

## Verbesserung der Fahrerausbildung und -prüfung

Die Fahrerausbildung wäre effizienter, wenn sie Teil eines gut konzipierten Zulassungssystems wäre sowie den psychologischen und sozialen Einflüssen auf das Fahrverhalten mehr Gewicht beimessen würde. Zudem sollten Fahrerschüler lernen, ihr Können realistisch

einzuschätzen. Zu diesem Schluss kommen Experten aus acht europäischen Ländern im Rahmen des EU-Forschungsprojektes GADGET. Eine Verbesserung der Situation sei aber auch vom Willen der politischen Entscheidungsträger abhängig.

### Problemstellung

Möglichkeiten und Grenzen der Verhaltensbeeinflussung durch Fahrausbildungssysteme analysieren und Perspektiven aufzeigen – das war das Ziel der Arbeitsgruppe 3 des von der EU initiierten GADGET-Projektes (GADGET = Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology). Experten aus acht europäischen Ländern nahmen sich dieser Aufgabe an. Handlungsbedarf besteht aufgrund der Tatsache, dass Strassenverkehrsunfälle die häufigste Todesursache bei

15- bis 24-Jährigen darstellen: In der EU werden jährlich 15'000 junge Menschen Opfer eines Verkehrsunfalles.

Das konkrete Ziel der Arbeitsgruppe bestand darin, aufgrund vorhandener Studien und Expertenmeinungen Optimierungsvorschläge zu erarbeiten. Ein theoretischer Rahmen (siehe Tabelle) erlaubte die Formulierung von Beurteilungsfragen zu bestehenden und möglichen Fahrausbildungssystemen.

### Ergebnis und Bewertung

Der Bericht bestätigt, dass die Fahrerausbildung zu einem grossen Teil aus der Aneignung von notwendigen Automatismen der Fahrzeugbedienung und dem Beherrschlernen von Verkehrssituationen besteht. Eine gute Fahrerausbildung beinhaltet nach Meinung der Experten aber auch folgende Themen: situative, soziale und psychologische Einflüsse auf das Fahrverhalten, Bewusstsein der durch diese Einflüsse entstehenden Risiken und kritische Wahrnehmung der eigenen Verhaltensweisen und Risikotendenzen.

Es resultierten folgende Erkenntnisse zur Fahrerausbildung:

- In Deutschland und Österreich weisen Forschungsergebnisse darauf hin, dass eine Probe- phase nach Erlangung des Führerausweises zu einem Sicherheitsgewinn führt.
- Es ist sinnvoll, den Fahrschülern und Neulenkern möglichst viel Fahrerfahrung unter geschützten Bedingungen zu ermöglichen.

- Der stufenweise Zugang zur definitiven Fahrerlaubnis (graduated licensing system) kann empfohlen werden, da er in einigen Fällen (Länder mit hoher Unfallbelastung und Mindestalter unter 18) die Sicherheit erhöht hat.
- Kein heutiges System deckt alle geforderten Elemente ab. Das grosse Potenzial für die Entwicklung der Fahrerausbildungssysteme sollte wahrgenommen werden.
- Wenn der soziale und psychologische Kontext sowie Methoden zur Reflexion über das eigene Verhalten durch die Fahrerausbildung abgedeckt werden, können viele relevante, bekannte Unfallbedingungen junger Fahrzeuglenker beeinflusst werden.
- Die Kombination eines abgestuften Systems mit Ausbildungsinhalten, die die obere rechte Ecke des Rasters (Tabelle) auch abdecken, ist viel versprechend.
- Ausbildungssysteme mit starkem Gewicht auf der Schulung durch Laien bevorteilen sozial bessergestellte Fahrschüler.

# ARGUMENTE

## Inhalte der Fahrerausbildung

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

## Fazit

Können solche Themen in die Fahrerausbildung integriert werden? Der Bericht beantwortet diese Frage mit einem klaren Ja. Die Ausbildung lediglich quantitativ zu erweitern reicht aber nicht aus, ebenso greifen lehrerzentrierte Methoden zu kurz. Aktive Lernmethoden sind notwendig, wenn der Fahrschüler etwa begreifen soll, wie Fahrmotive sein Fahrverhalten und damit die konkreten, an ihn gestellten Anforderungen in einer Verkehrssituation beeinflussen. Darum muss die Schulung z. B. die Übung von Selbsteinschätzung miteinschliessen. Einfache Unterrichtsmittel wie ein Selbsteinschätzungsfragebogen, der ausgewertet und besprochen wird, genügen dazu.

Eine grosse Bedeutung kommt der Führerprüfung zu, da sie sich positiv auf das Niveau der Ausbildung auswirkt. Es ist deshalb notwendig, die erwähnten übergeordneten Fähigkeiten (wie z. B. Selbsteinschätzung) in die Prüfungsanforderungen aufzunehmen.

Der Bericht endet mit folgenden Forderungen:

- Auf der Basis der Empfehlungen sind neue Fahrerausbildungssysteme zu implementieren oder bestehende zu optimieren.
- Die wissenschaftliche Begleitung ist zu organisieren und zu finanzieren.
- In Zukunft sollen Fahrerausbildungssysteme auch bezüglich Kosten-Nutzen-Überlegungen beurteilt werden.

## Quelle

Siegrist, S. (Hrsg.) (1999), Driver Training, Testing and Licensing – towards theory-based management of young drivers' injury risk in road traffic, bfu-Report No 40

Autoren:

Assailly Jean-Pascal, INRETS, F  
 Baughan Christopher John, TRL, GB  
 Chatenet Françoise, INRETS, F  
 Glad Alf, TOI, N  
 Goldenbeld Charles, SWOV, NL  
 Gregersen Nils Petter, VTI, S  
 Hatakka Mika, Univ. Turku, Fin  
 Keskinen Esko, Univ. Turku, Fin  
 Twisk Divera, SWOV, NL  
 Siegrist Stefan, bfu, CH  
 Skladany Pavel, TRC, CR

## Impressum

bfu, Laupenstrasse 11, Postfach 8236  
 CH-3001 Bern  
 Tel. 031 390 22 22  
 Fax 031 390 22 30  
 www.bfu.ch

Kontaktpersonen:

Stefan Siegrist  
 Tel. 031 390 22 15  
 s.siegrist@bfu.ch

Raphael Denis Huguenin  
 Tel. 031 390 22 00  
 r.d.huguenin@bfu.ch

© Abdruck unter Quellenangabe erwünscht.