



**Internationales ADAC/DVR-Symposium
in Kooperation mit der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände**

**„Die Fahranfängerbetreuung auf dem Prüfstand!“
15. und 16. September 2010, Berlin**

Empfehlungen

Allgemein:

Das Symposium erzielte unter den Experten Einigkeit hinsichtlich der Beurteilung der Ursachen für die spezifischen Risiken bei der Teilnahme junger Erwachsener im motorisierten Straßenverkehr. Die Ausführungen der Referenten ergaben eine Reihe von Hinweisen, die geeignet sind, die Fahranfängervorbereitung und –betreuung zu verbessern. Es lassen sich als Empfehlung für die notwendigen Voraussetzungen einer gelungenen Fahranfängervorbereitung und die Entwicklung innovativer Konzepte für die Fahranfängerbetreuung folgende Aussagen ableiten:

1. Automobilität ist schon bei 16-Jährigen gedanklich verankert. Dabei ist die subjektive Wichtigkeit des Führerscheins ausgeprägter als die objektive Notwendigkeit. Für eine verkehrssichere Vorbereitung von Fahranfängern ist es erforderlich, nicht nur in der Fahrschulzeit auf die Gefahren, die mit der Teilnahme am Straßenverkehr verbunden sind, hinzuweisen, sondern bereits im Rahmen der schulischen Verkehrserziehung - gemäß den Anforderungen eines lebenslangen Lernens - einen positiven Einfluss auf den für den Straßenverkehr bedeutsamen Sozialisationsprozess möglichst früh auszuüben, damit es zu verkehrssicherheitsorientierten Einstellungsgrundlagen bei Fahranfängern kommen kann. Die Orientierung an Empfehlungen der KMK kann die Integration unterstützen.

2. Die Fahrschulzeit selbst reicht - trotz bestehend hoher Qualitätsstandards - nicht aus, um das Anfängerrisiko und die daraus resultierenden Fehler in Bezug auf die zu erlernenden komplexen motorischen Fertigkeiten und Gefahren einschätzung zu eliminieren. Eine verlängerte begleitete Phase nach abgeschlossener professioneller Fahrausbildung und -prüfung, wie sie im Modell BF17 angewendet wird, ist zu begrüßen und weiterzuentwickeln, damit alle Fahranfänger die Gelegenheit bekommen, sich daran möglichst kostenneutral beteiligen zu können. Die Einführung einer obligatorischen Betreuung stellt sicher, dass alle Fahranfänger notwendige Hilfestellungen erhalten.

3. Die im europäischen Ausland positiven Erfahrungen mit der Lernzeitverlängerung während der Fahrausbildung, wie sie u.a. in einem Mehrphasenmodell angewendet wird und die damit verbundene Chance, Lehrinhalte dem Lernstand der Fahranfänger anzupassen, müssen auch in Deutschland in der notwendigen Diskussion um eine verbesserte Fahranfängerbetreuung berücksichtigt werden. Eine Optimierung des Zugangs und der Ausbildung zum Beruf des Fahrlehrers ist mit zu betrachten.

4. Die Integration und konsequente Nutzung aller in Deutschland zur Verfügung stehender Kompetenzen im Rahmen der Fahranfängervorbereitung und -betreuung zur Festigung verkehrssicherheitsbezogener Verhaltensweisen ist Aufgabe eines neu zu schaffenden Ausbildungs- und Betreuungskonzepts. Dieses sollte den Fahranfängern auch nach Erwerb der Fahrerlaubnis in der ersten Phase des selbständigen Fahrens die Gelegenheit bieten, zu geeigneten Zeitpunkten Hilfestellungen zu erhalten, die einer rasch wachsenden Selbstüberschätzung der Führerscheinneulinge im Umgang mit dem Automobil effektiv entgegen wirken. Die Maßnahmen und das eingesetzte Personal müssen geeignet sein, den Ausbau der Fähigkeit zur Selbstreflexion im Sinne der GDE-Matrix zu unterstützen.

5. Es sind Feedbacksysteme, u.a. Feedbackfahrten zur Gefahrenwahrnehmung und zur umweltschonenden Fahrweise, nach Erwerb der Fahrerlaubnis vorzusehen. Diese dienen zur professionellen Evaluation nach einer Phase der selbständigen Praxis. Dabei ist die Feedbacksituation durch eine Standardisierung zu stärken. Eine Wiederholung der Feedbackfahrt dient dem bewussten Monitoring des Verkehrsverhaltens und stärkt die Selbstreflexion des Fahrers. Der Einsatz moderner Fahrzeugtechnik kann dazu beitragen, zusätzlich Rückmeldungen zum Fahrverhalten zu geben. Ein zielgruppenadäquater Coachingansatz unterstützt die Förderung der für den komplexen Straßenverkehr notwendigen Selbstkompetenz.

6. Potenzielle Risikofahrer betonen die Symbol- und Statusfunktion des Führerscheins. Ein Anfängerkennzeichen kann die Symbolfunktion des Autos für Risikoreiche brechen.