DEGENER

DIE DEGENER-REIHE NACH DEM NEUEN FAHRLEHRERGESETZ §

B. Kollbach | M. Franke | J. Meier | A. Destradis

VERKEHRSVERHALTEN FÜR FAHRLEHRER I

Fahreignung und Fahrtüchtigkeit. Mobilitätsverhalten in Deutschland.
Heterogenität und partnerschaftliches Verhalten im Straßenverkehr.

Auflage 1

1.1.1.1, 1.1.1.2, 1.1.1.4, 1.1.1.7 | Verkehrsverhalten

» Die Autoren

Dr. Birgit Kollbach

Diplom Psychologin, promoviert an der Uni Leipzig. Fachpsychologin für Verkehrspsychologie BDP. Psychologiestudium an der Freien Universität Berlin – 1984 Abschluss. 1985 –1996 angestellte Verkehrspsychologin und Fahrlehrerin. Seit 1990 amtlich anerkannte Seminarleiterin und Lehrgangsleiterin für Aufbauseminare (ASK, ASF, ASP). Seit 1996 Mitarbeiterin von DEKRA, seit 1999 Leiterin des Medizinisch-Psychologischen Dienstes der DEKRA Akademie GmbH. Seit 2000 Kursleiterin für Kursprogramme zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung, a. a. Seminarleiterin für besondere Aufbauseminare.

Mathias Franke

Diplom Pädagoge, Berufssoldat und Offizier der Bundeswehr. Absolvent der Helmut-Schmidt-Universität in Hamburg. Dozent der Fahrlehrerweiter- und Erwachsenenbildung. Bei Einsätzen im In- und Ausland sammelte er Erfahrungen in der Unterrichts- und Ausbildungsplanung sowie -gestaltung. Sein Steckenpferd sind die pädagogische Psychologie und die Sozialpsychologie.

Jens Meier

Absolvierte eine kaufmännische Lehre zum Verlagsbuchhändler. Gefolgt vom Lehramtsstudium in den Fächern Geschichte, Geographie und Politik und der Arbeit im Schuldienst. Später Ausbildung zum Fahrlehrer BE ,CE, A. Seit 1983 Dozent für Pädagogik und Verkehrsverhaltenslehre in der Fahrlehrerausbildung.
Derzeit arbeitet er als Leiter des Bereiches Fahrlehrerfortbildung an einer Verkehrsfachschule.

Alessandro Destradis

Renommierter Fachautor und erfahrener DVR-Moderator in der Erwachsenenbildung. In der Fahrlehrerausbildung ist er als Dozent tätig und war an der Erstellung von Ausbildungskonzepten für die E-Mobilität beteiligt. Weitere Schwerpunkte seiner Arbeit sind die Vermittlung von StVO und FeV sowie die Durchführung und Analyse von theoretischen und praktischen Unterrichtseinheiten. In seiner Freizeit engagiert er sich in der frühkindlichen Verkehrserziehung.

© DEGENER

» Vorwort

In dieser Lehrbuchreihe wird fachliches Professionswissen für Fahrlehrer der Klasse BE vermittelt, wie es im Rahmenplan für die Fahrlehrerausbildung in der Anlage 1 zur Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung (FahrlAusbV) vorgesehen ist. In diesem Band geht es in fünf Kapiteln um verschiedene Aspekte des partnerschaftlichen Verkehrsverhaltens (Anlage 1 Nr. 1.1.1 FahrlAusbV). Abgerundet wird jedes Kapitel mit praxisrelevanten Verständnisfragen sowie mit Fragen aus dem Prüfungsfragenkatalog, die letztlich auch der Fahrschüler beantworten können muss.

Nach einer Einführung (Kapitel 1) befasst sich Kapitel 2 mit dem Kompetenzbereich BE-1 – Fahreignung, Fahrtüchtigkeit und Fahrverhalten. Fahrlehrer lernen psychische und physische Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten, auf die Fahreignung und auf die Fahrtüchtigkeit kennen sowie die entsprechenden rechtlichen Vorschriften. Ziel ist es, diese erklären zu können.

Im Kapitel 3 geht es beim Kompetenzbereich BE-2 um Heterogenität im Straßenverkehr. Ziel ist, das Verkehrsgeschehen auch aus der Perspektive anderer Verkehrsteilnehmer wie beispielsweise Kindern, Älteren oder auch Radfahrern sehen zu können. Es werden Besonderheiten erläutert, damit die erforderliche Anpassung des eigenen Verkehrsverhaltens begründet werden kann.

Kapitel 4 beschreibt das partnerschaftliche Verhalten als Kompetenzbereich BE-4. Die Vorteile eines durch Vorsicht, Rücksicht und Partnerschaft geprägten Verkehrsverhaltens sollen begründet werden und im Rahmen des eigenen Verkehrsverhaltens und der beruflichen Tätigkeit angewandt werden können.

Schließlich werden in Kapitel 5 beim Kompetenzbereich BE-7 Trends des Mobilitätsverhaltens in Deutschland beschrieben, damit der Fahrlehrer auch Maßnahmen zur umweltschonenden und nachhaltigen Mobilitätsgestaltung erläutern kann.

Im vorliegenden Band wird aufgrund besserer Lesbarkeit die männliche Form verwendet. Angesprochen sind jedoch ausdrücklich auch alle Leserinnen! Um Wiederholungen einzelner Begriffe zu vermeiden, nutzen wir die Bezeichnungen Lehrkraft, Lehrperson und Lehrer sowie Fahrschullehrer und -ausbilder und meinen damit stets den unterrichtenden oder ausbildenden Fahrlehrer. Die Bereiche der Psychologie und Pädagogik sind inhaltlich derart umfangreich und vielfältig, dass wir in diesem Buch nur Auszüge und für uns wesentlich erscheinende Aussagen wiedergeben bzw. sie im Lichte einer Fahrschulausbildung einordnen.

Viel Erfolg und Freude beim Studium wünschen Ihnen die Autorinnen und Autoren und das Redaktionsteam des DEGENER Verlags.

© DEGENER

OPTIMAL VERLINKT mit dem ***360°*** **Lehr- und Lernsystem von DEGENER!**
In diesem Werk befinden sich auf zahlreichen Seiten Verweise auf das DEGENER-Lehrbuch für Fahrschüler, **360° DAS BUCH** – Basiswissen für alle Klassen/Spezialwissen für Klasse B/BE!

Die Quellenverweise zu den Lehrbuch-Themen finden Sie direkt unter den betreffenden Abbildungen oder als „OPTIMAL VERLINKT"-Logo auf den Buchseiten!
Beides zeigt Ihnen, mit welchem Thema im Lehrbuch ***360°*** sie jeweils vernetzt sind. Das Lehrbuch ***360°*** liefert Ihnen wertvolle methodische und didaktische Zusatzinformationen zu den im Werk „Verkehrsverhalten I" behandelten amtlichen Rahmenplan-Themen:
» I – Persönliche Voraussetzungen,
» II – Risikofaktor Mensch und
» III – Rechtliche Rahmenbedingungen!

Beziehen Sie das DEGENER-Lehrbuch ***360°*** von vornherein in Ihre Basis-Ausbildung zum Fahrlehrer mit ein! So haben Sie immer einfachen Zugriff auf themenspezifische Zusatzinformationen aus erster Hand.

» Optimal verlinkt. 360° DAS BUCH «
Thema 1, 2, 3

360° DAS BUCH – Basiswissen für alle Klassen/Spezialwissen für Klasse B/BE
» steht im Mittelpunkt des DEGENER-Lernsystems,
» entspricht dem amtlichen Rahmenplan für den Theorieunterricht,
» ist übersichtlich in 14 Themen gegliedert (Grundstoff + Klasse B),
» vermittelt Verständnis der Verkehrsregeln und -zeichen,
» besticht mit einem hohen Anteil an Realfotos, VR-Grafiken und Illustrationen,
» behandelt die Grundlagen der Kfz-Technik und Fahrphysik,
» erläutert aktuell verbreitete Fahrer-Assistenzsysteme,
» erklärt die Beantwortung amtlicher Prüfungsfragen mithilfe von sogenannten „Cheats",
» widmet sich schwerpunktmäßig der Gefahrenlehre und dem vorausdenkenden Fahren
und vieles mehr!

Weitere Informationen:

www.

https://www.degener.de/produkte/lehrbuecher/

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	9
2	Kompetenz BE-1 – Fahreignung, Fahrtüchtigkeit und Fahrverhalten	17
2.1	Theoretische Modelle des Fahrverhaltens	20
2.1.1	Lernpsychologische Grundlagen	20
2.1.2	Verkehrsverhalten als Informationsverarbeitung	28
2.1.3	Verkehrsverhalten als zielgerichtete Handlung	29
2.1.4	Risikoverhalten im Verkehr	32
2.1.5	GDE-Matrix (Goals for Driver Education, Ziele der Fahrerausbildung) nach Keskinen et al. (2010)	33
2.2	Grundlegende Begriffe: Fahreignung, Befähigung, Fahrtüchtigkeit	39
2.2.1	Fahreignung	39
2.2.2	Befähigung	42
2.2.3	Fahrtüchtigkeit	43
2.3	Die höheren Ebenen der GDE-Matrix im Fahrschulunterricht: Beeinträchtigungen, Emotionen, Motive, Werte und soziales Umfeld	44
2.3.1	Beeinträchtigungen der Fahrtüchtigkeit	44
2.3.1.1	Krankheit und Medikamente	45
2.3.1.2	Müdigkeit	45
2.3.1.3	Alkohol	46
2.3.1.4	Drogen und Medikamente	50
2.3.2	Einfluss von Belastung, Ablenkung, Emotionen, Motiven und Werthaltungen	53
2.3.2.1	Belastung und Beanspruchung	53
2.3.2.2	Ablenkung	55
2.3.2.3	Aggression und Selbstdurchsetzung	57
2.3.3	Einfluss von Fahrmotiven und Einstellungen sowie des sozialen Umfelds	60
2.3.3.1	Beifahrer bei BF17 und in der Peergroup	60
2.3.3.2	Einfluss von Fahrmotiven und Einstellungen	63
2.3.3.3	Fahrerselbstbild	65
2.3.3.4	Fahrertypologien	66
2.4	Fragen zu diesem Kapitel	73
2.4.1	Praxisrelevante Verständnisfragen für den Fahrlehrer	
2.4.2	Fragen aus dem amtlichen Fragenkatalog für Fahrschüler	77

© DEGENER

1 » Einführung

1 » Einführung

Das deutsche Straßenverkehrssystem ist komplex und vielschichtig und funktioniert erstaunlich gut. Es funktioniert immer dann, wenn alle umsichtig, vorsichtig und rücksichtsvoll miteinander umgehen. Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen legen in der Fahrausbildung wichtige Grundlagen bei überwiegend jungen Leuten für einen sicheren, partnerschaftlichen und umweltfreundlichen Fahrstil.

Wenn man sich den Bestand von Fahrzeugen mit amtlichen Kennzeichen (rd. 61,5 Mio.) zzgl. Versicherungskennzeichen (rd. 2 Mio.) 2016 anschaut, dann sind Pkw (rd. 45,1 Mio.) mit etwa 80 % die mit Abstand am häufigsten zugelassenen Fahrzeuge.

Insgesamt waren am 01.01.2016 nur rd. 130.000 Hybrid- und 38.000 Elektrofahrzeuge zugelassen.

Auf 1.000 Einwohner kamen 2016 rd. 668 Kfz. Die Benutzung von Pkw und Krad als Fahrer, Mitfahrer oder Beifahrer nennt man „Motorisierten Individualverkehr“ (MIV). Von 2005 bis 2014 blieb dieser mit jeweils 54 % des gesamten Verkehrsaufkommens stabil. Dabei erfolgte eine Abnahme dieser Verkehrsart bei den Jüngeren und eine Zunahme bei den Senioren. Der Führerscheinbesitz in der Bevölkerung stieg in diesem Zeitraum von 84 % auf 87 %, wobei bei Frauen ein leichter Anstieg zu verzeichnen war. Auch die Pkw-Verfügbarkeit (Führerscheinbesitz und mindestens ein Pkw im Haushalt) ist sehr groß und von 2005 bis 2014 stabil bei 76 % der Bevölkerung geblieben. Dabei wird Carsharing immer beliebter: Von 2014

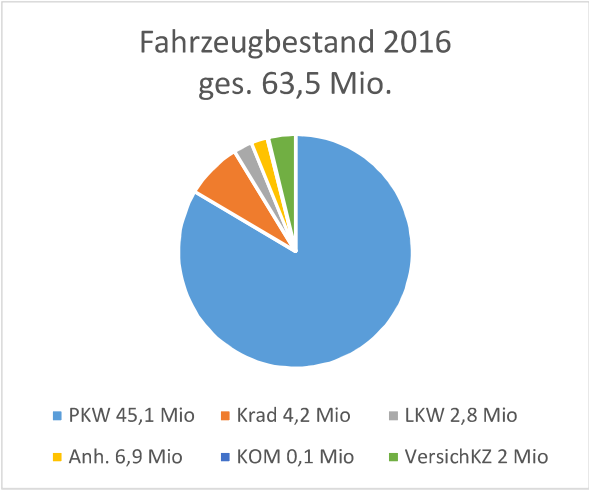

Abbildung 1: Fahrzeugbestand und Fahrzeugdichte in Deutschland (Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur [BMVI])

© DEGENER

bis zum 01.01.2016 wuchs der Anteil der Carsharing-Fahrberechtigten um gut 20 %.

Abbildung 2 zeigt die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel im Jahr 2014. Trotz vieler Bemühungen, den öffentlichen Verkehr (ÖV) mit Bussen und Bahnen attraktiver zu gestalten und die Bevölkerung zum Radfahren zu motivieren, ergab sich zwischen 2005 und 2014 nur eine geringe Zunahme des ÖV von 10 % auf 11 % des Verkehrsaufkommens, der Fahrradverkehr verzeichnete eine geringe Steigerung von 12 % auf 13 %. Beides deutet auf eine größere Akzeptanz von multimodalen Verhaltensmustern hin. Das Verkehrsmittel „zu Fuß“ hingegen zeigt einen deutlichen Trend nach unten von 23 % auf 21 %, was mit der Abnahme von Fußwegen zugunsten von Radfahrten und mit einer Zunahme der MIV-Fahrten von Senioren erklärbar ist.

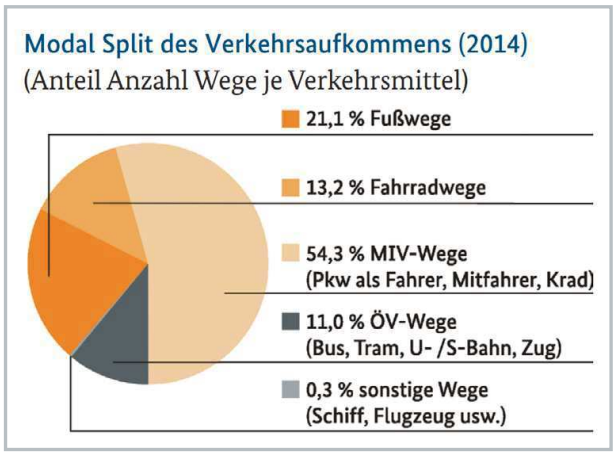

Abbildung 2: Modal Split des Verkehrsaufkommens (Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur [BMVI])

Aufgrund der Energiewende, der zunehmenden Einführung von Elektroautos und einem weiteren Ausbau der Fahrerassistenzsysteme hin zu automatisierten Fahrfunktionen wird sich der Individualverkehr in den kommenden Jahrzehnten sicherlich verändern. Hier wird eher mit einer Evolution anstatt mit einer Revolution gerechnet, an der auch die Fahrlehrerschaft teilhaben wird. Beispielsweise hat der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft in einer großen Studie die Verbreitung von automatisierten Fahrsystemen bis 2035 abgeschätzt. Dabei wird für den Autobahnpiloten, ein automatisiertes Fahrsystem für Autobahnen bzw. autobahnähnliche Straßen, mit einer Verbreitung von 37 % gerechnet. Für den City- und Landstraßenpiloten,

© DEGENER

ein automatisiertes Fahrsystem für den Stadt- und Landstraßenbereich, wird eine Markteinführung 2025 und eine Verbreitung von 13 % im Jahr 2035 angenommen (GDV, 2017). Der Individualverkehr wird sich verändern, der Pkw wird dabei als wichtigstes Verkehrsmittel auch weiterhin eine große Rolle spielen.

Der demografische Wandel wird zukünftig eine Herausforderung für die Sicherheit im Individualverkehr darstellen. Von 2010 bis 2030 wird die Anzahl der Einwohner in Deutschland voraussichtlich leicht abnehmen. Wie sich die Altersstruktur der Bevölkerung voraussichtlich bis 2030 entwickeln wird, zeigt Tabelle 1. Gut ein Viertel der Bevölkerung wird dann über 65 Jahre alt sein. Für diese Bevölkerungsgruppe, zu der alle Menschen einmal zählen werden, wird es darum gehen, ihre Mobilität möglichst lange zu erhalten. Im Sinne lebenslangen Lernens kann die Fahrlehrerschaft hier eine wichtige Aufgabe neben der Fahrausbildung finden.

	2010	2030
Haushalte insgesamt	**40,4 Mio.**	**41,5 Mio.**
	(+ 1,1 Mio. bzw. + 2,7 %)	
Einwohner insgesamt	**80,2 Mio.**	**78,2 Mio.**
	(- 2,0 Mio. bzw. - 2,4 %)	
darunter		
Einwohner <10 Jahre	6,9 Mio.	6,6 Mio.
	(- 0,3 Mio. bzw. - 3,8 %)	
Einwohner 10 - 17 Jahre	6,3 Mio.	5,4 Mio.
	(- 0,9 Mio bzw. - 14,3 %)	
Einwohner 18 - 64 Jahre	50,5 Mio.	44,5 Mio.
	(- 5,9 Mio. bzw. - 11,8 %)	
Einwohner 65+ Jahre	16,5 Mio.	21,7 Mio.
	(+ 5,2 Mio. bzw. + 31,2 %)	

Tabelle 1: Bevölkerungsprognose (Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur [BMVI])

Allerdings ist und bleibt die Kernaufgabe der Fahrlehrerschaft, insbesondere junge Fahranfänger zu einem sicheren Verkehrsverhalten zu bringen.

Individuelle Mobilität, wie sie der Pkw schafft, wird weiterhin ein wesentliches Element persönlicher Mobilität im Alltag jeder Bevölkerungsgruppe darstellen. Damit ist und bleibt der Beruf des Fahrlehrers wichtig. Er muss neue Tendenzen in der Mobilität erkennen und sich daran anpassen. Ständige Weiterbildung stellt einen wichtigen Schritt in die Zukunft dar.

© DEGENER