



Fotos: ADAC

**Bewusstes Fahren** | Der Ernstfall wird simuliert, so dass der Fahrer entschlossen das Auto bremst und weiterhin steuert. Beim Spritspartraining geht es dann eher um den bewussten Einsatz des Gaspedals

**Für Sicherheit ein Profi** | Rainer Jung freut sich auf viele Flottenkunden in den ADAC-Testcentern

# Den Fahrspaß wiedergewinnen

**Fahrsicherheitstraining** | Rainer Jung leitet das Programm für den ADAC. Er erklärt im Interview, welche Typen von Fahrern es gibt, was das Eco-Training im Fahralltag bringt und wie Hybride und Stromeer integriert werden.

– **Der Gewinner des Wettbewerbs ADAC Fahrprofi 2017, Kai Zander, erklärte, dass für ihn zwei Dinge besonders herausfordernd waren: die Fahrübungen gleichmäßig auszuführen und die Grenzen des Fahrzeugs zu erkennen. Ist das der Ansatz jedes Sicherheitstrainings?**

**Rainer Jung:** Es geht darum, dass man Grenzen sichtbar macht. Zum einen die eigenen. So dass wir klären, wo bei jedem Einzelnen die Grenzen beim Fahren liegen, wo fängt der Puls an schneller zu werden? Gleichzeitig zeigen wir die Grenzen des Fahrzeugs auf. Grenzen sind oft nicht da, wo man sie vermutet, und das sorgt für die eine oder andere Überraschung. Aber nur wenn ich weiß, wo die Grenzen sind, kann ich sie respektieren.

– **Ist das Training gleich gewichtet zwischen den physikalischen Grenzen des Autos und den psychischen Grenzen des Fahrers?**

**R.Jung:** Das hängt von den Teilnehmern ab. Junge Fahrer sind beispielsweise in ihrer Risikoabwägung ganz anders aufgestellt als Vielfahrer. Die älteren Fahrer haben noch mehr Erfahrung und gehen tendenziell weniger Risiken ein.

– **Die Ansprache in den Trainings hängt dann vom jeweiligen Fahrertyp ab, oder?**

**R. Jung:** Im Grunde schon, aber ich wehre mich dagegen, die Fahrer in eine Schublade zu stecken. Wir fragen nach den thematischen Hintergründen in der Firma, die ihre Dienstwagenfahrer schickt, wissen, wie viele Kilometer im Jahr diese fahren und erkundigen uns nach der Car Policy. Das Training lebt dann von der Unterschiedlichkeit der Teilnehmer.

„Nachhaltigkeit wird durch den Willen und das Verständnis der Teilnehmer erreicht.“

– **Welche Typen unterscheiden Sie denn?**

**R. Jung:** Da gibt es den nüchternen gelassenen Fahrer, der Autofahren als Mittel zum Zweck sieht. Dann gibt es den Kämpfer und Sieger, der aus jeder Fahrt einen Wettkampf macht – und dazwischen gibt es ganz viele Abstufungen. Jeder hat natürlich ganz unterschiedliche Erwartungen an ein Training. Diese gilt es herauszufinden und zu bedienen.

– **Können Sie dem Flottenverantwortlichen Tipps geben, wie er im Fahralltag mit den unterschiedlichen Fahrertypen umgehen sollte?**

**R. Jung:** Das machen wir weniger. Wir setzen eher auf das Verständnis und das Interesse für das Thema bei den Fahrern.

– **Wo finden die Trainings statt? In den Fahrsicherheitszentren oder bei den einzelnen Firmen selbst?**

**R. Jung:** Wenn es um Sicherheitstrainings geht, finden diese natürlich in unseren Fahrzentren statt. Das Spritspartraining oder Defensivfahrtraining findet häufig am Firmensitz statt. Es gibt aber auch die Möglichkeit, beides an einem Tag zu kombinieren, dann aber in der Regel auf unseren eigenen Anlagen.

– **Wird der grüne Gedanke des Spritsparens in den Fuhrparks noch gelebt?**

**R. Jung:** Es gab eine Zeit, da waren sehr viele Firmen an Spritsparkursen interessiert. Das Interesse hat in den letzten Jahren aber merklich nachgelassen.

– **Was eigentlich verwundert, denn Sie werben ja damit, dass man beim Fahren bis zu 20 Prozent an Sprit einsparen kann, wenn man ein Training besucht hat. Ist der Effekt wirklich so groß?**

**R. Jung:** Zwanzig Prozent sind schon eine Hausnummer, die nur selten erreicht wird.

Aber zehn Prozent sind im Schnitt schon drin. Es kommt auch darauf an, ob wir mit den Autos der Dienstwagenfahrer unterwegs sind und auf deren Bordcomputer vertrauen oder mit unseren eigenen Autos und geeichter Messtechnik. Nur dann ist die Fahrt für alle gleich – das ist der Vorteil. Der Nachteil ist, dass die Bedienung ungewohnt sein kann, zum Beispiel durch das Wechseln vom Automatikwagen im Alltag auf den Schaltwagen im Training.

– **Ist ein solch großer Lerneffekt auch wirklich nachhaltig möglich?**

**R. Jung:** Es ist zunächst eine Momentaufnahme, die zeigt, was möglich ist. Dies im stressigen Alltag dann zu leben, ist oft eine große Herausforderung. Nachhaltigkeit wird vor allem durch den Willen und das Verständnis der Teilnehmer erreicht.

– **Kann man dann zumindest dafür sorgen, dass der Fahrer beim Fahren etwas entspannter unterwegs ist?**

**R. Jung:** Das schon. Was wir hier machen, ist, Sichtweisen auszutauschen, wie die Frage: Bin ich es, der das Fahrzeug rollen lässt, oder der, der sich das von hinten anschaut? Wenn ich mein Auto an der roten Ampel ausrollen lassen möchte, macht es einen Unterschied, ob ich das in einer Kleinstadt oder in einer Großstadt mache. Der Ausroller – wie er von einigen Trainingsteilnehmern schon genannt wurde – weckt bei den anderen Verkehrsteilnehmern Emotionen. Was das in einem auslöst und wie man damit umgehen kann, darüber reden wir in den Trainings.

– **Aus Spritsparsicht ist das Ausrollen natürlich eine sinnvolle Sache. Was kann man noch tun, sofern es der Verkehr zulässt, um Kraftstoff zu sparen?**

**R. Jung:** Die Start-Stopp-Automatik ist hier ein Thema. Manche schalten diese aus, weil Sie sich andere Vorteile versprechen oder sie

einfach nervt. Aber auch das richtige Nutzen der Automatik ist hier wichtig. Neben den Schaltzeitpunkten ist auch das Bremsen relevant – gerade wenn ich einen Hybrid fahre. Da spielen letztlich auch technische Fragen eine Rolle.

– **Sehen Sie viele Hybriden in den Trainings?**

**R. Jung:** Zunehmend schon und man muss sagen, die richtige Bedienung, gepaart mit der Kenntnis der technischen Besonderheiten des jeweiligen Fahrzeugs, sorgt für Einsparungen zum Beispiel beim Spritverbrauch sowie beim Bremsenverschleiß und kompensiert so zum Teil die Mehrkosten bei der Anschaffung. Mit Hybriden können auch Vielfahrer wieder Fahrspaß gewinnen, der im Stadtverkehr längst nicht mehr vorhanden ist. Oft werden wir gefragt, ob man mit einem Elektrofahrzeug an einem Training teilnehmen kann. Die Antwort lautet: Ja, klar. Man muss aber schauen, wie es um die Ladeinfrastruktur am jeweiligen Fahrsicherheitszentrum bestellt ist. Hier wird gerade in eine leistungsstarke Infrastruktur investiert.

– **Machen SUV mit ihrer höheren Sitzposition und einer guten Business-Ausstattung das Fahren nicht per se sicherer?**

**R. Jung:** Wenn der Grad der Automatisierung voranschreitet, dann ist da natürlich etwas dran. Allein das moderne ESP funktioniert mit der entsprechenden Bereifung so gut, dass viele Gefahren deutlich gemindert werden. Dann kommt allerdings beim Fahrer schon mal der Gedanke auf, mir kann ja nichts passieren. Was gefährlich ist.

– **Hier setzen Sie dann an?**

**R. Jung:** Genau. Viele nutzen das Fahrsicherheitstraining dazu, den Fahrer mit der neuen Technik vertraut zu machen. Viele Helfer, wie ESP, kann man im normalen Verkehr nicht mal eben so ausprobieren, auf dem Testgelände schon. Und gerade beim Thema

Geschwindigkeit sind Unterschiede von fünf oder zehn Stundenkilometern schnell ein ganzes Universum. Das merken die Teilnehmer recht schnell.

– **Welche Helfer sollte man in seine eigene Car Policy aufnehmen?**

**R. Jung:** Da sollte man sich zunächst die Schäden im Fuhrpark anschauen. Obwohl es genügend Warnsysteme in den Autos gibt, nehmen die Parkschäden zu. So führt nicht jeder Helfer immer zum Erfolg. Über die Notbremsassistenten gibt es indes keine zwei Meinungen, die helfen nicht nur im unübersichtlichen Stadtverkehr weiter. Totwinkel-Assistenten sind ebenfalls gut. Und auch der Spurhalte-Assistent unterstützt gerade bei langen Fahrten, um konzentriert zu bleiben.

– **Wenn die Helfer, wie sie sagen, nicht immer helfen, fehlt es vielleicht an der Konzentration und Gelassenheit der Fahrer?**

**R. Jung:** Es ist jedem klar, dass er gelassen besser fahren kann. Aber jeder hat seinen roten Knopf im Kopf, wann es mit der Gelassenheit am Steuer vorbei ist. Sei es der sogenannte Zeitlupenabbieger vor mir oder der Ampelschleicher, wie es Teilnehmer in den Kursen erzählen. Unsere Schwerpunkte liegen auf den richtigen Fahrtechniken, die zum entspannten und sicheren Fahren führen können, wenn die Teilnehmer das entsprechend umsetzen.

– **Wenn Fuhrparkbetreiber diesem Ansatz folgen möchten, wo finden Sie die Zentren, in denen die Fahrtechniken geübt werden?**

**R. Jung:** In Summe haben wir rund 50 kleinere und größere Anlagen. Nicht überall geht jede Art von Training. Mit unserem Qualitätsmanagement im Hintergrund sind die Standardtrainings vom methodisch-didaktischen Aufbau her gleich konzipiert. Unterschiede ergeben sich dann aufgrund der örtlichen Gegebenheiten. |rs



**Bewährtes und Neues |** Mit einem Diesel um die Pylonen zu steuern, ist der klassische Ansatz. Neuerdings kommen auch Hybride oder Stromer zum Fahreinsatz