

MERIT

Minimum European Requirements
for driving Instructor Training

EU-Projekt MERIT
Arbeitspapier für Workshop I
(21. Januar 2005)

Die Fahrlehrerausbildung in Europa:
eine Langfristperspektive

**Inhalte der Fahrlehrerausbildung im Hinblick auf Fahrverhalten
und Verkehrssicherheit, basierend auf der GDE-Matrix**

Nils Petter Gregersen, VTI

Didaktische Fähigkeiten und Methoden:

Gregor Bartl, alles-fuehrerschein.at

22. November, 2004

INHALT

Einleitung.....	3
1. Das Problem unsicheren Fahrverhaltens.....	4
2. Kompetenzen für sicheres Fahren.....	7
2.1. Die Bedeutung der GDE-Matrix für Fahrlehrer.....	10
3. Lehrplan für die Ausbildung von Fahrlehrern	11
3.1. Inhalt hinsichtlich allgemeiner Aspekte.....	11
3.2. Inhalt der GDE-Ebene 4:	12
3.3. Inhalt der GDE-Ebene 3:	12
3.4. Inhalt der GDE-Ebene 2:	13
3.5. Inhalt der GDE-Ebene 1:	14
4. Didaktische Fähigkeiten und Methoden	16
4.1 Professionelle Beziehung.....	17
4.2 Darstellung didaktischer Methoden	20
4.3 Feedback	24
4.4 Vereinfachung der Lerninhalte	24
4.5 Aktives Lernen.....	25
4.6 Coaching	25
4.7 Weitere wichtige Aspekte des Unterrichts.....	27

Einleitung

Neben gründlichen Führerscheinprüfungen, effizienten Transportsystemen, besseren Fahrzeugen und zeitgemäßen Verkehrsregeln ist die Ausbildung professioneller Fahrlehrer in Europa ein wichtiger Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr. Kompetente Fahrlehrer sind eine Voraussetzung für kompetenten Fahrunterricht und fähige Autofahrer, die wiederum zu mehr Verkehrssicherheit, einer saubereren Umwelt und einer höheren Leistungsfähigkeit unseres Straßennetzes führen. Auf diese Weise werden sowohl der Individualverkehr als auch der öffentliche Verkehr gestärkt.

Dies ist das erste Arbeitspapier des EU-Projekts MERIT über zukünftige Normen für Fahrlehrer in Europa. Das Papier enthält eine Langfristperspektive für die Fahrlehrerausbildung und dient als Diskussionsgrundlage für den MERIT-Workshop 1 (21. Januar 2005). Nach Workshop 1 wird ein zweites (weniger ambitioniertes) Papier verfasst, in dem es darum geht, kurz- bis mittelfristige Mindestanforderungen für Fahrlehrer vorzuschlagen. Dieses Papier wird bei einem weiteren MERIT-Workshop am 21. März 2005 besprochen.

Die abschließenden Empfehlungen des MERIT-Projekts werden von der Europäischen Kommission genutzt, um neue EU-weite Gesetze in Bezug auf Normen für Fahrlehrer zu entwerfen.

Dieses Arbeitspapier beruht sowohl auf praktischen Erfahrungen mit dem Fahrunterricht und auf wissenschaftlicher Forschung. Es unterstreicht die Wichtigkeit von sozialer Interaktion und menschlichem Verhalten beim Fahren und bei der Fahrausbildung, die sich zu den technischen Aspekten des Fahrens an sich gesellen. Obwohl einige Konzepte aus wissenschaftlicher Sicht vorgestellt werden, erwarten wir von Fahrlehrern nicht, Psychologen zu sein. Die Rolle des Fahrlehrers sollte naturgemäß praktisch bleiben. Zwar sollte er ein grundsätzliches Verständnis der hier beschriebenen Konzepte haben sowie die Fähigkeit, sie in der Praxis anzuwenden. Andererseits ist es jedoch nicht erforderlich, dass er ein detailliertes Verständnis des wissenschaftlichen Hintergrunds mitbringt.

Um es zu wiederholen: Dies ist ein Konsultationsdokument zu einer Langfristperspektive für Fahrlehrer. Wenn Sie Ihre Meinung zu diesem Papier mitteilen möchten, dann schreiben Sie bitte dem Projektteam an die E-Mailadresse EU_MERIT_Project@hotmail.com.

Inhalte der Fahrlehrerausbildung im Hinblick auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit, basierend auf der GDE-Matrix

Autor: Nils Petter Gregersen, VTI

1. Das Problem unsicheren Fahrverhaltens

Die grundsätzlichen Annahmen bei der Definition des Inhalts der Fahrlehrerausbildung lauten erstens, dass Lehrer alles wissen müssen, was die Fahrschüler wissen müssen, und zweitens, dass Lehrer alles besser wissen müssen, um erläutern zu können, wie und warum diese Dinge wichtig sind. Sie müssen auch pädagogische und didaktische Fähigkeiten besitzen, die den Fahrschülern viele effiziente Hilfsmittel zur Verfügung stellen, mit denen sie die Kompetenzen, die sie brauchen, in ihre Einstellungen, ihr Wissen, ihre Fähigkeiten und ihr tatsächliches Verhalten integrieren können (siehe Kapitel 4).

Das Wissen darüber, was einen sicheren und einen unsicheren Fahrer ausmacht, ist umfangreich. Es gibt viele Forschungsprojekte, die belegen, dass es sehr kompliziert ist, ein sicherer Fahrer zu werden. In einer kürzlich veröffentlichten Auswertung von Fachliteratur zu jungen Fahranfängern und Fahrausbildung¹, wurde festgestellt, dass folgende Aspekte wichtig im Zusammenhang mit unsicherem Fahrverhalten sind:

- **Geschlecht** (Exposition, Fahrstil usw.)
- **Geografische Unterschiede** (Exposition, Transportbedarf, Anteil Führerscheininhaber usw.)
- **Lebensstil** (Interesse an Autos, Drogenmissbrauch, problematisches Verhalten usw.)
- **Soziale Stellung** (Ausbildung, Beschäftigung usw.)
- **Persönlichkeit** (Suche nach Abenteuern, Grenzen austesten, bewusstes Eingehen von Risiken)
- **Fähigkeit zum Überlegen** (Konsequenzen des eigenen Verhaltens)
- **Einwanderer aus bestimmten Teilen der Welt** (Fahrausbildung, kulturelle Unterschiede)
- **Druck von Gleichgestellten** (im Auto und außerhalb davon)
- **Alkohol** (Trinken bei Feiern, Alkoholmissbrauch)
- **Müdigkeit** (Berufskraftfahrer, Fahranfänger)
- **Zeit** (Abende und Nächte an Wochenenden)
- **Sicherheitsgurte** (junge Männer usw.)
- **Routine** (Automatisierung, geistige Belastung, visuelle Suche usw.)
- **Integration in den Verkehr** (Kooperation, informelle Regeln usw.)
- **Übermäßiges Selbstvertrauen** (Risikoeinschätzung, Sozialisierungsprozesse Jugendlicher, fehlendes Feedback/fehlende Einhaltung von Normen)
- **Zu schnelles Fahren** (Einzelunfälle, Verlust der Kontrolle, Verletzungen)

Eines der Dinge, die wir wirklich sicher wissen, ist, dass mit dem Leben zusammenhängende Faktoren wie das Alter von Fahranfängern wichtige Indikatoren dafür

¹ Engström et al, 2002

darstellen, warum sie häufiger in Unfälle verwickelt sind. Hierbei geht es um Dinge, die typisch für junge Leute sind: Lebensstil, Gleichgestellte und Freunde, der Sozialisierungsprozess im Jugendalter usw. Alles das beeinflusst Einstellungen, Motive und die Entscheidungen, die Fahrer in Bezug auf ihr Fahrverhalten treffen. Bei Fahranfängern führen diese Entscheidungen oftmals zu überhöhter Geschwindigkeit, Trunkenheitsfahrten, Nichtbenutzen des Sicherheitsgurts und anderen Formen gefährlichen Verhaltens. Wir wissen auch, dass das Geschlecht wichtig ist. Männer und Frauen sind auf unterschiedliche Weise gefährdet, was wiederum beeinflusst, wie sehr sie in gefährliche Situationen verwickelt sind. Wir wissen beispielsweise, dass junge Frauen in der Regel vorsichtiger fahren, wodurch sich ihr Risiko verringert. Frauen sind sicherer und besser beim Fahren im Verkehr, aber nicht beim Parken des Wagens.

Es gibt auch große Unterschiede in Abhängigkeit davon, wo – geografisch gesehen – Fahrer leben, zum Beispiel in der Stadt oder in ländlichen Regionen. Das Umfeld beeinflusst beispielsweise die Art der Exposition, die Art der Gruppe, der jemand angehört, den Transportbedarf und den Anteil der Führerscheininhaber einer Altersgruppe. In Schweden ist die geringere Zahl von Führerscheininhabern unter jungen Leuten geografisch sehr unterschiedlich: In Stockholm haben weniger als 10 % der 18-jährigen einen Führerschein, während in den dünn besiedelten Gebieten Nordschwedens die entsprechende Zahl 60 % beträgt.

Es wurde auch klar belegt, dass die soziale Stellung im Hinblick auf Ausbildungsniveau, Beruf, Schulabschluss sowie verschiedene Arten problematischen Verhaltens wie Drogenmissbrauch, kriminelle Aktivitäten usw. mit der Verwicklung in Verkehrsunfälle zusammenhängt.

Sehen wir uns die Persönlichkeitszüge an, dann wissen wir, dass eine Korrelation mit dem Unfallrisiko in der Regel ziemlich schwach ist, falls sie überhaupt existiert. Es gibt jedoch eine Ausnahme – diejenigen Fahrer, die als Sensation Seeker bezeichnet werden. Sie suchen absichtlich nach neuen Herausforderungen und Risiken und wollen die Grenzen ihrer Fähigkeiten austesten. Diese Fahrer sind Hochrisikofahrer, die in mehr Unfälle als andere verwickelt sind. Für viele junge Leute dient dieser Persönlichkeitszug nur dazu, den bereits typischen Sozialisierungsprozess in der Jugend zu verstärken, bei dem das Kennenlernen der eigenen Grenzen und das Eingehen von Risiken durchaus üblich ist.

Die Fähigkeit eines Fahrers zur (Selbst-)Reflexion ist ebenfalls ein interessanter Aspekt. Studien haben gezeigt, dass bei jungen Autofahrern, die in Unfälle verwickelt waren, eine unterdurchschnittliche Fähigkeit zur Selbstreflexion vorhanden war.

Bei der Untersuchung von Unfallquoten von Einwanderern aus verschiedenen Erdteilen wurden kulturelle Aspekte festgestellt. In Schweden haben Einwanderer aus dem Mittleren Osten oder Nordafrika ein viermal höheres Unfallrisiko als Fahrer, die in Schweden geboren wurden. Die Gründe dafür sind teils kultureller Art, teils sind sie in fehlenden Gelegenheiten zu suchen, etwas über das schwedische Verkehrssystem zu lernen

Gruppen Gleichgestellter (Peergroups) stellen erwiesenermaßen im Allgemeinen große Probleme für junge Fahranfänger dar, egal ob es sie als Mitfahrer im Auto auftreten oder ob es um zu schnelles Fahren, Fahren unter Alkoholeinfluss, Müdigkeit am Lenkrad oder das Nichtanlegen von Sicherheitsgurten geht.

Die Rückseite der Medaille im Zusammenhang mit Fähigkeiten, Wissen und Einsichten über das Fahren ist, dass Fahrer mit wenig Routine häufiger in Unfälle verwickelt sind, als solche mit viel Routine. Das trifft auf Fahrer aller Altersgruppen zu. Fehlende Routine ist gefährlich, weil die Entwicklung von mentalen Prozessen und die Automatisierung von Fahrabläufen, die wichtig für ein sicheres Fahrverhalten sind, viel Zeit in Anspruch nehmen. Das ist ein komplexes Problem in vielen Ländern, weil die einzige Methode zum Erwerb von Routine eben das Fahren ist. Und die einzige Zeit zum Erwerb von Routine sind häufig die ersten Monaten mit einem Führerschein, die paradoxerweise zugleich die gefährlichste Periode im Leben eines Autofahrers sind.

Normalerweise begegnen wir nicht allen diesen die Unfallgefahr erhöhenden Faktoren gleichzeitig, sondern in verschiedenen Kombinationen. Es ist wichtig zu erkennen, dass zum Beispiel die Kombination eines jungen Fahranfängers mit zuviel Selbstvertrauen, Freunden im Auto, Alkoholgenuss und Nacht recht schnell katastrophale Folgen haben kann.

Viele dieser Aspekte hängen mit individuellen und sozialen Aspekten des Lebens im Allgemeinen zusammen, zum Beispiel mit Geschlecht, Lebensstil und Persönlichkeit. Andere hängen direkter mit dem fahrerischen Können zusammen, beispielsweise der Größe der Routine, der Integration in den Verkehr und einer überhöhten Geschwindigkeit. Es ist jedoch klar, dass sich die meisten der oben erwähnten Aspekte auf verschiedene Weise gegenseitig beeinflussen.

Bereits seit längerer Zeit wird der Zweiklang von Alter und Erfahrung dazu verwendet, den Unterschied zwischen den mit dem Leben zusammenhängenden Faktoren des Autofahrens und den direkt mit dem Fahren zusammenhängenden Faktoren zu erklären. Die Konzepte von Alter und Erfahrung haben uns auf gewisse Weise geholfen, bestimmte Dimensionen des Verhaltens junger Fahranfänger und ihrer Verwicklung in Unfälle zu begreifen, aber um das Unfallrisiko in der Praxis zu vermindern, brauchen wir einen anderen Bezugsrahmen oder eine andere Struktur, weil die meisten Aspekte von Alter und Erfahrung sich gegenseitig beeinflussen.

Die Benutzung von Alter und Erfahrung als Konzepte kann unter Umständen verwirrend sein, weil viele der Aspekte, die mit dem Leben zusammenhängen, zum Beispiel Geschlecht und Persönlichkeit, im Lauf des Lebens relativ konstant bleiben. Die mit dem Alter zusammenhängenden Aspekte des Geschlechts werden durch mehrere andere, direkter mit dem Alter zusammenhängende Aspekte definiert, beispielsweise den Gruppen von Freunden und Gleichgestellten, dem Jugendsozialisierungsprozess und der Familiensituation, aber auch der Exposition im Verkehr. Wir wissen, dass junge Männer und Frauen unterschiedliche Expositionsmuster aufweisen, was zu unterschiedlichen Erfahrungen führt und somit zu unterschiedlichen Mustern bei Fahrstil und fahrerischem Können.

Ähnliche Argumentationen treffen auf geografische Unterschiede zu. Ob jemand in einem ländlichen oder städtischen Umfeld lebt, hat an sich nichts mit dem Alter zu tun, bekommt aber unter dem Einfluss der Exposition und der Erfahrung einen Altersbezug. Die Arten des Verkehrsumfelds, die Gründe für eine Fahrt, die Verkehrsdichte und die Fahrgeschwindigkeit sind Beispiele für Aspekte, die mit der Erfahrung zusammenhängen und die sich in unterschiedlichen geografischen Umfeldern unterscheiden.

Alkoholkonsum und Fahren unter Alkoholeinfluss ist ein weiteres Beispiel, bei dem Alter und Erfahrung sich gegenseitig beeinflussen. Der derzeitige Wissensstand auf diesem Gebiet

sagt uns, dass junge Fahranfänger nicht häufiger betrunken fahren als andere. Trotzdem haben junge Leute größere Probleme mit dem Fahren unter Alkoholeinfluss. Mehrere Studien haben erwiesen, dass das Unfallrisiko junger Fahranfänger höher ist als bei anderen Gruppen betrunkenen Fahrer. Und selbst wenn Alkoholenuss und die Entscheidung zum Fahren im betrunkenen Zustand ein altersbezogener Prozess ist, dann hat das Straßensicherheitsproblem in großem Maße mit Routine und Erfahrung zu tun, wie man sich im Verkehr verhält, Gefahren erkennt und mit ihnen umgeht, wenn sie auftreten. Alkohol verstärkt die allgemeinen Schwächen, die Fahranfänger auch haben, wenn sie nüchtern sind.

2. Kompetenzen für sicheres Fahren

Im vorigen Kapitel wurde beschrieben, was einen gefährlichen Fahrer und gefährliches Fahrverhalten ausmacht. Eine andere interessante Perspektive bietet die Betrachtung des sicheren Fahrers und des sicheren Fahrverhaltens. Ein sicherer Fahrer lässt sich als jemand beschreiben, der nicht nur die Fähigkeit besitzt, ein Auto zu kontrollieren und zu steuern, sondern der auch vernünftig und klug ist.

Ein hierarchischer Ansatz hilft uns, besser zu strukturieren und zu verstehen, welche Kompetenzen ein sicherer Fahrer braucht. Eines der wichtigsten Ergebnisse des EU-Projekts GADGET war eine Matrix zur Definition der Ziele des Fahrertrainings. Die GDE- (Goals for Driver Education) oder GADGET-Matrix beruht auf der Annahme, dass der Fahrvorgang als Hierarchie beschrieben werden kann. Die Idee des hierarchischen Ansatzes ist, dass Fähigkeiten und Vorbedingungen auf einer höheren Ebene die Anforderungen, Entscheidungen und Verhaltensweisen auf einer niedrigeren Ebene beeinflussen. Die hier verwendete Hierarchie wurde von Keskinen (1996) entwickelt und zeigt viele Übereinstimmungen mit der Michon-Matrix. Wichtig ist auch die Einführung einer vierten Ebene, die mit persönlichen Vorbedingungen und Lebensplänen im Allgemeinen zu tun hat, die sich als sehr wichtig für das Fahren und die Verkehrssicherheit erwiesen haben. Die folgenden vier Stufen werden von Keskinen beschrieben und wurden später auch im EU-Projekt GADGET (Hatakka et al., 2002) verwendet.

4. Lebensziele und Fähigkeiten für das Leben
3. Ziele und Kontext des Fahrens
2. Fahren im Verkehr
1. Kontrolle über das Fahrzeug

Die vierte und höchste Ebene hat mit persönlichen Motiven und Tendenzen in einem größeren Zusammenhang zu tun. Diese Ebene beruht auf dem Wissen, dass Lebensstil, sozialer Hintergrund, Geschlecht, Alter und andere individuelle Vorbedingungen einen Einfluss auf Einstellungen, Fahrverhalten und Unfallhäufigkeit haben.

Auf der dritten Ebene liegt die Betonung auf den Zielen hinter dem Fahren und dem Zusammenhang, in dem gefahren wird. Es geht darum, warum, wo, wann und mit wem man fährt. Weitere detaillierte Beispiele umfassen die Wahl zwischen Auto und Bus, Fahrten bei Tag oder Nacht, zu Stoßzeiten oder nicht sowie die Entscheidung, sich unter Alkoholeinfluss, müde oder gestresst hinter Steuer zu setzen usw. – alles im Zusammenhang mit dem Zweck der Fahrt.

Bei der zweiten Ebene geht es um das Fahren in Verkehrssituationen, die enger definiert sind, als der oben genannte Zusammenhang, in dem gefahren wird. Ein Fahrer muss in der Lage sein, sein Fahrverhalten an die ständigen Veränderungen des Verkehrs anzupassen, beispielsweise an Kreuzungen, beim Überholen oder bei der Begegnung mit schwachen Verkehrsteilnehmern. Die Fähigkeit, potentielle Gefahren im Verkehr zu erkennen, gehört ebenfalls zu dieser Ebene.

Die unterste Ebene umfasst das Fahrzeug, seine Konstruktion und wie es bedient wird. Ausreichendes Wissen darüber, wie man ein Auto startet, wie Gänge gewechselt werden usw., um das Auto im Verkehr benutzen zu können, gehört ebenso auf diese Ebene, wie komplexere Ausweichmanöver, Vermeidung des Rutschens bei schlechter Griffigkeit des Straßenbelags und ein Verständnis für die Gesetze der physikalischen Kräfte. Die Funktionsweise und Vorteile von Systemen zur Vermeidung von Verletzungen – zum Beispiel Sicherheitsgurte und Airbags – gehören ebenfalls hierher.

Die Fahrausbildung konzentriert sich traditionell auf die Ebenen 1 und 2.

Ein sicherer Fahrer ist jedoch nicht nur geschickt, sondern kennt auch die Risiken und seine eigenen Fähigkeiten und Eigenschaften als Person. Um diese verschiedenen Dimensionen abzudecken, wurde die Hierarchie zu einer Matrix erweitert, die zusätzlich zu den vier Ebenen die folgenden drei Dimensionen beinhaltet.

- Wissen und Können
- Risikoerhöhende Faktoren
- Selbstbeurteilung

Der Inhalt der ersten Spalte beschreibt, welches Wissen und welche Fähigkeiten ein Fahrer braucht, um unter normalen Umständen zu fahren. Auf der unteren Hierarchieebene gehören hierzu das Lenken des Fahrzeugs, das Mitfahren im Verkehr und die zu befolgenden Regeln. Auf den höheren Ebenen hat diese Spalte damit zu tun, wie Fahrten geplant werden sollten und wie persönliche Charakteristiken das Verhalten und die Sicherheit beeinflussen können.

In der zweiten Spalte geht es um risikoerhöhende Faktoren. Dabei liegt die Betonung auf dem Kennen von Aspekten, die mit dem Verkehr und dem Leben im Allgemeinen zusammenhängen. Auf der untersten Ebene gehören hierzu abgefahrene Reifen, schlechte Bremsen, fehlende Routine bei grundsätzlichen Fahrmanövern usw. Weiter oben in der Hierarchie steht in dieser Spalte riskantes Fahrverhalten bei Dunkelheit, Glätte, Gegenwart schwächerer Verkehrsteilnehmer, überhöhter Geschwindigkeit, geistiger Überforderung usw. Es hat auch etwas mit gefährlichen Motiven und risikoerhöhenden Aspekten des Lebensstils und der Persönlichkeit zu tun.

In der dritten Spalte geht es darum, wie der Fahrer seine eigene Situation auf allen vier Ebenen beurteilt. Das hängt mit der Anpassung der eigenen Fähigkeiten auf den unteren Ebenen² und mit dem Kennen der eigenen persönlichen Charakteristiken und Neigungen ebenso zusammen, wie mit der Fähigkeit zu Entscheidungen über Fahrten und das Leben im Allgemeinen auf den höheren Ebenen.

² Gute Anpassung ist, wenn die selbst wahrgenommenen Fähigkeiten des Fahrers mit seinen tatsächlichen Fähigkeiten übereinstimmen. Junge Fahrer neigen oftmals dazu, ihre Fähigkeiten zu überschätzen.

Die Zellen der Matrix definieren auf diese Weise einen Definitionsrahmen für die einzelnen Kompetenzen, die ein sicherer Fahrer benötigt. Die Matrix lässt sich dazu verwenden, Ausbildungsziele und Ausbildungsinhalte der Fahrausbildung festzulegen. Die Ersteller der Matrix schlagen vor, dass die Fahrausbildung so weit wie möglich danach streben sollte, die gesamte Matrix abzudecken, und nicht nur die Zellen links unten, auf die sich die Ausbildung üblicherweise konzentriert.

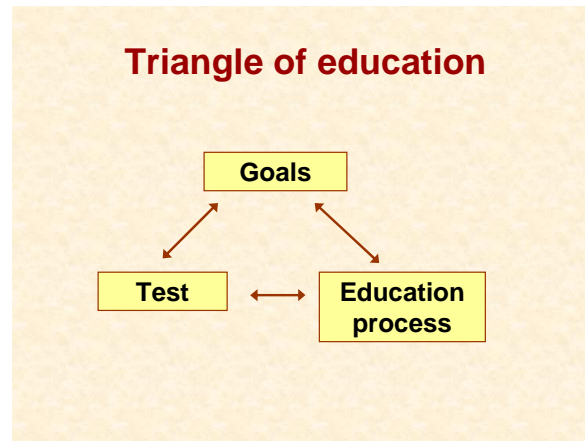
Eine wichtige Vorbedingung für einen Fahrlehrer, der diese Dinge unterrichtet, ist, dass er dieselben Kompetenzen besitzt. Daher wird vorgeschlagen, die GDE-Matrix als Rahmen zu verwenden, um den Teil der Fahrlehrerausbildung zu definieren, der mit Verkehrssicherheit und Fahrverhalten zu tun hat.

Viele Fahrschüler in der EU sind in Bezug auf diese Punkte nicht gut ausgebildet. Die meisten Länder konzentrieren sich immer noch auf die Verkehrsregeln und die Beherrschung des Fahrzeugs in verschiedenen Verkehrssituationen – das ist die historische Grundlage der Fahrausbildung überall auf der Welt. Manche Kulturen sind viel weiter gegangen, aber es gibt kein Führerscheinsystem, das allen Fahrschülern alle erforderlichen Kompetenzen beibringt.

Die GDE-Matrix mit Beispielen für Kompetenzen, die in einem Fahrausbildungsprogramm abgedeckt werden sollten.

GDE-Matrix			
(Hatakka, Keskinen, Glad, Gregersen, Hernetkoski; 2002)			
	Wissen und Können	Risikoerhöhende Faktoren	Selbstbeurteilung
Lebensziele und Fähigkeiten für das Leben	Lebensstil, Alter, Gruppe, Kultur, soziale Stellung usw. gegenüber dem Fahrverhalten	Abenteuerlust Risikobereitschaft Gruppennormen Gruppendruck	Fähigkeit zur Introspektive Eigene Vorbedingungen Kontrolle von Impulsen
Ziele und Kontext des Fahrens	Wahl des Transportmittels Wahl der Zeit Rolle von Motiven Streckenplanung	Alkohol, Müdigkeit Glätte Stoßzeiten Junge Beifahrer	Eigene Motive beeinflussen Entscheidung Selbstkritisches Denken
Fahren im Verkehr	Verkehrsregeln Kooperation Wahrnehmen von Gefahren Automatisierung	Missachtung von Regeln Zu dichtes Auffahren Glätte Schwächere Verkehrsteilnehmer	Angepasstheit der fahrerischen Fähigkeiten Eigener Fahrstil
Kontrolle über das Fahrzeug	Funktionen des Fahrzeugs Sicherheitssysteme Kontrolle über das Fahrzeug Physikalische Gesetze	Keine Sicherheitsgurte Versagen der Fahrzeugsysteme Abgefahrene Reifen	Angepasstheit der Fähigkeit zur Kontrolle des Fahrzeugs

Um diese Situation zu verstehen, kann das Dreiecksmodell der Ausbildung helfen. Die Fahrausbildung beruht auf drei voneinander abhängigen Elementen, die sich ständig gegenseitig beeinflussen. Das sind die *Ziele*, der *Ausbildungsprozess* und die *Prüfung*. Veränderungen in einem dieser „Kästchen“ müssen Veränderungen in den anderen beiden zur Folge haben. Die Ziele nationaler Lehrpläne für die Fahrausbildung müssen in einem Ausbildungsprozess erreicht werden, der mit geeigneten Ausbildungsmethoden für das richtige Wissen und die richtigen Fähigkeiten sorgt. Einer der wichtigsten Bestandteile solch eines gut funktionierenden Systems sind gut ausgebildete Lehrer, die das richtige Fachwissen und die richtige Lehrbefähigung besitzen, um alle erforderlichen Aspekte weiterzuvermitteln, die behandelt werden sollten.



Ausbildungsdreieck

Ziele

Prüfung

Ausbildungsprozess

2.1. Die Bedeutung der GDE-Matrix für Fahrlehrer

Die GDE-Matrix beruht auf umfangreichen Forschungen zur Verkehrssicherheit. Eine ihrer Annahmen ist, dass die gesamte Matrix berücksichtigt werden muss, wenn Fahrlehrer begreifen sollen, wie komplex die Fahraufgabe ist und was notwendig ist, um ein sicherer Fahrer zu werden. Es ist klar, dass die derzeitige Fahrausbildung, die Lehrer geben müssen, nicht die gesamte Matrix abdecken kann. Um jedoch so viel wie möglich von der Idee der Hierarchie und der Matrix zu profitieren, muss sich der Lehrer zumindest der Wichtigkeit der hierarchischen Ebenen und der verschiedenen Aspekte der Matrixspalten bewusst sein. Auf diese Weise lassen sich die aktuellsten Forschungsergebnisse in Bezug auf (junge) Fahranfänger und die Kompetenzen, die sie brauchen, in den Lernprozess integrieren. Das wird heute noch nicht ausreichend getan, da die Fahrlehrer in den meisten Ländern selbst nicht die Kompetenzen besitzen, die dafür erforderlich wären.

Mithilfe der Matrix ist es auch möglich zu verstehen, warum gewisse Arten didaktischer Strategien nicht die erwarteten Ergebnisse haben. Fortschrittliche Fahrtechniken und den Umgang mit dem Fahrzeug in kritischen Situationen (Ausweichmanöver, Verhalten bei Glätte, Notbremsungen) zu lernen, erhöht vielleicht die Sicherheit bei Fahrern, die – auf den höheren Hierarchieebenen – motiviert sind, ihre Sicherheit zu erhöhen, und die neuen Fähigkeiten zu diesem Zweck nutzen. Es könnte jedoch kontraproduktiv für die Sicherheit derjenigen Fahrer sein, die auf den höheren Hierarchieebenen eher gefährliche Vorlieben hegen, wie Abenteuerlust oder die Zugehörigkeit zu Gruppen, in denen die Gruppennorm zu gefährlichem Fahren anregt usw.

Für einen Fahrlehrer ist dieses Verständnis entscheidend, damit er die Ausbildungsstrategie an jeden einzelnen Schüler anpassen und den Fahrschüler in die Lage versetzen kann, diese Faktoren zu verstehen.

3. Lehrplan für die Ausbildung von Fahrlehrern

Aufgrund obiger Annahmen, sollte ihre Ausbildung die Fahrlehrer dazu befähigen, in Bezug auf alle Zellen der GDE-Matrix zu unterrichten. Die meisten dieser Inhalte sind im Stoff weiter fortgeschritten, als es derzeit in den meisten europäischen Ländern der Fall ist. Einige Länder sind diesem Ansatz näher, während andere ihm noch fern sind³. Dieser Rahmen sollte als Grundlage für die Diskussion darüber angesehen werden, auf welcher Ebene die Mindestanforderungen für die Fahrlehrerausbildung und -prüfung festgelegt werden sollten. Diese Diskussion wird zu einer Reihe von Empfehlungen führen, die zu einem späteren Zeitpunkt ausformuliert werden.

Da der hierarchische Ansatz auf dem Gedanken beruht, dass Fähigkeiten und Vorbedingungen auf einer höheren Ebene die Ansprüche, Entscheidungen und das Verhalten auf einer niedrigeren Ebene beeinflussen, ist der wichtigste Teil für die Fahrausbildung die GDE-Ebene 4. Lebensziele und Fähigkeiten fürs Leben gelten als Vorbedingungen für die Entscheidungen, die auf Ebene 3 getroffen werden, sowie für die Art und Weise, wie ein Fahrzeug gefahren wird, auf den Ebenen 2 und 1. Dieser Ansatz unterscheidet sich von der traditionellen Sichtweise, dass die Kontrolle des Fahrzeugs die Grundlage ist. Als dieser traditionelle Ansatz das Licht der Welt erblickte, hatte die Verkehrssicherheit nicht dieselbe hohe Priorität wie heute. Früher war die Priorität Mobilität und die Fähigkeit, ein Fahrzeug als effektives Transportmittel für Menschen und Waren zu verwenden. Im Lauf der Zeit hat sich der Sicherheitsaspekt des Fahrens entwickelt, aber die Fahrausbildung und die Anforderungen an Fahrlehrer und ihre Ausbildung enthalten noch keinen allgemeinen Sicherheitsansatz. Das wird bei der Betrachtung von Unfallstatistiken deutlich. Junge Fahranfänger sind in ihnen heute ebenso überrepräsentiert wie vor vielen Jahren.

Im folgenden Vorschlag ist der Ansatz deshalb, die Ausbildung zum Fahrlehrer umzudrehen. Dann würde Ebene 4 mit individuellen „Lebenszielen und Fähigkeiten für das Leben“ als Grundlage der Fahrlehrerausbildung dienen, gefolgt von Ebene 3 („Ziele und Kontext des Fahrens“ mit Bezug auf die Fahrt), Ebene 2 mit dem eher situationsbezogenen „Fahren im Verkehr“ und schließlich Ebene 1 mit der unter Mobilitätsgesichtspunkten grundsätzlichen „Kontrolle des Fahrzeugs“. Diese Strategie beruht auf einer großen Zahl von Forschungsprojekten zur Verkehrssicherheit und wurde gewählt, um dem Sicherheitsaspekt des Fahrens Priorität vor dem Mobilitätsaspekt zu geben.

Die nachstehenden Ziele und Inhalte der Fahrlehrerausbildung müssen daher als erforderlich erachtet werden, um sichere Fahrer auszubilden.

3.1. Inhalt hinsichtlich allgemeiner Aspekte

Die wichtigste Aufgabe aller Fahrlehrer ist, verantwortungsbewusste Autofahrer zu entwickeln und diesen Fahrern zu helfen, damit sie erkennen, dass ihre Fahrausbildung ein lebenslanger Prozess ist. Wie oben erwähnt, betreffen viele Fahraufgaben persönliche Entscheidungen aufgrund von Situationen und Zielen im Leben, die nicht direkt mit dem Fahren zusammenhängen. Fahrschüler müssen lernen, kritisch selbst zu denken, Fakten und Entscheidungen in jeder einzelnen Situation beurteilen können sowie die Konsequenzen unterschiedlicher Entscheidungen erkennen. Ethische Aspekte, Normen und Einstellungen

³ Bitte sehen Sie sich die Ergebnisse der Umfrage an, um zu sehen, welche Länder behaupten, diesem Ansatz näher zu sein als andere.

im Zusammenhang mit dem Autofahren sollten ebenso behandelt werden wie der Einfluss des Fahrens und des Fahrstils auf die globale Umwelt. Ohne die Kompetenz eines Lehrers, hat der Fahrschüler ernste Schwierigkeiten, die Fähigkeiten zu erlernen, die er braucht. Nicht nur Wissen und Fähigkeiten, Verständnis dafür, wie wichtig es ist, die richtige Entscheidung zu treffen, und einen sicheren Fahrstil muss der Fahrlehrer seinem Schüler vermitteln können. Er muss auch den Willen des Fahrschülers fördern, sich an diese Prinzipien zu halten.

Der angehende Fahrlehrer sollte ein Verständnis für den hierarchischen Ansatz zu sicherem Verhalten entwickeln und in der Lage sein, dem Fahrschüler ein Verständnis dafür zu vermitteln, wie Fähigkeiten und Vorbedingungen auf einer höheren Ebene die Anforderungen, Entscheidungen und das Verhalten auf einer niedrigeren Ebene beeinflussen.

3.2. Inhalt der GDE-Ebene 4:

Das Ziel von „*Lebensziele und Fähigkeiten fürs Leben*“ ist, dem angehenden Fahrlehrer Verständnis dafür zu vermitteln, wie verschiedene persönliche und soziale Vorbedingungen die Rolle eines Menschen als Autofahrer beeinflussen. Er sollte lernen und verstehen, wie Fahrverhalten und Unfallrisiko mit Faktoren wie Alter, Geschlecht, Persönlichkeit, Lebensstil, Sozioökonomie, Bildung und Gruppen Gleichgestellter zusammenhängen. Durch Verständnis dieser Zusammenhänge soll der angehende Fahrlehrer die Fähigkeit entwickeln, Fahrschülern die komplexen Zusammenhänge zwischen persönlichen, sozialen und kulturellen Aspekten des Verhaltens im Leben und beim Fahren beizubringen.

Persönliche Aspekte

- Alter und Geschlecht
- Persönlichkeit
- Allgemeine Werte und Einstellungen
- Intelligenz, Bildung und Lernstil
- Behinderungen, besondere Bedürfnisse, Anpassung des Fahrzeugs
- Krankheiten und Fähigkeiten

Soziale Aspekte

- Gruppennormen und Gruppendruck
- Jugendsozialisationsprozess
- Lebensstil
- Sozioökonomische Stellung

Kulturelle Aspekte

- Einwanderung und verschiedene Kulturen im Verkehr

Statistiken

- Nationale und internationale Verkehrssicherheits-/Unfallstatistiken für verschiedene Untergruppen der Bevölkerung und der Straßenbenutzer im Zusammenhang mit Aspekten der GDE-Ebene 4

3.3. Inhalt der GDE-Ebene 3:

Das Ziel des Teils „*Ziele und Kontext des Fahrens*“ ist, dem angehenden Fahrlehrer Wissen über sichere und gefährliche Alternativen bei Entscheidungen von Fahrern im Zusammenhang mit einer Fahrt zu vermitteln. Der Fahrlehrer sollte auch verstehen, wie wichtig es ist, eine Fahrt im Hinblick darauf zu planen, wohin, wann, wie, unter welchen

Umständen und warum sie durchgeführt wird. Dieses Wissen soll dazu benutzt werden, die Fahrschüler dazu anzuregen, Fahrten so umweltfreundlich wie möglich zu gestalten und zu vermeiden, Fahrten unter gefährlichen Umständen zu machen, zum Beispiel bei dichtem Verkehr, Glätte, schlechtem Wetter, Müdigkeit oder unter Alkoholeinfluss usw.

Transport- und Straßensicherheitssystem

- Struktur des Verkehrs- und Transportsystems, historische Entwicklung
- Organisation der Verkehrssicherheit und Verantwortungen (Polizei, Rechtsprechung, Nichtregierungsorganisationen usw.)
- Verkehrsdateien (Unfälle, Führerscheine, Verkehrsübertretungen usw.)
- Kosten von Verkehrsunfällen, Schätzungen der Kosten für Menschenleben, Kosten für die Gesellschaft, Gesundheitskosten usw.
- Auswirkungen des Verkehrs auf Gesundheit, Mobilität, Wirtschaft, Umwelt
- Forschungen über Verkehr und Verkehrssicherheit, grundlegende Prinzipien und Methoden, Verstehen von Forschungsberichten und Verkehrsstatistiken

Statistiken

- Nationale und internationale Verkehrssicherheits-/Unfallstatistiken für verschiedene Fortbewegungsarten in unterschiedlichen allgemeinen Umfeldern im Zusammenhang mit Fahrtentscheidungen der GDE-Ebene 3
- Verfügbare Quellen für nationale und internationale Verkehrsstatistiken

Entscheidungsfindung und Verhalten bei Fahrtentscheidungen

- Gesundheitszustand und Fahrtentscheidungen
- Alkohol, Drogen und Müdigkeit
- Gruppendruck im Fahrzeug, Beifahrer, Einfluss auf Unfälle und Fahrstil
- Fortbewegungsarten, zur Verfügung stehende Möglichkeiten, öffentlicher Verkehr, Auswahlprinzipien
- Verkehrsdichte, Stoßzeiten
- Tageszeit, Dunkelheit, Morgen- und Abenddämmerung
- Jahreszeitliche Einflüsse und unterschiedliches Wetter, Schnee und Eis, Nebel, Regen

3.4. Inhalt der GDE-Ebene 2:

Das Ziel des Teils „*Fahren im Verkehr*“ ist, das Wissen des angehenden Fahrlehrers über das Autofahren in verschiedenen Verkehrssituationen zu entwickeln. Dieses Wissen sollte auf Wissen über Verkehrsregeln, gefährliche Situationen und Unfallmuster beruhen. Es sollte auch unter dem Blickwinkel der kognitiven Psychologie im Hinblick darauf gesehen werden, wie die Fahrfähigkeit im Verkehr sich mit wachsender Routine entwickelt. Dieses Wissen soll den Fahrlehrer besser in die Lage versetzen, anderen beizubringen, ein Auto auf sichere und umweltfreundliche Weise zu fahren, mit anderen Verkehrsteilnehmern zu kooperieren, sich auf verschiedene Verkehrssituationen und äußere Umstände einzustellen. Dieser Teil will auch die Fähigkeit des angehenden Fahrlehrers entwickeln, seinen Schülern Voraussicht, Wahrnehmung von Gefahren und Fahren mit den erforderlichen Sicherheitsabständen beizubringen – Kenntnisse, die sie brauchen, um sich nicht in eine kritische Lage verwickeln zu lassen. Außerdem sollte der Fahrlehrer seine Fähigkeit entwickeln, Fahrschülern Wissen und Verständnis dafür zu vermitteln, warum es Verkehrsregeln gibt und warum sie befolgt werden sollten.

Verkehrsregeln

- Bestehende Verkehrsregeln und ihre Anwendung
- Wachsende Internationalisierung und Reisen von einem Land ins andere
- Straßenbenutzer, die Regeln nicht beachten, die Fähigkeit des Fahrers, sich anzupassen
- Rechtliche Aspekte des Nichteinhaltens von Regeln, polizeiliche Verkehrskontrollen, Methoden und Prinzipien, Strafen

Verkehrspsychologie

- Kognitive Psychologie, geistige Belastung, visuelle Aufmerksamkeit
- Routine im Verkehr und Automatisierung des Fahrverhaltens
- Übermäßiges Selbstvertrauen und Anpassung der subjektiven Fahrfähigkeit im Verkehr
- Anpassung des Verhaltens, Risikohomöostase⁴ und Nullrisikothorie⁵

Fahrverhalten

- Verhalten in verschiedenen Verkehrssituationen (Kreuzungen, Autobahnen, Überholen usw.)
- Anpassung der Geschwindigkeit, allgemein und auf verschiedenen Straßen und in unterschiedlichen Situationen
- Kooperation mit anderen Verkehrsteilnehmern und deutliches Erkennenlassen der eigenen Absichten
- Wahrnehmung von Gefahren
- Gefährliche Situationen (Tiere, schwächere Verkehrsteilnehmer, vereiste Stellen usw.)

Statistiken

- Nationale und internationale Verkehrssicherheits-/Unfallstatistiken für verschiedene Unfalltypen in unterschiedlichen Verkehrssituationen im Zusammenhang mit Aspekten der GDE-Ebene 2

3.5. Inhalt der GDE-Ebene 1:

Das Ziel des Teils „*Kontrolle über das Fahrzeug*“ ist, dass der angehende Fahrlehrer weiß, wie er Fahrschülern beibringen muss, wie ein Fahrzeug sicher und auf umweltfreundliche Weise gefahren wird. Der Fahrlehrer muss auch wissen, wie er dem Fahrschüler helfen kann, eine realistische Beurteilung seiner eigenen Fähigkeiten in dieser Hinsicht zu entwickeln. Dieser Teil sollte die notwendigen Dinge umfassen, die ein Fahrschüler über das Fahrzeug, seine verschiedenen Subsysteme und die unterschiedlichen Sicherheitssysteme und ihre Funktion wissen muss, und wie diese Dinge auf die bestmögliche Art und Weise genutzt werden können.

Fahrzeugfunktionen

- Funktion des Fahrzeugs und seiner verschiedenen Subsysteme
- Funktion der Sicherheitssysteme (Airbag, Sicherheitsgurte, Bremsen, Reifen, Sitze, ABS-Systeme, Kinderrückhaltesysteme, Kopfstützen usw.)
- Reinigungssysteme für Auspuffgase

⁴ Risikohomöostase nennt man das Phänomen, dass jeder Einzelne unbewusst ein gewisses Risiko in seinem Leben akzeptiert. Wenn beispielsweise ein Auto durch den Einbau von ABS sicherer wird, hat der Fahrer automatisch die Tendenz, schneller zu fahren und dichter auf andere Fahrzeuge aufzufahren, so dass er dasselbe Niveau des akzeptablen Risikos erreicht, das er vorher hatte. Wann immer technische Fortschritte zur Verbesserung der Sicherheit gemacht werden, kompensieren die Menschen die gewachsene Sicherheit durch ein riskanteres (Fahr-)Verhalten.

⁵ Die Nullrisikothorie besagt, dass Fahrer oftmals glauben, ihr persönliches Risiko, einen Unfall zu haben, sei beinahe Null, weil sie noch keinen Unfall hatten (oder nur einen, was für sie nichts im Vergleich zu der Zeit ist, die sie schon unfallfrei auf der Straße unterwegs sind). Deshalb fühlen sie sich sicher, wenn sie fahren, und sind nicht besonders daran interessiert, aktiv etwas für ihre Sicherheit zu tun.

- Informationen über Fahrzeugsysteme und ihre Funktion in Handbüchern, auf Webseiten usw.
- Rechtsprechung in Bezug auf Fahrzeuge und ihre Subsysteme
- Grundlegende Wartung von Fahrzeugen und ihren Subsystemen
- Rechtsprechung in Bezug auf die Benutzung von Sicherheitsausrüstung
- Prinzipien von EuroNCAP, Prinzipien der Unfallsicherheit von Fahrzeugen
- Unfallarten, Kräfte, die bei Unfällen auftreten, und Verletzungen

Verkehrspsychologie

- Kognitive Psychologie, geistige Belastung, visuelle Aufmerksamkeit
- Routine und Automatisierung
- Routine im Verkehr und Automatisierung des Fahrverhaltens
- Übermäßiges Selbstvertrauen und Anpassung der subjektiven Fahrfähigkeit im Verkehr

Kontrolle des Fahrzeugs und damit zusammenhängendes Verhalten

- Fähigkeiten der Kontrolle des Fahrzeugs (Starten, Bremsen, Steuern, Gangwechsel usw.)
- Kontrolle des Fahrzeugs bei Glätte
- Kontrolle des Fahrzeugs bei hohen Geschwindigkeiten
- Einfluss der Naturgesetze auf die Fahrzeugdynamik und -bewegung
- Sitzhaltung
- Sicherheitscheck beim Fahrzeug
- Vorteile der Benutzung von Sicherheitssystemen

Zusätzlich zu den oben vorgeschlagenen Inhalten, muss die Fahrlehrerausbildung viele andere Aspekte abdecken, darunter Finanzierung, Arbeitsorganisation, rechtliche Fragen und vor allem didaktische Methoden. Eine gründliche Kenntnis didaktischer Methoden und die Fähigkeit, sie zu variieren, ist entscheidend, um das richtige Vorgehen für jeden Bereich der GDE-Matrix auszuwählen, der abgedeckt werden soll. Nachstehend folgt ein Abschnitt über didaktische Methoden.

4. Didaktische Fähigkeiten und Methoden

Autor: Gregor BARTL

Einleitung

Wenn jemand viel weiß, bedeutet das noch nicht, dass er sein Wissen gut weitergeben kann. Ein guter Autofahrer ist beispielsweise noch lange kein guter Fahrlehrer. Fahrlehrer ist primär ein sozialer Beruf. Man hat mit Menschen, nicht mit Maschinen zu tun. Daher sind

- optimale Kommunikation
- richtiger Umgang mit dem Schüler
- angemessenes Verhalten und Handeln

eine wesentliche Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Ausübung dieses Berufs.

Das zentrale Ziel der durch den Staat gesetzlich vorgeschriebenen Fahrausbildung oder Prüfung ist, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Etwaige sonstige Ziele sind sekundär. Demnach ist sicherzustellen, dass die gesamte Fahrausbildung auf die Zielerreichung des sicheren Autofahrens ausgerichtet ist. Inhalte der Fahrausbildung sind demnach dahingehend zu prüfen, ob sie der Verkehrssicherheit dienen. Hobbywissen über z. B. technische Details haben in einer gesetzlich verpflichtenden Ausbildung keine Berechtigung.

Bei der Ausbildung zum Fahrlehrer ist sicherzustellen, dass dem Fahrschüler Wissen über Verkehrssicherheit vermittelt wird. Der Fahrlehrer sollte über professionelle Risikokompetenz verfügen.

Die Professionalität des Fahrlehrerberufes ist aus zwei Gründen von zunehmender Bedeutung.

1. Die Gesellschaft misst dem Autofahren einen immer größeren Stellenwert zu. Daher ist eine gute Ausbildung erwünscht.
2. Es muss klare Kriterien geben, worin sich ein professioneller Fahrlehrer vom privaten Laienausbilder unterscheidet⁶.

Professionalität bedeutet hoher Spezialisierungsgrad:

Der professionell ausgebildete Fahrlehrer verfügt über eine Vielfalt didaktischer Methoden. Diese ermöglichen es ihm, zielgruppengerecht zu unterrichten. Nur auf diese Weise ist es möglich, die optimale Kombination zwischen Methode, jeweiligem Sachthema und dem individuellen Bedarf des jeweiligen Schülers zu finden.

Hierbei ist insbesondere eine professionelle Beziehung vom Lehrer zum Schüler anzustreben. Damit ist gemeint, dass der Lehrer kognitive und emotionale Signale seitens seines Schülers, aber auch bei sich selbst wahrnimmt. Ein positives Lernklima ist die unbedingte Voraussetzung für optimales Lernen in einer Fahrschule. Daher werden zuerst

⁶ Ein Laienausbilder ist ein nicht professioneller begleitender Fahrer, wie beispielsweise ein Elternteil des Fahrschülers.

die Methoden für die Beziehungsebene zwischen Fahrlehrer und Schüler erörtert, dann werden die didaktischen Methoden für den Fahrlehrer dargestellt.

Der Fahrlehrer der Zukunft sollte in der Lage sein, Wissen zu vermitteln und Einstellungen anzusprechen, die mit der höchsten Ebene der GDE-Matrix zusammenhängen, wie in den vorherigen Abschnitten im Einzelnen erläutert. Deshalb müssen auch die in diesem Kapitel vorgestellten didaktischen Methoden von höchster Qualität sein, sonst sind die in der GDE-Matrix vorgegebenen anspruchsvollen Ziele unerreichbar.

Die dritte Spalte der GDE-Matrix – die Entwicklung der Selbstbeurteilungsfähigkeit von Fahrschülern – muss geschult werden, um ein gefährliches übermäßiges Selbstvertrauen zu vermeiden. Dieses Ziel wird durch wissenschaftliche Belege gestützt: Menschen, die ihr eigenes Verhalten beurteilen können, sind in einer Art „Zustand des sich selbst bewusst seins“ und verhalten sich auf eine eher sozial akzeptable Weise. Selbstbewusstsein im Sinne von „sich selbst Feedback geben“, ist äußerst wichtig, weil der Straßenverkehr ein Bereich ist, in dem der Fahrer beinahe keinerlei Feedback bekommt. Man kann beispielsweise im Allgemeinen zu schnell fahren, zu dicht auffahren, sich betrunken hinter Steuer setzen und den Sicherheitsgurt nicht anlegen, ohne dass es Folgen hat (siehe die weiter oben erwähnte Nullrisikotheorie).

4.1 Professionelle Beziehung

Eine gute Beziehung zwischen Fahrlehrer und Schüler ist auf den folgenden drei Ebenen wichtig:

1. Abgleichung der ZIELE der Ausbildung zwischen Fahrlehrer und Schüler

Beide sind sich über die zu erreichenden Ziele einig (Prüfung bestehen und sicheres Autofahren).

2. Abgleichung der INHALTE der Ausbildung zwischen Fahrlehrer und Schüler

Beide halten dieselben Inhalte des Unterrichts für sinnvoll und nützlich, um die vereinbarten Ziele zu erreichen (praxisrelevante Inhalte).

3. Abgleichung der verwendeten METHODEN zwischen Fahrlehrer und Schüler

Beide erachten die jeweils eingesetzten Unterrichtsmethoden für die jeweiligen Inhalte als sinnvoll für die Zielerreichung.

Das Modell der vierseitigen Kommunikation⁷ veranschaulicht die Komplexität der zwischenmenschlichen Kommunikation. Demnach kommunizieren wir auf vier Kanälen bzw. Ebenen, wobei uns üblicherweise nur einer dieser Ebenen bewusst sind:

1. Sachebene

Auf dieser bewussten Ebene wird eine Aussage getroffen (z.B.: „Die Ampel ist grün!“).

2. Beziehungsebene

⁷ Schultz von Thun 2002

⁹ „Der Fahrlehrer als Verkehrspädagoge“, Bruno Heilig, 2003

Ohne es vielleicht selbst zu bemerken, sagt man damit etwas über die Beziehung zwischen den beiden Kommunizierenden aus (z.B.: „Du brauchst meine Hilfestellung!“).

3. Selbstdarstellungsebene

Meist unbeabsichtigt sagt man auch immer etwas über sich selbst aus (z.B. „Ich habe es eilig!“).

4. Appellebene

Und letztlich weist jede Aussage auch immer einen Aufforderungscharakter auf (z.B.: Fahr los!“).

Die besondere Komplexität der Kommunikation liegt aber nicht nur darin, dass jede Aussage neben der Sachebene auch noch drei andere – dem Aussagenden selbst nicht bewusste Ebenen – beinhaltet, sondern dass auch der Zuhörer neben der Sachaussage die anderen drei Ebenen wahrnimmt. Wir können uns vorstellen, dass jeder Zuhörer über vier Ohren verfügt, die den vier Ebenen entsprechen. Demnach verfügt jeder Zuhörer über:

1. Sachohr

Was sagt er da zu mir, habe ich die Sache richtig verstanden? (Die Ampel ist grün.)

2. Beziehungsohr

In welcher Beziehung glaubt er, dass er zu mir steht? (Glaubt er, dass ich seine Hilfestellung brauche?)

3. Selbstdarstellungsohr

Was will er mir damit über sich selbst sagen? (Hat er es vielleicht eilig?)

4. Appellohr

Was will er von mir? (Aha, ich soll also losfahren)

Falsche Interpretationen auf Seiten des Zuhörers sind häufig die Ursachen für Konflikte. Hier ein klassisches Beispiel. Der Mann fragt seine Frau: „Was ist denn das Grüne da in der Suppe?“ Sie antwortet daraufhin: „Wenn dir etwas nicht passt, geh’ halt ins Wirtshaus essen!“ Offensichtlich sind hier Informationen und Interpretationen auf der Sach- und der Beziehungsebene durcheinander gekommen. Der Mann wollte vielleicht wirklich nur auf der Sachebene wissen, um welches Gemüse es sich handelt. Die Frau hat es als Kritik auf der Beziehungsebene interpretiert.

Der Ausweg aus solchen Konflikten gelingt nur dann, wenn man sich seiner Kommunikationsebenen bewusst ist. In dieser Weise sollte auch der Fahrlehrer Kommunikationsprofi sein. Die optimale Kommunikation eines Fahrlehrers umfasst folgende Punkte:

- Er kommuniziert von sich aus primär auf der Sachebene.
- Er analysiert seine Interpretationen der Aussagen von Schülern kritisch, um Konflikte frühzeitig erkennen zu können und er reagiert nicht voreilig oder überschießend.
- Bei Konflikten ist er derjenige, der auf die Sachebene zurückkehrt.

Natürlich können mit Mitteln der Kommunikation nicht grundlegende tiefere Konflikte gelöst werden. Aber solche grundlegenden Konflikte sollten im Fahrschulalltag eigentlich

nicht aufkommen. Denn im Gegensatz zum Laienausbildner (z.B. Vater oder Mutter) hat der Auszubildende keine gemeinsame Geschichte mit dem Ausbildner, die in der angespannten Situation des Fahrenlernens hochkommen könnte.

Wenn in einem Gespräch erkennbar wird, dass unangemessen viel Emotionalität in die Auseinandersetzung hineingetragen wird, so handelt es sich wahrscheinlich um die Phänomene „Übertragung“ und „Projektion“. Unbewusst *übertragen* wir Gefühle, die mit Erfahrungen mit anderen Personen verknüpft sind, in überwertiger Intensität auf andere Personen. Die haben aber oft nichts mit jenen Personen gemeinsam, die seinerzeit die Gefühlsregungen ausgelöst haben. Bei genauerer Analyse könnte sich dann vielleicht der Fahrschüler bewusst machen, dass ihn der Fahrlehrer an den Englischlehrer erinnert, der ihn durchfallen hat lassen. Und den Fahrlehrer erinnert vielleicht seine Fahrschülerin an irgendeine andere konflikthafte Beziehung aus seiner Vergangenheit, beispielsweise zu seiner Tochter. Die besondere Dynamik liegt darin, dass diese Konflikte nicht bewusst sind, sondern nur in Form von starken Gefühlsregungen in Erscheinung treten. Wenn diese Gefühle negativer Natur sind, ergeben sich daraus Probleme. Natürlich gibt es auch positive Gefühlsübertragungen. Das ist dann der Fall, wenn uns ein Mensch gleich sympathisch ist. Dabei handelt es sich häufig um positive Erfahrungen mit Menschen aus früheren Begegnungen.

In der professionellen Beziehung strebt man an, sich diese unbewussten Übertragungen bewusst zu machen und weder zu starke Sympathie noch Antipathie zuzulassen, sondern sich auf die Einmaligkeit jeder Begegnung (Fahrstunde) aufs Neue völlig neutral einzulassen.

Im Rahmen der Kommunikation sind *Projektionen* nicht minder hinderlich. Darunter versteht man unbewusste Zuschreibungen von konflikthaftern Eigenschaften von einem selbst, die man aber bei sich selbst nicht wahrhaben möchte. Man projiziert sie lieber auf andere bzw. schreibt sie andern zu. Beispiele sind dafür etwa militante Alkoholgegner, die vielleicht selbst gerne ausgelassener wären, sich aber strengste Disziplin auferlegt haben und umso gereizter reagieren, wenn sich andere Personen jene Freiheiten gönnen, die man sich selbst verboten hat. Der überwertige emotionale Ärger über einen Alkohol trinkenden Anderen ist somit im eigenen nicht aufgearbeiteten Konflikt mit dem Thema Alkohol bzw. Zwanglosigkeit begründet. Die Ursache für Konflikte, die auf Projektionen beruhen, sind immer die selbst verbotene Wunscherfüllung (in den tiefen der Seele würde man selbst gerne...). Im Straßenverkehr sind Projektionen mannigfaltig, insbesondere dann, wenn sich ein anderer Verkehrsteilnehmer Rechte herausnimmt, schneller ist – kurz unser moralisches Verhalten auf den Prüfstand stellt, z. B.: Ich halte mich an die Geschwindigkeitslimits und der überholt mich. Projektionen können ein großer Stressfaktor für den Fahrlehrer sein, der täglich viel Zeit auf der Straße verbringt.

Wie bei der Übertragung gibt es auch positive Projektionen. Bei dieser Art von besonderer Sympathie handelt es sich um eigene, bisher noch nicht erfüllte Ideale und Wünsche.

Dieser Anspruch scheint auf den ersten Blick mühsam. Viel einfacher ist es doch, sich von seinen momentanen Gefühlen leiten zu lassen: Den mag ich, den mag ich nicht. Kurzfristig gedacht scheint dieser laienhafte Zugang der einfachere Weg zu sein. Wenn man aber längerfristig denkt überwiegen die Vorteile des professionellen neutralen Zugangs. Man erspart sich konflikthafte Kommunikationen, erreicht Lernziele schneller, die

Kundenzufriedenheit ist größer und man ist selbst zufriedener, was den im Lehrerberuf Stehenden vor dem Burnout-Syndrom bewahrt.

Das Erlernen der professionellen Beziehung zu Fahrern gelingt in optimaler Weise nicht durch Anlesen von Wissen, sondern durch persönliches Erfahren. Es erscheint somit selbstverständlich, dass eine gute Fahrlehrerausbildung diesbezügliche Seminare mit Selbsterfahrungscharakter und auch berufsbegleitende Fortbildungen zu umfassen hat.

4.2 Darstellung didaktischer Methoden

Der professionell arbeitende Fahrlehrer unterscheidet sich vom Laienausbildner insbesondere dadurch, dass er über eine didaktische Methodenvielfalt verfügt und diese zielgerichtet einsetzen kann. Unterrichtsmethoden sind trainierbar und nach Kriterien beurteilbar. Erst dadurch sind die Lernbedingungen kontrollierbar. Bei Lehrern, die sich autodidaktisch entwickelt haben, ist hingegen der Lerneffekt unsystematisch.

Die Forschung hat 25 didaktische Methoden, unterteilt in fünf Gruppen, festgestellt⁹. In der Fahrlehrerausbildung ist es wichtig, dass möglichst viele Methoden gekannt, gut beherrscht und jeweils richtig ausgewählt werden, sodass sie möglichst gut zum Schüler und zur Aufgabe passen. Jeder Mensch hat beispielsweise einen anderen Lernstil. Bei manchen Fahrschülern genügt es, etwas mündlich zu erläutern, damit sie das Gehörte perfekt umsetzen können. Andere Fahrer brauchen Zeit, um die Handlung selbst in der Praxis einzuüben, bevor sie sich sicher fühlen.

Die 25 didaktischen Methoden in fünf Gruppen

I. Zeigen

1. Demonstrieren

Der Fahrlehrer demonstriert das Fahrverhalten – z. B. wie werden Kupplungspedal und Gangschaltung benutzt – auf geeignete Weise, so dass der Schüler ihm richtig folgen kann. Das Demonstrieren muss genau, gut koordiniert und in der richtigen Reihenfolge stattfinden. Wenn das richtige Verhalten demonstriert wird, können bestimmte Details zur Betonung herausgestellt werden, aber die Demonstration unerwünschten Verhaltens sollte unbedingt vermieden werden.

2. Veranschaulichen

Zeichnungen, Bilder, Filme und Modelle können helfen, Dinge zu veranschaulichen, die im Verkehr nicht leicht zu beobachten sind, weil sie zu schnell vor sich gehen, zum Beispiel das Laufen des Motors, Unfälle, komplexe Verkehrssituation usw. Geeignete Illustrationen sollten darauf abzielen, komplexe Situationen und Phänomene zu vereinfachen, den Schüler für Details zu interessieren sowie schwierige Aufgaben und Themen verständlicher zu machen.

3. Lernen am Vorbild

Ein Fahrlehrer ist stets ein Vorbild für den Schüler. Deshalb muss er sich in jeder Hinsicht als sicherer, sozial verantwortungsvoller Straßenbenutzer geben, vom Anlegen eines Sicherheitsgurts bis zum defensiven Fahren.

II. Informieren

4. Erläutern, referieren

Erläuterungen über Theorie und Fakten sollten klar, verständlich und einfach strukturiert präsentiert werden. Sie sollten mit dem persönlichen Wissensstand des Schülers übereinstimmen. Es muss verdeutlicht werden, warum das Verständnis dieser Theorie und Fakten wichtig ist.

5. Erzählen

Beim Erzählen einer Geschichte werden sowohl Tatsacheninformationen und Gefühle weitergegeben, um den Schüler zu motivieren, sich korrekt zu verhalten und nicht korrektes Verhalten zu unterlassen. Das individuelle Lernziel jeder Geschichte muss verdeutlicht werden. Eine Geschichte muss immer einen oder mehrere Höhepunkte, einen Spannungsbogen und ein letztlches Lernziel besitzen. Aber es ist auch möglich, das Ende offen zu lassen, um „einen Impuls zu geben“, oder um zum Nachdenken anzuregen. Die Verwendung von Geschichten unterstützt den Lernprozess.

III. Aufgaben

6. Anweisungen

Anweisungen sind Informationen darüber, was zu tun ist und wie eine Aufgabe in allen Einzelheiten auszuführen ist. Anweisungen müssen gut vorbereitet, genau, verständlich und kurz sein, insbesondere beim Fahren. Anweisungen müssen vor allem auf freundliche oder neutrale Art und Weise gegeben werden. Das wichtigste Charakteristikum von Anweisungen ist, dass sie strikt sind und keinen Raum für individuelles Denken lassen.

7. Impulse bzw. Anregungen geben

Impulse werden gegeben, um Schüler zum Denken anzuregen, oder um sie zu ermutigen, selbständig ein Problem zu lösen oder eine Aufgabe richtig zu meistern. Der Schüler sollte die Lösungen finden, nicht der Lehrer.

8. Freie Aufgabenwahl

In einem fortgeschrittenen Stadium ist es sinnvoll, den Schüler entscheiden zu lassen, was er intensiver üben möchte, um seine Fähigkeiten zu optimieren.

9. Fragend – entwickelnd

Gewisse Lerninhalte können durch das Stellen von Fragen zusammen mit dem Schüler entwickelt werden. Diese Methode aktiviert den Fahrschüler und er fühlt sich mehr für den Lernprozess verantwortlich. Andererseits sind Fragen nützlich, um das Wissen des Schülers zu kontrollieren. Es ist wichtig zu beachten, dass diese Methode nicht in jeder Lernsituation angewendet werden kann.

10. Lernspiele

Spielen fördert ein positives Lernumfeld, was einen positiven Effekt auf den Lernprozess hat. Sowohl Erwachsene als auch Kinder spielen gern. Eine Bedingung ist, dass die Lernziele deutlich sind und die Schüler bereit sind, mitzuspielen.

11. Lernen vorbereiten

Schüler lassen sich zur Vorbereitung für die folgende Unterrichtsstunde motivieren, wenn sie beispielsweise andere Verkehrsnutzer beobachten, Informationen sammeln, einen

Vortrag vorbereiten oder einfach nur über eine Frage nachdenken. Diese Methode kann zu einem höheren persönlichen Engagement beim Lernprozess und zu einer besseren Verbindung zum täglichen Leben führen.

IV. Feedback

12. Bekräftigen

Wenn eine Handlung korrekt ausgeführt wird, sollte der Lehrer eine positive Bekräftigung geben. Das ermutigt dazu, in Zukunft häufiger die korrekte Verhaltensweise an den Tag zu legen. Jede Aussage des Fahrlehrers wird vom Fahrschüler interpretiert, deshalb muss die Bekräftigung zur Situation passen.

13. Kritisieren und tadeln

Verkehrtes Verhalten sollte kritisiert werden, um es in Zukunft zu vermeiden. Die Kritik sollte aber niemals der Person gelten, sondern nur dem falschen Verhalten! Nach der Kritik sollte eine Erklärung folgen.

14. Korrigieren

Um Probleme oder einen Unfall zu vermeiden, muss der Fahrlehrer schnell korrigieren. Eine Erklärung sollte sofort folgen, sobald der Zwischenfall vermieden worden ist.

15. Appelle und Ermahnungen

Appelle sollten eher spezifisch als allgemein sein und mit einer Erläuterung kombiniert werden, z. B. warum der Schüler den Blinker eher setzen sollte.

16. Selbst beurteilen

Der Fahrschüler sollte ständig dazu angeregt werden, seine eigenen Handlungen/sein Verhalten zu beurteilen. Das ermutigt zu positivem unabhängigem Fahren, das selbstverständlich entscheidend ist, sobald der Schüler die Prüfung bestanden hat. Dieser Aspekt hängt insbesondere mit der dritten Spalte der GDE-Matrix (Selbstbeurteilung) zusammen, aber auch mit dem Ziel, dass der Schüler die Beurteilungswerkzeuge mitbekommt, so dass er auch weiterlernt, wenn er im Besitz des Führerscheins ist.

V. Schüleraktivität arrangieren und moderieren

17. Ideen sammeln und strukturieren

Brainstormings vor Beginn der Unterrichtsstunde kann die Schüler aktivieren und helfen, den darauf folgenden Lernprozess zu strukturieren. Die Schüler können motiviert werden, Lösungen, Ideen, Meinungen, das Für und Wieder usw. zu finden.

18. Erproben und entdecken

„Erproben“ sollte als „Versuch und Irrtum“ verstanden werden und „entdecken“ im Sinne der Suche nach einer eigenen Lösung. Der Lehrer muss dann zusammenfassen und/oder die richtige Vorgehensweise positiv bekräftigen. Diese Methode führt zu höherer Lernmotivation, zu einer höheren „intrinsischen“ Motivation und später im Verkehr wird das korrekte Verhalten mit höherer Wahrscheinlichkeit an den Tag gelegt¹⁰.

¹⁰ *Intrinsische* Motivation bedeutet, etwas zu tun, weil man es wirklich selbst möchte; *extrinsische* Motivation bedeutet, etwas zu tun, weil andere es von einem verlangen.

19. Üben, wiederholen

Durchgängige Schulungen stellen sicher, dass Wissen und Fähigkeiten im Gehirn gespeichert werden und nicht leicht blockiert werden, wie zum Beispiel in stressigen Situationen wie der Fahrprüfung. Es ist nicht effektiv, vor der Prüfung zu viel zu üben, weil neue Lerninhalte im Gehirn nicht abgespeichert werden können, wenn jemand gestresst ist. Zum Üben und Wiederholen ist eine entspannte Stimmung optimal.

20. Kleingruppenlernen

Bei Beobachtungsaufgaben können vier Augen mehr sehen als nur zwei. Deshalb sind Kleingruppenübungen in bestimmten Situationen hilfreich. Beim Fahren kann aber nur eine Person die Verantwortung übernehmen. (Immer wenn neues Wissen vorgestellt wird, sind andere Lehrmethoden zu bevorzugen).

21. Individualisiertes Lernen

Jeder Schüler hat eine persönliche Lernfähigkeit, deshalb sollte individualisiertes Lernen Teil jeder Schulung sein. Individuelle Übungen sind auch erforderlich, um das Treffen unabhängiger Entscheidungen zu trainieren, die ein Schlüsselement des Fahrens in unterschiedlichen Verkehrssituationen sind (= Ebene zwei und drei der GDE-Matrix).

22. Interaktionsrollenspiele

Rollenspiele sind sinnvoll, wenn die Schüler nicht zu schüchtern sind. Dann können typische Verkehrskonflikte nachgestellt und analysiert werden. Einfache interaktive Spiele können dazu dienen, sich gegenseitig in der Gruppe besser kennen zu lernen.

23. Diskussion führen

Der Gruppenleiter regt zu einer Diskussion an und bleibt dann eher im Hintergrund. Er muss zusammenfassen, motivieren und positive oder negative Bekräftigungen geben. Das Führen von Gruppendiskussionen ist komplex, darum muss der Lehrer richtig in praxisorientierten Seminaren ausgebildet sein.

24. Situations- und Fallanalysen

Konkrete Beispiele können vorgestellt und analysiert werden. Das Hauptziel solch einer Übung ist, das Ergebnis der analysierten Beispiele in Wissen und Verhalten der Fahrschüler umzuformen.

25. Moderationsmethode (Coaching)

Moderation ist ein komplexer Mix der oben beschriebenen Methoden. Der wichtigste Unterschied zu Gruppendiskussionen ist, dass der Moderator kein Lern- oder Diskussionsziel vorgibt. Das Thema oder Ziel wird von der Gruppe oder einem einzelnen Schüler festgelegt. Diese Methode eignet sich hervorragend zur Entwicklung von Gruppenprozessen oder für die Besprechung von Problemen in Gruppen. Diese komplexe Lehrmethode müssen Lehrkräfte ebenfalls in praktischen Seminaren lernen und einüben.

4.3 Feedback

Feedback – ein Prinzip des Lebens

Feedback ist nicht nur eine Lehrmethode, sondern ein Prinzip des Verkehrs selbst und sogar ein Prinzip des Lebens im Allgemeinen. Es lässt sich als einen ständigen Vergleich zwischen dem definieren, *wie etwas ist* und dem, *wie etwas sein sollte*. Deshalb kann fehlendes Feedback im Verkehr ein Problem sein. Wenn ein Autofahrer ohne negative Folgen zu schnell fährt, signalisiert ihm das fehlende Feedback von außen, dass sein Verhalten in Ordnung war.

Das Verkehrsumfeld gibt schlechtes Feedback

Systematisches Feedback des Verkehrsumfelds an den Straßenbenutzer ist normalerweise sehr schlecht. Der Verkehr ist also ein „schlechter Lehrmeister“, im Gegensatz zum Skifahren, wo die Folgen überhöhter Geschwindigkeit sofort am eigenen Leib spürbar sind! Dieses fehlende externe Feedback muss durch die eigene Fähigkeit zur Selbstbeurteilung des Fahrers ersetzt werden. Jede verfügbare Form von Feedback sollte bei Fahrstunden verwendet werden. Zwei Haupttypen von Feedback lassen sich unterscheiden:

Klassisches Feedback:

Der Ausbilder lobt den Fahrschüler für vorbildliches Verhalten und auch dafür, was noch verbessert werden könnte.

Fortgeschrittenes Feedback:

Der Lehrer leitet den Fahrschüler an, indem er Fragen stellt, damit der Fahrschüler in der Lage ist, sich selbst Feedback zu geben. In diesem Sinne sind offene Fragen (Warum? Wer? Was? Wann? usw.) besser als geschlossene Fragen (Entweder ... oder ...? Ja oder nein? usw.).

Kommentiertes Fahren:

Kommentiertes Fahren kann als Untergruppe des Feedbacks angesehen werden. Der Fahrer sollte seinen Entscheidungsprozess beim Fahren erläutern. Neben seinen Gedanken können auch seine Gefühle geschildert werden, um die Situation sinnvoller und lebensnäher zu gestalten.

4.4 Vereinfachung der Lerninhalte

Fahren ist eher eine komplexe als eine schwierige Aufgabe. Der Fahrlehrer sollte in der Lage sein, diese Komplexität im Zusammenhang mit

- Verkehrssituationen,
 - Können beim Steuern des Fahrzeugs,
 - die aktuelle Fahrfähigkeit des Fahrers
- zu vereinfachen.

Zum Beispiel können die Farben einer Ampel verwendet werden, um eine komplexe Situation zu vereinfachen.

Ein Fahrer muss stets die aktuelle Verkehrslage beurteilen:

- Sie kann normal (grün) sein, d. h. an der Bushaltestelle vor dem Fahrschulauto steht kein Bus und die Verkehrslage ist klar.

- Sie kann kritisch (gelb) sein, d. h. falls ein Bus an der Haltestelle steht, muss der Fahrer darauf vorbereitet sein, dass er reagieren muss.
- Sie kann gefährlich (rot) sein, d. h. der Bus zeigt an, dass er abfahren will. Dann muss der Fahrer sofort reagieren.

Dieses Dreifachschemata ist ein Beispiel dafür, wie man komplexe Situationen auf vereinfachte Weise darstellen kann. Es lässt sich für Feedback und bei Gesprächen zwischen Lehrer und Schüler einsetzen. Die Gefühle des Fahrers können ebenfalls mithilfe dieses Schemas ausgedrückt werden: normale Konzentration (grün), müde oder in Eile (gelb), kurz vor dem Einschlafen oder extrem aufgeregt (rot).

4.5 Aktives Lernen

Aktives Lernen umfasst alle Lehrmethoden, bei denen der Schüler eine aktive Rolle spielt. Das Hauptziel ist, dass der Betreffende mehr Verantwortung für den Lernprozess empfindet. Frühere Erfahrungen des Schülers, die nicht unbedingt etwas mit dem Fahren zu tun haben müssen, sollten beim Lernprozess berücksichtigt werden. Eine hervorragende Methode, die zur Kategorie „Aktives Lernen“ gehört, ist das Coaching (siehe unten).

4.6 Coaching

Das Coaching etabliert sich mehr und mehr in der Erwachsenenfortbildung. Auch bei Fahrerfortbildungen, wie etwa im Rahmen der Mehrphasenfahrausbildung, wird Coaching bei Feedbackfahrten im Straßenverkehr sowie bei Fahrsicherheitstrainings zunehmend eingesetzt. Bisher war Coaching nicht so sehr die erste Wahl unter den Methoden bei der Grundausbildung.

Coaching ist eine optimale Methode bei der Fortbildung, aber auch zur Änderung von Risikoverhalten (Ebene 4 der GDE-Matrix) in der Grundausbildung.

Ein wesentliches Charakteristikum von Coaching ist, dass Themen aus verschiedenen Perspektiven beleuchtet werden. Das Ziel dabei ist, Entscheidungsgrundlagen für den Fahrer zu erarbeiten. Besonders herauszuheben ist, dass der Coach immer akzeptiert, dass der Fahrer letztendlich seine Entscheidungen trifft. Diese Vermittlung eines Gefühls der freien Entscheidung soll einerseits bewirken, dass sich der Fahrer überhaupt dessen bewusst ist, dass er Entscheidungen zu treffen hat und vor allem, dass nur er für die Konsequenzen seines Handelns die Verantwortung trägt.

Das Besondere beim Coaching ist, dass es auf eine Verbesserung der Selbstwahrnehmung ausgerichtet ist. Das ist genau im Sinne der GDE-Matrix (Ziele für die Fahrerausbildung), wonach der richtigen Selbstevaluation auf allen vier Ebenen eine zentrale Rolle für das sichere Fahren beigemessen wird. Diese Selbstevaluation wird in der Sozialpsychologie als „subjektive Selbstaufmerksamkeit“ bezeichnet – man selbst ist das Objekt seiner Aufmerksamkeit. Sozialpsychologische Experimente haben ergeben, dass wenn man die objektive Selbstaufmerksamkeit herstellt, etwa durch einen beiläufig angebrachten Spiegel, in welchem man sich selbst sehen muss, wird das eigene Verhalten eher in die moralisch hoch stehende Richtung gelenkt.

In einer Prüfungssituation mit Spiegeln wird beispielsweise weniger geschummelt. Offensichtlich kommt es in diesem Stadium der Selbstbeobachtung dazu, dass man einerseits bewusst darauf achtet, wie man sich verhält und gleichzeitig dürfte ein inneres Bild darüber entstehen, wie man sich verhalten sollte. Wenn beim Vergleich eine kognitive Dissonanz empfunden wird (innere Spannung), neigt man dazu, das Verhalten unbewusst den eigenen moralisch höher stehenden Idealen anzupassen. Für den Autofahrer könnte das bedeuten, dass er dann vielleicht doch mehr Abstand lässt oder die Kurve doch etwas langsamer fährt – seine verhaltensrelevanten Entscheidungen also eher vom Sicherheitsgedanken getragen sind.

Beim Coaching gilt insbesondere der Grundsatz „Durch Fragen führen“. Diese Methode steht somit im Gegensatz zum klassischen Lehren, wobei der Lehrer gewohnt ist, durch Zeigen zu führen. Richtig angewendet gleicht ein Coachinggespräch dem gemeinsamen Füllen von zwei Waagschalen mit Argumenten für und gegen bestimmte Verhaltensweisen. Aber letztendlich wird akzeptiert, dass der Fahrschüler entscheidet.

Wenn man Coaching richtig einsetzt, kann sich eigentlich kaum ein Streit im Sinne eines Machtkampfes zwischen Fahrschüler und Lehrer entwickeln. Der Lehrer muss aber die innere echte Bereitschaft für diese Art der Beziehungskultur haben. Er darf nicht vom Wunsch getragen zu sein, dem Schüler etwas zeigen zu wollen, sondern von Neugierde und Interesse am Schüler.

Bei Fahrlehrern und Fahrtechnikinstruktoren kommt es schon mitunter vor, dass sie durch besonderes fahrerisches Können beeindrucken wollen. Das ist aber gegen die Verkehrssicherheit, da man damit ein falsches Modell vorlebt. Allerdings kann man auch als guter Coach beeindrucken, indem man echtes Interesse zeigt und auf den Schüler individuell eingeht.

Das Ziel eines Fragen stellenden Coachs ist, so tief wie möglich zu den persönlichen Grundlagen des Verhaltens vorzudringen. Wenn beispielsweise der Fahrschüler einen Fußgänger an einem Übergang übersieht, ist es nicht nur erforderlich, darüber zu sprechen, sondern auch zu fragen, was vielleicht der Grund für dieses Übersehen gewesen sein könnte. Aufgrund dieses Gesprächs sollte der Fahrschüler in der Lage sein, Strategien zu entwickeln, die ihm in Zukunft in ähnlichen Situationen helfen. Der Coach unterstützt die eigene Möglichkeit des Schülers, Lösungen zu finden.

Folgende Grundsätze sind beim Coaching zu beachten:

Beim Lehren durch zeigen ...	Beim Coaching ...
... gilt es ein bestimmtes Lernziel zu erreichen.	... gilt es eher einen Lernprozess zu begleiten.
... wird ein fixes Programm durchgezogen.	... wird die individuelle Entwicklung gefördert.
... wird der Lehrstoff durchgebracht.	... werden Erfahrungen aufgearbeitet.
... wird primär Wissen vermittelt.	... werden richtige Überzeugungen geschaffen.
... gibt es nur eine Wahrheit	... gibt es mehrere Perspektiven und Ergebnisse.
... muss sich der Schüler etwas sagen lassen.	... muss sich der Coach etwas sagen/zeigen lassen.
... kann sich der Lehrer selbst darstellen.	... begegnet der Coach dem Schüler mit echtem Interesse und Neugier.

Zur Methodik des Coachings:

- Der Coach ist für die richtige Frage verantwortlich, der Fahrschüler für die richtige Antwort.
- Der Coach lässt sich etwas vorzeigen, der Fahrschüler zeigt vor.
- Der Coach hört zu, der Schüler erklärt.
- Der Coach führt durch das Gespräch und erarbeitet gemeinsame Lösungen, aber er akzeptiert, dass der Schüler entscheidet.

Problemorientiertes Lernen

Optimal ist dabei das problemorientierte Lernen. Nicht der Lehrer, sondern der Schüler entdeckt die Probleme. Dies fördert das aktive Lernen. Je aktiver ein Schüler den Lernprozess mitgestaltet, desto mehr fühlt er sich für den Lernfortschritt verantwortlich. Der Coach kann beispielsweise den Fahrschüler zum Rollentausch auffordern. Er wird zum Lehrer und der Fahrlehrer wird zum Schüler. In der Rolle des Fahrlehrers muss der Schüler jetzt wichtige Aspekte des Fahrens entdecken und erläutern.

„Das könnte ich sein“-Methode

Im Verkehr kann eine Vielzahl von Konflikten auftreten. Wenn wir uns selbst anstelle des anderen Verkehrsteilnehmers sehen, können wir vielleicht verstehen und besser akzeptieren, dass auch wir Fehler machen. Als Ergebnis werden Menschen verständnisvoller und weniger aggressiv.

Wenn der Fahrer sich sehr riskant verhält, könnte der Coach fragen, wie er sich fühlen würde, wenn er einen Unfall verursacht und überlebt hätte, bei dem sein bester Freund ums Leben gekommen wäre. Wieder ist es wichtig, dass nur der Fahrer seine individuelle Antwort findet und der Coach wertfrei auftritt.

4.7 Weitere wichtige Aspekte des Unterrichts

Planung und Evaluation des Unterrichts

Der Ausbilder muss ein Ziel für jede Unterrichtsstunde festlegen. Aufgrund dieses Ziels sollte eine Struktur entwickelt werden, die aus folgenden Teilen besteht:

- Beginn des Unterrichts
- Während des Unterrichts
- Am Ende des Unterrichts

Der Lehrer sollte auch beurteilen können, ob das Ziel der Unterrichtsstunde erreicht wurde.

Information über Lernmethoden

Der Fahrschüler kann vom Fahrlehrer erwarten, dass er ihn darüber berät, wie er am besten lernen kann und was er beim Lernen zu Hause zwischen den Unterrichtsstunden und bei der Prüfungsvorbereitung vermeiden sollte. Darüber hinaus spielen Lernatmosphäre und Lernumfeld eine entscheidende Rolle für die Konzentration beim Lernen. Der Schüler sollte Empfehlungen erhalten, so dass er sich seines individuellen Lernstils bewusst wird.

Prüfungsangst

Es ist normal, dass Fahrschüler bei der Fahrprüfung gestresst sind. Der Fahrlehrer sollte praktische und individuelle Hinweise geben, so dass der Schüler mit dieser Angst fertig wird. Es ist jedoch wichtig, zwischen positiver und negativer Prüfungsangst zu

unterscheiden. Nervosität vor der Prüfung kann dem Prüfling sogar helfen, sich bei der Prüfung besser zu konzentrieren. Ein völliges Fehlen von Nervosität oder Angst kann also bedeuten, dass der Prüfling nicht seine optimale Leistung erbringt.

Rhetorische Fähigkeiten

Professionelle rhetorische Fähigkeiten (die Kunst des wirkungsvollen Sprechens) sind besonders in Theoriestunden wichtig. Rhetorik im Zusammenhang mit dem Lernen sollte als Service gegenüber den Schülern angesehen werden, so dass sie möglichst effektiv lernen. Rhetorische Fähigkeiten lassen sich nicht aus Büchern lernen, sondern müssen in Seminaren mit Video-Feedback trainiert werden. Dabei geht es um drei Dimensionen:

Stimme (Würde ich meinem Vortrag gerne zuhören?)

Art und Weise des Sprechens (Würde ich gerne von mir lernen?)

Körpersprache (Würde ich mir gerne zuhören?)

Dieses Kapitel zu den Lehrmethoden ist dazu gedacht, einem optimalen Fahrlehrer eine umfassende Übersicht zu geben. Die angesprochenen Themen sind wünschenswerte Module eines Schulungsprogramms für Fahrlehrer, obwohl nicht jedes Detail beleuchtet wurde.

Literaturhinweise

Engström, I., Gregersen, N. P., Hernetkoski, K., Keskinen, E., Nyberg, A.: Young novice drivers, driver education and training – Literature review. VTI report 491A. Schwedisches nationales Straßen- und Verkehrsforschungsinstitut (VTI), Linköping. 2003.

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

Keskinen, E.: Why do young drivers have more accidents. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen: Mensch und Sicherheit Heft M 52*, Bergisch Gladbach. 1996.

Schulz von Thun, F.: *Miteinander Reden*. Rororo, Hamburg. 2002

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