



How best to prepare young people to be safe and responsible drivers for now and for the future

www.ciecacongress2016.eu info@ciecacongress2016.eu

„Monitoring with standardised feedback as a sustainable intervention to increase the driving/risk competence after examination“

Kay Schulte

Bankia German Road Safety Council
48th Cieca Congress, Madrid 8th June 2016

VISION ZERO.
KEINER KOMMT UNTER, ALLE KOMMEN AN.



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat



1. situation in traffic



Novice drivers are a high risk group in traffic!

Bankia

VISION ZERO.
KEINER KOMMT UN. ALLE KOMMEN AN.



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat



2. good driving education

knowledge
and skills

risk increasing
factors

self reflection,
self assesment

goals for life
and skills for
living

goals and
context of
driving

driving in
traffic

vehicle
control

GDE-Level 3 and 4

social competence („self competence“)
new aspect of education

GDE-Level 1 and 2

technical competence
traditional aspect of education

GDE-
Level
5

culture-
back-
ground

VISION ZERO.
KEINER KOMMT UNA. ALLE KOMMEN AN.



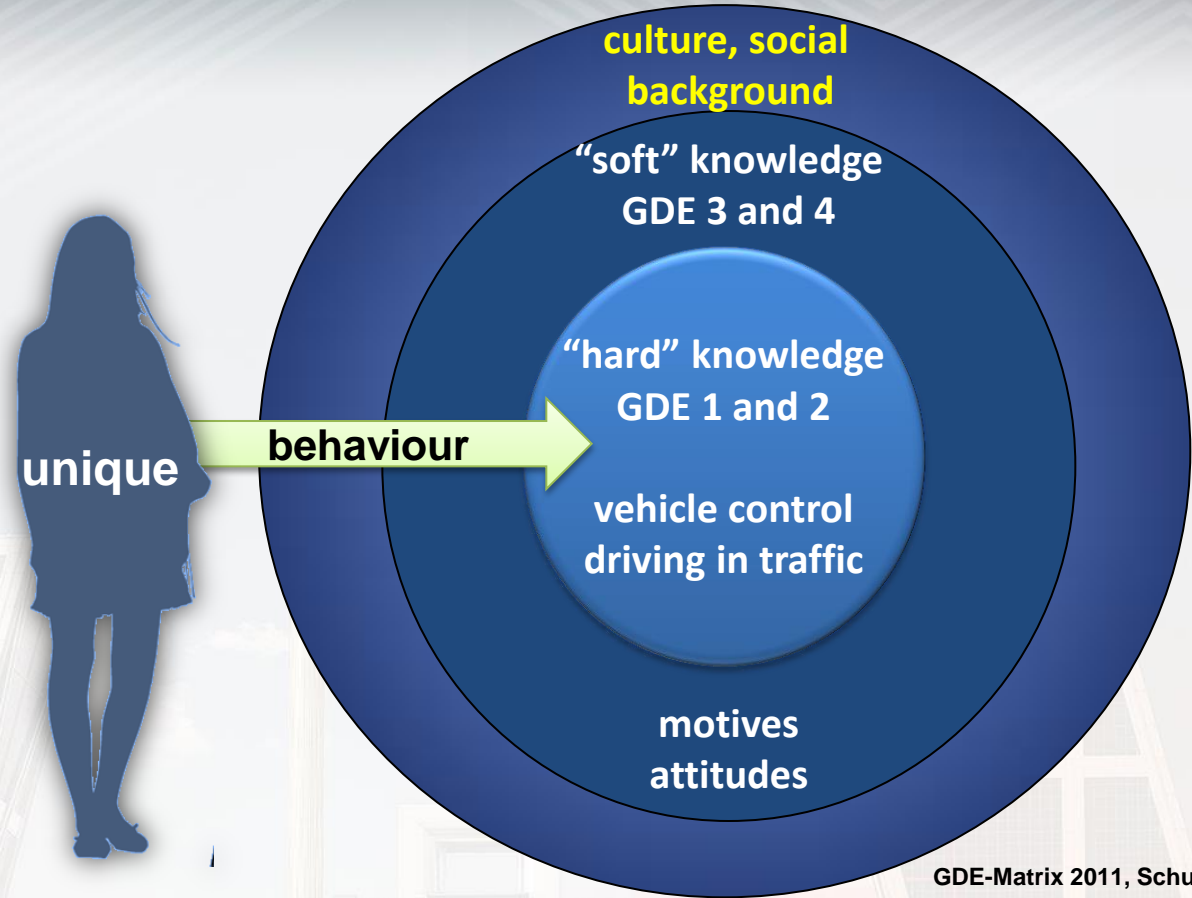
Deutscher
Verkehrssicherheitsrat



How best to prepare young people to be safe and responsible drivers for now and for the future

www.ciecacongress2016.eu info@ciecacongress2016.eu

3. behaviour in traffic

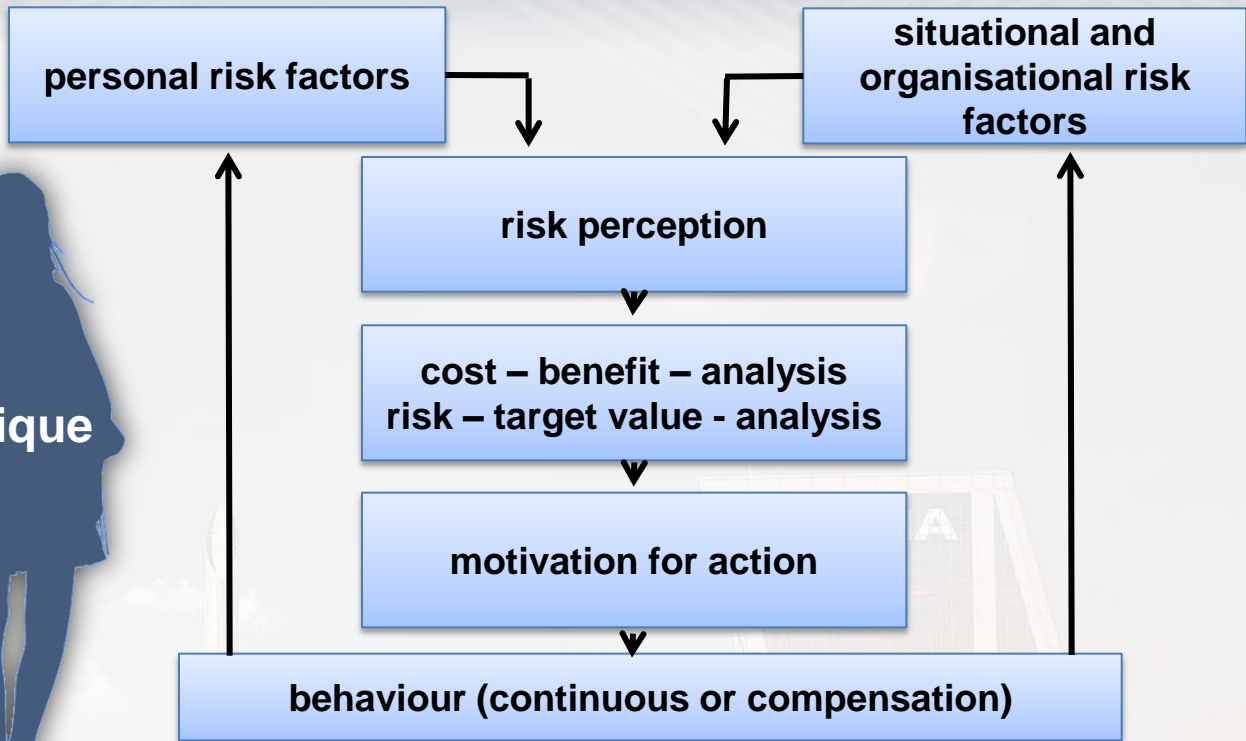


VISION ZERO.
KEINER KOMMT UNTER, ALLE KOMMEN AN.

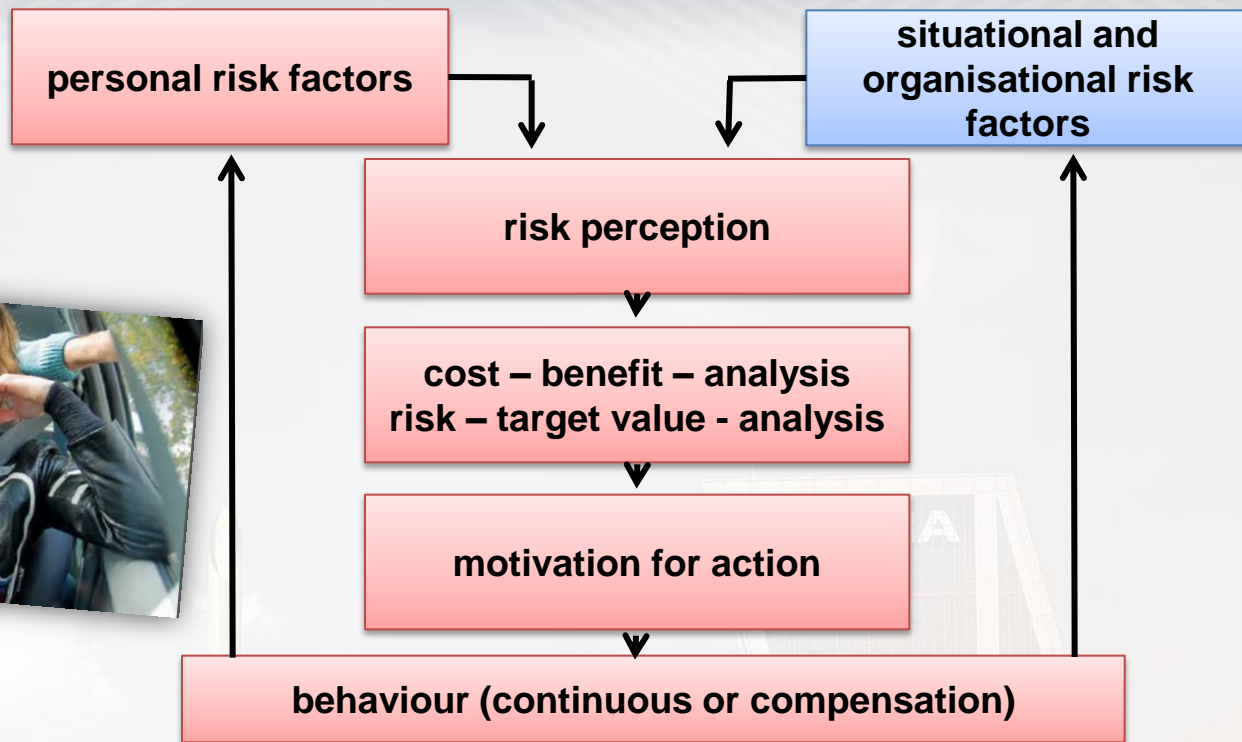


Deutscher Verkehrssicherheitsrat

4. learning after examination



4. learning after examination





VISION ZERO.
KEINER KOMMT UM, ALLE KOMMEN AN.



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat



5. driving/risk competence

risk factors



driving competence
risk competence

high

poor



6. increasing of competences



unique



monitoring with standardised feedback



VISION ZERO.
KEINER KOMMT UNA, ALLE KOMMEN AN.



Deutscher Verkehrssicherheitsrat



7. standardised feedback

standards and level of competences

e.g. CIECA RUE



evaluation, self-perception, results of supervision, comparison

goals to increase the competence **SMART GROW**

introduction, self-perception

feedback drive, supervision

target agreement



7. standardised feedback

1. Allgemeines Fahrverhalten (Fahrzeugbedienug)

Schalten bei niedrigen Drehzahlen (ca. 2.000 U/min.)	immer	meistens	manchmal	selten	nie
Fährt gleichmäßig im höchst möglichen Gang	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beschleunigt sanft	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gibt nervös Gas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bremst hart	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fährt gelassen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nutzt die Motorbremse (schaltet Gang für Gang runter)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nutzt den Schwung – geht frühzeitig vom Gas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kuppelt aus und lässt rollen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hat beide Hände am Lenkrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lenkt sinnvoll, nicht zu viel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lenkt sicher	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schaltet den Motor ab, wo es sinnvoll ist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Verkehrsbeobachtung

Benutzt regelmäßig den Innenspiegel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Benutzt regelmäßig die Außenspiegel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sichert den toten Winkel nach links ab	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sichert den toten Winkel nach rechts ab	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verstärkt Blickkontakt mit anderen Fahrern aufzunehmen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sichert beim Linksabblenken nach links ab	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



feedback drive, supervision

3. Fahrbahnbenutzung/Fahrverhalten

Hält mindestens Sicherheitsabstand zum Vorfahrerenden ein	immer	meistens	manchmal	selten	nie
Hält vergrößerten Sicherheitsabstand zum Vorfahrerenden ein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Springt zwischen Fahrstreifen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ordnet sich frühzeitig ein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nutzt sichere Lücken zum Einordnen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zwingt Andere beim Wechsels zu Bremsungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hält ausreichenden Abstand zur Spurführerenden Beachtung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hinweis für den Trainer

Bitte teilen Sie Ihren Teilnehmern folgendes zur Fahrverhaltensbeobachtung mit:

Die Esso Deutschland führt gemeinsam mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat das Training "Fahren wie ein Profi – Sicheres Fahren in Beruf und Freizeit" durch. Das Training wird wissenschaftlich durch die Uni Jena begleitet. Im Rahmen des Trainings finden eine Fahrbeobachtung und zwei Feedbackfahrten statt.

Es wird Ihnen vielleicht ungewohnt vorkommen, dass jemand bei Ihnen im Auto sitzt und beobachtet. Aber ich denke, dass wir uns gut verstehen werden. Ich werde mich während der Fahrbeobachtung eher im Hintergrund halten, mir aber Notizen machen. Bitte wundern Sie sich dabei nicht, ich notiere mir viel, gutes und weniger gutes Verhalten. Fahren Sie einfach so, wie Sie es normalerweise machen. Meiner Erfahrung nach neigt man jedoch dazu, sich anders zu verhalten, wenn jemand auf der Beifahrerseite sitzt, aber man gewöhnt sich daran und fährt nach einer gewissen Zeit, wie man normalerweise fährt. Sie werden nicht geteilt.

Die Fahrverhaltensbeobachtung dient einerseits wissenschaftlichen Zwecken und andererseits uns Beiden. Ziele für den zweiten Teil der Fahrt und für die unmittelbare Zeit nach dem Training zu vereinbaren. Ich werde Sie unterstützen, diese Ziele im zweiten Teil der Fahrt zu erreichen.



7. standardised feedback

Im Rahmen des ersten Feedbackgesprächs wird/werden folgende Zielvereinbarung(en) getroffen:

Zielvereinbarung

Spezifisch: _____

Messbar: _____

Attraktiv: _____

Realistisch: _____

Terminiert: in der Coachingfahrt am

Zielvereinbarung

Spezifisch: _____

Messbar: _____

Attraktiv: _____

Terminiert: in der Coachingfahrt am

Die nächste Zeit (längstens bis zur nächsten Feedbackfahrt)

Specific
Measurable
Atractive
Realistic
Time-phased

target agreement



VISION ZERO. KEINER KOMMT UNA. ALLE KOMMEN AN.



Deutscher Verkehrssicherheitsrat





7. standardised feedback

Im Rahmen des ersten Feedbackgesprächs wird/werden folgende Zielvereinbarung(en) getroffen:

Zielvereinbarung

Spezifisch: _____

Messbar: _____

Attraktiv: _____

Realistisch: _____

Terminiert: in der Coachingfahrt am

Zielvereinbarung

Spezifisch: _____

Messbar: _____

Attraktiv: _____

Terminiert: in der Coachingfahrt am

Die nächste Zeit (längstens bis zur nächsten Feedbackfahrt)

Goal Reality Options Willingness

target agreement



VISION ZERO. KEINER KOMMT UNA. ALLE KOMMEN AN.



Deutscher Verkehrssicherheitsrat

7. standardised feedback



When I have notes from five days, I will eat one ice cream.

S

I will respect the speed limit of 30 km/h strictly and note my experience when I am at home.

M

Everyday on my way back home (3 speed limits).

A

R

During the next two weeks.

T

Bankia

A

7. monitoring



feedback drive,
supervision

goals to
increase the
competence
**SMART
GROW**

target
agreement



feedback drive,
supervision

goals to
increase the
competence
**SMART
GROW**

target
agreement

evaluation,
results of
supervision,
comparison
with target
agreement

1 to 2 month

9. Evaluation

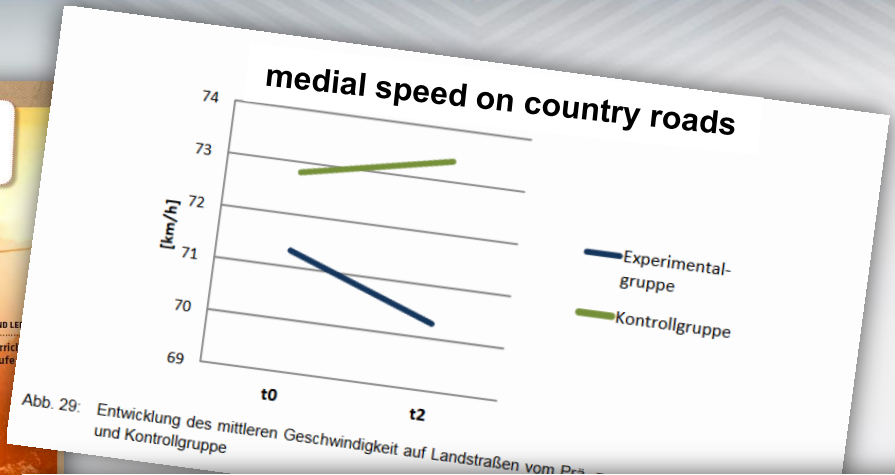
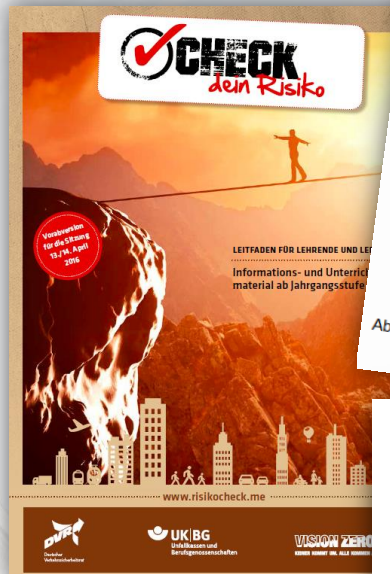
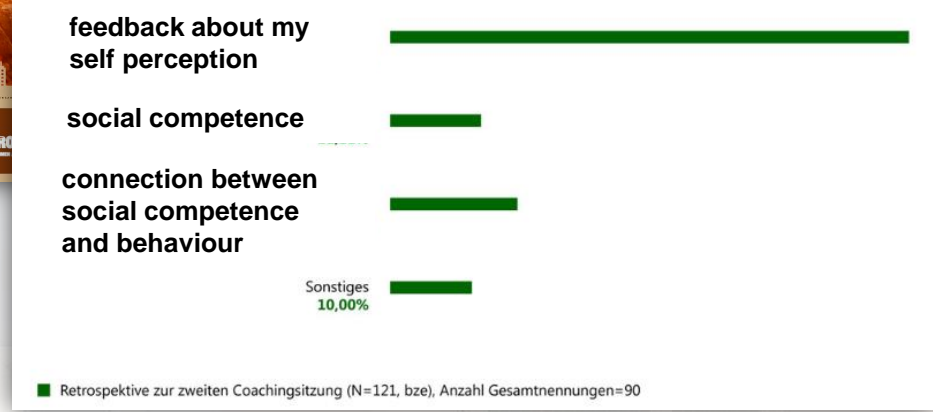
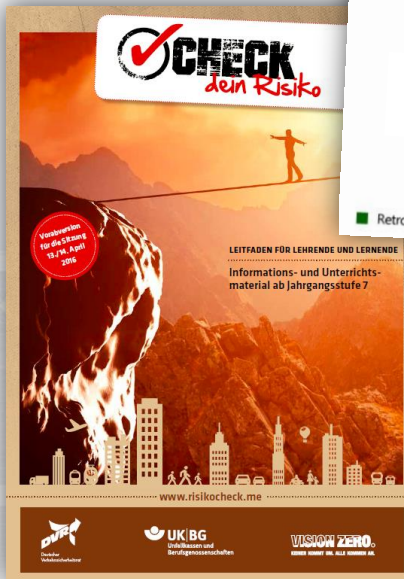


Abb. 29: Entwicklung des mittleren Geschwindigkeit auf Landstraßen vom Prä- und Kontrollgruppe

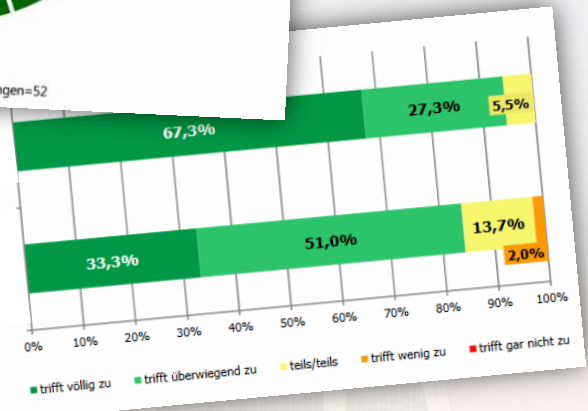


9. Evaluation



the feedback was very helpful

I have learned a lot during the feedback drive



10. Conclusion



standardised feedback/monitoring

- is very effective
- is accepted
- is very helpful
- build up risk/driving competence
- can be introduced everywhere





Contact

Kay Schulte

Assistant General Coordinator

Prevention of work-related road accidents

German Road Safety Council

Jägerstraße 67-69

10117 Berlin

Fon: +49 (0)30 2266771-15

Fax: +49 (0)30 2266771-29

kschulte@dvr.de

