

Fahrausbildung mit der Schule

Grundzüge des Gesamtkonzepts einer nachhaltigen Fahrausbildung jugendlicher Fahranfänger zu sozialkompetentem und umweltbewusstem Fahren

Adolf-Eugen Bongard

Ausgangslage und Problemstellung

Die Unfallhäufigkeit bei jungen Fahrern ist seit mehreren Jahrzehnten Gegenstand von Untersuchungen, die zur Aufklärung der Ursachen und zur Erprobung von für geeignet gehaltenen Gegenmaßnahmen angestellt werden. Der Risikofreudigkeit junger Menschen als einer der am häufigsten genannten Unfallursachen ist durch bloße Vermittlung von Kenntnissen und Fertigkeiten, durch Sanktionen oder ihre Androhung nicht beizukommen. Was für die Zulassung von Erwachsenen als Führer von Kraftfahrzeugen für ausreichend gehalten wurde und zur Ausgestaltung eines Erlaubniswesens führte, hat sich für jugendliche Fahranfänger als unzureichend herausgestellt. Fahrlehrer sind aufgrund ihrer für die Erziehung und Bildung junger Menschen völlig unzulänglichen Ausbildung und ihrer wirtschaftlichen Stellung als Gewerbetreibende de facto außerstande, im Rahmen der Fahrausbildung die Einstellung jugendlicher Fahranfänger zu Mobilität und Sicherheit hinreichend wirksam positiv zu beeinflussen.

Alle Versuche, die offenkundigen Mängel der Fahrausbildung junger Menschen durch „Nachschulung“ oder Nachbetreuung auszugleichen, haben sich als wenig effizient erwiesen. Die nach Sammlung erster Erfahrungen in „freier Wildbahn“ eingenommene Haltung junger Fahrer dem motorisierten Individualverkehr (MIV) gegenüber ist durch selbst nur nachgeschulte Fahrlehrer kaum noch zu verändern. Wie die Auswertung des zur Erprobung einer 2. Ausbildungsphase durchgeführten Modellversuchs „Jugend fährt sicher“¹ ergeben hat¹, ließen sich nach solcher Nachbetreuung global keine nachweisbaren Effekte feststellen.

Da die überfällige Verbesserung der beruflichen Qualifikation der Fahrlehrer sich selbst dann, wenn sie durchgreifend erfolgen sollte, lange Zeit auf das bestehende Fahrschulwesen kaum auszuwirken vermag, muss unverzüglich eine die Fahrschulausbildung ergänzende, aussichtsreichere pädagogische Beeinflussung von Einstellung und Verhalten junger Fahranfänger unter Mitwirkung der Schule eingeführt werden. Notwendig ist eine Verknüpfung von schulischer Mobilitätserziehung und Fahrausbildung.

Der Deutsche Bundestag hat am 14. November 1997 eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes beschlossen, die einer solchen Verknüpfung von schulischer Verkehrserziehung und Fahrschulausbildung die Wege ebnet.

Er hat darüber hinaus in einer bemerkenswerten Entschließung die Bundesregierung dazu aufgefordert, für den Fahrlehrerberuf ein Konzept zu entwickeln, das pädagogischen Ansprüchen besser genügt als das von der Administration im Benehmen mit Vertretern der Fahrlehrerschaft und ihrer traditionellen Ausbildungsstätten „weiterentwickelte“, höchst unzulängliche Ausbildungskonzept.

Vor diesem Hintergrund wird im Folgenden über die „Entwicklung und Erprobung des Gesamtkonzepts einer (erweiterten) Fahrausbildung jugendlicher Fahranfänger/innen zu sozialkompetentem und umweltbewusstem Fahren im Stadtverkehr“ durch die Arbeitsstelle für verkehrspädagogische Forschung und Lehre (AV) der Technischen Universität Berlin in Kooperation mit dem Institut für Verkehrspädagogik e.V. (ivp) in Berlin berichtet.

Vorgeschichte

Versuche an Schulen und Vorschläge von Beauftragten der Schulverwaltung, die Schule bei der Vorbereitung auf die Verkehrsteilnahme mit Personenkraftwagen einzubeziehen, hat es in Deutschland wiederholt gegeben.

So unternahm Polizeipräsident Littmann in Frankfurt am Main in den sechziger Jahren einen Versuch mit „Auto auf dem Schulhof“ und brachte das an amerikanischen Schulen bei der Driver Education verwandte Standardwerk „Sportsmanlike Driving“ in deutscher Übersetzung heraus.

Eine 1969 von der Kultusministerkonferenz beauftragte Arbeitsgruppe forderte in dem von ihr vorgelegten Entwurf einer Rahmenvereinbarung zur Verkehrserziehung in der Schule als Ergebnis von Eindrücken, die eine Untergruppe auf einer 14-tägigen Studienreise in die USA gewonnen hatte:

¹ Siehe den Schlussbericht zur Wirksamkeitsuntersuchung zum Modellversuch „Jugend fährt sicher“ - Bundesanstalt für Straßenwesen - März 1995 – BAST FP. 2.9124; Verf.: S.-O. Schulz, H. Jörg Henning, F. Chaselon - Universität Bremen, Institut für Psychologie und Klinische Forschung, Abteilung Methodik & Evaluation.

„Versuche mit der theoretischen und praktischen Vorbereitung auf die Abnahme des Führerscheins Klasse III sollten an einzelnen Schulen in der Sekundarstufe II durchgeführt und wissenschaftlich begleitet werden. Dabei ist zu prüfen, ob internationale Erfahrungen mit der Kraftfahrer-Erziehung an Schulen auf das Schulwesen der Bundesrepublik Deutschland übertragen werden können und ob diese schulische Kraftfahrer-Erziehung eine Herabsetzung der Altersgrenze beim Erwerb des Führerscheins Klasse III rechtfertigen würde.“

Der schließlich nur als Empfehlung verabschiedete Entwurf enthielt diesen Vorschlag nicht mehr. Die an der Fahrausbildung wirtschaftlich Interessierten und mit ihnen die Erlaubnisbehörden versprachen sich mehr von einer Verbesserung der Ausbildung an Fahrschulen sowie einer Verbesserung der Fahrerlehrausbildung – und konnten sich durchsetzen.

Vorarbeiten an der Arbeitsstelle für verkehrspädagogische Forschung und Lehre der TU Berlin

Im Zuge erziehungswissenschaftlicher Forschung stellte sich nun die Frage, mit welchen Verbesserungen der Fahrschulbildung am ehesten pädagogisch durchdachte Ziele der Fahrausbildung junger Fahrer/innen erreicht werden könnten, und zwar angesichts der politisch vorgegebenen Rahmenbedingungen zunächst ohne Mitwirkung der Schule. Die Arbeitsstelle für verkehrspädagogische Forschung und Lehre der TU Berlin mit ihrer lange Zeit behördlich tolerierten Forschungsfahrschule bot die Möglichkeit, dieser Frage in zahlreichen Unterrichtsversuchen nachzugehen.

Eine Analyse der soziokulturellen Voraussetzungen der Fahrschulbildung und daraus resultierender Probleme ergab, welche Aufgaben im Blick auf junge Fahrer/innen vorrangig zu lösen sind:

- Fahrer/innen müssen zunächst zu unterscheiden lernen zwischen einer prüfungsorientierten Ausbildung, die zielgenau zur Fahrerlaubnis führt, und einer ihrer Interessen dienenden Ausbildung zu sozialkompetentem und umweltbewusstem Verkehrsverhalten. Der gängigen Vorstellung, dass es bei der Fahrausbildung allein auf den Erwerb des Führerscheins ankommt, muss frühzeitig, d.h. schon vor Beginn der Fahrschulbildung begegnet werden.
- Fahrer/innen müssen ferner zu verstehen lernen, dass Straßenverkehr nicht gemäß immer noch vorherrschender Auffassung ein technisches System ist, in dem es auf das Funktionieren im Sinne dieses Systems ankommt, sondern ein soziales System, in dem Menschen sich zueinander und miteinander verhalten.
- Fahrer/innen müssen überdies vor Augen geführt werden, dass der Autoverkehr nicht nur gefährlich, sondern in hohem Maße umweltbelastend und gesundheitsschädlich ist, also wo immer möglich reduziert und generell entschleunigt werden muss.

Die Vermittlung von Sozialkompetenz setzt eine Organisation von Lernprozessen voraus, bei denen unmittelbar erfahren wird, welche Vorteile soziales Handeln bietet. Sie führt zwangsläufig zur Gruppenfahrausbildung, die inzwischen auch in der Fachliteratur² als zukunftsweisend angesehen wird:

Eine Gruppe von 12 bis 24 Schüler(inne)n beginnt gleichzeitig die Fahrausbildung und wird über den gesamten Kursverlauf möglichst auf dem gleichen Leistungsniveau gehalten. Nur diese Vorgehensweise ermöglicht die zu Recht geforderte inhaltliche Verzahnung von theoretischer und praktischer Fahrausbildung, gestattet effektivere Unterrichtsformen und bietet die Chance, von Beginn der Ausbildung an einer egozentrischen Sicht des Autofahrens entgegenzuwirken. Aus dieser Zielsetzung resultiert, dass in bestimmten Ausbildungsphasen die Fahrstunden mit jeweils zwei Schüler/inne/n im Auto durchgeführt werden. Die Fahrerlaubnisprüfung soll von allen möglichst zur gleichen Zeit abgelegt werden.

Gemäß dem allgemeinen Lernziel, Sozialkompetenz zu erlangen und prosoziales Verhalten einzuüben, kommt es dann beim Lernen im Unterricht wie beim Fahren im Verkehr vor allem darauf an, dass man aufeinander Rücksicht nimmt und einander hilft, also nicht schneller sein will als andere und früher am Ziel. Leitbild der Ausbildung ist nicht mehr der geschickte Fahrer, der unter Beachtung der Verkehrsregeln ein sportlich-zügiges Fahrverhalten zeigt, sondern der umsichtige Fahrer, der auf Ungeschicklichkeiten anderer vorbereitet ist, gelassen reagiert und ihnen möglichst aus der Brede hilft, der sich Zeit lassen – und unter Umweltsichtpunkten sogar das Autofahren lassen kann, wenn Alternativen sich anbieten.

Über die Gruppenfahrausbildung und die sie kennzeichnenden Vorgehensweisen wurde bereits 1984 auf dem Dritten Internationalen Workshop „Driver Improvement“ ausführlich berichtet.

² Vgl. Schlag, B.; Schleger, A. (1995): Fahren lernen in Europa. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 41, 1, 10-18.

In den folgenden Jahren wurde dieses Ausbildungskonzept unter stärkerer Ausprägung des Umweltaspekts und Einbeziehung ausländischer Erfahrungen weiter ausgestaltet. Es wurde im Europäischen Jahr des jungen Autofahrers (1995) mit den hier aufgeführten Ergänzungen öffentlich vorgestellt:

1. Aufbauend auf dem 1986 im Auftrag des Umweltbundesamtes entwickelten und fortlaufend überprüften Curriculum „Erziehung zu umweltbewusstem Fahrverhalten in der Fahrausbildung“ wird kontinuierlich von Beginn der Ausbildung an ein entsprechendes Bedienungs- und Fahrverhalten trainiert. Umweltschonendes Autofahren setzt größeres Geschick in der Fahrzeugbedienung voraus, darüber hinaus aber auch die für prosoziales Verkehrsverhalten kennzeichnende Grundeinstellung, die zu einem Fahrstil des „vorausschauenden Gleitens“ führt.
2. Der praktischen Fahrausbildung im Auto sind 4-5 Fahrübungen auf dem Fahrtrainer vorgeschaltet, deren positiver Effekt 1989 an der TU-Arbeitsstelle in einem Blindversuch nachgewiesen wurde.³ Neben dem ökologischen Nutzen durch die Einsparung von Autofahrstunden ist der Fahrtrainereinsatz auch unter ökonomischem Gesichtspunkt sinnvoll, da er die gleichzeitige Betreuung von vier Schüler/inne/n durch eine Lehrkraft ermöglicht. Aus Schülersicht wird positiv bewertet, dass nach sorgfältiger Einweisung in das, was geübt werden soll, jeder selbstverantwortlich solange das üben kann, was ihm noch Schwierigkeiten macht, bis er es sicher beherrscht.
3. Durch sich daran anschließende Übungen auf einem abgeschlossenen Trainingsgelände, bei denen gleichzeitig vier Schüler/innen allein in ihrem Fahrzeug sitzen und alle von einer einzigen Lehrkraft über Funk angeleitet werden, wird neben der Übertragung der am Fahrtrainer erworbenen Fähigkeiten auf das Realfahrzeug schon früh im Ausbildungsverlauf Selbstverantwortlichkeit und Kommunikationsfähigkeit gefördert. Wo Fahrtrainer-Anlage und Trainingsgelände nicht zur Verfügung stehen, sollte im Unterschied zu gängiger Fahrschulpraxis großer Wert darauf gelegt werden, durch fahrlehrerbegleitete Fahrübungen auf einem großen Parkplatz oder freien Ausstellungsgelände möglichst viel Bedienungssicherheit zu vermitteln, bevor in sorgfältiger Abstufung der Lernziele das Fahren im Verkehr geübt wird.
4. Gegen Ende der Ausbildung fahren die Schüler/innen – so das Ausbildungskonzept – vorab festgelegte Strecken unter Supervision, wobei sie allein im Fahrzeug sitzen und eine Funkverbindung zum Fahrlehrer haben, der sie in einem zweiten Fahrzeug begleitet und beaufsichtigt. (Diese in der Ausbildung zum Motorradfahren längst obligatorische und in der Fachliteratur positiv bewertete Vorgehensweise konnte in einer 1985 an der Arbeitsstelle durchgeführten Pilotstudie erprobt werden. Einer der ermittelten Effekte war, dass bei den Fahrlehrern wegen der neuen Ausbildungsperspektive die Schwerpunkte ihrer Arbeit sich deutlich von eher prüfungsorientierten zu realitätsorientierten Inhalten verschoben.)
5. Der völlig neu gestaltete „theoretische Unterricht“ vermittelt das vorgeschriebene Prüfungswissen komprimiert und verlegt die gedächtnismäßige Aneignung großenteils in präzise gestellte Hausaufgaben. Auf diese Weise wird Zeit für intensivere, schülerorientierte Behandlung der im Sinne der neuen Zielsetzung wichtigeren Inhalte gewonnen und die inhaltliche Verbindung zum parallel laufenden praktischen Fahrunterricht ermöglicht. Trotz der Erweiterung des theoretischen Unterrichts von den vorgeschriebenen mindestens zwölf auf 18 Doppelstunden lässt sich in dieser Unterrichtszeit nur wenig von dem überzeugend vermitteln, was die Entstehung neuer Einstellungen zum Straßenverkehr begünstigt und neu erlernte Verhaltensweisen gegen den Rückfall in gängige Verhaltensmuster absichert.

Nachdem wiederholte Versuche gezeigt hatten, dass ein Vorlauf von wenigen Theorie-Doppelstunden in der Fahrschule nicht ausreicht, die Einstellung zur Fahrausbildung selbst und ihren Zielen hinreichend zu verändern, wurde dem Fahrkurs in wiederholten Versuchen ein fünftägiges Seminar zum Thema „Verkehr – Auto? – Umwelt“ an einer Jugendbildungsstätte vorangestellt. Als alternative Möglichkeit wurde außerdem auch ein Vorlauf mit etwas geringerem Zeitaufwand in Form einer Schülerarbeitsgemeinschaft erprobt. Die Schüler-AG neben der Fahrschulausbildung fortzuführen bot sich an, als sich bei beiden Vorlaufformen herausstellte, dass in der zwangsläufig (auch) prüfungsorientierten Fahrausbildung zunehmend eine Verengung des Blicks auf das eintritt, was als prüfungsrelevant angesehen wird. Die zuvor gewonnenen Einsichten treten in den Hintergrund, sie werden überlagert von dem nachvollziehbaren Wunsch, erst einmal die Prüfung zu bestehen und dann weiter zu sehen. Ein bloßer Vorlauf zur Fahrausbildung reicht offenbar nicht aus.

³ Vgl. Bongard, Hoskovec, Pour, Stikar, Walk: „Zur Effektivität des Fahrtrainer-Einsatzes in der Fahrausbildung“ In: TU Berlin (Hg), Fahrausbildung und Fahrlehrerausbildung in Ost- und West-Europa: Was können wir voneinander lernen? – TUB-Dokumentation Weiterbildung, Heft 24, Berlin 1991.

Ziele des von der TU Berlin und dem Institut für Verkehrspädagogik durchgeführten Projekts

In probeweiser Umsetzung der schon auf dem 3. Internationalen Workshop „Driver Improvement“ 1984 in Damp als möglich bezeichneten Vorgehensweise, an der Schule eine Arbeitsgemeinschaft von Schülern unter Hilfestellung eines Lehrers und in Kooperation mit einer Fahrschule die Fahrausbildung beginnen und zu Ende führen zu lassen⁴, sollten nunmehr in zwei aufeinander folgenden Schuljahren (1995/96 und 1996/97) Erfahrungen gesammelt werden, die bei einem erweiterten Modellversuch nutzbar zu machen sind. Mittelfristig soll aus diesen Versuchen eine dauerhafte schulische Begleitmaßnahme zur Fahrausbildung Jugendlicher entwickelt werden. Langfristig könnte darauf aufbauend die Verkehrsteilnahme im Sinne zukunftsfähiger Mobilität als schulische Thematik für alle Altersstufen etabliert werden, und zwar zum einen als jeden betreffende Alltagsrealität, dann aber auch als geeignetes Beispiel für Entstehung, Entwicklung, Rahmenbedingungen und Veränderungsmöglichkeiten komplexer gesellschaftlicher Systeme.

Zunächst sollte in Erfahrung gebracht werden, ob sich an einer einzelnen Schule genügend viele Schüler/innen bereit fänden, freiwillig an einer deutlich zeitaufwendigeren Fahrausbildung als üblich teilzunehmen und zu akzeptieren, dass die Ausbildung sich über ein ganzes Schuljahr erstrecken würde.

Voraussetzung für die Durchführung des Experiments war, dass an einer Schule ein Lehrer oder eine Lehrerin gewonnen würde, der oder die sich zutraute, unter den im Folgenden angegebenen Zielvorstellungen einer erweiterten Fahrausbildung mit einer Schülergruppe zusammenzuarbeiten, die natürlich vor allem am Erwerb des Führerscheins und erst in zweiter Linie an einer intensiveren Auseinandersetzung mit Verkehrsproblemen interessiert sein würde.

Was bis dahin nur theoretisch als Möglichkeit gesehen wurde, sollte also verwirklicht werden. Es sollte unter Beweis gestellt werden, dass eine Verknüpfung von schulischer Mobilitätserziehung mit einer Fahrausbildung im Kurssystem im Hinblick auf die Vermittlung der Fähigkeit und Bereitschaft, sich im Verkehr sozialkompetent und umweltbewusst zu verhalten, realisierbar ist und eine Chance bietet, die bekannten Defizite der üblichen Fahrausbildung zu überwinden.

Überdies sollte in Erfahrung gebracht werden, inwieweit es gelänge, die in jahrelanger Beschäftigung mit der Anfängerproblematik entwickelten pädagogischen Zielvorstellungen einer erweiterten Fahrausbildung unter verbesserten Rahmenbedingungen umzusetzen, und ob bei den Teilnehmern an dieser Ausbildung eine andere Einstellung zum Verkehr und zum eigenen Verkehrsverhalten als bei konventionell ausgebildeten Fahranfänger/inn/n zu erreichen ist.

Im Hinblick auf die Aufgabe, Fahranfänger/innen für die intendierte Humanisierung des Straßenverkehrs zu gewinnen und auf entsprechendes Verhalten vorzubereiten, wurden folgende übergeordneten Ausbildungsziele für deren individuelles Verkehrsverhalten (u.a. aus den Erfahrungen mit früheren Kursen) abgeleitet, die zwangsläufig inhaltliche Überschneidungen aufweisen⁵:

Fahranfänger/innen fahren Auto

- nur im begründeten Bedarfsfall
(unter realistischer Kosten-Risiko-Nutzen-Analyse der Alternativen für den Einzelfall)
- umweltschonend
(energiesparend durch niedrigtouriges und vorausschauendes Gleiten)
- sozialverträglich
(ohne Bevorrechtigungsüberzeugung gegenüber anderen Verkehrsformen)
- eigenverantwortlich
(mit Widerstandsfähigkeit gegen Tempodruck und in Kenntnis der eigenen Verhaltenstendenzen)
- unter dem Primat der Sicherheit
(im Bewusstsein menschlicher Leistungsgrenzen und der eigenen Anfängersituation)

Die wesentlichen inhaltlichen Erweiterungen der geplanten Ausbildung erstrecken sich entsprechend der verhaltensorientierten Zielsetzungen nicht nur auf theoretische Kenntnisse über Bedingungsgeflecht und negative Auswirkungen des motorisierten Massenverkehrs. Gleiches Gewicht soll vielmehr auch folgenden Inhalten gewidmet werden: dem bewussten Erleben konkreter Auswirkungen des Verkehrs, dem unmittelbaren Einblick in die Zusammenhänge von Rahmenbedingungen und eigenem Verkehrsverhalten, der konkreten Einübung alternativer Verhaltensweisen, der kritischen Würdigung überkommener und dem Aufbau angemessener Wertmaßstäbe bei der Beurteilung von Komponenten unseres Verkehrssystems und eigenem Verkehrsverhalten.

⁴ Vgl. Bongard, A.- E.: Notwendigkeit und Möglichkeit der Höherqualifizierung von Fahrlehrern zu Fahrpädagoginnen - Überlegungen, Versuche, Erfahrungen. In: Heft 50 der Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr (1985)

⁵ Die folgenden Ausführungen sind teilweise einem internen Werkstattbericht von K.M. Walk entnommen.

Die Projektabsicht deckt sich mit der jüngsten Empfehlung der Kultusministerkonferenz zur Verkehrserziehung in der Schule, in der gefordert wird, die Schülerinnen und Schüler „sollen sich mit ihrem eigenen Verhalten und dem der Erwachsenen kritisch auseinandersetzen und Alternativen zum bestehenden Verkehrsverhalten und zur Verkehrsgestaltung entwickeln“.

Die genannten übergeordneten Lernziele zum Verkehrsverhalten wurden in Operationalisierungen aufgeschlüsselt, die einerseits der Veranschaulichung dienten und andererseits die Arbeitsgrundlage für die später in Auftrag zu gebende Evaluierung darstellten. Ein Beispiel muss hier genügen.

Das Ausbildungsziel „Fahranfänger/innen fahren Auto nur im begründeten Bedarfsfall“ kann operationalisiert unter anderem heißen:

sie

- können die Kosten realistisch einschätzen
- kennen die kostengünstigste Alternative
- testen Alternativen gezielt aus
- setzen Vor- und Nachteile von Alternativen bewusst in Relation
- können verschüttete Reisequalitäten entdecken und genießen
- fahren in der Regel nicht alleine im Auto
- teilen sich möglichst ein Auto mit anderen
- können andere Verkehrsmittel optimal nutzen
- nutzen auch wirklich andere Verkehrsmittel
- kennen den Drang zur Nutzung des Autos bei Verfügbarkeit (zwangsläufiges Verhalten)

Die Klärung und Präzisierung der Ausbildungsziele ging der praktischen Umsetzung des Gesamtkonzepts voraus. Es wurde aber bewusst darauf verzichtet, bereits im Vorfeld ein differenziertes Curriculum zu entwickeln. Dieses sollte progressiv, d.h. stufenweise fortschreitend entstehen und so auch die Interessenlage und Zugangsmöglichkeiten der Schüler/innen berücksichtigen. Vorgesehen waren zwar Hilfestellungen seitens des Instituts bei der inhaltlichen Vorbereitung der Schülerarbeitsgemeinschaften; ihre Durchführung an der Schule sollte aber von der dort tätigen Lehrkraft eigenständig erbracht werden. Durch regelmäßige Unterrichtsbeobachtung sollte so frühzeitig auch Aufschluss darüber gewonnen werden, ob und in welchem Umfang ausgebildete Lehrer/innen auf die angemessene Bearbeitung der jeweiligen Thematik vorbereitet werden müssen.

Zur Vorgehensweise bei der praktischen Umsetzung des Gesamtkonzepts

Zunächst wurden Schulleitungen von 25 Oberschulen angesprochenen und mit Kurzinformationen für das Lehrerkollegium versorgt. Sie standen der Projektabsicht in der Regel positiv gegenüber. Allerdings konnte erst über den Kontakt zu SchUB (Modellversuch: „Schulische Umweltbildung im Ballungsgebiet Berlin-Brandenburg“) und persönliche Ansprache ein Lehrer und über ihn auch seine Schule definitiv zur Mitarbeit gewonnen werden.

Aushänge in der Schule (nur zwei Wochen vor Beginn der Sommerferien) führten zu keinen Schülerbewerbungen. Erst nach einem persönlichen Informationsrundgang durch die Kurse der 12. und 13. Jahrgangsstufen zu Schuljahresbeginn lagen schließlich 8 verbindliche Anmeldungen vor. Die Ausbildung konnte beim ersten Versuch mit 4 Schülerinnen und 4 Schülern aufgenommen werden.

Informelle Gespräche mit Schüler/innen über das mangelnde Interesse an einer Kursteilnahme legten in der Reihenfolge ihrer Gewichtigkeit die Annahme folgender Gründe nahe: 1. Nahezu alle Schüler/innen, die vor oder im Zeitraum des Projekts 18 Jahre alt wurden, hatten schon den Führerschein, hatten die Fahrausbildung begonnen oder sich bereits angemeldet. 2. Die zeitliche Erstreckung der Ausbildung im Projekt und die Belastung durch die Arbeitsgemeinschaft erschien zu aufwendig. 3. Die individuellen Kosten an einer kommerzielle Fahrschule wurden niedriger eingeschätzt.

Der nächste Kurs an derselben Schule mit demselben Lehrer wurde frühzeitig (im April) durch Aushänge bekanntgegeben. Bis Ende April ließen sich in die von einem Sozialarbeiter an der Schule geführten Interessentenliste 11 Schüler/innen eintragen, von denen 10 im Mai an einem Info-Treffen in der Schule, drei Wochen später am ersten Vorbereitungstreffen im Fahrschul-Unterrichtsraum des ivp teilnahmen und sich dabei endgültig für die Teilnahme entschieden.

Den Bewerbern konnte jeweils unschwer plausibel gemacht werden, dass die Kosten für die Autofahrausbildung, deren Berechnung die ermittelte Durchschnittszahl der in Berlin bei jungen Fahranfängern benötigten Fahrstunden zugrunde lag, für jeden gleich hoch angesetzt und vorab zu zahlen waren. Wie bei den vorgeschriebenen Sonderfahrten, so bei den übrigen Fahrstunden standen Ziele und Inhalte der Übungen im Ausbildungsplan fest - bis auf wenige Stunden für Übungen nach individuellem Bedarf, zur „Nachhilfe“. Die Inanspruchnahme solcher Nachhilfestunden wurde vorab pro Kopf limitiert.

Dem vorgestellten Zeitplan zufolge sollten den 18 Doppelstunden theoretischen Unterrichts der Fahrschule ebenso viele Doppelstunden als Zeitbedarf für die Schülerarbeitsgemeinschaft zugeordnet werden, davon die letzte zur Aufarbeitung erster selbständiger Fahrerfahrungen zu Beginn des neuen Schuljahrs nach Abschluss der Fahrausbildung. Bei innerhalb des Schuljahrs verbleibenden 17 AG-Doppelstunden bot sich ein wöchentlicher Wechsel von theoretischem Fahrschulunterricht und schulischer Arbeitsgemeinschaft an. Da abzüglich der Ferienzeiten in der Regel 40 Schulwochen pro Schuljahr zur Verfügung stehen, stand für organisatorische Unwägbarkeiten ein planerischer Spielraum von fünf Wochen zur Verfügung.

Vorläufigen Themenbereiche wie die Folgenden bildeten jeweils die Ausgangsbasis für die Entwicklung konkreter Unterrichtseinheiten im Rahmen der schulischen AG:

Menschliche Leistungsgrenzen und Geschwindigkeit

psychische und physische Leistungsgrenzen / Anforderungen und Folgen zunehmender Geschwindigkeiten (Fuß, Fahrrad, Auto, Zug, Flugzeug)

Straßenverkehr als soziales System

Regeln und Eigenverantwortung / Kommunikation im Straßenverkehr / Straßenverkehr und demokratische Prinzipien / Ethik und Straßenverkehr

Gesellschaftliche Rahmenbedingungen

Bedeutung der Zeit / Auto und Status / Werbung / Mobilität und Lebensqualität / Verkehrspolitik und Verkehrsentwicklung

Individuum und Verkehr

Auto und Selbstdarstellung / Altersabhängigkeiten / subjektive Wertehierarchien / lebenslange Verkehrssozialisation / Extra-Motive

Mobilitätsalternativen

realistische Kosten-Nutzen-Abwägungen / Mobilitätsvergleiche / Rollenwechsel

ökologische Verkehrsfolgen

Treibhaus / Ozon / Lärm / Ressourcenabbau

soziale Verkehrsfolgen

Stadtentwicklung / Realitätsferne

Die zeitliche Abfolge der AG-Themen sollte so weit wie möglich auch die Inhalte der theoretischen und praktischen Fahrausbildung als konkreten Hintergrund aufnehmen. Andererseits sollten die AG-Inhalte auch im theoretischen und praktischen Fahrunterricht aufgegriffen und konkretisiert werden, was einen kontinuierlichen Austausch zwischen allen Projektbeteiligten voraussetzte.

Es würde zu weit führen, hier die Umsetzung des Gesamtkonzepts selbst und die dabei gewonnenen Erfahrungen im einzelnen wiederzugeben. An einem aufschlussreichen Beispiel, nämlich einer so durchgeführten, nicht etwa ausgedachten „Überlandschulung“, kann allerdings verdeutlicht werden, wie schulische Mobilitätserziehung mit der Fahrausbildung nach den geltenden Vorschriften des Fahrlehrergesetzes verknüpft werden kann, wenn Schule und Fahrschule, Lehrer und Fahrlehrer kooperieren, konkret also: wie im Rahmen des Gesamtkonzepts einer geltenden Vorschrift über den praktischen Unterricht gemäß Fahrschüler-Ausbildungsordnung und zugleich den Zielvorstellungen nachhaltiger Fahrausbildung entsprochen wird:

Nach verabredetem Plan kauften vier der Fahrschüler/innen ein Wochenend-Ticket (mit dem bis zu fünf Personen zu besonders günstigen Konditionen die Hin- und Rückfahrt per Bahn zu weit entfernt liegenden Orten zurücklegen können). Zwei von ihnen fuhren damit per Bahn nach Rostock und trafen dort verabredungsgemäß die beiden anderen, die unterdessen mit dem Fahrlehrer ihre Überlandfahrt absolviert hatten. Gemeinsamer Imbiss, reger Erfahrungs- und Gedankenaustausch (auch für die Bahnfahrt waren Beobachtungsaufgaben gestellt worden) und schließlich Ticket-Übergabe an die Autofahrer für die Rückfahrt mit der Bahn, die von diesen nach der langen Autofahrt genossen wurde. Schulung der beiden anderen auf ihrer Rückfahrt. Bei der „Schulung auf Bundes- oder Landstraßen“ wurde von den Fahrschüler/innen nur selten jemand überholt; desto häufiger aber ließen sie sich überholen und lernten dabei, wie sie nachfolgenden eiligeren Fahrern gelegentlich das Überholen erleichtern können, sich aber nicht durch hinter ihnen herankommende schnellere Wagen drängen lassen, ihre Fahrt zu beschleunigen. Bericht und Auswertung erfolgten in der nächsten Theorie-Doppelstunde.

Bei dieser Verknüpfung von neu gestalteter schulischer Mobilitätserziehung mit der von der Fahrschule zu leistenden Ausbildung wird der Fahrschule nichts weggenommen, ihre Existenz nicht gefährdet, ihre Verantwortung für das in der praktischen Fahrausbildung zu erzielende Ergebnis nicht geschmälert. Ihre Bemühungen um Vermittlung einer umweltschonenden Fahrweise werden aber wirksam unterstützt, wenn die Schüler/innen sich in der AG vertieft mit den ökologischen Aspekten des motorisierten Individualverkehrs befasst haben und eine entsprechend größere Bereitschaft mitbringen, ihren individuellen Beitrag zur Minderung der vom Kraftfahrzeug ausgehenden Umweltbelastungen zu leisten, sich

also den von der üblichen Fahrweise abweichenden Fahrstil so anzueignen, dass er von ihnen souverän beherrscht wird. Nur wenn die jungen Fahranfänger/innen wirklich davon überzeugt sind, dass es trotz des nur minimalen Effekts ihres eigenen umweltbewussten Verhaltens darauf ankommt, dieses Verhalten bei sich selbst zur Gewohnheit werden zu lassen und beizubehalten, besteht die Chance, mit ihrer Hilfe die erforderliche Wende im Verkehrsverhalten schrittweise herbeizuführen.

Während die Aufgabe der Fahrschule sich aber darauf beschränkt, die bei Nutzung des Kraftfahrzeugs als Verkehrsmittel gebotenen Verhaltensweisen zu vermitteln und zu begründen, geht der Erziehungs- und Bildungsauftrag der Schule darüber hinaus. Sie muss sich für eine dauerhaft zukunftsfähige Mobilität einsetzen, sich unter diesem Aspekt mit dem Verkehr insgesamt, den wahrzunehmenden Möglichkeiten seiner Umgestaltung und den daraus abzuleitenden Konsequenzen für das individuelle Verhalten befassen. Dabei kann sie davon ausgehen, dass die Jugendlichen generell schon über mehr Umweltbewusstsein verfügen als ihre Eltern und zu kritischer Auseinandersetzung mit den Verkehrsverhältnissen durchaus bereit sind, allerdings zugleich für sich selbst endlich das in Anspruch nehmen wollen, was ihnen lange vorenthalten wurde: Selbstbestimmung unter Nutzung aller ihnen sich bietenden Möglichkeiten der schnellen Fortbewegung, Emanzipation von Bevormundung, mehr noch: alles das, was ihnen am Fahren mit motorisierten Fahrzeugen Spaß zu machen verspricht – und ihnen in geschickter Anknüpfung an ihre Wünsche von der Werbung versprochen wird.

Inwieweit vorhandenes Umweltbewusstsein verstärkt und die Einstellung zu Mobilität und Straßenverkehr durch vereinte Bemühungen von Schule und Fahrschule wirksam verändert wurden, dies zu beantworten und nachzuweisen ist weitaus schwieriger als zu beantworten, ob der erforderliche Aufwand an Fahrstunden bis zur erfolgreichen Ablegung der Fahrerlaubnisprüfung durch die zeitliche Ausdehnung der praktischen Fahrausbildung zugenommen hat. Die zweite Frage kann nach den beiden Ausbildungsversuchen verneint werden: Von den 8 Fahrschüler/inne/n des ersten Kurses blieben 7 im vorgegebenen Limit der Fahrstunden und bestanden die Prüfung, die für alle am selben Tag stattfand, beim ersten Versuch. Von den 10 Fahrschüler/inne/n des zweiten Kurses, deren Prüfungen aus verschiedenen Gründen nicht am selben Tag stattfinden konnten, bestanden 2 die Prüfung beim ersten Versuch noch nicht; alle (auch die beiden, die erst beim zweiten Versuch bestanden) blieben im Limit der vorgesehenen Fahrstunden, obwohl ihre Fahrübungen zum Teil sehr weit auseinander lagen. Es trifft – auch nach Auskunft des beteiligten Fahrlehrers – nicht zu, dass Schüler/innen, die nicht ständig fahren, etwas „verlernen“.

Zur Evaluation der Ausbildungsversuche

Im Schuljahr 1996/97 wurden zwei Kurse mit gleicher Teilnehmerzahl und ähnlicher Zusammensetzung gleichzeitig begonnen, von denen der zweite zwar auch als Gruppenfahrausbildung durchgeführt, aber nicht mit schulischer Verkehrs- oder Mobilitätserziehung verknüpft wurde. Obwohl die kleinen Teilnehmerzahlen beider Kurse den Versuch einer Evaluation wenig aussichtsreich erscheinen ließen, wurden Einstellungsuntersuchungen in Auftrag gegeben, deren Wiederholung in längeren Zeitabschnitten vorgesehen ist. Gerechtfertigt erscheint der Aufwand insofern, als im Hinblick auf einen erweiterten Modellversuch mit mehreren Schulen und größeren Teilnehmerzahlen, wie er in Niedersachsen geplant ist, geeignete Fragebögen zu entwickeln sind.

Bisher liegt erst ein Zwischenbericht des Wissenschaftlers vor, der mit den Untersuchungen per Werkvertrag beauftragt wurde und bis dahin am Projekt nicht beteiligt war, sich vielmehr erst anhand der Projektunterlagen und durch Rückfragen bei Projektbeteiligten informierte. Er stellte den Teilnehmern der beiden Kurse eine ebenso große Gruppe von Fahrschulabsolventen gleichen Alters und mit gleichen allgemeinen Bildungsvoraussetzungen (vor oder mit Abitur) gegenüber, die in herkömmlicher Weise ausgebildet und zur selben Zeit wie die Kursteilnehmer nach erfolgreich bestandener Fahrprüfung mit dem Führerschein versehen wurden.

Mit den Mitgliedern der drei Gruppen – Gruppe 1 (Fahrausbildung mit der Schule), Gruppe 2 (Gruppenfahrausbildung ohne schulische Beteiligung) und Kontrollgruppe – wurden Einzelinterviews direkt nach der Ausbildung durchgeführt mit dem Ziel, herauszufinden, ob sich die Einstellungen zur Nutzung des Autos bei jugendlichen Fahranfängern unterscheiden je nachdem ob sie eine herkömmliche oder eine Gruppenfahrausbildung mit bzw. ohne begleitenden schulischen Unterricht erhalten haben.

Den Reaktionen auf die Interviewfragen kommt hauptsächlich Bedeutung im Hinblick auf die Entwicklung trennscharfer Fragen für Fragebögen zu, die bei den drei untersuchten Gruppen erst nach mehr Fahrpraxis, vor allem aber später bei größeren Teilnehmerzahlen (u.U. wiederholt) einzusetzen sind. Die Wiedergabe von Ergebnissen der Interviews wird hier auf einige wenige Befunde im Zusammenhang mit Umweltfragen beschränkt.

Durchweg bejaht wurde die Frage, ob während der Fahrausbildung auch auf Umweltaspekte, die mit dem Autoverkehr zusammenhängen, hingewiesen werden sollte. Allerdings waren nur die Mitglieder der Gruppe 1 durchweg der Ansicht, während ihrer Fahrausbildung sei dies in ausreichendem Maße geschehen. Die Hälfte der Mitglieder der Gruppe 2 waren der Meinung, dass diese Zusammenhänge hätten vertieft werden müssen. Lediglich ein Drittel der Kontrollgruppe war in dieser Hinsicht mit ihrer Ausbildung zufrieden.

Auf die Frage, welche Umweltaspekte in der Fahrausbildung angesprochen werden sollten, wurde von der Gruppe 1 ein weitaus größeres Spektrum von Auswirkungen des Autoverkehrs genannt. Neben der Möglichkeit, das Auto ganz stehen zu lassen, neben Schadstoff-Emission und einer niedrigtourigen Fahrweise, die in allen drei Gruppen genannt wurden, waren hier auch städtebauliche und landschaftsbeeinträchtigende Aspekte des Autoverkehrs angeführt worden. Lediglich in der Gruppe 1 wurde darüber hinaus besonderer Wert auf die Bedeutung einer entspannten und rücksichtsvollen Fahrweise gelegt.

In der Einschätzung der aktuellen Verkehrsprobleme einer Großstadt wurden in allen drei Gruppen die Probleme vor allem in der Vielzahl der Autos und der unnötigen Fahrten gesehen, die zu Staus führen. In der Kontrollgruppe wurde die rücksichtslose Fahrweise vieler Autofahrer als großes Verkehrsproblem angesehen.

Einig waren sich die Mitglieder der drei Gruppen, dass zur Lösung der Verkehrsprobleme der ÖPNV noch attraktiver gestaltet werden muss. Dagegen wurde nur in den Gruppen 1 und 2 der Aufklärung der Verkehrsteilnehmer eine wichtige Rolle zur Verminderung der aktuellen Verkehrsprobleme beigemessen, obwohl gerade die Mitglieder der Kontrollgruppe ihre Fahrausbildung in dieser Hinsicht unzureichend fanden.

Deutliche Unterschiede der Gruppen zeigten sich in den Antworten auf die Frage, ob ein Einzelner durch seine Fahrweise etwas bewirken kann. Während alle Mitglieder der Gruppe 1 diese Frage bejahten, waren es in der Gruppe 2 nur noch drei von vier Mitgliedern und in der Kontrollgruppe lediglich jedes zweite befragte Mitglied.

Schlussbemerkungen

Mit den vorgestellten Versuchen zur Fahrausbildung mit der Schule wurde nicht angestrebt, einen Ausbildungsplan fertigzustellen, dem dann nur noch zu folgen braucht, wer die angegebenen Ziele erreichen möchte. Allen Beteiligten war klar, dass es sich um erste, allerdings überfällige Schritte auf dem Weg zur Lösung einer Entwicklungsaufgabe handelt, die nicht nur die Fahrschule betrifft und ihr wesentliche Änderungen ihrer Arbeitsweise abverlangt, sondern auch die Schule, in der Projektarbeit von der Art, wie sie im vorliegenden Fall nötig ist, meist zu kurz kommt.

Es wäre unrealistisch zu erwarten, dass diese Entwicklungsaufgabe ohne wirksame Unterstützung auch nur aufgegriffen, geschweige denn im Sinne der Aufgabenstellung von engagierten Lehrer/inne/n und Fahrlehrer/inne/n in Schule und Fahrschule befriedigend gelöst wird. Verkrustungen im etablierten Fahrausbildungssystem aufzubrechen ist nicht leicht. Es gehört mehr dazu als das Engagement Einzelner für eine im Interesse der Gesellschaft liegende gute Sache.

Wenn als Ergebnis vereinter Bemühungen von Schule und Fahrschule für die Schüler/innen doch nur der Führerschein erlangt wird, der zum Autofahren berechtigt, darf man sich über geringes Interesse an einem Projekt nicht wundern, das darüber hinaus nicht auch zu etwas führt, das handfesten Gebrauchswert hat. Anstatt die mit Fahrausbildung verknüpfte schulische Verkehrserziehung als (weitere) Voraussetzung zur Erteilung der Fahrerlaubnis zu installieren, sollte der Schule ermöglicht werden, die erfolgreiche Beteiligung an einer erweiterten Fahrausbildung mit einem „Mobilitätspass“ zu honorieren, der den Inhabern eine Zeit lang zu billigeren Fahrscheinen bei allen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes verhilft. Damit könnte zugleich der raschen Entwöhnung von diesen Verkehrsmitteln und dem Umstieg auf einseitige Nutzung des Autos begegnet werden.

Internationaler Workshop
„Driver Improvement“ (DI 97)
20. bis 22. Oktober 1997, Berlin
Arbeitskreis 6
Ausbildung, Weiterbildung und Nachschulung
Autor: Univ.-Prof. A.- E. Bongard (TU Berlin)
c/o Institut für Verkehrspädagogik e.V. (ivp)
Tollensestraße 46 i, D-14167 Berlin