des selbstständigen Fahrens – zumeist im ersten Jahr – die Unfallraten am deutlichsten sinken. Vor dem Hintergrund der nach wie vor hohen Anfangsgefährdung sowie den Befunden zur generalpräventiven Wirkung der Probezeitregelungen erscheint die Verlängerung der Regelprobezeit auf drei Jahre für Fahranfänger als verhältnismäßig.

Neben der verlängerten Probezeit empfiehlt die Projektgruppe keine weiteren protektiven Maßnahmen (wie Fahrzeugkennzeichnung, Nachtfahrverbote, Mitfahrerbeschränkungen). Trotz der teilweise sehr positiven Befunde in anderen Staaten (v.a. im außereuropäischen Raum), insbesondere zu Nachtfahrverboten und Mitfahrerbeschränkungen, wird die Übertragbarkeit dieser Regelungen auf Deutschland als problematisch betrachtet. Während sich diese Restriktionen in anderen Ländern häufig auf minderjährige Fahranfänger bzw. Personen mit Lernführerschein – aus deutscher Sicht „Fahrschüler“ im Rahmen sogenannter GDL-Systeme⁴ – beziehen, würde man in Deutschland volljährigen Fahranfängern nach erfolgter Fahrerlaubniserteilung solche Fahrbeschränkungen auferlegen (vgl. BAST-Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“, 2015).

Die Projektgruppe empfiehlt im Rahmen der Regelungen der Fahrerlaubnis auf Probe jedoch eine Verschärfung der Sanktionsschwelle bei Geschwin-

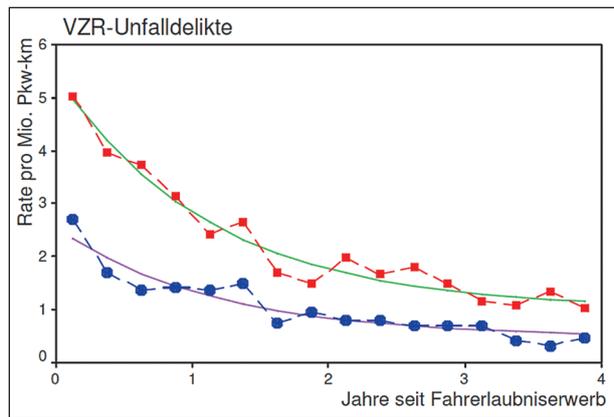


Bild I-2: Entwicklung der VZR-Unfalldelikte im Verlauf der ersten vier Jahre der Fahrkarriere (rot = männliche Fahranfänger; blau = weibliche Fahranfänger; Bild entnommen aus SCHADE, 2001, S.4)

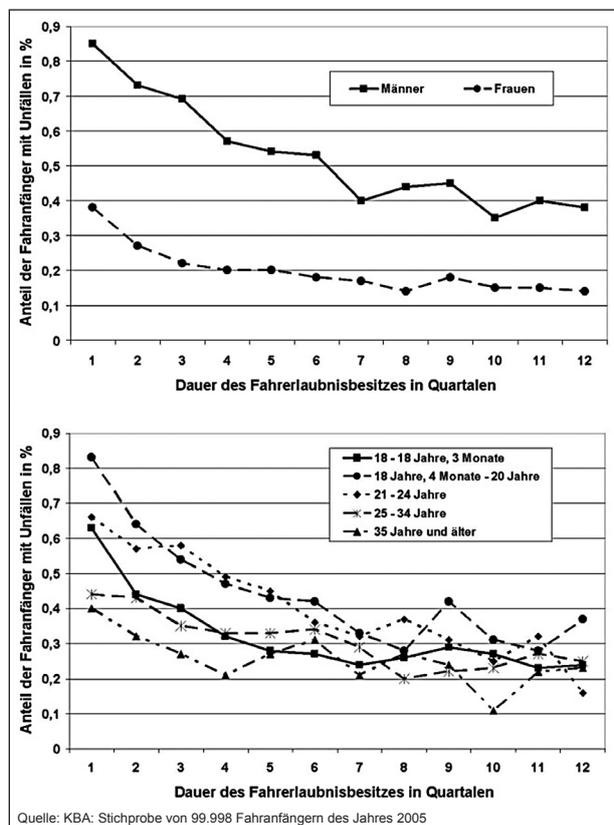


Bild I-3: Unfallbelastung (FaP-A-Delikte) in den ersten drei Jahren (12 Quartalen) der Fahrkarriere, 18-Jährige und ältere Fahranfänger – nach der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes und dem Geschlecht (oben) und dem Alter (unten; Bilder entnommen aus FUNK, 2012, S. 34)

⁴ GDL-Systeme (GDL = graduated driver licensing) sehen einen stufenweisen Zugang bis hin zu unbeschränkten/aufgabenfreien Fahrerlaubnisrechten vor und haben seit Anfang der 1990er Jahren auf dem nordamerikanischen Kontinent sowie in Australien und Neuseeland eine starke Verbreitung gefunden, begleitet von einer intensiven Maßnahmenentwicklung und konzeptionellen Weiterentwicklungen (vgl. MAYHEW, WILLIAMS & PASHLEY, 2014; OECD, 2006; SENSERRICK & WILLIAMS, 2015).

digkeitsdelikten. So könnten bereits bei einer gegenüber der bisherigen Regelung geringeren Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (derzeit 21 km/h) die Probezeitmaßnahmen (Aufbauseminar, Verdoppelung der Probezeit) greifen. Da hier Abhängigkeiten insbesondere zu Punktsystem und Bußgeldkatalog bestehen, formuliert die

Projektgruppe hierzu lediglich eine grobe Empfehlung, um dem Gesetz- bzw. Ordnungsgeber nicht vorzugreifen. In der Projektgruppe diskutiert wurde die Absenkung der Sanktionsschwelle ab einer Geschwindigkeitsüberschreitung um mehr als 15 km/h.

Weiterhin empfiehlt die Projektgruppe eine dreijährige Regelprobezeit auch für Ersterwerbende der Fahrerlaubnis der Klassen A1, A2 und A, damit Erwerbende dieser Zweiradklassen nicht anderen Probezeitregelungen unterliegen als B-/BE-Erwerbende. Über probezeitreduzierende, zweiradspezifische edukative Maßnahmen sollte nach dem Vorliegen von Wirksamkeitsbefunden zu den edukativen Maßnahmen im Pkw-Bereich nachgedacht werden.

1.2 Option 2: Probezeitreduzierung durch Begleitetes Fahren

Mit dem Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Kraftfahrersachverständigen-gesetzes vom 02.12.2010 (BGBl I, 2010, S. 1748) erfolgte die Überführung des Modellversuchs Begleitetes Fahren ab 17 (BF17) in das Dauerrecht zum 01.01.2011. Seit der bundesweiten Einführung des BF17 hat jährlich etwa ein Drittel aller Pkw-Fahreranfänger am BF17 teilgenommen (siehe Tabelle I-1). Im Jahr 2013⁵ waren es sogar knapp 39 % der Pkw-Fahreranfänger.

In Deutschland wurde bisher mit keiner anderen Maßnahme eine auch nur annähernd vergleichbare Sicherheitsverbesserung für Fahreranfänger erzielt. Im Ergebnis der summativen Evaluation des BF17 (siehe SCHADE & HEINZMANN, 2011) zeigte sich, dass BF17-Teilnehmer im Vergleich zu gleichaltrigen Fahreranfängern ohne BF17-Teilnahme im ersten Jahr der Fahrkarriere global 19 % weniger Unfallbeteiligungen und 18 % weniger Verkehrsverstöße aufwiesen (unter Berücksichtigung der Fahrleistung: 22 % weniger Unfälle und 20 % weniger Verkehrsverstöße). Es kann davon ausgegangen werden, dass aufgrund dieser Maßnahme im Analysejahr die Gesamtunfallrate von 18- und 19-jährigen Fahreranfängern um 8,5 % gesunken ist und ca. 1.700 Unfälle mit Personenschaden unter Pkw-Fahrer-

⁵ Laut Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes befinden sich die entsprechenden Informationen zu Fahrerlaubniserteilungen (FE 6, 2014 ff.) in Revision und werden derzeit nicht veröffentlicht (siehe http://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Kraftfahrer/fe6_uebersicht.html?nn=1146130 [letzter Zugriff: 17.12.2018]). Aktuellere Zahlen sind derzeit nicht verfügbar.

ern dieses Alters verhindert wurden (SCHADE & HEINZMANN, 2011). Dabei kann ein volkswirtschaftlicher Nutzen – im Sinne nicht entstandener Kosten – in Höhe von ca. 122,4 Mio. Euro pro Jahr angenommen werden (FUNK, 2012; Basis: Daten von 2009).

Im Rahmen der BF17-Maßnahme entfaltet sich dieses Verkehrssicherheitspotenzial allerdings nur für Fahreranfänger, die das selbstständige Autofahren unmittelbar mit dem Erreichen des Mindestalters von 18 Jahren anstreben. BF17-Teilnehmer stellen jedoch jährlich nur einen Anteil von einem Drittel bis 40 % aller Pkw-Fahrerlaubniserteilungen dar (siehe Tabelle I-1). Allerdings erscheint die Ausweitung des Begleiteten Fahrens auf Volljährige im Kontext einer verpflichtenden Teilnahme nur schwer vorstellbar. Somit empfiehlt die Projektgruppe die Ausweitung des Begleiteten Fahrens auf über 17-Jährige auf freiwilliger Basis. Als Teilnahmeanreiz fungiert eine Verkürzung der Probezeit, die abhängig ist von der Dauer der freiwilligen Begleitphase. Um in den Genuss einer Probezeitreduzierung zu kommen, soll eine mindestens sechsmonatige Begleitphase erfolgen, unabhängig davon, ob es sich um einen 17-jährigen oder einen volljährigen Fahreranfänger handelt (zum Umfang der Probezeitreduzierung und den verschiedenen Varianten siehe Kapitel 1.4). Selbstverständlich sollen 17-Jährige auch weiterhin die Möglichkeit haben, am Begleiteten Fahren ggf. auch – abhängig von den individuellen Verhältnissen – mit kurzen Begleitphasen teilzunehmen. In diesen Fällen soll dann keine Probezeitreduzierung erfolgen. Ebenso soll das Mindestalter zur Fahrerlaubnis ohne Begleitaufgabe bei 18 Jahren bleiben.

Jahr	alle erteilten Pkw-Fahrerlaubnisse*	BF17-Erteilungen	
		Anteil [n]	Anteil [%]
2008	1.133.329	326.802**	28,84
2009	1.047.625	328.231**	31,33
2010	1.034.617	359.744**	34,77
2011	1.003.916	371.297**	36,98
2012	958.252	360.942**	37,67
2013	959.351	371.679**	38,74

* Angaben aus Kraftfahrt-Bundesamt (2014, S. 5: Summe der Angaben zu B (incl. BF17), BE (incl. BEF17) sowie B96 (B96F) pro Jahr)
 ** Angaben des jeweiligen Jahres aus Kraftfahrt-Bundesamt (2009, S. 31) für 2008; Kraftfahrt-Bundesamt (2010, S. 48) für 2009; Kraftfahrt-Bundesamt (2011, S. 50) für 2010; Kraftfahrt-Bundesamt (2012, S. 50) für 2011; Kraftfahrt-Bundesamt (2013, S. 51) für 2012; Kraftfahrt-Bundesamt (2014, S. 10) für 2013

Tab. I-1: Teilnehmerzahlen BF17 und Anteil an allen erteilten Pkw-Fahrerlaubnissen (B, BF17, BE, BEF17, B96 und B96F) über die Jahre 2008 bis 2013

Da die Projektgruppe zum Optionsmodell als solches keine Festlegung eines Höchstalters empfiehlt, sollte demnach auch die BF-Teilnahme für Fahranfänger aller Altersklassen möglich sein. Auch wenn angenommen werden kann, dass Begleitetes Fahren mehrheitlich von jungen Fahranfängern favorisiert werden wird, so soll auch älteren Fahranfängern diese Möglichkeit offenstehen.

Die Festlegung einer Mindestfahrleistung soll – analog der bisherigen BF17-Regelungen – ebenfalls nicht vorgenommen werden. Auch wenn eine Mindestfahrleistung im Sinne eines umfangreichen Fahrerfahrungsaufbaus und damit einer hohen Maßnahmenwirksamkeit wünschenswert wäre, so erscheint eine solche Regelung in Bezug auf Überprüfbarkeit, bürokratischen Aufwand und Akzeptanz in der Zielgruppe als schwer umsetzbar. Da das Optionsmodell als solches zunächst im Rahmen eines Modellversuchs erprobt werden sollte, ist bei der Evaluation abermals – ebenfalls wie bei der Prozessevaluation des BF17 (FUNK & GRÜNINGER, 2010) berücksichtigt – die Ermittlung des Umfangs der Fahrpraxis von besonderer Bedeutung (vgl. Kapitel 1.5).

1.2.1 Vereinfachung der Regelungen zum Begleiteten Fahren

Vor dem Hintergrund der solide belegten hohen Wirksamkeit und der verkehrspolitischen Akzeptanz bezogen auf das BF17 schlägt die Projektgruppe eine deutliche Vereinfachung der Regelungen zum Begleiteten Fahren vor, um die Attraktivität der BF-Teilnahme insgesamt zu erhöhen und eine für Nutzer und Fahrerlaubnisbehörden möglichst einfache und unbürokratische Umsetzung zu ermöglichen. Folgende Empfehlungen werden formuliert:

- Das Mindestalter von 30 Jahren für Begleitpersonen soll entfallen.

Um dennoch sicherzustellen, dass BF-Teilnehmer nur von verkehrserfahrenen Personen, die – zumindest bei sehr jungen BF-Teilnehmern – nicht gleichaltrig sind, begleitet werden, schlägt die PGHR einen Fahrerlaubnisbesitz von mindestens sieben Jahren (bislang fünf Jahre) für Begleitpersonen vor⁶. Dabei sollte es sich um

einen begleitauflagenfreien Fahrerlaubnisbesitz handeln. Daraus ergibt sich ein Regelmindestalter von 25 Jahren für Begleitpersonen. Die PGHR ist der Auffassung, dass diese Maßnahme vor dem Hintergrund anderer Mindestalterregelungen (z. B. bei Fahrlehrern, amtlich anerkannten Sachverständigen oder Polizisten) verhältnismäßig ist.

- Ebenfalls entfallen soll die Regelung, nach der Begleitpersonen maximal einen Punkt im Fahrzeugsregister haben dürfen.

Diese sehr restriktive Regel stammt aus der Anfangszeit des BF17, zu der noch keine Wirksamkeitsbefunde für Deutschland vorlagen. Weiterhin verweist die Projektgruppe auch hier wiederum auf die Modalitäten beim Umgang mit verkehrsauffälligen Kraftfahrern aus anderen Bereichen (z. B. bei Bus- oder Lkw-Fahrern sowie bei Personen der oben genannten Berufsgruppen).

- Bestehen bleiben sollen hingegen die Anforderungen an Begleitpersonen hinsichtlich der Alkoholgrenze sowie der Einnahme berauschender Mittel (§ 48a Abs. 6 FeV).
- Weiterhin wird vorgeschlagen, dass künftig auf den Eintrag der Begleitperson(en) in Prüfbescheinigungen bei 17-jährigen BF-Teilnehmern verzichtet werden soll.

Damit würde eine wesentliche bürokratische Hürde – insbesondere beim Hinzukommen zunächst nicht vorgesehener Begleitpersonen – entfallen (z. B. wenn Eltern gleich alter Freunde oder berufliche Ausbilder sich erst im Laufe der Begleitphase als potenzielle Begleitpersonen herausstellen). Im Zusammenhang mit dem Wegfall der Eintragungspflicht in die Prüfbescheinigung bei minderjährigen BF-Teilnehmern hat die Projektgruppe sich auch mit der Frage nach der elterlichen Einwilligung zur Geeignetheit eventueller Begleitpersonen befasst: Nach der im BGB geregelten Personensorge ist es Aufgabe der Eltern, darauf zu achten, wer Umgang mit ihrem Kind/jugendlichen Nachwuchs hat. So können die Eltern im Rahmen der Personensorge bestimmen, wer bei ihrem minderjährigen Fahranfänger als Begleitperson in Frage kommt. Im Ergebnis sieht die PGHR keinen über das normale Elternrecht hinausgehenden Regelungsbedarf.

⁶ Die PGHR weist darauf hin, dass im Rahmen des Rechtssetzungsverfahrens berücksichtigt werden muss, dass bei Umschreibungen oder Neuerteilungen von Fahrerlaubnissen eine vor-Ort-Kontrolle der tatsächlichen Fahrerlaubnisbesitzdauer nicht möglich ist. Hier müssten gesonderte Regelungen erfolgen.

Bezüglich der Auswirkungen der Vereinfachung der BF-Regelungen – insbesondere der Begleiteranforderungen – erachtet es die Projektgruppe als sinnvoll, die Umsetzung des Begleiteten Fahrens im Rahmen der Evaluation eines Modellversuchs zum Optionsmodell sorgfältig zu betrachten (z. B. Häufigkeit der Durchführung von Begleitfahrten durch zusätzliche Begleiter, Auswirkungen der Absenkung des Mindestalters der Begleitperson oder des Wegfalls der Punkteregelung), um hier ggf. nachsteuern zu können.

1.2.2 Fahrerlaubnisdokument

Zur Frage, welche Fahrerlaubnisdokumente den Teilnehmern am Begleiteten Fahren ausgehändigt werden sollen, schlägt die Projektgruppe folgende Vorgehensweise vor:

- Minderjährige BF-Teilnehmer sollen weiterhin eine Prüfbescheinigung erhalten.

Vorteil dieser Regelung ist zum einen die Kostenersparnis gegenüber der Ausstellung eines Kartenführerscheins, der nur für die Dauer der Begleitphase gültig wäre. Zum anderen ergibt sich so kein Regelungsbedarf bzgl. einer nationalen oder internationalen Schlüsselzahl zur Begleitaufgabe. Bei einer nationalen Schlüsselzahl wäre das unbegleitete Fahren im Ausland möglich, bei der EU-weit gültigen Schlüsselzahl 05.05⁷ bliebe man unterhalb der Anforderungen an Begleitpersonen in Deutschland.

- Volljährige BF-Teilnehmer sollen einen Kartenführerschein mit der EU-weit gültigen Schlüsselzahl 05.05 erhalten.

Nach einer von der PGHR vorgenommen rechtlichen Prüfung haben volljährige Fahranfänger einen Anspruch auf einen Kartenführerschein. Ein freiwilliger Verzicht zugunsten der Aushändigung einer Prüfbescheinigung erscheint als unrealistisch. Dass man mit der Schlüsselzahl 05.05 bei Fahrten im Ausland unterhalb der Anforderungen an Begleitpersonen in Deutschland bliebe, wurde bei volljährigen BF-Teilnehmern von der Projektgruppe – auch vor dem Hintergrund der empfohlenen Reduzierung der Anforderungen an Begleitpersonen – als hinnehmbar betrachtet.

- Volljährige, die das BF beenden, sollen einen Kartenführerschein ohne Schlüsselzahl erhalten.

Damit wäre der für eine eventuelle Probezeitreduzierung relevante Zeitpunkt (zur Bestimmung der Dauer der Begleitphase) das Datum der Aushändigung des Kartenführerscheins ohne Schlüsselzahl. Entscheiden sich volljährige BF-Teilnehmer – aus welchen Gründen auch immer – für kürzere Begleitphasen als zunächst beabsichtigt, erfolgt eine entsprechend geringere Probezeitreduzierung (vgl. Kapitel 1.4). Bei Personen, die auf weniger als sechs Monate Begleitphase kommen, findet keine Reduzierung der Probezeit statt.

1.2.3 Sonderfälle

Im Zusammenhang mit der freiwilligen Teilnahme am Begleiteten Fahren befasste sich die Projektgruppe mit der Frage, wie man mit volljährigen Fahranfängern umgeht, die im Rahmen des Optionsmodells am BF teilnehmen und zu den in § 10 Abs. 1 Ifd. Nr. 5 FeV genannten Personengruppen gehören⁸. Neben den in § 10 FeV genannten Personen wären auch weitere Berufs- bzw. Tätigkeitsgruppen betroffen: Angehörige von Bundeswehr, Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienst, THW und Katastrophenschutz.

Hierzu schlägt die PGHR folgende Anpassung des Regelwerks vor: „Die Begleitaufgabe gilt nicht im Rahmen beruflicher oder dienstlicher Fahrten für die in § 10 Abs. 1 Ifd. Nr. 5 FeV genannten Personengruppen sowie bei Angehörigen der Bundeswehr, der Polizei, der Feuerwehren, der Rettungsdienste, des Technischen Hilfswerks und des Katastrophenschutzes“.

Weiterhin empfiehlt die Projektgruppe, dass Fahrlehrer eine generelle Begleitbefugnis erhalten sollen. Sofern dies auf verkehrspolitischer Ebene als nicht machbar betrachtet wird, schlägt die PGHR die Aufnahme der folgenden Regelung vor: „In allen Fällen, in denen Fahrlehrer im Rahmen ihrer Berufsausübung tätig sind und per Gesetz/Verordnung eine Begleitung von Fahrerlaubnisinhabern vorgesehen ist, entfällt die Begleitaufgabe.“

Einer der Hauptvorteile einer solchen Regelung ist, dass künftig bei Fahrerschulungen im Rahmen des

⁷ Schlüsselzahl 05.05 = „nur mit Beifahrer, der im Besitz einer Fahrerlaubnis ist“.

⁸ Bereits auf der Basis der jetzigen Regelung dürfen 17-Jährige im Rahmen des Ausbildungsverhältnisses unbegleitet B/BE-Fahrzeuge fahren, während sie bei außerberuflichen Fahrten nur unter Begleitung fahren dürfen.

Erwerbs der Fahrerlaubnisklasse B mit der Schlüsselzahl 96 und bei Fahrproben im Rahmen der Aufbau-seminare gemäß § 35 FeV keine Begleitperson mehr zusätzlich zum Fahrlehrer anwesend sein müsste.

1.3 Option 3: Probezeitreduzierung durch edukative Maßnahmen

Wie bereits vorne beschrieben, wurden – ausgehend von den Ergebnissen des Rahmenkonzeptes zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland und den Empfehlungen des 51. Deutschen Verkehrsgerichtstages vom Januar 2013 – die Bemühungen zur weiteren Verbesserung von edukativen Maßnahmen in der Anfangsphase des selbstständigen Fahrens im Rahmen der Arbeit der PGHR fortgesetzt. Am Ende der ersten Projektphase lagen zwei konzeptionelle Maßnahmenvorschläge vor: Zum einen die vom DVR e.V. konzipierten „Feedbackfahrten“ und zum anderen das vom ADAC e.V. eingebrachte Konzept „AbGEFAHREN“ (vgl. BASt-Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“, 2015). Zu Beginn der Projektphase II wurde deutlich, dass die detaillierte Ausarbeitung entsprechender Maßnahmenvorschläge nicht im Rahmen der „normalen“ Projektgruppenarbeit möglich sein wird. Somit wurde das Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung e.V. an der Universität Potsdam (IFK) vom DVR beauftragt, die beiden vorliegenden Vorschläge didaktisch und methodisch zu präzisieren und auf Grundlage vorliegender Forschungsbefunde inhaltlich weiterzuentwickeln.

Im Ergebnis der Bearbeitung dieses Auftrags liegen die Maßnahmenvorschläge „Feedbackfahrten“ und „EASi?“ vor. Das Akronym „EASi?“ steht für die Themen Erfahrung, Aufmerksamkeit und Sicherheit. Die Projektgruppe ist sich darüber bewusst, dass die Bezeichnungen „Feedbackfahrten“ und „EASi?“ zunächst eher als Arbeitstitel geeignet sind. Vor dem Start eines Modellversuchs sollte ein entsprechendes Kommunikationskonzept mit zielgruppengeeigneten Begriffen entwickelt werden.

Beide Maßnahmen sind – bezogen auf ihre zeitliche Anordnung – der professionellen Fahrschulbildung und der Fahrerlaubnisprüfung nachgeordnet und bauen somit ausdrücklich auf grundlegende Fahrkompetenzen im Sinne erster eigenständiger Fahrerfahrungen auf. Die systematische Thematisierung

selbstständiger Fahrerfahrungen ist somit Kernelement der edukativen Maßnahmen (siehe in Teil II „Edukative Maßnahmen für Fahranfänger in der „Probezeit“ – Konzepte für die Maßnahmengestaltung und Kriterien für die fachliche Maßnahmenbewertung“).

Im Rahmen des vorliegenden Berichtsteils I werden die zwei Maßnahmenvorschläge „Feedbackfahrten“ und „EASi?“ in den Kapiteln 1.3.1 und 1.3.2 nur skizzenhaft beschrieben. Wie zu Anfang dieses Berichtsteils bereits erläutert, werden in Teil II dieses Berichts die beiden edukativen Maßnahmenkonzepte ausführlich dargestellt.

1.3.1 Das Maßnahmenkonzept „Feedbackfahrten“

Die Maßnahme „Feedbackfahrten“ richtet sich an Fahranfänger mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B und erstreckt sich über einen Zeitraum von insgesamt vier bis acht Wochen, wobei dieser zeitliche Umfang im Wesentlichen durch eine mehrwöchige Phase selbstständigen fahrpraktischen Lernens begründet ist. Zu Beginn und am Ende dieses Zeitraums ist jeweils eine Fahrt im Realverkehr auf Strecken mit festgelegten Anforderungen vorgesehen, an der ein maßnahmenspezifisch geschulter und fahrerfahrener Kursleiter in der Funktion eines Coaches teilnimmt. Diese beiden Feedbackfahrten haben einen zeitlichen Umfang von jeweils 90 Minuten. Sie erlauben es dem Kursleiter, sich einen Einblick in die Fahrkompetenz des Fahranfängers zu verschaffen, und sollen genutzt werden, um individuelle Ziele für den weiteren selbstständigen Fahrkompetenzaufbau des Fahranfängers zu entwickeln. Im Rahmen der Fahrten im Realverkehr sowie in den Gesprächen zur Vor- und Nachbereitung werden die individuellen Stärken und Schwächen in der Fahrkompetenz des Fahranfängers analysiert und zum Gegenstand des weiteren Fahrkompetenzerwerbs gemacht. Die Feedbackfahrten werden als Einzelmaßnahme durchgeführt, d. h. es befindet sich neben dem Kursleiter jeweils immer nur ein Fahranfänger im Fahrzeug. Die im Rahmen der Maßnahme bearbeiteten zentralen Themenfelder sind

- die Förderung einer realistischen Selbsteinschätzung der eigenen Fahrkompetenz des Fahranfängers,
- das Aufdecken und systematische Hinterfragen von sicherheitsabträglichen Handlungs-routinen, die sich im Zuge des selbstständigen Fahr-

praxiserwerbs nach dem Fahrerlaubniswerb herausgebildet haben, sowie

- die Verbesserung der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung des Fahranfängers.

Eine Maßnahmenteilnahme setzt selbstständige Fahrerfahrungen voraus und soll deshalb etwa vier Monate nach dem Fahrerlaubniswerb erfolgen (siehe Teil II „Edukative Maßnahmen für Fahranfänger in der „Probezeit“ – Konzepte für die Maßnahmengestaltung und Kriterien für die fachliche Maßnahmenbewertung“).

1.3.2 Das Maßnahmenkonzept „EASi?“

Die Maßnahme „EASi?“ (Erfahren, Aufmerksam, Sicher?) richtet sich an Fahranfänger mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B und ist als eintägiger Kurs im zeitlichen Umfang von sechs Stunden (zzgl. Pausenzeiten) konzipiert. Dieser Kurs findet auf einem geschlossenen Übungsgelände statt und wird für eine Gruppe von sechs bis zehn Fahranfängern⁹ unter Anleitung einer maßnahmenspezifisch geschulten und fahrerfahrenen Person durchgeführt. Die Maßnahme beinhaltet fahrpraktische Lehr-Lernmethoden im Sinne des „Entdeckenden Lernens“, die im Kern dazu dienen, die Unvorhersehbarkeit fahrphysikalischer Grenzen erlebbar zu machen. Weiterhin sind moderierte Gruppengespräche der Teilnehmer vorgesehen, in denen die Erlebnisse der Fahrdemonstrationen sowie auch die bisherigen individuellen Fahrerfahrungen nach dem Fahrerlaubniswerb aufgearbeitet werden. Die Maßnahme ist in drei thematisch unterschiedliche Module – diese beinhalten schwerpunktmäßig die Bedeutung der Fahr(zeug)sicherheit, die Gefahren von Ablenkung und die Einschätzung der eigenen Fahr(un)erfahrenheit – gegliedert, wobei die Inhalte zu jedem Modul sowohl im Seminarraum als auch auf dem Übungsgelände bearbeitet werden. Die Bearbeitung der thematischen Schwerpunkte in unterschiedlichen Lehr-Lernsettings soll es zum einen den Teilnehmern ermöglichen, sich Inhalte mittels verschiedener Lehr-Lernmethoden anzueignen und so Lehr-Lerninhalte auf unterschiedlichen Lernziel-ebenen zu (re)aktivieren. Zum anderen soll es dem Kursleiter ermöglicht werden, das Erreichen bestimmter Lehr-Lernziele in verschiedenen Settings zu überprüfen und so möglichen Fehlannahmen der Teilnehmer über Maßnahmenziele (z. B. das Erle-

⁹ Die praktikable Gruppengröße sollte Gegenstand der Evaluation sein.

ben von Risikosituationen als Fertigkeitstraining interpretieren) vorzubeugen. Die im Rahmen der Maßnahme zu bearbeitenden zentralen Themenfelder sind

- die Förderung einer realistischen Selbsteinschätzung der eigenen Fahrkompetenz im Modul „Erfahren?“,
- die Vermeidung von Ablenkungen von der Fahraufgabe im Modul „Aufmerksam?“ sowie
- das Aufdecken von Kontrollillusionen beim Fahren (unter Berücksichtigung von Fahrerassistenz- und Sicherheitssystemen) im Modul „Sicher?“.

Eine Maßnahmenteilnahme setzt selbstständige Fahrerfahrungen voraus und soll deshalb etwa vier Monate nach dem Fahrerlaubniswerb erfolgen (siehe Teil II „Edukative Maßnahmen für Fahranfänger in der „Probezeit“ – Konzepte für die Maßnahmengestaltung und Kriterien für die fachliche Maßnahmenbewertung“).

1.3.3 Abgrenzung gegenüber FSF

Nicht zuletzt aufgrund der Rückmeldung des BLFA FE/FL nach der Vorstellung der Grobkonzeption des Optionsmodells im September 2015 sowie nach der erneuten Befassung mit der Thematik im September 2018 ist sich die Projektgruppe darüber bewusst, dass das Konzept der edukativen Maßnahmen bei oberflächlicher Betrachtung zunächst an die bisherigen Zweite-Phase-Maßnahmen mit ihren negativen Evaluationsbefunden erinnert. Die edukativen Maßnahmen enthalten gegenüber den vormals erprobten Konzepten jedoch inhaltliche und methodische Weiterentwicklungen und sind zudem in einer Weise in die Anreizstrukturen des Optionsmodells eingebunden, durch die damaligen Fehlanreize (z. B. Selbstselektion bereits delikt-auffälliger Fahranfänger, Probezeitverkürzung als primäre Teilnahmemotivation) entgegengewirkt werden soll. Gemäß der vom BMVI der PGHR übermittelten Bitte des BLFA FE/FL um eine Darlegung der Neuerungen der edukativen Maßnahmen gegenüber den bisherigen Zweite-Phase-Maßnahmen wurde im Auftrag der Projektgruppe – wiederum vom IFK – eine entsprechende Gegenüberstellung erarbeitet. Diese legt anhand von fünf Kriterien – (1) Rahmenbedingungen, (2) inhaltliche Schwerpunktsetzung, (3) Lehr-Lernmethoden, (4) Qualifizierung Kursleiter und (5) Konzepte zur Qualitätssicherung und Evaluation – dar, worin die Unterschie-

de zwischen den edukativen Maßnahmen des Optionsmodells und den FSF bestehen (siehe hierzu ausführlich Teil II „Edukativen Maßnahmen im Optionsmodell der Fahranfängervorbereitung – Neuerungen gegenüber den „Freiwilligen Fortbildungsseminaren für Fahranfänger“ im Überblick“).

1.3.4 Anbieteroffenheit

Aus Sicht der Projektgruppe sollte das Optionsmodell für unterschiedliche Maßnahmeanbieter und weitere probezeitreduzierende Maßnahmen prinzipiell offen sein. Für die bereits entwickelten Maßnahmen „Feedbackfahrten“ und „EASi?“ wurden entsprechende „anbieteroffene“ Standards formuliert (siehe Teil II „Edukativen Maßnahmen für Fahranfänger in der „Probezeit“ – Konzepte für die Maßnahmengestaltung und Kriterien für die fachliche Maßnahmenbewertung“).

Die Autoren des Berichtsteils II weisen explizit darauf hin, dass der skizzierte Weg der Entwicklung, Erprobung und Evaluation der Maßnahmen „Feedbackfahrten“ und „EASi?“ im Optionsmodell als exemplarisch für die künftige Konzeptionierung weiterer edukativer Maßnahmen zu verstehen ist. Die vorliegenden zwei konkreten Maßnahmenkonzeptionen kennzeichnen somit nicht den Schlusspunkt der Ausgestaltung des Optionsmodells. Vielmehr bildet ihre Beschreibung entlang der im Rahmen der Projektarbeiten aufgestellten Kriterien eine musterhafte Grundlage für künftige Erweiterungen des Optionsmodells durch neuartige Maßnahmenkonzepte (z. B. simulationsbasierte Trainingsprogramme), die zu einer weiteren Verbesserung der Fahranfängervorbereitung beitragen sollen (siehe Teil II „Edukativen Maßnahmen für Fahranfänger in der „Probezeit“ – Konzepte für die Maßnahmengestaltung und Kriterien für die fachliche Maßnahmenbewertung“). Ob und inwieweit die Festlegung von Mindeststandards für bestimmte/unterschiedliche Maßnahmen – z. B. nach dem Vorbild der Anlage 16 FeV – erfolgen sollen, ist aus Sicht der Projektgruppe der Entscheidung durch den Gesetzgeber vorbehalten.

1.4 Gewichtungsverfahren der Probezeitreduzierung

Die Projektgruppe schlägt die in Tabelle I-2 dargestellten fünf Maßnahmenvarianten mit ihren jeweiligen Probezeitreduzierungen vor. Somit ist grund-

Maßnahme(n)	Probezeitreduzierung
Begleitetes Fahren (BF) 12 Monate	12 Monate
BF 9 Monate plus eine edukative Maßnahme	12 Monate
BF 6 Monate plus zwei edukative Maßnahmen	12 Monate
BF 6 Monate	6 Monate
Zwei edukative Maßnahmen	6 Monate

Tab. I- 2: Probezeitreduzierungen im vorgeschlagenen Optionsmodell

sätzlich eine bis zu zwölfmonatige Probezeitreduzierung – entweder durch Begleitetes Fahren alleine oder durch die Kombination von Begleitetem Fahren und edukativen Maßnahmen – möglich.

Sofern durch die Teilnahme am Begleitetem Fahren eine Probezeitreduzierung erfolgen soll, empfiehlt die Projektgruppe eine Mindestdauer der Begleitphase von sechs Monaten – unabhängig davon, ob es sich um einen 17-jährigen oder einen über 17-jährigen Fahranfänger handelt. Wie bereits vorne (siehe Kapitel 1.2) beschrieben, sollen kürzere Begleitphasen weiterhin möglich sein, jedoch nicht zu einer Probezeitreduzierung führen.

Bezogen auf edukative Maßnahmen empfiehlt die Projektgruppe, dass durch das Absolvieren einer edukativen Maßnahme dann eine Probezeitreduzierung erfolgen soll, wenn sie mit einer mindestens neunmonatigen Begleitphase kombiniert wird. Die Teilnahme an zwei edukativen Maßnahmen ohne Begleitetes Fahren soll zu einer sechsmonatigen Probezeitreduzierung führen.

Eine dreimonatige Probezeitreduzierung beim Absolvieren einer edukativen Maßnahme ohne weitere Maßnahmen wird aufgrund des damit verbundenen Verwaltungs- und Regelungsaufwands von der Projektgruppe nicht empfohlen. Das mehrmalige Absolvieren edukativer Maßnahmen derselben Maßnahmenart (z. B. „EASi?“) soll nicht verwehrt werden, es soll jedoch nur einmalig zu einer Probezeitreduzierung führen.

Wie bereits ausgeführt, soll bei der Teilnahme an probezeitverkürzenden Maßnahmen in jedem Fall die bisherige Mindestprobezeit (ohne probezeitrelevante Verkehrszuwendungen) von zwei Jahren bestehen bleiben.

Ob und inwieweit die vorgeschlagenen Probezeitreduzierungen als Teilnehmanreiz – insbesondere für das Absolvieren edukativer Maßnahmen – Wir-

kung entfalten, wird Gegenstand der Evaluation des Modellversuchs sein. Ebenso die Frage, ob Versicherer, Berufsgenossenschaften und Unfallkassen – analog dem derzeitigen Vorgehen bei Fahrsicherheitstrainings – Vergünstigungen anbieten oder Teilnahmekosten für ihre Mitglieder übernehmen. Es kann angenommen werden, dass – wie bei der derzeitigen Praxis beim BF17 – solche Vergünstigungen vermehrt nach erwiesener Wirksamkeit der edukativen Maßnahmen angeboten werden.

Zum Umgang mit Fahranfängern, die im Rahmen der Regelungen zur Fahrerlaubnis auf Probe auffällig werden, formuliert die Projektgruppe die folgende Empfehlung¹⁰: Auffällig gewordene Fahranfänger sollten von einer Probezeitreduzierung ausgeschlossen werden. D. h., Maßnahmen sollten absolviert werden können, jedoch nicht zur Reduzierung der Probezeit führen.

Desweiteren befasste sich die Projektgruppe mit der Frage, welche Konsequenzen es haben soll, wenn sich bei einer edukativen Maßnahme zeigen würde, dass ein Fahranfänger – aus welchen Gründen auch immer – verkehrsunsicher fährt. Hierzu schlägt die Projektgruppe keine über das bestehende Instrumentarium hinausgehenden Regelungen vor. Die Projektgruppe ist der Auffassung, dass ein wie auch immer geartetes Prüfrecht oder fahrlaubnisrechtliches Sanktionieren nicht auf die Anbieter edukativer Maßnahmen übertragen werden sollten und verweist auf die analoge Situation bei Senioren. Fahrtrainer könnten und sollten bei Bedenken hinsichtlich der Fahrfähigkeiten und -fertigkeiten diese gegenüber dem Betroffenen äußern und entsprechende Empfehlungen formulieren. Bei sehr gravierenden Fahreignungszweifeln besteht darüber hinaus die Möglichkeit, diese der zuständigen Fahrerlaubnisbehörde mitzuteilen. Die Projektgruppe schätzt die Wahrscheinlichkeit, dass sehr unsicheres oder riskantes Verhalten sich im Rahmen der edukativen Maßnahmen zeigt, jedoch als gering ein, da die Teilnahme vergleichsweise zeitnah nach der erfolgreich abgelegten Fahrerlaubnisprüfung erfolgt und hier ungeeignete Fahranfänger auffallen und nicht bestehen würden. Außerdem kann angenommen werden, dass sich fragwürdiges Verhalten eher bei einer obligatorischen Schulungsmaßnahme zeigen würde. Die Problematik des auffälligen/unsicheren Verhaltens bei edukativen Maßnahmen soll dennoch im Rahmen der wissenschaft-

lichen Begleitung des Modellversuchs untersucht werden.

1.5 Anforderungen an die Evaluation

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist als grundsätzliche Anforderung die Notwendigkeit einer formativen Evaluation mit der Möglichkeit der unmittelbaren und zeitnahen Nachsteuerung – insbesondere in Bezug auf die Gestaltung und Durchführung der edukativen Maßnahmen – zu empfehlen. Nach erfolgter formativer Evaluation wird – in einem zweiten Evaluationsschritt – eine Untersuchung der Maßnahmenwirksamkeit (summative Evaluation) empfohlen. Sobald im Rahmen des Rechtssetzungsverfahrens zur modellhaften Erprobung des Optionsmodells konkrete Ausgestaltungselemente formuliert sind, sollte im Rahmen einer Methodenstudie ein umfassendes Evaluationskonzept erarbeitet werden. Ebenfalls sollten vor der modellhaften Erprobung ein Kommunikationskonzept und (eine) entsprechende Medienkampagne(n) zur Bekanntmachung und Erläuterung des Optionsmodells erarbeitet werden.

An mehreren Stellen des vorliegenden Berichts wurden bereits Hinweise zu einzelnen Anforderungen und Fragestellungen der Evaluation formuliert. Nachfolgend werden die vorläufigen, aktuell bereits als relevant für das Evaluationskonzept bekannten Punkte gelistet.

Optionsmodell

- Akzeptanz (darunter Teilnehmerzahlen insgesamt und nach Optionen)
- Wirkung der Probezeitreduzierungen als Teilnahmeanreiz
- Auswirkungen der Probezeitreduzierungen auf die Verkehrssicherheit (z. B. Vergleich Unfallhäufigkeiten und Verkehrsdelikte von Fahranfängern mit dreijähriger Probezeit und Fahranfängern mit reduzierter Probezeit aufgrund der Teilnahme an den verschiedenen Maßnahmen im Optionsmodell)

Option 1: Verlängerung der Probezeit

- Auswirkungen der dreijährigen Probezeit auf die Verkehrssicherheit
- Analyse von Unfallzahlen zur Bestimmung des Unfallrisikos in der Hochrisikophase (neuere Daten; vgl. Kapitel 1.1)

¹⁰ Um dem Gesetz-/Verordnungsgeber nicht vorzugreifen, beschränkt sich die Projektgruppe zu diesem Punkt auf eine eher grobe Empfehlung.

Option 2: Begleitetes Fahren

- Akzeptanz und Umsetzung (darunter Umfang Fahrpraxis; Häufigkeit der Durchführung von Begleitfahrten durch zusätzliche Begleiter; Alter und Fahrerfahrung der Begleitperson; Auswirkungen des Wegfalls der Punkteregelung)
- Sicherheitswirksamkeit

Option 3: Edukative Maßnahmen

- Lernwirksamkeit
- Akzeptanz und Durchführung (darunter Auswirkungen der Mindestteilnehmerzahl auf das Zustandekommen von Schulungen; Häufigkeit des Auftretens von auffälligem/unsicheren Verhalten; Untersuchung der Teilnahmemotive und –barrieren)
- Sicherheitswirksamkeit

Es ist davon auszugehen, dass das noch zu erstellende Evaluationskonzept mehrere Teiluntersuchungen und Jahre umfassen wird. Im Verlauf der Evaluation werden so zu verschiedenen Zeitpunkten Evaluationsergebnisse zu einzelnen Modelloptionen bzw. zu Fragestellungen vorliegen. Gegebenenfalls notwendige Anpassungen des Optionsmodells werden sich entsprechend zu unterschiedlichen Zeitpunkten im Verlauf der Evaluation zeigen (z. B. mögliche Anpassungen der edukativen Maßnahmen während der formativen Evaluation; erneute Bewertung des Gewichtungsverfahrens für die Probezeitreduzierungen pro Maßnahmenart im Anschluss an die summative Evaluation).

Literatur

BAST Expertengruppe „Fahranfängervorbereitung“. (2012). Rahmenkonzept zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland. AP Projekt F1100.44009017. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

BAST-Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“. (2015). Weiterführende Maßnahmen für Fahranfänger. Ergebnisstand der BAST-Projektgruppe nach der ersten Projektphase. Entscheidungsgrundlage für den Bund-Länder-Fachausschuss Fahrerlaubnisrecht/Fahrlehrerrecht. Unveröffentlichte, abgestimmte Fassung vom 30.09.2015 nach Sondersitzung „Fahranfängervorbereitung“ des BLFA

FE/FL am 22. September 2015 in Bonn. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

BGBl I. (2010). Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Kraftfahrersachverständigen-gesetzes. Bundesgesetzblatt, 2010 (Teil I Nr. 61), 1748-1750.

Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaften (Hrsg.). (2013). 51. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2013. Veröffentlichung der auf dem 51. Verkehrsgerichtstag am 23. bis 25. Januar 2013 in Goslar gehaltenen Referate und erarbeiteten Empfehlungen. Köln: Luchterhand.

FUNK, W. (2012). Einstiegsrisiko bei Fahranfängern mit späterem Einstieg in die Fahrkarriere. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, Heft 3 / 2012. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie.

FUNK, W. & GRÜNINGER, M. (2010). Begleitetes Fahren ab 17 – Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 213. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

GROßMANN, H. (2013). Perspektiven für eine zeitgemäße Fahranfängervorbereitung. In: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaften (Hrsg.), 51. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2013. Veröffentlichung der auf dem 51. Verkehrsgerichtstag am 23. bis 25. Januar 2013 in Goslar gehaltenen Referate und erarbeiteten Empfehlungen (S. 365-392). Köln: Luchterhand.

Krafftahrt-Bundesamt. (2009). Fahrerlaubnisse – 2008 (FE1). Flensburg: Krafftahrt-Bundesamt.

Krafftahrt-Bundesamt. (2010). Fahrerlaubnisse – 2009 (FE1). Flensburg: Krafftahrt-Bundesamt.

Krafftahrt-Bundesamt. (2011). Fahrerlaubnisse – 2010 (FE1). Flensburg: Krafftahrt-Bundesamt.

Krafftahrt-Bundesamt. (2012). Fahrerlaubnisse – 2011 (FE1). Flensburg: Krafftahrt-Bundesamt.

- Kraftfahrt-Bundesamt. (2013). Fahrerlaubnisse – 2012 (FE1). Flensburg: Kraftfahrt-Bundesamt.
- Kraftfahrt-Bundesamt. (2014). Fahrerlaubnisse – Erteilungen von allgemeinen Fahrerlaubnissen im Jahr 2013 (FE6). Flensburg: Kraftfahrt-Bundesamt.
- LEUTNER, D.; BRÜNKEN, R. & WILLMES-LENZ, G. (2009). Fahren lernen und Fahrausbildung. In: H.-P. KRÜGER (Hrsg.), Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie (Enzyklopädie der Psychologie, Praxisgebiet 6, S. 1-79). Göttingen: Hogrefe.
- MAYCOCK, G.; LOCKWOOD, C. & LESTER, F. (1991). The accident liability of car drivers (TRRL RR 315). Crowthorne, UK: Transport and Road Research Laboratory.
- MAYHEW, D. R.; WILLIAMS, A. F. & PASHLEY, C. (2014). A new GDL framework: Evidence base to integrate novice driver strategies. Ottawa, Canada: Traffic injury Research Foundation.
- MEEWES, V. & WEIßBRODT, G. (1992). Führerschein auf Probe – Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Schriftenreihe der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 87. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- MUNSCH, G. (1967). Lebensreife und Verkehrreife. In: Technische Überwachung, 8 (3), 103-107.
- O.A. (1976). Unfalldisposition und Fahrpraxis. In: Automobiltechnische Zeitschrift, 78 (3), 129.
- OECD. (2006). Young drivers: The road to safety. Paris: Joint OECD/EMCT Transport Research Centre.
- SCHADE, F.-D. (2000). Verkehrsauffälligkeit von Pkw-Fahrern und ihre Entwicklung mit dem Lebensalter – ein Modell. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 46, 9-18.
- SCHADE, F.-D. (2001). Verkehrsauffälligkeit mit Unfällen bei Fahranfängern. (Reanalyse der Rohdaten der Untersuchung von HANSJOSTEN & SCHADE 1997: Legalbewährung von Fahranfängern, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M71). Flensburg: Kraftfahrt-Bundesamt.
- SCHADE, F.-D. & HEINZMANN, H.-J. (2011). Sicherheitswirksamkeit des Begleiteten Fahrens ab 17. Summative Evaluation. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 218. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- SENSERRICK, T. M. & WILLIAMS, A. F. (2015). Summary of literature of the effective components of graduated driver licensing systems. Research Report AP-R476-15. Sidney, Australia: Austroads Ltd.
- WEIßBRODT, G. (1989). Fahranfänger im Straßenverkehr. Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 70. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- WILLMES-LENZ, G.; PRÜCHER, F. & GROßMANN, H. (2009). Evaluation der Fahranfängermaßnahmen „Begleitetes Fahren ab 17“ und „Freiwillige Fortbildungsseminare für Inhaber der Fahrerlaubnis auf Probe“. Ergebnisstand November 2009. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen. Zugriff am 19.12.2018. Verfügbar unter https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/25/file/U4_Evaluation_Fahranfaengermassnahmen_2009.pdf

Anhang I

Projektgruppenmitglieder

An der Projektgruppe beteiligt sind Vertreter des Bundes, der Länder, der Wissenschaft und der Praxisseite. In der nachfolgenden Tabelle sind die Pro-

jektgruppenmitglieder aufgeführt, die an mehreren Sitzungen teilnahmen. Es ist zu berücksichtigen, dass aus verschiedenen Gründen (z.B. Ruhestand, Job-/Positionswechsel) nicht alle genannten Personen dauerhaft dabei waren.

Name	Vorname	Institution
Dr. Albrecht	Martina	Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Referatsleiterin U1 „Fahreignung, Fahrausbildung, Kraftfahrerrehabilitation“
Bahr	Michael	Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Referat U1
Bartelt-Lehrfeld	Renate	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Referatsleiterin StV 15 „Straßenverkehrsrecht, Zulassung von Personen zum Straßenverkehr, Fahrlehrerrecht, Berufskraftfahrerqualifikation“
Bodenschatz	Martin	Interessenverband Deutscher Fahrlehrer e.V. (IDF)
Bredow	Bianca	Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung (IFK e.V.) an der Universität Potsdam
von Bressendorf	Gerhard	Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. (BVF)
Prof. Dr. Brünken	Roland	Universität des Saarlandes, Empirische Bildungsforschung
Buchardt	Ingo	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Referat StV15
Busch	Pascal	Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Referat 43
Butterwegge	Petra	Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV)
Chiellino	Ulrich	Allgemeiner Deutscher Automobilclub e.V. (ADAC)
Dautel-Haußmann	Rolf	Bundesverband Deutscher Fahrschulunternehmen e.V. (BDFU)
Fuchs	Michael	Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung, Mecklenburg-Vorpommern; Referat 210
Dr. Funk	Walter	Institut für empirische Soziologie (IfeS) an der Universität Erlangen-Nürnberg
Dr. Gehlert	Tina	Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV)
Dr. Grattenthaler	Heidi	Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Referat U1
Grothe	Judith	Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen; Referat III B 2
Hauser	Birgit	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Berlin
Kettenbach	Dieter	Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen; Referat III B 2
Knobloch	Matthias	Auto Club Europa e. V. (ACE)
Dr. Koßmann	Ingo	Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Abteilungsleiter U „Verhalten und Sicherheit im Verkehr“
Lehnert	Peter	Moving e.V.
Prof. Dr. Dr. Leutner	Detlev	Universität Duisburg-Essen, Lehrstuhl für Lehr-Lernpsychologie
Pistor	Hendrik	Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.
Rensch	Thomas	Bundesverband Deutscher Fahrschulunternehmen e.V. (BDFU)
Rüdel	Mathias	TÜV DEKRA arge tp 21
Satz	Jörg-Michael	Moving e.V.
Schüle	Daniel	Deutsche Verkehrswacht e.V.
Schulte	Kay	Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.
Stecher	Anton	Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr; Sachgebiet IC4 - Straßenverkehrsrecht
Prof. Dr. Sturzbecher	Dietmar	Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung (IFK e.V.) an der Universität Potsdam
Vennefrohne	Ralf	Moving e.V.
Prof. Dr. Vollrath	Mark	Technische Universität Braunschweig, Institut für Psychologie Ingenieur- und Verkehrspsychologie
Willmes-Lenz	Georg	Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Referatsleiter U4
Zeltwanger	Rainer	Bundesverband Deutscher Fahrschulunternehmen e.V. (BDFU)

Teil II

Ergänzende Ausführungen der Maßnahmeersteller zu den edukativen Maßnahmen im Optionsmodell

Edukative Maßnahmen für Fahranfänger in der „Probezeit“ – Konzepte für die Maßnahmengestaltung und Kriterien für die fachliche Maßnahmenbewertung

von

Raik Dusin
Dietmar Sturzbecher

Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung e.V.
an der Universität Potsdam (IFK e.V.)

Edukative Maßnahmen im Optionsmodell der Fahranfängervorbereitung – Neuerungen gegenüber den „Freiwilligen Fortbildungsseminaren für Fahranfänger“ im Überblick

von

Dietmar Sturzbecher

Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung e.V.
an der Universität Potsdam (IFK e.V.)

Edukative Maßnahmen für Fahr- anfänger in der „Probezeit“ – Konzepte für die Maßnahmen- gestaltung und Kriterien für die fachliche Maßnahmenbewertung

Raik Dusin, Dietmar Sturzbecher

1 Ausgangslage und Zielstel- lung

Die von der BASt im Auftrag des BMVI einberufene Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“ hat zum Ende der Projektphase I Maßnahmenvorschläge erarbeitet, die zu einer Absenkung des erhöhten Unfallrisikos von Fahranfängern¹¹ beim Übergang in die selbstständige motorisierte Verkehrsteilnahme beitragen sollen. Als aussichtsreich für eine hohe Maßnahmenreichweite und -wirksamkeit wird insbesondere die Implementierung und Verknüpfung von solchen Maßnahmen angesehen, deren Wirksamkeit empirisch bereits gut belegt ist oder für die eine weitere Erprobung aufgrund bisheriger empirischer Befunde zumindest vielversprechend erscheint. Für die Verknüpfung unterschiedlicher Maßnahmen wird ein sogenanntes „Optionsmodell“ für Fahranfänger vorgeschlagen, das folgende Gestaltungsmerkmale aufweist (siehe Ergebnisstand der BASt-Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“ nach der ersten Projektphase; BASt, 2015):

- eine generelle, erhebliche Verlängerung der Probezeit, um damit Fahranfänger länger zu einem vorsichtigen und regelkonformen Fahren anzuhalten,
- bei freiwilliger Teilnahme an qualifizierten Maßnahmen Probezeitverkürzungen in unterschiedlichem Umfang bis zur Untergrenze einer zweijährigen Probezeit entsprechend der bisherigen Probezeit von zwei Jahren und
- als probezeitverkürzende Maßnahmen sind Begleitetes Fahren und edukative Maßnahmen vorgesehen.

Zu den hier angesprochenen edukativen Maßnahmen lagen zum Ende der ersten Projektphase nur

¹¹ Zur besseren Lesbarkeit wird die männliche Form übergreifend für Fahranfänger und Fahranfängerinnen verwendet. Dies gilt im Bericht auch für alle weiteren Personenbezeichnungen (z. B. Fahrlehrer, Trainer).

erste konzeptionelle Vorschläge zur strukturell-inhaltlichen Ausgestaltung für zwei konkrete Maßnahmen vor, die vom DVR e.V. (Feedbackfahrten) und vom ADAC e.V. (AbGEFAHREN) in die Diskussion zum Optionsmodell eingebracht wurden. Diese Vorschläge wurden vom Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung e. V. an der Universität Potsdam (IFK) im Rahmen eines vom DVR beauftragten Projekts didaktisch und methodisch präzisiert sowie auch auf Grundlage vorliegender (internationaler) Forschungsbefunde zu vergleichbaren Maßnahmenkonzepten inhaltlich weiterentwickelt.

Im vorliegenden Bericht werden die für das Optionsmodell vorgeschlagenen edukativen Maßnahmenkonzepte ausführlich dargestellt und zentrale Fragen zu Nutzenerwartungen für die Fahranfängervorbereitung, zu wissenschaftlichen Grundlagen der Maßnahmengestaltung sowie zu organisatorischen Anforderungen an eine Implementierung der Maßnahmen (einschließlich Verfahren zur Qualitätssicherung) beantwortet. Diese Informationsgrundlage soll es gestatten, die erarbeiteten Maßnahmenkonzepte im Hinblick auf ihre wissenschaftliche Fundierung durch Fachexperten bewerten zu lassen und schließlich im Bund-Länder-Fachausschuss „Fahrerlaubnisrecht/Fahrlehrerrecht“ über eine Erprobung der Maßnahmenkonzepte im Rahmen eines Modellprojekts zu entscheiden.

Für die Erarbeitung der edukativen Maßnahmen war es geboten, frühere Erfahrungen mit der Entwicklung und Erprobung von Maßnahmen zur Fahrerweiterbildung für Fahranfänger in Deutschland zu berücksichtigen. Entsprechende Angebote wurden zuletzt in Form der sogenannten „Freiwilligen Fortbildungsseminare für Fahranfänger (FSF)“ entwickelt und zu Erprobungszwecken implementiert sowie schließlich formativ und summativ evaluiert (WILLMES-LENZ, PRÜCHER & GROßMANN, 2010). Die FSF bestanden aus drei Gruppensitzungen im Seminarraum zur Vermittlung sicherheitsorientierter Einstellungen, einer Übungs- und Beobachtungsfahrt im Realverkehr sowie praktischen Sicherheitsübungen auf einem geschlossenen Übungsgelände. Durch die Teilnahme konnte die Probezeit um 12 Monate verringert werden. Im Ergebnis der summativen Evaluation war festzustellen, dass mit den Seminaren insgesamt nur wenige Fahranfänger erreicht werden konnten. Im fünfjährigen Erprobungszeitraum nahmen bundesweit insgesamt nur 8.528 Fahranfänger teil, was einem Anteil von unter einem Prozent der Fahranfänger in diesem Zeitraum entspricht. Diese Teilnehmer

erwiesen sich gegenüber einer Vergleichsgruppe ohne FSF-Teilnahme in einem 12-Monatszeitraum nach Ablauf der Probezeit signifikant häufiger als verkehrsauffällig. Die festgestellten Verkehrsauffälligkeiten umfassten alle im Verkehrszentralregister erfassten Deliktbereiche (Unfallverursachung, Alkohol, Geschwindigkeit, Verkehrsgefährdung). Die Autoren des Zwischenberichts der BAST (ebd.) gehen davon aus, dass die Ursachen für die höhere Verkehrsauffälligkeit der FSF-Teilnehmer nicht im absolvierten Seminar selbst, sondern in Selbstselektionseffekten in der Zielgruppe und in der entfallenen generalpräventiven Wirkung der Probezeit zu finden sind. Unabhängig von den tatsächlichen Ursachen war angesichts dieser Befunde eine Maßnahmenverstärkung aus Sicht des Gesetzgebers abzulehnen.

Hinweise auf mögliche Ursachen für die verfehlte Maßnahmenwirkung ergaben sich aus der formativen Evaluation der Maßnahme. So erbrachten die Evaluationsergebnisse, dass der wichtigste Anreiz für die Maßnahmenteilnehmer nicht in der Verbesserung der Fahrkompetenz lag, sondern in der Verkürzung der regulären bzw. der bereits aufgrund von Deliktauffälligkeit verlängerten Probezeit. Weiterhin wurden Mängel bei der konzeptadäquaten Umsetzung durch die Seminarleiter festgestellt. Diese Mängel zeigten sich unter anderem in

- nicht klar voneinander abgegrenzten Übungen,
- Schwierigkeiten der Seminarleiter mit einstellungsbildenden Vermittlungsformen,
- zu häufigen Erfahrungsberichten der Seminarleiter,
- einer Überfrachtung der Maßnahmen mit Lehr-Lerninhalten und dadurch letztlich
- Zeitmangel bei der Umsetzung.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen empfahl aufgrund der unbefriedigenden Evaluationsergebnisse eine Überarbeitung des Seminarkonzepts sowie die Schaffung besserer Voraussetzungen für eine konzeptadäquate Umsetzung (ebd.).

Die hier skizzierten Erfahrungen und Befunde zu den FSF müssen bei der Entwicklung des Optionsmodells und bei der Konzeptionierung der darin verankerten edukativen Maßnahmen unter verschiedenen Gesichtspunkten unbedingt wie folgt berücksichtigt werden:

1. Zunächst soll im Optionsmodell durch die grundsätzliche Anhebung der Probezeit auf drei Jahre gewährleistet werden, dass auch bei einer Probezeitverkürzung nach erfolgreicher Maßnahmenteilnahme die bewährte 24-monatige Dauer der Probezeit nicht unterschritten wird. Eine entsprechende Verlängerung der Probezeit auf drei Jahre wird auch durch Forschungsergebnisse zum Fahrkompetenzerwerb nahegelegt, denen zufolge sich die Unfallrate der Fahranfänger erst nach eben dieser Zeitspanne und nach Fahrleistungen von 12.000 Kilometern der Unfallrate erfahrener Fahrer angeglichen hat (z. B. SCHADE 2001; WEIßBRODT, 1989). Weiterhin ist zu empfehlen, bereits deliktauffälligen Fahranfängern, für die eine Probezeitverlängerung angeordnet wurde, zwar die Teilnahme an edukativen Maßnahmen zu ermöglichen, jedoch dafür keine Probezeitverkürzung zu gewähren.
2. Im Hinblick auf die konzeptuelle Ausgestaltung der edukativen Maßnahmen müssen die zentralen Inhalte forschungsbasiert abgeleitet werden. Im vorliegenden Projekt sind daher fahranfängertypische Unfallursachen und fahranfängerspezifische Kompetenzdefizite analysiert worden. Es zeigte sich, dass Kompetenzdefizite bei der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung, bei der realistischen Selbsteinschätzung der eigenen Fahrkompetenz, beim Erkennen sicherheitsabträglicher Handlungsrouninen und bei der Vermeidung von Ablenkungen beim Bewältigen der Fahraufgabe sowie bei Kenntnissen über die Sicherheitsausstattung der Fahrzeuge bestehen. Insbesondere diese fahranfängertypischen Defizite sind bei der inhaltlichen Ausgestaltung und Begründung der edukativen Maßnahmen vertiefend anzusprechen.
3. Schließlich müssen die Formen der lehr-lernmethodischen Umsetzung der Maßnahmenkonzeptionen gegenstandsangemessen sein und nicht zuletzt präzise beschrieben werden, um eine konzeptadäquate Umsetzung gewährleisten zu können. So sollen die Durchführenden verstärkt eine moderierende und begleitende Rolle im Lehr-Lernprozess einnehmen und dadurch den individuellen Zielstellungen und Lernvoraussetzungen sowie dem Erfahrungsaustausch zwischen den Teilnehmern mehr Raum geben. Weiterhin sollten Lehr-Lernmethoden zur Anwendung kommen, die in der Fahrschulausbildung nicht bzw. nicht ohne Weiteres realisiert werden können (z. B. Entwickeln individueller Lernziele

nach Beginn der selbstständigen Verkehrsteilnahme, Erleben von Konsequenzen unterschätzter Verkehrsanforderungen).

Die hier skizzierten Anforderungen an die zu entwickelnden Maßnahmen resultieren aus den konkreten Erfahrungen, die mit ähnlichen Maßnahmen in der Vergangenheit in Deutschland gewonnen wurden. Ergänzende Hinweise auf die Anforderungen, die an edukative Maßnahmen zu stellen sind, ergeben sich aus internationalen Evaluationsstudien zur Wirksamkeit von Programmen für verkehrsauffällige Kraftfahrer (ANDREA: BARTL et al., 2002; DRUID: BUKASA & KLIPP, 2010). Zwar sind die primäre Zielgruppe der edukativen Maßnahmen im Optionsmodell ausdrücklich nicht die delikttauffälligen Fahranfänger, dennoch ist teilweise von gleichen Maßnahmenzielen auszugehen (z. B. Förderung der Fahrverhaltensreflexion und -veränderung). Es erscheint daher sinnvoll, die empfohlenen Erfolgskriterien für die Gestaltung von Programmen für delikttauffällige Kraftfahrer (im Überblick: STURZBECHER, BREDOW & KALTENBAEK, 2013) auch an edukative Maßnahmen im Rahmen des Optionsmodells anzulegen. Demnach wäre für die edukativen Maßnahmen im Allgemeinen zu fordern, dass die Durchführenden über fachliche Professionalität verfügen, dass gesetzliche Vorgaben zu maßnahmenfördernden strukturellen Rahmenbedingungen geschaffen werden und dass eine Evaluation bzw. effektive Qualitätssicherung erfolgt. Im Besonderen sollten bei der methodischen Ausgestaltung der edukativen Maßnahmen zudem psychologische und pädagogische Maßnahmenelemente kombiniert werden. Unter methodischen Gesichtspunkten müssen u. a. Ziele zur Verhaltensänderung gesetzt, Selbstbeobachtung und Selbstreflexion angeregt, Diskussionen in vertrauenswürdiger Gruppenatmosphäre ermöglicht sowie die Entwicklung und Stabilisierung erwünschter Verhaltensalternativen unterstützt werden.

2 Edukative Maßnahmen und ihre Einbindung in das Optionsmodell der Fahranfängervorbereitung

Mit der geplanten Erprobung edukativer Maßnahmen wird das System der Fahranfängervorbereitung um neuartige Systemelemente erweitert, die einen Beitrag zur Verbesserung der Fahranfänger-

sicherheit leisten sollen. Wenngleich die edukativen Maßnahmen in ihren organisatorischen Rahmenbedingungen gewisse Schnittmengen zu bestehenden Systemelementen aufweisen (z. B. werden Fahranfänger wie in der Fahrschulausbildung durch professionelles Fachpersonal angeleitet), so sind sie in ihren intendierten Funktionen jedoch klar von bestehenden Systemelementen abzugrenzen und sollen aufgrund ihrer besonderen didaktischen Ausgestaltung (z. B. durch spezifische Inhalte oder ein spezielles methodisches Vorgehen) bislang ungenutzte Potenziale im System der Fahranfängervorbereitung erschließen. In ihrer vorgesehenen zeitlichen Anordnung sind die edukativen Maßnahmen im Lernverlauf der Fahranfänger der professionellen Fahrschulausbildung und der Fahrerlaubnisprüfung (sowie ggf. dem Begleiteten Fahren) nachgeordnet und bauen somit ausdrücklich auf grundlegenden Fahrkompetenzen auf. Die systematische Thematisierung selbstständiger Fahrerfahrungen ist mithin als ein Kernelement der edukativen Maßnahmen – und zugleich als ein Alleinstellungsmerkmal gegenüber bestehenden Systemelementen im Vorfeld der Fahrerlaubniserteilung – anzusehen und stellt einen bislang in der Fahranfängervorbereitung noch nicht umfassend genutzten Ansatzpunkt für einen vertiefenden Fahrkompetenzerwerb dar¹². Im Gegensatz zu verpflichtenden spezialpräventiven Ansätzen infolge delinquenten Verkehrsverhaltens (Aufbauseminar für Fahranfänger, Fahreignungsseminar) richten sich die edukativen Maßnahmen als fakultatives Angebot an alle Fahranfänger. Der Teilnahmeanreiz besteht dabei nicht in der Bewahrung von Fahrerrechten sondern darin, dass ein Fahrkompetenzzuwachs mit der Erweiterung von Fahrerrechten verbunden wird¹³.

¹² Es wird empfohlen, bei der Durchführung der edukativen Maßnahmen auf das eigene Fahrzeug des Teilnehmers bzw. auf das üblicherweise genutzte Fahrzeug zurückzugreifen. Dies erlaubt gegenüber einem vom Maßnahmenanbieter bereitgestellten Fahrzeug eine validere Kompetenzeinschätzung, da sich der Teilnehmer nicht erst mit den Besonderheiten des Fahrzeugs vertraut machen muss und mit höherer Wahrscheinlichkeit seine gewohnte Fahrweise zeigt.

¹³ Es ist nicht vorgesehen, Fahranfänger für möglicherweise während der Maßnahmendurchführung festgestellte Kompetenzdefizite zu sanktionieren (z. B. indem man die mit der erfolgreichen Fahrerlaubnisprüfung bereits erlangten Fahrerrechte nachträglich einschränkt). Ungeachtet dessen besteht die grundsätzliche Möglichkeit, schwerwiegende verkehrssicherheitsgefährdende Auffälligkeiten an die Fahrerlaubnisbehörde zu melden, sofern im Zuge der Maßnahmendurchführung grundsätzliche Zweifel an der Fahrbefähigung eines Teilnehmers aufkommen.

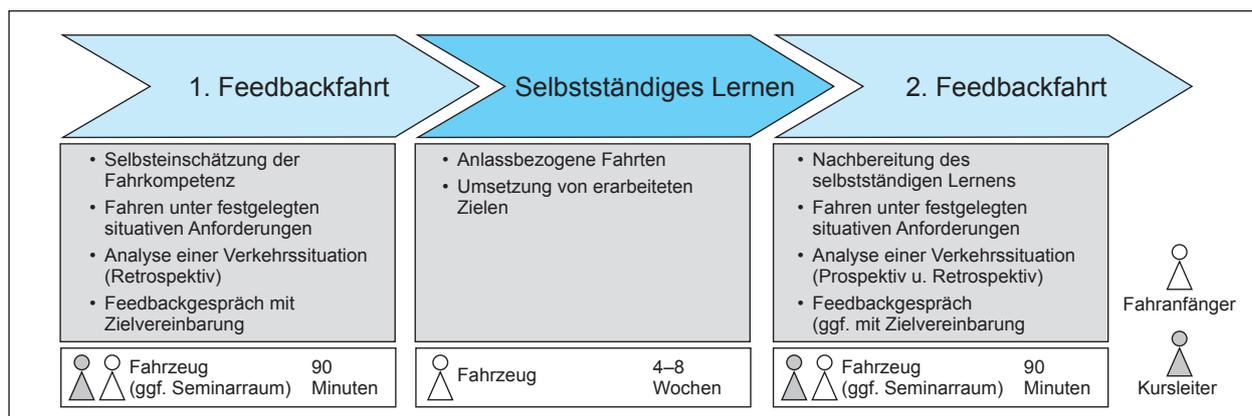


Bild II-1: Grafische Verlaufsplanung der Maßnahme „Feedbackfahrten“

Mit Blick auf die Entwicklung eines Optionsmodells der Fahranfängervorbereitung (siehe Kapitel 1) wurden zwei edukative Maßnahmenkonzepte ausgearbeitet. In den nachfolgenden Kurzbeschreibungen dieser Maßnahmen wird überblicksartig dargestellt, wie die Lehr-Lerninhalte sowie die methodischen und organisatorischen Abläufe ausgestaltet sein müssen, um eine erfolgreiche Maßnahmenteilnahme zu gewährleisten. Die konkrete Ausgestaltung beider Maßnahmen wird dann im Kapitel 3 näher begründet. Für eine ausführliche Beschreibung von Teilschnitten der Maßnahmen „Feedbackfahrten“ und „EASi?“¹⁴ hinsichtlich ihrer detaillierten Lehr-Lerninhalte und Lehr-Lernziele sowie empfohlenen Lehr-Lernmethoden und -medien ist auf die Anlagen 1 und 2 (siehe Anhang II: Tabellarische Verlaufsplanung, Phasenbeschreibung) zu verweisen.

2.1 Das Maßnahmenkonzept „Feedbackfahrten“

Die Maßnahme „Feedbackfahrten“ richtet sich an Fahranfänger mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B und erstreckt sich über einen Zeitraum von insgesamt 4 bis 8 Wochen, wobei dieser zeitliche Umfang im Wesentlichen durch eine mehrwöchige Phase selbstständigen fahrpraktischen Lernens begründet ist. Zum Beginn und zum Ende dieses Zeitraums ist jeweils eine Fahrt im Realverkehr auf Strecken mit festgelegten Anforderungen vorgesehen, an der ein maßnahmenspezifisch geschulter und fahrerfahrener Kursleiter in der Funktion eines Coaches teilnimmt.

Diese beiden Fahrten stellen die eigentlichen „Feedbackfahrten“ dar und haben einen zeitlichen Umfang von jeweils 90 Minuten (s. Bild II-1). Sie erlauben es dem Kursleiter, sich einen Einblick in die Fahrkompetenz des Fahranfängers zu verschaffen, und sollen genutzt werden, um individuelle Ziele für

den weiteren selbstständigen Fahrkompetenzaufbau des Fahranfängers zu entwickeln. Im Rahmen der Fahrten im Realverkehr sowie in den Gesprächen zur Vor- und Nachbereitung werden die individuellen Stärken und Schwächen in der Fahrkompetenz des Fahranfängers analysiert und zum Gegenstand des weiteren Fahrkompetenzerwerbs gemacht. Die „Feedbackfahrten“ werden als Einzelmaßnahme durchgeführt, d. h. es befindet sich neben dem Kursleiter jeweils immer nur ein Fahranfänger im Fahrzeug.

Die im Rahmen der Maßnahme bearbeiteten zentralen Themenfelder sind

- die Förderung einer realistischen Selbsteinschätzung der eigenen Fahrkompetenz des Fahranfängers,
- das Aufdecken und systematische Hinterfragen von sicherheitsabträglichen Handlungsroutrinen, die sich im Zuge des selbstständigen Fahrpraxiserwerbs nach dem Fahrerlaubniserwerb herausgebildet haben, sowie
- die Verbesserung der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung des Fahranfängers.

Eine Maßnahmenteilnahme setzt selbstständige Fahrerfahrten voraus und soll deshalb etwa 4 Monate nach dem Fahrerlaubniserwerb¹⁵ erfolgen.

¹⁴ Die Maßnahme geht auf das vom ADAC vorgeschlagene Konzept „AbGEFAHREN“ zurück und umfasst drei Module, in denen die Themen „Erfahrung“, „Aufmerksamkeit“ und „Sicherheit“ behandelt werden sollen. Aus diesen drei Modulen ist die Maßnahmenbezeichnung „EASi?“ als Akronym abgeleitet.

¹⁵ Laut einer Untersuchung von FUNK, SCHNEIDER, ZIMMERMANN & GRÜNINGER (2012) liegt die kumulierte durchschnittliche Fahrleistung von Fahranfängerinnen nach dieser Zeitspanne bei etwa 3.600 Kilometern und von Fahranfängern bei etwa 2.800 Kilometern. Von den weiblichen und männlichen Fahranfängern, die 4 Monate nach der Fahrerlaubniserteilung zu ihrer bisherigen Fahrleistung befragt wurden, gaben 80 % an, mindestens 500 km zurückgelegt zu haben.

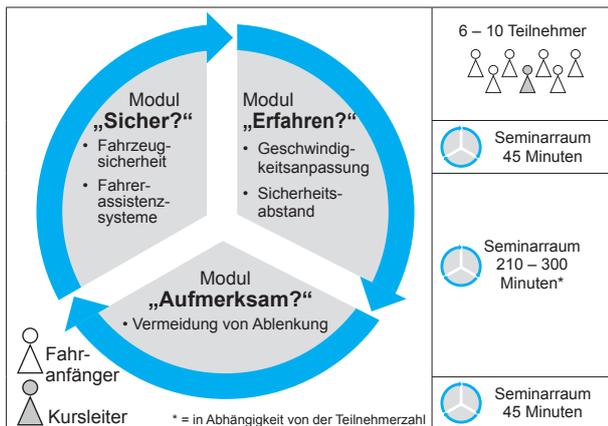


Bild II-2: Grafische Verlaufsplanung der Maßnahme „EASi“

2.2 Das Maßnahmenkonzept „EASi“

Die Maßnahme „EASi“ (Erfahren, Aufmerksam, Sicher?) richtet sich an Fahranfänger mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B und ist als eintägiger Kurs im zeitlichen Umfang von 6 Stunden (zzgl. Pausenzeiten) konzipiert. Dieser Kurs findet auf einem geschlossenen Übungsgelände statt und wird für eine Gruppe von 6 bis 10 Fahranfängern¹⁶ unter Anleitung einer maßnahmenspezifisch geschulten und fahrfahrenen Person durchgeführt. Die Maßnahme beinhaltet fahrpraktische Lehr-Lernmethoden im Sinne des „Entdeckenden Lernens“¹⁷ (BRUNER, 1981), die im Kern dazu dienen, die Unvorhersehbarkeit fahrphysikalischer Grenzen erlebbar zu machen. Weiterhin sind moderierte Gruppengespräche

¹⁶ Im Rahmen der formativen Evaluation (s. Kap. 4) ist zu überprüfen, inwieweit diese Teilnehmerzahlen praktikabel sind. Zum einen ist sicherzustellen, dass Kursausfälle aufgrund nicht erreichter Mindestteilnehmerzahlen vermieden werden. Zum anderen muss durch eine hinreichend große Teilnehmerzahl gewährleistet sein, dass die diskursiven Lehr-Lernmethoden konzeptadäquat umgesetzt werden können.

¹⁷ Es erscheint schwierig, einen inhaltlich treffenden und zugleich kurzen Begriff für eine derartige Lehr-Lernmethode zu finden. Der Begriff „Fahrübung“ assoziiert, dass man sich ein fest vorgegebenes Fahrverhaltensmuster durch wiederholte Durchführungen aneignen soll und erscheint deshalb als wenig zutreffend. Der Begriff „Fahrdemonstration“, der im Übrigen in der internationalen Fachliteratur Verwendung findet, suggeriert, dass ein in Bezug auf eine bestimmte Zielstellung richtiges oder falsches Fahrverhalten vorgeführt wird, um Lernprozesse zu fördern. Auch diese Interpretation trifft nicht den inhaltlichen Kern des hier Gemeinten. Vielmehr geht es darum, dass die Lernenden probierend bzw. experimentierend Fahrerfahrungen sammeln und daraus Schlussfolgerungen für die Optimierung ihres Fahrverhaltens im Sinne einer verkehrssicherheitsbewussten und defensiven Fahrweise ziehen. Eine solche Sichtweise legt wiederum die Verwendung des Begriffs „Fahrexperimente“ nahe, der allerdings umgangssprachlich negativ konnotiert ist und mit risikoreichem Fahren assoziiert wird. In Ermangelung geeigneter Alternativen haben wir uns entschlossen, den in der Fachliteratur gängigen und empfohlenen Begriff „Fahrdemonstrationen“ zu verwenden.

che der Teilnehmer vorgesehen, in denen die Erlebnisse der Fahrdemonstrationen sowie auch die bisherigen individuellen Fahrerfahrungen nach dem Fahrerlaubniserwerb aufgearbeitet werden. Die Maßnahme ist in drei thematisch unterschiedliche Module – diese beinhalten schwerpunktmäßig die Bedeutung der Fahr(zeug)sicherheit, die Gefahren von Ablenkung und die Einschätzung der eigenen Fahr(un)erfahrenheit – gegliedert, wobei die Inhalte zu jedem Modul sowohl im Seminarraum als auch auf dem Übungsgelände bearbeitet werden (s. Bild II-2). Die Bearbeitung der thematischen Schwerpunkte in unterschiedlichen Lehr-Lernsettings soll es zum einen den Teilnehmern ermöglichen, sich Inhalte mittels verschiedener Lehr-Lernmethoden anzueignen und so Lehr-Lerninhalte auf unterschiedlichen Lernzielebenen zu (re)aktivieren. Zum anderen soll es dem Kursleiter ermöglicht werden, das Erreichen bestimmter Lehr-Lernziele in verschiedenen Settings zu überprüfen und so möglichen Fehlannahmen der Teilnehmer über Maßnahmenziele (z. B. das Erleben von Risikosituationen als Fertigkeitstraining interpretieren) vorzubeugen.

Die im Rahmen der Maßnahme bearbeiteten zentralen Themenfelder sind

- die Förderung einer realistischen Selbsteinschätzung der eigenen Fahrkompetenz im Modul „Erfahren?“,
- die Vermeidung von Ablenkungen von der Fahraufgabe im Modul „Aufmerksam?“ sowie
- das Aufdecken von Kontrollillusionen beim Fahren (unter Berücksichtigung von Fahrerassistenz- und Sicherheitssystemen) im Modul „Sicher?“.

Eine Maßnahmenteilnahme setzt selbstständige Fahrerfahrungen voraus und soll deshalb etwa 4 Monate nach dem Fahrerlaubniserwerb (siehe Fußnote 15) erfolgen.

2.3 Einbindung der edukativen Maßnahmen in das Optionsmodell

In der Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“ wurde unter fachlichen Gesichtspunkten diskutiert, wie die edukativen Maßnahmen in ein Optionsmodell einzubinden sind, um geeignete Anreizstrukturen für eine Teilnahme zu schaffen (BAST, 2016). Die möglichen individuellen Probezeitverkürzungen auf bis zu zwei Jahre (nach vorheriger An-

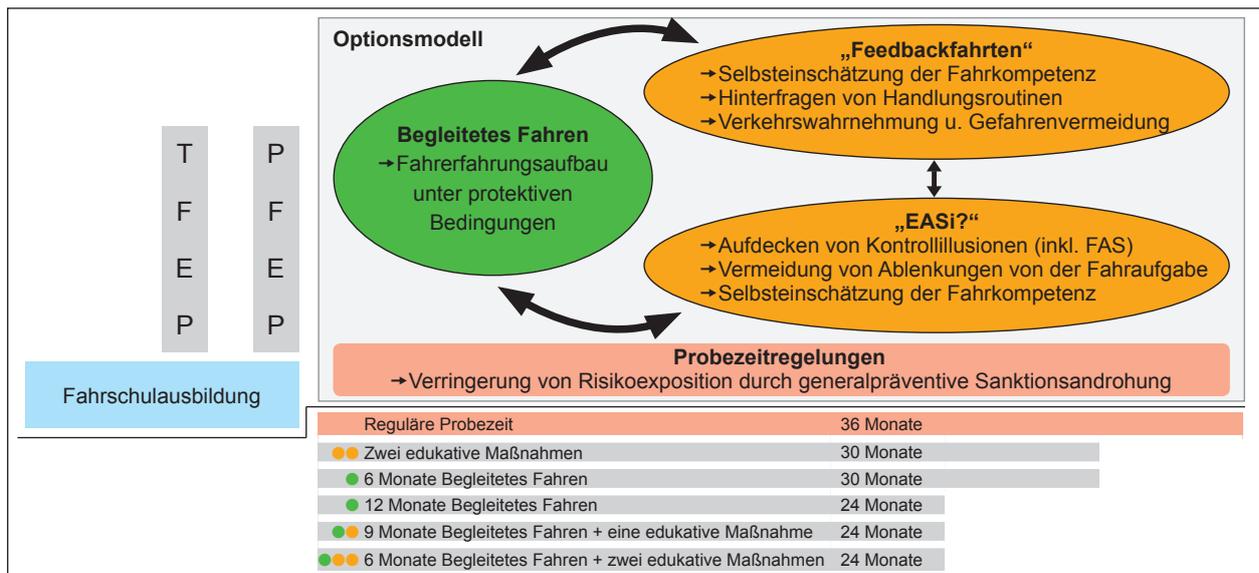


Bild II-3: Einbindung der edukativen Maßnahmen in das Optionsmodell

hebung der allgemeinen Probezeit; s. Kapitel 1) stellen vor dem Hintergrund der optionalen Teilnahme am Begleitetem Fahren und an edukativen Maßnahmen aus Sicht der Fachexperten der Projektgruppe einen wesentlichen Anreiz dar. Allerdings ist durch eine unterschiedliche Gewichtung der Probezeitverkürzungen zu gewährleisten, dass der Anreiz für das Begleitete Fahren möglichst hoch ausfällt.¹⁸ Damit soll für diesen nachweislich sicherheitswirksamen Ansatz im System der Fahranfängervorbereitung eine höhere Nutzungsquote als bislang erreicht und zugleich eine möglichst lange Nutzungsdauer (von mindestens 12 Monaten) unterstützt werden. Darüber hinaus sind durch die Probezeitverkürzungen spezifische Anreizstrukturen für eine Teilnahme an edukativen Maßnahmen vorgesehen, mit denen insbesondere jene Fahranfänger angesprochen werden sollen, die das Begleitete Fahren gar nicht oder nur für eine kürzere Zeitspanne als 12 Monate nutzen können oder wollen (siehe Bild II-3).

Aus den hier skizzierten Empfehlungen des Expertengremiums zum Optionsmodell wird bereits ersichtlich, dass eine sorgfältige Ausbalancierung von Maßnahmenangeboten und damit verbundenen Anreizstrukturen für eine Teilnahme von hoher Bedeutung für das System der Fahranfängervorbereitung insgesamt sein wird. Wenngleich noch nicht alle Parameter eines künftigen Optionsmodells detailliert beschrieben sind, so lässt sich mit Blick auf die Entwicklung edukativer Maßnahmenkonzepte die begründete Forderung ableiten, dass diese Konzepte eine sinnvolle Maßnahmenkombination untereinander ermöglichen und zugleich in sinnvoller Weise mit dem Begleitetem Fahren kombinierbar sein müs-

sen.¹⁹ Diese Forderung wurde bei den hier vorgestellten Maßnahmenkonzepten berücksichtigt.

Mit Blick auf die Anreizstrukturen für eine Teilnahme an edukativen Maßnahmen erscheint es sinnvoll und erforderlich, einen Katalog von Kriterien mit einzuhaltenden (formalen und inhaltlichen) Mindestanforderungen für die Anerkennung der Maß-

¹⁸ Mehrheitlich befürwortet wurde eine Verkürzung der Probezeit um ein Jahr bei Teilnahme am Begleitetem Fahren für mindestens 12 Monate. Eine Verkürzung der Probezeit um ein Jahr sollte darüber hinaus auch ermöglicht werden, wenn das Begleitete Fahren für 9 Monate erfolgt und mit einer edukativen Maßnahme kombiniert wird oder wenn es für 6 Monate erfolgt und mit zwei edukativen Maßnahmen kombiniert wird. Nutzen Fahranfänger das Begleitete Fahren nur für 6 Monate und nehmen nicht an einer edukativen Maßnahme teil, verkürzt sich die Probezeit um ein halbes Jahr. Für Fahranfänger, die nicht am Begleitetem Fahren teilnehmen, soll die Teilnahme an zwei edukativen Maßnahmen eine Probezeitverkürzung um ein halbes Jahr ermöglichen. Eine Verkürzung der Probezeit um ein Vierteljahr bei Teilnahme an nur einer edukativen Maßnahme wurde wegen des unangemessen hohen Verwaltungsaufwandes mehrheitlich für verzichtbar erachtet (BAST, 2016).

¹⁹ Für Fahranfänger, die das Begleitete Fahren mit edukativen Maßnahmen verbinden möchten, wird empfohlen, verbindlich vorzuschreiben, zunächst die Begleitphase vollständig abzuschließen und an edukativen Maßnahmen erst danach, zeitlich um einige Wochen versetzt, teilzunehmen. Dies ist damit zu begründen, dass sich einige der angenommenen Wirkfaktoren der edukativen Maßnahmen erst entfalten dürften, nachdem einige Zeit selbstständig gefahren wurde. Beispielsweise wäre mit Blick auf Schwerpunkt „Hinterfragen von sicherheitsabträglichen Handlungsrouitinen“ im Rahmen der „Feedbackfahrten“ anzunehmen, dass sich solche Routinen noch nicht in der Begleitphase entwickeln und damit auch nicht zum Beobachtungsgegenstand der „Feedbackfahrten“ gemacht werden können. Ebenso wäre für die Maßnahme „EASI?“ anzunehmen, dass es Teilnehmern ohne selbstständige Fahrerfahrungen an Erfahrungsgrundlagen für die Anwendung diskursiver Lehr-Lernmethoden fehlt.

nahmenteilnahme aufzustellen. Dies betrifft beispielsweise die Compliance der Teilnehmer im Hinblick auf eine zu erbringende vollständige Teilnahme sowie eine aufmerksame und aktive Mitwirkung. Ein Entwurf für einen entsprechenden Kriterienkatalog wird durch DVR und ADAC im Zuge der Maßnahmenumsetzung ausgearbeitet.

3 Bewertungsgrundlagen für edukative Maßnahmenkonzepte

3.1 Anforderungskriterien an edukative Maßnahmen im Optionsmodell

Für die fachliche Bewertung der Maßnahmenkonzepte wurden von der BAST-Unterarbeitsgruppe „Edukativen Maßnahmen“ wissenschaftlich begründete Anforderungskriterien vorgegeben. Diese Kriterien sind an die hier vorgestellten sowie ggf. künftige edukative Maßnahmenkonzepte anzulegen und werden nachfolgend kurz erläutert:

1. Zielgruppenspezifität

Zunächst müssen edukative Maßnahmen so gestaltet sein, dass sie an den Bedarf nach Kompetenzerweiterung in der Zielgruppe der meist jugendlichen und jungen Erwachsenen anknüpfen, d. h. auf fahranfänger- und jugendspezifische Kompetenzdefizite Bezug nehmen.

2. Maßnahmenkomplementarität und Systemkohärenz

Edukativen Maßnahmen sollen einen eigenständigen Wert im System der Fahranfängervorbereitung besitzen. Das bedeutet zum einen, dass sie durch ihre inhaltliche Schwerpunktsetzung die bestehenden Maßnahmen (u. a. Fahrschulausbildung, Begleitetes Fahren) in begründeter Weise ergänzen. Zum anderen sollten sie in ihrer zeitlichen Einbindung in den Prozess des Fahrkompetenzerwerbs mit vorhergehenden und ggf. folgenden Maßnahmen korrespondieren.

3. Wissenschaftliche Begründung

Da die mögliche Maßnahmenwirksamkeit im Rahmen von Erprobungsuntersuchungen erst nach einer (vorläufigen) Implementierung nachgewiesen werden kann, gilt es, die edukativen Maßnahmenkonzeptionen auf einschlägigen wissenschaftlichen Grundlagen aufzubauen sowie ggf. vorliegende empirische Befunde zur

Nutzerakzeptanz, Lernwirksamkeit und Sicherheitswirksamkeit vergleichbarer Maßnahmen bereits bei der Maßnahmenentwicklung zu berücksichtigen. Hierdurch soll eine spätere Maßnahmenwirksamkeit bereits im Vorfeld der Implementierung als wahrscheinlich oder zumindest als plausibel anzusehen sein.

4. Verkehrspädagogische Konzeptqualität

Bei der Maßnahmenkonzipierung sind insbesondere erwachsenenpädagogisch-didaktische Standards zur Kompetenzvermittlung zu berücksichtigen. Hierbei ist beispielsweise an die Wahl geeigneter Anspracheformen für Jugendliche und junge Erwachsene, an die Berücksichtigung sehr unterschiedlicher Fahrerfahrungen und Lernvoraussetzungen sowie nicht zuletzt an die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse und -motive der einzelnen Maßnahmenteilnehmer zu denken. Im Ergebnis soll eine pädagogisch-didaktische Passung zwischen den Maßnahmenkonzepten und der in vielerlei Hinsicht heterogenen Zielgruppe der Fahranfänger erreicht werden.

5. Qualitätssicherung

Mit Blick auf die Maßnahmenqualität sollten Überlegungen zur Sicherung der Verfahrensgüte (z. B. Anbieterzertifizierung, Evaluationsstudien) bereits von Beginn an in der Maßnahmenkonzeption enthalten sein. Hierbei sollten nicht zuletzt auch Möglichkeiten zur Untersuchung der Sicherheitswirksamkeit der Maßnahmenkonzepte skizziert werden.

6. Personalressourcennutzung

Bei der Maßnahmendurchführung sollte auf qualifiziertes Fachpersonal zurückgegriffen und in der Maßnahmenkonzeption bereits auf gegebenenfalls erforderliche qualifikatorische Ergänzungen hingewiesen werden.

7. Maßnahmenzugänglichkeit

Nicht zuletzt ist für edukative Maßnahmen zu gewährleisten, dass die Maßnahme möglichst vielen Fahranfängern durch flächendeckende und kostengünstige Angebote zugänglich ist.

3.2 Kriteriengeleitete Beschreibung des Maßnahmenkonzepts „Feedbackfahrten“

Im vorliegenden Kapitel wird die Maßnahmenkonzeption „Feedbackfahrten“ anhand der zuvor erläu-

terten Anforderungskriterien näher beschrieben, und es werden einzelne Gestaltungsaspekte dabei fachlich begründet. Für eine detaillierte Beschreibung der Maßnahmeninhalte und -abläufe sei auf die Anlage 1 (s. Anhang II) verwiesen.

Zielgruppenspezifität

Knüpft die Maßnahme an fahranfänger- und jugendspezifische Kompetenzdefizite an?

In der Maßnahme „Feedbackfahrten“ werden drei thematische Schwerpunkte gesetzt, mit denen auf fahranfänger- und jugendspezifische Kompetenzdefizite in besonderer Weise Bezug genommen wird. Diese Schwerpunktsetzung umfasst (1) die Verbesserung von Fähigkeiten zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung, (2) das Aufdecken und systematische Hinterfragen von sicherheitsabträglichen Handlungsrouninen und damit (3) die Förderung einer realistischen Selbsteinschätzung der eigenen Fahrkompetenz.

1. Seit einigen Jahren wird Kompetenzdefiziten im Bereich der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung als erklärender Einflussfaktor für das Unfallrisiko von Fahranfängern zunehmende Bedeutung beigemessen. Anlass hierfür sind Forschungsbefunde, die bestimmte kognitive Leistungsnachteile von Fahranfängern im Vergleich zu erfahreneren Fahrern belegen, wenn es um die Beurteilung der Gefährlichkeit von bildlichen oder filmischen Verkehrsszenarien geht (s. HORSWILL & MCKENNA, 2004). Bezüglich solcher Leistungsunterschiede konnte durch verschiedene Studien belegt werden, dass Fahrer, die in PC-basierten Tests zur Gefahrenerkennung vergleichsweise schlecht abschnitten, zugleich auch häufiger über Unfälle und Beinahe-Unfälle berichteten (CONGDON & CAVALLO, 1999; WELLS, TONG, SEXTON, GRAYSON & JONES, 2008; VLAKVELD, 2011). Ansätze zur Überwindung dieser insbesondere für Fahranfänger spezifischen Kompetenzdefizite liegen in PC-basierten Trainingsprogrammen oder fahrpraktischen Übungen im Realverkehr, mit denen Fahrer gezielt auf die Wahrnehmung von sicherheitsrelevanten Informationen im Straßenverkehr und auf die Antizipation von Situationsverläufen vorbereitet werden sollen (z. B. FISHER, 2008; REGAN, TRIGGS & GODLEY, 2000; PETZOLDT et al., 2011; BREDOW & STURZBECHER, 2016; CRUNDALL, ANDREWS, VAN LOON & CHAPMAN, 2010;

MCKENNA & CRICK, 1994). Entsprechende Lehr-Lernziele zur Unterstützung einer selbstständigen und umfassenden Analyse von Verkehrssituationen sowie dafür geeignete Lehr-Lernmethoden (z. B. vor- und nachbereitende Situationsanalysen bei der Bewältigung von Fahraufgaben, Kommentierendes Fahren) sind wegen der Verkehrssicherheitsbedeutung der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung in die Maßnahmenkonzeption „Feedbackfahrten“ aufgenommen worden.

2. Bei Fahranfängern sind trotz einer erfolgreich absolvierten Fahrerlaubnisprüfung häufig bestimmte sicherheitsabträgliche Verhaltensweisen zu beobachten, denen verschiedene Ursachen zugrunde liegen können. Zunächst kann unsicheres Fahrverhalten auf eine noch unzureichende Automatisierung von psychomotorischen Handlungsabläufen aufgrund geringer Fahrerfahrung zurückzuführen sein. Beispielsweise zeigen empirische Befunde, dass Fahranfänger auch nach dem Fahrerlaubniserwerb häufig Fehler beim Schalten und Lenken machen (FORSYTH, 1992 in GRATTENTHALER & KRÜGER, 2009). Weiterhin ist das für die Informationsverarbeitung erforderliche Blickverhalten noch nicht in der gleichen Weise ausgeprägt, wie dies bei erfahreneren Fahrern der Fall ist. So nutzen Fahranfänger beispielsweise die Spiegel seltener (LEE, OLSEN & SIMONS-MORTON, 2006) und weniger zielgerichtet (UNDERWOOD, CRUNDALL & CHAPMAN, 2002) und beobachten stärker den Nahbereich vor ihrem Fahrzeug (DEERY, 1999). Nicht zuletzt weisen Fahranfänger bestimmte regelwidrige Verhaltensweisen auf, die erst nach der formalen Fahrschulausbildung im Zuge des selbstständigen Fahrerfahrungsaufbaus als informelle Handlungsrouninen angeeignet wurden. So weisen empirische Studien darauf hin, dass Geschwindigkeitsübertretungen zu den häufigsten Verkehrsverstößen junger Fahrerinnen und Fahrer zählen (FORSYTH et al., 1995 in OECD/ECMT, 2006; Statistisches Bundesamt, 2017). Mit Blick auf Geschwindigkeitsüberschreitungen und weitere ausgewählte Deliktbereiche (u. a. Rotlichtverstöße) untersuchten HAUTZINGER et al. (2011) mittels Befragungen von Kraftfahrern Zusammenhänge zum Alter der Befragten. Auch hier zeigte sich, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen mit geringerem Alter der Befragten wahrscheinlicher sind. Weiterhin waren auch die Re-

gelakzeptanz zu Geschwindigkeitsvorschriften und die Risikowahrnehmung bei den jüngeren Befragten geringer und nahmen bei höherem Alter der Befragten zu (ebd.). In den „Feedbackfahrten“ erfolgt eine systematische Beobachtung des Fahrverhaltens anhand von fünf standardisierten Beobachtungskategorien (Verkehrsbeobachtung, Fahrzeugpositionierung, Geschwindigkeitsanpassung, Kommunikation, Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise) durch eine maßnahmenspezifisch geschulte und fahrfahrene Person unter Gewährleistung unterschiedlicher Anforderungssituationen beim Fahren im Realverkehr. Hierdurch erscheint es aussichtsreich, ungünstige Fahrverhaltensweisen und sicherheitsabträgliche Handlungsroutinen erkennen zu können und diese – ebenso wie beobachtete Indikatoren für eine bereits vorhandene zufriedenstellende Fahrkompetenz – durch ein systematisches lernförderliches Feedback zum Gegenstand des weiteren Fahrkompetenz-erwerbs zu machen.

3. Verschiedene empirische Studien weisen darauf hin, dass Fahranfänger dazu neigen, eigene Fahrfähigkeiten noch nicht realistisch einzuschätzen (im Überblick: ENGSTRÖM, GREGERSEN, HERNETKOSKI, KESKINEN & NYBERG, 2003). So schätzen Fahranfänger ihre Fahrfertigkeiten in der Regel besser ein als die des durchschnittlichen Fahrers. Selbstüberschätzungen scheinen wiederum anderen Studien zufolge nicht allein unter den meist jungen Fahranfängern vorzukommen, d. h. sie treten womöglich unabhängig vom Lebensalter auf (GROEGER, 2000, zitiert nach LEUTNER et al., 2009; DECRAEN, TWISK, HAGENZIEKER, ELFFERS & BROOKHUIS, 2011). Ungeachtet widersprüchlicher Befunde zu einer systematischen Selbstüberschätzung insbesondere bei jungen Fahranfängern ist festzuhalten, dass eine realistische Selbsteinschätzung grundsätzlich dazu beitragen kann, gefährliche Situationen und Unfälle zu vermeiden und somit die Verkehrssicherheit zu Beginn der Fahrkarriere zu erhöhen (FISHER & DORN, 2017). Dabei deuten Befunde von WHITE, CUNNINGHAM & TITCHENER (2011) darauf hin, dass die Fähigkeit zu einer realistischen Selbsteinschätzung durch gezielte Trainingsprogramme bzw. Interventionsmaßnahmen günstig beeinflusst werden kann. Im Rahmen der „Feedbackfahrten“ wird der Bedeutung einer realistischen Selbstein-

schätzung Rechnung getragen, indem eine Selbst- und Fremdeinschätzung der Fahrkompetenz vorgenommen wird und beide Einschätzungen einander gegenübergestellt werden. Im Rahmen der gemeinsamen Auswertung soll möglicher subjektiv erlebter Perfektionsdruck abgebaut werden, indem der Fahranfänger darin unterstützt wird, sich selbst als weiterhin Lerner zu verstehen. Maßgeblich für die Aussagekraft und Akzeptanz des Vergleichs von Selbst- und Fremdeinschätzung dürfte es dabei sein, dass die Fremdeinschätzung durch eine fahrfahrene Person auf Grundlage eines wissenschaftlich begründeten Beobachtungsverfahrens vorgenommen wird und sich auf konkret beobachtete Verhaltensweisen, d. h. auf eine objektivierbare Kompetenzbeurteilung, stützen wird.

Maßnahmenkomplementarität und Systemkohärenz

Besitzt die Maßnahme einen eigenständigen Wert im System der Fahranfängervorbereitung?

Die Maßnahme „Feedbackfahrten“ knüpft in verschiedener Weise an bestehende Fahranfängermaßnahmen an und trägt, weil sie auf bereits etablierte und bewährte Maßnahmen und Konzepte ausdrücklich Bezug nimmt, zur Systemkohärenz bei. Sie birgt zudem gegenüber bestehenden Systemelementen zusätzliche Potenziale für die Fahranfängervorbereitung, weil sie diese in sinnvoller Weise ergänzt und erweitert. Die wesentlichen Systemelemente, anhand derer sich die Anbindung der „Feedbackfahrten“ verdeutlichen lassen, sind (1) die Fahrschul Ausbildung, (2) die Praktische Fahrerlaubnisprüfung und (3) der verlängerte fahrpraktische Erfahrungsaufbau.

1. Mit Blick auf die Fahrschul Ausbildung ist zu konstatieren, dass die Verbesserung der Kompetenzen zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung der Fahrlehrertätigkeit zwar von Experten als ausbildungsimmanent und prozessbegleitend beschrieben wird, allerdings nicht explizit in den Ausbildungsgrundlagen vorgegeben ist. Damit ist gemeint, dass Unterrichtsthemen zur Gefahrenwahrnehmung nicht in Form eigenständiger Lektionen in der FahrschAusbO verankert sind und ihnen auch in einschlägigen Ausbildungsmaterialien nur eine untergeordnete Rolle zukommt (BREDOW & STURZBECHER, 2016). Im Rahmen der „Feedbackfahrten“ ist eine systematische Auseinan-

dersetzung mit diesem Themenkomplex vorgehen, wobei hierzu spezifische, in der derzeitigen Fahrschulausbildung nicht oder nur selten genutzte Lehr-Lernmethoden zur Verwendung kommen sollen (u. a. Situationsanalysen; s. u. Wissenschaftliche Begründung).

2. Bei der Beobachtung und Erfassung des Fahrverhaltens im Rahmen der „Feedbackfahrten“ wird auf den Fahraufgabenkatalog zur Praktischen Fahrerlaubnisprüfung (Arbeitsgruppe „Fahraufgabenbeschreibung“, 2016) Bezug genommen. Zum einen dient dieser zur Festlegung der Anforderungsgestaltung bei der Auswahl zu befahrender Strecken, zum anderen erfolgt die Kompetenzbeurteilung durch die maßnahmen-spezifisch geschulte und fahrerfahrene Person anhand der Fahrkompetenzbereiche, die künftig auch im Rahmen der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung und der Fahrschulausbildung eingesetzt werden. Dies dürfte mit Blick auf die Fahranfängervorbereitung insgesamt zu einer wesentlichen Unterstützung des systematischen Fahrkompetenzerwerbs beitragen, weil im zeitlichen Lernverlauf auf die immer gleichen „Kriterien guten Fahrens“ (ebd.) zurückgegriffen wird und damit Kompetenzzuwächse für den Fahranfänger nachvollziehbar werden.
3. Die Maßnahme „Feedbackfahrten“ unterstützt einen längerfristigen Fahrerfahrungsaufbau, der gegenwärtig allein durch Elemente wie das Begleitete Fahren oder die bestehenden Probezeitregelungen für Fahranfänger realisiert wird. Die zwischen den „Feedbackfahrten“ liegende Phase des selbstständigen fahrpraktischen Lernens erstreckt sich über eine Zeitspanne von bis zu 8 Wochen und umfasst eine – allerdings nur mittelbare – didaktische Begleitung. Dabei stellt die Fahrerfahrung der verkehrspädagogisch besonders qualifizierten feedbackgebenden Person eine wichtige Ressource dar, auf die vom Fahranfänger durch Bitten um Unterstützung zurückgegriffen werden kann. Mit der Maßnahme wird schließlich auch das für einen längerfristigen Erfahrungsaufbau kennzeichnende anlassbezogene fahrpraktische Lernen abgebildet, da auf das übliche Mobilitätsverhalten der Teilnehmer und die damit verbundenen spezifischen Anforderungen Bezug genommen wird.

Wissenschaftliche Begründung

Wurden wissenschaftliche Grundlagen sowie empirische Befunde zur Nutzerakzeptanz, Lernwirksamkeit

und Sicherheitswirksamkeit derartiger Maßnahmen bei der Maßnahmenkonzipierung berücksichtigt?

Das hier vorgestellte Konzept wurde noch nicht empirisch untersucht. Es liegen jedoch empirische Untersuchungen zu Maßnahmen vor, die hinsichtlich einzelner Elemente mit dem Konzept der „Feedbackfahrten“ übereinstimmen. So ist das Element einer Feedbackfahrt im Realverkehr im Programm „PROFILER – Fahren wie die Profis“ vorhanden. Dieses Programm wurde in einer empirischen Studie von SCHUMACHER & REMDISCH (2012) unter anderem hinsichtlich verschiedener formativer Aspekte evaluiert. Aus der Befragung von 54 Teilnehmern – Fahranfänger im Alter von durchschnittlich 20 Jahren (Spannweite 17 – 24 Jahre) – geht hervor, dass 84,3 % der Befragten das Element der Feedbackfahrt (hier mit einer Dauer von 45 Minuten und selbst gewählten Fahrsituationen) als wirksam für den erzielten Lernerfolg beurteilten. 70,1 % der Teilnehmer gaben an, dass sie durch die Feedbackfahrt motiviert waren, ihr Verhalten zu verändern, und 76,4 % berichteten, dass sie sich aufgrund ihrer Erfahrungen in der Feedbackfahrt neue Ziele für ihr Fahrverhalten gesetzt haben. Mehr als drei Viertel (82,3 %) der befragten Teilnehmer gaben an, dass sie gern erneut an einer Feedbackfahrt teilnehmen würden. Nicht zuletzt trug die Feedbackfahrt bei 83,7 % der Befragten zu einer Verdeutlichung von Stärken und Schwächen des eigenen Fahrverhaltens bei (ebd.), wobei die Gegenüberstellung von Selbst- und Fremdbild des Fahrverhaltens aus Sicht der Befragten einen wesentlichen Beitrag zum Erkenntnisgewinn im Rahmen des Programms leistete. Eine solche Gegenüberstellung von Selbst- und Fremdeinschätzung der Fahrkompetenz auf Grundlage von Fahrten im Realverkehr ist auch im edukativen Maßnahmenkonzept „Feedbackfahrten“ als das wesentliche Element zur Reflexion der eigenen Fahrkompetenz verankert.

Weitere Hinweise zur Lernwirksamkeit von „Feedbackfahrten“ lassen sich aus Evaluationsstudien im Rahmen des EU-Projekts „NovEV“ (CIECA, 2004) ableiten. Hier lag der Hauptfokus zwar auf der Evaluation von Fahrsicherheitstrainings bzw. „Zweite Phase“-Trainings in verschiedenen Ländern (u. a. Spanien, Frankreich, Niederlande), diese beinhalteten jedoch zum Teil auch „Feedbackfahrten“ im Realverkehr als ein zusätzliches Maßnahmenelement neben den Fahrten auf geschlossenem Gelände. Da sich die Evaluationsbefunde zu diesen Fahrsicherheitstrainings überwiegend nicht auf einzelne Maßnahmenelemente, sondern auf das Trainings-

programm als Ganzes bezogen, bleibt nur anzunehmen, dass die positiven Befunde zur Lernwirksamkeit der analysierten Trainings auch auf die darin enthaltenen „Feedbackfahrten“ zurückzuführen sind. Hierfür spricht zumindest der Befund zu einem niederländischen Trainingsprogramm, in dem die Nutzerzufriedenheit mit einzelnen Maßnahmenelementen separat erfasst wurde und das Element „Feedbackfahrt“ von über 85 % der Teilnehmer als nützlich bewertet wurde (DECRAEN, VISSERS, HOUTENBOS & TWISK, 2004).

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass einerseits die dargestellten Befunde zu früheren Maßnahmen als empirische Datengrundlage zur Beurteilung der neuen Maßnahme „Feedbackfahrten“ nicht hinreichend belastbar sind. Dies gilt schon deshalb, weil mit der neuen Maßnahme auch die Lerninhalte anders akzentuiert und auf erfolgversprechende Inhalte ausgerichtet wurden. Andererseits lassen diese Befunde aufgrund der Ähnlichkeit einzelner Maßnahmenelemente zu bewährten verkehrspädagogischen Vermittlungsstrategien aber zumindest plausibel vermuten, dass das Konzept bei künftigen Teilnehmern auf Akzeptanz stoßen und in seiner Gestaltung insgesamt als sinnhaft empfunden werden dürfte. Damit lässt sich – bei fachkundiger pädagogisch-psychologischer Gestaltung – auch eine Lernwirksamkeit erwarten. Ein Rückschluss auf die mögliche Sicherheitswirksamkeit der edukativen Maßnahme „Feedbackfahrten“ ist auf der beschriebenen Grundlage nicht möglich.

Mit Blick auf den internationalen Raum ist festzustellen, dass andernorts bereits Maßnahmenkonzepte zur Anwendung kommen, die „Feedbackfahrten“ vorsehen. Allerdings liegen keine systematischen und belastbaren Evaluationsbefunde zur Sicherheitswirksamkeit vor. Aufgrund einer umfassenden Recherche zu „Feedbackfahrten“ als Element von Verkehrssicherheitsmaßnahmen stellen FELLNER, KERWIEN & STERN (2012) fest, dass „Feedbackfahrten“ in verschiedenen europäischen Ländern ein Bestandteil der Fahranfängervorbereitung sind und als verbindliche oder fakultative Maßnahme bzw. als Modellprojekt verankert sind. Inhaltliche Unterschiede bestehen dabei in der Standardisierung der Fahrstrecke und dem beobachteten Fahrverhalten sowie in einer möglichen Einbindung von mitfahrenden Fahranfängern als Feedbackgeber. Die wesentliche Gemeinsamkeit besteht den Autoren (ebd.) zufolge darin, dass Fahrverhaltensbeobachtungen in nahezu allen betrachteten Maßnahmenkonzepten schriftlich festgehalten werden

und die entsprechenden Aufzeichnungen die Grundlage für die Feedbackgespräche bilden. Beide Aspekte werden auch in der hier vorgestellten Maßnahme „Feedbackfahrten“ berücksichtigt, und zwar in besonders elaborierter Weise: Die Fahrverhaltensbeobachtungen stützen sich auf etablierte Verfahren der Fahrkompetenzbestimmung und sind aus den Verfahren zur Lernstands- und Lernverlaufsbeurteilung in der Fahrschulausbildung sowie zur Leistungserfassung in der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung abgeleitet. Für die Aufzeichnungen ist nach Möglichkeit eine elektronische Dokumentation vorgesehen. Diese soll es erlauben, die Fahrverhaltensbeobachtungen sowie auch Selbsteinschätzungen der eigenen Fahrkompetenz dem Fahranfänger über die ganze Teilnahmedauer und darüber hinaus zugänglich und für den Fahrkompetenzerwerb nutzbar zu machen (z. B. in einem Online-Portal).

Verkehrspädagogische Konzeptqualität

Wurden insbesondere erwachsenenpädagogisch-didaktische Standards bei der Maßnahmenkonzipierung berücksichtigt?

Die edukative Maßnahme „Feedbackfahrten“ stützt sich auf pädagogisch-didaktische Grundlagen, die im Rahmen von EU-Forschungsprojekten erarbeitet wurden. So zielt die Maßnahme unter anderem darauf ab, beim teilnehmenden Fahranfänger Prozesse der Selbstreflexion über das eigene Fahrverhalten anzustoßen und dadurch sicherheitsabträgliches Verhalten zu erkennen sowie sicherheitsorientiertes Verhalten zu etablieren. Für die methodische Umsetzung dieser Lehr-Lernziele wird auf Konzeptgrundlagen zurückgegriffen, die im Rahmen des HERMES-Projekts (BARTL, 2010) in Fachgremien durch Experten aus dem Fahrerlaubniswesen erarbeitet wurden. In diesem Projekt wurde der Ansatz des Coaching für die Fahrausbildung nutzbar gemacht, indem u. a. die spezifischen Rollenerwartungen an die Funktion eines Coachs gegenüber der klassischen Lehrerrolle herausgearbeitet wurden sowie ein breites Portfolio an Lehr-Lernmethoden entwickelt und beschrieben wurde. Als kennzeichnend für den Coaching-Ansatz im Kontext des Fahrkompetenzerwerbs bezeichnet BARTL (ebd.) die Verwendung von Methoden, die dem Fahranfänger eine aktive Rolle als Lernender zuweisen, seine Selbstreflexion und Eigenverantwortung fördern und die es ihm mit gezielter Unterstützung des Coachs (z. B. durch Beobachtungen, durch Nachfragen, durch Feedback) ermöglichen, eigene Lehr-Lernziele zu identifizieren und Strategien zur

Zielerreichung zu entwickeln. Mit der Umsetzung von Coaching-Prinzipien trägt die Maßnahme „Feedbackfahrten“ der Tatsache Rechnung, dass der teilnehmende Fahranfänger bereits im Besitz einer Fahrerlaubnis und damit rechtlich verantwortlicher Fahrzeugführer ist.

Qualitätssicherung

Sind (multiperspektivische und multimethodale) Verfahren zur Qualitätssicherung vorgesehen?

Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung wurden die „Feedbackfahrten“ anhand einer exemplarischen Durchführung wesentlicher Teilelemente (z. B. Fahrten im Realverkehr, Situationsanalysen) erprobt, so dass die Machbarkeit der Maßnahme grundsätzlich als gegeben erscheint. Nach einer Implementierung soll sich die Qualitätssicherung der Maßnahme in besonderer Weise auf die Erfassung von Fahrverhaltensdaten im Rahmen der unmittelbaren Maßnahmendurchführung stützen. So erfolgt in den „Feedbackfahrten“ eine Fahrverhaltensbeobachtung und Kompetenzbeurteilung durch eine maßnahmenspezifisch geschulte und fahrfahrene Person, wobei diese sich der fünf Fahrkompetenzbereiche (s. o.) bedient, die analog in der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung und zur Lernstandseinschätzung in der Fahrschule verwendet werden. Die Beobachtungen der „Feedbackfahrten“ werden in elektronischer Form durch den Kursleiter dokumentiert.²⁰ Mit der systematischen und teilnehmerübergreifenden Auswertung der Daten könnte dann zum einen ein beachtlicher Mehrwert für die Grundlagenforschung zum Fahrkompetenzerwerb und zur Fahranfängersicherheit geleistet werden, da bislang kaum detaillierte Erkenntnisse zum selbstständigen Fahrkompetenzerwerb nach der Fahrerlaubnisprüfung vorliegen (z. B. In welchen Kompetenzbereichen weisen Fahranfänger die größten Defizite auf? Welche Fahranforderungen

werden von Fahranfängern für besonders anspruchsvoll gehalten? In welchen Kompetenzbereichen weichen Fremd- und Selbsteinschätzungen am häufigsten bzw. am stärksten voneinander ab?). Zum anderen können die Daten unmittelbar dazu verwendet werden, die Maßnahme selbst an die spezifischen Lernbedarfe der Fahranfänger anzupassen. Hier wäre es beispielsweise denkbar, dass besonders häufig als defizitär eingeschätzte Fahrkompetenzbereiche in den „Feedbackfahrten“ und in der Phase des selbstständigen fahrpraktischen Lernens eine höhere Gewichtung erhalten. Diese Möglichkeit einer auf empirische Daten gestützten Adaption von Maßnahmeninhalten an die Kompetenzen in der Zielgruppe stellt eine innovative Form der Qualitätssicherung dar.

Es ist weiterhin vorgesehen, die Nutzer der edukativen Maßnahmen durch ein Online-Portal – ähnlich des Internetportals zum „Begleiteten Fahren ab 17 (BF17)“²¹ – auf die Vorteile einer Maßnahmenteilnahme hinzuweisen und über die einzelnen Maßnahmen zu informieren. Hierdurch soll die Maßnahmenakzeptanz und -reichweite erhöht werden. Zum Zweck der Qualitätssicherung sollen Kundenbefragungen erfolgen, d. h. die Maßnahmenteilnehmer werden systematisch befragt, wie sie den Kurs bewerten (z. B. welche Elemente als besonders lernwirksam oder motivierend empfunden wurden). Ebenfalls sollen die Seminarleiter zu Optimierungspotenzialen der Maßnahme und zu Umsetzungshürden im Rahmen eines anbieterinternen Qualitätsmanagements befragt werden. Im Rahmen dieses Qualitätsmanagements sollen zudem Supervisionen erfolgen, bei denen ein für die interne Qualitätssicherung Verantwortlicher an einer (zufällig oder anlassbezogen ausgewählten) Feedbackfahrt teilnimmt. Die Ergebnisse aus diesen Befragungen und Supervisionen sollen in Maßnahmenweiterentwicklungen einfließen und zur Gestaltung von Fortbildungsangeboten genutzt werden (s. u.).

Zur Evaluation der Sicherheitswirksamkeit liegt es nahe, auf methodische Zugänge zurückzugreifen, die bereits in der Vergangenheit zur Evaluation von Verkehrssicherheitsmaßnahmen eingesetzt wurden und in denen selbstberichtete Teilnehmerangaben zum Fahrverhalten und zu sicherheitsrelevanten Einstellungen (RUDINGER & SINDERN, 2011) sowie anhand des Fahreignungsregisters erfasste Verkehrsverstöße und Unfallbeteiligungen als Zielkriterium verwendet wurden (s. WILLMES-LENZ, PRÜCHER & GROßMANN, 2010). Insbesondere mit Blick auf die Probezeitreduktion als Teilnahme-

²⁰ In laufenden und abgeschlossenen Forschungsprojekten des IFK in Kooperation mit der Fahrlehrerschaft und den Technischen Prüfstellen wurden Möglichkeiten der elektronischen Dokumentation von Fahrverläufen und Fahrverhaltensbeobachtungen im Rahmen der Fahrschulausbildung (Elektronische Lernverlaufsbeurteilung; BREDOW, F., in Vorb.; STURZBECHER & EWALD, in Vorb.) und der Fahrerlaubnisprüfung (Machbarkeitsstudie e-Prüfprotokoll, FRIEDEL, MÖRL & RÜDEL, 2012; Revisionsprojekt optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung, STURZBECHER, LUNIAK & MÖRL, 2016) entwickelt und erprobt. Die aus diesen Projekten bereits vorliegenden Hard- und Software-Lösungen können für die Dokumentation durch den Kursleiter während der „Feedbackfahrten“ maßnahmenspezifisch adaptiert und weiterentwickelt werden (z. B. in Form eines Zusatzmoduls für die Dokumentation von Feedbackfahrten).

²¹ <https://www.bf17.de>

anreiz erscheint die Deliktauffälligkeit als ein nahe liegendes und effizient zu bestimmendes Zielkriterium, demzufolge eine maßnahmenbezogene Sicherheitswirksamkeit anzunehmen wäre, wenn sich die Kursteilnehmer gegenüber einer vergleichbaren Kontrollgruppe ohne Teilnahme an der spezifischen Maßnahme hinsichtlich dieses Kriteriums als weniger auffällig erweisen.

Personalressourcennutzung

Wird für die Maßnahmendurchführung auf bereits qualifiziertes Fachpersonal (mit ggf. moderaten qualifikatorischen Ergänzungen) zurückgegriffen?

Es ist vorgesehen, dass die Maßnahme von maßnahmenspezifisch geschulten und fahrerfahrenen Personen durchgeführt wird (z. B. Fahrlehrer, Fahrerlaubnisprüfer, Verkehrspsychologen, Verkehrspädagogen), die mindestens eine Fahrerlaubnis der Klasse B besitzen (bzw. bei Fahrlehrern auch eine Fahrlehrerlaubnis für die Klasse BE). Als fachliche Grundqualifikation wird für Fahrlehrer eine Seminarerlaubnis nach § 45 Fahrlehrergesetz (FahrIG) für „Aufbauseminare für Fahranfänger (ASF)“²² empfohlen. Als maßnahmenspezifische Qualifizierung zur Durchführung der „Feedbackfahrten“ ist eine zweitägige Fortbildung mit 16 Einheiten (je 45 Minuten) vorgesehen, die möglichst im Rahmen jeweiliger berufsständischer Fortbildungspflichten anrechenbar sein sollte. Hierbei sollten – angepasst an die jeweiligen spezifischen Vorerfahrungen der Berufsgruppen – neben den erforderlichen Kenntnissen über das Maßnahmenkonzept (Struktur, Inhalte, rechtliche Rahmenbedingungen etc.) insbesondere auch Kompetenzen in der Anwendung von Coaching-Methoden vermittelt werden. Das Fachpersonal soll innerhalb des ersten Jahres ab der Maßnahmendurchführung einmalig an einer eintägigen Fortbildungsveranstaltung teilnehmen, die vor allem dem frühzeitigen Erfahrungsaustausch zu der neuartigen Maßnahme dient und im Bedarfsfall eine Klärung von Umsetzungsschwierigkeiten und eine Nachsteuerung ermöglichen soll. Nach diesem initialen Erfahrungsaustausch soll sich das Fach-

²² Die Überlegungen zur Grundqualifikation wurden der „Vergleichsmatrix – Edukative Maßnahmen“ entnommen, die im Rahmen der BAST-Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“ vom IFK entwickelt und von den künftigen Maßnahmenträgern ausgefüllt wurde. Aus Sicht des IFK würde die Voraussetzung einer Seminarerlaubnis „ASF“ vermutlich zu Einschränkungen bei der Maßnahmenreichweite führen. Die notwendige Festlegung einer Grundqualifikation einerseits und die Gewährleistung einer hinreichenden Maßnahmenreichweite sollte zwischen IFK und dem Auftraggeber vertiefend erörtert werden.

personal mindestens alle fünf Jahre im Umfang von mindestens einem Tag (8 Einheiten je 45 Minuten) maßnahmenspezifisch fortbilden. Eine Anerkennung der Fortbildungen nach berufsständischen Vorschriften (z. B. für Fahrlehrer nach § 53 (1) FahrIG) soll möglich sein. In den Fortbildungen sollten zur Gewährleistung einer hohen pädagogisch-didaktischen Umsetzungsqualität auch selbstreflexive Elemente zum Erfahrungsaustausch über das individuelle Erleben des Coaching-Ansatzes sowie Übungen zur Vertiefung und Erweiterung von Lehrkompetenzen enthalten sein.

Maßnahmenzugänglichkeit

Können alle Fahranfänger an der Maßnahme teilnehmen (z. B. Flächendeckung, Kosten)?

Als Träger der Maßnahmendurchführung sind Fahrschulen vorgesehen, die auf Erfahrungen mit der Durchführung von Interventionsmaßnahmen (ASF, FES) verweisen können. Durch die Anbindung der Maßnahme an Fahrschulen wäre die benötigte Infrastruktur prinzipiell gewährleistet, und es könnte eine hohe Flächendeckung erreicht werden. Grundsätzlich sind die Fahrschulen wie auch die Berufsgenossenschaften und die Kfz-Versicherer aufgefordert, besondere Anreizstrukturen zu schaffen (z. B. verringertes Entgelt für die Maßnahmenteilnahme). Die Gesamtkosten der Maßnahme für den einzelnen Teilnehmer belaufen sich auf ca. 145 Euro und liegen damit im Bereich anderer fakultativer Angebote aus dem Spektrum der Fahrerweiterbildung (z. B. Eco-Training, Fahrsicherheitstrainings). Sie liegen zudem deutlich unterhalb der Kosten, die für die verpflichtende Teilnahme an einem Aufbauseminar zu veranschlagen sind.

3.3 Kriteriengeleitete Beschreibung des Maßnahmenkonzepts „EASi?“

Im Folgenden wird die Maßnahmenkonzeption „Erfahren, Aufmerksam, Sicher?“ (EASi?) anhand der Anforderungskriterien aus Kapitel 3.1 näher beschrieben, und es werden einzelne Gestaltungsaspekte fachlich begründet. Für eine detaillierte Beschreibung der Maßnahmeninhalte und -abläufe sei auf die Anlage 2 in Anhang II verwiesen.

Zielgruppenspezifität

Knüpft die Maßnahme an fahranfänger- und jugendspezifische Kompetenzdefizite an?

Fahranfänger verunglücken besonders häufig bei Allein- und Kontrollverlustunfällen sowie bei Unfällen mit hoher Fahrgeschwindigkeit. In Deutschland stellen diese sog. „Fahrunfälle“ den häufigsten Unfalltyp der Altersgruppe von 18 bis 24 Jahren im Zusammenhang mit tödlichen Pkw-Verkehrsunfällen dar. Im Jahr 2016 starben 232 Menschen bei Fahr- unfällen – dies entspricht einem Anteil von 61,7 % an allen Getöteten bei den durch junge Pkw-Fahrer verursachten Unfällen (Statistisches Bundesamt, 2017). Als ursächlich für derartige Unfälle ist oftmals das Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit anzusehen (ebd.), das wiederum aus einer Selbstüberschätzung der eigenen Fahrfertigkeiten und Kontrollillusionen bezüglich der Beherrschbarkeit von Fahranforderungen (OECD, 2006) sowie aus Fehleinschätzungen von Fahrsituationen resultiert (s. o., KUIKEN & TWISK, 2001; „Kalibrierung“). Weiterhin ist bei diesem Unfalltyp jugendspezifisches Mobilitätsverhalten in Betracht zu ziehen, das im Vergleich zu älteren Fahrern unter anderem gekennzeichnet ist durch häufigere Fahrten außerhalb als innerorts, häufigere Fahrten auf Landstraßen als auf Autobahnen sowie nicht zuletzt durch häufigere Fahrten bei Nacht (TRIMPOP, 2014). Dem jugendspezifischen Mobilitätsverhalten sind schließlich auch Sekundärtätigkeiten beim Fahren zuzuordnen (z. B. Telefonieren, Nutzung von Anwendungen auf Smartphones). Diese spielen gerade in der Gruppe der Fahranfänger eine besondere Rolle, weil sie zum einen häufig vorkommen und zum anderen angesichts noch nicht hinreichend automatisierter Fahrhandlungen offenbar einen deutlich erhöhenden Einfluss auf das Unfallrisiko haben. So ließen sich in einer empirischen Untersuchung aus den USA 80 % aller Unfälle und 65 % aller Beinahe-Unfälle auf Blickunterbrechungen eines Fahrers zur Fahrbahn zurückführen. Die Unfallrate bei derartigen Ursachenhintergründen fiel in der Gruppe der 18- bis 20-Jährigen viermal höher aus als bei den über 34-jährigen Fahrern (NHTSA, 2006). BARTL (2015) berichtet auf Grundlage einer repräsentativen Befragung von Fahranfängern in Österreich, dass knapp jeder fünfte Fahranfänger bereits einen Beinahe-Unfall wegen Ablenkung erlebt hat und jeder dritte Unfall in dieser Gruppe auf Ablenkung zurückgeführt werden kann.

Angesichts der hier skizzierten Kompetenzdefizite von Fahranfängern erscheint es vielversprechend, die angesprochenen fahranfängerspezifischen Unfallursachen im Rahmen einer edukativen Maßnahme zu thematisieren und Kontrollillusionen systematisch aufzudecken: Dort wo eine mangelnde

Ausbalancierung von Fahrfertigkeiten und Fahranforderungen im Realverkehr zu Unfällen führt, bietet eine geschützte Lernumgebung die Möglichkeit, die Nichtbeherrschbarkeit von bestimmten Anforderungssituationen erlebbar zu machen und damit verbundene pädagogisch-didaktische Potenziale zu erschließen. Hierbei ist nicht zuletzt auch die technische Ausstattung des von Fahranfängern genutzten Fahrzeugs zu berücksichtigen und in die Konzeptentwicklung von Fahranfängermaßnahmen einzubeziehen. Zum einen nutzen Fahranfänger die Potenziale vorgeschriebener passiver Sicherheitssysteme offenbar teils nicht oder nur unzureichend; von an Unfällen beteiligten Fahranfängern im Alter von 18 bis 24 Jahren waren in einer Auswertung des Versicherungsunternehmens „Allianz“ ein Anteil von 15 % nicht angeschnallt (KUBITZKI, 2014). Zum anderen profitieren Fahranfänger besonders selten von Vorteilen durch aktive Sicherheits- und Fahrerassistenzsysteme, da sie häufiger ältere und kleinere Fahrzeuge besitzen, die über weniger Fahrerassistenzsysteme verfügen als neuere Fahrzeuge und vermutlich auch eher technische Mängel aufweisen (OECD, 2006). So lag der Anteil von Fahrzeugen der Kleinst- und Kleinwagenklasse ohne ESP im Jahr 2015 in Deutschland bei 43 % bzw. 30 % (GRUSCHWITZ, HÖLSCHER, RAUDSZUS & ZLOCKI, 2017). Zwar profitieren auch Fahranfänger von künftigen Fortschritten im Bereich der Fahrzeugsicherheit (z. B. gilt für Neuwagen in der EU seit 2014 eine Pflichtausstattung mit ESP), jedoch tun sie dies vermutlich auch in Zukunft wegen des für Jugendliche und junge Erwachsene typischen älteren Fahrzeugbestandes letztlich mit einem Sicherheitsnachteil gegenüber neueren Fahrzeugen. Dieser vermutlich sozioökonomisch bedingte Nachteil im Bereich der technischen Ausstattung wird daran ersichtlich, dass im Jahr 2016 mehr als die Hälfte aller unfallbeteiligten Fahranfänger (18-24 Jahre) ein Fahrzeug mit einem Alter von über zehn Jahren fuhr (Statistisches Bundesamt, 2017). Da diese Kluft in der fahrzeugtechnischen Ausstattung von jungen Fahranfängern gegenüber anderen Fahrergruppen auch künftig bestehen wird, ist es geboten, technische Sicherheitsaspekte im Zusammenhang mit den in der Zielgruppe gängigen bzw. als Mindestausstattung zu empfehlenden Fahrerassistenzsystemen zu thematisieren.

Maßnahmenkomplementarität und Systemkohärenz

Besitzt die Maßnahme einen eigenständigen Wert im System der Fahranfängervorbereitung?

Die Maßnahme nimmt in zweierlei Hinsicht Bezug auf das gegenwärtige System der Fahranfängervorbereitung und bietet begründete Ergänzungen des bisherigen Maßnahmenspektrums: Zum einen werden mit der Maßnahme (1) bestimmte pädagogisch-didaktische Mittel zur Verbesserung des Fahrkompetenzerwerbs eingesetzt, die in der gewählten Form bislang nicht systematisch genutzt werden. Zum anderen werden (2) bestimmte Inhalte thematisiert, die bislang im Rahmen der obligatorischen Fahrschul Ausbildung nicht oder nur unsystematisch behandelt werden.

1. Unter methodischen Gesichtspunkten lassen sich mit der Maßnahme gänzlich neue Formen des Lehrens und Lernens umsetzen. So ist es im Rahmen der Fahrschul Ausbildung im Realverkehr nicht zulässig und auch nicht sinnvoll, fahrphysikalische Grenzen zu verdeutlichen und Folgen unangemessenen Verhaltens erlebbar zu machen. Ebenso ist es nicht ohne Weiteres möglich und vermutlich auch aus didaktischen Erwägungen nicht sinnvoll, im Rahmen der Fahrschul Ausbildung, wo grundlegende Handlungsabläufe erstmals erlernt werden, bereits die Folgen von Ablenkung für die Fahrsicherheit zu simulieren. Eine systematische Auseinandersetzung mit diesen Themen erscheint – und zwar nach dem Beginn des selbstständigen Fahrens – jedoch in besonderer Weise erforderlich, weil andernfalls fahranfängertypische (Fehl-)Annahmen über die Kontrollierbarkeit von Anforderungen und über die Auftretenswahrscheinlichkeit von Gefahren nicht hinreichend infrage gestellt werden.
2. Die besondere inhaltliche Ausgestaltung der edukativen Maßnahme betrifft den Themenbereich der Fahrzeugsicherheit mit Blick auf das üblicherweise vom Fahranfänger genutzte Fahrzeug. Hier sind zumindest teilweise deutliche Sicherheitsunterschiede zwischen den moderneren in der Fahrschule genutzten Übungsfahrzeugen und den üblicherweise beim selbstständigen Fahren genutzten Fahrzeugen anzunehmen (s. o. „Zielgruppenspezifität“). Im Rahmen der Maßnahme erfolgt daher eine systematische Auseinandersetzung der Fahranfänger mit ihrem individuellen Fahrzeug und den darin vorhandenen Sicherheitsvorrichtungen – dies findet an keiner anderen Stelle im System der Fahranfängervorbereitung statt. Die Auseinandersetzung mit der Sicherheitsausstattung erlaubt es, auf allgemeine sicherheitsrelevante Faktoren

hinzuweisen (z. B. Einstellung von Sitz, Gurt und Kopfstützen). Darüber hinaus soll sie aber auch Anlass dafür geben, dass Fahranfänger angesichts von erlebbaren und beobachtbaren Fahrzeugunterschieden im Fahrverhalten die Bedeutung dieses Themas anschaulich erfahren (z. B. unterschiedliche Bremswirkung bei Fahrzeugen, Ausstattung mit ESP oder ggf. anderen Systemen). Der Themenbereich „Ablenkung“ erfährt im Rahmen der Maßnahme ebenfalls einen besonderen Stellenwert insofern, dass die Folgen von Fahrten bei Ablenkung unmittelbar spürbar werden.

Schließlich erzeugt die Kombination der edukativen Maßnahme „EASi?“ mit der Maßnahme „Feedbackfahrten“ insofern einen Mehrwert, dass in beiden Maßnahmen die Förderung einer realistischen Selbsteinschätzung der eigenen Fahrkompetenz – auf unterschiedlichen Wegen – als übergreifende Zielstellung auftritt. Die Verwendung jeweils eigenständiger maßnahmenspezifischer Lehr-Lernmethoden und -medien sowie Inhaltsschwerpunkte lässt eine wechselseitige Ergänzung der Maßnahmen im Hinblick auf die effektive und nachhaltige Erreichung dieser Zielstellung aussichtsreich erscheinen.

Wissenschaftliche Begründung

Wurden wissenschaftliche Grundlagen sowie empirische Befunde zur Nutzerakzeptanz, Lernwirksamkeit und Sicherheitswirksamkeit derartiger Maßnahmen bei der Maßnahmenkonzipierung berücksichtigt?

In der Fachliteratur finden sich zahlreiche unterschiedliche Ausgestaltungsansätze für Lehr-Lernformen, die unter dem Begriff „Fahrsicherheitstrainings“ oder „Zweite-Phase-Trainings“ zusammengefasst werden. Ein wesentliches gemeinsames Gestaltungsmerkmal stellen Fahrdemonstrationen in geschütztem Gelände, d. h. abseits des realen Straßenverkehrs dar, bei denen durch bestimmte Hilfsmittel (Pylonen, nasse Fahrbahnoberflächen, Schleuderplatten) fahrphysikalische Risikosituationen erzeugt und für Fahrer risikofrei erlebbar gemacht werden können. Aufgrund negativer Befunde zur Sicherheitswirksamkeit solcher Trainings aus den 1980er Jahren (GLAD, 1988; KESKINEN et al., 1992; GREGERSEN, 1996), die auf erhöhte Risikobereitschaft nach der Teilnahme zurückgeführt wurde, hat sich die pädagogisch-didaktische Zielrichtung derartiger Trainingskonzepte von einem vornehmlich risikobezogenen Fertigkeitserwerb (Skill Training, Schleuderkurs) auf die Unterstützung ei-

ner realistischen Selbsteinschätzung eigener Fahrfertigkeiten verlagert (CIECA, 2002).

Die international gegenwärtig praktizierten Trainingsprogramme weisen sehr unterschiedliche Ausgestaltungsformen auf und lassen eine Vergleichbarkeit von Maßnahmen untereinander daher nur bedingt zu. Für Trainingsmaßnahmen, bei denen – ähnlich der Maßnahmenkonzeption „EASI?“ – Fahrdemonstrationen auf geschlossenem Gelände zum Erlebbarmachen fahrphysikalischer Grenzen einen wesentlichen methodischen Gestaltungsaspekt darstellen, finden sich im Rahmen des EU-Projekts „NovEV“ (CIECA, 2004) Belege für eine Verbesserung der Risikoeinschätzung und der Fahrfertigkeiten sowie für eine positive Bewertung der Maßnahme durch die Teilnehmer. Elemente der dort evaluierten Trainingsmaßnahmen aus verschiedenen Ländern (Österreich, Frankreich, Spanien, Deutschland, Niederlande) waren u. a. Videodemonstrationen zu Themen wie Ablenkung, Multi-Tasking und Peerdruck, die Diskussion und Erprobung der Effektivität aktiver und passiver Sicherheitssysteme sowie Bremsübungen und Slalomfahrten. Den Evaluationsbefunden aus den verschiedenen Ländern liegen unterschiedliche Studiendesigns zugrunde, wobei sich die Mehrzahl der Untersuchungen allein auf Prä-Post-Fragebogenerhebungen mit Kontrollgruppen stützte und Fahrverhaltensbeobachtungen im Realverkehr eine Ausnahme darstellten. In allen Studien konnte eine hohe Nutzerakzeptanz festgestellt werden (ebd.). Als vielversprechende Befunde zur Lernwirksamkeit aus einigen der evaluierten Maßnahmen sind selbstberichtete Verbesserungen im Bereich des defensiven Fahrens in einem sechsmonatigen Follow-Up-Zeitraum (Spanien: ALUMA, PUERTO, SANMARTIN & MOLINA, 2004) sowie beobachtete fahrpraktische Verbesserungen im Bereich der Fahr- und Kalibrierungsfertigkeiten²³ im Realverkehr zu nennen (Niederlande: DECRAEN, VISSERS, HOUTENBOS & TWISK, 2004). Weitere Hinweise auf die Nachhaltigkeit von fahrpraktischen Lerneffekten ergeben sich auch aus einer Untersuchung von STROHBECK-KUEHNER & GEILER (2010), in der die Autoren neben Einstellungsänderungen der Teilnehmer in Richtung einer sicherheitsrelevanten Fahrweise auch über defensiveres und rücksichtsvolleres Fahren im Rahmen einer

standardisierten Fahrverhaltensbeobachtung drei Monate nach Ende eines absolvierten Trainingsprogramms berichten.

Die Befunde zur Sicherheitswirksamkeit von Fahr-sicherheitstrainings fallen insgesamt heterogen aus, was zum einen auf unterschiedliche Gestaltungsaspekte der Trainings selbst zurückzuführen sein dürfte, zum anderen aber auch auf Unterschiede in der zugrunde gelegten Evaluationsmethodik sowie auf die Grenzen des Wirksamkeitskriteriums „Unfallrate“ für die Maßnahmenbeurteilung (HACKENFORT, 2007; TRIMPOP, 2014; KRÖSKE & TEICHERT, 2015). Im Rahmen einer übergreifenden Auswertung von empirischen Studien haben KRÖSKE & TEICHERT (2015) neben der „Unfallrate“ verschiedene mittelbare Kriterien einer Sicherheits- bzw. Lernwirksamkeit untersucht, darunter beispielsweise Einstellungsänderungen, Wissenszuwächse und Verkehrsverstöße. Die Autoren kommen zu dem Schluss, dass durch Maßnahmen, in denen das Risikobewusstsein der Teilnehmer thematisiert wird, riskantes Fahrverhalten von Fahrfängern reduziert werden kann. Weiterhin konnte eine Steigerung sicherheitsrelevanten Wissens in der Fahrphysik und Fahrzeugbedienung (beispielsweise die richtige Sitz- und Lenkradhaltung) erreicht werden. Diese Intervention auf der „Werte- und Einstellungsebene“ sowie auf der „Wissensebene“ führte auch zu einer nachweislichen Reduzierung von Verkehrsverstößen. Die Autoren verweisen zudem auf das noch nicht ausgeschöpfte Potenzial von Fahrsicherheitstrainings auf geschlossenem Gelände für die systematische Auseinandersetzung mit den Grenzen von Fahrerassistenzsystemen und der Vorbeugung diesbezüglicher Fehleinschätzungen (ebd.).

Verkehrspädagogische Konzeptqualität

Wurden insbesondere erwachsenenpädagogisch-didaktische Standards bei der Maßnahmenkonzipierung berücksichtigt?

Nicht zuletzt aufgrund der Heterogenität der Befunde zur Lern- und Sicherheitswirksamkeit von Fahr-sicherheitstrainings und der unterschiedlichen Ausgestaltung dieser Lehr-Lernform, liegen inzwischen Empfehlungen zur Maßnahmengestaltung vor, die aus Evaluationsbefunden sowie aus praktischen Erfahrungen von Maßnahmenanbietern abgeleitet wurden (s. EU-Projekte „ADVANCED“, (CIECA, 2002); „NovEV“, (CIECA, 2004) und „DAN“, (KfV, 2000)). Nachfolgende Punkte geben einen Überblick zu Empfehlungen, die bei der Konzeption der

²³ KUIKEN & TWISK (2001) weisen darauf hin, dass die sichere motorisierte Verkehrsteilnahme nicht allein durch den Erwerb spezifischer Fahrfertigkeiten bestimmt wird, sondern durch die Fähigkeit, Fahr Anforderungen und verfügbare Fahrfertigkeiten angemessen auszubalancieren. Diese Fähigkeit des Ausbalancierens bezeichnen sie als „Kalibrierung“.

Maßnahme „EASi?“ ausdrücklich berücksichtigt wurden – ihre konkrete Umsetzung bei der Ausgestaltung der Maßnahme ist der Anlage 2 (siehe Anhang II: Verlaufsplanung, Phasenbeschreibung) zu entnehmen.

1. Bei der Entwicklung einer Maßnahme wie auch bei der Maßnahmendurchführung ist auf eine bedachte Wortwahl bei der Formulierung von Inhalten bzw. Lehr-Lernzielen zu achten. Es sollte hier dem Eindruck vorgebeugt werden, dass die Verbesserung von Fahrfertigkeiten im Vordergrund steht (z. B. sollte der Begriff Kursleiter zugunsten von Ausbilder oder Trainer verwendet werden; anstelle von Streckentraining bzw. Track-training sollte von Fahrdemonstrationen gesprochen werden).
2. Die Kursziele sollten Bezug auf die spezifischen Bedürfnisse der Teilnehmer nehmen und sie anregen, ihren Fahrstil und ihr Fahrverhalten zu verbessern. Dies soll durch teilnehmerzentrierte Methoden erfolgen, die dazu anregen, Stärken und Schwächen zu reflektieren und Verhaltensänderungen zu motivieren. Die Ziele des Kurses sowie der einzelnen Demonstrationen sollten bereits zu Beginn klar formuliert sein, und es sollte im Kursverlauf konsistent auf diese Ziele Bezug genommen werden.
3. Für den Aufbau eines kooperativen gruppenbasierten Lehr-Lernsettings sollte die Möglichkeit gegeben werden, dass sich Teilnehmer und Kursleiter in entspannter Atmosphäre kennenlernen. Dies soll nicht zuletzt der eventuell auftretenden, anfänglichen Zurückhaltung junger Teilnehmer während der Gruppendiskussionen entgegenwirken. Weiterhin sollte die Motivation für die Teilnahme am Kurs diskutiert sowie Aktivitäten und allgemeine Ziele des Kurses erläutert werden.
4. Die Kursleiter sollen die Rolle eines fachkundigen Beraters einnehmen können und in der Lage sein, die Erreichung von intendierten Lehr-Lernzielen zu überwachen. Es ist daher zu empfehlen, die Kursleiter im Hinblick auf die Zielsetzung der Maßnahme zu schulen. Dies schließt auch ein, dass insbesondere Methoden zur Moderation von Gruppen sowie Coaching-Methoden zur Unterstützung individueller Lernprozesse vom Kursleiter beherrscht und praktiziert werden. Die Aneignung entsprechen-

der Fähigkeiten setzt geeignete Weiterbildungsmaßnahmen voraus.

5. Es sollte zu den Moduleinheiten eine fortlaufende Lernstandserfassung bei den Teilnehmern erfolgen, damit der Kursleiter auf mögliche falsche Schlussfolgerungen zur Selbsteinschätzung und zum Fahrverhalten reagieren kann.
6. Der vorrangige Zweck von Fahrdemonstrationen sollte darin bestehen, das Risikobewusstsein zu steigern, nicht jedoch die Kompetenz zur besseren Beherrschung von Risikosituationen zu erhöhen. Ein geeigneter Zugang besteht darin, Fahranforderungen so zu wählen, dass die Teilnehmer daran scheitern. Beim Einsatz von Fahrdemonstrationen sollen Bezüge zwischen den Demonstrationen und realen Fahranforderungen kenntlich gemacht werden, um die Relevanz für die Lebenswirklichkeit zu verdeutlichen.

Im Rahmen von Demonstrationen zum Schleudern sollte nicht die Wiedererlangung der Fahrzeugkontrolle eingeübt werden. Zum einen handelt es sich dabei um ein komplexes Manöver, das im Rahmen einer kurzen Übung ohnehin nicht hinreichend erlernt werden kann und dessen Nutzen im Rahmen des alltäglichen Fahrens (z. B. im Stadtverkehr) fraglich ist. Zum anderen können derartige Übungen leicht zur Selbstüberschätzung des Fahrkönnens beitragen. Schleuderübungen sollten daher vor allem auf das Erleben des Kontrollverlusts über das Fahrzeug und der Schwierigkeit abzielen, das Fahrzeug wieder unter Kontrolle zu bringen. Die Funktion des Schleuderns sollte darin liegen, dass Fahranfänger entsprechende Situationen von vorne herein vermeiden.

Bei Gefahrbremungen ist es hingegen durchaus sinnvoll, die richtige Ausführung zu üben. Hier sollten entsprechende Übungen dazu genutzt werden, das Bewusstsein über die Wirkung von Geschwindigkeit, Straßen und Fahrzeugzustand, Reaktionszeiten und Sicherheitsabständen zu verbessern.

7. Die Gruppengrößen auf dem Übungsgelände sollten auf maximal 10 Teilnehmer pro Kursleiter (im Idealfall 6 Teilnehmer) begrenzt sein, damit sichergestellt ist, dass jeder Teilnehmer hinreichende individuelle Aufmerksamkeit und Feedback des Kursleiters erhält.

8. Eine Gruppendiskussion sollte unmittelbar nach jeder Fahrdemonstration erfolgen. Die Kursleiter sollten dabei Fragen aufwerfen und moderieren, anstatt die Teilnehmer zu unterrichten. Über den Erfahrungsaustausch der Teilnehmer zu individuellen Fahrverhalten und zu den Fahrdemonstrationen sollen riskante Fahrweisen identifiziert und die eigene Fahrweise reflektiert werden. Auf dem Übungsgelände sollte den Teilnehmern eine geeignete Unterstellmöglichkeit zur Verfügung stehen, um sich vor schlechten Wetterbedingungen zu schützen und sich im anschließenden Gruppengespräch besser konzentrieren zu können.
9. Am Ende des Kurses sollte es eine abschließende Feedbacksitzung geben, in der überprüft wird, ob die Teilnehmer die Inhalte des Kurses verstanden haben und in welchem Umfang die vorgesehenen Lehr-Lernziele erreicht wurden. Es sollte die Möglichkeit gegeben werden, Fragen zu stellen. Die grundlegenden Ziele des Kurses sollten hier noch einmal zusammengefasst werden, und die Teilnehmer sollten ihre Schwächen reflektieren.
10. Die Maßnahme sollte hinsichtlich ihrer Lernwirksamkeit langfristig evaluiert werden, indem eine repräsentative Stichprobe von Teilnehmern über einen Follow-Up-Zeitraum von etwa 6 Monaten mittels schriftlicher Erhebungen oder telefonischer Interviews über ihre Fahrerfahrungen (ggf. auch kritische Situationen, Beinahe-Unfälle, Unfälle), Verkehrssicherheitseinstellungen und Fahrverhaltensänderungen befragt wird.

Qualitätssicherung

Sind (multiperspektivische und multimethodale) Verfahren zur Qualitätssicherung vorgesehen?

Die Erarbeitung der hier vorgestellten Maßnahme erfolgte hinsichtlich der Fahrdemonstrationen unter Einbezug von Expertenwissen erfahrener Sicherheitstrainer. Hierdurch sollte bereits im Vorfeld der Implementierung eine hinreichende Umsetzbarkeit unter Praxisbedingungen sichergestellt werden. Nach der vorläufigen Maßnahmenimplementierung zu Erprobungszwecken soll zunächst eine formative Evaluation erfolgen. Hierzu werden die Maßnahmenabläufe aus Sicht verschiedener Beteiligter (teilnehmende Fahranfänger, Kursleiter) bzw. Dritter (externe Beobachter) bewertet. Dieser Prozess dient in erster Linie der Gewährleistung einer hinreichenden Umsetzungstreue bei der praktischen An-

wendung des Maßnahmenkonzepts. Er soll bei Bedarf jedoch auch die Möglichkeit geben, die Maßnahme selbst im Hinblick auf einzelne Maßnahmenelemente zu modifizieren (z. B. zeitliche Gewichtungen, methodische Umsetzungen).

Nach Abschluss der formativen Evaluation soll die Maßnahme hinsichtlich summativer Kriterien wie der Lernwirksamkeit und der Sicherheitswirksamkeit evaluiert werden. Für erstgenanntes Kriterium erscheinen Befragungen von Teilnehmern zu Wissenszuwachsen und selbstberichteten Verhaltensänderungen über einen halbjährlichen Follow-Up-Zeitraum sowie auch Fahrverhaltensbeobachtungen im Realverkehr sinnvoll. Als Zugang zur Evaluation der Sicherheitswirksamkeit liegt es nahe, auf methodische Zugänge zurückzugreifen, die bereits in der Vergangenheit zur Evaluation von Verkehrssicherheitsmaßnahmen eingesetzt wurden und Verkehrsverstöße und Unfallbeteiligungen anhand des Fahreignungsregisters als Zielkriterium verwendet haben (WILLMES-LENZ, PRÜCHER & GROßMANN, 2010). Dieses Kriterium erscheint angesichts einer Probezeitverkürzung durch die Maßnahmenteilnahme besonders geeignet (s. o. Qualitätssicherung „Feedbackfahrten“). Eine Sicherheitswirksamkeit der Maßnahme wäre anzunehmen, wenn sich die Kursteilnehmer gegenüber einer vergleichbaren Kontrollgruppe ohne Teilnahme an der spezifischen Maßnahme hinsichtlich dieses Kriteriums als deliktunauffälliger erweisen. Dabei könnte durch die Verwendung von geeigneten Befragungsinstrumenten erfasst werden, inwieweit sich die Kursteilnehmer bestimmten Fahrertypen zuordnen lassen. Hieraus können zum einen Rückschlüsse auf mögliche Selbstselektionseffekte bei der grundsätzlichen Entscheidung für oder gegen eine Maßnahmenteilnahme gezogen werden. Zum anderen können Kenntnisse über die erreichten Fahrertypen zu aussagekräftigeren Befunden einer maßnahmenbedingten Sicherheitswirksamkeit im Kontrollgruppenvergleich genutzt werden.

Sofern eine Verstetigung der Maßnahme aufgrund der formativen und summativen Evaluation für sinnvoll erachtet wird, sollten die Maßnahmenanbieter Mechanismen zur fortlaufenden Qualitätssicherung implementieren. Diese können zum einen die regelmäßige Befragung von Kursteilnehmern beinhalten (z. B. Befragungen mittels eines Online-Fragebogens, in dem eine Bewertung der Maßnahme vorgenommen werden kann). Zum anderen erscheint es sinnvoll, die Kursdurchführung durch punktuelle

interne Audits zu überwachen (z. B. indem jeder Kursleiter alle zwei Jahre von einem Supervisor begleitet wird).

Personalressourcennutzung

Wird für die Maßnahmendurchführung auf bereits qualifiziertes Fachpersonal (mit ggf. moderaten qualifikatorischen Ergänzungen) zurückgegriffen?

Die Maßnahmendurchführung soll durch fahrerfahrene Personen mit Besitz einer Fahrerlaubnis der Klasse B bzw. BE erfolgen (z. B. Fahrlehrer, Sicherheitstrainer, Fahrerlaubnisprüfer, Verkehrspsychologen), die zum einen besonders in der Durchführung von Fahrsicherheitstrainings geschult sind – hier wäre ein Nachweis über eine Qualifizierung (z. B. nach DVR-Kriterien) als Eingangsvoraussetzung für Kursleiter zu fordern. Zum anderen müssen Kursleiter nachweisen, dass sie über hinreichende Kompetenzen in der Anwendung diskursiver Lehr-Lernmethoden verfügen – hierfür ist eine etwa eintägige Schulung der angehenden Kursleiter vorgesehen, in der maßnahmenspezifische pädagogisch-psychologische Kenntnisse (u. a. zur Moderation des Erfahrungsaustauschs) vermittelt bzw. vertieft werden.

Maßnahmenzugänglichkeit

Können alle Fahranfänger an der Maßnahme teilnehmen? (z. B. Flächendeckung, Kosten)?

Die räumliche Maßnahmenzugänglichkeit ist in erster Linie von der Verfügbarkeit geeigneter Trainingsgelände abhängig. Aufgrund einer diesbezüglichen Analyse des ADAC kann davon ausgegangen werden, dass nahezu alle potenziellen Teilnehmer an der Maßnahme „EASi?“ einen Anfahrtsweg von ihrem Wohnort bis zu einem geeigneten Trainingsgelände verschiedener Anbieter von maximal 50 Kilometern haben (siehe Anlage 2 a: „Übersicht von Trainingsgeländen in Deutschland“ in Anhang II). Aus einer solchen Entfernung dürften – zumal sie als ein Höchstwert anzusehen ist, der auch deutlich unterschritten werden kann – keine besonderen Hürden für die Maßnahmenteilnahme resultieren. Die Gesamtkosten der Maßnahme für den einzelnen Teilnehmer belaufen sich auf ca. 80–100 Euro und liegen damit im Bereich anderer fakultativer Angebote aus dem Spektrum der Fahrerweiterbildung. Grundsätzlich sind die Maßnahmenanbieter wie auch die Berufsgenossenschaften und die Kfz-versicherer aufgefordert, besondere Anreizstrukturen zu schaffen (z. B. verringertes Entgelt für die Maßnahmenteilnahme).

4 Ausblick

Das von der Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“ entworfene Optionsmodell ist als Ergebnis eines vor geraumer Zeit begonnenen Paradigmenwechsels zu sehen, bei dem die Suche nach Optimierungsmöglichkeiten des Fahren Lernens vom umgrenzten Fahrerlaubniserwerb auf die wesentlich umfassendere Betrachtung der Fahranfängervorbereitung erweitert wurde. Diesem Paradigmenwechsel lag die Erkenntnis zugrunde, dass eine weitere Absenkung von Risiken für Fahranfänger nicht allein durch die traditionellen Bereiche der Fahrschulung und Fahrerlaubnisprüfung geleistet werden kann. Vielmehr lässt eine sinnvolle Kombination dieser Bereiche mit weiteren Maßnahmen wie dem Begleiteten Fahren oder der Verschärfung von Probezeitregelungen in einem umfassenden „System der Fahranfängervorbereitung“ zusätzliche Sicherheitsgewinne erwarten.

Mit den hier vorgestellten edukativen Maßnahmenkonzepten „Feedbackfahrten“ und „EASi?“ liegen nun konkrete Vorschläge für die weitere Ausgestaltung des Optionsmodells vor. Der angesprochene Paradigmenwechsel spiegelt sich in der inhaltlichen Konzeption der edukativen Maßnahmen sowie in der vorgesehenen Einbettung in das Optionsmodell wider: Die „Feedbackfahrten“ und „EASi?“ sind als komplementär zueinander sowie zu anderen Systemelementen der Fahranfängervorbereitung zu sehen. Sie weisen jeweils eigene inhaltliche Schwerpunktsetzungen und spezifische didaktische Konzepte auf, mit deren Kombination eine kumulative Lern- und Sicherheitswirksamkeit erzielt werden soll. Es wird daher empfohlen, in der empirischen Erprobung beider Maßnahmen – neben der Untersuchung von Effekten der Lern- und Sicherheitswirksamkeit – auch zu berücksichtigen und zu erfassen, inwieweit die im Optionsmodell ausdrücklich verankerte Kombinierbarkeit beider Maßnahmen von der Zielgruppe der Fahranfänger als sinnhaft erkannt und in der Praxis genutzt wird. Um eine hohe Maßnahmenreichweite für beide Maßnahmen zu gewährleisten, sollten die künftigen Maßnahmenanbieter bei der konkreten Bereitstellung der Angebote „Feedbackfahrten“ und „EASi?“ ihre komplementäre Funktion hervorheben und auf die damit verbundene Möglichkeit verweisen, durch eine Kombination beider Maßnahmen Lücken im Fahrkompetenzerwerb zu schließen.

Den eingangs angesprochenen Empfehlungen der BAST, die Konzeptgrundlagen edukativer Maßnahmenansätze aufgrund der vorliegenden Erfahrun-

gen mit den „Fortbildungsseminaren für Fahranfänger“ (FSF) zu überarbeiten und bessere Rahmenbedingungen für eine konzeptadäquate Umsetzung zu schaffen, wurde mit den hier vorgestellten Konzepten „Feedbackfahrten“ und „EASi?“ nachgekommen. Die wesentlichen Neuerungen seien hier noch einmal übergreifend dargestellt:

1. Im Optionsmodell werden Probezeitregelungen mit Maßnahmen für Fahranfänger in einem Zeitrahmen verknüpft, der an den empirischen Erkenntnissen zur Dauer des Fahrkompetenzerwerbs ausgerichtet ist. Die Option der Probezeitverkürzung wird damit begründet, dass die aktive Nutzung bestimmter Maßnahmen einen Kompetenzzuwachs fördert und dadurch letztlich die hohen Risiken der Fahranfänger abgesenkt werden. Für das Begleitete Fahren ist ein solcher Zusammenhang zwischen der Maßnahmenutzung und verringerten Risiken für die selbstständige Verkehrsteilnahme bereits empirisch gut belegt. Für die hier vorgestellten edukativen Maßnahmenkonzepte sind empirische Belege erst noch zu erbringen. Einem möglichen Missbrauch der edukativen Maßnahmen zum alleinigen Zweck der Probezeitverkürzung wird von vorneherein wirksam begegnet, wenn verkehrsauffälligen Fahranfängern mit verlängerter Probezeit ein Teilnahme ermöglicht wird, ohne ihnen jedoch eine Probezeitverkürzung zu gewähren.
2. Die edukativen Maßnahmen „Feedbackfahrten“ und „EASi?“ orientieren sich in ihrer inhaltlichen Ausgestaltung an Erkenntnissen zu fahranfängertypischen Kompetenzdefiziten und Unfallursachen. Entsprechend dieser Erkenntnisse sind sie hinsichtlich ihrer Lehr-Lernziele darauf ausgerichtet, Fähigkeiten zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung der Fahranfänger zu verbessern, Kenntnisse über die Sicherheitsausstattung des üblicherweise genutzten Fahrzeugs zu vermitteln, eine realistische Einschätzung der eigenen Fahrkompetenz zu fördern, sicherheitsabträgliche Handlungsroutinen zu erkennen und Ablenkungen beim Bewältigen der Fahraufgabe zu vermeiden. Mit der Fokussierung dieser Ziele werden neuartige Inhalte in der Fahranfängervorbereitung berücksichtigt, die im Rahmen der traditionellen Fahrschul Ausbildung bislang nicht oder nur in engen Grenzen berücksichtigt werden.
3. Gegenüber dem Konzept der FSF sind die edukativen Maßnahmenkonzepte „Feedbackfahrten“ und „EASi?“ lehr-lernmethodisch neu ausgestaltet worden. Es kommen nun insbesondere solche Lehr-Lernmethoden zur Anwendung, die im Rahmen der Fahrschul Ausbildung nicht oder nur eingeschränkt praktizierbar sind (z. B. Reflexion selbstständiger Fahrerfahrungen, Situationsanalysen, Erleben der Folgen von Ablenkung). Bei der lehr-lernmethodischen Ausgestaltung wurden zum einen internationale Erfahrungen mit ähnlichen Maßnahmenkonzepten aufgegriffen und Best-Practice-Empfehlungen aus dem Bereich der Fahrerweiterbildung wie auch aus der Kraftfahrerrehabilitation berücksichtigt. Zum anderen wurde der notwendigen pädagogisch-psychologischen Qualifizierung der Kursleiter eine besondere Bedeutung beigemessen, indem zu fordernde Qualifikationsvoraussetzungen sowie Qualifizierungsmaßnahmen genauer bestimmt wurden.

Inwieweit sich die vorgestellten Maßnahmenkonzepte tatsächlich als lern- und sicherheitswirksam erweisen, kann nur im Rahmen einer sorgfältigen Evaluation geklärt werden. Die Erfahrungen mit der Evaluation der FSF lässt es ratsam erscheinen, im Zuge der Implementierung und Erprobung der edukativen Maßnahmen zwei unterschiedliche Evaluationzugangsebenen miteinander zu verknüpfen. So empfiehlt es sich, die Maßnahmenkonzepte nach der bundesweiten Implementierung umgehend im Rahmen einer Begleituntersuchung formativ zu evaluieren. Im Fokus dieser Evaluation sollten die konzeptadäquate Umsetzung und diesbezügliche Optimierungsmöglichkeiten stehen. Der dabei erkannte Optimierungsbedarf sollte kurzfristig durch inhaltliche und methodisch-organisatorische Anpassungen der Konzepte bewältigt werden. Entsprechend müssen in diesen Evaluationsschritt die Maßnahmenentwickler und Maßnahmenträger unmittelbar einbezogen werden. Die Ergebnisse der Evaluation einschließlich der Optimierungsmöglichkeiten müssen flankierend in der Fachöffentlichkeit publiziert werden, um allen Maßnahmenanbietern schnellstmöglich Nachsteuerungsmöglichkeiten zu eröffnen. Erst danach, d. h. wenn die Möglichkeiten der formativen Evaluation ausgeschöpft sind und sich Durchführungsroutinen eingestellt haben, sollte in einem zweiten Schritt eine summative Evaluation zur Wirksamkeitsbewertung durchgeführt werden. Eine solche Wirksamkeitsuntersuchung sollte durch eine wissenschaftliche Forschungseinrichtung erfolgen,

die ausdrücklich nicht an der Konzeptionierung und formativen Evaluation der edukativen Maßnahmen beteiligt war.

Abschließend sei darauf hingewiesen, dass der im vorliegenden Bericht skizzierte Weg der Entwicklung, Erprobung und Evaluation der Maßnahmen „Feedbackfahrten“ und „EASi?“ im Optionsmodell als exemplarisch für die künftige Konzeptionierung weiterer edukativer Maßnahmen zu verstehen ist. Die vorliegenden zwei konkreten Maßnahmenkonzeptionen kennzeichnen somit nicht den Schlusspunkt der Ausgestaltung des Optionsmodells. Vielmehr bildet ihre Beschreibung entlang der im Rahmen der Projektarbeiten aufgestellten Kriterien eine musterhafte Grundlage für künftige Erweiterungen des Optionsmodells durch neuartige Maßnahmenkonzepte (z. B. simulationsbasierte Trainingsprogramme), die zu einer weiteren Verbesserung der Fahranfängervorbereitung beitragen sollen.

Literatur

- ALUMA, A.; PUERTO, L.; SANMARTIN, J. & MOLINA, G. (2004). NovEV – Results of the RACC second phase. In: EU NovEV PROJECT. Evaluation of post-licence training schemes for novice drivers. Final Report. CIECA.
- Arbeitsgruppe „Fahraufgabenbeschreibung“ (2016). Entwurf zum Fahraufgabenkatalog für die optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung. In: STURZBECHER, D., LUNIAK, P. & MÖRL, S. (2016). Revision zur optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft 268. Bremerhaven: Wirtschafts-verlag NW.
- BARTL, G. (2010) (Hrsg.). EU HERMES Project: Developing the coaching and communication skills of driving instructors. alles-fuehrer-schein.at GmbH.
- BARTL, G. (2015) Die Ablenkungen der Fahranfänger. Wien, www.alles-fuehrerschein.at.
- BARTL, G.; ASSAILLY, J.P.; CHATENET, F.; HATAKKA, M.; KESKINEN, E. & WILLMES-LENZ, G. (2002). EU-project ANDREA – Analysis of driver rehabilitation programmes. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit.
- BAST (2015). Weiterführende Maßnahmen für Fahranfänger. Ergebnisstand der BAST-Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“ nach der ersten Projektphase. Entscheidungsgrundlage für den Bund-Länder-Fachausschuss Fahrerlaubnisrecht/Fahrlehrerrecht. Bergisch-Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.
- BAST (2016). BAST-Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“ – Ergebnisprotokoll zur Siebten Sitzung am 7.03.2016 in der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach.
- BREDOW, B. & STURZBECHER, D. (2016). Ansätze zur Optimierung der Fahrschul Ausbildung in Deutschland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 269. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- BREDOW, B. (in Vorb.). Theorieunterricht – Gestaltung, Verzahnung, Überwachung. München: Verlag Heinrich Vogel.
- BRUNER, J. S. (1981). Der Akt der Entdeckung. In: Neber, H., Entdeckendes Lernen. Beltz.
- BUKASA, B. & KLIPP, S. (2010). EU-Projekt DRUID (II). Good Practice bei Rehabilitationsmaßnahmen für alkohol- und drogenauffällige Fahrer in Europa. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 56 (2), 79-84.
- CIECA (2002). The EU ADVANCED Project: Description and Analysis of Post-licence Driver and Rider Training. Final Report.
- CIECA (2004). EU NovEV PROJECT. Evaluation of post-licence training schemes for novice drivers. Final Report.
- CONGDON, P. & CAVALLO, A. (1999). Validation of the Victorian hazard perception test. Road Safety Research: Policing And Education Conference. Canberra, Australia.
- CRUNDALL, D.; ANDREWS, B.; VAN LOON, E. & CHAPMAN, P. (2010). Commentary training improves responsiveness to hazards in a driving simulator. Nottingham: Accident Research Unit.

- DECRAEN, S.; TWISK, D.; HAGENZIEKER, M.; ELFFERS, H. & BROOKHUIS, K. (2011). Do young novice drivers overestimate their driving skills more than experienced drivers? Different methods lead to different conclusions. In: *Accident Analysis and Prevention*, 2011 Sep;43(5):1660-5.
- DECRAEN, S.; VISSERS, J.; HOUTENBOS, M. & TWISK, D. (2004). NovEV – Results of the Dutch second phase. In: *EU NovEV PROJECT. Evaluation of post-licence training schemes for novice drivers. Final Report*; CIECA.
- DEERY, H. A. (1999). Hazard and Risk Perception among Young Novice Drivers. In: *Journal of Safety Research*, 30 (4), 225-236.
- ENGSTRÖM, I.; GREGERSEN, N.P.; HERNETKOSKI, K.; KESKINEN, E. & NYBERG, A., (2003). Young novice drivers, driver education and training. Literature review. VTI rapport 491 A, Swedish National Road and Transport Research Institute.
- FELLMER, M.; KERWIEN, H. & STERN, W. (2012). *Feedbacksysteme in der Fahrerweiterbildung*. Plettenberg: AVP-Institut für angewandte Verkehrspädagogik e. V.
- FISHER, D. & DORN, L. (2017). *The Training and Education of Novice Teen Drivers. Handbook of Teen and Novice Drivers*; CRC Press, Taylor & Francis Group.
- FISHER, D. L. (2008). *Evaluation of PC-based novice driver risk awareness*. Amherst: NHTSA.
- FORSYTH, E.; MAYCOCK, G. & SEXTON, B. (1995). *Cohort Study of Learner and Novice Drivers, Part 3: Accidents, Offences and Driving Experience in the First Three Years of Driving*, Project Report PR 111, Transport Research Laboratory, Crowthorne, UK.
- FORSYTH, E. (1992). *Cohort study of learner and novice drivers. Part 2. Attitudes, opinions and the development of driving skills in the first two years (TRL Research Report 372)*. Crowthorne: Transport Research Laboratory.
- FRIEDEL, T.; MÖRL, S. & RÜDEL, M. (2012). *Bericht zur Machbarkeitsstudie für die Entwicklung und Ersterprobung eines elektronischen Prüfprotokolls zur Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung*. Dresden: TÜV | DEKRA arge tp 21.
- FUNK, W.; SCHNEIDER, A.; ZIMMERMANN, R. & GRÜNINGER, M. (2012). *Mobilitätsstudie Fahranfänger – Entwicklung der Fahrleistung und Autobenutzung am Anfang der Fahrkarriere*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 220. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- GLAD, A. (1988). *Phase 2 of the Driver-Training System: The Effect on Accident Risk (in Norwegian)*. TØI report 15, Transportøkonomisk institutt (TØI), Oslo.
- GRATTENTHALER, H. & KRÜGER, H. P. (2009). *Bedeutung der Fahrpraxis für den Kompetenzerwerb beim Fahrenlernen*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 201. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- GREGERSEN, N. P. (1996). *Young Drivers' Estimation of their Own Skill – an Experiment on the Relation Between Training Strategy and Skill*. In: *Accident Analysis & Prevention*, Vol. 28, Issue 2, pp. 243-250.
- GROEGER, J. (2000). *Understanding driving. Applying cognitive psychology to a complex everyday task*. Hove, East Sussex: Psychology Press.
- GRUSCHWITZ, D.; HÖLSCHER, J.; RAUDSZUS, D. & ZLOCKI, A. (2017). *Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen 2015*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Heft M 272. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- HACKENFORT, M. (2007). *Entwicklung und Evaluation eines zielgruppenspezifischen Präventionsprogramms zur Verringerung von Verkehrsunfällen*. Dissertation an der Fakultät für Ingenieurwissenschaften der Universität Duisburg-Essen.
- HAUZINGER, H.; MANSSSEN, G.; SCHLAG, B.; MÜLLER, H.; PFEIFFER, M.; RÖSSGER, L. & SCHADE J. (2011). *Regelverstöße im Straßenverkehr. Häufigkeit-Schadenfolgen-Sanktionierung-Prävention*. Berlin: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Unfallforschung der Versicherer.

- HORSWILL, M.S. & MCKENNA, F.P (2004). Drivers hazard perception ability: situation awareness on the road. In: BANBURY, S. & TREMBLAY, S.(Hrsg.), A cognitive approach to situation awareness. Theory and application (S. 155-175). Ashgate Publishing.
- KESKINEN, E.; HATAKKA, M.; KATILA, A. & S. LAAPOTTI (1992). Was the Renewal of Driver Training Successful? The Final Report of the Follow-up Group (in Finnish), Psychological Report No. 94, University of Turku, Turku, Finland.
- KfV (2000). DAN-Report – Results of EU-Project: Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers.
- KRÖSKE, B. & TEICHERT, C. (2015). Befunde zur Sicherheitswirksamkeit von Fahrsicherheitstrainings. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Heft 2/2015, 61. Jahrgang.
- KUBITZKI, J. (2014). Jung und urban. Sicherheit und Mobilität 18-24-Jähriger im motorisierten Straßenverkehr. AZT Automotive GmbH.
- KUIKEN, M. & TWISK, D. (2001). Safe driving and the training of calibration. Leidschendam: SWOV Institute for Road Safety Research, The Netherlands.
- LAWLOR, K. B. & HORNYAK, M. J. (2012). Smart Goals: How the applications of Smart Goals can contribute to achievement of student learning outcomes. In: Developments in Business Simulation and Experiential Learning, Volume 39, p. 259-267.
- LEE, S.; OLSEN, E. & SIMONS-MORTON, B. (2006). Eyeglance Behavior of Novice Teen and Experienced Adult Drivers. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, Volume 1980-10.
- LEUTNER, D.; BRÜNKEN, R. & WILLMES-LENZ, G. (2009). Fahren lernen und Fahrausbildung. In: KRÜGER, H.P. (2009). Enzyklopädie der Psychologie. Themenbereich D, Serie VI, Bd. 2, Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie. Göttingen: Hogrefe.
- MCKENNA, F. P & CRICK, J. L. (1994). Hazard Perception in Drivers: A Methodology for Testing and Training. Contractor Report 313, Crowthorne, Berkshire : TRL.
- NHTSA (US National Highway Traffic Safety Administration) (2006). The 100-Car Naturalistic Driving Study, Phase II: Results of the 100-Car Field Experiment, Report No. DOT HS 810 593, US Department of Transportation, Washington, DC.
- OECD/ECMT (2006). Young Drivers. The Road to Safety. OECD Publishing.
- PETZOLD, T.; WEISS, T.; FRANKE, T.; KREMS, J. F. & BANNERT, M. (2011). Unterstützung der Fahrausbildung durch Lernsoftware. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Heft M 219. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- REGAN, M. A.; TRIGGS, T. J. & GODEY, S. T. (2000). Simulator-based evaluation of the DriveSmart novice driver CD-ROM training product. Monash: MUARC.
- RUDINGER, G. & SINDERN, E. (2011). Evaluation der Freiwilligen Fortbildungsseminare für Fahranfänger (FSF). Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Heft M 214. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- SCHADE, F.-D. (2001). Daten zur Verkehrsbewährung von Fahranfängern. Reanalyse von Rohdaten der Untersuchung von HANSJOSTEN, E. & SCHADE, F.-D. (1997): Legalbewährung von Fahranfängern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 71. Flensburg: Kraftfahrt-Bundesamt. (Teilabdruck in: WILLMES-LENZ, G. (2002). Internationale Erfahrungen mit neuen Ansätzen zur Absenkung des Unfallrisikos junger Fahrer und Fahranfänger. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 144. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW. S. 21f).
- SCHUMACHER, L. & REMDISCH, S. (2012). Wissenschaftliche Evaluation des Trainingsprogramms „PROFILER – Fahren wie die Profis“. DVR (Quelle: http://www.jungesfahren.de/html/profiler/profiler_evaluationsbericht.pdf; Abruf: 26.01.2018).
- Statistisches Bundesamt (2017). Unfälle von 18- bis 24-Jährigen im Straßenverkehr 2016 . Statistisches Bundesamt. (Quelle: <https://www.de->

- statis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Transport/Verkehr/Verkehrsunfaelle/Unfaelle18bis-24jaehrigen5462406167004.pdf?__blob=publicationFile ; Abruf: 19.01.2018).
- STEINDORF, G. (2000). Grundbegriffe des Lehrens und Lernens. Klinkhardt.
- STROHBECK-KUEHNER, P. & GEILER, M. (2010). Kombinierte Sicherheits- und Ökotrainings: Auswirkungen auf Einstellungen und das Fahrverhalten von Kraftfahrern. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 56 (2010) Nr. 4, S. 199.
- STURZBECHER, D. & EWALD, S. (in Vorb.). Förderorientierte Lernstands- und Lernverlaufsbeurteilung. Fahrlehreraus- und Weiterbildung. Hannover: DEGENER Verlag GmbH.
- STURZBECHER, D.; BREDOW, B. & KALTENBAEK, J. (2013). Konzeption einer edukativen Teilmaßnahme der Fahreignungsseminare für verkehrsauffällige Kraftfahrer. In: E. GLITSCH, M. BORNEWASSER, D. STURZBECHER, B. BREDOW, J. KALTENBAEK & M. BÜTTNER (Hrsg.). Intervention für punkteauffällige Fahrer – Konzeptgrundlagen des Fahreignungsseminars. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, M 241. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- STURZBECHER, D. (2010). Methodische Grundlagen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung. In: STURZBECHER, D.; BÖNNINGER, J. & RÜDEL, M., Praktische Fahrerlaubnisprüfung – Grundlagen und Optimierungsmöglichkeiten. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit, Heft M 215. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- STURZBECHER, D.; LUNIAK, P. & MÖRL, S. (2016). Revision zur optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, M 268. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- TRIMPOP, R. (2014). Expertise anhand von Evaluationsstudien zur Fragestellung: An welcher Problematik (Anfängerrisiko, Jugendlichkeitsrisiko) setzt die Maßnahme Fahrsicherheits-training an und welche Wirkungsannahmen liegen den Interventionskonzepten zugrunde. Friedrich Schiller Universität, Jena.
- UNDERWOOD, G.; CRUNDALL, D. & CHAPMAN, P. (2002). Selective searching while driving: the role of experience in hazard detection and general surveillance. In: Ergonomics, 2002 Jan 15;45(1):1-12.
- VLAKVELD, W. (2011). Hazard anticipation of young novice drivers. Assessing and enhancing the capabilities of young novice drivers to anticipate latent hazards in road and traffic situations. SWOV, Leidschendam, Netherlands.
- WEIßBRODT, G. (1989). Fahranfänger im Straßenverkehr. Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 10. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- WELLS, P.; TONG, S.; SEXTON, B.; GRAYSON, G. & JONES, E. (2008). Cohort II: A Study of Learner and New Drivers. Volume 1. Main Report. Road Safety Research Report No. 81. London: Department for Transport.
- WHITE, M. J.; CUNNINGHAM, L. C. & TITCHENER, K. (2011). Young drivers' optimism bias for accident risk and driving skill: Accountability and insight experience manipulations. In: Accident Analysis and Prevention, 43 (2011) 1309–1315.
- WILLMES-LENZ, G.; PRÜCHER, F. & GROßMANN, H. (2010). Evaluation der Fahranfängermaßnahmen „Begleitetes Fahren ab 17“ und „Freiwillige Fortbildungsseminare für Inhaber der Fahrerlaubnis auf Probe“. Bergisch Gladbach, 31.05.2010 (Erweiterte Fassung).

Anhang II

Anlage 1 a – Tabellarische Verlaufsplanung „Feedbackfahrt“

Erste Feedbackfahrt						Gesamtdauer 90 Minuten	
Phase	Dauer	Lehr-Lernort	Lehr-Lerninhalte	Lehr-Lernziele	Lehr-Lernmethoden	Lehr-Lernmedien	
<ul style="list-style-type: none"> Strukturierungs- und Motivierungsphase – „Maßnahmenbeschreibung und Zielsetzung“ 	<ul style="list-style-type: none"> Max. 15 Min. 	<ul style="list-style-type: none"> Seminarraum 	<ul style="list-style-type: none"> Selbstvorstellung des Kursleiters als Coach Erwartungen und Befürchtungen des Teilnehmers Überblick zu Maßnahmenzielen, -inhalten und -abläufen Rolle des Kursleiters als Coach Erfassung bisheriger Fahrerfahrungen und üblicher Fahrzeugnutzung sowie individueller Anforderungs- und Überforderungssituationen Selbsteinschätzung der Fahrkompetenz 	<ul style="list-style-type: none"> Der Teilnehmer kann individuelle sicherheitsabträgliche Routinen benennen. ... für die individuell relevanten Fahrkompetenzbereiche Merkmale sicheren Fahrens beschreiben. ... individuell notwendige Verhaltensanpassungen zur Überwindung sicherheitsabträglicher individueller Fahrrouninen benennen. 	<ul style="list-style-type: none"> Teilstrukturiertes Interview (ggf. Bearbeitung eines Fragebogens am Tablet in der Fahrschule oder Online)* 	<ul style="list-style-type: none"> Verlaufsskizze zur Maßnahme „Feedbackfahrten“ Interview-Leitfaden Ratingkalen Portfolio (als Sammlung der fortlaufenden Arbeitsmaterialien) 	
<ul style="list-style-type: none"> Beobachtungsphase – „Fahren unter festgelegten Anforderungen“ 	<ul style="list-style-type: none"> 20-25 Min. 		<ul style="list-style-type: none"> Aufsuchen von festgelegten Anforderungssituationen (Fahraufgabenkatalog) Ggf. Aufsuchen von individuellen Anforderungssituationen Fahrverhaltensbeobachtung 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrkompetenzbereiche Merkmale sicheren Fahrens beschreiben. ... individuell notwendige Verhaltensanpassungen zur Überwindung sicherheitsabträglicher individueller Fahrrouninen benennen. 	<ul style="list-style-type: none"> Kommentierendes Fahren (ggf. Demonstration durch Fahrlehrer) Fahrdemonstration des Teilnehmers 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrverlaufsprotokoll 	
<ul style="list-style-type: none"> Erarbeitungsphase – „Analyse einer Verkehrssituation (rückblickend)“ 	<ul style="list-style-type: none"> 15 Min. 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrzeug 	<ul style="list-style-type: none"> Analyse einer zuvor befahrenen Situation entlang von Leitfragen 	<ul style="list-style-type: none"> Gebundenes Unterrichtsgespräch Situationsanalyse 	<ul style="list-style-type: none"> Gebundenes Unterrichtsgespräch Situationsanalyse 	<ul style="list-style-type: none"> Leitfragen 	
<ul style="list-style-type: none"> Fortsetzung der Beobachtungsphase – „Fahren unter festgelegten Anforderungen“ 	<ul style="list-style-type: none"> 10-15 Min. 		<ul style="list-style-type: none"> Aufsuchen von festgelegten Anforderungssituationen (Fahraufgabenkatalog) Fahrverhaltensbeobachtung 	<ul style="list-style-type: none"> ... die Bestandteile der SMART-Methode benennen. 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrdemonstration des Teilnehmers 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrverlaufsprotokoll 	
<ul style="list-style-type: none"> Festigungs- und Strukturierungsphase – „Feedbackgespräch“ 	<ul style="list-style-type: none"> 20 Min. 	<ul style="list-style-type: none"> Seminarraum 	<ul style="list-style-type: none"> Abgleich von Fremd- und Selbsteinschätzung Rückmeldung zum Fahrverhalten mittels Protokoll Bedeutung von Routinen Überwinden individueller sicherheitsabträglicher Routinen Vorbereitung der Selbstlernphase Erarbeitung von 4 (+/- 1) Zielen nach der SMART-Methode 	<ul style="list-style-type: none"> ... 4 (+/- 1) Ziele nach der SMART-Methode formulieren. 	<ul style="list-style-type: none"> Gebundenes Unterrichtsgespräch Zielvereinbarung Feedback 	<ul style="list-style-type: none"> Portfolio zur Aushändigung (u.a. Selbst- und Fremdeinschätzung, SMART-Ziele, Fahrtagebuch) 	

* Das teilstrukturierte Interview kann ggf. auch als schriftliche Befragung in der Fahrschule oder Online vor Maßnahmenbeginn erfolgen. Dies würde es zum einen dem Kursleiter ermöglichen, sich bereits vor Maßnahmenbeginn mit den Lernvoraussetzungen des Teilnehmers vertraut zu machen. Zum anderen würde sich der Zeitaufwand für die Strukturierungs- und Motivierungsphase geringfügig verringern, damit würden die Kosten für die Maßnahme gesenkt.

Selbstständiges Lernen							Gesamtdauer 4 bis 8 Wochen	
Phase	Dauer	Lehr-Lernort	Lehr-Lerninhalte	Lehr-Lernziele	Lehr-Lernmethoden	Lehr-Lernmedien		
<ul style="list-style-type: none"> • Übungsphase – „Selbstständiges Lernen im Realverkehr“ 	<ul style="list-style-type: none"> • Anlassbezogen in einem Zeitraum von 4-8 Wochen 	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeug des Teilnehmers • Ggf. weitere Perspektiven als Verkehrsteilnehmer (Pkw-Beifahrer) 	<ul style="list-style-type: none"> • Anlassbezogenes Fahren • Fahrverhaltensänderung • Selbstreflexion eigenen Fahrverhaltens • Dokumentation von Zielerreichungsgraden 	<ul style="list-style-type: none"> • Der Teilnehmer ... wendet die SMART-Methode im Alltag an. ... reflektiert das Erreichen bzw. Nichterreichen von gesetzten Lehr-Lernzielen und dokumentiert seine Zielerreichungsgrade. 	<ul style="list-style-type: none"> • Situiertes Lernen • Selbstständiges Lernen 	<ul style="list-style-type: none"> • Lerntagebuch (standardisierte Dokumentation von Fahrsituationen und Fahrverhalten sowie Zielerreichung) 		

Zweite Feedbackfahrt						Gesamtdauer: 90 Minuten	
Phase	Dauer	Lehr-Lernort	Lehr-Lerninhalte	Lehr-Lernziele	Lehr-Lernmethoden	Lehr-Lernmedien	
<ul style="list-style-type: none"> Strukturierungs- und Motivierungsphase – „Nachbereitung des selbstständigen Lernens“ 	<ul style="list-style-type: none"> 15 Min. 	<ul style="list-style-type: none"> Seminarraum 	<ul style="list-style-type: none"> Auswertung der Zielvereinbarung und der Fahrerfahrungen Erfassung individueller Anforderungssituationen Erläuterung zum Ablauf der zweiten Feedbackfahrt Hinweise zur Bedeutung der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung für die Verkehrssicherheit 	<ul style="list-style-type: none"> Der Teilnehmer kann ... weiterhin notwendige Verhaltensanpassungen zur Überwindung sicherheitsabträglicher individueller Fahrrountinen benennen. 	<ul style="list-style-type: none"> Gebundenes Unterrichtsgespräch 	<ul style="list-style-type: none"> Lerntagebuch 	
<ul style="list-style-type: none"> Beobachtungsphase – „Fahren unter festgelegten Anforderungen“ 	<ul style="list-style-type: none"> 20-25 Min. 		<ul style="list-style-type: none"> Aufsuchen von festgelegten Anforderungssituationen (Fahraufgabenkatalog) Aufsuchen von individuellen Anforderungssituationen Fahrverhaltensbeobachtung 	<ul style="list-style-type: none"> ... die Bedeutung von Hinweisreizen für die Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung erläutern. 	<ul style="list-style-type: none"> Kommentierendes Fahren (ggf. Demonstration durch Fahrlehrer) Fahrdemonstration des Teilnehmers 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrverlaufsprotokoll 	
<ul style="list-style-type: none"> Erarbeitungsphase – „Analyse einer Verkehrssituation (vorausschauend und rückblickend)“ 	<ul style="list-style-type: none"> 15 Min. 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrzeug 	<ul style="list-style-type: none"> Erarbeitung von möglichen Situationsverläufen für eine zu befahrende Situation („Drehbuchentwicklung“) Analyse einer zuvor befahrenen Situation entlang von Leitfragen 	<ul style="list-style-type: none"> ... sicherheits-orientierte Verhaltensweisen mit Blick auf die Verkehrsbeobachtung beschreiben. 	<ul style="list-style-type: none"> Gebundenes Unterrichtsgespräch Szenario-Methode Situationsanalyse 	<ul style="list-style-type: none"> Leitfragen 	
<ul style="list-style-type: none"> Fortsetzung der Beobachtungsphase – „Fahren unter festgelegten Anforderungen“ 	<ul style="list-style-type: none"> 10-15 Min. 		<ul style="list-style-type: none"> Aufsuchen von festgelegten Anforderungssituationen (Fahraufgabenkatalog) Fahrverhaltensbeobachtung 	<ul style="list-style-type: none"> ... die Kriterien der Zielenwicklung nach der SMART-Methode benennen. ... mögliche SMART-Ziele für die weitere individuelle Fahrkompetenzverbesserung nennen. 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrdemonstration des Teilnehmers 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrverlaufsprotokoll 	
<ul style="list-style-type: none"> Festigungs- und Strukturierungsphase – „Feedbackgespräch“ 	<ul style="list-style-type: none"> 20 Min. 	<ul style="list-style-type: none"> Seminarraum 	<ul style="list-style-type: none"> Selbsteinschätzung der Fahrkompetenz Rückmeldung zum Fahrverhalten mittels Protokoll Abgleich von Fremd- und Selbsteinschätzung Reflexion von Veränderungen im Fahrverhalten seit 1. Feedbackfahrt (mit Bezugnahme auf Fremd- und Selbsteinschätzung) Notwendige Verhaltensanpassungen zur Überwindung sicherheitsabträglicher individueller Fahrrountinen und zur Verbesserung der Verkehrsbeobachtung Verweis auf optionale Nutzung eines Internetportals Selbstständige Zielenwicklung mittels SMART-Methode 		<ul style="list-style-type: none"> Gebundenes Unterrichtsgespräch Feedback 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrverlaufsprotokoll Portfolio zur Aushändigung (u.a. Ratingskalen zur Selbst- und Fremdeinschätzung) 	

Anlage 1 b – Phasenbeschreibung „Feedbackfahrt“

Erste Feedbackfahrt

Strukturierungs- und Motivierungsphase – „Maßnahmenbeschreibung und Zielsetzung“

Im Rahmen eines **gebundenen Unterrichtsgesprächs** (STEINDORF, 2000) werden die Grundlagen für eine angenehme und vertrauensvolle Lernatmosphäre geschaffen. Hierzu stellt sich der Kursleiter in seiner Funktion als **Coach**²⁴ zunächst vor. Er erfragt, welche Erwartungen der Teilnehmer an die Maßnahme hat und ob eventuell Befürchtungen bezüglich der Abläufe und Konsequenzen der Feedbackfahrten bestehen. Zur Erläuterung des Ablaufs der Maßnahme „Feedbackfahrten“ verwendet der Kursleiter eine grafisch gestaltete **Verlaufsskizze**. Diese ist Bestandteil einer Mappe (**Portfolio**²⁵), die

²⁴ Das Konzept des „Coaching“ wird in einer Vielzahl unterschiedlicher Anwendungsfelder (z. B. Sport, Beruf, Gesundheitswesen) verwendet und umfasst dort jeweils eigene Zielstellungen und spezifische Umsetzungsmethoden. Im EU-Projekt HERMES wurden Coaching-Methoden für den Bereich des Fahrkompetenzerwerbs entwickelt. Diese sind im Gegensatz zu instruktiven Lehr-Lernmethoden stärker darauf ausgerichtet, beim Lernenden Reflexionsprozesse (u. a. über die eigene Fahrerrolle, über sein Fahrzeug und über die Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmern) anzustoßen. Sie fokussieren die Eigenverantwortung des Lernenden für den Lernprozess und für sein Verhalten im Straßenverkehr. Und schließlich weisen sie dem Lehrenden eine partnerschaftliche Rolle im Lehr-Lernprozess zu, bei der es darum geht, den Lernenden zur Bestimmung eigener Ziele und zur Auseinandersetzung mit seinen Erfahrungen durch Beobachten, Nachfragen und Rückmeldungen zu ermutigen (BARTL, 2010). Im vorliegenden Konzept „Feedbackfahrten“ stellen Fahrerfahrungen eine wesentliche Qualifikationsvoraussetzung dar. Die Tätigkeit als „Coach“ baut auf diesen Voraussetzungen auf und erfordert eine Zusatzqualifikation in der Anwendung spezifischer Lehr-Lernmethoden (s. Kap. 3.2, Kriterium „Personalressourcennutzung“). Da sich die Maßnahme an Fahranfänger mit einer erfolgreich abgeschlossenen Fahrschulbildung und Fahrerlaubnisprüfung richtet, dient die Verwendung des Begriffs „Coach“ auch einer pädagogisch-didaktischen und rechtlichen Rollenabgrenzung von „Ausbildungsfahrlehrern“, die einen noch nicht zum selbstständigen Fahren befugten Fahrschüler auf den Erwerb der Fahrerlaubnis vorbereitet und im gesamten Lehr-Lernprozess die rechtliche Verantwortung als Fahrzeugführer trägt. Diese grundsätzliche Abgrenzung von Rollenfunktionen schließt nicht aus, dass punktuell auch instruktive Phasen in die Feedbackfahrt einfließen, wenn die Verkehrssituation dies erfordert oder der Teilnehmer dies wünscht.

²⁵ Es bestünde hier die grundsätzliche Möglichkeit eines digitalen Portfolios. Entsprechende Konzepte einer elektronischen Erfassung von Lernprozessen und Lernfortschritten werden derzeit für die ausbildungsbegleitende Lernstands- und Lernverlaufsbeurteilung im Rahmen der obligatorischen

dem Fahranfänger zu Maßnahmenbeginn ausgehändigt bzw. in digitaler Form angelegt wird und in der im Maßnahmenverlauf weitere Dokumente abgelegt werden (z. B. Fragebogen zur Selbsteinschätzung, Formulare für Zielvereinbarungen etc.).

Der Kursleiter beschreibt schließlich seine Funktion im Rahmen der Feedbackfahrten, die vorrangig darin besteht, den Fahranfänger zu begleiten und zu beobachten sowie ihn bei der Auswahl und Bearbeitung seiner individuellen Lernziele zu unterstützen; er erfüllt ausdrücklich keine Funktion als Prüfer oder Ausbildungsfahrlehrer. Durch die expliziten Rollenbeschreibungen vom Kursleiter als Coach und dem Teilnehmer soll gewährleistet werden, dass der Teilnehmer im Rahmen der Feedbackfahrten sein übliches Fahrverhalten zeigt und sich nicht etwa darum bemüht, Maximalleistungen im Sinne einer Prüfungssituation abzurufen (STURZBECHER, 2010).

Der Kursleiter verschafft sich in einem **teilstrukturierten Interview** einen Überblick zu den bisherigen Fahrerfahrungen des Teilnehmers. Hierbei bedient er sich eines **Leitfadens**, mit dem er Punkte wie den Besitz eines eigenen Pkw (vs. Leihen von Verwandten), Erwerbsdatum der Fahrerlaubnis (ggf. weitere Klassen), übliche Fahrnischen und Fahrsituationen (z. B. mit jugendlichen Beifahrern, mit einem Elternteil), Unfälle und Beinahe-Unfälle etc. erfasst. Der Kursleiter bittet den Teilnehmer nun zunächst, seine Fahrkompetenz mit Blick auf die bisherigen Fahrerfahrungen in den fünf Bereichen „Verkehrsbeobachtung“, „Fahrzeugpositionierung“, „Geschwindigkeitsanpassung“, „Kommunikation“, „Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise“ mittels eines **Ratings**²⁶ einzuschätzen. Er wird auch erfragen, welche Fahrsituationen dem Teil-

Fahrschulbildung entwickelt und könnten zukünftig ein weitverbreitetes Erhebungsinstrument in Fahrschulen darstellen. Es wäre naheliegend, derartige Konzepte auch im Rahmen der Feedbackfahrten zu nutzen, insbesondere wenn die erforderliche Hardware bereits in den Fahrschulen verfügbar wäre. Eine elektronische Dokumentation hätte den Vorteil, dass der Kursleiter wie auch der Teilnehmer jederzeit auf sämtliche dokumentierten Stände zugreifen können. Auch ein Verlust des Portfolios oder ein Vergessen der Mitnahme zur zweiten Feedbackfahrt könnten so vermieden werden.

²⁶ Das zu entwickelnde Instrument baut auf den Fahrkompetenzbereichen des Fahraufgabenkatalogs zur Praktischen Fahrerlaubnisprüfung auf. Der Teilnehmer erhält einen Fragebogen, auf dem zu jedem Kompetenzbereich stichpunktartig vorgegeben ist, woran sich kompetentes Fahrverhalten erkennen lässt. Der Teilnehmer soll dann für jeden Kompetenzbereich auf einer Ratingskala angeben, wie häufig ihm aus seiner Sicht Fehler in den einzelnen Bereichen unterlaufen (z. B. „Oft“, „Manchmal“, „Selten“, „Nie“).

nehmer besondere Schwierigkeiten bereiten oder mit Befürchtungen einer Überforderung verbunden sind²⁷. Gemeinsam mit dem Coach soll der Teilnehmer nun erörtern, was er im Rahmen der Maßnahmenteilnahme erreichen möchte. Hier gilt es, die (realistischen) Erwartungen des Teilnehmers an die Maßnahmen zunächst allgemein zu erfassen, damit diese zum Abschluss der Maßnahme hinsichtlich ihres Eintreffens geprüft werden können. Der Kursleiter kann in seiner Funktion als Coach hierbei unterstützen, indem er die berichteten individuellen Anforderungs- und Überforderungssituationen (z. B. Befahren einer Kreuzung) oder ggf. negative Selbsteinschätzungen in den einzelnen Fahrkompetenzbereichen aufgreift.

Zur Vorbereitung der nachfolgenden Beobachtungsphase erläutert der Kursleiter, dass während der Fahrt sowohl übliche „Alltagssituationen“ aufgesucht werden sollen als auch Situationen, die für Fahranfänger üblicherweise besonders beanspruchend sind oder individuell als anspruchsvoll erlebt werden. Weiterhin soll der Teilnehmer in einem bestimmten Abschnitt der Fahrt für etwa 3 bis 5 Minuten alles kommentieren, was er als relevant für sein Fahrverhalten erachtet (**Kommentierendes Fahren**), damit sich der Kursleiter ein Bild darüber machen kann, was der Teilnehmer in einer bestimmten Verkehrssituation alles wahrnimmt (der Kursleiter bietet an, die Methode des kommentierenden Fahrens später zu demonstrieren, indem er selbst für ca. 2 Minuten in der gewünschten Weise seine Wahrnehmungen kommentiert). Anschließend soll eine kurz zuvor erlebte Situation im parkenden Fahrzeug gemeinsam analysiert werden (**Situationsanalyse**). Mit Blick auf die Situationsanalyse wählen Kursleiter und Teilnehmer gemeinsam eine der unten genannten Fahraufgaben aus, die dann später analysiert werden soll (z. B. einen Kreisverkehr; bei der Auswahl dieser Situation orientiert sich der Kursleiter an den Angaben des Teilnehmers zu besonders anspruchsvollen Fahrsituationen). Der Kursleiter erläutert, dass er während der Fahrt Streckenvorgaben machen wird, denen der Teilnehmer folgen soll. Hierbei handelt es sich in der Regel um allgemeine Vorgaben (z. B. Folgen Sie der Ausschilderung in Richtung des Stadtzentrums) und nicht um kleinschrittige Anweisungen. Sofern dies der Anforderungsgestaltung (s. u.) nicht entgegensteht, kann es auch dem Teilnehmer überlassen werden, bestimmte, individuell bedeutsame Strecken auszuwählen (z. B. Arbeitsweg). Der Kursleiter weist darauf hin, dass er sich Notizen machen wird

(**Fahrverlaufsprotokoll**), die jedoch ausdrücklich nicht zwecks einer Bewertung erfolgen, sondern lediglich zur Erarbeitung des Feedbacks dienen.

Beobachtungsphase – „Fahren unter festgelegten Anforderungen“

Im Rahmen der Fahrt werden bestimmte Anforderungssituationen aufgesucht, die sich an den im Fahraufgabenkatalog (Arbeitsgruppe „Fahraufgabenbeschreibung“, 2016) beschriebenen Fahraufgaben orientieren und an denen sich die Bedeutung von Routinen beobachten und im Rahmen des Feedbacks veranschaulichen lässt. Diese Anforderungssituationen sind:

- (1) Ein- und Ausfädeln, Fahrstreifenwechsel,
- (2) Kurve,
- (3) Vorbeifahren, Überholen,
- (4) Kreuzung, Einmündung,
- (5) Kreisverkehr,
- (6) Schienenverkehr,
- (7) Haltestelle, Fußgänger, Radfahrer,
- (8) Geradeausfahren.

Die Fahraufgaben (1), (2), (4) und (8) müssen im Rahmen der Fahrt als Anforderungssituationen auftreten, um einen umfassenden Einblick in das Fahrverhalten des Teilnehmers erlangen zu können; der Kursleiter verantwortet eine entsprechende Streckenplanung und berücksichtigt möglichst auch Strecken außerhalb geschlossener Ortschaften (insbesondere, wenn diese vom Teilnehmer als anspruchsvoll bzw. alltagsrelevant benannt wurden). Eine dieser Fahraufgaben soll zudem vom Kursleiter ausgewählt²⁸ und entsprechend des methodischen Ansatzes der **Situationsanalyse** gemeinsam mit dem Teilnehmer nachbereitet werden (s. u.). Die Fahraufgaben (3), (5), (6) und (7) sollten ebenfalls auftreten, können aber entfallen, falls sie beispielsweise aufgrund regionaler oder saisonaler Gegebenheiten nicht realisiert werden können. Der Kursleiter gibt während der Fahrt die für die Anforderungssituationen

²⁷ Das teilstrukturierte Interview kann ggf. auch als schriftliche Befragung in der Fahrschule oder Online vor Maßnahmenbeginn erfolgen.

²⁸ Der Coach sollte unter Berücksichtigung der berichteten individuell relevanten Anforderungs- und Überforderungssituationen des Teilnehmers (s. Erarbeitungsphase) sowie der lokalen Verkehrsgegebenheiten eine Empfehlung dazu abgeben, welche Fahraufgabe besonders geeignet ist.

Kompetenzbereich	Sicherheitsabträgliche Routinen bei Fahranfängern
Verkehrsbeobachtung	Keine Kontrolle des „Toten Winkels“ Unzureichende Nutzung der Spiegel ...
Fahrzeugpositionierung	Schneiden von Kurven Zu wenig Abstand zum Vordermann oder auch zur Seite ...
Geschwindigkeitsanpassung	Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (v. a. in Tempo-30-Zonen) ...
Kommunikation	Zu spätes oder gar kein Blinken ...
Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise	Ungünstige Lenkradhaltung und Reißen am Lenkrad ...

Tab. 1: Typische sicherheitsabträgliche Routinen bei Fahranfängern

derungsgestaltung notwendigen Fahrhinweisen, er äußert sich jedoch nicht zum Fahrverhalten des Teilnehmers. Er notiert seine Beobachtungen in einem Formular (siehe Tabelle 1), in dem typische sicherheitsabträgliche Routinen bzw. Verhaltensweisen innerhalb der fünf Kompetenzbereiche beschrieben sind. Hieraus kann vom Kursleiter Beobachtetes ausgewählt werden, und er kann individuelle zusätzliche Beobachtungen zu den Kompetenzbereichen vermerken. Weiterhin soll in diesem Formular mittels einer vierstufigen Ratingskala (s. o.) vermerkt werden, ob in bestimmten Kompetenzbereichen besonders häufig Fehler gemacht wurden.

Der Teilnehmer fährt etwa 25 Minuten nach den Streckenvorgaben des Kursleiters. Der Kursleiter bittet an geeigneter Stelle im Fahrtverlauf darum, dass der Teilnehmer seine Beobachtungen des Verkehrsgeschehens für eine Zeitspanne von 3 bis 5 Minuten kurz und knapp mitteilt (**Kommentieren des Fahrens**). Sofern vom Teilnehmer gewünscht, demonstriert der Kursleiter in seiner Funktion als Coach zunächst die Methode des kommentierenden Fahrens. Er fordert danach im weiteren Fahrtverlauf durch seine entsprechenden Fahrhinweisen dazu auf, dass eine für die Situationsanalyse vorgesehene Situation (s. o. Strukturierungs- und Motivierungsphase) befahren wird. Daran anschließend bittet er darum, an geeigneter Stelle zu parken.

Erarbeitungsphase – „Analyse einer Verkehrssituation (rückblickend)“

Der Kursleiter und der Teilnehmer analysieren gemeinsam die erlebte Situation mittels folgender Leitfragen:

- Wie anspruchsvoll (leicht, vorhersehbar vs. schwer, unübersichtlich) fanden Sie die Situation (Skala von 1 „anspruchlos“ bis 10 „anspruchsvoll“)?
- Wie gefährlich fanden Sie die Situation (Skala von 1 „ungefährlich“ bis 10 „gefährlich“)?
- Welche Situationsmerkmale (Verkehrsteilnehmer, eigenes Fahrzeug, bauliche Gegebenheiten) haben Sie in der eben erlebten Situation beobachtet?
- Wie hätte die Situationen in Ihren Augen auch weitergehen oder sich entwickeln können?

Der Kursleiter greift in seiner Funktion als Coach die Antworten des Teilnehmers auf und regt ihn durch gezieltes Nachfragen an, eigene Sichtweisen zu hinterfragen bzw. weiter auszudifferenzieren. Es geht hierbei nicht um eine Bewertung von Antworten als falsch oder richtig, sondern um eine Ergänzung der Einschätzungen des Teilnehmers. Der Kursleiter greift auch die Verkehrswahrnehmung des Teilnehmers auf, in die er durch das kommentierende Fahren Einblicke gewonnen hat. Dem Teilnehmer soll durch die gemeinsame Situationsanalyse vermittelt werden, dass in jeder Situation zahlreiche Hinweisreize verfügbar sind, die den Verlauf einer Situation beeinflussen. Aus der Situationsanalyse sollte das Fazit gezogen werden, dass Verkehrssituationen immer komplex und vielschichtig sind – wie sie sich entwickeln, ist jedoch nicht beliebig, sondern buchstäblich „steuerbar“. Ein kompetenter Fahrer zeichnet sich dadurch aus, dass er relevante Faktoren einer Situation erkennt und in seinen Verhaltensentscheidungen berücksichtigt; dies schließt Informationen zu anderen Verkehrsteilnehmern ein, aber nicht zuletzt auch eine Reflexion und Kompensation eigener Defizite (z. B. Müdigkeit, Konzentrationsmangel).

Fortsetzung der Beobachtungsphase – „Fahren unter festgelegten Anforderungen“

Die Fahrt wird nun noch einmal fortgesetzt, um zum Ausgangsort/Zielort zu gelangen. Dabei sollte die Streckenplanung durch den Kursleiter so erfolgen, dass ggf. bisher noch nicht oder nur unzureichend aufgetretene Fahrhinweisen (s. o.) spätestens

nun realisiert werden. Vor Fahrtbeginn bittet der Kursleiter den Teilnehmer, die eben erarbeiteten Inhalte auch während der Rückfahrt zu reflektieren. Er fordert den Teilnehmer auf, sich selbst und den ihn umgebenden Verkehr zu beobachten. Der Kursleiter gibt bei Bedarf Fahrhinweise, um zurück zum Ausgangsort/Zielort zu gelangen, äußert sich jedoch nicht zum Fahrverhalten des Teilnehmers. Während der Fahrt beobachtet er weiterhin das Fahrverhalten des Teilnehmers und notiert seine Beobachtungen (**Fahrverlaufsprotokoll**).

Festigungs- und Strukturierungsphase – „Feedbackgespräch“

Der Kursleiter zieht die Selbsteinschätzung des Teilnehmers zu Beginn der Maßnahme heran und nimmt – auf Basis der Beobachtungen aus der Feedbackfahrt – nun selbst eine Einschätzung der Fahrkompetenz anhand der fünf Kompetenzbereiche vor. Die vergleichende Betrachtung dieser Selbst- und Fremdeinschätzung bildet dann – egal wie übereinstimmend oder unterschiedlich sie ausfällt – die Grundlage für das nun folgende Feedbackgespräch.

Der Kursleiter erläutert in seiner Funktion als Coach zunächst, dass alle Fahrer mit zunehmender Fahrerfahrung **Routinen**, also bestimmte gewohnheitsmäßige Verhaltensweisen entwickeln. Routinen sind prinzipiell hilfreich, da sie größtenteils unbewusst ablaufen und den Fahrer entlasten, sodass dieser nicht über jede Handlung nachdenken muss. Allerdings bergen Routinen auch Gefahren, und zwar dann, wenn gewohnheitsmäßig auf sicherheitsrelevantes Verhalten (z. B. Schulterblick, Blinken) verzichtet wird oder wenn sich gefährliche Fahrverhaltensweisen (z. B. zu hohe Geschwindigkeiten, zu geringer Abstand) etablieren. Er greift die Fremd- und Selbsteinschätzung der Fahrkompetenz auf, indem er gemeinsam mit dem Teilnehmer die fünf Fahrkompetenzbereiche durchspricht und aufzeigt, wo es Übereinstimmungen und Unterschiede zwischen Kursleiter und Teilnehmer gibt. Dann wird für jeden Kompetenzbereich genauer geprüft, worin die Unterschiede und Übereinstimmungen liegen. Dazu sollte zunächst an den Teilnehmer die Frage gerichtet werden, wie er zu seiner Einschätzung gekommen ist. Daran anschließend erläutert der Coach, was er im Rahmen der Feedbackfahrt beobachtet und im Fahrverlaufsprotokoll vermerkt hat und begründet so seine Einschätzung (**gebundenes Unterrichtsgespräch**). Auch hier geht es nicht um falsche oder richtige Einschätzun-

gen, sondern vorrangig um den Dialog und die Rückmeldung zu sicherheitsabträglichen Routinen aus der Außenperspektive des Kursleiters als Coach sowie auch um positive Leistungen. Letztere stellen Potenziale bzw. exemplarische Orientierungsmöglichkeiten des Teilnehmers dar, auf die er bei der Entwicklung von Zielen für Verhaltensänderungen und bei ihrer Umsetzung in der Selbstlernphase zurückgreifen kann. Es sollte auch die Frage angesprochen werden, ob die Fahrsituation tatsächlich widergespiegelt hat, wie sich der Teilnehmer üblicherweise verhält (oder ob z. B. die Anwesenheit des Kursleiters einen Effekt auf das beobachtbare Verhalten hatte).

Bei der Rückmeldung durch den Coach geht es nicht um eine detailgenaue Schilderung von „Fehlern“. Vielmehr soll der Coach seine Eindrücke schildern, um gemeinsam mit dem Teilnehmer zu hinterfragen, inwieweit sicherheitsabträgliche Routinen zugrunde liegen. Dabei liegt es im Ermessen des Coachs, aus seinen Beobachtungen und Eindrücken jene exemplarisch auszuwählen, die er im Hinblick auf die Verkehrssicherheit für besonders relevant hält.

Der Teilnehmer entwickelt nun mit Unterstützung des Kursleiters Ziele für das Selbstlernen im Realverkehr. Hierfür erfragt zunächst der Kursleiter in seiner Funktion als Coach, was der Teilnehmer gern an seinem Fahrverhalten ändern würde. Der Kursleiter unterstützt die Zielformulierung, indem er auf die Kompetenzbereiche und seine Eindrücke aus der vorherigen Fahrt verweist. Der Kursleiter erläutert zudem die Vorgehensweise von Zielformulierungen nach dem **„SMART“-Prinzip** (im Überblick: LAWLOR & HORNYAK, 2012), wonach Zielsetzungen spezifisch, messbar, erreichbar, realistisch und terminiert formuliert werden sollen, und unterstützt den Teilnehmer dabei, diese Kriterien bei der Zielformulierung umzusetzen. Im Ergebnis sollen sich die Ziele aus den unmittelbaren Inhalten und Ergebnissen der Fahrt im Realverkehr ableiten und in Form konkreter Verhaltensänderungen (z. B. Ich halte die Sicherheitsabstände zu Vorausfahrenden ein) formuliert werden; dies ist notwendig, weil so Verhaltensänderungen im Rahmen der zweiten Feedbackfahrt beobachtet werden können. Jedem Kompetenzbereich kann demnach ein eigenes Ziel zugeordnet sein, jedoch können auch mehrere Ziele auf denselben Kompetenzbereich entfallen bzw. einzelnen Kompetenzbereichen keine Ziele zugeordnet sein. Es sollen insgesamt 4 (+/- 1) Ziele beschrieben werden, wobei für die Terminierung der

einzelnen Ziele jeweils ein Zeitraum von etwa zwei Wochen vorgesehen ist. Der Kursleiter bespricht – auch mit Blick auf die Angaben des Teilnehmers zu bisherigen Fahrerfahrungen (s. o. „Strukturierungs- und Motivierungsphase“) – zudem, welche alltagspraktischen Übungsmöglichkeiten (z. B. Wie verhalte ich mich künftig auf Arbeitswegen?) bestehen (**situierendes Lernen**), um die Ziele im Rahmen der üblichen Verkehrsteilnahme umzusetzen (**selbstständiges Lernen**). Er empfiehlt, die erarbeiteten Ziele an eine „Zielvereinbarung“ zu knüpfen, d. h. der Teilnehmer soll positive Konsequenzen (z. B. Kinobesuch) benennen, die er dann selbstständig auf eine Zielerreichung folgen lässt. Die Ziele und die Zielvereinbarung soll schriftlich fixiert werden (Kontingenzvertrag).

Der Teilnehmer erhält das bis dahin erarbeitete Portfolio.

Selbstständiges Lernen

Übungsphase – „Selbstständiges Lernen im Realverkehr“

Der Teilnehmer fährt im Rahmen eines 4 bis 8 Wochen langen Zeitabschnitts **selbstständig**. Er setzt die Zielvereinbarungen um und dokumentiert Fahrleistungen und Zielerreichung in einem **Lerntagebuch (s. Portfolio)**. Die Beschäftigung mit den zuvor gesetzten Zielen soll dazu führen, dass der Teilnehmer sein Verhalten im Straßenverkehr langfristig verändert. Sofern für den Teilnehmer Verbesserungen im Bereich der Verkehrsbeobachtung notwendig erscheinen, sollte der Kursleiter am Ende der ersten Feedbackfahrt spezifische Übungsmöglichkeiten empfehlen. So kann das Antizipieren von Situationsverläufen selbstständig geübt werden, indem der Teilnehmer in der Übungsphase sich immer wieder selbst fragt: „Womit ist hier zu rechnen?“ und prüft, inwieweit seine Erwartungen eingetroffen sind bzw. sich unvorhergesehene Verläufe ereigneten. Der Kursleiter würde für solche Antizipationsübungen in Vorbereitung auf das selbstständige Lernen anregen, sich mit Verkehrssituationen nicht nur aus der Fahrerperspektive auseinanderzusetzen, sondern sie beispielsweise auch als Fußgänger, Radfahrer oder Mitfahrer in Pkw oder öffentlichen Verkehrsmitteln zu analysieren.

Die Dauer des selbstständigen Lernabschnitts sollte gemeinsam mit dem Kursleiter festgelegt werden, wobei insbesondere der erreichbare Übungs-

umfang maßgeblich sein sollte. Ist dieser hoch (z. B. bei täglicher Fahrzeugnutzung), so genügt eine kürzere Dauer.

Zweite Feedbackfahrt

Strukturierungs- und Motivierungsphase – „Nachbereitung des selbstständigen Lernens“

Der Abschnitt des selbstständigen Lernens endet mit dem zweiten Treffen zur Feedbackfahrt. Dieses Treffen beginnt mit der Besprechung der Erfahrungen aus der Selbstlernphase (**gebundenes Unterrichtsgespräch**). Der Kursleiter initiiert in seiner Funktion als Coach hierzu zunächst einen allgemeinen Austausch über Erlebtes (Wie ist die Phase verlaufen?). Er ruft dann die mittels Kontingenzvertrag gesetzten Ziele auf und wertet gemeinsam mit dem Teilnehmer aus, inwieweit diese Ziele erreicht wurden und welche Hürden ggf. aufgetreten sind. Hierbei ist insbesondere auch zu erfragen, inwieweit die Verhaltensänderungen über den terminierten Zeitraum von zwei Wochen hinaus beibehalten wurden.

Es folgt dann die Strukturierungsphase für die zweite Feedbackfahrt. Der Kursleiter erfragt hierzu, welche individuellen Fahranforderungen aus Sicht des Teilnehmers – auch mit Blick auf die Erfahrungen der Phase des selbstständigen Lernens – bearbeitet werden sollten. Er wird diese Angaben bei der Streckenplanung berücksichtigen. Er wird die Strecke jedoch insbesondere auch so planen, dass darin solche Anforderungen auftreten, zu denen der Teilnehmer in Vorbereitung auf die Phase des selbstständigen Lernens SMART-Ziele entwickelt hat. Dies ist erforderlich, damit er Fahrverhaltensänderungen zwischen den beiden Feedbackfahrten erkennen und eine begründete Einschätzung über erfolgreich bearbeitete Ziele vornehmen kann.

Mit Blick auf die weitere inhaltliche Strukturierung der Feedbackfahrt legt der Kursleiter die Bedeutung der „**Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung**“ für die Fahrsicherheit dar. Er erläutert, dass es erfahrenen und sicheren Fahrern durch eine angemessene Verkehrsbeobachtung und durch eine sicherheitsorientierte Bewertung von Informationen gelingt, Situationsverläufe „vorherzusehen“ und Gefahren bereits im Vorfeld ihrer Entstehung zu vermeiden. Für das Vorhersehen von Situationsverläufen braucht es zum einen Fahrerfahrung (d. h. man muss zentral über eine Kreuzung gefahren sein, um vorherzusehen, was an einer

Kreuzung passieren kann), andererseits kann man die Kompetenz auch gezielt trainieren, indem man lernt, Hinweisreize als solche zu erkennen. Besonders wichtig ist die Feststellung des Kursleiters, dass dem Teilnehmer prinzipiell dieselben Informationen zur Verfügung stehen wie dem erfahrenen Fahrer. Der Kursleiter benennt Beispiele für Hinweisreize (z. B. Unaufmerksamkeit von Fußgängern, ortsfremdes Nummernschild am vorausfahrenden Fahrzeug).

Der Kursleiter verweist bezüglich der Abläufe der Feedbackfahrt darauf, dass diese weitgehend mit der ersten Feedbackfahrt übereinstimmen und spricht daher die vom Teilnehmer zu beachtenden Punkte lediglich sehr knapp an (Fahren nach Anweisungen des Coachs, keine Prüfung, übliches Fahrverhalten zeigen etc.). Mit Blick auf die bevorstehende Situationsanalyse wählen Kursleiter und Teilnehmer wieder gemeinsam eine der o. g. Fahraufgaben aus, die dann später analysiert werden soll (z. B. eine Kreuzung; bei der Auswahl dieser Situation orientiert sich der Kursleiter an den o. g. Fahraufgaben wie auch an den Angaben des Teilnehmers zu besonders anspruchsvollen Fahrsituationen).

Beobachtungsphase – „Fahren unter festgelegten Anforderungen“

Im Rahmen der Fahrt werden bestimmte Anforderungssituationen aufgesucht, die sich an den im Fahraufgabenkatalog (Arbeitsgruppe „Fahraufgabenbeschreibung“, 2016) beschriebenen Fahraufgaben orientieren (s. o.). Weiterhin werden ggf. die vom Teilnehmer benannten Anforderungssituationen befahren. Während der Fahrt notiert der Kursleiter seine Beobachtungen im Fahrverlaufsprotokoll. Er fordert den Teilnehmer während der Fahrt auf, für einen Fahrtabschnitt von etwa 3 bis 5 Minuten seine Beobachtungen zu schildern (**Kommentierendes Fahren**). Der Fokus der Kommentierungen sollte nun auf der Beschreibung von Verkehrsteilnehmern liegen, die für den Teilnehmer handlungsrelevant erscheinen. Der Teilnehmer soll diese Verkehrsteilnehmer nicht mehr nur benennen, sondern Hinweisreize und Schlussfolgerungen bezüglich deren Handlungsabsichten erläutern (z. B. der Fußgänger am rechten Fahrbahnrand möchte die Fahrbahn überqueren; er schaut sich aufmerksam um und verlangsamt seinen Schritt – er stellt offenbar keine akute Gefahr dar). Der Kursleiter bietet an, das kommentierende Fahren zu demonstrieren, indem er selbst für ca. 2 Minuten in der gewünschten Weise kommentiert.

Erarbeitungsphase – „Analyse einer Verkehrssituation (vorausschauend und rückblickend)“

Der Kursleiter bereitet nun durch seine entsprechenden Fahrhinweise vor, dass eine für die **Situationsanalyse** geeignete Situation aufgesucht wird (s. o. Auswahl entsprechend der o. g. Fahraufgaben; z. B. Befahren einer Kreuzung). Möglichst unmittelbar im Vorfeld dieser Situation wird die Fahrt noch einmal kurz unterbrochen und das Fahrzeug geparkt: Es gilt nun gedanklich drei unterschiedliche „Drehbücher“ zu entwickeln, nach denen die Situation verlaufen könnte (**Szenario-Methode**). Der Teilnehmer erhält die Aufgabe, einen möglichen Situationsverlauf zu skizzieren, der (1) ungefährlich ist, der (2) latente Gefahrenhinweise enthält und (3) indem eine Gefahr manifest wird. Anschließend wird die Situation befahren und das Fahrzeug an der nächsten geeigneten Stelle erneut geparkt.

Im stehenden Fahrzeug soll der Teilnehmer im Rahmen einer gemeinsamen Situationsanalyse nun zunächst folgende Fragen beantworten:

- Wie anspruchsvoll (leicht, vorhersehbar vs. schwer, unübersichtlich) fanden Sie die Situation (Skala von 1 „anspruchlos“ bis 10 „anspruchsvoll“)?
- Wie gefährlich fanden Sie die Situation (Skala von 1 „ungefährlich“ bis 10 „gefährlich“)?
- Welchem der drei vorausschauenden „Drehbücher“ (s. o. 1, 2 oder 3) kam die eben befahrene Situation am nächsten?
- Welche Situationsmerkmale (Verkehrsteilnehmer, eigenes Fahrzeug, bauliche Gegebenheiten) wurden für die „Drehbuch“-Zuordnung herangezogen?

Aufgabe des Kursleiters in seiner Funktion als Coach ist es nun, die „Drehbuch“-Zuordnung des Teilnehmers zu hinterfragen (bezeichnet dieser die Situation als gänzlich ungefährlich, so wäre es Aufgabe des erfahrenen Kursleiters, mögliche Gefahrenhinweise zu beschreiben; bezeichnet er sie als latent gefährlich oder gefährlich, sollte über die Art und Einordnung der Gefahrenhinweise gesprochen werden). Weiterhin wird vom Kursleiter auf die Skaleneinordnung und die beobachteten Situationsmerkmale Bezug genommen. Hierbei geht es nicht darum, die Angaben des Teilnehmers als falsch oder richtig einzuordnen. Vielmehr sollen alternative Sichtweisen gemeinsam erarbeitet werden, bei-

spielsweise indem auf Widersprüche in den Antworten auf obige Fragen aufmerksam gemacht wird (z. B. eine Situation wird einerseits als kaum gefährlich, zugleich aber als sehr anspruchsvoll eingeordnet).

Fortsetzung der Beobachtungsphase – „Fahren unter festgelegten Anforderungen“

Die Fahrt wird nun wieder zum Ausgangsort/Zielort fortgesetzt und der Teilnehmer vorab gebeten, sich selbst und den ihn umgebenden Verkehr zu beobachten. Die Streckenplanung durch den Kursleiter erfolgt so, dass ggf. bisher noch nicht aufgetretene Fahr Anforderungen nun realisiert werden. Er gibt bei Bedarf Fahr anweisungen, äußert sich jedoch nicht zum Fahrverhalten des Teilnehmers. Während der Fahrt beobachtet er weiterhin das Fahrverhalten des Teilnehmers und notiert seine Beobachtungen.

Festigungs- und Strukturierungsphase – „Feedbackgespräch“

Der Kursleiter bittet den Teilnehmer, erneut eine Selbsteinschätzung der eigenen Fahrkompetenz mit Blick auf die heutige Feedbackfahrt vorzunehmen. Ebenso wird der Kursleiter eine Einschätzung der Fahrkompetenz anhand der fünf Kompetenzbereiche vornehmen. Die vergleichende Betrachtung dieser Selbst- und Fremdeinschätzung bildet erneut die Grundlage für das nun folgende Feedbackgespräch. Hierbei fragt er – unter Bezugnahme auf die Selbst- und Fremdeinschätzung zum Zeitpunkt der 1. Feedbackfahrt – zunächst den Teilnehmer, ob er zwischen der zurückliegenden Feedbackfahrt und der heutigen Fahrt Veränderungen in seinem Fahrverhalten wahrgenommen hat.

Der Kursleiter spricht mit dem Teilnehmer die fünf Fahrkompetenzbereiche durch. Er stellt dabei Bezüge zu den erarbeiteten Themen „Routinen“ und „Verkehrswahrnehmung“ her und stellt seine Einschätzung der heutigen Feedbackfahrt wie ggf. auch **Veränderungen gegenüber der vorherigen Feedbackfahrt** dar. Er nimmt dabei auf konkrete Beobachtungen aus seinem Fahrverlaufsprotokoll Bezug und berichtet sicherheitsorientierte wie ggf. auch weiterhin sicherheitsabträgliche Verhaltensweisen; abstrakte Hinweise wie „die Verkehrsbeobachtung hat sich verbessert“ bedürfen immer eines Belegs durch beobachtetes Verhalten. So soll sichergestellt werden, dass der Teilnehmer nachvollziehen kann, welches konkrete Verhalten sicherheitsorientiert war und welches ggf. nicht, und diese

Verhaltensweisen auch in Zukunft berücksichtigt bzw. hinterfragt.

Der Kursleiter verdichtet in seiner Funktion als Coach den Austausch zu den Kompetenzbereichen zu der allgemeinen Frage „Bin ich ein fertiger Fahrer?“. Sofern diese Frage seitens des Teilnehmers mit Nein beantwortet wird, sollte der Teilnehmer zunächst gefragt werden, wo er noch Defizite sieht und was er ändern möchte. Er wird dann – ganz gleich ob die Frage vom Teilnehmer mit „Ja“ oder „Nein“ beantwortet wurde – erläutern, dass es den „fertigen“ Fahrer letztlich nicht gibt. Fahren können bedeutet vor allem, insbesondere die situativen Gegebenheiten und persönlichen Konditionen zu kennen, die unsicheres Fahren begünstigen können, und hier durch geeignetes Verhalten „gegenzusteuern“. Dies ist ein fortlaufender Lernprozess. Der Kursleiter wird weiterhin seine Beobachtungen zur Fahrkompetenz noch einmal übergreifend zusammenfassen und ggf. Empfehlungen für das weitere Lernen geben. Der Teilnehmer bekommt die Einschätzungen des Kursleiters zu den Kompetenzbereichen in der letzten Feedbackfahrt wie auch zu Veränderungen gegenüber der ersten Feedbackfahrt in Form eines (ggf. digitalen) Feedbackprotokolls zur Vervollständigung seines Portfolios ausgehändigt.

Schließlich greift der Kursleiter den SMART-Ansatz auf und betont die Möglichkeit, entsprechend dieser Strategie eigenständig, auch über die Maßnahme hinaus, Ziele zu setzen. Er knüpft ggf. an die zuvor vom Teilnehmer geäußerten Defizite an und betont die Bedeutung bereits kleiner Schritte (z. B. Handy beim Fahren außer Sichtweite legen, um Ablenkung zu vermeiden). Er verweist auf die Verantwortung des Teilnehmers, für die eigene Verkehrssicherheit und die anderer Sorge zu tragen.

Der Kursleiter gibt dem Teilnehmer die Möglichkeit, abschließende Fragen zu stellen (z. B. Organisatorisches) und bittet ihn selbst Feedback zu seiner Zufriedenheit mit der Maßnahme zu geben (Wurden die eingangs formulierten Erwartungen an die Maßnahme erfüllt? Was hat die Teilnahme insgesamt gebracht? Was war besonders einprägend?). Er verweist darüber hinaus schließlich auf die Online-Plattform zu edukativen Maßnahmen für Fahranfänger und die damit verbundene Möglichkeit der Nachbetreuung (u. a. Newsletter, Nutzerevaluation, fahranfängerbezogene Fachthemen und -informationen).

Anlage 2a

Tabellarische Verlaufsplanung „Erfahren – Aufmerksam – Sicher?“ („EASI?“)

Allgemeine Einführung und Modulvorbereitung					Gesamtdauer 45 Minuten	
Phase	Dauer	Lehr-Lernort	Lehr-Lerninhalte	Lehr-Lernziele	Lehr-Lernmethoden	Lehr-Lernmedien
<ul style="list-style-type: none"> Strukturierungs- und Motivierungsphase – „Maßnahmenbeschreibung und Zielsetzung“ 	<ul style="list-style-type: none"> 10 Min. 	<ul style="list-style-type: none"> Seminarraum 	<ul style="list-style-type: none"> Überblick zu Kurszielen und -inhalten Kommunikations-„Regeln“ für die Teilnehmer Rolle des Kursleiters Vorstellung der Teilnehmer untereinander Erwartungen und Befürchtungen der Teilnehmer Eigenschaften eines guten Fahrers Selbsteinschätzung der bisherigen Fahrerfähigkeiten und der erreichten Fahrkompetenz Grenzen der geteilten Aufmerksamkeit Potenziale und Grenzen von Fahrerassistenz- und Sicherheitssystemen (FAS) Erfassung von FAS in Teilnehmerfahrzeugen 	<ul style="list-style-type: none"> Die Teilnehmer können ... den Zusammenhang von geteilter Aufmerksamkeit und Leistungseinbußen beim Fahren erklären. ... Beispiele für häufige Ablenkungsfaktoren benennen. ... die grundlegende Wirkungsweise von ABS/ESP erläutern. 	<ul style="list-style-type: none"> Gebundenes Unterrichtsgespräch Moderiertes Unterrichtsgespräch 	<ul style="list-style-type: none"> Präsentation Flip-Chart
<ul style="list-style-type: none"> Erarbeitungsphase – „Erfahren, Aufmerksam, Sicher?“ 	<ul style="list-style-type: none"> 30 Min. 	<ul style="list-style-type: none"> Seminarraum 	<ul style="list-style-type: none"> Selbsteinschätzung der bisherigen Fahrerfähigkeiten und der erreichten Fahrkompetenz Grenzen der geteilten Aufmerksamkeit Potenziale und Grenzen von Fahrerassistenz- und Sicherheitssystemen (FAS) Erfassung von FAS in Teilnehmerfahrzeugen 	<ul style="list-style-type: none"> ... Beispiele für häufige Ablenkungsfaktoren benennen. ... die grundlegende Wirkungsweise von ABS/ESP erläutern. 	<ul style="list-style-type: none"> Demonstration Schätztaufgabe Konzentrationsübung Gebundenes Unterrichtsgespräch 	<ul style="list-style-type: none"> Flip-Chart Tablet/Beamer (z. B. „Dreiecke zählen“, „Change detection“) Präsentation Rating-Skalen
<ul style="list-style-type: none"> Festigungs- und Strukturierungsphase – „Vorbereitung auf das Übungs Gelände“ 	<ul style="list-style-type: none"> 5 Min. 	<ul style="list-style-type: none"> Seminarraum 	<ul style="list-style-type: none"> Zusammenfassung von Inhalten durch den Kursleiter Hinweise zum Verhalten und zu Abläufen auf dem Übungsplatz 	<ul style="list-style-type: none"> ... die grundlegende Wirkungsweise von ABS/ESP erläutern. 	<ul style="list-style-type: none"> Gebundenes Unterrichtsgespräch Instruktion 	<ul style="list-style-type: none"> Präsentation

Pause 10 Min.

* Die jeweils benötigte Gesamtdauer der Modulbearbeitung auf dem Übungsplatz hängt von der Anzahl der Kursteilnehmer ab. Bei der maximalen Gruppengröße von 10 Teilnehmern ist der höhere Wert als Zeitbedarf zu veranschlagen, bei der minimalen Gruppengröße von 3 Teilnehmern entsprechend der geringere Zeitbedarf.

Mindestanforderungen Übungsplatz:

¹ Größe des Übungsplatzes 150m Länge, 40m Breite, 6000m² nutzbare Fläche, 1500m² ($l \geq 120m$) A-Fläche, permanente Rutschfläche, 40m Länge, 4m Breite, 50m x 3m Anlaufspur, 50km/h erreichbar, Sturzraum, von 3m auf 8m erweiternd, am Ende: 30m Länge, Anlaufspur Gerade 30m Länge 3m Breite

² Bewässerungsanlage für ständige Bewässerung der Rutschfläche, Geschwindigkeitsmessanlage mit Großanzeige, die das Ablesen während der Übung ermöglicht, Sprechfunk in teilnehmenden Fahrzeugen für den Kursleiter und die Teilnehmer

³ Rutschfläche in einer Kreisbahn, ein Sektor von mindestens 90 Grad, Außenradius von 20m, Breite von 4m, Sturzraum von 2m auf 8m erweitern, Am Ende: 15m Länge, 30km/h erreichbar, Bewässerungsanlage für ständige Bewässerung der Rutschfläche, Geschwindigkeitsmessanlage mit Großanzeige, die das Ablesen während der Übung ermöglicht

Gesamtdauer 90 - 120 Minuten*							
Modul „Sicher?“	Phase	Dauer	Lehr-Lernort	Lehr-Lerninhalte	Lehr-Lernziele	Lehr-Lernmethoden	Lehr-Lernmedien
	• Erarbeitungsphase – „Sitzstellung“	• 20 Min.	• Übungsplatz ¹	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherheitsmerkmale von Fahrzeugen • Optimierte Sitzposition und Lenkrad-Grundposition ausprobieren und sich daran gewöhnen • Erarbeitung von Kriterien zur (regelmäßigen) Überprüfung von Sitzposition und Lenkrad-Grundposition 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Teilnehmer können ... Vorteile einer optimalen Sitz- und Lenkradposition nennen. • ... ihre Sitzposition und ihre Lenkradposition selbstständig überprüfen und anpassen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Demonstration • Moderiertes Unterrichtsgespräch • Lernstandsbeurteilung • Gebundenes Unterrichtsgespräch 	<ul style="list-style-type: none"> • Teilnehmerfahrzeuge (Kursleiter sucht exemplarisch ein Teilnehmerfahrzeug für günstige Sitzposition aus)
	• Demonstrations- und Festigungsphase – „Sitzstellung und Bremsen“	• 30 Min.	• Übungsplatz	<ul style="list-style-type: none"> • Richtiges Ausführen einer Gefahrenbremsung • Richtige Sitzposition und optimales Bremsen • Schwierigkeit der Einschätzung des Bremsweges erfordert Reserven (z. B. Fuß vom Gas, Abstände) • Verhältnis von Bremsweg und Fahrgeschwindigkeit • Verhältnis von Ausgangsgeschwindigkeit und Restgeschwindigkeit 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Teilnehmer können ... eine Gefahrenbremsung bei griffiger Fahrbahn durchführen. • ... die Abhängigkeit des optimalen Bremsens von der Sitzposition erläutern. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrdemonstration • Experiment • Gebundenes Unterrichtsgespräch • Lernstandsbeurteilung • Moderiertes Unterrichtsgespräch 	<ul style="list-style-type: none"> • Teilnehmerfahrzeuge (mit und ohne ABS/ESP)
	• Demonstrations- und Festigungsphase – „Bremsen bei Glätte“	• 30 Min.	• Übungsplatz ²	<ul style="list-style-type: none"> • Verhältnis von Bremsweg, Fahrgeschwindigkeit und Glätte • Verhältnis von Ausgangsgeschwindigkeit und Restgeschwindigkeit bei Glätte • Erleben der ESP-Wirkungsweise 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Teilnehmer können ... erklären, warum die Geschwindigkeit an die Fahrbahnbeschaffenheit angepasst werden muss. • ... eine Gefahrenbremsung bei glatter Fahrbahn durchführen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Moderiertes Unterrichtsgespräch • Fahrdemonstration • Schätzaufgabe • Experiment 	
	• Demonstrations- und Festigungsphase – „Bremsen und Ausweichen bei Glätte“ (alternativ: auf μ -splitt)	• 30 Min.	• Übungsplatz	<ul style="list-style-type: none"> • Erleben der ESP-Wirkungsweise • Erleben von Überforderung beim Bremsen-Ausweichen • Komplexität von Bremsen-Ausweichen-Manövern • Unterschiede von Bremsen-Ausweichen innerorts und außerorts (z. B. Geschwindigkeit, Raum, Zeit) • Bremsen und Lenken mit ABS-Ausstattung • Bremsen und Lenken ohne ABS-Ausstattung • Das Bremsen-Ausweichen darf kein Reflex sein. • Handlungsbeschreibung „Vorausschauendes Fahren“ (d. h. Nah- und Fernbereich 1. frühzeitig beobachten, 2. mehrmals beobachten, 3. mit kurzen Blicken arbeiten) 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Teilnehmer können ... artikulieren, weshalb sie mit dem Bremsen-Ausweichen eine Überforderungssituation erlebt haben. • ... die Priorität des Geschwindigkeitsabbaus begründen. • ... erläutern, weshalb ein Ausweichmanöver immer eine bewusste Entscheidung sein muss. • ... Teilhandlungen einer vorausschauenden Fahrweise benennen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Moderiertes Unterrichtsgespräch • Fahrdemonstration • Reaktionsaufgabe 	<ul style="list-style-type: none"> • Teilnehmerfahrzeuge (mit und ohne ABS/ESP) • Gleitfläche
	• Kontrollphase – „Modul 'Sicher?'“	• 10 Min.	• Übungsplatz	<ul style="list-style-type: none"> • Schlussfolgerungen aus den Fahrdemonstrationen • Zusammenfassung von Kernbotschaften • Potenziale und Grenzen von Fahrerassistenz- und Sicherheitssystemen 		<ul style="list-style-type: none"> • Freies Unterrichtsgespräch • Gebundenes Unterrichtsgespräch 	

Pause 45 Min.

Modul „Aufmerksam?“						Gesamtdauer 60 - 90 Minuten*	
Phase	Dauer	Lehr-Lernort	Lehr-Lerninhalte	Lehr-Lernziele	Lehr-Lernmethoden	Lehr-Lernmedien	
<ul style="list-style-type: none"> Erarbeitungsphase – „Folgen von Ablenkung“ 	<ul style="list-style-type: none"> 30 Min. 	<ul style="list-style-type: none"> Übungsplatz 	<ul style="list-style-type: none"> Reaktionszeit und Schreckzeit Ablenkung als Einflussfaktor auf die Reaktionszeit Verhältnis von Fahrgeschwindigkeit, Reaktionszeit und Restgeschwindigkeit Geschwindigkeitsabbau und Aufprallgeschwindigkeit Fahren unter Ablenkung mittels Doppelaufgabenparadigma Erleben kognitiver und psychomotorischer Leistungsgrenzen Priorisierung von Primär- und Sekundärtätigkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> Die Teilnehmer können Reaktionsweg und Schreckzeit erklären. ... Bremsweg und Anhalteweg erklären. ... Zusammenhänge von Ablenkung und Geschwindigkeit auf den Anhalteweg exemplarisch beschreiben. ... Zusammenhänge zwischen Fahrgeschwindigkeit und Aufprallgeschwindigkeit erklären. Die Teilnehmer artikulieren ihr individuelles Erleben vom Scheitern in der Parcours-Aufgabe. ... ihre Priorisierung von Primär- und Sekundärtätigkeiten. 	<ul style="list-style-type: none"> Gebundenes Unterrichtsgespräch Fahrdemonstration Experiment Schätzaufgabe Instruktion Fahrdemonstration Experiment Freies Unterrichtsgespräch 	<ul style="list-style-type: none"> Trainerfahrzeug mit FAS (ABS/ESP) 	
<ul style="list-style-type: none"> Demonstrations- und Festigungsphase – „Erleben von Ablenkung“ 	<ul style="list-style-type: none"> 50 Min. 	<ul style="list-style-type: none"> Übungsplatz 					
<ul style="list-style-type: none"> Kontrollphase – „Modul ‚Aufmerksam?‘“ 	<ul style="list-style-type: none"> 10 Min. 	<ul style="list-style-type: none"> Übungsplatz 	<ul style="list-style-type: none"> Abstraktion des Erlebten Schlussfolgerungen aus den Fahrdemonstrationen Zusammenfassung von Kernbotschaften 		<ul style="list-style-type: none"> Freies Unterrichtsgespräch Gebundenes Unterrichtsgespräch 	<ul style="list-style-type: none"> Teilnehmerfahrzeuge (mit und ohne ABS/ESP) Parcours „Aktionskarten“ mit Handlungsvorgaben für bestimmte Streckenpunkte 	

Pause 10 Min.

* Die jeweils benötigte Gesamtdauer der Modulbearbeitung auf dem Übungsplatz hängt von der Anzahl der Kursteilnehmer ab. Bei der maximalen Gruppengröße von 10 Teilnehmern ist der höhere Wert als Zeitbedarf zu veranschlagen, bei der minimalen Gruppengröße von 3 Teilnehmern entsprechend der geringere Zeitbedarf.

Mindestanforderungen Übungsplatz:

- Größe des Übungsplatzes 150m Länge, 40m Breite, 6000m² nutzbare Fläche, 1500m² ($l \geq 120m$) A-Fläche, permanente Rutschfläche, 40m Länge, 4m Breite, 50m x 3m Anlaufspur, 50km/h erreichbar, Sturzraum, von 3m auf 8m erweiternd, am Ende: 30m Länge, Anlaufspur Gerade 30m Länge 3m Breite
- Bewässerungsanlage für ständige Bewässerung der Rutschfläche, Geschwindigkeitsmessanlage mit Großanzeige, die das Ablesen während der Übung ermöglicht, Sprechfunk in teilnehmenden Fahrzeugen für den Kursleiter und die Teilnehmer
- Rutschfläche in einer Kreisbahn, ein Sektor von mindestens 90 Grad, Außenradius von 20m, Breite von 4m, Sturzraum von 2m auf 8m erweitern, Am Ende: 15m Länge, 30km/h erreichbar, Bewässerungsanlage für ständige Bewässerung der Rutschfläche, Geschwindigkeitsmessanlage mit Großanzeige, die das Ablesen während der Übung ermöglicht

Modul „Erfahren?“						
Phase	Dauer	Lehr-Lernort	Lehr-Lerninhalte	Lehr-Lernziele	Lehr-Lernmethoden	Lehr-Lernmedien
Erarbeitungsphase – „Ursachen von Fahrunfällen“	• 10 Min.	• Übungsplatz	<ul style="list-style-type: none"> • Multikausalität von Fahrunfällen • Unangepasste Geschwindigkeit als besonders steuerbare Ursache von Fahrunfällen 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Teilnehmer artikulieren ... ihr individuelles Erleben Was? Sicherheit in der Kurvenfahrt: 	<ul style="list-style-type: none"> • Gebundenes Unterrichtsgespräch 	<ul style="list-style-type: none"> • Teilnehmerfahrzeuge (mit und ohne ABS/ESP) • Teilnehmerfahrzeuge (mit und ohne ABS/ESP) • Kreisbahn³
• Demonstrations- und Festigungsphase – „Kurvenfahrt“	• 30 Min.	• Übungsplatz	<ul style="list-style-type: none"> • Kontrollverlust über das Fahrzeug beim Kurvenfahren • Wahl der Kurvengeschwindigkeit • Bremsen in der Kurve mit ESP • Bremsen in der Kurve mit ABS 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Teilnehmer können ... relevante Kriterien für eine Geschwindigkeitsanpassung nennen (z. B. Witterung ...). • Zusammenhänge zwischen Geschwindigkeit und Sicherheitsabstand erläutern. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrdemonstration • Experiment • Freies Unterrichtsgespräch 	
• Demonstrations- und Festigungsphase – „Geschwindigkeit und Sicherheitsabstand“	• 40 Min.	• Übungsplatz	<ul style="list-style-type: none"> • Bedeutung des Sicherheitsabstands • Geschwindigkeit und Sicherheitsabstand 		<ul style="list-style-type: none"> • Fahrdemonstration • Moderiertes Unterrichtsgespräch 	<ul style="list-style-type: none"> • Teilnehmerfahrzeuge (mit und ohne ABS/ESP) • Gleitfläche
• Kontrollphase – „Modul 'Erfahren?'“	• 10 Min.	• Übungsplatz	<ul style="list-style-type: none"> • Abstraktion des Erlebten • Schlussfolgerungen aus den Fahrdemonstrationen • Zusammenfassung von Kernbotschaften 		<ul style="list-style-type: none"> • Gebundenes Unterrichtsgespräch 	
Pause 10 Min.						
Modulnachbereitung und Kursabschluss						
Phase	Dauer	Lehr-Lernort	Lehr-Lerninhalte	Lehr-Lernziele	Lehr-Lernmethoden	Lehr-Lernmedien
• Erarbeitungs- und Festigungsphase – „Erfahren, Aufmerksam, Sicher?“	• 40 Min.	• Seminarraum	<ul style="list-style-type: none"> • Eigenschaften eines guten Fahrers • Selbsteinschätzung der bisherigen Fahrerfahrungen und der erreichten Fahrkompetenz • Lösungsansätze für künftiges Fahrverhalten • Zusammenfassung von Kernbotschaften 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Teilnehmer können ... Handlungsempfehlungen für künftiges Fahrverhalten benennen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Moderiertes Unterrichtsgespräch • Gebundenes Unterrichtsgespräch 	<ul style="list-style-type: none"> • Präsentation • Flip-Chart • Magnettafel • Rating-Skalen
• Kursabschluss	• 5 Min.	• Seminarraum	<ul style="list-style-type: none"> • Verweis auf Online-Plattform • Verabschiedung 			

* Die jeweils benötigte Gesamtdauer der Modulbearbeitung auf dem Übungsplatz hängt von der Anzahl der Kursteilnehmer ab. Bei der maximalen Gruppengröße von 10 Teilnehmern ist der höhere Wert als Zeitbedarf zu veranschlagen, bei der minimalen Gruppengröße von 3 Teilnehmern entsprechend der geringere Zeitbedarf.

Mindestanforderungen Übungsplatz:

¹ Größe des Übungsplatzes 150m Länge, 40m Breite, 6000m² nutzbare Fläche, 1500m² (l ≥ 120m) A-Fläche, permanente Rutschfläche, 40m Länge, 4m Breite, 50m x 3m Anlaufspur, 50km/h erreichbar, Sturzraum, von 3m auf 8m erweiternd, am Ende: 30m Länge, Anlaufspur Gerade 30m Länge 3m Breite

² Bewässerungsanlage für ständige Bewässerung der Rutschfläche, Geschwindigkeitsmessanlage mit Großanzeige, die das Ablesen während der Übung ermöglicht, Sprechfunk in teilnehmenden Fahrzeugen für den Kursleiter und die Teilnehmer

³ Rutschfläche in einer Kreisbahn, ein Sektor von mindestens 90 Grad, Außenradius von 20m, Breite von 4m, Sturzraum von 2m auf 8m erweitern, Am Ende: 15m Länge, 30km/h erreichbar, Bewässerungsanlage für ständige Bewässerung der Rutschfläche, Geschwindigkeitsmessanlage mit Großanzeige, die das Ablesen während der Übung ermöglicht

Übersicht von Trainingsgeländen in Deutschland



Hinweis: Eine Radienanalyse ergibt eine fast vollständige Abdeckung für eine 50km-Erreichbarkeit von Trainingsplätzen für Sicherheitstrainings nach DVR-Richtlinien und DVR-Qualitätssiegel. Eine tagesaktuelle Liste der Plätze findet sich unter: https://www.dvr.de/site/sht-suche.aspx?training=pk&plz_ort=&sort=entf&filter=&addr=1

Anlage 2 b – Phasenbeschreibung „Erfahren, Aufmerksam, Sicher?“ („EASi?“)

Allgemeine Einführung und Modulvorbereitung

Strukturierungs- und Motivierungsphase – „Maßnahmenbeschreibung und Zielsetzung“

In dieser Phase sollen sich die Kursteilnehmer untereinander kennenlernen und über die Abläufe des Kurses informiert werden. Hierzu wird der Kursleiter zunächst im Rahmen eines **gebundenen Unterrichtsgesprächs** beschreiben, welche Lehr-Lernorte vorgesehen sind (d. h. etwa 3,5 bis 5 Stunden auf dem Übungsgelände und jeweils vorher und nachher etwa 45 Minuten im Seminarraum). Er erläutert, dass der Kurs in drei Module gegliedert ist, deren Inhalte für Fahranfänger besonders bedeutsam sind. Dies sind die „Erfahrung“ als Fahrzeugführer, die „Aufmerksamkeit“ für den Straßenverkehr und die „Sicherheit“ der Fahrzeuge. Er wird dann seine Rolle als Kursleiter darstellen, die vor allem darin besteht, die Teilnehmer zum eigenen Nachdenken über Fahrsicherheit anzuregen, Erfahrungen mit kritischen Fahrsituationen in geschütztem Raum zu ermöglichen und als Fahrexperte für Fragen der Teilnehmer zur Verfügung zu stehen. Eine erfolgreiche Kursteilnahme erfordert es, dass sich die Teilnehmer untereinander austauschen und offen über ihre Erfahrungen berichten können (z. B. darf alles gefragt werden, auch unterschiedliche Sichtweisen sind zulässig). Zum gegenseitigen Kennenlernen der Teilnehmer bittet der Kursleiter, dass sich die Teilnehmer der Reihe nach namentlich vorstellen und dabei kurze Angaben zu sich und ihrem heute mitgeführten Fahrzeug machen (z. B. Vor wie vielen Monaten wurde die Fahrerlaubnis erteilt? Handelt es sich um das eigene Fahrzeug oder ist es geliehen? Welche Erwartungen und Befürchtungen gibt es bzgl. des Kurses?). Der Kursleiter notiert sich Teilnehmernamen sowie fahrerfahrungs- und fahrzeugbezogene Angaben, um hierauf bei der Gestaltung der Fahrdemonstrationen zurückgreifen zu können.

Erarbeitungsphase – „Erfahren, Aufmerksam, Sicher?“

In dieser Phase wird die Bedeutsamkeit der drei Themenbereiche „Fahrerfahrung“, „Aufmerksamkeit“ und „Fahrzeugsicherheit“ herausgearbeitet. Der Kursleiter führt zunächst in das Modul „Erfahren?“ ein, indem er Ergebnisse von Befragungen von

Pkw-Fahrern zu ihrer Fahrkompetenz vorstellt (z. B. aus der Kampagne „Risiko raus!“²⁹). Er fragt dann offen in den Kurs, was einen guten und erfahrenen Fahrer ausmacht, und notiert die auf Zuruf erhaltenen Antworten auf einem Flip-Chart; diese Sammlung von Eigenschaften dient später zum Kursabschluss als Anlass für eine Reflexion der Erlebnisse aus den Fahrübungen (s. u. „Modulnachbereitung und Kursabschluss“). Er fordert dann die Teilnehmer auf, ihre persönlichen bisherigen Fahrerfahrungen über die folgenden zwei Aussagen einzuschätzen:

- Aufgrund meiner bisherigen Fahrerfahrungen...
 - ... habe ich bereits alle Anforderungen des Straßenverkehrs kennengelernt.
 - ... kann ich alle Anforderungen im Straßenverkehr sicher bewältigen.

Die Teilnehmer sollen ihre Einschätzung mittels einer Likert-Skala („Stimme zu“ – „Stimme eher zu“ – „Stimme eher nicht zu“ – „Stimme nicht zu“) abgeben. Dies kann erfolgen, indem der Kursleiter die Aussagen und Zustimmungsstufen auf einem Flip-Chart notiert und die Teilnehmer dann nacheinander (z. B. mittels Magneten) ihre Zustimmung markieren. Die erhaltenen Antworten werden vom Kursleiter aufbewahrt und bilden später einen Diskussionsanstoß für den abschließenden Abschnitt „Modulnachbereitung und Kursabschluss“ (s. u.).

Der Kursleiter führt nun mittels einer Konzentrationsübung (**Demonstration**) in das Thema „Aufmerksam?“ ein. Er bittet die Teilnehmer dazu um ihre volle Aufmerksamkeit und fordert sie auf, eine Übungsaufgabe zu bearbeiten (z. B. Dreiecke zählen; „Change detection“ in fotografierten Verkehrssituationen), die allen Bewerbern gemeinsam mittels Beamer präsentiert wird³⁰. Mit dieser Übung soll veranschaulicht werden, dass man Aufmerksamkeit nicht beliebig; sondern nur unter Einbußen der Leistungsfähigkeit teilen kann. Der Kursleiter stellt mittels eines Diagramms dar, wodurch Autofahrer laut empirischen Befragungen³¹ typischerweise abgelenkt sind, und fragt, wer von den Teilnehmern als Fahrer schon einmal eine oder mehre-

²⁹ <http://www.rp-online.de/leben/auto/news/zwei-drittler-der-autofahrer-fahren-zu-schnell-aid-1.2409350>

³⁰ Die Übung soll geeignet sein, die Wirkung von Ablenkung anschaulich zu demonstrieren und kann beliebig gestaltet werden (siehe z. B. <https://www.youtube.com/watch?v=cHNzPOqIVCw>).

³¹ z. B.: https://www.allianz.com/content/dam/onemarketing/azcom/Allianz_com/migration/media/press/document/other/13_12_Allianz_Risk_Pulse_Driver_Distraktion_DE.pdf

re der dargestellten Nebentätigkeiten ausgeführt hat (Navi einstellen, essen, rauchen, SMS schreiben oder lesen). Der Kursleiter erläutert dann einige Hintergründe zum Thema Ablenkung und Aufmerksamkeit. Er legt dar, dass es unterschiedliche Formen der Ablenkung gibt, d. h. gedankliche, motorische und visuelle Ablenkung, und beschreibt hierzu Beispiele (**Präsentation**). Er führt weiterhin aus, dass sich das Unfallrisiko durch Ablenkungen erheblich steigert, und er veranschaulicht dies anhand einer **Schätzaufgabe**. Hierbei sollen die Teilnehmer für eine Fahrt in einer Tempo-30-Zone angeben, wie weit sie sich fortbewegen, wenn sie drei Sekunden den Blick von der Straße abwenden (z. B. um das Radio einzustellen). Eine solche Einschätzung wird dann für eine innerorts Fahrt bei 50 km/h sowie für Fahrten außerorts bei 100 km/h und bei 130 km/h abgegeben. Der Kursleiter notiert die Schätzungen in einer Tabellenspalte und trägt dann in einer zweiten Spalte die tatsächlichen Wegstrecken ein. Unterschätzungen durch die Teilnehmer können dann gezielt angesprochen und Zusammenhänge von Geschwindigkeit und Weg erläutert werden.

Der Kursleiter führt anschließend in das Thema „**Sicher?**“ ein und fragt die Teilnehmer, mit welchen Fahrerassistenzsystemen (FAS) ihr Fahrzeug ausgestattet ist bzw. ob sie dies überhaupt wissen. Er gibt dann einen Überblick zu FAS und spricht zusammenfassend an, dass es inzwischen eine Vielzahl von Systemen gibt, die jedoch größtenteils nur in neuen und meist teuren Fahrzeugen vorhanden sind (z. B. ACC, Notbremsassistent, Reifendrucküberwachung). Fahranfänger haben hier einen Nachteil, wenn sie auf ältere Fahrzeuge zurückgreifen (müssen). Umso wichtiger ist es, alle vorhandenen Sicherheitsfunktionen des Fahrzeugs zu kennen und tatsächlich zu nutzen. Er erläutert, dass bestimmte aktive Sicherheitssysteme wie das ABS/ESP inzwischen auch in älteren Fahrzeugen (meist) standardmäßig vorhanden sind und erläutert die Funktionsweise von ABS und ESP mittels einer **Präsentation**. Er legt dar, dass Fahrerassistenzsysteme den Fahrer in erster Linie unterstützen und nicht unbegrenzt leistungsfähig sind. Keinesfalls können sie den Fahrer von seiner Verantwortung als Fahrzeugführer entbinden. Vielmehr ist die Kenntnis über FAS, d. h. über ihre spezifischen Funktionen und Grenzen, als Teil der Fahrerverantwortung anzusehen. Er wird dann darauf hinweisen, dass – ungeachtet der Ausstattung mit aktiven Fahrerassistenzsystemen – bereits der Sicherheitsgurt (als wichtigstes passives Si-

cherheitssystem), aber auch die Kopfstützen und die Sitzeinstellung wesentlich zur Fahrsicherheit beitragen und viele (auch erfahrene) Fahrer diesbezüglich Anwendungsfehler begehen. Weshalb mit dem Anlegen des Gurtes allein längst nicht alles getan ist, sondern hierbei weitere wichtige Faktoren (z. B. die richtige Sitzposition) zu beachten sind, soll im nachfolgenden Teil auf dem Übungsgelände unmittelbar an den Fahrzeugen der Teilnehmer angesprochen und veranschaulicht werden.

Festigungs- und Strukturierungsphase – „Vorbereitung auf das Übungsgelände“

Der Kursleiter fasst abschließend zusammen, dass es bei den nun folgenden Fahrdemonstrationen darum geht, die Themen „Erfahrung“, „Aufmerksamkeit“ und „Sicherheit“ gemeinsam zu erkunden, fahrphysikalische und psychomotorische Zusammenhänge erlebbar zu machen und bestehende Annahmen der Teilnehmer zum sicheren Autofahren gemeinsam zu hinterfragen³². Er wird dann die erforderlichen Verhaltensregeln für das Fahren auf dem Übungsgelände vorgeben (Verwendung von Funkgeräten, immer beieinander bleiben, Kursleiter fährt zuerst etc.).

Modul „Sicher?“

Erarbeitungsphase – „Sitzeinstellung“

Auf dem Übungsgelände werden zunächst die verschiedenen Fahrzeuge der Teilnehmer genauer betrachtet. Der Kursleiter wird die Teilnehmer darum bitten, sich jeweils an das Fahrzeug zu stellen, das sie für besonders sicher halten. Nachdem dies erfolgt ist, wird er die Teilnehmer darum bitten, ihre Entscheidung in der Gruppe zu erläutern (**Modiertes Unterrichtsgespräch**). Hierzu soll jeweils dargelegt werden, welche Kriterien (z. B. Fahrzeugalter, Fahrzeuggröße, Gesamteindruck) ausschlaggebend für die Entscheidung waren. Anschließend fasst der Kursleiter die Kriterien zusammen und fragt die Teilnehmer nach weiteren relevanten Kriterien. Er erläutert, dass es – unabhängig vom Fahrzeugalter oder -typ – bestimmte Kriterien gibt, die man immer beachten kann und sollte, um die Sicherheit zu gewährleisten bzw. zu verbessern (**Gebundenes Unterrichtsgespräch**). Dies sind insbe-

³² Die Reihenfolge der Module auf dem Übungsgelände kann je nach organisatorischem Bedarf (z. B. bei mehreren Kursen auf dem gleichen Gelände) gewählt werden. Es bietet sich jedoch an, das Modul „Sicher“ immer als erstes zu bearbeiten, weil die optimale Sitzposition dann im weiteren Kursverlauf beibehalten werden kann.

sondere der Reifenzustand sowie die Einstellung von Sitzen, Gurten, Kopfstützen und Lenkrad. Er erklärt, wie sich Mängel in diesen Bereichen auf die Fahrsicherheit auswirken können.

Der Kursleiter sucht dann ein exemplarisches Fahrzeug zur Veranschaulichung einer günstigen Sitzposition und Lenkradeinstellung aus (**Demonstration**). Er erklärt, auf welche Sitzeinstellungen (z. B. Gurtverlauf, Höhe der Kopfstütze, Neigung der Rückenlehne) und Lenkradeinstellungen (z. B. Höhe, Abstand zum Oberkörper) zu achten ist und wie diese vorzunehmen sind (z. B. „Viertel-Vor-Drei“-Position ist für die meisten Fahrsituationen passend). In diesem Zusammenhang fragt er die Teilnehmer, ob der Airbag (beim Fahrer wie auch beim Beifahrer) einen Sicherheitsgurt ersetzen kann und klärt sie über das Zusammenwirken von Sicherheitsgurt und Airbag auf. Es werden dann gemeinsam „Faustregeln“ zur Sitzeinstellung erarbeitet. Anschließend bittet er die Teilnehmer, jeweils paarweise im eigenen Fahrzeug eine optimale Sitzposition einzustellen und durch den anderen Teilnehmer kontrollieren zu lassen; der Kursleiter prüft selbst durch eine kurze Sichtkontrolle und gibt ggf. Hinweise (**Lernstandsbeurteilung**). Danach sollen die Teilnehmer angeben, ob und ggf. wie sich die optimierte Sitzposition von der vorherigen Einstellung unterscheidet. Dabei sollen die Vorteile der optimierten Sitzposition herausgearbeitet werden (z. B. erweitertes Blickfeld, besserer Zugang zum Bremspedal, Reserven am Lenkrad), wobei der Kursleiter ggf. zuvor nichtgenannte Vorteile ergänzt. Es sollte auch angesprochen werden, ob subjektive Nachteile wahrgenommen werden, die einer künftigen Umsetzung im Alltag entgegenstehen. Sofern dies der Fall ist, sollte der Kursleiter darauf hinweisen, dass bei einer Abwägung zwischen Sicherheit und (vermeintlichem) Komfort die Sicherheit an erster Stelle stehen sollte.

Der Kursleiter erläutert, dass im Folgenden drei aufeinander aufbauende **Fahrdemonstrationen** absolviert werden, in denen die Teilnehmer die Zusammenhänge zwischen Sicherheitsfaktoren ihrer Fahrzeuge und dem Bremsverhalten erleben werden. Diese Demonstrationen bauen in ihren Anforderungen aufeinander auf. Insgesamt geht es immer um das Ausführen eines Bremsmanövers. Dieses stellt das wichtigste Fahrmanöver dar. Hierzu wird der Kursleiter die Wirkungsweise des ESP noch einmal kurz ansprechen bzw. die Kenntnisse der Teilnehmer (u. a. aus der Modulvorbereitung; s. o.) hierzu erfragen.

Demonstrations- und Festigungsphase – „Sitzeinstellung und Bremsen“

Der Kursleiter fragt nun die Teilnehmer, was für die richtige Ausführung einer Gefahrenbremsung zu beachten ist und ob sie diese außerhalb der Fahrschule bereits einmal durchführen mussten. Er beschreibt, unter Bezugnahme auf die Antworten der Teilnehmer, die richtige Ausführung einer Gefahrenbremsung (**Gebundenes Unterrichtsgespräch**). Er bittet die Teilnehmer, nun selbst mehrmals nacheinander eine Gefahrenbremsung durchzuführen. Hierfür gibt er eine feste Geschwindigkeit für alle Teilnehmer vor (z. B. 40 km/h) und markiert den Startpunkt für den Beginn des Bremsmanövers sowie zur Veranschaulichung des nachfolgenden Anhalteweges alle 5 Meter einen Streckenpunkt mittels Pylonen. Die Teilnehmer sollten in zwei Gruppen fahren, so dass jeweils eine Gruppe die Ausführung (z. B. Korrektheit, Länge des Bremsweges) beobachten kann. Der Kursleiter verfolgt die Ausführung (**Lernstandsbeurteilung**) und gibt per Sprechfunk Rückmeldungen und ggf. Hinweise zu einer Verhaltensänderung (z. B. bedeutet ein pulsierendes Bremspedal bei ABS/ESP lediglich, dass sich mindestens ein Rad im „Regelbereich“ befindet; dies ist noch kein hinreichender Beleg für eine Vollbremsung). Die Gefahrenbremsung wird ggf. auch mehrfach wiederholt, bis eine richtige Ausführung mindestens einmal gelungen ist. Im Verlauf der Fahrdemonstration sollen die Teilnehmer auch den Unterschied zwischen einer Gefahrenbremsung mit ungünstiger Sitzeinstellung und optimaler Sitzeinstellung erleben. Der Kursleiter regt insbesondere jene Teilnehmer, die in ihrem eigenen Fahrzeug eine ungünstige Sitzposition eingestellt hatten bzw. die optimierte Sitzposition als „ungewohnt“, „unkomfortabel“ o. ä. bezeichnen (s. o.), dazu an, zwischen ungünstiger und optimaler Sitzeinstellung zu wechseln (**Experiment**). Anschließend fordert der Kursleiter die Teilnehmer auf, über ihre Erfahrungen und ihre Beobachtungen zu berichten (**Moderiertes Unterrichtsgespräch**). Der Kursleiter moderiert diesen Austausch durch geeignete Fragen und wird einige Hintergründe zum Zusammenhang von Bremsweg und Fahrgeschwindigkeit sowie Abhängigkeiten zur Fahrbahnoberfläche erläutern (z. B. der Bremsweg wächst im Quadrat mit der Fahrgeschwindigkeit, die Bremsweglänge ist von vielen Faktoren abhängig). Aufgrund der Schwierigkeiten, den Bremsweg zuverlässig einzuschätzen, benötigt man als Fahrzeugführer Reserven (z. B. Fuß vom Gas, Sicherheitsabstände), um im Falle einer Gefahr rechtzeitig bzw. frühzeitig reagieren zu können.

Demonstrations- und Festigungsphase – „Bremsen bei Glätte“

Die Teilnehmer führen nun Bremsmanöver auf glatter Fahrbahnoberfläche aus. Vorab wird der Kursleiter die Teilnehmer unter Berücksichtigung ihrer Fahrgaugausstattung erneut in zwei Gruppen einteilen (z. B. jeweils Fahrzeuge mit und ohne ABS/ESP in einer Gruppe; ggf. werden weitere Systeme für die Gruppenbildung verwendet), so dass sich eine ähnliche Varianz an Ausstattungsmerkmalen in beiden Gruppen findet. Der Kursleiter wird darauf hinweisen, dass die Übungen unter exakt den gleichen Rahmenbedingungen wie zuvor (siehe „Sitzeinstellung und Bremsen“) durchgeführt werden sollen. Ziel ist es, dass die Unterschiede im Fahrverhalten im Zusammenhang mit und ohne ABS/ESP sichtbar werden (**Experiment**). Die nicht fahrenden Teilnehmer sollen nun vorab einschätzen, wo das Fahrzeug zum Stehen kommen wird (**Schätzaufgabe**). Im Ergebnis soll sichtbar werden, dass sich bei exakt gleicher Geschwindigkeit, gleichem Fahrzeug und Fahrer der Bremsweg allein aufgrund der Glätte deutlich verlängert hat (**Experiment**). Dort, wo die Teilnehmer auf griffigem Belag zum Stehen kamen, hatten sie auf glattem Belag noch eine hohe Restgeschwindigkeit. Wie glatt ein Untergrund ist, lässt sich nie zuverlässig prognostizieren. Deshalb gilt bei Glätte, dass ein höherer Sicherheitsabstand gewählt werden muss. Abstände können zu gering sein, aber zu hohe Abstände gibt es nicht. Der Kursleiter bezieht in seine Hinweise und Rückmeldungen zu den Fahrdemonstrationen auch die spezifischen Ausstattungen der Teilnehmerfahrzeuge mit Fahrerassistenzsystemen ein, d. h. er thematisiert ggf. anlassbezogen relevante Lehr-Lerninhalte (z. B. Fahrzeuge ohne ABS können sich aus der Richtung drehen, was wiederum komplizierte Handlungsmuster erforderlich macht) und spezifische Grenzen von Fahrerassistenzsystemen. Weiterhin spricht er Faktoren an, die mit der Fahrzeugwartung zusammenhängen (z. B. Reifenzustand, Bremsen).

Nach den Fahrdemonstrationen wird der Kursleiter einen Austausch unter den Teilnehmern anregen. Hierzu wird er offene Fragen an die Teilnehmer richten (z. B. Welche Unterschiede im Bremsverhalten wurden ersichtlich?) und ggf. unterschiedliche Sichtweisen der einzelnen Teilnehmer einander gegenüberstellen. Im Rahmen dieses **moderierten Unterrichtsgesprächs** sollte er darauf achten, dass der allgemein verlängerte Bremsweg bei Glätte und die Unterschiede in der Fahrzeugstabilität bei Gefahrenbremsungen zwischen Fahrzeugen mit

und ohne ABS/ESP thematisiert werden. Der Kursleiter sollte die Teilnehmer auffordern, eigene Schlussfolgerungen aus dem zuvor Erlebten zu benennen. Er sollte dann abschließend selbst die wesentlichen Schlussfolgerungen noch einmal zusammenfassen, u. a. „Vorhandenes ESP nahezu immer eingeschaltet lassen“; „Auf angemessenen Reifenzustand achten“ und vor allem „Gefährlichen Situationen vorbeugen, da sie niemals verlässlich beherrschbar sind“.

Demonstrations- und Festigungsphase – „Bremsen und Ausweichen bei Glätte“

Der Kursleiter stellt nun Pylonen auf, um ein Hindernis zu simulieren. Er erläutert, welche konkrete Verkehrssituation hiermit veranschaulicht werden soll (z. B. Innerorts-Strecke, Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h, plötzlich auftauchender Fußgänger). Die Teilnehmer sollen nun Ausweichmanöver bei Glätte durchführen, um die Grenzen der Beherrschbarkeit bestimmter Situationen zu erfahren. Jeder Teilnehmer sollte nur zweimal fahren, um vermeintlichen „fahrpraktischen Lerngewinnen“ entgegenzuwirken. Der Zeitpunkt des Fahrmanövers sollte durch den Kursleiter über Funk vorgegeben werden, wobei die Richtung des Ausweichens zufällig ausgewählt wird, damit sich der Teilnehmer nicht darauf vorbereiten kann (**Reaktionsaufgabe**). Die Anforderungen zwischen der ersten und der zweiten Fahrt sollten durch eine spätere Vorgabe des Manöverbeginns gesteigert werden, so dass die Teilnehmer spätestens hier eine Überforderungssituation beim Ausführen des Manövers erleben. Die eine Hälfte der Teilnehmer sollte jeweils die Fahrmanöver der anderen Hälfte der Teilnehmer beobachten. Es kann jedoch auch angeregt werden, dass einzelne Teilnehmer als Beifahrer im Fahrzeug eines mit ABS/ESP bzw. nicht mit ABS/ESP ausgestatteten Fahrzeugs mitfahren können, um so fahrphysikalische Unterschiede zu erleben. Nachdem alle Teilnehmer gefahren sind, wird der Kursleiter einen Austausch der Teilnehmer untereinander anregen (**Moderiertes Unterrichtsgespräch**). Er wird hierzu zunächst fragen, was die Teilnehmer erlebt haben. Hier sollte die Nichtbeherrschbarkeit der Situation aus den Äußerungen der Teilnehmer ersichtlich werden. Sofern einzelne Teilnehmer äußern, dass sie die Situation als beherrschbar wahrgenommen haben, sollten die übrigen Teilnehmer befragt werden, ob sie diesen Eindruck teilen. Der Kursleiter sollte noch einmal in Erinnerung rufen, was in dieser Situation simuliert wurde (s. o.) und dass es sich bei dieser Simulation um vereinfachte Bedingungen

handelt, weil weitere Gefahren ausgeschlossen waren und der Handlungsanlass nicht gänzlich unerwartet auftrat. Im Realverkehr stellt sich eine solche Situation viel komplexer dar. Der Kursleiter sollte auf den allgemeinen Zusammenhang hinweisen, dass je länger der Bremsweg und je schmaler das Hindernis ist, umso eher eine Chance besteht, Gefahren durch Ausweichen zu vermeiden; gerade innerorts erweist sich das als schwierig. Andererseits bergen Ausweichmanöver bei höheren Geschwindigkeiten (z. B. auf Landstraßen) eine höhere Gefahr zu misslingen und einen seitlichen Aufprall zu verursachen. Es ist daher wichtig, dass das Bremsen-Ausweichen nicht „reflexartig“, sondern nur als bewusste Entscheidung erfolgen darf. Der Geschwindigkeitsabbau hat in einer solchen Situation Priorität. Grundsätzlich gilt: Bremsen und Ausweichen ist eine absolute Extremsituation, die letztlich nie sicher beherrschbar ist. Genau deshalb sind eine angepasste Geschwindigkeit und eine vorausschauende Fahrweise so bedeutsam. Er wird konkretisieren, was „vorausschauend Fahren“ bedeutet und die entsprechende Blickführung beschreiben (z. B. den Nah- und Fernbereich frühzeitig und mehrfach beobachten, mit kurzen Blicken arbeiten).

Kontrollphase – Modul „Sicher?“

Zum Abschluss des Moduls bittet der Kursleiter die Teilnehmer darum, dass sie in eigenen Worten wiedergeben, welche Schlussfolgerungen sie aus den zuvor erlebten Fahrdemonstrationen ziehen und wie sie diese in ihrem künftigen Fahrverhalten umsetzen möchten (**Freies Unterrichtsgespräch**). Hierdurch stellt er zum einen sicher, dass es nicht zu Fehlinterpretationen von Lehr-Lernzielen kommt. Zum anderen ermöglicht dies dem Kursleiter einen Einblick in das tatsächliche Erreichen intendierter Lehr-Lernziele. Der Kursleiter greift schließlich die Schlussfolgerungen der Teilnehmer auf, ergänzt diese ggf. und fasst sie abschließend zu wesentlichen „Kernbotschaften“ an die Teilnehmer noch einmal zusammen: „Sicherheitsausstattung des Fahrzeugs beachten und optimale Einstellungen vornehmen (Sitz, Gurt, Lenkrad, ESP einschalten)“; „Durch Abstand halten und vorausschauendes Fahren Reserven gewährleisten: Jedes Manöver braucht Weg und Zeit!“; „Richtiges Ausführen einer Gefahrenbremsung (ohne/mit ABS, griffig/glatt = schnell + hart + nachdrücklich)“.

Modul „Aufmerksam?“

Erarbeitungsphase – „Folgen von Ablenkung“

Der Kursleiter erläutert die Bedeutung der Reaktionszeit (als Zeitspanne zwischen dem Erkennen eines Reaktionsbedarfs und dem Reaktionsbeginn) für das Reagieren bzw. Handeln in gefährlichen Verkehrssituationen. Während dieser Zeitspanne von etwa einer Sekunde (ggf. länger bei Müdigkeit, Alkohol etc.) fährt das Fahrzeug ungebremst weiter. Bei einer Reaktionszeit von 1 Sekunde liegt dieser sog. Reaktionsweg bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h bereits bei etwa 15 Metern. Zudem kommt in vielen Situationen, vor allem wenn sie unerwartet und plötzlich auftreten, noch eine Schreckzeit hinzu, durch die sich der Anhalteweg zusätzlich verlängert. Beide Faktoren sind nur mittelbar beeinflussbar, nämlich durch Aufmerksamkeit für das Verkehrsgeschehen. Jegliche Ablenkung wirkt sich nachteilig auf die Reaktionsfähigkeit des Fahrers aus. Mit der Entscheidung, eine SMS zu lesen, trifft man also letztlich auch immer eine Entscheidung darüber, mit welcher Geschwindigkeit man ggf. mit einem Hindernis (Fußgänger, Fahrzeug etc.) kollidiert, falls man dieses nicht rechtzeitig erkennt.

Der Kursleiter wird nun einen geraden Streckenabschnitt auf dem Übungsgelände befahren, auf dem mittels Pylonen Streckenabschnitte (z. B. alle 5 Meter) markiert sind. Er wird dann aus unterschiedlichen Geschwindigkeiten (z. B. 70 km/h vs. 50 km/h) und mit unterschiedlichen Reaktionszeiten (1 Sekunde vs. 2 Sekunden) Gefahrenbremsungen durchführen (**Experiment**). Die Teilnehmer sollen vorab eine Risikoeinschätzung vornehmen, indem sie sich überlegen, wo das Fahrzeug zum Stehen kommt (**Schätzaufgabe**). Anschließend sollen sich die Teilnehmer darüber austauschen, wie adäquat sie das Risiko unter den vorgegebenen Randbedingungen von Geschwindigkeit und Reaktionszeit eingeschätzt haben. Der Kursleiter moderiert diesen Austausch und ergänzt bei Bedarf, wie sich die Ablenkung konkret auf die fahrphysikalischen Faktoren „Reaktionsweg“ bzw. „Anhalteweg“ und „Aufprallgeschwindigkeit“ auswirkt (**Moderiertes Unterrichtsgespräch**). Er weist auch darauf hin, dass man eine durch Unaufmerksamkeit verpasste Chance zum Handeln auch mit einer schnellen Reaktion und einer optimalen Gefahrenbremsung nicht kompensieren kann, weil die meiste Geschwindigkeit erst auf den letzten Metern abgebaut wird. Jeder nicht gleich zu Beginn genutzte Meter Abstand zum Hindernis ist also „verloren“ und hat fatale Folgen für einen Aufprall.

Der Kursleiter greift auch noch einmal die Übung aus der Modulvorbereitung auf. Er erläutert, dass das Problem von Ablenkung in der Fehlannahme liegt, zwei Dinge gleichzeitig tun zu können. Dies gelingt aber nicht, da man in der Regel entweder das eine oder das andere tut (ggf. auch im schnellen Wechsel), aber eben nicht beides gleichzeitig. In den Momenten, in denen die Aufmerksamkeit vom Straßenverkehr gewendet wird, besteht die erhöhte Wahrscheinlichkeit, einen wichtigen Reaktionsanlass zu übersehen. Den Einfluss von Ablenkung auf das Fahrverhalten sollen die Teilnehmer nun selbst erfahren.

Demonstrations- und Festigungsphase – „Erleben von Ablenkung“

Der Kursleiter instruiert die Teilnehmer, mittels Pylonen einen Parcours entsprechend einer vorliegenden Anordnungsskizze aufzubauen, den die Teilnehmer nun nacheinander mit einer konstanten Geschwindigkeit von 30 km/h durchfahren sollen. Während der Fahrt werden an verschiedenen Streckenpunkten mittels Sprechfunk bestimmte kognitiv beanspruchende Aufgaben gestellt, sog. Sekundärtätigkeiten, die unmittelbar zu bearbeiten sind (z. B. Kopfrechnen, Buchstabieren, eine vorgegebene Telefonnummer eintippen). Die Aufgabenstellung besteht darin, den Parcours unter konstanter Geschwindigkeit zu befahren, ohne dabei Pylonen zu berühren (Primärtätigkeit). Es wird ausdrücklich nicht vorgegeben, welcher Tätigkeit Priorität einzuräumen ist. Die jeweils nicht selbst fahrende Gruppe beobachtet das Fahrverhalten der Fahrer genau, und es werden Fahrfehler bzw. Geschwindigkeitsreduktionen vermerkt. Wichtig ist, dass nach Abschluss des Parcours ersichtlich ist, dass entweder die kognitiven Zusatzaufgaben oder der Parcours nicht fehlerfrei gelöst wurden (**Experiment**). Optional dazu kann eine „Fahrt zur Disko“ simuliert werden. Dazu setzen sich möglichst viele Teilnehmer in ein Fahrzeug und versuchen, den Fahrer abzulenken, indem sie z. B. durcheinander reden oder dem Fahrer gleichzeitig Fragen stellen. Diese Methode zur Induktion von Ablenkung weist zwar einen stärkeren Alltagsbezug als beispielsweise Buchstabieren auf, ist jedoch im Sinne eines „experimentellen“ Ablaufs schwer zu standardisieren. Im Anschluss bittet der Kursleiter die Teilnehmer darum, jeweils in einem **freien Unterrichtsgespräch** über ihre Erfahrungen zu berichten (z. B. Wie haben Sie Ihre Aufmerksamkeit verteilt? Welche Prioritäten haben Sie gesetzt?).

Kontrollphase – Modul „Aufmerksam?“

Zum Abschluss des Moduls bittet der Kursleiter die Teilnehmer darum, in eigenen Worten wiederzugeben, welche Schlussfolgerungen sie aus dem Erlebten ziehen und wie sie diese in ihrem künftigen Fahrverhalten umsetzen möchten. Hierdurch stellt er zum einen sicher, dass es nicht zu Fehlinterpretationen von Lehr-Lernzielen kommt. Zum anderen eröffnet es dem Kursleiter einen Einblick in das tatsächliche Erreichen intendierter Lehr-Lernziele. Der Kursleiter fasst abschließend die wesentlichen „Nachrichten“ an die Teilnehmer noch einmal zusammen, u. a.: „Aufmerksamkeit ist nicht teilbar“; „Ablenkung lässt sich nicht durch eine schnelle Reaktionsfähigkeit ausgleichen“; „Bei 50 km/h bedeutet 1 Sekunde Ablenkung 15 Meter ‚Blindflug‘“.

Modul „Erfahren?“

Erarbeitungsphase – „Ursachen von Fahrunfällen“

Der Kursleiter fragt die Teilnehmer, welche Unfälle bei Fahranfängern vergleichsweise häufig vorkommen. Er legt dann dar, dass unter Fahranfängern meist die Fahrunfälle, d. h. Unfälle mit Verlust der Fahrzeugkontrolle ohne Beteiligung weiterer Fahrzeuge oder Verkehrsteilnehmer, zu Toten und Schwerverletzten führen. Dies ist auf die Selbstüberschätzung der eigenen Fahrkompetenz bzw. Fehleinschätzungen von Fahranforderungen zurückzuführen. Er erläutert, dass zwischen dem Beherrschen einer Situation und dem Verlust der Kontrolle über das eigene Fahrzeug ein schmaler Grat liegt. Die Frage, mit welcher Geschwindigkeit man eine Kurve „noch schafft“ bzw. wann ein Fahrzeug ausbricht, ist auch mit viel Fahrerfahrung nie sicher zu beantworten. Es spielen immer zahlreiche Faktoren (z. B. Straßenzustand, Kurvenradius, Art und Zustand der Bereifung, Geschwindigkeit, Lenk- und Bremsverhalten, Sicherheitsausstattung etc.) eine Rolle, die sich nicht ohne Weiteres vorhersehen lassen (**Gebundenes Unterrichtsgespräch**).

Demonstrations- und Festigungsphase – „Kurvenfahrt“

Die Teilnehmer sollen nun mit ihren eigenen Fahrzeugen eine Kurve (ggf. auf einer Gleitfläche) in einem bestimmten Radius befahren. Hierzu erfragt der Kursleiter zunächst, welche Geschwindigkeit die Teilnehmer selbst wählen würden. Er bittet dann alle Teilnehmer, die Kurve mit einer bestimmten, von ihm vorgegebenen Geschwindigkeit (z. B. 40

km/h) zu befahren, die mit Blick auf den Kurvenradius und die Fahrbahnbeschaffenheit angemessen ist. Die Kurve soll dann mit einer höheren Geschwindigkeit (z. B. 50 km/h) befahren werden, bei der ein Ausbrechen des Fahrzeugs zu erwarten ist (**Experiment**). Da in dieser Fahrdemonstration das Scheitern der Teilnehmer aktiv herbeigeführt werden soll, ist durch den Kursleiter auf entsprechende Sicherheitsvorkehrungen zu achten. Der Kursleiter sollte mit Blick auf die Fahrzeugausstattung der Fahrzeuge mit und ohne ABS/ESP zudem anlassbezogen darauf eingehen, wie sich die entsprechende Ausstattung mit ESP auf das Bremsen in Kurven auswirkt (z. B. auch ein erfolgreicher ESP-Eingriff erfordert Platz, das ESP benötigt immer eine Lenkinformation) bzw. was hinsichtlich ABS zu beachten ist (z. B. mit ABS muss je nach Kurvenverlauf gelenkt werden, ohne ABS darf nur nach dem Lösen der Bremse gelenkt werden). Er wird zudem erläutern, dass das Eigenlenkverhalten des Fahrzeugs schwer vorhersehbar ist, d. h. das Fahrzeug kann unter- oder übersteuern, und wie auf solche Verläufe durch das eigene Bremsverhalten eingewirkt werden kann.

Die Fahrdemonstration ist nur ein- bis zweimal durchzuführen, da nicht die Beherrschung von Gefahrensituationen trainiert werden soll, sondern das Erlebnis des Kontrollverlustes im Vordergrund steht. Die Teilnehmer sollen erleben, dass zwischen einer beherrschbaren und einer nicht mehr beherrschbaren Kurvengeschwindigkeit nur wenige Stundenkilometer liegen. Es gibt eine physikalische Grenze, die multifaktoriell bedingt (u. a. Fahrbahnoberfläche, Reifenzustand, Geschwindigkeit, Kurvenradius, Spurhaltung) und damit nicht exakt zu definieren ist. Überschreitet man diese physikalische Grenze durch zu schnelles Fahren, verlässt man die Kurvenlinie – immer. Im Ergebnis der Fahrdemonstration sollen die Teilnehmer den Unterschied zwischen einer (noch) zu beherrschenden Fahranforderung und einer nicht (mehr) zu beherrschenden Überforderungssituation erleben, wobei der ausschlaggebende Faktor die Geschwindigkeit ist.

Der Kursleiter bittet die Teilnehmer im Nachgang, über ihr Erleben der Überforderung bei der Kurvenfahrt zu berichten (**Freies Unterrichtsgespräch**). Er fasst zusammen, dass es die sinnvollste Strategie ist, Kurven mit vorschriftsmäßiger bzw. den Witterungsbedingungen angepasster Geschwindigkeit zu befahren. Darüber hinaus beschreibt er, weshalb Kurvenfahrten unter realen Verkehrsbedingungen besonders anspruchsvoll sind und was man – ne-

ben der Geschwindigkeitsanpassung – noch beachten sollte (z. B. Verkehrsbeobachtung: „Kopf in die Kurve drehen und Orientierung am Innenrand sowie der zukünftigen Fahrspur gepaart mit kurzen Blicken weit in die Kurve“; Spurhaltung: „Linienwahl, bei der die Kurve von außen angefahren wird und man außen bleibt, bis man sieht, wie die Kurve verläuft, sogenanntes Hinterschneiden“; mit Unvorhersehbarem rechnen wie z. B. einem Hindernis).

Demonstrations- und Festigungsphase – „Geschwindigkeit und Sicherheitsabstand“

Der Kursleiter spricht an, dass ein unzureichender Sicherheitsabstand eine (weitere) typische Unfallursache von Fahranfängern darstellt, die in sämtlichen Fahrumgebungen bedeutsam ist (im Stadtverkehr, außerorts etc.). Die Teilnehmer sollen nun erfahren, wie sich ein zu geringer Sicherheitsabstand auswirkt bzw. welche Vorteile ein angemessener Sicherheitsabstand hat. Der Kursleiter bittet die Teilnehmer dafür, paarweise in zwei Fahrzeugen mit gleicher Geschwindigkeit (z. B. 50 km/h), jedoch seitlich versetzt hintereinander herzufahren (**Fahrdemonstration**). Die jeweils nachfolgenden Teilnehmer sollten den Sicherheitsabstand einmal so wählen, wie sie ihn in zu geringer Form aus ihrer alltäglichen Fahrpraxis kennen (z. B. durch eigenes Fahrverhalten, durch Beobachtung anderer Verkehrsteilnehmer) und einmal so, dass er tatsächlich angemessen ist (**Experiment**). Jeder Teilnehmer fährt insgesamt zweimal voraus und folgt zweimal nach. Die eine Hälfte der Teilnehmer sollte jeweils die Fahrmanöver der anderen Hälfte der Teilnehmer beobachten. Irgendwo auf der Strecke wird der vorausfahrende Teilnehmer eine Gefahrbremung ausführen, auf die der nachfolgende Teilnehmer schnellstmöglich durch Bremsen reagieren soll. Im Ergebnis sollte deutlich werden, dass der Teilnehmer nur bei angemessenem Sicherheitsabstand unter realen Verkehrsbedingungen noch rechtzeitig zum Stehen gekommen wäre. Der Kursleiter ist über Sprechfunk mit den fahrenden Teilnehmern verbunden und gibt dem Vorausfahrenden das Kommando zum Bremsen. Er kann hierbei auch von der Möglichkeit Gebrauch machen, den nachfolgenden durch eine kurze Zwischenfrage (z. B. „Hörst Du mich?“, „Hallo?“ etc.) abzulenken, so dass ein rechtzeitiges Bremsen zusätzlich erschwert wird. Sind beide Fahrzeuge zum Stehen gekommen, lässt sich überprüfen, ob der Sicherheitsabstand genügt.

Nachdem alle Teilnehmer zweimal gefahren sind, wird der Kursleiter die Teilnehmer zunächst fragen,

wie sie die Fahrdemonstration aus ihrer subjektiven Sicht erlebt haben. Der Kursleiter wird den Erfahrungsaustausch moderieren und dabei Fragen zum Sicherheitsabstand stellen (z. B. Wie kann man den geeigneten Sicherheitsabstand in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit bestimmen?). Er sollte zudem erneut darauf hinweisen, dass die Fahrdemonstration letztlich auf jegliche Verkehrssituation übertragbar ist. Bei hohen Geschwindigkeiten kann ein zu geringer Abstand schwerwiegende Folgen haben (Personenschäden). Aber bereits bei geringen Geschwindigkeiten resultieren aus Auffahrunfällen Sachschäden, die teuer sind. Als Verursacher gilt dabei in aller Regel das nachfolgende Fahrzeug.

Kontrollphase – Modul „Erfahren?“

Der Kursleiter wird mit Blick auf die zuvor erfolgten Fahrdemonstrationen erfragen, welche Faktoren bei Teilnehmern während des Fahrens zum Scheitern führten. Sofern es Teilnehmern gelang, rechtzeitig zu bremsen oder die Fahrspur zu halten, ist durch den Kursleiter darauf hinzuweisen, dass die Demonstrationen zum Sicherheitsabstand und zur Kurvenfahrt vorbereitete Handlungen waren und die erfolgreiche Bremsung bzw. Spurhaltung im Realverkehr so nicht zwangsläufig gelungen wäre. Der Kursleiter wird die zentralen Faktoren, die zu einem Kontrollverlust beim Fahren führen können, abschließend als „Nachrichten“ an die Teilnehmer noch einmal zusammenfassen: u. a. „Der Sicherheitsabstand sollte mindestens dem halben Tachostand entsprechen“; „Unangepasste Geschwindigkeit stellt ein nicht kontrollierbares Unfallrisiko dar“.

Modulnachbereitung und Kursabschluss

Erarbeitungs- und Festigungsphase – „Erfahren, Aufmerksam, Sicher?“

Im Seminarraum leitet der Kursleiter in den letzten Abschnitt der Maßnahme ein und ruft zunächst die in der Modulvorbereitung erarbeiteten Einschätzungen der Teilnehmer zu ihrer Fahrerfahrung und Fahrkompetenz auf. Er bittet die Teilnehmer um eine erneute Einschätzung ihrer bisherigen Fahrerfahrungen und Fahrkompetenz nach der Fahrerlaubniserteilung entsprechend der eingangs verwendeten Likert-Skala; durch die Verwendung andersfarbiger Magnetpunkte werden Unterschiede zur ersten Einschätzung sichtbar. Der Kursleiter kontrastiert beide Einschätzungen dann, indem er die Prä-post-Selbsteinschätzungen am Flip-Chart

zusammenfassend erläutert. Die Teilnehmer sollten dann die Möglichkeit bekommen, ihre Erfahrung mit dem Kurstag darzulegen und auch ihre (ggf. veränderte) Selbsteinschätzung zu begründen. Je nachdem, wie die Einschätzungen der Gruppe ausfallen (z. B. einige Teilnehmer schätzen sich besser ein als vorher) sollte der Kursleiter die Teilnehmer dazu anregen, die Einschätzungen zu begründen bzw. zu hinterfragen.

Als Nächstes greift der Kursleiter die eingangs gesammelten Eigenschaften eines guten Fahrers auf und bittet die Teilnehmer, Ergänzungen vorzunehmen und ggf. zuvor genannte Eigenschaften zu verändern. Die zuvor genannten Eigenschaften sollen aufgrund der Erfahrungen in den Fahrdemonstrationen einer Revision durch die Teilnehmer unterzogen werden. Diesen Prozess kann der Kursleiter bei Bedarf moderieren und forcieren, indem er einzelne der eingangs genannten Eigenschaften anspricht und die Teilnehmer fragt, ob sie diesbezüglich Veränderungsbedarf sehen. Ebenso kann er einzelne Fahrdemonstrationen ansprechen und fragen, ob sich daraus möglicherweise Veränderungsbedarf an den eingangs genannten Eigenschaften ergibt (**Moderiertes Unterrichtsgespräch**).

Schließlich sollen die Teilnehmer mit Blick auf die Erfahrungen aus dem Kurs gemeinsam konkrete Handlungsoptionen für ihre künftige Verkehrsteilnahme erarbeiten. Hierbei sollte der Kursleiter darauf achten, dass sich die Vorschläge der Teilnehmer den zentralen Maßnahmenschwerpunkten „Erfahren?“, „Aufmerksam?“ und „Sicher?“ zuordnen lassen. Die Erarbeitung kann – je nach Gruppengröße – erfolgen, indem sich die Teilnehmer in Teilgruppen zusammenfinden und jeweils Handlungsempfehlungen zu einem Themenschwerpunkt erarbeiten oder diese von allen Teilnehmern gemeinsam erarbeitet werden. Die Handlungsempfehlungen sollten hinreichend konkret sein und relevante Bezüge zum alltäglichen Fahrerleben der Teilnehmer aufweisen. Es empfiehlt sich daher, dass der Kursleiter entsprechende Leitfragen für die Erarbeitung vorgibt (z. B. In welchen Situationen kommt es vor, dass ich mich ablenken lasse? Was kann ich tun, wenn ich während der Fahrt eine Textnachricht erhalte?). Die Handlungsempfehlungen sollten von den Teilnehmern auf Moderationskarten notiert und dann den drei Themenbereichen selbstständig zugeordnet werden (Magnettafel). Der Kursleiter kann die Handlungsempfehlungen bei Bedarf anschließend mittels bereits vorgefertigter Karten ergänzen und ggf. mit den Teilnehmern die Handlungsemp-

fehlungen und ihre Zuordnung (z. B. würde die Handlungsempfehlungen „Handy vor Fahrtantritt auf stumm schalten“ dem Bereich „Aufmerksam?“ zugeordnet) erörtern. Weiterhin sollte der Kursleiter darauf hinweisen, dass man sich bei der Erarbeitung der Handlungsempfehlungen auch in die Situation versetzen soll, als Beifahrer im Fahrzeug zu sein.

Der Kursleiter ergänzt abschließend zu jedem der drei Themenschwerpunkte noch einmal die „Kernbotschaften“ an die Teilnehmer, die er zuvor bereits auf dem Übungsplatz benannt hat.

Kursabschluss

Der Kursleiter verweist auf die Online-Plattform zu edukativen Maßnahmen für Fahranfänger und die damit verbundene Möglichkeit der Nachbetreuung (u. a. Newsletter, Nutzerevaluation, fahranfängerbezogene Fachthemen und -informationen). Weiterhin soll zwecks formativer Evaluation und Qualitätssicherung eine fragebogengestützte Maßnahmenbewertung von jedem Teilnehmer vorgenommen werden.

Edukative Maßnahmen im Optionsmodell der Fahranfängervorbereitung – Neuerungen gegenüber den „Freiwilligen Fortbildungsseminaren für Fahranfänger“ im Überblick

Dietmar Sturzbecher

In einem künftigen Optionsmodell der Fahranfängervorbereitung sollen – neben der Möglichkeit des Begleiteten Fahrens – auch sog. edukative Maßnahmen bereitgestellt werden, um den Fahrkompetenzwerb nach dem Beginn des selbstständigen Fahrens zu unterstützen. Für die Ausgestaltung dieser Maßnahmen liegen zwei konkrete Umsetzungsvorschläge vor, die in einem eigenständigen Bericht ausführlich beschrieben sind³³. Bei der Erarbeitung der beiden edukativen Maßnahmen „Feedbackfahrten“ und „EASi?“ war es geboten, frühere Erfahrungen mit Maßnahmen zur Fahrerweiterbildung für Fahranfänger in Deutschland zu berücksichtigen. Entsprechende Angebote wurden zuletzt in Form der sogenannten „Freiwilligen Fortbildungsseminare für Fahranfänger“ (FSF) entwickelt und zu Erprobungszwecken implementiert sowie schließlich formativ und summativ evaluiert. Nachfolgend werden zunächst der Aufbau der FSF sowie Ergebnisse ihrer Evaluation überblicksartig dargestellt. Anschließend wird dargelegt, in welchen Gestaltungsaspekten sich die edukativen Maßnahmen hiervon unterscheiden.

1 Freiwillige Fortbildungsseminare für Fahranfänger (FSF)

Die FSF bestanden aus drei Gruppensitzungen im Seminarraum zur Vermittlung sicherheitsorientierter Einstellungen, einer Übungs- und Beobachtungsfahrt im Realverkehr sowie praktischen Sicherheitsübungen auf einem geschlossenen Übungsgelände. Durch die Seminarteilnahme konnten Fahranfänger ihre 24-monatige (bzw. ihre bei Deliktauffälligkeit auf 48 Monate verlängerte) Probezeit um 12

Monate verringern. Im Ergebnis der summativen Evaluation war festzustellen, dass mit den Seminaren insgesamt nur ca. ein Prozent der Fahranfänger erreicht werden konnte. Die Teilnehmer erwiesen sich dabei gegenüber einer Vergleichsgruppe ohne FSF-Teilnahme in einem 12-Monatszeitraum nach Ablauf der Probezeit signifikant häufiger als verkehrsauffällig in allen im Verkehrszentralregister erfassten Deliktbereichen. Die Autoren des Zwischenberichts der Bundesanstalt für Straßenwesen³⁴ gehen davon aus, dass die Ursachen für die höhere Verkehrsauffälligkeit der FSF-Teilnehmer nicht im absolvierten Seminar selbst, sondern in Selbstselektionseffekten in der Zielgruppe und in der entfallenen generalpräventiven Wirkung der Probezeit zu finden sind. Unabhängig von der Frage nach den tatsächlichen Ursachen war angesichts dieser Befunde eine Maßnahmenverstärkung aus Sicht des Gesetzgebers abzulehnen. Hinweise auf mögliche Ursachen für die verfehlte Maßnahmenwirkung ergaben sich aus der formativen Evaluation der Maßnahme. So zeigten die Evaluationsergebnisse, dass der wichtigste Anreiz für die Maßnahmenteilnahme nicht in der Verbesserung der Fahrkompetenz lag, sondern in der Verkürzung der regulären bzw. der bereits aufgrund von Deliktauffälligkeit verlängerten Probezeit. Weiterhin wurden Mängel bei der konzeptadäquaten Umsetzung durch die Seminarleiter festgestellt. Diese Mängel zeigten sich unter anderem in

- nicht klar voneinander abgegrenzten Übungen,
- Schwierigkeiten der Seminarleiter mit einstellungsbildenden Vermittlungsformen,
- zu häufigen Erfahrungsberichten der Seminarleiter,
- einer Überfrachtung der Maßnahmen mit Lehr-Lerninhalten und dadurch letztlich
- Zeitmangel bei der Umsetzung.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen empfahl aufgrund der unbefriedigenden Evaluationsergebnisse eine Überarbeitung des Seminarkonzepts sowie die Schaffung besserer Voraussetzungen für eine konzeptadäquate Umsetzung (ebd.).

2 Edukative Maßnahmen im Optionsmodell

Bei der Entwicklung der edukativen Maßnahmenkonzepte „Feedbackfahrten“ und „EASi?“ wurden

³³ siehe Teil II „Edukative Maßnahmen für Fahranfänger in der „Probezeit“ – Konzepte für die Maßnahmengestaltung und Kriterien für die fachliche Maßnahmenbewertung“

³⁴ WILLMES-LENZ, G.; PRÜCHER, F. & GROßMANN, H. (2010). Evaluation der Fahranfängermaßnahmen „Begleitetes Fahren ab 17“ und „Freiwillige Fortbildungsseminare für Inhaber der Fahrerlaubnis auf Probe“. Bergisch Gladbach, 31.05.2010.

die Evaluationsbefunde der FSF berücksichtigt und neue Umsetzungsformen entwickelt. Somit sollte sichergestellt werden, dass bekannte Nachteile des FSF-Konzepts bei der Durchführung edukativer Maßnahmen nicht zu Tage treten und sich zugleich die potenziellen Vorteile der edukativen Maßnahmen entfalten können. Die konzeptionellen Unterschiede zwischen den FSF und den edukativen Maßnahmen betreffen insbesondere die

- (1) Rahmenbedingungen der Maßnahmenteilnahme,
- (2) die inhaltlichen Schwerpunktsetzungen,
- (3) die vorgesehenen Lehr-Lernmethoden,
- (4) die Qualifizierung der Kursleiter sowie
- (5) die Konzepte zur Qualitätssicherung und Evaluation.

Die Neuerungen in diesen Bereichen werden nachfolgend näher erläutert.

2.1 Neuerungen in den Rahmenbedingungen der Maßnahmenteilnahme

Bei den **FSF** wiesen die Evaluationsergebnisse auf mögliche Fehlanreize für die Teilnahme und damit verbundene Selbstselektionseffekte bei den Teilnehmern hin: Die Verkürzung der regulären bzw. der wegen Deliktauffälligkeit bereits verlängerten Probezeit stellte den Teilnehmerangaben zufolge den am häufigsten genannten Teilnahmegrund dar. Als veränderungsbedürftig erschien deshalb zum

Edukative Maßnahmen (EM)	Fortbildungsseminare (FSF)
<ul style="list-style-type: none"> • Bis zu 12-monatige PZR für BF-Teilnehmer, aber nur 6 Monate PZR für BF-Nichtteilnehmer • PZR nur bei Kombination beider EM miteinander oder mind. einer EM mit BF möglich • Keine PZR bei eingetragener Deliktauffälligkeit (bei prinzipieller Teilnahmemöglichkeit) • Empfohlene Teilnahme etwa 4 Monate nach Beginn des selbstständigen Fahrens 	<ul style="list-style-type: none"> • Generelle PZR um 12 Monate • PZR erfolgt grundsätzlich bei FSF-Teilnahme • PZR auch bei eingetragener Deliktauffälligkeit und bereits verlängerter PZR möglich • Zulässige Teilnahme frühestens 6 Monate nach Beginn des selbstständigen Fahrens

Tab. II-1: Wesentliche Neuerungen der EM gegenüber den FFS – Rahmenbedingungen der Maßnahmenteilnahme

einen die recht lange Probezeitreduktion (PZR) von 12 Monaten, die insbesondere für bereits deliktauffällige Fahranfänger als kontraproduktiv anzusehen war, zum anderen aber die lange Zeitspanne zwischen Beginn des selbstständigen Fahrens und frühestmöglicher FSF-Teilnahme von mindestens 6 Monaten, die das Auftreten von Verkehrsauffälligkeiten im Vorfeld der Seminarteilnahme wahrscheinlicher macht. Durch die nun erarbeitete Form der Einbindung der **edukativen Maßnahmen** in das Optionsmodell wird der Fokus darauf gelegt, Fahranfänger einerseits möglichst früh im Verlauf ihrer selbstständigen Fahrerkarriere zu erreichen und andererseits erste selbstständige Fahrerfahrten für den weiteren Fahrkompetenzerwerb nutzbar zu machen. Hierzu wurde ein Teilnahmezeitpunkt empfohlen, der etwa vier Monate nach dem Beginn des selbstständigen Fahrens liegt. Weiterhin soll für bereits deliktauffällige Fahranfänger gelten, dass ihnen zwar eine Teilnahme an den edukativen Maßnahmen möglich sein sollte, ihnen jedoch eine PZR grundsätzlich verwehrt wird.

Ausgehend von einer grundsätzlichen Anhebung der Probezeit auf 36 Monate wird der Anreiz der PZR im Optionsmodell nicht für alle Maßnahmen in gleichem Umfang gewährt, sondern gestaffelt nach Art und Kombination von Maßnahmen. Dabei erfährt das nachweislich sicherheitswirksame Begleitete Fahren (BF) eine besondere Gewichtung in Form von relativ weitreichenden PZR von bis zu 12 Monaten bei umfänglicher Nutzung. Mit den bislang nicht evaluierten edukativen Maßnahmen können – sofern sie nicht ergänzend zum BF genutzt werden – lediglich PZR von 6 Monaten erreicht werden und das auch nur, sofern an beiden Maßnahmen teilgenommen wird. Durch diese Differenzierung wird der unterschiedlichen empirischen Befundlage zur Sicherheitswirksamkeit von Fahranfängermaßnahmen Rechnung getragen.

Die wesentlichen Neuerungen in den Rahmenbedingungen der Maßnahmenteilnahme sind nachfolgend in Tabelle II-1 zusammengefasst.

2.2 Neuerungen in inhaltlichen Schwerpunktsetzungen der edukativen Maßnahmen

Bei den **FSF** lagen die inhaltlichen Schwerpunkte auf der Vermittlung von sicherheitsorientierten Einstellungen, die wiederum mittelbar einen Einfluss auf das Unfallrisiko von Fahranfängern bewirken

Edukative Maßnahmen (EM)	Fortbildungsseminare (FSF)
<ul style="list-style-type: none"> • Realistische Selbsteinschätzung der Fahrkompetenz als übergreifende Zielstellung beider EM • EM „Feedbackfahrten“: Schwerpunktsetzung auf Fähigkeiten zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung sowie auf das Aufdecken sicherheitsabträglicher FahrROUTINEN • EM „EASi?“: Schwerpunktsetzung auf die aktive und passive Sicherheitsausstattung im üblicherweise verwendeten Fahrzeug sowie auf das Thema Ablenkung von der Fahraufgabe • Mit beiden EM zusammen werden etwa 50 Lehr-Lernziele adressiert 	<ul style="list-style-type: none"> • Fokus auf Vermittlung von sicherheitsorientierten Einstellungen • Insgesamt zu breites Spektrum an Themen (u.a. Konsum von Alkohol und Drogen, Zeitdruck und Emotionen beim Fahren, umweltschonendes Fahren, Gefahrenerkennung) • In den FSF wurden nahezu 200 Lehr-Lernziele in einer Maßnahme angesprochen

Tab. II-2: Wesentliche Neuerungen der EM gegenüber den FFS – inhaltliche Schwerpunkte

sollten. Die in den FSF angesprochenen Inhalte umfassten Themen wie „Alkohol und Drogen“, „Ablenkung durch Mitfahrer“ und „Emotionen beim Fahren“ aber auch „Energiesparendes und umweltschonendes Fahren“. Dieses breite Spektrum an Lehr-Lerninhalten wurde in der Evaluation insofern kritisch bewertet, dass eine inhaltliche Überfrachtung der Seminare angenommen wurde (s.o.). Diese Überfrachtung der FSF zeigte sich letztlich auch darin, dass annähernd 200 zu erreichende Lehr-Lernziele formuliert waren. Aufgrund der – zumindest nominell deklarierten – Themenvielfalt der FSF finden sich einzelne Inhalte (z. B. das Erkennen von Gefahren im Straßenverkehr) auch bei den **edukativen Maßnahmen**. Jedoch wurde bei den edukativen Maßnahmen nun ausdrücklich eine Fokussierung auf wenige, inhaltlich umgrenzte Themenbereiche vorgenommen und diese wiederum anhand des gegenwärtigen wissenschaftlichen Erkenntnisstandes sowie durch aktualisierte pädagogisch-didaktische Umsetzungsformen methodisch neu untersetzt (siehe Kapitel 2.3; z. B. systematische Erfassung von Fähigkeiten zur Verkehrsbeobachtung). So stehen bei den Feedbackfahrten das Aufdecken von (ggf. sicherheitsabträglichen) Handlungsroutinen beim selbstständigen Fahren sowie das Antizipieren von gefährlichen Situationsverläufen im Straßenverkehr und das Vermeiden potenzieller Gefahren im Mittelpunkt der Maßnahme. Bei der Maßnahme „EASi?“ werden vorrangig Inhalte zur aktiven und passiven Sicherheitsausstattung der üblicherweise genutzten Fahrzeuge sowie zu

den Folgen von Ablenkung von der Fahraufgabe angesprochen. In beiden Maßnahmen soll darüber hinaus durch die Verbindung von Lehr-Lerninhalten und Lehr-Lernmethoden (siehe Kapitel 2.3) eine realistische Selbsteinschätzung der eigenen Fahrkompetenz (einschließlich noch vorhandener Fahrkompetenzdefizite) gefördert werden. Zur Vermeidung einer inhaltlichen Überfrachtung wie bei den FSF begrenzt sich die Zahl der in den Konzeptgrundlagen avisierten Lehr-Lernziele für beide edukativen Maßnahmen zusammen betrachtet auf lediglich etwa 50 Ziele.

Die wesentlichen Neuerungen in den inhaltlichen Schwerpunkten der edukativen Maßnahmen sind nachfolgend in Tabelle II-2 zusammengefasst.

2.3 Neuerungen in den Lehr-Lernmethoden der edukativen Maßnahmen

In den **FSF** wurden unterschiedliche Lehr-Lernmethoden eingesetzt, darunter moderierte Gruppendiskussionen, fahrpraktische Übungen und Fahrten im Realverkehr. Bei den **edukativen Maßnahmen** finden sich diese Elemente auch, jedoch wurden sie hinsichtlich ihrer Umsetzung modifiziert. Darüber hinaus wurde das Spektrum um neue Lehr-Lernmethoden sowie um Zugänge zur Kompetenzeinschätzung erweitert, mit denen an aktuelle Forschungs- und Entwicklungsarbeiten im Bereich der Fahranfängervorbereitung angeknüpft wird. So soll die Bezugnahme auf den Fahraufgabenkatalog eine systematische Gestaltung von Anforderungssituationen und eine präzise und detailliert dokumentierte Einschätzung der Fahrkompetenz ermöglichen („Feedbackfahrten“). Weiterhin soll bei der Durchführung von Fahrübungen auf dem Übungsgelände ein „experimenteller Ansatz“ als Lehr-Lernmethode realisiert werden, mit dem den Teilnehmern der Einfluss von sicherheitsrelevanten Bedingungsfaktoren beim Fahren objektiv veranschaulicht wird („EASi?“). Bei den FSF war mit Blick auf die Gruppendiskussionen im Seminarraum ein zu hoher Anteil von Erfahrungsberichten durch den Seminarleiter bemängelt worden. In den edukativen Maßnahmen wird dem Kursleiter ausdrücklich eine moderierende Rolle („EASi?“) zugewiesen und die Funktion des Lehrenden als Coach hervorgehoben („Feedbackfahrten“). Nicht zuletzt wird bei den edukativen Maßnahmen den fahrpraktischen Anteilen in Rela-

Edukative Maßnahmen (EM)	Fortbildungsseminare (FSF)
<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterte Auswahl an Lehr-Lernmethoden (u.a. moderierte Gruppengespräche, systematische Selbst- und Fremdbeobachtungen, fahrpraktische Übungen, 2 Fahrten im Realverkehr, Selbstständiges Lernen, Lernstandseinschätzung) • Relativer Zeitanteil fahrpraktischer Elemente von ca. 65 % der Gesamtdauer beider EM • EM „Feedbackfahrten“: Differenzierte Fahrkompetenzeinschätzung auf Grundlage des Fahraufgabenkatalogs, 8-wöchige Selbstlernphase mit Kontingenzvertrag, neue Lehr-Lernmethoden (u. a. Kommentieren des Fahren, Situationsanalysen) zur Verkehrsbeobachtung • EM „EASi?“: „Experimenteller Ansatz“ zur Aufdeckung von Kontrollillusionen, kleinschrittige Lernstandseinschätzungen • Einsatz von „Coaching“-Methoden und Begrenzung instruktiver Methoden auf das Nötigste 	<ul style="list-style-type: none"> • Unterschiedliche Lehr-Lernmethoden (u.a. Gruppengespräche, fahrpraktische Übungen, 1 Fahrt im Realverkehr) • Relativer Zeitanteil fahrpraktischer Elemente von ca. 50 % der Gesamtdauer der FSF • Zu hoher Anteil an Erfahrungsberichten des Seminarleiters

Tab. II-3: Wesentliche Neuerungen der EM gegenüber den FFS – Lehr-Lernmethoden

tion zur Gesamtdauer der Maßnahmen ein größeres Gewicht beigemessen.

Die wesentlichen Neuerungen in den Lehr-Lernmethoden der edukativen Maßnahmen sind nachfolgend in Tabelle II-3 zusammengefasst.

2.4 Neuerungen in der Qualifizierung der Kursleiter für edukative Maßnahmen

Die **FSF** wurden ausschließlich von Fahrlehrern durchgeführt, die im Besitz einer ASF- oder ASP-Seminarerlaubnis sind. Demgegenüber wird für die **edukativen Maßnahmen** eine grundsätzlich anbieteroffene Qualifikation des Lehrpersonals empfohlen, d. h. es gilt die allgemeine Vorgabe, dass sie von fahrfähigen Personen durchgeführt werden sollen (z. B. Fahrlehrer, Fahrerlaubnisprüfer, Verkehrspsychologen, Verkehrspädagogen). Darüber hinaus ist eine maßnahmenspezifische Qualifizierung

Edukative Maßnahmen (EM)	Fortbildungsseminare (FSF)
<ul style="list-style-type: none"> • EM sind anbieteroffen; Durchführung durch maßnahmenspezifisch geschulte und fahrfähige Personen (z. B. Fahrlehrer, Fahrerlaubnisprüfer, Verkehrspsychologen, Verkehrspädagogen) mit Fahrerlaubnis Kl. B; für Fahrlehrer wird eine ASF-Seminarerlaubnis empfohlen • Einmalige maßnahmenspezifische Reflexion der eigenen Lehrtätigkeit nach Maßnahmenbeginn („Feedbackfahrten“) • Regelmäßige Fortbildung • Integration des „Coaching“-Ansatzes in die maßnahmenspezifische Qualifizierung 	<ul style="list-style-type: none"> • Durchführung durch Fahrlehrer, die im Besitz einer ASF- oder ASP-Seminarerlaubnis sind, sowie durch Sicherheitstrainer

Tab. II-4: Wesentliche Neuerungen der EM gegenüber den FFS – Qualifikation der Kursleiter

ung im Umfang von einem Tag bzw. zwei Tagen vorgesehen, bei der u. a. die Anwendung von Coaching-Methoden („Feedbackfahrten“) und maßnahmenspezifische pädagogisch-psychologische Kenntnisse („EASi?“) vermittelt werden sollen. Die Kursleiter der „Feedbackfahrten“ sollen innerhalb des ersten Jahres ab der Maßnahmendurchführung einmalig an einer eintägigen Fortbildungsveranstaltung teilnehmen, die vor allem dem frühzeitigen Erfahrungsaustausch zu der neuartigen Maßnahme dient und im Bedarfsfall eine Klärung von Umsetzungsschwierigkeiten sowie eine Nachsteuerung ermöglichen soll. Nach diesem initialen Erfahrungsaustausch soll sich das Fachpersonal mindestens alle fünf Jahre im Umfang von einem Tag (8 Einheiten je 45 Minuten) maßnahmenspezifisch fortbilden.

Die wesentlichen Neuerungen in der Qualifikation der Kursleiter der edukativen Maßnahmen sind nachfolgend in Tabelle II-4 zusammengefasst.

2.5 Neuerungen in den Konzepten zur Qualitätssicherung und Evaluation der edukativen Maßnahmen

Bei den **FSF** wurden im Rahmen der formativen Evaluation Mängel bei der konzeptadäquaten Umsetzung festgestellt, die letztlich als eine mögliche Ursache für den fehlenden Wirkungsnachweis im Rahmen der summativen Evaluation in Frage kommen. Mit Blick auf die edukativen Maßnahmen ist darauf hinzuweisen, dass die Machbarkeit der Um-

Edukativen Maßnahmen (EM)	Fortbildungsseminare (FSF)
<ul style="list-style-type: none"> • Grundsätzliche Machbarkeit bereits teilweise im Vorfeld erprobt • Unmittelbar mit Maßnahmenbeginn einsetzende formative Evaluation zwecks ggf. erforderlicher Konzeptoptimierung • Summative Evaluation erst unter der Voraussetzung, dass eine konzeptadäquate Umsetzung gewährleistet ist 	<ul style="list-style-type: none"> • Formative Evaluation ließ Mängel bei konzeptadäquater Umsetzung erkennen • Summative Evaluation wurde trotz Hinweisen auf Umsetzungsmängel durchgeführt; negative Evaluationsergebnisse waren somit vorauszusehen

Tab. II-5: Wesentliche Neuerungen der EM gegenüber den FFS – Qualitätssicherung und Evaluation

setzung bereits im Zuge der Maßnahmenkonzeption in Teilen erprobt wurde. Für die Sicherung der Umsetzungsqualität der **edukativen Maßnahmen** wird empfohlen, bereits unmittelbar zu Beginn einer möglichen Erprobungsphase eine formative Evaluation durchzuführen. Sollten hier Umsetzungshindernisse festgestellt werden, kann kurzfristig durch eine Modifikation der Maßnahmenkonzepte und/oder durch eine Schulung des durchführenden Personals nachgesteuert werden. Erst wenn eine hinreichend konzeptadäquate Umsetzung gewährleistet ist, sollte dann eine Phase der summativen Evaluation erfolgen, mit der sich das Potenzial der edukativen Maßnahmen im Hinblick auf ihre Lern- und Sicherheitswirksamkeit ermitteln lässt.

Die wesentlichen Neuerungen in der Qualitätssicherung und Evaluation der edukativen Maßnahmen sind in Tabelle II-5 zusammengefasst.

Fazit:

Die edukativen Maßnahmen „Feedbackfahrten“ und „EASi?“ knüpfen an die Stärken von grundlegend bewährten Umsetzungsformen der Fahrerweiterbildung an, wobei die in der Evaluation erkannten Schwächen vermieden werden. Mit den edukativen Maßnahmen werden gegenüber früheren Umsetzungsformen neue inhaltliche Schwerpunkte gesetzt (u. a. zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung) und diese lehr-lernmethodisch neu ausgestaltet (z. B. durch differenzierte Fahrkompetenzeinschätzungen, Bezüge zum Fahraufgabenkonzept). Diese inhaltlich-methodischen Veränderungen sowie die weiteren hier skizzierten Neuerungen bei der Maßnahmenkonzeption begründen die Erwartung einer Lern- und Sicherheitswirksamkeit, die durch eine entsprechende Erprobung und Evaluation nachzuweisen bleibt.

Teil III

Ergebnisse der Projektgruppenarbeit zu Aufgabe B

Konzepte für die Institutionalisierung einer wissenschaftsgestützten Optimierung der Fahrausbildung/Fahranfängermaßnahmen

von

Michael Bahr

Heidi Grattenthaler

Bundesanstalt für Straßenwesen,
Referat U1 „Fahreignung, Fahrausbildung, Kraftfahrerrehabilitation“,
Bergisch Gladbach

Konzepte für die Institutionalisierung einer wissenschaftsgestützten Optimierung der Fahrausbildung/Fahranfängermaßnahmen

Michael Bahr, Heidi Grattenthaler

Wie im Bericht zur Projektphase I beschrieben, geht Aufgabe B über die spezifischen Überlegungen zu einer verbesserten Unfallprävention in der Hochrisikophase und den Entwurf konkreter Einzelmaßnahmen hinaus. Bei dieser Aufgabenstellung stand die Entwicklung von Konzepten zur Institutionalisierung einer breiten wissenschaftlichen Abstützung von Fahrausbildung und Fahranfängermaßnahmen im Fokus. Damit folgte man ebenfalls den Empfehlungen des Rahmenkonzeptes und des 51. Verkehrsgerichtstages.

Die Empfehlungen zur Richtungsentscheidung des BLFA FE/FL³⁵ sahen zur Aufgabenstellung B vor, dass sowohl der Vorschlag zur Entwicklung eines Curriculums für die Fahrausbildung sowie die Einrichtung einer Curriculumkommission als auch der Vorschlag zur Entwicklung von Ausbildungs- und Prüfungseinheiten zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung berücksichtigt werden sollten.

Parallel zur Bearbeitung der Aufgabenstellung A wurden zur Aufgabe B – unabhängig von der eigentlichen Projektgruppenarbeit, aber unter Beteiligung mehrerer Projektgruppenmitglieder – bereits Forschungs- und Entwicklungsarbeiten konzipiert und zum Teil begonnen. Somit handelt es sich bei der nachfolgenden Auflistung der Aktivitäten eher um einen Sachstandsbericht.

- Das IFK, die TÜV | DEKRA arge tp 21 und die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. haben gemeinsam das Projekt „ERVuG – Erprobung von Referenzausbildungseinheiten zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung sowie von einem Verkehrswahrnehmungstest“ durchgeführt:

³⁵ BAST-Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“. (2015). Weiterführende Maßnahmen für Fahranfänger. Ergebnisstand der BAST-Projektgruppe nach der ersten Projektphase. Entscheidungsgrundlage für den Bund-Länder-Fachausschuss Fahrerlaubnisrecht/Fahrlehrerrecht. Unveröffentlichte, abgestimmte Fassung vom 30.09.2015 nach Sondersitzung „Fahranfängervorbereitung“ des BLFA FE/FL am 22. September 2015 in Bonn. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

- In diesem Projekt wurden zwei Ausbildungseinheiten zur Förderung von Kompetenzen zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung im Theorieunterricht erprobt. In der ersten Einheit lernten die Fahrschüler Gefahren im Straßenverkehr sowie typische Kompetenzdefizite von Fahranfängern und jungen Fahrern kennen und eigneten sich entsprechendes Wissen und Können an. In der zweiten Einheit wurde dieses Wissen und Können auf regionale Gefahrenstrecken in der Wohn- und Ausbildungsumgebung der Fahrschüler angewendet; diese Strecken wurden dann auch in der Fahrpraktischen Ausbildung aufgesucht. Darüber hinaus wurden im Projekt lernstandsdiagnostische Möglichkeiten für die Überprüfung der Ausbildungsergebnisse („Verkehrswahrnehmungstest“) erprobt.
- An der Studie wirkten sieben Fahrschulen aus vier Bundesländern mit. Zunächst wurden der Theorieunterricht und die Fahrpraktische Ausbildung in den Fahrschulen in herkömmlicher Weise durchgeführt. Die auf diese Weise ausgebildeten Fahrschüler (Kontrollgruppe) wurden drei Mal – vor Ausbildungsbeginn, nach der letzten Theorieunterrichtsstunde und nach der letzten praktischen Fahrstunde – hinsichtlich ihrer Kompetenzen zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung getestet (Wissens-tests, Verkehrswahrnehmungstest, Praktische Fahrerlaubnisprüfung mit e-Prüfprotokoll).
- Im Anschluss an die Ausbildung der Kontrollgruppenfahrschüler absolvierten die beteiligten Fahrlehrer eine eintägige Fortbildung, in der sie das verkehrspädagogisch-didaktische Konzept, die fachlichen Inhalte und die Durchführungsmethoden der neu erarbeiteten Ausbildungsmaterialien kennenlernten. Diese Materialien wurden anschließend in die Fahrschulerausbildung eingebunden.
- Die auf diese Weise ausgebildeten Fahrschüler (Experimentalgruppe) wurden ebenfalls drei Mal hinsichtlich ihrer Kompetenzen zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung getestet.
- Die Datenerhebung ist inzwischen abgeschlossen; die Datenauswertung hat begonnen.
- Unter Federführung der TÜV | DEKRA arge tp 21 erfolgt derzeit die Entwicklung eines Verkehrswahrnehmungstests:

- Innerhalb dieser Entwicklungsarbeiten werden u. a. im Rahmen von Laborstudien die Kriteriumsvalidität sowie die ökologische Validität potenzieller Testformate zur Erfassung der Verkehrswahrnehmung untersucht.³⁶
 - Die Betrachtung der prädiktiven Validität – und damit die Frage nach der Erklärungskraft eines Verkehrswahrnehmungstests für zukünftiges verkehrssicheres Fahrverhalten – ist zentraler Bestandteil einer aktuellen Längsschnittstudie, die in Kooperation mit dem IFK erfolgt.
 - Im Auftrag der BASt startete im Januar 2019 ein groß angelegtes Forschungs- und Entwicklungsprojekt mit dem Titel „Fahranfängervorbereitung in Deutschland – Erarbeitung eines Umsetzungskonzepts für die Optimierung der Fahrausbildung“:
 - In diesem Projekt sollen zunächst der Ist-Stand der Umsetzungspraxis der Fahrausbildung in Deutschland insbesondere zu den Themenkomplexen Theorie- und Praxisverknüpfung, Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung, Lernstandsdiagnostik sowie selbstständiges Lernen erfasst sowie bereits begonnene Entwicklungsaktivitäten zu den o.g. Themenkomplexen in Deutschland und im internationalen Raum recherchiert und zusammenfassend dargestellt werden.
 - Anschließend soll – als Kernstück des Projekts – auf der Grundlage der Empfehlungen des BASt-Projekts „Ansätze zur Optimierung der Fahrschulausbildung in Deutschland“³⁷ ein Vorschlag für ein kompetenzbasiertes Rahmencurriculum einer optimierten Fahrausbildung erarbeitet werden. Dabei sollen – im Sinne einer aufeinander abgestimmten Gesamtkonzeption der Fahranfängervorbereitung – die Kompetenzstandards der reformierten Fahrlehrerausbildung und der optimierten praktischen Fahrerlaubnisprüfung Berücksichtigung finden. Damit würden die Voraussetzungen geschaffen, dass sich künftig die Kernelemente des Systems der Fahranfängervorbereitung bis zum Erwerb der Fahrerlaubnis – Fahrausbildung, Fahrlehrerausbildung und Fahrerlaubnisprüfung – hinsichtlich ihrer Kompetenzstandards aufeinander beziehen.
 - Darüber hinaus soll sich das zu erstellende Rahmencurriculum auch explizit auf den aktuellen Erkenntnisstand der Themenkomplexe Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung, Lernstandsdiagnostik sowie selbstständiges Lernen ohne und mit Unterstützung durch elektronische Medien beziehen, wobei die bereits begonnenen Aktivitäten berücksichtigt, kritisch betrachtet und ggf. integriert werden sollen.
- Die Frage nach der Finanzierung der kontinuierlichen Forschung und Weiterentwicklung des gesamten Systems der Fahranfängervorbereitung war ebenfalls Gegenstand der Projektgruppenarbeit im Rahmen der Aufgabenstellung B. Die zunächst favorisierte Variante – die komplette und dauerhafte Finanzierung dieser Aufgabenstellung (nach entsprechender Bedarfskalkulation) über Gebühren (z. B. über einen „Forschungseuro“ pro absolvierter Fahrausbildung) – erscheint nach rechtlicher Prüfung nicht umsetzbar. Aus derzeitiger Sicht grundsätzlich realisierbar erscheint hingegen die dauerhafte Implementierung und Finanzierung einer Fachkommission „Fahranfängervorbereitung“ aus Bundesmitteln. Die Finanzierung umfangreicher Forschungs- und Entwicklungsarbeiten (nach Abschluss der oben dargestellten Projekte) ist – wie bisher auch – im Bedarfsfall jeweils gesondert zu klären.

³⁶ RÖSSGER, L., GLOGER, C. & SCHOLZE, L. (2017). Entwicklung und Erprobung innovativer Aufgabenformate für die Überprüfung von Verkehrswahrnehmung. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Nr. 4, S.115-125.

³⁷ BREDOW, B. & STURZBECHER, D. (2016). Ansätze zur Optimierung der Fahrschulausbildung in Deutschland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 269. Bremen: Fachverlag NW.

Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen

Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

2013

M 240: Alternative Antriebstechnologien – Marktdurchdringung und Konsequenzen – Berichtsjahr 2011 – Abschlussbericht
Küter, Holdik, Pöppel-Decker, Ulitzsch
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 241: Intervention für punkteauffällige Fahrer – Konzeptgrundlagen des Fahreignungsseminars
Glitsch, Bornwasser, Sturzbecher, Bredow, Kaltenbaek, Büttner € 25,50

M 242: Zahlungsbereitschaft für Verkehrssicherheit – Vorstudie
Bahamonde-Birke, Link, Kunert € 14,00

2014

M 243: Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung
Sturzbecher, Mörl, Kaltenbaek € 25,50

M 244: Innovative Konzepte zur Begleitung von Fahranfängern durch E-Kommunikation
Funk, Lang, Held, Hallmeier € 18,50

M 245: Psychische Folgen von Verkehrsunfällen
Auerbach € 20,00

M 246: Prozessevaluation der Kampagnenfortsetzung 2011-2012 „Runter vom Gas!“
Klimmt, Maurer, Baumann € 14,50

AKTUALISIERTE NEUAUFLAGE VON:

M 115: Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung – gültig ab 1. Mai 2014
Gräcmann, Albrecht € 17,50

M 247: Psychologische Aspekte des Unfallrisikos für Motorradfahrerinnen und -fahrer
von Below, Holte € 19,50

M 248: Erkenntnisstand zu Verkehrssicherheitsmaßnahmen für ältere Verkehrsteilnehmer
Falkenstein, Joiko, Poschadel € 15,00

M 249: Wirkungsvolle Risikokommunikation für junge Fahrerinnen und Fahrer
Holte, Klimmt, Baumann, Geber € 20,00

M 250: Ausdehnung der Kostentragungspflicht des § 25a StVG auf den fließenden Verkehr
Müller € 15,50

M 251: Alkohol-Interlocks für alkoholauffällige Kraftfahrer
Hauser, Merz, Pauls, Schnabel, Aydeniz, Blume, Bogus, Nitzsche, Stengl-Herrmann, Klipp, Buchstaller, DeVol, Laub, Müller, Veltgens, Ziegler € 15,50

M 252 Psychologische Aspekte des Einsatzes von Lang-Lkw
Glaser, Glaser, Schmid, Waschulewski
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor, ist interaktiv und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

2015

M 253: Simulatorstudien zur Ablenkungswirkung fahrfremder Tätigkeiten
Schömig, Schoch, Neukum, Schumacher, Wandtner € 18,50

M 254: Kompensationsstrategien von älteren Verkehrsteilnehmern nach einer VZR-Auffälligkeit
Karthaus, Willemssen, Joiko, Falkenstein € 17,00

M 255: Demenz und Verkehrssicherheit
Fimm, Blankenheim, Poschadel € 17,00

M 256: Verkehrsbezogene Eckdaten und verkehrssicherheitsrelevante Gesundheitsdaten älterer Verkehrsteilnehmer
Rudinger, Haverkamp, Mehliß, Falkenstein, Hahn, Willemssen € 20,00

M 257: Projektgruppe MPU-Reform
Albrecht, Evers, Klipp, Schulze € 14,00

M 258: Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen
Follmer, Geis, Gruschwitz, Hölscher, Raudszus, Zlocki € 14,00

M 259: Alkoholkonsum und Verkehrsunfallgefahren bei Jugendlichen
Hoppe, Tekaatt € 16,50

M 260: Leistungen des Rettungsdienstes 2012/13
Schmiedel, Behrendt € 16,50

M 261: Stand der Radfahrausbildung an Schulen und motorische Voraussetzungen bei Kindern
Günther, Kraft € 18,50

M 262: Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen
Klipp, Bischof, Born, DeVol, Dreyer, Ehlert, Hofstätter, Kalwitzki, Schattschneider, Veltgens € 13,50

M 263: Nachweis alkoholbedingter Leistungsveränderungen mit einer Fahrverhaltensprobe im Fahrsimulator der BAST
Schumacher
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

2016

M 264: Verkehrssicherheit von Radfahrern – Analyse sicherheitsrelevanter Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen von Below € 17,50

M 265: Legalbewährung verkehrsauffälliger Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis
Kühne, Hundertmark € 15,00

M 266: Die Wirkung von Verkehrssicherheitsbotschaften im Fahrsimulator – eine Machbarkeitsstudie
Wandtner
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 267: Wahrnehmungspsychologische Analyse der Radfahraufgabe
Platho, Paulenz, Kolrep € 16,50

M 268: Revision zur optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung
Sturzbecher, Luniak, Mörl € 20,50

M 269: Ansätze zur Optimierung der Fahrschulausbildung in Deutschland
Sturzbecher, Luniak, Mörl € 21,50

M 270: Alternative Antriebstechnologien – Marktdurchdringung und Konsequenzen
Schleh, Bierbach, Piasecki, Pöppel-Decker, Ulitzsch
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

2017

M 271: Evaluation der Kampagnenfortsetzung 2013/2014 „Runter vom Gas!“
Klimmt, Geber, Maurer, Oschatz, Süflow € 14,50

M 272: Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen 2015
Gruschwitz, Hölscher, Raudszus, Zlocki € 15,00

M 273: Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung – Grundlagen und Umsetzungsmöglichkeiten in der Fahranfängervorbereitung
TÜV | DEKRA arge tp 21 € 22,00

M 273b: Traffic perception and hazard avoidance – Foundations and possibilities for implementation in novice driver preparation
Bredow, Brünken, Dressler, Friedel, Genschow, Kaufmann, Malone, Mörl, Rüdell, Schubert, Sturzbecher, Teichert, Wagner, Weiße
Dieser Bericht ist die englische Fassung von M 273 und liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 274: Fahrschulüberwachung in Deutschland – Gutachten im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen
Sturzbecher, Bredow
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 275: Reform der Fahrlehrerausbildung
Teil 1: Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland

Teil 2: Kompetenzorientierte Neugestaltung der Qualifizierung von Inhabern/verantwortlichen Leitern von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrern
Brünken, Leutner, Sturzbecher
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 276: Zeitreihenmodelle mit meteorologischen Variablen zur Prognose von Unfallzahlen
Martensen, Diependaele € 14,50

2018

M 277: Unfallgeschehen schwerer Güterkraftfahrzeuge
Panwinkler € 18,50

M 278: Alternative Antriebstechnologien: Marktdurchdringung und Konsequenzen für die Straßenverkehrssicherheit
Schleh, Bierbach, Piasecki, Pöppel-Decker, Schönebeck
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 279: Psychologische Aspekte des Einsatzes von Lang-Lkw
Zweite Erhebungsphase
Glaser, Glaser, Schmid, Waschulewski
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 280: Entwicklung der Fahr- und Verkehrskompetenz mit zunehmender Fahrerfahrung
Jürgensohn, Böhm, Gardas, Stephani € 19,50

M 281: Rad-Schulwegpläne in Baden-Württemberg – Begleit-evaluation zu deren Erstellung mithilfe des WebGIS-Tools
Neumann-Opitz € 16,50

M 282: Fahrverhaltensbeobachtung mit Senioren im Fahrsimulator der BAST Machbarkeitsstudie
Schumacher, Schubert € 15,50

M 283: Demografischer Wandel – Kenntnisstand und Maßnahmenempfehlungen zur Sicherung der Mobilität älterer Verkehrsteilnehmer
Schubert, Gräcmann, Bartmann € 18,50

M 284: Fahranfängerbefragung 2014: 17-jährige Teilnehmer und 18-jährige Nichtteilnehmer am Begleiteten Fahren – Ansatzpunkte zur Optimierung des Maßnahmenansatzes „Begleitetes Fahren ab 17“
Funk, Schrauth € 15,50

M 285: Seniorinnen und Senioren im Straßenverkehr – Bedarfsanalysen im Kontext von Lebenslagen, Lebensstilen und verkehrssicherheitsrelevanten Erwartungen
Holte € 20,50

M 286: Evaluation des Modellversuchs AM 15
Teil 1 – Verkehrsbewährungsstudie
Kühne, Dombrowski
Teil 2 – Befragungsstudie
Funk, Schrauth, Roßnagel € 29,00

M 287: Konzept für eine regelmäßige Erhebung der Nutzungshäufigkeit von Smartphones bei Pkw-Fahrern
Kathmann, Scotti, Huemer, Mennecke, Vollrath
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 288: Anforderungen an die Evaluation der Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gemäß § 70 FeV
Klipp, Brieler, Frenzel, Kühne, Hundertmark, Kollbach, Labitzke, Uhle, Albrecht, Buchardt € 14,50

2019

M 289: Entwicklung und Überprüfung eines Instruments zur kontinuierlichen Erfassung des Verkehrsklimas
Eggs, Follmer
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 290: Leistungen des Rettungsdienstes 2016/17 – Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 2016 und 2017
Schmiedel, Behrendt in Vorbereitung

M 291: Versorgung psychischer Unfallfolgen
Auerbach, Surges € 15,50

M 292: Einfluss gleichaltriger Bezugspersonen (Peers) auf das Mobilitäts- und Fahrverhalten junger Fahrerinnen und Fahrer
Baumann, Geber, Klimmt, Czerwinski € 18,00

M 293: Fahranfänger – Weiterführende Maßnahmen nach dem Fahrerlaubniswerb – Abschlussbericht € 17,50

Fachverlag NW in der Carl Ed. Schünemann KG
Zweite Schlachtpforte 7 · 28195 Bremen
Tel. + (0)421/3 69 03-53 · Fax + (0)421/3 69 03-63

Alternativ können Sie alle lieferbaren Titel auch auf unserer Website finden und bestellen.

www.schuenemann-verlag.de

Alle Berichte, die nur in digitaler Form erscheinen, können wir auf Wunsch als »Book on Demand« für Sie herstellen.