

## Ein Fahrtraining für Menschen mit Handicap

Kolumnist und Fahrtrainer Michael Aschermann über ein spannendes Pilotprojekt



Foto: Sodermanns

**„Vollbremsung, Kurvengrenzgeschwindigkeit und Blickführung – all diese Themen sind ja für Normalos schon nicht einfach.“ Und schon war ich, Trainer mit jahrzehntelanger Erfahrung, fulminant mit meiner Begrüßung angeeckt. „Normal sind wir auch“ hielt mir eine Teilnehmerin mit gespielter Strenge vor, „wir können nur nicht zu Fuß gehen“. Aber ich bin ja lernfähig. Immer, wenn ich an diesem Tag im Plenum das Beispiel des nicht gehandicapten Autofahrers bemühen wollte, sagte ich eben „Fußgänger“.**

Es herrscht eine heitere lockere Atmosphäre. Was anderes als ein Du kommt gar nicht in die Tüte. Ich schaue in die Gesichter, 11 Frauen und Männer, die durch Unfall oder Krankheit auf technische Umbaumaßnahmen angewiesen sind, um automobil zu sein, sitzen mir erwartungsfroh und bis in die Haarspitzen motiviert gegenüber. Sie berichten mir von ihren Schwierigkeiten in alltäglichen Fahrsituationen. Sie geben mir einen Einblick in die Umbaumaßnahmen an ihrem Auto und formulieren ihre Erwartungen an den Tag und an das Training.

Ich mache mir Notizen und überlege fieberhaft, ob sich mein vorbereitetes Programm mit den Erwartungen in Einklang bringen lässt und ob der vorbereitete Parcours funktioniert. Als wir uns zu den Autos begeben, sind wir schon 38 Minuten hinter meinem Zeitplan. Zum Glück stehen mir Herr Sodermanns vom Reha-Mobilitätszentrum-NRW und seine Mitarbeiter als Assistenten zur Verfügung.

Die Teilnehmer dieses vom BAVC initiierten Sicherheitstrainings fahren nacheinander realistische Szenarien ab. Zunächst Vollbremsungen aus niedrigen Geschwindigkeiten auf griffigem Asphalt. Die übrigen verfolgen vom Streckenrand aus das Geschehen. Wir steigern die Geschwindigkeit und bremsen auf gewässerter Gleitfolie mit 25 und 50 km/h. Unangenehm,

wenn man mit aller Kraft bremst und es scheinbar ewig dauert, bis das Auto steht. Nach der Mittagspause geht es weiter. Einige Teilnehmer schaffen es, kontrolliert und schnell im Kreis zu fahren und erleben, wie es sich das anfühlt, wenn das ESP eingreift. Die Übungen werden komplexer. Zum Bremsen kommt Ausweichen dazu, das Tempo steigt. Die Teilnehmer haben Spaß, ohne dabei übermütig zu werden.

Meine anfängliche Anspannung löst sich, ich sehe viele Fortschritte. Noch eine letzte Übung, dann ein Gruppenfoto und noch eine beeindruckende Demonstration: Unglaublich, mit welcher Wucht sich so ein Airbag innerhalb von drei hundertstel Sekunden prall aufbläst und crashbereit ist. Danach Abschlussbesprechung und Übergabe der Teilnahmebescheinigung. Jetzt darf, nein jetzt muss jeder sagen, was für sie oder ihn gut war und was nicht. Anders als bei einem „Fußgängertraining“ wurde die Rückmelderunde nicht nur für gute konstruktive Kritik, sondern nochmal zu einer gemeinsamen Reflektion genutzt.

So unproblematisch, erfrischend und heiter habe ich bisher nur wenige Trainings erlebt. Und ich habe viel gelernt, wofür ich den Teilnehmern besonders dankbar bin. Für sie war nicht wichtig, welches Auto besonders gut ist und wer besonders forscht an die Sache ran geht, sondern wie sie maximal profitieren. Für solche Teilnehmer würde ich sofort wieder als Trainer zur Verfügung stehen.

*Michael Aschermann, Jg. 1958, lebt in Pfullingen, arbeitet als Versicherungsvermittler und als Sicherheitstrainer für Verkehrswachten und Automobilclubs. Seit 1987 ist er ehrenamtlich in der christlichen Motorradfahrerarbeit tätig. Als Kolumnist der BAVC info befasst er sich regelmäßig und auch in dieser Ausgabe mit dem mobilen Miteinander.*

## Falscher Alarm durch Parksensoren

Elektronische Einparkhilfen sind nicht nur praktisch, sondern auch empfindlich. Grund sind die Sensoren der Parkpiepser, die in den hinteren und – je nach Ausführung – auch in den vorderen Stoßfängern sitzen. Per Ultraschall spüren sie Hindernisse auf. Doch wenn sie stark verdreckt sind oder unter einer Kruste aus Eis und Schnee stecken, nehmen sie dies als dichtes Hindernis wahr. Die Folge: Fiepen im Dauerton. Wer dem falschen Alarm vorbeugen möchte, sollte vor dem Starten nicht nur Scheiben, Front- und Hecklichter säubern, sondern auch die entsprechenden Partien der Stoßfänger.

## Verkehrsregeln?

### Aber nur, wenn's passt.

„Ist doch nicht mein Problem, wenn Sie hier ein Halteverbotsschild hinstellen.“ Das habe ich neulich im Vorbeigehen aufgeschnappt, als ein junger Mann gerade einer Politesse gegenüber die StVO als für ihn ungültig erklärte. Viele Autofahrer – mich eingeschlossen – legen Verkehrsregeln großzügig zu ihren Gunsten aus. Nichtblinken beim Verlassen eines Kreisverkehrs, Halten in der zweiten Reihe oder das Queren einer Kreuzung bei „kirschgrün“ sind aber Gift für meine gute Laune. Vor allem dann, wenn ich der Leidtragende bin. Und ich bin immer der Leidtragende! Das ist so, weil es eine selektive Wahrnehmung gibt, die aber trügt.

Im Straßenverkehr ist jeder mal Täter und mal Opfer. Witzigerweise bin ich seltener Opfer, wenn ich seltener Täter bin. Drängeln und Nötigen sind erwiesenermaßen schlecht für den Verkehrsfluss. Aber einen wartenden Einbieger mal in die Spur zu lassen und bei einer roten Ampel schon früh vom Gas zu gehen und darauf zu zu rollen, statt noch zu beschleunigen, spart Zeit und Sprit. Warum? Weil es den Verkehr flüssig hält. Sturer Egoismus hingegen führt zu rabiaten Fahrmanövern, stresst, ist teuer, umweltschädlich und unsozial. Häufig wird eine solche Fahrweise mit Zeitdruck begründet. Mumpitz. Spätestens bei einer Berührung – es muss ja kein schwerer Unfall sein – haben die Protagonisten Zeit.

Entspannter und ruhig fließender Verkehr ist machbar und vor allem für die weniger gut geschützten Verkehrsteilnehmer gesünder. Setzen Sie den unreflektiert Voranpreschenden Freundlichkeit entgegen. Sie werden sehen, Ihre Freundlichkeit ist ansteckend, im Verkehr genauso wie in jedem anderen Sozialsystem.

Ihr Michael Aschermann, Sprecher der Gemeinschaft christlicher Motorradgruppen (gcm)

## IMPRESSUM

### Herausgeber:

BAVC-Bruderhilfe e.V., Automobil- und Verkehrssicherheitsclub, Karthäuserstraße 3a, 34117 Kassel, Telefon 05 61/7 09 94-0  
www.bavc-automobilclub.de

### Verantwortlich i.S.d.P.:

Katrin Sießl, Geschäftsführender Vorstand

### Konzeption, Layout/Realisation:

PEAK.B Agentur für Kommunikation GmbH, Berlin

Herstellung: Druckerei Raisch GmbH, Reutlingen



**Bruderhilfe e.V.**  
Automobil- und  
Verkehrssicherheitsclub