

Das MitarbeiterMagazin

Jahrgang 2

Bielefeld/Düsseldorf, im November 2016

11/2016

Liebe Leserin! Lieber Leser!

Braun? Es bezeichnet ein stark abgedunkeltes Orange oder Rot und ist eigentlich keine Farbe, sondern eine Mischung aus allen Farben: Rot mit Grün ergibt Braun, ebenso Blau mit Orange, Rot mit Gelb und Blau oder Schwarz mit irgendeiner anderen Farbe. Alle Kombinationen ergeben diesen Farbton.

Mit Braun verbinden wir die kräftigsten Geschmacksempfindungen: Es ist knusprig wie gebakener Teig oder gebratenes Fleisch. Auch viele aromatische Getränke wie Kaffee, Tee oder Kakao sind braun. Und all die Nüsse, Brote, Kekse, Schokoladen... Was braun ist, ist es meist von Natur aus und auch nicht gleichmäßig, sondern hell, dunkel, fleckig wie beispielsweise Holz, welches Laub oder ungebleichtes Leder.

Das indoeuropäische Wort „bher“ liegt wohl auch den Bezeichnungen vieler brauner Tiere zu Grunde – so im Deutschen, die den Wörtern Bär und Biber entsprechen. In den romanischen Sprachen finden sich ebenfalls Kognaten, also ‚Blutsverwandte‘: ital./span. *bruno*, frz. *brun*.

Viel Spaß bei der Lektüre,
Ihr Dr. Bernhard F. Reiter



Bild: REI



PS: Seit dem III. Reich hat diese Farbe als politische Kenn- und Symbolfarbe der Nazis ein Gschmäcke: Die SA kleidete sich in „Braunhemden“, und die NSDAP-Zentrale in München (1930-1945) hieß schlichtweg das „Braune Haus“. Das ‚erdige‘ Braun wurde bereits 1925 zur Farbe der rechten Bewegung erklärt und später als Ausdruck besonderer Verbundenheit mit Heimat und Boden gedeutet. Außerdem diente sie zur Abgrenzung zum Rot der Kommunisten (Rote Fahnen) sowie zum Schwarz der italienischen Faschisten (*camicie nere*). Braun ist und bleibt die Farbe des Nationalsozialismus: allerdings nicht, weil der „Führer“ aus dem damaligen wie heutigen österreichischen Braunau stammte oder weil er sich in seine Eva mit ebendiesem Nachnamen verliebte, die er einen Tag vor seinem Abgang ehelichte....

Interview mit Dr. Michael Gatscha

Dr. Michael Gatscha ist Geschäftsführer der Neurotraffic KG. Er befasst sich seit den Neunzigerjahren intensiv mit Fragen der Verkehrssicherheit und dort insbesondere mit den *human factors* an der Schnittstelle von Mensch und Technik. Als Autor vieler Studien, insbesondere im Rahmen von Forschungsprojekten der EU, arbeitet er auch zur Kompetenzentwicklung von Fahranfängerinnen und Fahranfängern.

VIVI Sehr geehrter Herr Dr. Gatscha, die meisten Menschen, die sich nicht professionell mit dem Bereich ‚Verkehrssicherheit‘ befassen wären vermutlich verwundert, wenn sie erführen, welche Fragestellungen wissenschaftlich interessant sind. Welche spannenden Fragen zur Aus- und Weiterbildung von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern werden gerade besonders erforscht?

Dr. Gatscha Im Fokus stehen derzeit insbesondere Auswirkungen neuer Technologien auf Erleben und Verhalten des Kraftfahrers; hier vor allem die Frage, wie man bestimmte neue (Fahrzeug-)Systeme im Rahmen der Lenkerprüfung implementieren soll oder kann. Auch werden verstärkt unterschiedliche Fahreraus- und vor allem Weiterbildungsmodelle hinsichtlich deren Art, Dauer und Wirksamkeit untersucht. Grundsätzlich geht der Trend



Bild: Neurotraffic

dahin, Fahrausbildung nicht als einmaliges Ereignis aufzufassen, sondern als Kontinuum im Sinne des *Lebenslangen Lernens* zu begreifen, ein aus psychologischer Sicht erfreulicherer Ansatz.

Aktuell haben wir eine international angelegte Studie finalisiert, die sich mit den konkreten Auswirkungen von Feedback für Fahranfänger befasst. Dabei wurde das Fahrverhalten mittels Telematik in den ersten sechs Monaten nach der Führerscheinprüfung erfasst, welche die gefährlichste Zeit der gesamten Fahrerkarriere darstellt.

VIVI Ihr Unternehmen erforscht Fragestellungen in den Bereichen Verkehrssicherheit. Was hat Sie dazu bewogen, sich darauf zu spezialisieren?

Dr. Gatscha Die Motivation, mich auf die Auswirkungen der „menschliche Komponente“ auf die Verkehrssicherheit zu fokussieren, liegt in meiner Überzeugung begründet, dass in diesem Bereich nach wie vor großes Verbesserungspotenzial liegt und dieses zumindest auch mittelfristig gegeben bleibt.

Der menschliche Faktor wird meiner Meinung nach oftmals stiefmütterlich behandelt: Denn trotz des Einsatzes neuer Technologien sollte der Mensch im Mittelpunkt unseres Interesses stehen.

So wurde erst vor Kurzem auf einem internationalen Kongress ein neues Verkehrs- und Mobilitätsmodell vorgestellt, das alle bisherigen Modelle ablösen soll. Kurioserweise kam der Mensch als Verkehrsteilnehmer darin überhaupt nicht mehr vor, obwohl der Fahrer zumindest mittelfristig noch einige Zeit das Steuer in der Hand behalten wird.

VIVI Wie kann man sich Ihre Arbeit genau vorstellen?

Dr. Gatscha Meine Arbeit besteht darin, neue Konzepte und/oder Technologien im Verkehrssicherheitsbereich bezüglich deren Auswirkungen auf die gelebte Praxis wissenschaftlich zu untersuchen und Konsequenzen auf die Verkehrssicherheit aufzuzeigen. Mein Themenfeld beginnt hier u. a. bei der Evaluation von Modellen zur Fahrerausbildung, geht über die Analyse von Fahrzeug-Assistenzsystemen und endet bei der wissenschaftlichen Bewertung von Maßnahmen, die den Straßenraum betreffen. Im Vordergrund steht dabei mein Anliegen, deren effektive Auswirkungen auf den Menschen und dessen Sicherheit ans Licht zu bringen.

VIVI Sie sind ein ausgewiesener Experte für die Kompetenzentwicklung von Fahrerinnen und Fahrer. Wie können Fahrerkarrieren sicherer gestaltet werden?

Dr. Gatscha Ich bin der Ansicht, dass eine sichere Fahrerkarriere bereits in der Kindheit und Jugend beginnt, und zwar vorrangig durch Lernen am Modell. Durch Beobachtung der Eltern findet eine erste „verkehrsrelevante“ Prägung statt. Später, in der Fahrschule, sollten angehende FahrerInnen durch professionelle Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer in der Kompetenzentwicklung möglichst individuell gefordert und gefördert werden. Wir wissen aber auch, dass die Entwicklung von Fähigkeiten und Fertigkeiten mit der Führerscheinprüfung nicht endet. Zweifelsohne stellt die Prüfung einen wichtigen Meilenstein dar, trotzdem ist bei jungen FahranfängerInnen beim Thema Sicherheit aber noch „Luft nach oben“. Auch in der Lebensmitte und am Ende der Fahrerkarriere, gibt es immer noch genügend Potenzial zur Erhöhung der Kompetenz und Sicherheit, sei es durch bloße Information über gesetzliche Neuerungen oder beispielsweise die Erweiterung der eigenen Fertigkeiten durch ein Fahrsicherheitstraining.

Meines Erachtens spielt in allen Phasen der Fahrerkarriere professionelles Feedback über das eigene Verhalten eine Schlüsselrolle. Besonders wichtig ist dies aber am Beginn. Denn die ersten Jahre nach Erhalt des Führerscheins sind als die kritischste Phase der ganzen Fahrerkarriere zu betrachten. Sind doch lt. OECD Berichten in den ersten drei bis vier Lebensjahrzehnten nicht etwa Krankheit oder Drogenmissbrauch, sondern Verkehrsunfälle die Todesursache Nummer 1.

Kolleginnen und Kollegen interessiert. Welche empirisch belegten Faktoren machen eine gute Fahrlehrerin/ einen guten Fahrlehrer aus?

Dr. Gatscha Das ist gar nicht so einfach empirisch zu belegen, denn solche Faktoren sind oftmals nicht eindeutig und klar zu bestimmen bzw. voneinander abzugrenzen. Das könnte z. B. der Prüfungserfolg der FahranfängerInnen sein, aber auch die Geschwindigkeit des Kompetenzzuwachses oder die Fähigkeit der FahrlehrerInnen, sich auf die unterschiedlichen Persönlichkeiten der Klientel einzustellen. Studien über den Einsatz unterschiedlicher Lehrmethoden, beispielsweise das „Coaching“ wurden und werden diskutiert, wobei hier die Entwicklung und Anleitung zu eigenen Lösungen der Auszubildenden im Vordergrund steht. Hier liegt m. E. die Herausforderung der Ausbildungsstätte: nämlich einen umfassenden „Methodenmix“ als Werkzeug anzubieten, welcher die Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer befähigt, die jeweils passende Methode in unterschiedlichen Ausbildungssituationen flexibel auszuwählen und einsetzen zu können.

VIVI Wie sollte die Ausbildung von Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern der Zukunft aussehen?

Dr. Gatscha Ich bin der Meinung, dass der Beruf des Fahrlehrers in Zukunft aufgewertet werden muss. So könnte das bestehende Ausbildungsprogramm erweitert und damit die Kompetenz des Berufsstandes erhöht werden. Durch eine solche Maßnahme wären zukünftig FahrlehrerInnen in einem breiteren Wirkungsbereich einsetzbar, d. h. nicht nur für die Ausbildung von FahranfängerInnen, sondern generell als gut ausgebildete und spezialisierte Mobilitätsprofis und Coaches. Beispielsweise könnte dieser Berufsstand in Zukunft verstärkt in Unternehmen aktiv werden, um Fahrverhaltensdaten die mittels Telematik erfasst wurden, zu analysieren und Lenker des Fuhrparks zu coachen und trainieren.

Auch innerhalb der Fahrschule ist permanente Aus- und Weiterbildung ein Schlüsselfaktor, da neu aufkommende Fahrzeugtechnologien, die immer mehr auf den Markt drängen, Auswirkungen auf die Zukunft des motorisierten Individualverkehrs haben.

VIVI Noch eine persönliche Frage zum Schluss: Erinnern Sie sich gerne an Ihre eigene Ausbildung in der Fahrschule?

Dr. Gatscha Ich habe meine Ausbildung für die Klasse B Anfang der 1990er-Jahre in Wien gemacht. Die Qualität der Ausbildung unterschied sich damals aber sehr deutlich von heutigen Standards, u. a. was die Motivation, Kompetenz und Vorbildfunktion der Fahrlehrer betraf. Aber auch ganz allgemein war die Fahrschulausstattung eine andere als heutzutage. Vor etwa 15 Jahren habe ich dann den Motorrad-Führerschein quasi im ‚zweiten Bildungsweg‘ absolviert. Die Ausbildung war inzwischen schon deutlich moderner und angenehmer als zehn Jahre zuvor: Lernen am PC, PowerPoint-Folien für die Theorie und gut ausgestattete Räumlichkeiten. Nicht zuletzt verhalten mir zwei gut ausgebildete und motivierte Fahrlehrer, die Prüfung sehr gut zu meistern und mir das Motorradfahren sicher näher zu bringen.

VIVI Sehr geehrter Herr Dr. Gatscha, wir bedanken und für das interessante und angenehme Gespräch!

Die Fragen stellte Günter Kölzer.



Bild: Neurotraffic

Die VERKEHRS-INSTITUTE BIELEFELD und DÜSSELDORF beim 6. Deutschen Fahrlehrer-Kongress in Berlin

Der 6. Deutsche Fahrlehrer-Kongress fand am 11. und 12. November 2016 in Berlin statt. Die VERKEHRS-INSTITUTE BIELEFELD und DÜSSELDORF waren mit einem gemeinsamen Stand vertreten. Bereits am Vortag beteiligten sich Dozentinnen und Dozenten unserer Fahrlehrer-Akademien an Workshops zu den Themen „Reform des Straßenverkehrsrechts“, „Fahrerassistenzsysteme“ und „Berufskraftfahrer“.

Die interessanten Vorträge am Freitag und Samstag und insbesondere die vielen Begegnungen mit Kolleginnen und Kollegen und dem „Who is who“ der Verkehrssicherheitsszene machten die Tage in Berlin wieder einmal zum Highlight. Besonders die Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer, die unseren Stand besuchten, gaben uns das Gefühl, nicht auf einem ‚normalen‘, anonymen Kongress zu sein. Vielmehr fühlten wir uns, wie auf einem Familientreffen der Szene.

Vielen Dank dafür und bis bald in Bielefeld, Düsseldorf oder in Berlin!



Prüfungsfrage des Monats

[Fehlerpunkte: 3]

Vor welchen Zeichen müssen Sie mindestens 10 m Abstand halten, wenn diese sonst durch Ihr Fahrzeug verdeckt würden?

- (A) Andreaskreuz
- (B) Halt! Vorfahrt gewähren!
- (C) Haltverbot

ANTWORTEN: A, B

Gericht des Monats

Coq au vin – in Rotwein mariniertes Huhn mit frischen Champignons, Speck und Kräuterrisotto



Bild: BEL

Bild des Monats

Ob dieses Schockbild eine abschreckende Wirkung hat?

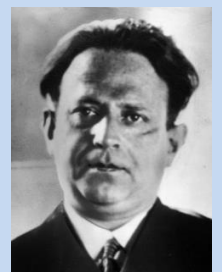


Bild: Internet

Zitat des Monats

Der Vorteil der Klugheit besteht darin, dass man sich dumm stellen kann. Das Gegenteil ist schon schwieriger.

Kurt Tucholsky,
deutscher Journalist und Schriftsteller
(1890-1935)



Studentin des Monats

Nicola Pithan; Jahrgang 1982; geboren in Engelskirchen; 1999/2000 Highschooljahr in Capac/Michigan; Abitur 2002; Fahrlehrerausbildung im Verkehrs-Institut Bielefeld 213 (BE) und im August 2016 Klasse A.

VIVI Wie kam es zu dem Berufswunsch Fahrlehrer?

Nicola Bereits in meiner Teenagerzeit hatte ich großen Spaß daran, Menschen und Tieren etwas zu beizubringen und bekam immer wieder die Rückmeldung, dass mir das auch gut gelinge. Ich konnte mir allerdings nie vorstellen, auf Lehramt zu studieren: Der Gedanke an die riesigen Klassen machte mir einfach Angst. Heute habe ich teilweise 25 bis 30 Fahrschüler im Theorieunterricht – aber man wächst ja bekanntlich mit seinen Aufgaben.

Während meiner eigenen Fahrschulzeit entdeckte ich meine große Affinität zum Autofahren und zum Straßenverkehrsgeschehen. Und durch meinen damaligen Freund erhielt ich realistische Einblicke in den Beruf des Fahrlehrers. Noch vor meinem Abitur stand für mich fest, dass Fahrlehrer mein(e) Traumberuf(ung) ist. Gebremst durch mein familiäres Umfeld, dauerte es dann allerdings nach dem Abitur noch knapp fünf Jahre und einige berufliche Umwege, bis ich am 2. April 2007 mit dem Lehrgang BE 213 endlich die Ausbildung zur Fahrlehrerin am VI Bielefeld beginnen konnte. Für mein Praktikum zog es mich aus dem heimischen Oberbergischen in den benachbarten Rhein-Sieg-Kreis, wo ich bis heute lebe und arbeite.

Seit Juli 2015 bin ich Teil des tollen Teams der Fahrschule Flink, das mir zusammen mit meinem lieben und aufmerksamen Chef, Oliver Flink, die zeitweise getrübte Freude am Beruf zurückgebracht hat.

VIVI Warum hast du nach der Ausbildung noch ein Pädagogik-Studium draufgesetzt?

Nicola Ich habe tatsächlich während meiner Zeit in Bielefeld und dank des Dozententeams, insbesondere durch Claudia Ewers und Hans-Jürgen Borgdorf, meine Begeisterung für (verkehrs-)pädagogische Themen entdeckt und wollte nach dem erfolgreichen Abschluss der Fahrlehrer-Ausbildung Klasse BE mehr in diesem Bereich lernen. So begann ich im Wintersemester 2008/2009 mein erziehungswissenschaftliches Studium an der Universität zu Köln, das ich im Sommersemester 2011 mit dem Bachelor of Arts (Erziehungswissenschaft) innerhalb der Regelstudienzeit abschloss. Neben dem Vollzeit-Präsenzstudium arbeitete ich auch Vollzeit als Fahrlehrerin.

Mein obligatorisches Praktikum im Rahmen des Studiums durfte ich am VI Bielefeld absolvieren und erlebte die Fahrlehrerausbildung in dieser Zeit ‚von der anderen Seite‘. Es waren für mich interessante, lehrreiche und spannende Wochen, nach denen ich mir für meine langfristige Berufsplanung durchaus eine Dozenten-tätigkeit im Bereich Pädagogik vorstellen kann.



Bild: Nicola Pithan

VIVI Schöne Erlebnisse als Fahrlehrerin?

Nicola Ich glaube, ich habe keine konkreten schönen Erlebnisse. Besonders schön sind jedoch die Momente, in denen die Schüler – insbesondere die schüchternen oder ängstlichen – über sich hinauswachsen, es merken und dann glücklich und stolz auf sich sind. Hin und wieder bekomme ich nach der bestandenen praktischen Prüfung liebe SMS, über die ich mich riesig freue. Ich habe tatsächlich noch eine Nachricht von April 2011 auf meinem Handy.

VIVI Wie gestaltest du deine Freizeit?

Nicola Seit vier Jahren ist meine Mini-Australian-Shepherd-Hündin Josy treu an meiner Seite und begleitet mich in Job und Freizeit. Den überwiegenden Teil meiner freien Zeit verbringe ich mit ihr, ihrer kontinuierlichen Erziehung und ihrer Beschäftigung. Durch Josy bin ich auch recht sportlich unterwegs, fahre viel Fahrrad und wandere mit ihr oft und lange durch die umliegenden Wiesen und Wälder.

Wenn Josy glücklich und müde daheim ist, fahre ich super gerne Motorrad, gehe ins Sportstudio und auf Konzerte – am liebsten zu den Dirty Deeds `79 – eine AC/DC-Tribute Band aus Bonn. Wenn es mal ruhiger zugehen darf, treffe ich mich gerne mit Freunden, gehe ins Kino, fotografiere oder vergrabe mich in Bücher.

VIVI Vielen Dank für das nette Gespräch.

Die Fragen stellte Stefan Kuphal.

Impressum

Unternehmensgruppe Verkehrs-Institut GmbH Bielefeld/
Verkehrs-Institut Erkens GmbH Düsseldorf
Furtwänglerstraße 52

33604 Bielefeld
Tel.: 05 21/29 94-0

E-Mail: info@verkehrs-institut.de

Umsatzsteuer-ID: DE 124019074

Handelsregister: HRB 32020 (Amtsgericht Bielefeld)

Aufsichtsbehörde:

Stadt Bielefeld – Fahrerlaubnisbehörde

Ravensberger Park 5

33607 Bielefeld

Münsterstraße 241

40470 Düsseldorf

Tel.: 02 11/63 78 78

E-Mail: mail@fahrlehrer-fachschule.de

Steuernummer: 105/5848/2538

Handelsregister: HRB 69571, (Amtsgericht Düsseldorf)

Aufsichtsbehörde: Stadt Düsseldorf

Geschäftsführer Dr. Bernhard F. Reiter

Chefredakteur Günter Kölzer (KÖL), verantwortlich im Sinne von § 55 Abs. 2 RStV für redaktionelle Inhalte

Stellvertretender Chefredakteur Stefan Kuphal (KUP)

Lektorat Dr. Bernhard F. Reiter (REI)

Prüfungsfragen Winfried Wagner (WAG), aaS, Projektmanager TÜV|DEKRA arge tp 21 (Dresden)

Herstellung/Verlag Klaus Peter-Altheide (PET)

VIVI Das MitarbeiterMagazin erscheint kostenlos im Eigenverlag der VIs.

Jahrgang/Monat/Jahr 02/11/2016

Publikationszyklus monatlich zum 15.

Erscheinungsort/e Bielefeld/Düsseldorf

Auflagenhöhe 1.300 Exemplare