

## Das MitarbeiterMagazin

Jahrgang 4

Bielefeld/Düsseldorf, im März 2018

03/2018

### Liebe Leserin und lieber Leser!

e (Zeichen für e-Moll); in e  
e, E, das; -, - (Tonbezeichnung)  
E, das; -, - (Buchstabe); das E; des E, die E, aber das e in Berg; der Buchstabe E, e  
E (Zeichen für E-Dur); in E

Der fünfte Buchstabe des klassischen und modernen lateinischen Alphabets ist ein Vokal. Er hat in deutschen Texten eine durchschnittliche Häufigkeit von 17,39%. Damit ist er hier der häufigste Buchstabe ebenso wie in diversen europäischen Sprachen.

*ein ursprünglicher, darum auch schwankender, unbestimmter Vokal, der in unserer Sprache allzu sehr um sich gegriffen und ihren Wohlklang beeinträchtigt hat... solche Eintönigkeit ist kaum in andern Zungen möglich, war auch der deutschen ehemals fremd* (in: GRIMM'SCHES WÖRTERBUCH) – Sie haben ihn, den Vokal „e“, ganz einfach nicht gemocht, die Brüder Jacob und Wilhelm Grimm: warum auch immer. Dabei stehen alle großen und kleinen „Es“ bzw. „es“ dieser Welt unter anderem für:

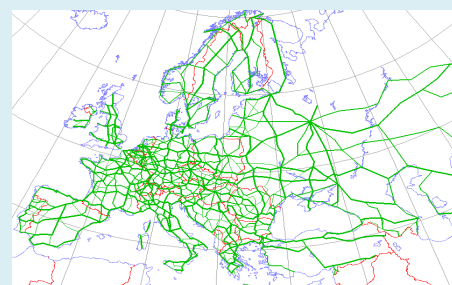
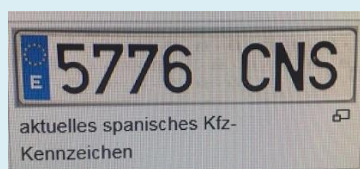
(a) große Formeln wie beispielsweise  $E = mc^2$ : Im Rahmen der speziellen Relativitätstheorie hatte Albert Einstein im Jahr 1905 das elementare Naturgesetz über die Äquivalenz von Masse und Energie entdeckt;

(b) unsere Europastraßen: Die erste von ihnen, die E 1, ist eine europäische Fernverbindung, die vom Hafen von Larne in Nordirland über Dublin nach Sevilla in Spanien führt. Sie ist 2.509 Kilometer lang und verläuft in zwei nicht miteinander verbundenen Streckenabschnitten: Schuld ist der Atlantik;

(c) zukunftsweisende Technologien wie die Elektromobilität (auch *E-Mobilität* oder Englisch *E-Mobility*), die das Nutzen von Elektrofahrzeugen bezeichnet. Holistisch definiert, ist „Elektromobilität ein hochgradig vernetzender Industriezweig, der sich auf das Erfüllen von Mobilitätsbedürfnissen unter Nachhaltigkeitsaspekten fokussiert und dafür Fahrzeuge nutzt, die einen Energiespeicher mitführen sowie einen Elektroantrieb verwenden, der im Grad der Elektrifizierung variieren kann.“



Bild: REI



Quellen (Text/Fotos): WIKIPEDIA, 09.03.2018; DUDEN 1 Rechtschreibung (26.); REI.

Viel Spaß bei der Lektüre unserer VIVI-Ausgabe März 2018!

Herzlichst Ihr Dr. Bernhard F. Reiter

### Zitat des Monats

**Alles ist das, worum es geht.**  
Janne Teller, Schriftstellerin (geb. 1964)



Foto: faz.net

## Interview mit Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher (Teil I)

**Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher** ist außerplanmäßiger Professor für Familien-, Jugend- und Bildungssoziologie an der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Potsdam und Direktor des Instituts für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung (IFK e. V.). Er forscht seit vielen Jahren zu Fragen der Verkehrssicherheit und hat unter anderem die Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung und der Fahrschulüberwachung in Deutschland wesentlich geprägt. Im Jahr 2017 wurde Prof. Sturzbecher zum Mitglied der Leibniz-Sozialwissenschaften zu Berlin e. V. gewählt.

**VIVI** Sehr geehrter Herr Prof. Sturzbecher, Sie forschen seit vielen Jahren intensiv nicht nur zu Fragen der Verkehrssicherheit, sondern auch zur Fahrlehrer- und Fahrschulausbildung. Wie sind Sie zum Komplex Verkehrssicherheit gekommen?

**Prof. Dr. Sturzbecher** Ehrlich gesagt: Der Wechsel von unserem früheren Schwerpunkt in der Kindheits- und Jugendforschung zur Verkehrsforschung war nicht ganz freiwillig. Mitte der 1990er-Jahre hatte Brandenburg regelmäßig die ‚Rote Laterne‘ sowohl bei den Nichtbestehensquoten in der Fahrerlaubnisprüfung als auch bei den getöteten Fahranfängern. Das brandenburgische Verkehrsministerium suchte händeringend einen Experten, der sich sowohl in verkehrspädagogischen Fragen als auch in der Risikoforschung auskennt. Dabei stieß man auf mich, weil ich „Mathematik- und Physiklehrer“ gelernt habe und an der Universität Potsdam Vorlesungen zu Aggressivität und Risikosuche im Jugendalter anbot. Wir führten dann für das Ministerium eine Untersuchung durch, bei der wir die Angehörigen von getöteten Fahranfängern und auch Fahranfänger, die einen Unfall schwerstverletzt überlebt hatten, nach ihren Erfahrungen befragten. Diese Erfahrungen verarbeiteten wir zu Lehr-Lernmitteln zum Thema „Risikofaktor Mensch“, die bald in vielen Fahrschulen zu finden waren. Aus diesem erfolgreichen Projekt erwuchs schließlich unser Arbeitsbereich „Verkehrsforschung und Fahranfängervorbereitung“.

**VIVI** Noch immer verunglücken jährlich Tausende im Straßenverkehr. Dabei spielt häufig mangelnde Aufmerksamkeit eine Rolle. Auch Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung/Hazard Perception ist ein Thema, das für die Ausbildung und Prüfung immer wichtiger wird. Was verbirgt sich dahinter?

**Prof. Dr. Sturzbecher** Überall auf der Welt verunglücken Jugendliche häufiger als ältere Menschen. Daher glaubte man lange Zeit, dass junge Menschen besonders ‚leichtsinig‘ seien oder anders denken und fühlen würden als ältere. Aber junge Menschen bringen sich nicht massenhaft in Lebensgefahr, nur weil sie jung sind. Vielmehr fehlt es ihnen oft nur an (Lebens-) Erfahrung bzw. am notwendigen Wissen und Können, um neuartige Anforderungen sicher zu bewältigen. Das Autofahren ist ein Paradebeispiel dafür: Ein Fahranfänger muss erst einmal lernen, gleichzeitig zu schalten, zu lenken und den Verkehr zielgerichtet zu beobachten. Gerade das richtige Sehen – also die weitgehend im Kopf stattfindende Verkehrswahrnehmung – muss man neu erlernen, und dafür muss man bis zu drei Jahren bzw. auf 50.000 Kilometern Verkehrserfahrungen sammeln. Erst dann hat sich das Unfallrisiko von Fahranfängern und routinierten Fahrern angeglichen. Der Vorteil des erfahrenen Fahrers liegt vor allem darin, dass er sich entwickelnde Verkehrssituationen oftmals ‚vorhersehen‘ und frühzeitig reagieren kann. Mit ‚Vorhersehen‘ ist dabei nicht nur das ‚Erkennen‘ beispielsweise eines Fußgängers in Fahrbahnnähe gemeint. Vielmehr müssen sie das Verhalten des Fußgängers auf der Grundlage ihrer Erfahrungen interpretieren (z. B. Hat er mich gesehen?), dessen weiteres Verhalten durch Perspektivenübernahme antizipieren (z. B. Wird er die Straße betreten?) und schließlich eigene Fahrverhaltensentscheidungen treffen und verwirklichen (z. B. den Fuß vom Gas nehmen und bremsbereit sein). Diese Leistungen gelingen Fahranfängern nicht nur dann schlechter, wenn sie sich im realen Straßenverkehr bewegen; Leistungsdefizite gegenüber erfahrenen Fahrern bei der „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“ wurden in wissenschaftli-



Bild: Sturzbecher

chen Untersuchungen auch dann festgestellt, wenn Verkehrsszenarien am Computer dargeboten wurden, also keine Fahrzeugbedienung erforderlich war. Allerdings lässt sich auch zeigen, dass Fahranfänger die besonderen Kompetenzen der Experten erwerben können – und zwar indem sie das ‚Vorhersehen‘ von Verkehrssituationen systematisch üben. Auch das muss keineswegs immer im Straßenverkehr stattfinden: Mit geeigneten Übungsprogrammen am PC oder am Simulator können Fahranfänger ihre Kompetenzen zur Verkehrswahrnehmung nachweislich verbessern und laufen dabei keine Gefahr, zu verunfallen. Solche Übungsmöglichkeiten bergen also ein hohes Potenzial, Unfallrisiken von Fahranfängern künftig weiter zu verringern. Noch eine Anmerkung zum Stichwort „Aufmerksamkeit“: Wer während der Fahrt durch Smartphone, Navigationssystem oder Ähnliches abgelenkt ist, kann keine Verkehrssituationen mehr vorhersehen. Dies gilt nicht nur für Fahranfänger, sondern auch für erfahrene Fahrer.

**VIVI** Wie sehen internationale Erfahrungen zum Thema „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“ aus?

**Prof. Dr. Sturzbecher** Deutschland gehört zu den Pionieren bei der Bearbeitung dieses Themas: Die besondere Bedeutung der „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“ für die Verkehrssicherheit wurde in Deutschland bereits vor vielen Jahrzehnten erkannt. Als wichtige Vorreiter sind Bernhard Hampel, Gerhard Munsch und Wolfgang Barthelmess zu nennen, die bereits in den 1970er-Jahren Ausbildungs- und Prüfungskonzepte entwickelten, die sich auf den sog. ‚Verkehrssinn‘ bezogen. Leider wurden diese Arbeiten lange Zeit nicht in die Praxis von Ausbildung und Prüfung überführt. Dies war sicherlich auch dem damals noch nicht so weit fortgeschrittenen Stand der Technik geschuldet. Heute knüpfen wir – auch vor dem Hintergrund einer nunmehr computergestützten Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung und einer hohen Nutzungsrate von PCs sowie Tablet-Computern unter jungen Erwachsenen – an diese Tradition an. Andererseits gibt es Staaten, in denen die Lehr-Lernpotenziale moderner Medien bereits umfassender genutzt werden. Aus ländervergleichenden Studien wissen wir, dass sog. Verkehrswahrnehmungstests beispielsweise in den Niederlanden, in Großbritannien und in Australien erfolgreich eingesetzt werden. Für den Bereich der Fahrschulausbildung konnten wir feststellen, dass dem Thema „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“ international gesehen deutlich mehr Raum in den Ausbildungscurricula eingeräumt wird als bei uns und auch die Aneignung entsprechender Kompetenzen mittels computer- oder webbasierter Trainingsangebote andernorts in vielfältiger Weise unterstützt wird. Wie greifen wir unsere Tradition und die internationalen Erfahrungen auf? Wir erproben bereits in zehn Fahrschulen aus vier Bundesländern innovative Ausbildungseinheiten zur „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“. Dabei werden wir von den Verkehrsministerien und den Fahrlehrerverbänden der Bundesländer unterstützt. Außerdem haben die Technischen Prüfstellen von TÜV und DEKRA Forschungs- und Entwicklungsarbeiten angestoßen, mit denen mittelfristig ein „Verkehrswahrnehmungstest“ in Deutschland implementiert werden soll: quasi eine dritte Prüfungssäule neben der Theoretischen und der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung. [Fortsetzung in unserer nächsten VIVI 2018-04](#)

# Student des Monats

## Interview mit Gerrit Frahling, Kursteilnehmer des BE-Lehrganges 249

Gerrit Frahling, geboren am 01.05.1990, ist unser Bielefelder Student des Monats. Gerrit kommt aus Steinfurt und wird in Kürze die Fahrschule Arnold in Rheine unterstützen. Inhaber Claus Arnold hatte seinerseits ebenfalls die Ausbildung zum *Fahrlehrer aller Klassen* am VERKEHRS-INSTITUT abgeschlossen.

### VIVI Gerrit, wie bist du zum Beruf Fahrlehrer gekommen?

**Gerrit** Ich war lange Zeit unentschlossen und so wusste ich noch nicht einmal mit 18 Jahren, welchem Beruf ich einmal nachgehen wollte. Erst nach meinem Abitur konnte ich durch den Zivildienst – ja ich war einer der letzten Zivildienstleistenden – einen positiven Eindruck an der Heilerziehungspflege, also der Arbeit mit Menschen mit einer Behinderung, gewinnen. Ich entschloss mich auch weiter diesen Beruf auszuüben, absolvierte meine Ausbildung und arbeitete drei Jahre lang zufrieden und erfolgreich.

Nachdem ich eine Zeit lang arbeitslos war, entschied ich mich für den „geilsten Job der Welt“, wie Dozent Sven Tengeler immer zu sagen pflegt. Recht hat er! Ich wollte einen Tapetenwechsel und fand im Beruf Fahrlehrer alles, was mir zusagte: einen Beruf mit Kontakt zu den verschiedensten Menschen, pädagogisches Arbeiten – und das alles auf Deutschlands Straßen. Einfach super!

### VIVI Wie bist du auf das VERKEHRS-INSTITUT BIELEFELD gekommen?

**Gerrit** Da die Ausbildung sehr teuer und zeitaufwendig ist, habe ich zunächst zunächst einmal recherchiert und mich umfassend informiert. Im Internet findet man sehr viele Angebote, aber der für mich entscheidende Hinweis kam von der Fahrschule Arnold: Hier durfte ich einige Zeit hospitieren, um einen tieferen Einblick zu bekommen. Hier wurde mir nicht nur der Beruf Fahrlehrer ans Herz gelegt, sondern auch dringlich geraten, mich im VI BIELEFELD ausbilden zu lassen. Danach ging alles sehr schnell: Im März 2017 auf einem Info-Tag an der Akademie meldete ich mich für den Kurs im Mai an und konnte glücklicherweise bis dahin alle benötigten Führerscheine erwerben (altes Fahrlehrerrecht).

### VIVI Wie sehen deine Zukunftspläne aus?

**Gerrit** Erst einmal in den Beruf finden und wirklich als Fahrlehrer ankommen sowie viele Erfahrungen sammeln. Meine Übernahme steht noch nicht fest, aber darüber brauche ich mir wohl keine Sorgen zu machen. Und dann, in zwei Jahren, steht der A-Kurs fest auf dem Plan! Wie es danach weitergeht, wird sich mit der Zeit und mit mehr Erfahrung zeigen. Momentan bin ich einem CE-Kurs nicht abgeneigt. Der kommt aber wohl erst nach dem A-Kurs, ich bin ja noch jung genug.

### VIVI Wie steht es um deine Hobbys?

**Gerrit** Reisen steht ganz weit oben! Am liebsten Trekkingtouren – nur mit einem Rucksack bestückt durch die Natur und selbstverständlich als Selbstversorger. Das durfte ich bereits in Irland und Slowenien erleben und seitdem finde ich Badeurlaub auf Mallorca nur noch langweilig. Spazieren gehen Level 2, sozusagen.

### VIVI Frische Luft ist gut, aber tust du sonst noch etwas für deine Gesundheit?

**Gerrit** Ich versuche, mich gesund zu ernähren, und liebe gutes Essen: vor allem wenn ich es selber nicht kochen muss... Daneben betreibe ich Sport wie Laufen oder Fitness. Leider erlebt beides während der Ausbildung einen

herben Rückschlag. Ich muss zunächst nach der theoretischen Ausbildung in den Alltag zu Hause zurückfinden und mich von dort aus auch wieder auf die Gesundheit fokussieren.

### VIVI Und wie sehen deine privaten Zukunftspläne aus?

**Gerrit** Da bin ich noch unentschlossen, allerdings bin ich wohl eher der klassische Typ. Eine Frau, ein paar mehr Kinder, ein Haus bauen und einen Baum pflanzen. Wie das exakt aussehen soll, wird sich noch zeigen. Ich bin bei diesem Thema aber eher tiefenentspannt und lass' es einfach auf mich zu kommen.

**VIVI** Lieber Gerrit, danke für das tolle Interview! Wir sind sicher: Du wirst bestimmt einer der besten Fahrlehrer weltweit und bekommst auch eine eigene Fernsehsendung. Der Arnold Schwarzenegger der Fahrlehrer Szene eben! Wir wünschen dir viel Glück und Erfolg dabei!

*Das Interview führte Stefan Kuphal*



Foto: Gerrit Frahling

## Bild des Monats

**Zu viel Optimismus kann gefährlich werden...**



Quelle: Internet

# Prüfungsfrage des Monats

[Fehlerpunkte: 5]

Wie sollten Sie sich in dieser Situation verhalten?

- ( A ) Ich halte an
- ( B ) Ich fahre vorsichtig rechts am LKW vorbei
- ( C ) Ich wechsle jetzt auf den mittleren Fahrstreifen

Antwort: A



## DRINK DES MONATS

# E|spres|so

I. der; - (s), Plur. -s od. ...ssi: 1. (ohne Plural) sehr dunkel gerösteter Kaffee. 2. in einer Spezialmaschine zubereiteter, sehr starker Kaffee. II. das; - (s), -s: kleine Kaffeestube, kleines Lokal, in dem (u. a.) Espresso (1, 2) serviert wird

Espresso ist eine um 1900 in Mailand erfundene Kaffeezubereitungsart, bei der heißes Wasser mit hohem Druck durch sehr fein gemahlenes Kaffeemehl aus gerösteten Kaffeebohnen gepresst wird. Das Verfahren ergibt einen konzentrierten Kaffee, auf dem sich eine dichte, haselnussbraune Schaumschicht – *la crema* – befindet, die zu seinem Aroma beiträgt. Durch die starke Röstung enthält das Kaffeemehl für Espresso weniger Koffein als die gleiche Menge für Filterkaffee verwandtes Kaffeemehl. Espresso wird in kleinen, dickwandigen und vorgewärmten Tassen mit ungefähr 40 ml Fassungsvermögen serviert. Er wird gesüßt oder ungesüßt getrunken und oft mit einem Glas Wasser serviert.

Espresso ist die häufigste Zubereitungsart für Kaffee in Südeuropa, insbesondere in Italien, Spanien, Portugal und Frankreich. In diesen Ländern erhält man – für Touristen aus Nordeuropa oft überraschend – einen Espresso, wenn (obwohl?) man einen Kaffee bestellt hat: ital. *caffè*, frz. *café*, griech. *καφές*, kroatisch *kava*. Espresso baut in der Regel auf dunkler gerösteten Mischungen auf – häufig mit einem etwas höheren Anteil an *Robusta*-Bohnen, die als weniger aromatisch gelten als die Sorte *Arabica*, dafür aber einen volleren Körper bilden: daher die typische ‚Schwere‘ des Espressos. (Bekannteste) Marken: illy, ionia, Jolly, lavazza, Mokambo, Segafredo, Jolly. Zubereitungsvarianten: americano, caffè (espresso), caffè latte, caffè lungo, cappuccino, corretto, doppio, freddo, macchiato, ristretto.

Foto: REI; Quellen: Wikipedia (12/2017); DUDEN 1 Die deutsche Rechtschreibung, DUDEN 5 Fremdwörterbuch



## Impressum

Unternehmensgruppe VERKEHRS-INSTITUT GmbH Bielefeld/  
VERKEHRS-INSTITUT DÜSSELDORF GmbH  
Furtwänglerstraße 52  
33604 Bielefeld  
Tel.: 05 21/29 94-0  
E-Mail: [bielefeld@verkehrs-institut.de](mailto:bielefeld@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 11/641 36 29-0  
E-Mail: [duesseldorf@verkehrs-institut.de](mailto:duesseldorf@verkehrs-institut.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 04/03/2018  
Publikationszyklus monatlich zum 15.  
Erscheinungsort/e Bielefeld/Düsseldorf  
Auflagenhöhe 1.300 Exemplare

 VERKEHRS-INSTITUT  
DÜSSELDORF  
fahren lehren lernen

 VERKEHRS-INSTITUT  
BIELEFELD  
fahren lehren lernen