



# Arbeitshilfen

## Moderne, umweltschonende Fahrweise

Herzlichen Dank dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR), dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. (BVF) und der Ford-Werke GmbH für die Bereitstellung folgender Materialien, die maßgeblich in diese Arbeitshilfe eingeflossen sind:

- "Eco-Driving für Fahrlehrer - die souveräne Art, wirtschaftlich und umweltschonend auszubilden", DVR und Ford Werke, Bonn 2002, mit Unterstützung der BVF
- "Cool fahren - Sprit sparen - clever und umweltschonend im Verkehr unterwegs - Junge Menschen zeitgemäß ausbilden und prüfen", DVR, Bonn 2007, mit freundlicher Unterstützung des BMVBS in Zusammenarbeit mit der BVF

Die Neufassung der fahrlehrerrechtlichen und fahrerlaubnisrechtlichen Verordnungen zum 01.01.1999 hat eine sichere, wirtschaftliche und umweltschonende Fahrweise in die gesamte Fahrausbildung integriert. Von der ersten Stunde bis zur Prüfung sind die Techniken einer sicheren, wirtschaftlichen und umweltschonenden Fahrweise fester Bestandteil der einzelnen Ausbildungsstufen. Primäres Ziel der Ausbildung ist die Befähigung des Fahrerlaubnisbewerbers zu einem sicheren, verantwortungsbewussten und umweltbewussten Verkehrsteilnehmer. Erst in zweiter Linie ist die Vorbereitung auf die Fahrerlaubnisprüfung ein weiterer Bestandteil der Ausbildung.

Um dieses Ziel zu erreichen, müssen mit Blick auf die vornehmlich jungen Fahrerlaubnisbewerber im Rahmen der Fahrschulausbildung insbesondere folgende drei grundsätzlichen Aspekte Berücksichtigung finden:

1. Fahrerlaubnisbewerber müssen zunächst unterscheiden lernen zwischen einer prüfungsorientierten Ausbildung, die zielgenau zur Fahrerlaubnis führt, und einer unser aller und letztlich auch ihren eigenen Interessen dienenden Ausbildung zu sozialkompetentem und umweltbewusstem Verkehrsverhalten. Der gängigen Vorstellung, dass es bei der Fahrausbildung allein auf den Erwerb des Führerscheins ankommt, muss möglichst frühzeitig begegnet werden.

2. Fahrerlaubnisbewerber müssen ferner verstehen lernen, dass Straßenverkehr nicht gemäß immer noch vorherrschender Auffassung ein technisches System ist, in dem es auf das Funktionieren im Sinne dieses Systems ankommt, sondern ein soziales System, in dem Menschen sich zueinander und miteinander verhalten.

3. Fahrerlaubnisbewerbern muss überdies vor Augen geführt werden, dass der Autoverkehr nicht nur gefährlich, sondern in hohem Maße umweltbelastend und gesundheitsschädlich ist, also wo immer möglich reduziert und generell entschleunigt werden muss. Das bedeutet, das Kraftfahrzeug nur so viel wie nötig und so wenig wie möglich benutzen und - wenn das Benutzen nicht zu vermeiden ist - nicht mit Fahrzeug-Höchstgeschwindigkeit fahren.

Vernünftiges, cleveres, soziales Handeln muss gelernt und vor allem gelehrt werden. Dabei gilt es von Anfang an Verantwortung für das eigene Handeln zu übernehmen, sei es gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern, den Mitfahrern, aber auch der Umwelt, die durch die vielfältige und steigende Mobilität unserer Zeit stark beansprucht wird. Im Sozialraum Straßenverkehr müssen Fahranfänger von Beginn an bestehen, Fehler werden nicht toleriert. Deshalb müssen im Rahmen der Fahrschulausbildung stabile Grundlagen gelegt werden, die auch im Falle negativer äußerer Einflüsse das Verhalten dominieren. Die Vermittlung von Sozialkompetenz im Sinne von zeitgemäßen Fahrtechniken und -taktiken von Beginn der Ausbildung an setzt eine Organisation von Lernprozessen voraus, bei denen unmittelbar erfahren wird, welche Vorteile soziales Handeln bietet. Gleichzeitig wird so die Chance geschaffen, dass sich die eigene Fahrkultur der heutigen Zeit angemessen anpasst.

Im Rahmen der Fahrerlaubnisprüfung muss der Fahrerlaubnisprüfer nicht nur beurteilen, inwieweit der Fahrerlaubnisbewerber innerhalb der Prüfung in der Lage ist, eine moderne, verantwortungsvolle und umweltbewusste Fahrweise umzusetzen. Er muss gleichzeitig einschätzen, ob diese Grundlagen soweit gefestigt sind, dass sie von äußeren Einflüssen nur schwer zu beeinflussen sind, also auch nach bestandener Prüfung im Realverkehr beibehalten werden. Letztlich kommt es darauf an, auch im Rahmen der Prüfung für eine Festigung der modernen, umweltbewussten Fahrweise Sorge zu tragen und gegebenenfalls noch bestehende Unsicherheiten oder Defizite zu minimieren. Dabei wollen wir den Fahrerlaubnisprüfer mit dieser Arbeitshilfe unterstützen. Im ersten Teil der Arbeitshilfe findet der Fahrerlaubnisprüfer alle wichtigen Aspekte, die er hinsichtlich der Vermittlung und Umsetzung der modernen, umweltbewussten Fahrweise wissen sollte. Für diejenigen, die rund um das Thema mehr erfahren wollen, haben wir zusätzlich im Teil 2 Hintergrundinformationen diskutiert. Letztendlich findet der Fahrerlaubnisprüfer am Schluss der Arbeitshilfe die wichtigsten Erkenntnisse zum Thema zusammengefasst auf einer Seite.

## **Inhalt:**

### **Themenspezifisches Wissen**

1. Die moderne (umweltschonende) Fahrweise im Überblick  
*Was muss ich als aaSoP über die moderne Fahrweise wissen?*
2. Die umweltschonende Fahrweise in der Fahrschulerausbildung  
*Wie sollten Fahrschüler im Rahmen der theoretischen und praktischen Fahrschulerausbildung zum Thema "Umweltschonende Fahrweise" ausgebildet werden?*
3. Die umweltschonende Fahrweise in der praktischen Fahrerlaubnisprüfung  
*Auf welche Aspekte der umweltschonenden Fahrweise kann und muss ich als aaSoP in der Fahrerlaubnisprüfung besonders achten?*

### **Hintergrundinformationen**

1. Rechtlicher Hintergrund
  - Fahrschüler-Ausbildungsordnung
  - Prüfungsrichtlinie
2. Die Besonderheiten junger Fahrer
  - Situative und individuelle Faktoren riskanten Fahrverhaltens
  - Typen des Freizeit- und Verkehrsverhaltens junger Menschen
3. Die moderne (umweltschonende) Fahrweise aus der Sicht der Wissenschaft
  - Programme zur Fahrökonomie
  - Ausgewählte Forschungsergebnisse

### **Arbeitshilfe für den aaSoP**

Was muss ich als aaSoP berücksichtigen, um eine moderne (umweltschonende) Fahrweise beim Fahrerlaubnisbewerber zu fördern?

Ziel der Fahrausbildung ist es, richtiges, angemessenes und verantwortungsbewusstes Verkehrsverhalten zu vermitteln sowie möglichst stabile Grundlagen zu schaffen, die verhindern, dass insbesondere nach bestandener Fahrprüfung Einflüsse von außen eine schnelle Veränderung des Fahrverhaltens in eine unerwünschte Richtung zulassen.

Um dieses Ziel zu erreichen, müssen in der Fahrausbildung psychologische und soziale Einflüsse auf das Fahrverhalten verstärkt berücksichtigt werden, weil diese das Fahrverhalten massiv beeinflussen und verändern können.

## 1 Die moderne Fahrweise im Überblick

Eine moderne Fahrweise hat sowohl Einfluss auf den Aspekt der Verkehrssicherheit als auch auf den Umweltschutz. Beide Bereiche gehören zusammen, denn eine intelligente und gelassene Fahrweise ist zum einen die Voraussetzung, um weniger Energie zu verbrauchen, weniger Schadstoffe zu produzieren und so die Umwelt zu schonen. Gleichzeitig verringert diese verantwortungsbewusste Fahrweise die Unfallgefahren, schont die Geldbörse und führt zu weniger Verschleiß an den Autos.

Das individuelle Verhalten im Straßenverkehr wird dabei nicht primär durch Regeln und bewusstes Verhalten bestimmt, sondern unterliegt vor allem psychologischen und sozialen Faktoren, die das Verhalten massiv beeinflussen und verändern können. Deshalb muss auch in der Fahrausbildung das Gewicht

verstärkt auf diese, das Fahrverhalten beeinflussenden Faktoren gelegt werden. Durch die Vermittlung möglichst stabiler Grundlagen muss verhindert werden, dass insbesondere nach bestandener Fahrprüfung Einflüsse von außen eine Veränderung des Fahrverhaltens in eine unerwünschte Richtung zulassen.

Im Rahmen der Fahrausbildung ist es schwierig, grundlegende Orientierungen, Einstellungen und Werthaltungen junger Menschen nachhaltig zu formen, einfacher ist es wahrscheinlich, den Fahrerlaubnisbewerbern das Rückwärtseinkippen beizubringen. Dennoch muss die Fahrausbildung für diese höheren Ausbildungsziele den Grundstein legen. Auto fahren zu lernen, erschöpft sich nicht mehr darin, das Fahrzeug und die Verkehrsregeln zu beherrschen. Fahrfertigkeiten und -fähigkeiten sowie Verkehrsregeln sind sehr wichtig, aber Fahrschüler müssen ebenso lernen, ihr Fahrverhalten, ihre Fahrzwecke, ihre Einstellungen

und Werthaltungen kritisch zu überdenken und mit den sozialen und ökologischen Anforderungen in Einklang zu bringen.

Einen Überblick über die wesentlichen Ausbildungsinhalte bezogen auf die verschiedenen Ebenen des Fahrverhaltens bietet die GDE-Matrix (Goal for Driver Education). Dabei werden sowohl für die generellen Lebensziele und Fähigkeiten als auch für konkrete Absichten im sozialen Kontext der Fahrt, das Beherrschen von Verkehrssituationen und die Fahrzeugbedienung die entsprechenden Ausbildungsinhalte aufgeführt. Die Ausbildungsinhalte werden dabei in "Wissen und Fähigkeiten", "Risikoerhöhende Faktoren" sowie "Selbsteinschätzung" unterteilt (siehe grüner Kasten). Entscheidend ist: Modernes Fahren kann nicht allein durch die praktische Ausbildung vermittelt, sondern muss mit theoretischen Aspekten des Sozialverhaltens in Verbindung gebracht und thematisiert werden.

### GDE-Matrix (Hatakka, Keskinen, Glad, Gregersen, Hernetkoski: 2002)

#### Wesentliche Ausbildungsinhalte

Hierarchische Ebenen des Fahrverhaltens	Wissen und Fähigkeiten	Risikoerhöhende Faktoren	Selbsteinschätzung
<b>Lebensziele und Fähigkeiten für das Leben</b> (generell)	Wissen/Kontrolle darüber, wie Lebensziele und persönliche Tendenzen Lenkverhalten beeinflussen z. B. Lebensstil und Umstände	Risikante Tendenzen z.B. Konsum von Alkohol und Drogen	Selbsteinschätzung/ Bewusstsein z.B. von der Sicherheit zuwiderlaufenden Motiven
<b>Absichten und sozialer Kontext</b> (bezogen auf die Fahrt)	Wissen und Fähigkeiten z.B. betreffend Notwendigkeit der Fahrt	Risiken verbunden mit z.B. sozialen Umständen und Gesellschaft	Selbsteinschätzung/ Bewusstsein z.B. von persönlicher Fähigkeit zur Planung
<b>Beherrschen von Verkehrssituationen</b>	Wissen und Fähigkeiten z.B. betreffend Antizipation des Situationsverlaufs	Wissen und Fähigkeiten z.B. risikoerhöhender Fahrstil (u.a. aggressiv)	Selbsteinschätzung/ Bewusstsein z.B. von persönlichen Sicherheitsmargen
<b>Fahrzeugbedienung</b>	Wissen und Fähigkeiten z.B. betreffend Kontrolle der Richtung und Position	Risiken verbunden mit z.B. ungenügenden Automatismen/Fähigkeiten	Bewusstsein z.B. von Stärken und Schwächen beim elementaren Fahrkönnen

Wir haben bereits erwähnt, dass die Schwierigkeit in der Fahrausbildung darin besteht, die generellen Einstellungen und Werthaltungen der Fahrerlaubnisbewerber nachhaltig positiv zu beeinflussen. Dennoch ist dies für die Entwicklung einer kompetenten Fahrerpersonlichkeit unabdingbar. Welche Möglichkeiten der pädagogischen Beeinflussung können aber konkret zum Einsatz kommen? Zum einen kann innerhalb der Ausbildung die Moralentwicklung speziell gefördert werden. Zum anderen sollten Fahrerlaubnisbewerber zunächst für Risikosituationen konkrete Verhaltenstechniken und -strategien erlernen, die schließlich auch den Fahrstil des Fahrerschülers insgesamt prägen.

Etwas genauer: Das Ziel ist es, eine generell verantwortungsbewusste Fahrerpersonlichkeit zu entwickeln. Der Weg, um dieses Ziel zu erreichen, besteht darin, den Fahrerschüler intensiv im konstruktiven Umgang mit konkreten Risikosituationen zu schulen. Dabei geht es zunächst darum, die Fahrerschüler für Risikosituationen zu sensibilisieren, damit sie im realen Straßenverkehr auch als schwierige Situationen erkannt werden. Gleichzeitig werden für solche Situationen Verhaltensstrategien erarbeitet, mit denen zum einen die konkrete Situation konstruktiv bewältigt werden kann. Zum anderen entsteht die Möglichkeit, riskantes Fahrverhalten zu thematisieren und anhand konkreter Situationen die Gefahren zu erörtern, die beispielsweise durch ein riskantes Überholmanöver oder durch das Nachgeben bei sozialem Druck Gleich-

altriger entstehen können. Die Diskussion solcher (riskanter) Schlüssel-situationen wird in vier Schritten vollzogen (siehe grüner Kasten). Aktives Mitdenken und Diskutieren der Fahr-schüler dient dabei nicht nur der Verständnisförderung, sondern ist wesentliches Merkmal der Entwicklung einer generell verantwortungsbewussten Fahrerpersonlichkeit. Das heißt, zu jedem Zeitpunkt der vier Schritte sind nicht nur "verhaltenstechnische" Fragen relevant, sondern es werden auch Anstöße für die Auseinandersetzung mit der eigenen Persönlichkeit gegeben.

Wenden wir uns der Entwicklung des moralischen Urteilens und Handelns zu.

Sich in den Straßenverkehr zu begeben, heißt Verantwortung zu übernehmen. Verantwortungsvolles Handeln wiederum setzt ein bestimmtes Niveau moralischer Urteilsfähigkeit voraus. Jeder Mensch durchläuft bei der Entwicklung des moralischen Urteils verschiedene Niveaustufen, wobei das erreichte Niveau nicht nur vom Alter, sondern auch von der Situation abhängt. Eine notwendige Voraussetzung für den Führerscheinwerb sollte das Erreichen des zweiten "konventionellen" Niveaus sein. Es ist erstens durch die Einsicht gekennzeichnet, dass im Straßenverkehr ein Ordnungs- und Rechtssystem notwendig ist und befolgt werden muss.



#### Diskussion von Schlüssel-situationen in vier Schritten:

1. Die Schlüssel-situation wird durch einen Fahrerschüler beschrieben. Um Missverständnisse auszuschließen, werden gegebenenfalls wichtige Aspekte ergänzt. Dann geht es darum, dass sich die Fahrerschüler in die Situation hineinversetzen (Identifikation). Nach Möglichkeit soll ein persönlicher Bezug zum Thema hergestellt werden. Deshalb ist es wichtig, nach persönlichen Erfahrungen der Fahrerschüler zu fragen.
2. Auch diese Etappe dient vor allem der Sensibilisierung für Risikosituationen. Es werden Hintergrundinformationen über die psychischen Prozesse gegeben. So wird die Wahrnehmung für das Risiko geschärft und gleichzeitig die Basis für den nächsten Schritt gelegt.
3. Jetzt kommt der Moment, wo es um konkrete Verhaltensalternativen für die fragliche Situation geht. Diese sollten möglichst aus der Diskussion der Fahrerschüler entstehen. Die Fahrerschüler selbst zu Ergebnissen kommen zu lassen, dient nicht nur dem besseren Behalten der Ergebnisse. Darüber hinaus ist die Identifikation mit etwas, dass man selbst erarbeitet hat, deutlich höher, als wenn es "von außen" kommt.
4. Abschließend wird versucht, einen Transfereffekt herzustellen, indem nach vergleichbaren Situationen gefragt wird. Auch hier ist es wichtig, alle Fahrerschülerbeiträge abzuwarten und einzubeziehen - eigenständiges Nachdenken fördert das Verständnis des Themas und damit letztlich auch die Ausbildung eines eigenverantwortlichen und bewussten Verkehrsverhaltens.

(Quelle: Friele, B.; Sturzbecher, D. (2003). Materialien für den Fahrschulunterricht. Degener)

Für die Förderung der Entwicklung einer generell verantwortungsbewussten Fahrerpersonlichkeit bieten sich im Rahmen der Fahrausbildung insbesondere zwei Möglichkeiten an: Die spezielle Förderung der Moralentwicklung sowie das Erlernen konkreter Verhaltenstechniken und -strategien für Risikosituationen, die schließlich auch den Fahrstil des Fahrerschülers insgesamt prägen.

Voraussetzung für den Erwerb des Führerscheins ist das Erreichen des zweiten "konventionellen" Niveaus der Moralentwicklung.



Im Erleben ihres Fahrstils differenzieren junge Menschen sehr deutlich zwischen technischen und sozialen Komponenten.

Die technischen Komponenten dienen der Bedienung des Fahrzeugs und stellen eine äußerst wichtige Grundlage dar.

Die sozialen Komponenten dienen dazu, die Anforderungen, die der tägliche Verkehr mit sich bringt, clever zu meistern und im Verkehr aktiv mitgestaltend unterwegs zu sein.

Zweitens ist auf diesem Niveau die sogenannte "Goldene Regel" als Handlungsmaxime gültig: "Was du nicht willst, das man dir tu', das füg' auch keinem ander'n zu!" Wenn wir auch das konventionelle Niveau des moralischen Urteilens als eine Mindestvoraussetzung für die Teilnahme am Straßenverkehr sehen, so bleibt das Ziel der Fahrausbildung doch das dritte "postkonventionelle" Niveau. Dies bedeutet, grundsätzlich das Ordnungs- und Rechtssystem des Straßenverkehrs und die "Goldene Regel" zu befolgen, gleichzeitig aber zu bedenken, dass ein "stures" Befolgen oder Einfordern formaler Regeln im Einzelfall nicht angemessen sein kann, weil es höheren Werten entgegensteht. Niemand darf auf seine Vorfahrt pochen, wenn er damit eine Gefahr für das Leben der anderen Verkehrsteilnehmer heraufbeschwört. Um die moralische Urteilsfähigkeit erfolgreich zu fördern, sollte man vor allem drei pädagogische Grundsätze berücksichtigen (siehe grüner Kasten):

gogische Grundsätze berücksichtigen (siehe grüner Kasten):

- Niveaustufen können nicht übersprungen werden;
- Agitation fördert die moralische Entwicklung nicht, wichtig ist die häufige Auseinandersetzung mit praktischen Situationen;
- Argumente Gleichaltriger bzw. anderer Lernender sind für den Fahrschüler einsichtiger.

Die bisherigen Ausführungen beziehen sich primär auf die sozialen Komponenten des Fahrstils, die dazu dienen, die Anforderungen, die der tägliche Verkehr mit sich bringt, clever zu meistern und im Verkehr aktiv mitgestaltend unterwegs zu sein. Allerdings differenzieren junge Fahrer im Erleben ihres Fahrstils sehr deutlich zwischen technischen und sozialen Komponenten. Die technischen Komponenten, die die Bedienung des Fahrzeugs umfassen, stellen dabei eine wichtige Grundlage dar. Letztlich ist die

### **Grundsätze für eine erfolgreiche Förderung des moralischen Urteilens und Handelns:**

1. Bei der Förderung der Moralentwicklung können Niveaus nicht übersprungen werden. Pädagogische Anstrengungen müssen sich auf das Erreichen der nächsten Stufe richten. Bevor ich also als Fahrlehrer beispielsweise Verkehrssituationen diskutiere, in denen Verkehrsregeln ihren Sinn verlieren können, muss ich die Notwendigkeit des Regelsystems und seiner Befolgung vermitteln.
2. Moralische Entwicklung wird nicht durch Agitation, durch "Einreden" gefördert, sondern nur durch häufige Auseinandersetzung der Fahrschüler mit lebenspraktischen Situationen und Konflikten. Der Fahrlehrer muss also immer wieder für die Fahrschüler nachvollziehbare und bedeutsame Verkehrssituationen ("Schlüsselsituationen") und daraus resultierende Konflikte aufwerfen und die Fahrschüler zu einer Diskussion darüber anregen.
3. Die Argumente der Gleichaltrigen bzw. der anderen Lernenden erscheinen dem Fahrschüler immer einsichtiger als Argumente von (Fahr-) Lehrern, auch wenn sich letztere als Experten fühlen.

(Quelle: Friele, B.; Sturzbecher, D. (2003). Materialien für den Fahrschulunterricht. Degener)

moderne, zeitgemäße Fahrweise geprägt von einem gelassenen Umgang mit den alltäglichen Fahraufgaben und zeichnet sich insbesondere durch folgende Fahrtechniken aus:

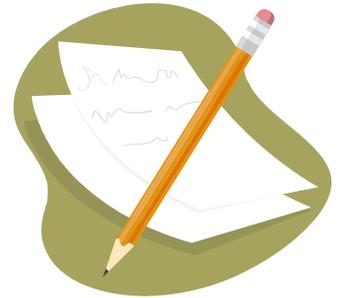
- zügiges Beschleunigen;
- schnelles Schalten in den nächsthöheren Gang bei einer Drehzahl von etwa 1500 bis 2500 U/min (Diesel durchaus früher);
- gleichmäßiges Fahren im höchstmöglichen Gang;
- Einhalten eines erhöhten Sicherheitsabstandes (z.B. 3 Sekunden);
- frühzeitiges Gas wegnehmen, wenn erkennbar angehalten werden muss;
- Schwung nutzen (sei es durch Rollen im Leerlauf oder Leergang oder durch Ausnutzen der Schubabschaltung) sobald erkennbar nicht weitergefahren werden kann und sich damit weiteres Gas geben nicht mehr lohnt;
- Ausschalten des Motors bei erkennbaren Standzeiten von mehr als 20 Sekunden in bekannten Situationen;
- richtiger Reifendruck, um den Rollwiderstand gering zu halten.

In der Fahrausbildung gilt es, die technischen Komponenten bis hin zu einer Automatisierung zu lernen und zeitversetzt die sozialen Aspekte in die Ausbildung einzubeziehen. Wenn es zu einer Überfrachtung des Lernprozesses kommt, z.B. durch zu frühes Einbringen der sozialen Aspekte, kann ein wirkungsvoller Lernerfolg schnell gestört werden. Die Ausbildung muss sich deshalb in aufeinander abgestimmten Stufen, die miteinander verzahnt sind, vollziehen.

## Fassen wir zusammen:

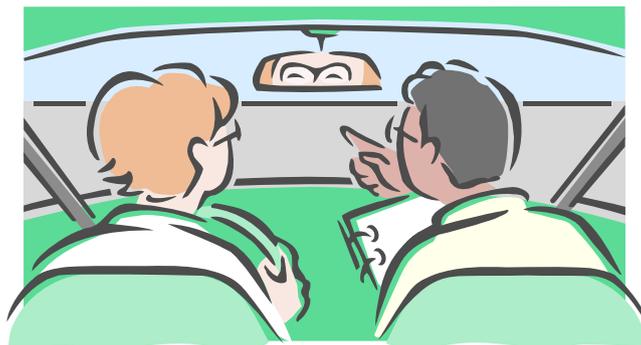
## Zusammenfassung

1. Eine moderne, umweltschonende, verantwortungsbewusste Fahrweise hat einen positiven Einfluss sowohl auf den Aspekt der Verkehrssicherheit als auch auf den Umweltschutz.
2. Ziel der Fahrausbildung ist es, angemessenes und verantwortungsbewusstes Verkehrsverhalten zu vermitteln sowie möglichst stabile Grundlagen zu schaffen, die verhindern, dass insbesondere nach bestandener Fahrprüfung Einflüsse von außen eine schnelle Veränderung des Fahrverhaltens in eine unerwünschte Richtung zulassen.
3. Das individuelle Verhalten im Straßenverkehr wird primär nicht durch Regeln und bewusstes Verhalten bestimmt, sondern unterliegt vor allem psychologischen und sozialen Faktoren, die das Fahrverhalten massiv beeinflussen und verändern können. Deshalb muss auch die Fahrausbildung das Gewicht verstärkt auf diese Faktoren legen.
4. Die Schwierigkeit in der Fahrausbildung besteht darin, die generellen Einstellung und Werthaltungen der Fahrerlaubnisbewerber nachhaltig positiv zu beeinflussen. Dennoch ist dies für die Entwicklung einer verantwortungsbewussten Fahrerpersönlichkeit unabdingbar.
5. Für die Förderung der Entwicklung einer generell verantwortungsbewussten Fahrerpersönlichkeit bieten sich im Rahmen der Fahrausbildung insbesondere zwei Möglichkeiten an: Die spezielle Förderung der Moralentwicklung sowie das Erlernen konkreter Verhaltenstechniken und -strategien für Risikosituationen, die schließlich auch den Fahrstil des Fahrschülers insgesamt prägen.
6. Voraussetzung für den Erwerb des Führerscheins ist das Erreichen des zweiten "konventionellen" Niveaus der Moralentwicklung.
7. Im Erleben ihres Fahrstils differenzieren junge Menschen sehr deutlich zwischen technischen und sozialen Komponenten. Die technischen Komponenten dienen der Bedienung des Fahrzeugs und stellen eine äußerst wichtige Grundlage dar. Die sozialen Komponenten hingegen dienen dazu, die Anforderungen, die der tägliche Verkehr mit sich bringt, clever zu meistern und im Verkehr aktiv mitgestaltend unterwegs zu sein.
8. Die moderne, umweltschonende Fahrweise ist geprägt von einem gelassenen Umgang mit den alltäglichen Fahraufgaben und zeichnet sich insbesondere durch folgende Fahrtechniken aus: (1) zügiges Beschleunigen; (2) schnelles Schalten in den nächsthöheren Gang bei einer Drehzahl von etwa 1500 bis 2500 U/min; (3) gleichmäßiges Fahren im höchstmöglichen Gang; (4) Einhalten eines erhöhten Sicherheitsabstandes; (5) frühzeitiges Gas wegnehmen, wenn erkennbar angehalten werden muss; (6) Schwung nutzen sobald erkennbar nicht weitergefahren werden kann und sich damit weiteres Gas geben nicht mehr lohnt; (7) Ausschalten des Motors bei erkennbaren Standzeiten von mehr als 20 Sekunden in bekannten Situationen sowie (8) richtiger Reifendruck, um den Rollwiderstand gering zu halten.
9. In der Fahrausbildung gilt es, die technischen Komponenten bis hin zu einer Automatisierung zu lernen und zeitversetzt die sozialen Aspekte in die Ausbildung einzubeziehen. Die Ausbildung muss sich deshalb in aufeinander abgestimmten Stufen, die miteinander verzahnt sind, vollziehen.



## 2 Die moderne Fahrweise in der Fahrschul Ausbildung

In der Fahrschüler-Ausbildungsordnung werden Ziele und Inhalte der Ausbildung beschrieben. Die neue Gewichtung verdeutlicht: Ziel der Ausbildung ist die Befähigung zu einem sicheren, verantwortungsbewussten und umweltbewussten Verkehrsteilnehmer. Die Vermittlung der technischen und sozialen Komponenten dieser modernen Fahrweise muss die gesamte Ausbildung begleiten. Sowohl in der theoretischen als auch in der praktischen Fahrschul Ausbildung werden die Elemente der modernen Fahrweise vermittelt und geschult. Natürlich kommt der praktischen Fahrausbildung in diesem Zusammenhang ein besonderes Gewicht zu, denn hier werden die Inhalte umgesetzt, geübt und automatisiert. Dabei wird der Schwerpunkt zunächst den technischen Komponenten gelten, um dann sukzessive auch die sozialen Aspekte in den Ausbildungsverlauf zu integrieren. Anders gesagt: Die Grund- und Aufbaustufe dienen vor allem zur Heranbildung der technischen Komponenten, während die Leistungsstufe und die Stufe der Sonderfahrten dann den Bereich der sozialen Komponenten einbezieht und thematisiert.



### Die Grundstufe:

Das Training einer wirtschaftlichen, umweltschonenden und verantwortungsbewussten Fahrweise muss von Beginn an in der praktischen Ausbildung integriert sein. Es gibt keine sogenannte "normale" Ausbildung einerseits und eine umweltgerechte Fahrweise andererseits.

Ziel der Grundstufe ist das Training eines sicheren, zeitgemäßen Schaltablaufes mit den unterschiedlichen, zur Verfügung stehenden Gängen sowie die Schaffung der Grundlagen für ein gezieltes Schwungnutzen, je nach Fahrzeugtyp. Kraftstoffverbrauch und Emissionen eines Motors hängen in erster Linie von seiner Drehzahl ab. Je höher die Drehzahl, desto größer der Kraftstoffverbrauch. Vor Jahren galt das Fahren im mittleren Drehzahlbereich (2500 bis 4000 U/min) noch als besonders verbrauchsgünstig. Heutige, moderne Motoren ermöglichen dagegen niedrigen Verbrauch und geringe Emissionen bei niedertourigem Fahren. Dies bedeutet, dass Schalten und Fahren bei Drehzahlen unter 2500 U/min problemlos möglich ist.

Gas geben zum Spritsparen – das Motto klingt zunächst paradox, stimmt aber dennoch: Bei gleicher Geschwindigkeit ist "mehr Gas" im höchstmöglichen Gang kraftstoffeffizienter

als das Fahren mit "weniger Gas" im kleineren Gang. Diese Regel gilt auch für das Befahren von Steigungen. Hierbei ist darauf zu achten, dass unnötiges und starkes Herunterschalten vermieden wird. Außerdem gilt: Ein Motor erreicht seine Betriebstemperatur schneller im hohen Gang bei niedriger Drehzahl und mehr Gas als im niedrigen Gang mit höherer Drehzahl und weniger Gas. "Ruckelt" das Fahrzeug jedoch, liegt die gewählte Drehzahl unterhalb der Leerlaufdrehzahl und damit kurz vor dem untertourigen Bereich.

Das exakte und gezielte Schalten ist eine Grundbedingung für wirtschaftliches und umweltschonendes Fahren. Insofern ist das Beherrschen sämtlicher Gänge sowie des Leergangs ohne Blick auf den Schalthebel eine notwendige Voraussetzung, um ein Fahrzeug sicher und ökonomisch bewegen zu können.

Trainiert werden soll ein zügiges Beschleunigen und schnelles Schalten in die nächsthöheren Gänge. Dabei liegen die Schaltdrehzahlen bei einem Fahrzeug mit Dieselmotor in der Regel unter den Schaltdrehzahlen eines Otto-Motors.

Bei Fahrzeugen ohne Drehzahlmesser können folgende Faustregeln eine gute Hilfe sein:

1. Gang - nur zum Anfahren
2. Gang - nach etwa einer Fahrzeuglänge
3. Gang - ab etwa 30 km/h
4. Gang - ab etwa 40 km/h
5. Gang - ab etwa 50 km/h
6. Gang - ab etwa 50 km/h möglich

Gleichzeitig sollte in der Phase der Grundstufe das geschickte Rollenlassen trainiert werden. Dabei

**Ziel der Grundstufe** ist die Erlangung psychomotorischer Grundfertigkeiten und elementarer Grundkenntnisse zur richtigen Gangwahl, insbesondere bezogen auf die heutige, zeitgemäße Fahrweise.

Ökonomisches Fahren im grünen Drehzahlbereich (unter 2500 U/min) bedeutet: Bei niedrigen Drehzahlen schalten und fahren.

### Grundstufe:

- Bedienen des Schalthebels
- Zündschloss
- Anfahrübungen im 1. Gang
- Schalten bis in den 2. Gang
- Schalten bis in den 3. Gang
- Schalten bis in den 4. Gang
- Schalten bis in den 5. Gang



muss auch das Finden des zur Geschwindigkeit passenden Ganges trainiert werden, ohne auf den Schalthebel zu schauen.

Um das geschickte Rollenlassen zu üben, stehen folgende Techniken zur Verfügung:

- Kupplung treten und ohne Kraftschluss rollen lassen
- Leergang einlegen und rollen lassen
- Schubabschaltung ausnutzen

Das gezielte Einlegen des Leerganges und das "blinde" Finden aller Gänge aus dem Leergang heraus oder das gezielte Treten der Kupplung und Finden aller Gänge müssen die Fahrschüler von Beginn an trainieren, um es sicher zu beherrschen.



### Die Aufbaustufe:

In der Aufbaustufe sollen nun die gelernten Techniken zusammengeführt und verfeinert werden. Dazu bedarf es gezielter Übungen, die die Fahrerlaubnisbewerber unterstützen, das notwendige Verständnis zu bekommen und das Handling zu trainieren.

Da sich viele Fahrschüler und selbst erfahrene Kraftfahrer nicht konkret vorstellen können, wie lange ein Fahrzeug noch im Leerlauf oder mit getretener Kupplung rollt, bietet es sich an, aus höheren Gängen den Leerlauf einzulegen oder mit getretener Kupplung das Fahrzeug einfach mal rollen zu lassen (Dazu ist viel Platz nach vorne notwendig.).

Auch hält sich das Vorurteil, dass ein Motor ausgehen würde, wenn man das Fahrzeug ohne "Gas geben" nur mit Leerlaufdrehzahl rollen lässt. Um hier Erfahrungen zu vermitteln, bietet es sich an, im Kraftschluss z.B. bei 40 km/h im vierten Gang den Fuß vom Gaspedal zu nehmen und das Fahrzeug bis zur Ruckelgrenze rollen zu lassen. Zusätzlich sollte der Hinweis gegeben werden, dass auf ebener Strecke das Fahrzeug mit Leerlaufdrehzahl weiter fahren würde, bis der Tank leer ist. Den Abschluss dieser Übung bildet ein gezieltes Herunterschalten oder ein Herausbeschleunigen aus dem Bereich der Ruckelgrenze.

Schwung nutzen darf niemals im Gefälle angewendet werden. Dort ist die Wahl des richtigen Ganges zu trainieren. Als Faustregel gilt, wenn sich durch Schwungnutzung - sei es kraftschlüssig mit Schubabschaltung oder mit getretener Kupplung bzw. im Leerlauf - die Geschwindigkeit erhöht, muss der passende Gang eingelegt werden, der ein "Schnellerwerden" verhindert.

### Die Leistungsstufe und die Stufe der Sonderfahrten:

Gerade die Leistungsstufe und die Stufe der Sonderfahrten dienen nun dazu, auf der Basis stabiler Kompetenzen im technischen Bereich die sozialen Aspekte einzubeziehen. Dabei ist es ratsam, dies nicht zu früh in Angriff zu nehmen, damit es zu keinen Überfrachtungen kommt. Nun geht es darum, Fahren mit niedrigen Drehzahlen und Schwung nutzen auf komplexere Verkehrssituationen zu übertragen.

In diesen Stufen ist es wichtig, die Fahrerlaubnisbewerber immer wieder in der Anwendung der Techniken zu bestätigen, aber es gilt jetzt auch die Situationen zu trainieren, in denen es aus Gründen der Sicherheit notwendig ist, kurzfristig auch mit höheren Drehzahlen zu fahren, um eine möglichst starke Beschleunigung zu erreichen. Zu diesen Situationen gehören z.B.:

- Auffahren auf die Autobahn
- Durchführen von Überholmanövern
- Schalten in Steigungen

In derartigen Situationen muss der Gang gewählt werden, der die notwendige Beschleunigung für dieses Fahrmanöver am besten gewährleistet.

Wie schon angedeutet, muss nun das Thema "Schwung nutzen" auf komplexere Verkehrssituationen übertragen und geübt werden. Dabei muss weiterhin, falls nicht schon sehr gut ausgeprägt, die richtige Gangwahl unterstützt werden.

Beim Anfahren, beispielsweise an einer Kreuzung, genügt ein leichter Druck auf das Gaspedal. Wird der Wagen an der nächsten Ampel wieder bis zum Stillstand abgebremst, geht kostbare Bewegungsenergie verloren. Wer dagegen den einmal erzeugten Schwung richtig nutzt, kann viele unnötige Anfahrvorgänge aus dem Stand vermeiden und die Bewegungsenergie optimal nutzen.

Schwung nutzen bedeutet vor allem: In Situationen, in denen erkennbar nicht weitergefahren werden kann, frühzeitig den Fuß vom Gaspedal nehmen und nicht länger beschleunigen, also

**Ziel der Aufbaustufe** ist es, die gelernten Techniken zusammenzuführen und zu verfeinern.

Schwung und Bewegungsenergie optimal nutzen bedeutet, ein geschicktes Rollenlassen im Realverkehr umzusetzen.

### Aufbaustufe:

- Rollen lassen und schalten
- Abbremsen und schalten
- Verhalten im Gefälle

**Ziel der Leistungsstufe und der Stufe der Sonderfahrten** ist es, auf der Basis stabiler Kompetenzen im technischen Bereich die sozialen Aspekte einzubeziehen.

Einbezug der sozialen Kompetenzen bedeutet, Fahren mit niedrigen Drehzahlen und Schwung nutzen auf komplexere Verkehrssituationen zu übertragen sowie komplexe Verkehrssituationen konstruktiv zu meistern.

### Leistungsstufe und Stufe der Sonderfahrten:

- Bewältigung von Verkehrssituationen
- Schwung nutzen
- Geschwindigkeit, Abstand, Blickschulung
- Befahren von Kreuzungen
- Steigungen
- Überholen
- Einfahren auf die Autobahn
- Fahren auf der Autobahn
- Verhalten bei dichtem Verkehr

Gelassen und vorausschauend fahren.

das Fahrzeug rollen lassen. Zu den konkreten Situationen, in denen "Schwung nutzen" nun eingeübt und trainiert werden sollen, gehören unter anderem:

- Heranrollen an eine rote Ampel bzw. an eine Ampel, die auf Rot springt, bevor sie passiert werden kann
- Heranrollen an ein "Stop"-Schild oder an das Zeichen "Vorfahrt gewähren"
- Heranrollen an Kreuzungen oder Einmündungen, um abzubiegen
- Heranrollen an Hindernisse
- Schwung nutzen im "Stop-and-go"-Verkehr

Wichtig ist außerdem: Am "Vordermann zu kleben" führt dazu, dass fast alle Fahrmanöver nur noch die Folge einer Reaktion auf das Verhalten des Vorfahrenden sind. Die Zeit, um anders zu handeln, reicht oft nicht mehr aus: Es kann nur noch reagiert werden.



Das Einhalten eines erhöhten Abstandes (sog. Pufferabstand) sorgt dafür, dass die Fahrerlaubnisbewerber erkennen, wie sich ihr Handlungsspielraum deutlich erweitert. Dadurch wird aktiv auf die Verkehrssituationen Einfluss genommen, statt passiv zu reagieren. Das Trainieren eines erhöh-

ten Abstandhaltens bekommt gerade in dieser Ausbildungsphase eine besondere Bedeutung. Fahrerlaubnisbewerber empfinden das erhöhte Abstandhalten als Zugewinn sozialer Handlungen, da sie genügend Raum und Zeit haben, um auf Situationen reagieren zu können.

Die Vergrößerung des Sicherheitsabstandes besitzt zahlreiche Vorteile:

- Vor einem Hindernis kann frühzeitig der Fahrstreifen gewechselt werden
- Geschwindigkeitsschwankungen lassen sich elegant ausgleichen
- Die Gefahr, dass ein Drängler auffährt, wird verringert, da selten stark abgebremst werden muss.

In dieser Phase sollte neben dem Training auch eine Auswertung zur Wahl eines erhöhten Abstandes und die damit verbundenen Vorteile herausgestellt werden. Durch die Erhöhung des Sicherheitsabstandes wird insbesondere eine vorausschauende Fahrweise gefördert, da der Blick weiter nach vorne gerichtet werden kann.

Abschließend ist zu konstatieren, dass Fahrerlaubnisbewerber es als besonders angenehm empfinden, wenn eine Gleichmäßigkeit beim Fahren ohne hastige Lastwechsel vorhanden ist, Fahren als Entspannung stattfindet und ein Abstand zur Verfügung steht, der ihnen ausreichenden Handlungsspielraum bietet.

### Motor abschalten, wo es sinnvoll ist:

Bei modernen, betriebswarmen Motoren ist das Abschalten ab einer vorhersehbaren Standphase von deutlich mehr als 20 Sekunden sinnvoll.

Das Abschalten des Motors bei kürzeren Standphasen spart zwar Kraftstoff, ist aber unter Berücksichtigung der leicht erhöhten Abgasemissionen in der Aufwärmphase nicht sinnvoll.

Das Abschalten des Motors an Ampeln, deren Schaltzeiten man nicht kennt, ist - insbesondere, wenn man der Erste an der Ampel ist - nicht sinnvoll. Der Fahrer fixiert dann mit sehr hoher Konzentration die Ampel und wartet auf das Umschalten, um dann den Motor schnellstmöglich zu starten. In solchen Situationen ist der Fahrer eher "auf dem Sprung", also weniger gelassen.

Motor abschalten, wenn es sinnvoll ist, lässt sich besonders gut in folgenden Situationen anwenden:

- beim Be- und Entladen,
- vor Bahnübergängen bei geschlossener Schranke,
- an bekannten Ampeln bei längeren Rotlichtphasen,
- in Stausituationen.



### Die theoretische Ausbildung:

Im Rahmen des theoretischen Unterrichts kann und soll eine intensive Auseinandersetzung mit den Elementen der umweltschonenden Fahrweise erfolgen. Im Sinne der bereits angeführten GDE-Matrix (siehe Seite 4) setzt eine solche Auseinandersetzung auf unterschiedlichen Ebenen an. Wie bereits deutlich geworden ist, wird das Fahren von technischen und sozialen Komponenten bestimmt. Diese beiden Komponenten sollten im Rahmen der theoretischen Ausbildung nicht gemeinsam diskutiert und behandelt werden. Technische und soziale Komponenten sollten konsequent den einzelnen Themenfeldern des Theorieunterrichts zugeordnet und getrennt voneinander betrachtet werden. Diese Vorgehensweise unterstützt auch die Intention, die moderne, umweltschonende Fahrweise als die normale, allgemein gültige und nicht als eine besondere darzustellen.



Die technischen Komponenten der modernen, umweltschonenden Fahrweise sind eher den Ebenen 1 und 2 der GDE-Matrix zuzuordnen. Dabei geht es insbesondere um Aspekte der

Fahrzeugbedienung, also eine Vorbereitung auf die notwendigen Handlungsmuster, den Abbau von falschen technischen Vorstellungen und die Erläuterung bestimmter Tipps (z.B. Motor abschalten, wo es sinnvoll ist). In diesem Zusammenhang bietet sich in der theoretischen Ausbildung der Bereich "Technik" im klassenspezifischen Zusatzstoff für die Klasse B an. Für die Behandlung dieses Themas mit Blick auf die technischen Komponenten der modernen, umweltschonenden Fahrweise können folgende Lernziele in Betracht gezogen werden:

- Die Fahrschüler sollen die Möglichkeiten eines umweltschonenden Umgangs mit dem Kraftfahrzeug kennenlernen.

- Die Fahrschüler sollen erkennen, dass umweltschonender Umgang mit dem

Kraftfahrzeug durch viele Faktoren gekennzeichnet ist.

- Die Fahrschüler sollen erkennen, dass es besondere Fahrtechniken, vorbereitende Maßnahmen und Grundsatzüberlegungen für einen umweltschonenden Umgang mit dem Kraftfahrzeug gibt.

- Die Fahrschüler sollen erkennen, dass nicht alle Fahrten mit dem Auto zurückgelegt werden müssen; es gibt auch andere Verkehrsmittel (Erweiterung des Mobilitätsspektrums).

Wichtig ist es insbesondere zu verdeutlichen, dass die Gangwahl von der Drehzahl bzw. der Geschwindigkeit abhängig ist, es einen erstrebenswerten Drehzahlbereich gibt, ein Unterschreiten der Leerlaufdrehzahl zur Folge hat, dass der Motor unruhig läuft und ein Gangwechsel bzw. das Ein-

### Mögliche Vorurteile und Widerstände - gerade älterer Autofahrer - hinsichtlich der modernen Fahrweise:

#### Bei niedrigen Drehzahlen schalten und fahren

- "Wenn du so fährst, verrußt der Motor."
- "So kann man nicht fahren, das macht den Motor kaputt."
- "Mit dieser Fahrweise bist du ein Verkehrshindernis."
- "Mit diesen Drehzahlen zu fahren, ist untertourig."

#### Schwung und Bewegungsenergie optimal nutzen

- "Rollen lassen im Leerlauf ist gefährlich, das haben wir schon in der Fahrschule gelernt."
- "Da geht ja die Kupplung kaputt."
- "Typisch, jetzt werden die Schleicher herangezogen."
- "Du musst doch runterschalten, um die Motorbremse auszunutzen, sonst ist der Verschleiß der Bremsen zu hoch."
- "Was machst du, wenn du mal richtig beschleunigen musst?"

#### Gelassen und vorausschauend fahren

- "Mit so großem Abstand kann man gar nicht fahren, da ist sofort einer in der Lücke drin und du musst wieder bremsen."
- "Wenn alle so fahren würden, kommt keiner mehr weiter, der Verkehr bricht zusammen."
- "Du musst dicht ranfahren, damit du überhaupt noch weiter kommst."

Eine Auseinandersetzung mit den technischen und sozialen Komponenten der modernen, umweltschonenden Fahrweise muss auch in der theoretischen Ausbildung erfolgen. Besonders wichtig ist es, die beiden Komponenten konsequent den einzelnen Themenfeldern zuzuordnen und getrennt voneinander zu behandeln.

Für die Diskussion der technischen Komponenten der modernen, umweltbewussten Fahrweise bietet sich in der theoretischen Ausbildung insbesondere der Bereich "Technik" im klassenspezifischen Zusatzstoff für die Klasse B an.

Hinsichtlich der sozialen Komponenten geht es insbesondere darum, das Verantwortungsbewusstsein der Fahrerlaubnisbewerber zu stärken sowie stabile Grundlagen zu schaffen, die verhindern, dass Einflüsse von außen eine schnelle Veränderung der erlernten Verhaltensweisen zulassen.

Für die Diskussion der sozialen Komponenten der modernen, umweltschonenden Fahrweise bietet sich in der theoretischen Ausbildung insbesondere der Bereich "Fahrideale und Fahrerrollen" aus dem Modul "Risikofaktor Mensch" an.

legen des Leerganges oder die Wahl des Leerlaufs notwendig wird, es einen unmittelbaren Zusammenhang zwischen Drehzahl und Kraftstoffverbrauch gibt, es einen unmittelbaren Zusammenhang zwischen Drehzahl und Lautstärke gibt und dass es Situationen gibt, in denen es sich lohnt, den Motor abzuschalten.



Die sozialen Komponenten der modernen, umweltschonenden Fahrweise stellen für die Fahrerlaubnisbewerber nicht nur eine besondere Herausforderung dar. Diese Komponenten sind gleichzeitig eher schwer zu beeinflussen, weil es insbesondere um die generelle Schulung des Verantwortungsbewusstseins geht. Betrachten wir die GDE-Matrix, so geht es um die gezielte Beeinflussung der Ebenen 3 und 4. Primäres Ziel muss es sein, für die Fahrerlaubnisbewerber herauszustellen, dass sie im Straßenverkehr Verantwortung übernehmen müssen, nicht nur für sich selbst, sondern auch für andere Verkehrsteilnehmer.

Dieses Ziel wird vor allem durch die Verinnerlichung einer gleichmäßigen, ausgeglichenen Fahrweise erreicht, die nachhaltig durch die Wahl eines entsprechend großen Sicherheitsabstandes unterstützt wird. Gleichzeitig müssen die Fahrerlaubnisbewerber darauf vorbereitet werden, dass dieser normale, moderne Fahrstil von Anderen eher als ungewöhnlich angesehen wird und zu Diskussionen führen kann,

da dies früher anders gelehrt wurde (siehe auch grüner Kasten auf der Seite 11). Durch die Schaffung möglichst stabiler Grundlagen muss verhindert werden, dass Einflüsse von außen eine schnelle Veränderung der erlernten Verhaltensweisen zulassen. Wichtig ist: Stabile Grundlagen werden eher geschaffen, wenn die Fahrerlaubnisbewerber von sich aus die Vorteile der modernen, umweltbewussten Fahrweise erkennen und annehmen und nicht, wenn es ihnen vorgebetet wird.

In diesem Zusammenhang bietet sich in der theoretischen Ausbildung der Bereich "Fahrideale und Fahrerrollen" aus dem Modul "Risikofaktor Mensch" an. Im Rahmen der Auseinandersetzung mit dieser Thematik geht es sowohl um die Vermittlung und stabile Umsetzung der modernen, umweltbewussten Fahrweise als auch um die Schulung des Verantwortungsbewusstseins in (komplexen) Verkehrssituationen. In diesem Zusammenhang sollten insbesondere folgende Zielstellungen verfolgt werden:

- Die Fahrschüler sollen sich darüber bewusst werden, dass ihr Fahrstil zeitgemäß ist und dem aktuellen Stand der Motor-Technik entspricht.
- Die Fahrschüler sollen erkennen, dass verantwortliches Handeln im Straßenverkehr notwendig ist.
- Die Fahrschüler sollen erkennen, dass die Tipps und Tricks einer wirtschaftlichen und umweltschonenden Fahrweise vor allem bei "alten Hasen" auf Unverständnis stoßen können.
- Die Fahrschüler sollen vorhandene Vorurteile und Widerstände benennen und kennen lernen.

- Die Fahrschüler sollen erkennen, dass sie zukünftig mit Diskussionen über ihren Fahrstil zu rechnen haben, möglicherweise sogar mit offener Kritik.

- Die Fahrschüler sollen Argumentationshilfen für zukünftige Diskussionen erarbeiten und erhalten.

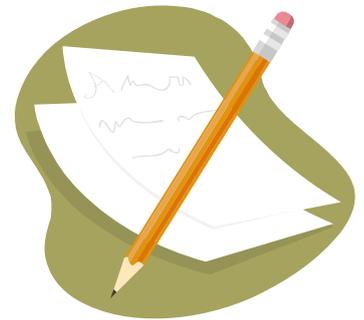
Um diese Zielstellungen zu erreichen, kommt es insbesondere darauf an, den Fahrschülern eigenständige Erkenntnisse zu ermöglichen. Zweckdienlich ist es in diesem Zusammenhang, anhand von Schlüssel-situationen in die Thematik einzuführen sowie eine Diskussion und Auseinandersetzung innerhalb der Gruppe anzuregen. Diese Schlüssel-situationen können sowohl in unterschiedlicher Weise die Komponenten der modernen, umweltschonenden Fahrweise thematisieren als auch verschiedene komplexe Verkehrssituationen oder Stress- bzw. Risikosituationen darstellen. Entscheidend ist, dass die Fahrerlaubnisbewerber die jeweilige Situation genau analysieren und Verhaltensstrategien entwickeln, die der heutigen, modernen Fahrweise gerecht werden. Das schließt auch die Betrachtung von möglicherweise problematischem Verkehrsverhalten mit ein. Hilfreich ist es in diesem Zusammenhang, die Fahrschüler immer wieder für folgende Fragen zu sensibilisieren:

- Was muss der Fahrer tun, damit Sie sich als Mitfahrer richtig wohl fühlen?
- Wie fährt ein Fahrer eigentlich, wenn Sie sich als Mitfahrer nicht wohl fühlen?
- Was können Sie tun, wenn der Fahrer nicht so fährt, wie Sie es sich wünschen?

## Fassen wir zusammen:

## Zusammenfassung

1. Ziel der Fahrschul Ausbildung insgesamt ist die Befähigung zu einem sicheren, verantwortungsbewussten und umweltbewussten Verkehrsteilnehmer. Deshalb muss die Vermittlung der technischen und sozialen Komponenten der modernen, umweltbewussten Fahrweise die gesamte Ausbildung begleiten.
2. Ein besonderes Gewicht kommt der praktischen Fahrausbildung zu, da hier die Inhalte umgesetzt, geübt und automatisiert werden. Die Grund- und Aufbaustufe dienen dabei vor allem zur Heranbildung der technischen Komponenten, während die Leistungsstufe und die Stufe der Sonderfahrten vornehmlich den Bereich der sozialen Komponenten thematisiert.
3. Ziel der Grundstufe ist die Erlangung psychomotorischer Grundfertigkeiten und elementarer Grundkenntnisse zur richtigen Gangwahl bezogen auf die heutige, moderne Fahrweise.
4. Ziel der Aufbaustufe ist es, die gelernten Techniken zusammenzuführen und zu verfeinern. Dabei geht es vor allem darum, durch gezielte Übungen den Schwung und die Bewegungsenergie optimal zu nutzen und das geschickte Rollenlassen im Realverkehr umzusetzen.
5. Ziel der Leistungsstufe und der Stufe der Sonderfahrten ist es, auf der Basis stabiler Kompetenzen im technischen Bereich die sozialen Komponenten einzubeziehen. Das bedeutet u.a., Fahren mit niedrigen Drehzahlen oder Schwung nutzen auf komplexere Verkehrssituationen zu übertragen sowie komplexe Verkehrssituationen konstruktiv meistern zu lernen.
6. Insgesamt empfinden Fahrerlaubnisbewerber es als besonders angenehm, wenn eine Gleichmäßigkeit beim Fahren ohne hastige Lastwechsel vorhanden ist, Fahren als Entspannung stattfindet und ein Abstand zur Verfügung steht, der ihnen ausreichend Handlungsspielraum bietet.
7. In der theoretischen Ausbildung werden die technischen und sozialen Komponenten konsequent den einzelnen Themenbereichen zugeordnet und getrennt voneinander behandelt.
8. Für die Diskussion der technischen Komponenten bietet sich in der theoretischen Ausbildung insbesondere der Bereich "Technik" im klassenspezifischen Zusatzstoff für die Klasse B an.
9. Für die Diskussion der sozialen Komponenten bietet sich in der theoretischen Ausbildung insbesondere der Bereich "Fahrideale und Fahrerrollen" aus dem Modul "Risikofaktor Mensch" an.
10. Hinsichtlich der sozialen Komponenten geht es insbesondere darum, das Verantwortungsbewusstsein der Fahrerlaubnisbewerber zu stärken sowie stabile Grundlagen zu schaffen, die verhindern, dass Einflüsse von außen eine schnelle Veränderung der gelernten Verhaltensweisen zulassen.



In der Fahrausbildung müssen von Anfang an die Techniken der modernen, umweltbewussten Fahrweise konsequent vermittelt werden. Dabei ist es wichtig zunächst die technischen Komponenten zu automatisieren, um dann die Entwicklung der sozialen Komponenten voranzutreiben.

### 3 Die moderne Fahrweise in der Fahrerlaubnisprüfung

Wir haben bereits darauf hingewiesen, dass der Fahrausbildung eine besondere Bedeutung zukommt, wenn es darum geht, Fahrerlaubnisbewerber zu verantwortungsvollen Verkehrsteilnehmern heranzubilden. Von Anfang an müssen die Techniken der modernen, umweltbewussten Fahrweise konsequent vermittelt werden. Für den Fahrschüler ist es dabei nicht von erkennbarer Bedeutung, ob er lernt vom ersten bis in den vierten oder vom ersten bis in den sechsten Gang zu schalten. Er versucht das zu tun, was von ihm verlangt wird. Entscheidend für die sichere Teilnahme am Straßenverkehr ist, dass diese Vorgänge zu Automatismen werden - je intensiver diese trainiert werden, desto selbstverständlicher ist ihre Anwendung.

Zudem ist folgender Aspekt von entscheidender Bedeutung: Erst wenn der Fahrerlaubnisbewerber die technischen Komponenten der modernen, umweltbewussten Fahrweise verinnerlicht, also möglichst automatisiert hat, wird er in der Lage sein, die sozialen Komponenten in den Vordergrund zu rücken und sich entsprechend verantwortungsbewusst und umsichtig zu verhalten.

Die Fahrerlaubnisprüfung ist eine weitere, sehr bedeutende Phase. Sie stellt den Übergang vom Fahrschüler zum eigenverantwortlichen Fahrer dar und bleibt - wie andere Prüfungen auch - lange in Erinnerung. In der Prüfung soll dabei zunächst festgestellt werden, inwie-



weit der Fahrerlaubnisbewerber in der Lage ist, eigenständig als Kraftfahrer am Straßenverkehr teilzunehmen; er also ein Fahrzeug sicher und regelgerecht durch den Straßenverkehr bewegen kann. In diesem Sinne nimmt der Fahrerlaubnisprüfer eine Bewertung der Fahrleistung vor, um zu einer Entscheidung zu gelangen, ob der Fahrerlaubnisbewerber die Fahrprüfung bestanden hat oder nicht.

Gleichzeitig kommt dem Fahrerlaubnisprüfer eine weitere Aufgabe zu: Der Rahmen der Fahrerlaubnisprüfung soll dazu genutzt werden, sichere Verhaltensweisen zu bestärken oder auch aufgetretene Schwächen zu benennen. So erhält

der Fahrerlaubnisprüfer die Möglichkeit, einen positiven Einfluss auf die Entwicklung und Festigung der Fahrerpersönlichkeit des Bewerbers zu nehmen. Diese Aufgabe gewinnt noch an Bedeutung, wenn man bedenkt, dass die meisten Autofahrer noch ziemlich genau berichten können, was ihnen der Fahrerlaubnisprüfer in der Prüfung mitgeteilt hat.

Die Rolle des Fahrerlaubnisprüfers in dieser Situation ist also nicht die Rolle einer Person, die nach Lust und Laune Führerscheine ausgibt. Vielmehr übernimmt er den Part eines unabhängigen, neutralen und kompetenten Beobachters, der eine in Erinnerung bleibende Bewertung abliefern kann.

#### Anlage 7 der Fahrerlaubnisverordnung:

Der Bewerber muss fähig sein, selbstständig das Fahrzeug auch in schwierigen Verkehrslagen verkehrsgerecht und sicher zu führen. Seine Fahrweise soll defensiv, rücksichtsvoll, vorausschauend und dem jeweiligen Verkehrsfluss angepasst sein. Daneben soll er auch zeigen, dass er über ausreichende Kenntnisse der für das Führen eines Kraftfahrzeugs maßgebenden gesetzlichen Vorschriften und einer umweltbewussten und energiesparenden Fahrweise verfügt, sie anzuwenden versteht sowie mit den Gefahren des Straßenverkehrs und den zu ihrer Abwehr erforderlichen Verhaltensweisen vertraut ist.

Um die Aufgaben des Fahrerlaubnisprüfers erfüllen zu können, muss dieser über umfangreiche Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen. Diese Kenntnisse und Fähigkeiten beziehen sich zum einen auf das Fachwis-

sen in Bezug auf das Fahren, die Fahrzeugtechnik und -physik sowie die persönlichen Fahrfertigkeiten. Zum anderen muss der Fahrerlaubnisprüfer ebenso in der Lage sein, die Leistungen des Bewerbers hin-

sichtlich seiner technischen und sozialen Fähigkeiten adäquat einzuschätzen und zu bewerten sowie im Rahmen der Fahrprüfung konstruktiv zu kommunizieren und zu interagieren.

Genau diese Kompetenzen gilt es nachhaltig zu nutzen, um den Fahrerlaubnisbewerbern eine im Gedächtnis bleibende Unterstützung für ihr Handeln mit auf den Weg zu geben. Mit diesem Verständnis kommt der Fahrerlaubnisprüfung eine sehr bedeutende, schöne und spannende Rolle zu. Neutral, unabhängig und bestätigend wird ausgesagt, welche Stärken vorhanden sind und wo noch Optimierungsbedarf besteht.

Besonders wichtig ist es, die Fahrerlaubnisbewerber durch Bestätigung darin zu motivieren, dass sie auf dem richtigen Weg sind und diesen konsequent weiter verfolgen sollten. Nichts stört einen bereits gesicherten Lernabschnitt mehr, als das "In-Frage-Stellen" einer zeitgemäßen Fahrtechnik, die die Möglichkeiten moderner Motoren nachhaltig ausnutzt. Sollte dennoch die Situation eintreten, dass Fahrlehrer und Fahrerlaubnisprüfer hier unterschiedliche Auffassungen vertreten, ist dies nur menschlich, sollte aber nur zwischen diesen beiden Akteuren diskutiert werden.

Nicht zuletzt ist es wichtig, bei bestandener Prüfung - wenn gegeben - insbesondere die Verhaltensweisen der modernen, verantwortungs- und umweltbewussten Fahrweise als sehr gut umgesetzt hervorzuheben. Damit wird die dauerhafte Übernahme dieser Fahrweise durch die Aussage des unabhängigen, neutralen und kompetenten Sachverständigen nachhaltig unterstützt und gefördert.

Der Fahrerlaubnisprüfer soll zum einen eine Bewertung vornehmen, inwieweit der Fahrerlaubnisbewerber in der Lage ist, sicher und regelgerecht am Straßenverkehr teilzunehmen. Zum anderen kommt dem Fahrerlaubnisprüfer die Aufgabe zu, als unabhängiger, neutraler und kompetenter Beobachter sichere Verhaltensweisen zu bestärken sowie aufgetretene Schwächen zu benennen, um so die weitere Entwicklung und Festigung der Fahrerpersonlichkeit des Bewerbers positiv zu beeinflussen.

### **Kompetenzen, die ein Fahrerlaubnisprüfer benötigt:**

#### ***Fachwissen und Verständnis in Bezug auf Fahren und Beurteilung, einschließlich:***

- die Rolle des Fahrerlaubnisprüfers bei der Verkehrssicherheit
- die Rolle der Fahrprüfung bei der Verkehrssicherheit
- die Theorie des Fahrverhaltens
- Gefahrenerkennung und Unfallabwendung
- Lehrplan, der die Normen der Führerscheinprüfung untermauert
- die Anforderungen der Führerscheinprüfung
- nationale und sonstige relevante Straßen- und Verkehrsgesetzgebung
- Beurteilungstheorie und -techniken
- defensives Fahren.

#### ***Beurteilungsfähigkeiten:***

Der Fahrerlaubnisprüfer muss in der Lage sein, die gesamte Leistung des Kandidaten genau zu beobachten, zu überwachen und zu evaluieren, und zwar insbesondere:

- das korrekte und umfassende Erkennen von gefährlichen Situationen
- die genaue Bestimmung der Ursache und der wahrscheinlichen Folgen solcher Situationen
- das Erlangen von Kompetenz und das Erkennen von Fehlern
- die Uniformität und Konsistenz der Beurteilung
- die schnelle Aufnahme von Informationen und die Herausfilterung der wichtigsten Punkte
- das Vorausschauen, Identifizieren potentieller Probleme und die Entwicklung von Strategien, um mit den Problemen umzugehen
- das Sorgen für rechtzeitiges und konstruktives Feedback.

#### ***Persönliche Fahrfertigkeiten:***

Der Fahrerlaubnisprüfer muss in der Lage sein, das Fahrzeug der betreffenden Führerscheinklasse auf durchweg hohem Niveau zu fahren.

#### ***Servicequalität:***

Der Fahrerlaubnisprüfer muss in der Lage sein:

- festzulegen und zu kommunizieren, was den Fahrerlaubnisbewerber während der Prüfung erwartet
- klar und deutlich zu kommunizieren, indem er den Inhalt, den Stil und die Sprache passend zu seinen Zuhörern und dem Kontext wählt sowie mit Anfragen von Kunden umzugehen
- ein deutliches Feedback zum Prüfungsergebnis zu liefern
- Kunden mit Respekt und ohne Diskriminierung zu behandeln.

#### ***Fachwissen über Fahrzeugtechnik und -physik:***

- Fahrzeugtechnik, wie z.B. Lenkung, Reifen, Bremsen, Scheinwerfer
- Ladungssicherheit
- Fahrzeugphysik, wie z.B. Geschwindigkeit, Reibung, Dynamik, Energie.

#### ***Treibstoffeffizientes und umweltfreundliches Fahren***



### Fassen wir zusammen:

1. Im Rahmen der Fahrausbildung müssen von Anfang an die Techniken der modernen, umweltbewussten Fahrweise konsequent vermittelt werden. Dabei ist es wichtig, zunächst die technischen Komponenten zu automatisieren, um dann die Entwicklung der sozialen Komponenten voranzutreiben.
2. In der Fahrerlaubnisprüfung soll der Prüfer zum einen eine Bewertung vornehmen, inwieweit der Fahrerlaubnisbewerber in der Lage ist, sicher, verantwortungsbewusst und regelgerecht am Straßenverkehr teilzunehmen. In diesem Zusammenhang entscheidet er, ob der Fahrerlaubnisbewerber die Fahrprüfung bestanden hat oder nicht.
3. Zum anderen kommt dem Fahrerlaubnisprüfer die Aufgabe zu, als unabhängiger, neutraler und kompetenter Beobachter sichere Verhaltensweisen zu bestärken sowie aufgetretene Schwächen zu benennen, um so die weitere Entwicklung und Festigung der Fahrerpersonlichkeit des Bewerbers positiv zu beeinflussen.
4. Um die Aufgaben des Fahrerlaubnisprüfers zu erfüllen, muss dieser über umfangreiche Kenntnisse und Fähigkeiten in folgenden Bereichen verfügen:
  - (1) Fachwissen und Verständnis in Bezug auf Fahren und Beurteilung
  - (2) Beurteilungsfähigkeit
  - (3) Persönliche Fahrfertigkeiten
  - (4) Servicequalität
  - (5) Fachwissen über Fahrzeugtechnik und -physik
  - (6) Treibstoffeffizientes und umweltfreundliches Fahren
5. Besonders wichtig ist es, die Fahrerlaubnisbewerber durch Bestätigung darin zu motivieren, dass sie auf dem richtigen Weg sind und diesen konsequent weiter verfolgen sollten.
6. Sollte die Situation eintreten, dass Fahrlehrer und Fahrerlaubnisprüfer hinsichtlich der Kompetenzen des Bewerbers unterschiedliche Auffassungen vertreten, sollte dies nur zwischen diesen beiden Akteuren diskutiert werden, um eine Verunsicherung des Bewerbers zu vermeiden.
7. Bei bestandener Prüfung sollten - wenn gegeben - insbesondere die Verhaltensweisen der modernen, umweltbewussten Fahrweise als sehr gut umgesetzt hervorgehoben werden. Damit wird die dauerhafte Übernahme dieser Fahrweise durch die Aussage des unabhängigen, neutralen und kompetenten Sachverständigen nachhaltig unterstützt und gefördert.

## 1 Rechtlicher Hintergrund

Sichere, wirtschaftliche und umweltschonende Fahrtechniken sind mit der Neufassung der fahrlehrerrechtlichen und fahrerlaubnisrechtlichen Verordnungen fest in die Ausbildung integriert worden. Dabei handelt es sich insbesondere um Regelungen, die in der Fahrerschülerausbildungsordnung, im folgenden FahrerschAusbO genannt, sowie in der Prüfungsrichtlinie für die praktische Prüfung festgeschrieben sind. An dieser Stelle wollen wir die Inhalte dieser grundsätzlich bedeutenden Vorschriften kurz skizzieren.

Im § 1 (1) der FahrerschAusbO werden Ziele und Inhalte der Ausbildung beschrieben. Die neue Gewichtung verdeutlicht: Ziel der Ausbildung ist die Befähigung zu einem sicheren, verant-



wortungsbewussten und umweltbewussten Verkehrsteilnehmer. Die Vorbereitung auf die Fahrerlaubnisprüfung ist erst in zweiter Linie ein weiterer Bestandteil der Ausbildung.

In der Folge wird im § 1 (2) der FahrerschAusbO ausgeführt, dass die Ausbildung ein Verkehrsverhalten zu vermitteln hat, das neben der Verantwortung für Le-

ben und Gesundheit sowie Eigentum auch die Umwelt einschließt.

Entsprechend deutlich wird dann im § 3 (1) festgehalten, dass sich die Ausbildung eines Fahrerschülers an den vorgenannten Zielen zu orientieren hat. Hierbei sind die Ausbildungsinhalte so auszuwählen und aufzubereiten, dass die Ziele erreicht werden.

### § 1 der FahrerschAusbO: Ziel und Inhalt der Ausbildung:

(1) Ziel der Ausbildung ist die Befähigung zum sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Verkehrsteilnehmer. Ziel der Ausbildung ist außerdem die Vorbereitung auf die Fahrerlaubnisprüfung.

(2) Die Ausbildung hat ein Verkehrsverhalten zu vermitteln, das

- Fähigkeiten und Fertigkeiten, um das Fahrzeug auch in schwierigen Verkehrssituationen zu beherrschen,
- Kenntnis, Verständnis und Anwendung der Verkehrsvorschriften,
- Fähigkeiten und Fertigkeiten zur Wahrnehmung und Kontrolle von Gefahren einschließlich ihrer Vermeidung und Abwehr,
- Wissen über die Auswirkungen von Fahrfehlern und eine realistische Selbsteinschätzung,
- Bereitschaft und Fähigkeit zum rücksichtsvollen und partnerschaftlichen Verhalten und das Bewusstsein für die Bedeutung von Emotionen beim Fahren und
- Verantwortung für Leben und Gesundheit, Umwelt und Eigentum einschließt.

### § 3 der FahrerschAusbO: Allgemeine Ausbildungsgrundsätze:

(1) Die Ausbildung hat sich an den Zielen dieser Verordnung zu orientieren. Die Ausbildungsinhalte sind so auszuwählen und aufzubereiten, dass diese Ziele erreicht werden. Dabei kann die exemplarische Vertiefung wichtiger sein als die inhaltliche Vollständigkeit. Die Inhalte müssen sachlich richtig, anschaulich und verständlich vermittelt werden.

(2) Der theoretische Unterricht und die praktische Fahrausbildung müssen systematisch und für den Fahrerschüler nachvollziehbar aufgebaut sein. Die Ausbildung soll das selbstverantwortliche Weiterlernen nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis fördern. Der Fahrlehrer soll gegenüber dem Fahrerschüler sachlich, aufgeschlossen und geduldig auftreten. Die Mitarbeit des Schülers ist insbesondere durch Fragen und Diskussionen anzustreben.

Sichere, wirtschaftliche, verantwortungsvolle und umweltschonende Fahrtechniken sind mit der Neufassung der fahrlehrerrechtlichen und fahrerlaubnisrechtlichen Verordnungen fest in die Ausbildung integriert worden. Dabei handelt es sich insbesondere um Regelungen, die in der FahrerschAusbO sowie in den Prüfungsrichtlinien für die praktische Prüfung festgeschrieben sind.



In der Beschreibung des theoretischen Unterrichts nach § 4 der FahrSchAusbO wird auf den Rahmenplan nach den Anlagen 1 und 2 verwiesen. Dort sind beispielhaft einige Elemente einer wirtschaftlichen, verantwortungsvollen und umweltschonenden Fahrweise aufgeführt.

#### **Anlagen 1 und 2 zu § 4 der FahrSchAusbO**

- Einstellungen und Werthaltungen gegenüber Fahrzeugen, Fahren und Straßenverkehr (Anl. 1, Nr. 1)
  - Beeinflussung des Verkehrsverhaltens durch Aggression, Angst, Freude, Stress, weitere Emotionen (Anl. 1, Nr. 2)
  - Fahrideale und Fahrerrollen (Anl. 1, Nr. 2)
  - Verhalten an Kreuzungen und Einmündungen (Anl. 1, Nr. 5)
  - Sicherheits- und umweltbewusstes Verhalten an Bahnübergängen (Anl. 1, Nr. 6b)
  - Kenntnis der Zusammenhänge zwischen Geschwindigkeit und Schadstoffemission (Anl. 1, Nr. 8)
  - Vorausschauendes Verhalten (Anl. 1, Nr. 8)
  - Kurse zur umweltschonenden Fahrweise (Anl. 1, Nr. 12)
  - Energiesparende Fahrweise (Anl. 2.2, Nr. 1c)
  - Umweltschonende Fahr- und Fahrvermeidungsstrategien (Anl. 2.2, Nr. 1c)
- (Diese Aufzählung ist beispielhaft und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit)

Gleiches gilt für den Rahmenplan des praktischen Unterrichts. Auch hier sind in den Anlagen 3-6 zum § 5 der FahrSchAusbO Elemente der wirtschaftlichen, verantwortungsvollen und umweltschonenden Fahrweise aufgeführt.

#### **Anlagen 3 bis 6 zu § 5 der FahrSchAusbO**

- Umweltschonendes Anpassen der Getriebegänge an Verkehrslage, Straßenzustand und Straßenverlauf (Anl. 3, Nr. 3.1)
  - Schalten in Steigungen und Gefällstrecken, auch unter Umweltgesichtspunkten (Anl. 3, Nr. 3.2)
  - Umweltbewusstes Angleichen der Fahrgeschwindigkeit an Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnisse (Anl. 3, Nr. 8.1)
  - Beobachtung anderer Verkehrsteilnehmer (Anl. 3, Nr. 14.1)
  - Beobachtung des Fahrverhaltens der anderen Fahrzeugführer (Anl. 3, Nr. 14.2)
  - Beobachtung des Verkehrsraumes (Anl. 3, Nr. 14.3)
  - Verhalten in komplizierten Verkehrssituationen (Anl. 3, Nr. 15)
  - Vermeiden risikoreicher Verkehrssituationen (Anl. 3, Nr. 16)
- (Diese Aufzählung ist beispielhaft und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit)

Die Formulierungen in der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) zur theoretischen Prüfung (§ 16) und zur praktischen Prüfung (§ 17) unterstützen hierbei die Ausführungen der FahrSchAusbO, da die Fahrerlaubnisbewerber in den Prüfungen nachweisen müssen, dass sie ausreichende Kenntnisse der verantwor-

tungsvollen, energiesparenden und umweltbewussten Fahrweise haben und in der praktischen Prüfung zeigen müssen, dass sie zur Anwendung fähig sind.

Dementsprechend sind auch die Formulierungen in der Prüfungsrichtlinie, die nochmals verdeutlichen, welchen Stellenwert eine verantwortungsvolle, wirtschaftlich und umweltschonende Fahrweise hat.

#### **Prüfungsrichtlinie**

##### *Nr. 5 Praktische Prüfung*

In der praktischen Prüfung hat der Bewerber nachzuweisen, dass er über die zur sicheren Führung eines Kraftfahrzeugs im Verkehr erforderlichen technischen Kenntnisse und über ausreichende Kenntnisse einer umweltbewussten und energiesparenden Fahrweise verfügt sowie zu ihrer praktischen Anwendung fähig ist.

##### *Nr. 5.17.2.2. Praktische Prüfung*

Zum Nichtbestehen einer Prüfung kann außer den in 5.17.2.1 genannten Fehlverhalten auch die Wiederholung oder Häufung von verschiedenen Fehlern führen, wie z.B.:

- Mangelhafte Verkehrsbeobachtung
- Nichtangepasste Geschwindigkeit
- Fehlerhaftes Abstandhalten
- Fehler bei der Fahrzeugbedienung
- Fehler bei der umweltbewussten und energiesparenden Fahrweise

(Diese Aufzählung ist beispielhaft und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit)

## 2 Die Besonderheiten junger Fahrer

Jugendliche Fahranfänger gelten als besondere Risikogruppe. 37,5 Prozent der 18-24-jährigen Autofahrer in Deutschland stellen im Vergleich zu anderen Altersgruppen ein überdurchschnittliches Sicherheitsrisiko dar (Schulze, 1999). Prinzipiell sind sich Forscher auf dem Gebiet des Fahrrisikos darüber einig, dass sowohl situative als auch individuelle Faktoren zum riskanten Fahrverhalten Jugendlicher beitragen und in Wechselwirkung zueinander stehen.

Zu den situativen Faktoren riskanten Fahrverhaltens gehören u.a. das Autofahren unter Zeitdruck sowie Ärger und Überlastung des Kraftfahrers: Zeitdruck führt z.B. zu einer erhöhten Risikoakzeptanz. Weiterhin spielt der Einfluss von Müdigkeit, von Alkohol und Drogen sowie von Beifahrern auf das Fahrverhalten eine Rolle. Beispielsweise steigt generell das Unfallrisiko an, wenn mehr als zwei Beifahrer im Auto sitzen. Von einigen dieser



situativen Faktoren sind insbesondere jugendliche Fahrer aufgrund ihres Lebensstils und ihres Freizeitverhaltens betroffen. Risiken ergeben sich aus freizeitbedingten Nachtfahrten, häufigem intensiven Alkohol- und Drogenkonsum sowie dem Missbrauch des Autos für sogenannte "Extramotive" (Wir kommen darauf zurück.).

Neben diesen situativen Faktoren führen gerade bei Jugendlichen aber auch individuelle Faktoren zu einer erhöhten Risikobereitschaft im Straßenverkehr. Zu diesen individuellen Faktoren gehören bei jungen Fahrern sowohl das sogenannte "Anfängerrisiko", das auf mangelnde Fahrerfahrung

zurückzuführen ist, als auch ein "Jugendlichkeitsrisiko", das mit entwicklungspsychologischen Besonderheiten von Menschen in der Phase des Jugendalters zusammenhängt.

Das "Anfängerrisiko" junger Fahrer resultiert insbesondere aus mangelnder Fahrerfahrung: Fahranfänger fehlt es an der Beherrschung der Technik ihres Fahrzeugs, sie überschätzen sich bezüglich ihres fahrerischen Könnens, riskante Situationen werden nicht als solche wahrgenommen bzw. nicht angemessen verarbeitet, und es mangelt den jugendlichen Fahrern an einer entsprechenden Routine im Umgang mit kritischen Verkehrssituationen.

Während unstrittig ist, dass ein "Anfängerrisiko" für junge Fahrer besteht, gibt es verschiedene Auffassungen darüber, ob der Gefährdungsschwerpunkt (1) unmittelbar am Anfang ihrer Fahrkarriere oder erst (2) zeitlich versetzt zu einem späteren Zeitpunkt zu erwarten ist.

(1) Untersuchungen in verschiedenen Ländern zeigen, dass das Unfallrisiko junger Fahranfänger unmittelbar in den ersten Monaten nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis besonders hoch ist und dann mit zunehmender Fahrpraxis deutlich absinkt.

(2) Viele junge Fahranfänger empfinden am Anfang ihrer Fahrpraxis eher ein Gefühl der Unsicherheit bezüglich der Fahrzeugbeherrschung und der Bewältigung kritischer Verkehrssituationen, was zu einem eher vorsichtigen Fahrstil führt. Mit zunehmender Fahrpraxis überschätzen die jungen Fahrer jedoch ihre eigene Fahrkompetenz. Obwohl sie nach wie vor nur wenig Erfahrung mit riskanten Verkehrssituationen haben, glauben sie subjektiv, ihr Fahrzeug in jeder Situation zu beherrschen. Sie fahren dann mit zunehmendem Risiko; eine Folge sind mehr oder weniger glimpflich verlaufende "Schrecksituationen" wie auch die sogenannten "10.000-km-Unfälle".

Folgt man der Annahme eines zeitlich versetzten Gefahrschwerpunkts, würde sich als Maßnahme im Bereich der Verkehrssicherheit eine "Zweite Phase" in der Fahrausbildung anbieten, die darauf abzielt, die eigene Risikowahrnehmung und -bereitschaft zu reflektieren. Nimmt man dagegen an, dass der Gefahrschwerpunkt zu Beginn am höchsten sei und sich mit zunehmender Fahrpraxis kontinuierlich verringern würde, wäre eine möglichst große fahrpraktische Erfahrung vor dem selbstständigen Fahren anzustreben.

Jugendliche Fahranfänger gelten als besondere Risikogruppe. Es besteht Einigkeit darüber, dass sowohl situative als auch individuelle Faktoren zum riskanten Fahrverhalten Jugendlicher beitragen und in Wechselwirkung zueinander stehen.

Das "Jugendlichkeitsrisiko" beinhaltet entwicklungspsychologische Besonderheiten von Menschen in der Lebensphase des Jugendalters.

Ein Merkmal des "Jugendlichkeitsrisikos" ist die erhöhte Risikobereitschaft von Jugendlichen.

Insbesondere Jugendliche, die das Autofahren als Ersatz für fehlende Anerkennung auf anderen Gebieten nutzen und "Extramotive" wie Selbstdarstellung, Imponieren-Wollen oder Abreagieren im Straßenverkehr ausleben, zeigen eine hohe Bereitschaft, gegen Verkehrsregeln zu verstoßen und sind in hohem Maße unfallgefährdet.

Unter dem Aspekt des "Jugendlichkeitsrisikos" werden entwicklungspsychologische Besonderheiten von Menschen in der Lebensphase des Jugendalters betrachtet. Zu diesen Besonderheiten zählt typischerweise eine beim einzelnen Jugendlichen mehr oder minder erhöhte Risikobereitschaft. Die Bereitschaft, Risiken einzugehen treibt (nicht nur) im Jugendalter die Entwicklung voran und ist nicht selten auch die Grundlage für Lebenserfolg. Für das Erlernen von Verhaltensstrategien zur Lebensbewältigung ist es wichtig, aus Fehlern zu lernen; Risiken und damit verbundene Fehler vermitteln Grenzerfahrungen der eigenen Wirksamkeit. Risikoverhalten ist aus der Perspektive der Jugendlichen auch als Chance zu sehen, Selbstvertrauen aufzubauen, Stresstoleranz zu entwickeln und zu lernen, die Initiative zu ergreifen.

Allerdings kann Risikoverhalten auch eine negative Rolle einnehmen, insbesondere bei delinquentem Verhalten. Jugendliche zeigen im Vergleich zu anderen Generationen höhere Raten leichtsinnigen, rücksichtslosen Verhaltens (risk-taking; sensation bzw. thrill seeking). Die Ursache liegt zum einen in dem Bedürfnis nach abwechslungsreichen, neuartigen Empfindungen und Erfahrungen sowie die Bereitschaft, physische und soziale Risiken für solche Erfahrungen zu übernehmen. Zum anderen glauben Jugendliche aufgrund von Dezentrierungs- und Antizipationsdefiziten an ihre Einzigartigkeit und Unverwundbarkeit. Nicht zuletzt variieren die Ausdrucksformen jugendlichen Leichtsinns mit den familiären und gesellschaftlichen

Lebensbedingungen der Jugendlichen. Entscheidend ist: Leichtsinns ist nicht dasselbe, wie bewusst Risiken in Kauf zu nehmen. Und darum geht es bei den bereits erwähnten "Extramotiven". Die Selbstdefinition von Heranwachsenden erfolgt heute weniger über den beruflichen Status als vielmehr über Aktivitäten und Konsummuster, die in der Freizeit stattfinden. Eine dieser Freizeitbeschäftigungen kann Autofahren sein. Autofahren erfüllt für viele Jugendlichen nicht nur den pragmatischen Aspekt der Fortbewegung und des Personentransports. Es wird vielmehr als Ersatz für fehlende Anerkennung auf anderen Gebieten (berufliche Etablierung, Partnersuche etc.) genutzt. Jugendliche leben im Straßenverkehr diese "Extramotive" wie Selbstdarstellung, Imponieren-Wollen und sich abreagieren aus. Diese Extramotive können zu riskan-

tem Fahrverhalten führen. Ein "cooler" Fahrstil kann z.B. Anerkennung in der Gruppe der Gleichaltrigen einbringen. Der Gewinn, den die Jugendlichen dann mit ihrem Risikoverhalten erzielen, erscheint ihnen höher als die Gefahr, die sie für sich und andere eingehen. Schulze (1999) hat in einer Studie zum Freizeit- und Verkehrsverhalten 3000 Jugendliche und junge Erwachsene befragt. Als Resultat unterscheidet er fünf verschiedene Typen von jungen Fahrern, die in unterschiedlichem Ausmaß unfallgefährdet sind (siehe grüner Kasten). Zwei dieser Typen, der "Action-Typ" und der "Kicksuchende Typ" zeigen den stärksten psychologischen Missbrauch des Autos und haben die meisten Unfälle. Vor allem der "Kicksuchende Typ" zeigt eine hohe Bereitschaft, gegen Verkehrsregeln zu verstoßen. Die Sicherheitstechnik am Fahr-

#### **Die Studie von Schulz (1999) unterscheidet fünf Typen des Freizeit- und Verkehrsverhaltens junger Menschen zwischen 18 und 34 Jahren:**

"Häuslicher Typ" - Er zeigt das geringste Bedürfnis nach starken Reizen, lebt eher zurückgezogen und zeigt die höchste Ablehnung gegen außerhäusliche Freizeitaktivitäten. Aktuellen Musikrichtungen steht er ablehnend gegenüber.

"Fashion-Typ" - Diese jungen Menschen legen hohen Wert auf Kleidung und ihr Äußeres; in ihrer Freizeit dominieren Musikhören, Fernsehen und Faulenzen. Sie sind wenig zurückhaltend und konservativ.

"Kritischer Typ" - Dieser Typ lehnt konsumorientiertes Verhalten ab und verbringt seine Freizeit bevorzugt mit Lesen und der Teilnahme an kulturellen Veranstaltungen. Äußerlich zeigt er sich eher konservativ.

"Action-Typ" - Er verkörpert einen betont männlichen Lebensstil und verbringt seine Freizeit vor allem außer Haus, insbesondere in Kneipen und Diskotheken.

"Kicksuchender Typ" - Dies sind die 'High-Sensation-Seeker', immer auf der Suche nach dem ultimativen Kick, den sie z.B. in Extremsportarten und Raves suchen. Über Kleidung und Verhalten grenzen sie sich von der Erwachsenenwelt als verrückte und extreme Leute ab. Bei den 18-24-jährigen diesen Typs finden sich heute unerwartet viele Frauen: Sie machen hier über 39% aus.

zeug hat für ihn kaum eine Bedeutung. Der Gurt wird selten angelegt. Die Aggressionsbereitschaft im Straßenverkehr ist, insbesondere unter den Älteren dieser jungen Fahrer, überdurchschnittlich hoch.

Große entwicklungspsychologische Bedeutung hat gerade bei Jugendlichen die Gruppe der Gleichaltrigen und der Status, den man im Freundeskreis einnimmt. Aus der Entwicklungspsychologie wissen wir, dass Gleichaltrige wichtig sind, um Anerkennung zu erfahren und um zu lernen, die eigenen Interessen mit anderen auszuhandeln und abzustimmen. In Aushandlungen mit Gleichaltrigen bauen Jugendliche die eigene Identität auf; gleichzeitig eignen sie sich moralische Werte an. Wenn in einer Jugendgruppe das riskante Autofahren zu einem Bestandteil allseitig akzeptierter Werte erhoben wird, kann schnelles, aggressives und alkoholisiertes Fahren als Instrument der Statusgewinnung und -stabilisierung genutzt werden. Die jungen Fahrer verhalten sich entsprechend einer Moral, bei der eigener Spaß und Lustgewinn im Mittelpunkt stehen, während Gefahren für andere oder gesellschaftliche Regeln ausgeblendet werden. Besonders bei Jugendlichen mit geringem Bildungsniveau und ungünstigen familiären Entwicklungsbedingungen ist dieses Phänomen häufig anzutreffen.

Unter Berücksichtigung der individuellen Faktoren riskanten Fahrverhaltens wie dem "Sensation Seeking", der Bedeutung der Gleichaltrigen und der "Extramotive" konnte Lange (1993) in einer Studie zur Verkehrsbiographie junger Fahrer drei Risiko-Fahrtypen

bei Jugendlichen identifizieren: die "Emotional Labilen", die "Überschätzer" und die "Rational Kontrollierenden". Diesen riskanten Fahrertypen ist eine dynamisch-emotionale Fahrkomponente gemeinsam. Ihre Gefühlsbeteiligung beim Autofahren steigt proportional mit einer nicht-funktionalen Fahrzeugnutzung und dem Ausmaß an Erfahrungen mit motorisierten Fahrzeugen an. Bei den "Emotional Labilen" besteht ein enger Zusammenhang zwischen der riskanten Fahrweise und ihrem Lebens- und Freizeitstil. Sie sind allgemein sehr risikofreudig. Beim Autofahren suchen sie risikobegünstigende Bedingungen wie z.B. Nachtfahrten. In ihrem Freundeskreis besteht die

Tendenz zur Normabweichung und zu allgemeinem Problemverhalten. Risikobereitschaft wird von der Gruppe der Gleichaltrigen honoriert. Das Auto hat Prestigefunktion. Mit dem Autofahren werden "Thrill", "Kraftentfaltung" und "Autonomie" gegen einengende Gebote verbunden. Die "Überschätzer" fahren riskant, weil ihre Gefahrenantizipation mangelhaft ist und sie gleichzeitig ihr eigenes Können überschätzen. Die "Rational Kontrollierenden" haben dagegen ein ausgesprochen starkes Gefahrenbewusstsein. Sie gehen nur dann Risiken ein, wenn sie glauben, die Situation zu beherrschen. Sie loten permanent die Grenzen ihres Könnens aus und sind dabei oft affektiv involviert.

Die Fahrausbildung kann nur dann erfolgreich verkehrssicherheitsrelevante Einstellungen bei jungen Fahrschülern entwickeln und beeinflussen, wenn folgende Ebenen in den pädagogischen Prozess einbezogen werden:

**1. Die Ebene der generellen Lebensziele und Fähigkeiten für das Leben** (Einstellungen, Motive, Werthaltungen, die das Fahrverhalten positiv oder negativ beeinflussen): In der Fahrausbildung sollte daher auf die im Jugendalter typischen Entwicklungsaufgaben und Lebensziele eingegangen werden (z.B. Aufbau der Identität, Erreichen von Unabhängigkeit, Stuserwerb in der Gruppe der Gleichaltrigen).

**2. Die Ebene der Absichten und des sozialen Kontextes:** Diese Ebene beinhaltet sowohl die Zielsetzung oder Absicht des Fahrens als auch den Kontext, in dem gefahren wird. Junge Fahrer nutzen ihr Auto häufig zu Freizeitwecken und am Wochenende. Sie fahren oft nachts und sind mit Freunden unterwegs. Daraus ergibt sich ein erhöhtes Risiko, das im Zusammenhang mit dem Zustand des Fahrers, der Fahrumgebung, den sozialen Umständen sowie den "Extramotiven" steht. Diese Risiken und ihre Folgen sollten in der Fahrausbildung thematisiert werden.

**3. Die Ebene der Beherrschung von Verkehrssituationen:** Aufgrund mangelnder Fahrerfahrung sind bedeutsame Fertigkeiten zur richtigen Wahrnehmung und Einschätzung von Verkehrssituationen bei Fahranfängern noch wenig entwickelt. Diese Tatsache muss den jungen Fahrern bereits in der Fahrausbildung verdeutlicht werden.

**4. Die Ebene der Fahrzeugbedienung:** Diese Ebene beinhaltet Fertigkeiten zur Handhabung des Fahrzeugs. Mangelndes Können hinsichtlich der Fahrzeugbedienung ist ein Faktor für kleinere Unfälle von Fahranfängern. In der Fahrausbildung geht es um das Üben der Fahrzeugbedienung.

Große entwicklungspsychologische Bedeutung hat bei Jugendlichen die Gruppe der Gleichaltrigen und der Status, den man in der Gruppe einnimmt. Wenn in einer Jugendgruppe das riskante Autofahren zu einem Bestandteil allseitig akzeptierter Werte erhoben wird, kann schnelles, aggressives und alkoholisiertes Fahren als Instrument der Statusgewinnung und -stabilisierung genutzt werden.

In einer Studie von Lange (1993) konnten folgende Risiko-Fahrtypen identifiziert werden:

1. Der "Emotional Labile"
2. Der "Überschätzer"
3. Der "Rational Kontrollierende"

Um wissenschaftliche Erkenntnisse über die Langzeitwirkung der Programme zur Fahrökonomie zu erhalten, haben der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e.V. und die gewerbliche Berufsgenossenschaften mehrere Forschungsprojekte in Auftrag gegeben. Dabei geht es nicht primär um Kraftstoffeinsparung, sondern um die Reduzierung von Unfällen und die Förderung einer gelassenen Fahrweise.

## 2 Die Sicht der Wissenschaft

Seit 1995 entwickelt der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e.V. mit seinen Partnern "die gewerblichen Berufsgenossenschaften" und "die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände" geeignete Konzepte zur Beeinflussung insbesondere beruflicher Vielfahrer und Fahrer mit viel Fahrerfahrung. Gerade in der betrieblichen Umsetzung sind nicht nur die Berufsgenossenschaften, sondern auch die Unternehmen selbst, stark daran interessiert, wissenschaftliche Erkenntnisse über die Wirkung der Maßnahmen zu bekommen. Dabei geht es nicht primär um Kraftstoffeinsparung, sondern um die Reduzierung von Unfällen und die Förderung einer gelassenen Fahrweise.



Deshalb haben der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e.V. und die gewerblichen Berufsgenossenschaften in den letzten Jahren mehrere Forschungsprojekte in Auftrag gegeben, die insbesondere Erkenntnisse über eine Langzeitwirkung dieser Maßnahmen liefern sollen und geliefert haben. Mit den Hamburger Wasserwer-

ken und den Stadtwerken Bremen war es möglich, anhand der vorliegenden Datensätze einen Vergleich von jeweils 11-12 Monaten vor der Trainingsmaßnahme und nach der Trainingsmaßnahme vorzunehmen, um so Erkenntnisse über Kraftstoffverbrauch und -einsparung sowie Sicherheitsgewinn zu erhalten. Zusätzlich

### Sparsam und sicher: Programme zur Fahrökonomie

Weniger Spritverbrauch, weniger Materialverschleiß, weniger Unfälle - unerreichbare Ziele? Nicht unbedingt - mit etwas Fahrökonomie lassen sich der Geldbeutel ebenso wie die Umwelt schonen, mehr Sicherheit im Straßenverkehr gibt es nebenbei noch dazu. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e.V. setzt sich seit langem für ein ökonomisches und gelassenes Fahrverhalten ein und hat dazu gemeinsam mit seinen Kooperationspartnern mehrere Trainingsprogramme entwickelt:

#### Fahr und spar mit Sicherheit

Das Programm "Fahr und spar mit Sicherheit - sicher, wirtschaftlich und umweltschonend fahren" richtet sich an Unternehmen mit eigenem Fuhrpark und Fahrzeugflotten.

#### Die Spritsparstunde

In der persönlichen Spritsparstunde vermitteln Fahrlehrer die Grundzüge einer energiesparenden und umweltverträglichen Fahrweise.

#### Eco-Driving

Das mehrstündige Trainingskonzept Eco-Driving ist sowohl für Einzelpersonen als auch für Berufs- und Flottenfahrer gedacht.

#### Neues Fahren

Eine sparsame und sichere Fahrweise zu vermitteln, ist auch das Ziel der Aktion "Neues Fahren - clever, sicher, weiter" - ohne dass Fahrspaß und Komfort dabei leiden.

#### Spritsparwochen

Auf dieser Aktionsplattform werden Veranstaltungen zum Thema Spritsparen angekündigt und Trainings-Gutscheine verlost. Die Besucher der Web-Site können mit einem Spritsparrechner ihr persönliches Einsparpotential ermitteln, gezielt einen Trainingsanbieter finden und ein Feedback über ihre Trainingsfahrt geben.

#### Greener Driving

Tipps für eine "grüne Fahrweise" bietet auch die Internetseite der Umweltorganisation der Vereinten Nationen (UNEP) unter dem Stichwort "Greener-Driving".

konnte mittels psychologischer Aspekte und Befragungen bei den Mitarbeitern geprüft werden, welche Akzeptanz hinsichtlich einer Übernahme der Fahrweise festzustellen ist.

Im Folgenden werden einige Ergebnisse beispielhaft vorgestellt, um zu zeigen, welche Wirkungen bei erfahrenen, routinierten Kraftfahrern zu erzielen sind. Wenn diese Techniken konsequent von Beginn an vermittelt und gelehrt werden, ist von einem noch höheren Potenzial auszugehen, da nicht jahrelang antrainierte Verhaltensweisen verändert werden müssen.

Die Wirkung des Trainings hinterlässt bei den Mitarbeitern Spuren, die lange in den Köpfen verbleiben und für Veränderungen sorgen. Das handlungsnah und kompakte Training führt dazu, dass zum einen die "graue Theorie" skeptisch betrachtet wird. Gleichzeitig werden bisherige, gewohnte Verhaltensweisen in Frage gestellt, die neuen, zunächst ungewohnten Techniken werden als sinnvoll, sicher, sparsam und souverän erlebt und entfalten sich so zu einer ungeahnten Dynamik.

Neben der psychologischen Wirkung konnten im genannten Forschungsprojekt auch harte Fakten ermittelt werden, die die Vorteile und nachhaltige Wirkung der trainierten Fahrtechniken verdeutlichen:

1. Der Unterschied zwischen trainierten und nicht trainierten Fahrern 11 Monate nach dem Training zeigt einen Kraftstoffminderverbrauch der Trainierten von ca. 8,75%.
2. Die Haftpflichtschäden konnten um 35% reduziert werden, die Vollkaskoschäden gingen um 22% zurück.
3. Die Fahrer erlebten eine "neue Form von Gelassenheit".

In einem Folgeforschungsprojekt bei den Stadtwerken Bremen (swb AG) konnten diese Erkenntnisse etwa zwei Jahre später nochmals bestätigt werden. Dabei wurde zusätzlich neben einem Datenabgleich zwischen den Zeiträumen vor und nach dem Training für das Jahr 2005 ein unmittelbarer Vergleich zwischen den trainierten und den untrainierten Fahrern vorgenommen. Dieser Vergleich zeigte in Bezug auf den Kraftstoffverbrauch, dass der Durchschnittsverbrauch

in der Gruppe der trainierten Fahrer bei 11,83 l lag, während die untrainierten Fahrer durchschnittlich 12,78 l verbrauchten. Auch hier zeigt sich also die nachhaltige Effizienz der durchgeführten Trainingsprogramme.

Diese Ergebnisse gewinnen vor dem Hintergrund der aktuellen Klimaschutzdiskussion noch an Bedeutung: Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emission stehen in einem direkten Zusammenhang. Will man also die CO<sub>2</sub>-Emission verringern und so einen Beitrag für den Klimaschutz leisten, muss man den Kraftstoffverbrauch senken. In diesem Zusammenhang sind zwei Bereiche von entscheidender Bedeutung: Erstens lässt sich der Kraftstoffverbrauch durch eine konsequente Umsetzung der modernen, umweltschonenden Fahrweise in nicht unerheblichem Maße verringern, wie wissenschaftliche Untersuchungen belegen. Für einen effektiven Klimaschutz ist es aber zweitens unabdingbar, dass die Hersteller durch technische Maßnahmen (Motoren, die weniger Kraftstoff benötigen, geringere Motorleistungen, Leichtbauweise) ihren Beitrag leisten. Im Rahmen der Klimaagenda 2020 hat die Bundesregierung in diesem Zusammenhang bereits den Beschluss gefasst, dass sich die KfZ-Steuer zukünftig nicht mehr an der Größe eines PKWs, sondern an seiner konkreten Umweltbelastung orientieren soll. Daher wird die Bundesregierung noch im Jahr 2007 gemeinsam mit den Ländern einen Gesetzesentwurf zur Umstellung der KfZ-Steuer vorlegen, so dass für alle Neuwagen der CO<sub>2</sub>-Verbrauch maßgeblich für die Steuerhöhe ist.

Die Trainingsprogramme zur Fahrökonomie konnten in Forschungsprojekten ihre Wirkung eindrucksvoll nachweisen. Sowohl hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs, als auch bezogen auf die Haftpflicht- und Vollkaskoschäden wiesen die trainierten Fahrer weit bessere Ergebnisse auf. Zudem erlebten die Fahrer eine neue Form von Gelassenheit.



## Arbeitshilfe für den aaSoP

Was muss ich als aaSoP berücksichtigen, um eine moderne Fahrweise beim Fahrerlaubnisbewerber zu fördern?

### Wichtige allgemeine Informationen

1. Eine moderne, umweltschonende, verantwortungsbewusste Fahrweise hat einen positiven Einfluss sowohl auf den Aspekt der Verkehrssicherheit als auch auf den Umweltschutz.
2. Ziel der Fahrausbildung ist es, angemessenes und verantwortungsbewusstes Verkehrsverhalten zu vermitteln sowie möglichst stabile Grundlagen zu schaffen, die verhindern, dass insbesondere nach bestandener Fahrprüfung Einflüsse von außen eine schnelle Veränderung des Fahrverhaltens in eine unerwünschte Richtung zulassen.
3. Das individuelle Verhalten im Straßenverkehr wird primär nicht durch Regeln und bewusstes Verhalten bestimmt, sondern unterliegt vor allem psychologischen und sozialen Faktoren, die das Fahrverhalten massiv beeinflussen und verändern können. Deshalb muss auch die Fahrschulausbildung das Gewicht verstärkt auf diese Faktoren legen.
4. Im Erleben ihres Fahrstils differenzieren junge Menschen sehr deutlich zwischen technischen und sozialen Komponenten. Die technischen Komponenten dienen der Bedienung des Fahrzeugs und stellen eine äußerst wichtige Grundlage dar. Die sozialen Komponenten hingegen dienen dazu, die Anforderungen, die der tägliche Verkehr mit sich bringt, clever zu meistern und im Verkehr aktiv mitgestaltend unterwegs zu sein.
5. Die moderne, zeitgemäße Fahrweise ist geprägt von einem gelassenen Umgang mit den alltäglichen Fahraufgaben und zeichnet sich insbesondere durch folgende Fahrtechniken aus: (1) zügiges Beschleunigen; (2) schnelles Schalten in den nächsthöheren Gang bei einer Drehzahl von etwa 1500 bis 2500 U/min; (3) gleichmäßiges Fahren im höchstmöglichen Gang; (4) Einhalten eines erhöhten Sicherheitsabstandes; (5) frühzeitiges Gas wegnehmen, wenn erkennbar angehalten werden muss; (6) Schwung nutzen sobald erkennbar nicht weitergefahren werden kann und sich damit weiteres Gas geben nicht mehr lohnt; (7) Ausschalten des Motors bei erkennbaren Standzeiten von mehr als 20 Sekunden in bekannten Situationen sowie (8) richtiger Reifendruck, um den Rollwiderstand gering zu halten.

### Elemente der modernen Fahrweise

1. In der Fahrausbildung gilt es, die technischen Komponenten bis hin zu einer Automatisierung zu lernen und zeitversetzt die sozialen Aspekte in die Ausbildung einzubeziehen. Die Ausbildung muss sich deshalb in aufeinander abgestimmten Stufen, die miteinander verzahnt sind, vollziehen.
2. Ein besonderes Gewicht kommt der praktischen Fahrausbildung zu, da hier die Inhalte umgesetzt, geübt und automatisiert werden. Die Grund- und Aufbaustufe dienen dabei vor allem zur Heranbildung der technischen Komponenten, während die Leistungsstufe und die Stufe der Sonderfahrten vornehmlich den Bereich der sozialen Komponenten thematisiert.
3. Insgesamt empfinden Fahrerlaubnisbewerber es als besonders angenehm, wenn eine Gleichmäßigkeit beim Fahren ohne hastige Lastwechsel vorhanden ist, Fahren als Entspannung stattfindet und ein Abstand zur Verfügung steht, der ihnen ausreichend Handlungsspielraum bietet.
4. In der theoretischen Ausbildung werden die technischen und sozialen Komponenten konsequent den einzelnen Themenbereichen zugeordnet und getrennt voneinander behandelt.
5. Hinsichtlich der sozialen Komponenten geht es insbesondere darum, das Verantwortungsbewusstsein der Fahrerlaubnisbewerber zu stärken sowie stabile Grundlagen zu schaffen, die verhindern, dass Einflüsse von außen eine schnelle Veränderung der gelernten Verhaltensweisen zulassen.

### Die moderne Fahrweise in der Fahrerlaubnisprüfung

1. In der Fahrerlaubnisprüfung soll der Fahrerlaubnisprüfer zum einen eine Bewertung vornehmen, inwieweit der Fahrerlaubnisbewerber in der Lage ist, sicher, verantwortungsbewusst und regelgerecht am Straßenverkehr teilzunehmen. In diesem Zusammenhang entscheidet er, ob der Fahrerlaubnisbewerber die Fahrerlaubnisprüfung bestanden hat oder nicht.
2. Zum anderen kommt dem Fahrerlaubnisprüfer die Aufgabe zu, als unabhängiger, neutraler und kompetenter Beobachter sichere Verhaltensweisen zu bestärken sowie aufgetretene Schwächen zu benennen, um so die weitere Entwicklung und Festigung der Fahrerpersönlichkeit des Bewerbers positiv zu beeinflussen.
3. Besonders wichtig ist es, die Fahrerlaubnisbewerber durch Bestätigung darin zu motivieren, dass sie auf dem richtigen Weg sind und diesen konsequent weiter verfolgen sollten.
4. Sollte die Situation eintreten, dass Fahrlehrer und Fahrerlaubnisprüfer hinsichtlich der Kompetenzen des Bewerbers unterschiedliche Auffassungen vertreten, sollte dies nur zwischen diesen beiden Akteuren diskutiert werden, um eine Verunsicherung des Bewerbers zu vermeiden.
5. Bei bestandener Prüfung sollten - wenn gegeben - insbesondere die Verhaltensweisen der modernen, verantwortungsvollen und umweltbewussten Fahrweise als sehr gut umgesetzt hervorgehoben werden. Damit wird die dauerhafte Übernahme dieser Fahrweise durch die Aussage des unabhängigen, neutralen und kompetenten Sachverständigen nachhaltig unterstützt und gefördert.

# IMPRESSUM

**Titel:** **Arbeitshilfen Moderne, umweltschonende Fahrweise**  
Herausgeber: arge tp 21 GbR  
Autoren: Hermann, U., Sturzbecher, D. & Bönninger, J.  
Anschriften: arge tp 21 GbR  
Wintergartenstraße 4  
01307 Dresden  
Tel.: 0351-20789-0  
Fax: 0351-20789-20  
Email: sekretariat@argetp21.de  
www.argetp21.de

## Mitwirkende am Projekt (Expertengruppe):

Biedinger, J.	TÜV Nord Mobilität
Böhne, A.	TÜV Rheinland
Bönninger, J.	arge tp 21 GbR Dresden
von Bressensdorf, G.	Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. (BVF)
Glowalla, P.	Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. (BVF)
Hermann, U.	IFK Vehlefanzen
Kaup, M.	TÜV SÜD
Kleutges, C.	TÜV Rheinland
Langhoyer, N.	Bundeswehr
Meyer, J.	TÜV SÜD
Müller, R.	TÜV Hessen
Petzholtz, Dr.-Ing., W.	DEKRA
Radermacher, R.	TÜV Nord Mobilität
Reiter, Dr., B.	VdTÜV
Rompe, Prof. Dr., K.	arge tp 21 GbR Dresden
Schmidt, Dr., A.	DEKRA
Wagner, W.	arge tp 21 GbR Dresden
Weiß, B.	arge tp 21 GbR Dresden

Das diesem Band zugrunde liegende Forschungsprojekt wurde mit Mitteln der TÜV | DEKRA Arbeitsgemeinschaft Technische Prüfstellen 21 (arge tp 21) gefördert.

Wir danken Frau Wechsung (Impuls GmbH), Herrn Drechsler (MPU), Herrn Brenner-Hartmann (TÜV SÜD Life Service GmbH Ulm) und Herrn Dr. Wagner (BfF des DEKRA Dresden) für die freundliche und fachkundige Beratung und Unterstützung. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autoren und Mitwirkenden.

Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Zitiervorschlag: Hermann, U., Sturzbecher, D. & Bönninger, J. (2008). Arbeitshilfen Moderne, umweltschonende Fahrweise. Dresden: arge tp 21

1. Auflage, 2008

© arge tp 21