

# AstraZeneca DEFSPAR-Training

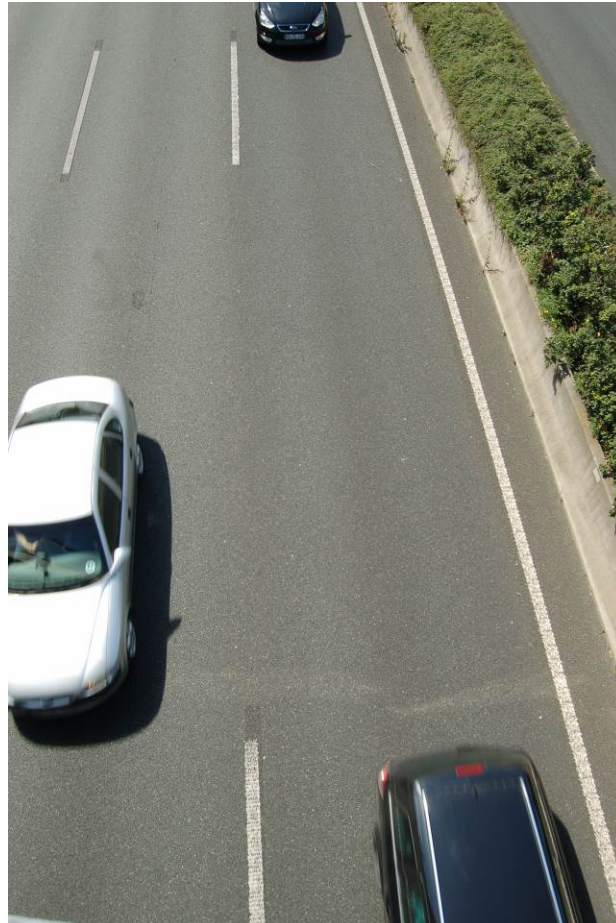
Mix aus den Trainingsformen Eco-Training und Defensives Fahrtraining

Dauer: 4 Stunden

## Trainerleitfaden

Version 1.0

16.06.2015



## Eckdaten DEFSPAR

- Ü Dauer: 4 Stunden
- Ü 1 Trainer betreut immer 3 Teilnehmer – analog zum SST
- Ü Es werden die Teilnehmerfahrzeuge mit Bordcomputern genutzt
- Ü Fahrzeit pro TN max. 2 x 15 Minuten – geringer Zeitpuffer ist im Ablauf vorhanden
- Ü Trainer begleitet auf allen Fahrten analog zum SST
- Ü Training beim Umsetzer: alle TN fahren immer mit
- Ü Training beim Kunden / Hotel: Einzelfahrten sind möglich

Zu diesem Leitfaden gehören folgende Anlagen:

- Infoblatt\_ADAC\_Eco\_Test.pdf
- Auswertungstabelle \_mit CO2\_Norm\_positiv.xls
- AstraZeneca\_Trainer\_Folie\_2015\_06\_16.ppt
- AstraZeneca DEFSPAR Ablauf\_RJ160615.xlsx

## Übersicht / Inhalt

		Seite
<b>1. Einleitung</b>		3
1.1. Wichtige Bestandteile		3
1.2. Grundsätzliches		3
1.3. Besonderheiten		3
1.4. Die Strecke		4
<b>2. Begrüßung, Vorstellungs- u. Erwartungsrunde</b>	<b>(30 Min.)</b>	4
2.1. Vor der ersten Fahrt		5
<b>3. Die Fahrten der ersten Runde</b>	<b>(45 Min.)</b>	6
<b>4. Besprechungsrunde</b>	<b>(60 Min.)</b>	6
4.1. Rückschau auf die Fahrten		7
4.2. Defensive Fahrweise – Vorteile / Nachteile		7
4.3. neue Verkehrsregeln		9
4.4. Sprit-Spar Verhalten / Tipps		9
<b>5. Die Fahrten der zweiten Runde</b>	<b>(45 Min.)</b>	10
<b>6. Abschlussrunde</b>	<b>(30 Min.)</b>	10

In einem vierstündigen Training sind an verschiedenen Stellen insgesamt **30 Minuten Pufferzeit** eingebaut (s. Ablaufplan), die der Trainer zur individuellen Anpassung des Trainings an die herrschenden Gegebenheiten verwenden kann. Von daher sind die oben gemachten zeitlichen Angaben lediglich Richtwerte.

## **Gender-Erklärung**

Zur besseren Lesbarkeit werden in diesem Leitfaden personenbezogene Bezeichnungen, die sich zugleich auf Frauen und Männer beziehen, generell nur in der im Deutschen üblichen männlichen Form angeführt, also z.B. „Trainer“ statt „Trainerinnen“ oder „Teilnehmer und Verkehrsteilnehmer“.

Dies soll jedoch keinesfalls eine Geschlechterdiskriminierung oder eine Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes zum Ausdruck bringen. Daher wird bei allen entsprechenden Formulierungen die weibliche Form ausdrücklich mit eingeschlossen.

## **Hinweise zum Titelbild und anderen Bildern der Autobahn**

Alle Autobahn-Bilder in diesem Leitfaden und in der dazugehörigen Präsentation wurden von der Autobahnbrücke über die A1, zwischen Schwerte und Dortmund, in Fahrtrichtung Bremen aufgenommen. Zeitpunkt: August 2012

## Einleitung

AstraZeneca bietet bereits seit 2010 den Mitarbeitern bundesweit das ADAC Pkw-Intensiv-Training sowie Trainings zum Defensiven Fahren und das ADAC Sprit-Spar-Training als Gruppentrainings an.

Bei dieser Trainingsform handelt es sich um einen Mix von Eco-Training und defensivem Fahrtraining, allerdings beschränkt auf vier Stunden. Besonderheit: der Trainer begleitet jeden Fahrer bei allen Fahrten – analog zum SST. Anreiz für die Entwicklung dieses Trainings war zum einen die Erkenntnis, dass viele Verhaltensgrundsätze, wie Abstand halten und eine vorrausschauende Fahrweise, in beiden Trainings eine zentrale Rolle spielen. Zum anderen sind es die wirtschaftlichen Interessen des Auftraggebers. Hier sind u. a. die geringen Zeiten der Abwesenheit vom Arbeitsplatz und die Motivation der Mitarbeiter selbst an einem solchen Training teilzunehmen, zu nennen. Ein halber Tag „Abwesenheit“ bietet aus dieser Perspektive einen größeren Anreiz.

Die Trainingszeit von vier Stunden macht einen besonders effektiven und konzentrierten Einsatz aller Ressourcen der Trainer nötig. Die Beschränkung auf die wichtigen Kernaussagen ist dabei unumgänglich. Weiter in die Tiefe gehende Abhandlungen können in diesem Rahmen vermutlich nicht realisiert werden. Wie sonst nur im SST üblich, betreut in diesem Training ein Trainer jeweils drei Teilnehmer und begleitet diese auf allen Fahrten.

### Wichtige Bestandteile für AstraZeneca-Trainings gemäß konzerninterner Vorgaben:

- „Face to Face“- Auswertung der Fahrweise (Defensives Fahren), da dies die obligatorischen Fahrtkontrollen durch den Vorgesetzten ersetzt
- Aktuelles aus der StVO
- Regelmäßige Teilnahme an Pkw-Intensiv-Trainings für Außendienstler

## Grundsätzliches

Grundsätzlich können die Trainings entweder an Ihrem Firmensitz oder auf einer ADAC Trainingsanlage umgesetzt werden. Bei Umsetzung an Ihrem Firmenstandort wird ein Seminarraum mit FC / Beamer vor Ort benötigt. Die beigefügte Präsentation soll lediglich als Unterstützung dienen und muss nicht Folie für Folie abgearbeitet werden.

Grundlagen für die Trainingsform DEFSPAR sind die ADAC Trainerleitfäden für Eco-Training, Vers. 1.0, Juli 2009 und DDT – (Defensive-Driving Training) Vers. 1.0, September 2013, auf die hier inhaltlich nicht näher eingegangen wird. Der vorliegende Trainerleitfaden stellt lediglich eine Ergänzung dar.

**Besonderheit:** generell ist das Training als Gruppentraining konzipiert, es ist jedoch für Trainings am Firmensitz möglich, dass die Teilnehmer jeweils nur zu den Theorieeinheiten und ihren Praxisfahrten zum Training erscheinen, zwischenzeitlich kann der Mitarbeiter an den Arbeitsplatz zurückkehren (Fahrten als Einzelcoaching). Für diesen Fall sollte bitte auf einem FC für jedes „Team“ einen übersichtlicher „Stundenplan“ erstellt werden, in den sich die Teilnehmer nach Verfügbarkeit selber eintragen können. Beispiel siehe unter Punkt „Begrüßung“.

In dieser Trainingsserie wird auf die Teilnehmerfahrzeuge zurückgegriffen und das klassische Eco-Training als Rahmen genutzt, da die Sponsor-Fahrzeuge nicht mehr zur Verfügung stehen. Allerdings werden abweichend vom Eco-Training alle Fahrten immer durch den Trainer begleitet. Dabei ist in erster Linie die Abweichung von den jeweiligen Normverbräuchen der Teilnehmerfahrzeuge von Interesse. Ziel ist es daher, den Normverbrauch des eigenen Fahrzeugs „zu knacken“, d. h. ihm möglichst nahe zu kommen, bzw. ihn zu unterbieten. Die VSG versucht im Vorfeld des Trainingstermins vom Kunden diesbezügliche Angaben (wenigstens den Fahrzeugtyp) zu erhalten und AstraZeneca Trainerleitfaden ADAC DEFSPAR-Training, Version 1.0, 16.06.2015

an die Trainer weiter zu geben. Ggf. ist eine kurze Vorrecherche im Internet nötig, um die Verbrauchswerte in Erfahrung zu bringen.

### Die Strecke

Die Strecke ist durch die höchstens 12 bis 15-minütige Fahrzeit pro Teilnehmer, bitte die inkl. Feedbackzeit von ca. 2- 3 Minuten pro Teilnehmer nicht vergessen, arg reglementiert und muss sich an den gegebenen Realitäten orientieren. Rund um das ADAC Trainingszentrum, aber auch um den jeweiligen Firmenstandort oder Veranstaltungsort (Hotel etc.). In diesem Fall ist vorher eine geeignete Strecke nach den bekannten Vorgaben vorzubereiten. Autobahnen / Kraftfahrstraßen gehören i.d.R. nicht zum Profil, werden aber in der Besprechung sicher zum Thema.

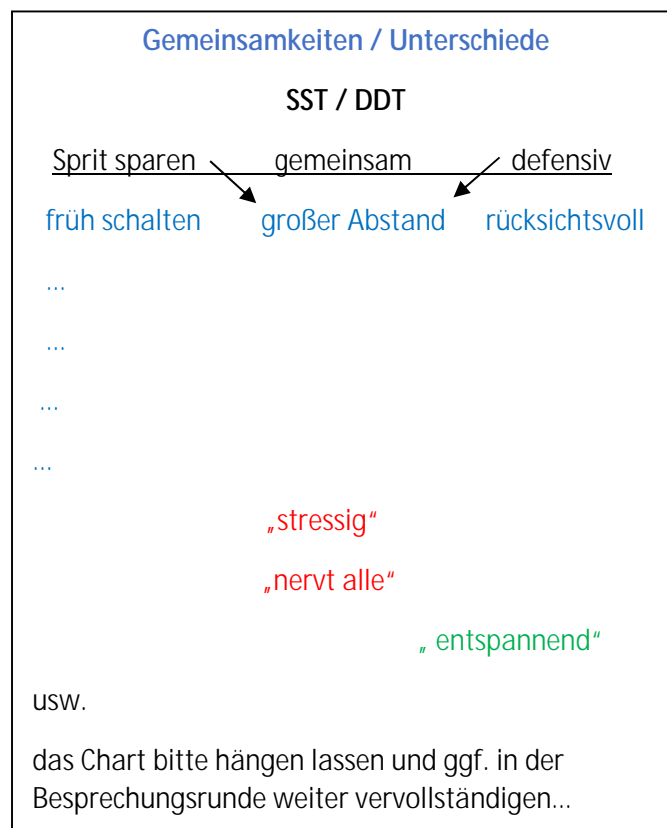
### Die Begrüßung

Begrüßung, Vorstellungs- u. Erwartungsrunde – wie gewohnt, Mitschrieb auf FC oder Kärtchen – analog zum SHT, je nachdem, ob ein Einzel- oder Gruppentraining stattfindet.

Einführung ins Thema: Stoffsammlung auf FC und kurze Diskussion dazu.

„Welche Eigenschaften verbinden Sie mit Sprit sparendem- und defensivem Fahren?“

Die gemachten Beiträge ordnen, d.h. eine Handlung beschreibende Äußerungen, wie „Abstand halten“ und „vorrausschauend fahren“ bündeln. Äußerungen, die vor allem Gemütszustände beschreiben, farblich entsprechend gekennzeichnet weiter unten im FC gesammelt in der jeweiligen Spalte aufführen.



Hinweis zur Begriffsklärung: „Die defensive Fahrweise ist eine rücksichtsvolle, Risiken vermeidende Fahrweise, bei der die eigenen Rechte der Verkehrssicherheit untergeordnet werden.“

(Quelle: Duden)

Anschließend kurze Erläuterungen zu

- Rahmenbedingungen, wie FSZ-Regeln, WC, Getränke /Kaffee u. „Pausen“,
- Hinweise zu den Bordcomputern (Speicherebenen, „nullen“ usw.)
- Fahrzeuge
- Strecke
- Teamfindung – falls nötig. Wenn die Veranstaltung im FSZ stattfindet, ist ein Gruppentraining wahrscheinlich. Bei Veranstaltungen am Firmensitz nutzen die Teilnehmer häufig die freie Zeit zwischen ihren Fahrten zur Büroarbeit.
- **„Setup“ der Fahrt: bewusst und defensiv fahren!**  
(Ausdrücklich **nicht** wie sonst im SST: Fahren Sie so, wie sie immer fahren!)

<p><b>„Der Tag heute“</b></p> <p><b>Begrüßung (Raum Nr. xxx) 9:30 – 10:00 Uhr</b></p> <p><b>Trainerin / Trainer: Bernie Bleifuß evtl. mit Telefon für Notfälle (Zentrum/Hotel usw.)</b></p> <p><b>Treffpunkt: Parkplatz / Garage</b></p> <p>1. Fahrt 9:35 – 9:50 Uhr <b>Herr Meier</b></p> <p>2. Fahrt 9:50 – 10:05 Uhr <b>Herr Müller</b></p> <p>3. Fahrt 10:05 – 10:20 Uhr <b>Herr Schneider</b></p> <p><b>Themenbesprechung - Trainingsinhalte</b> (Raum Nr. xxx) <b>10:25 – 11.25 Uhr</b></p> <p>4. Fahrt 11:30 – 11:45 Uhr <b>Herr Müller</b></p> <p>5. Fahrt 11:45 – 12:00 Uhr <b>Herr Meier</b></p> <p>6. Fahrt 12:00 – 12:15 Uhr <b>Herr Schneider</b></p> <p><b>Auswertung / Abschluss (Raum Nr. xxx)</b> <b>12:30 – 13.00 Uhr</b></p>
---

### Vor der Fahrt

Hier noch mal der Hinweis für die Teilnehmer auf den Auftrag / das Ziel in der ersten Runde: „Fahren Sie defensiv!“ Beobachten Sie Geschwindigkeit, den Abstand, die Einhaltung der Verkehrsregeln.

„Wie geht es mir bei dieser Fahrweise und warum ist das so?“

Ebenfalls Selbstbeobachtung: auf welche Verhaltensweise, bei mir oder bei anderen, steige ich emotional ein? Optional: Wäre es bei einem anderen Fahrmotiv, in einer anderen Fahrerrolle genauso? (Eventuell ist es nötig, die Begrifflichkeiten zu klären.)

Für die evtl. vorhandenen Mitfahrer gilt der Beobachtungsauftrag gleichermaßen.

## Die Fahrten der ersten Runde (ca. 45 Minuten)

**Eco Teil** – alle, u.U. zwei Speicherebenen des Bordcomputers löschen (lassen). Vorher nochmal das Einverständnis des Teilnehmers einholen. Bitte vor dem Löschen unbedingt die gespeicherte Durchschnittsgeschwindigkeit und den Durchschnittsverbrauch auslesen und in die vorbereitete Liste eintragen. Diese Werte von Interesse, da sie teilweise die Streckenprofile der TN widerspiegeln. Wenn es nicht zu aufwendig ist, können die TN diese Werte vor Fahrtbeginn selbst auslesen und vom Trainer notieren lassen.

Der Eco-Teil steht in dieser Trainingsphase noch nicht im Vordergrund, liefert aber in dieser Hinsicht schon mal die ersten Daten. Durch die bewusste Umsetzung einer defensiven Fahrweise, werden eventuell schon nutzbare Verbrauchswerte generiert, die mit den ausgelesenen Speicherwerten abgeglichen werden können.

Durch den Trainer sollten während der Fahrt besser keine schriftlichen Aufzeichnungen getätigt werden, da dies häufig zu Irritationen führt. Fragen, wie: „Was passiert mit den Aufzeichnungen? Wer liest die sonst noch?“, usw. führen schnell zu Diskussionen rund um das Thema Datenschutz.

Variante 1 – ein Teilnehmer fährt die Runde mit dem Trainer allein – ohne Mitfahrer.

Bei dieser Variante haben Trainer und Teilnehmer die Möglichkeit am Ende für ein kurzes, offenes Feedback unter vier Augen. Dabei orientiert sich der Ablauf nach den bekannten Regeln.

- zuerst berichtet der Teilnehmer von seinen Beobachtungen und Eindrücken
- Variante 2 – die Mitfahrer berichten von ihren Eindrücken – Lob und Tadel, aber „Meckern“ muss aber positiv umformuliert und mit einem dazu passenden positiven Tipp ergänzt werden
- dann ergänzt der Trainer und gibt Tipps
- grundsätzliche Diskussionspunkte bitte aufnehmen, wenn möglich nicht im Auto diskutieren, sondern mit in die allgemeine Besprechung nehmen und dort auf einem FC kurz, natürlich anonymisiert, zusammenstellen. (s. Punkt Besprechungsrunde)

## Besprechungsrunde (ca. 60 Minuten)

In der bis zu einstündigen Besprechungsrunde wird zunächst auf die Ereignisse aus den Fahrten eingegangen und das oben erwähnte Chart befüllt. Zusätzlich sollten die gegebenen Tipps noch für alle gut sichtbar, ggf. auf einem extra Chart, visualisiert werden. Wenn der Platz reicht, ist eine direkte Gegenüberstellung auf einem Chart sinnvoll.

Die Besprechungsrunde gliedert sich inhaltlich grob in vier Themenblöcke

- Rückschau auf die Fahrten
- Defensive Fahrweise – Vorteile / Nachteile
- neue Verkehrsregeln
- Sprit-Spar Verhalten / Tipps

Bei gleicher zeitlicher Gewichtung wären das für jeden Teil nur 15 Minuten. Sicher werden sich die Präferenzen, je nach den Erwartungen der Teilnehmer verschieben (lassen). Grundsätzlich macht diese Betrachtung aber die nötige Konzentration auf das Nötigste deutlich. Wenn bei den Fahranteilen jeweils „nur“ um 5 Minuten pro Teilnehmer mehr beansprucht wird, stehen für die Besprechung nur noch 45 Minuten zur Verfügung.

## Rückschau auf die Fahrten

„offene Punkte – das war los“	Tipps:
<ul style="list-style-type: none"> <li>Umgang mit Lückenspringern</li> </ul>	<p>gelassen bleiben, beobachten</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>10 m Abstand bei 70 km/h?</li> </ul>	<p>70 km/h = 20m/sec = 0,5 Sek. Reaktionszeit? realistisch?</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>65 statt 50 km/h ok?</li> </ul>	<p>„Aufschlag mit 50 km/h“ - Folgen?</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>„Ausrollen“ vor der Ampel ist Mist!</li> </ul>	<p>Wirklich? Wenn niemand behindert wird?</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Motor aus – wann?</li> </ul>	<p>Situationsabhängig, kommt auf viele Faktoren an: ...</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>mit 70 km/h bin ich „Stauführer“!</li> </ul>	<p>für <u>meine</u> Sicherheit, auch Thema Restgeschwindigkeit und die Folgen</p>

## Defensive Fahrweise – Vorteile / Nachteile <sup>1</sup>

Wie bei anderen Trainingsformen auch, stehen bei den Teilnehmern die Themen Abstand und Geschwindigkeit in der Interessenskala ganz weit oben. Nichtsdestotrotz gehören diese beiden Punkte auch in die Spitzenreitergruppe jeder Unfallursachenstatistik. Die Trainer sollten sich mit Thema Restgeschwindigkeiten gut auskennen, bzw. vorbereitet sein und die Standartwerte abrufbar haben, die von den Teilnehmern als „Toleranzen“ im Realverkehr gern mit allen möglichen Begründungen akzeptiert werden. Im Internet lassen sich unter dem Stichworten „Restgeschwindigkeit Rechner“ einige interessante Seiten aufrufen, z.B. unter

[http://www.gib-acht-im-verkehr.de/0006\\_medien/module.htm](http://www.gib-acht-im-verkehr.de/0006_medien/module.htm)

Neben den aus den Restgeschwindigkeitsdemos bekannten Werten, hier zu Veranschaulichung eine kleine Übersicht:

<sup>1</sup> Hier wäre ein eigenes Chart mit Vorteilen / Nachteilen gut. Auch aus Zeit- u. Platzgründen, wird es wohl bei der Diskussion bleiben. Gerne können aber mehr Charts eingesetzt werden.



Erlaubte km/h	tats. Km/h	Restgeschwindigkeit	ca. Fallhöhe in m
70	80	45	8
70	90	65	16,5
80	100	68	18
100	120	74	21,5
130	150	80	25
130	200	164	106

Um deutlich zu machen, wie sich z.B. 68 km/h „anfühlen“ könnten, lässt sich das Äquivalent der Fallhöhe mit der Formel

$$h = v^2 / 2 * g$$

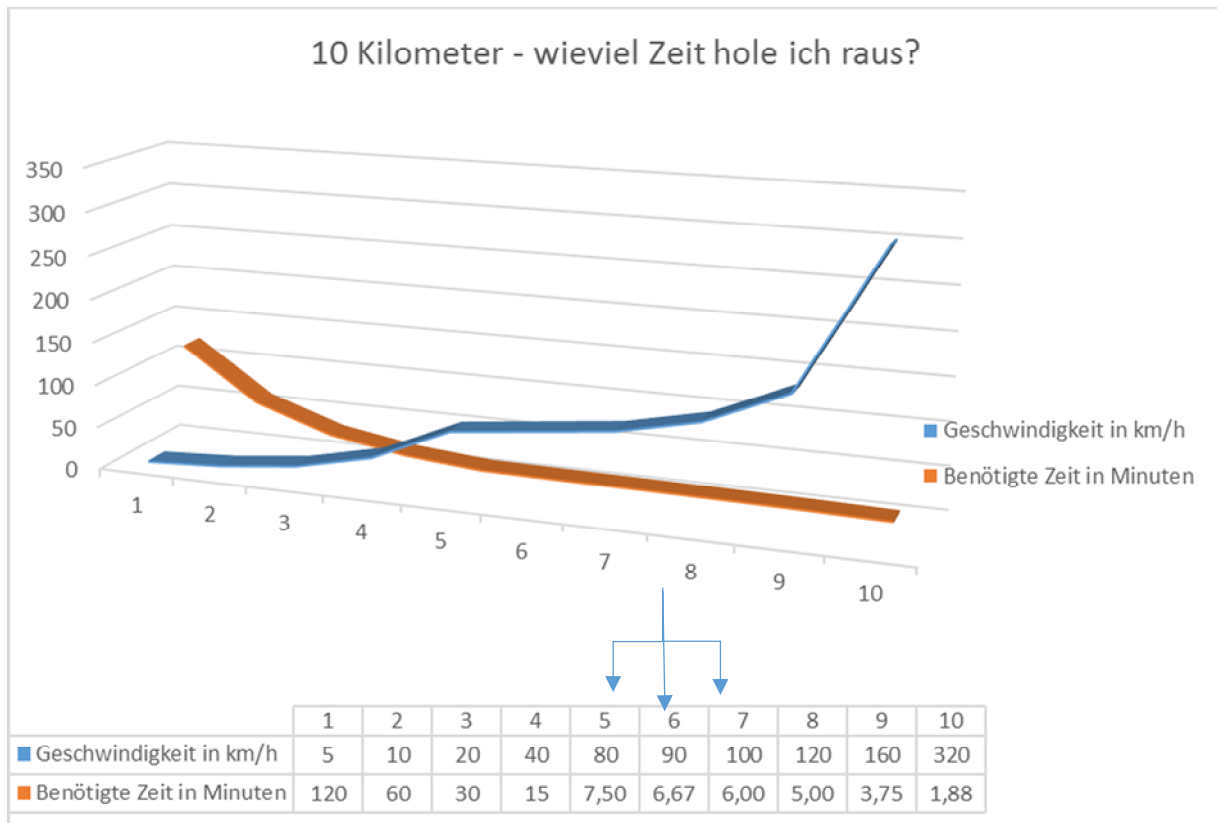
leicht berechnen. Bitte dabei die Restgeschwindigkeit in m/sec einsetzen. In dem oben bemühten Beispiel 100 km/h statt 80 km/h mit 68 km/h am „Aufschlagpunkt“ entspräche diese Restgeschwindigkeit etwa einem Sprung aus rund 18 m Höhe. Im letzten Beispiel wäre es ein „Sprungversuch“ aus 106 m Höhe. Im ersten Beispiel aus „nur“ 8 m. „Wer lässt sich also mit dem eigenen Auto aus 18 m Höhe freiwillig auf ein anderes Auto fallen?“

Zum Thema Durchschnittsgeschwindigkeit können die notierten Werte aus den Bordcomputern aufgerufen werden, denn die „gefühlte“ Durchschnittsgeschwindigkeit ist oft viel höher als die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit. Es existieren einige Rechenbeispiele, die die von den Teilnehmern immer wieder genutzte und verinnerlichte Argumentation „Wenn ich schneller fahre, bin ich (viel) früher da!“, infrage stellen. Je länger die zurückzulegende Strecke ist, desto schlechter werden die Prognosen bzgl. der benötigten Zeit sein. Diese Erkenntnis ist durch zahlreiche Selbstversuche der Teilnehmer mit Ihren Fahrten gegen die „Navi-Zeit“ zumindest unbewusst vorhanden.

Sicher gibt es Zeiten, Tage und Strecken, auf denen man auf einer Distanz von 20 Kilometern mal schneller fahren kann. Die Fragen dahinter sollten nicht nur den zeitlichen Gewinn-, sondern auch die eingegangenen Risiken beleuchten.

In diesem Beispiel wird eine 10 Kilometer lange Distanz zugrunde gelegt. Die Geschwindigkeit wird verdoppelt, die benötigte Zeit halbiert sich naturgemäß. Es wird deutlich, dass die „Zeitgewinne“ umso kleiner ausfallen, wie die Geschwindigkeit erhöht wird. Auch die eingefügten „kleinen“ Sprünge von 80- auf 90- bis 100 km/h verdeutlichen die „Zeitgewinn-Problematik“. Der nötige Abstand wächst linear zu Geschwindigkeit. Der Bremsweg wächst aber im Quadrat. In welchem Verhältnis wächst das Risiko?

Bei den erwähnten Beispielen geht es nicht um das Aufzeigen möglicher Schreckensszenarien, sondern lediglich darum, die möglichen Folgen des eigenen Handelns aus einer anderen Perspektive aufzuzeigen. Für viele Teilnehmer ist der Perspektivenwechsel interessant. Ob das gewonnen Wissen zukünftig Verhalten (nachhaltig) ändert, bleibt offen.



## neue Verkehrsregeln

Da das Spektrum der Nachfragen sehr unterschiedlich sein kann, empfiehlt sich auch hier eine gewisse Sattelfestigkeit im Regelwerk der StVO. Die Punktereform mit den zu erwartenden Konsequenzen sollte auch abrufbar sein, der Verwarnungs- u. Bußgeldkatalog in epischer Breite eher nicht. Jeder Interessierte kann sich diesbezüglich per Smartphone leicht einen Überblick verschaffen.

Recht häufig werden Fragen zur Fahrstreifenbenutzung, dem Aufheben von Streckenverboten, Bedeutung von Verkehrszeichen und der Ahndung diverser Verkehrsverstöße gestellt.

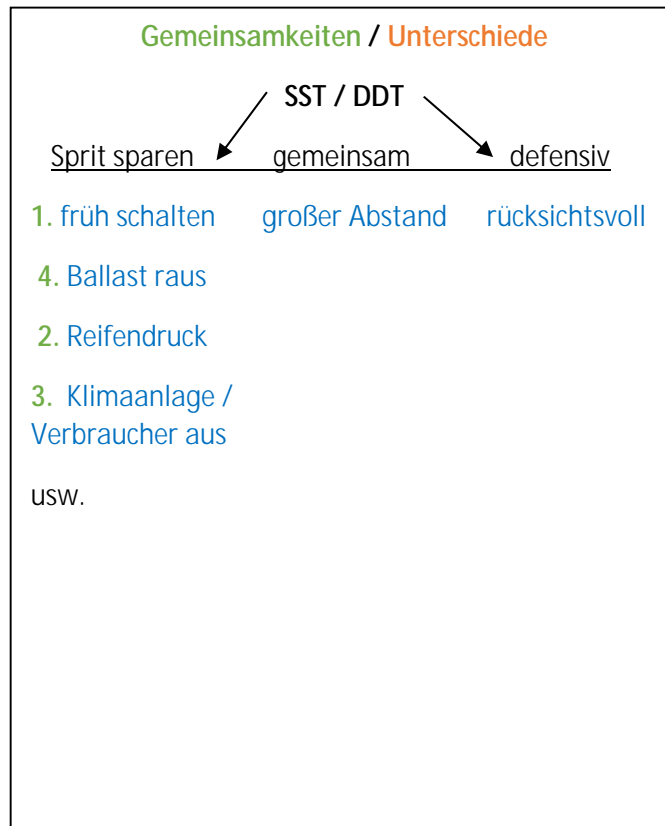
Bitte bei all den Diskussionen, den Schwerpunkt eher auf die Gefahrenseite-, weniger auf die rechtliche Seite verlagern. Natürlich winkt irgendwann der Entzug der Fahrerlaubnis, auch darüber kann man ja kurz mal reflektieren, aber die konkrete Gefahr tritt gem. der Wahrscheinlichkeit früher und häufiger ein.

## Sprit-Spar Verhalten / Tipps

Bei den relevanten Sprit-Spar Techniken kann hier die Stoffsammlung des Plakates aus der Begrüßungsrunde „Gemeinsamkeiten / Unterschiede“ von der Runde ergänzt- und die einzelnen Punkte bzgl. ihrer Effektivität gewichtet werden. Was bringt beispielsweise die Maßnahme „Kofferraum / Ballast ausräumen“ im Vergleich zur Überwachung des korrekten Reifenluftdrucks?

Die üblichen Informationen als Hintergrundwissen zu Begrifflichkeiten, wie dem „Segeln“ und der dazugehörigen Technik (Getriebe mit Segelfunktionen) sollten ebenso vorhanden sein, wie die unterschiedlichen Verfahren zur Verbrauchermessung in den Fahrzyklen (NEFZ, WLTP, ADAC Autobahn-Fahrzyklus, Elektrofahrzeug-Zyklus, ADAC EcoTest)

Informationen dazu gibt es unter: <https://www.adac.de/infotestrat/tests/ecotest/default.aspx?ComponentId=29755&SourcePageld=0>



### Die Fahrten der zweiten Runde (ca. 45 Minuten)

Die Bordrechner werden erneut „genullt“, die nötige Liste bereitgehalten. In dieser Runde liegt der Fokus auf der Seite der Kraftstoffersparnis / CO<sup>2</sup>-Reduktion. Zusätzlich zum defensiven Fahren werden jetzt noch die praktischen SST-Tipps gecoacht umgesetzt. Ziel ist es wie immer im SST, ohne großen Zeitverlust deutlich bessere Verbrauchswerte zu generieren.

### Abschlussrunde (30 Minuten)

Die Ergebnisse beider Fahrten werden in die bekannten Excel Tabellen eingepflegt und mit den Teilnehmern ausgewertet. Haben die Teilnehmer ihren Normverbrauch geknackt? Bei zwei Trainern wird hier üblicherweise eine Aufgabenteilung hinsichtlich der Dateneingabe stattfinden. 12 Datensätze bei zwei Trainern sind handelbar.

Das anschließende Feedback endet mit der Übergabe der Urkunden, evtl. noch zusätzlich die Tipps in Sachen Eco- und defensivem Fahren zur freiwilligen Mitnahme bereitlegen. Sind die Erwartungen der Teilnehmer erfüllt? Die Verteilung der Feedbackbögen bitte nicht vergessen und den Trainingsbericht zusammen mit den Bögen an die VSG zurücksenden. Die Daten der Fahrten, verbleiben bitte in einer Excel-Datei, auf dem durch die VSG zur Verfügung gestellten Rechner gespeichert. Sie werden später anonymisiert ausgewertet.

## **Anhang:**

Vorschriften:

Fahrschüler-Ausbildungsordnung

FahrschAusbO 2012

Ausfertigungsdatum: 19.06.2012

Vollzitat:

**"Fahrschüler-Ausbildungsordnung vom 19. Juni 2012 (BGBl. I S. 1318), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung**

**vom 16. April 2014 (BGBl. I S. 348) geändert worden ist"**

**Stand: Zuletzt geändert durch Art. 3 V v. 16.4.2014 I 348**

(1) Ziel der Ausbildung ist die Befähigung zum sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Verkehrsteilnehmer. Ziel der Ausbildung ist außerdem die Vorbereitung auf die Fahrerlaubnisprüfung.

(2) Die Ausbildung hat ein Verkehrsverhalten zu vermitteln, das

1. Fähigkeiten und Fertigkeiten, um das Fahrzeug auch in schwierigen Verkehrssituationen zu beherrschen,
2. Kenntnis, Verständnis und Anwendung der Verkehrsvorschriften,
3. Fähigkeiten und Fertigkeiten zur Wahrnehmung und Kontrolle von Gefahren einschließlich ihrer Vermeidung und Abwehr,
4. Wissen über die Auswirkungen von Fahrfehlern und eine realistische Selbsteinschätzung,
5. Bereitschaft und Fähigkeit zum rücksichtsvollen und partnerschaftlichen Verhalten und das Bewusstsein für die Bedeutung von Emotionen beim Fahren und
6. Verantwortung für Leben und Gesundheit, Umwelt und Eigentum einschließt.