

Das Qualitätssiegel

des Deutschen Verkehrssicherheitsrates



Herausgeber:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR)
Auguststraße 29
53229 Bonn
Telefon: 02 28/4 00 01-0
Telefax: 02 28/4 00 01-67
www.dvr.de • info@dvr.de

Konzeption

Dr. Hartmut Kerwien

Gestaltung:

VKM - Verkehrssicherheit Konzept & Media GmbH
Auguststraße 29
53229 Bonn

Druck:

www.vkm-dvr.de

© 2014

Vorwort	5
Die Aufgaben des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e.V.	6
Das DVR-Qualitätssiegel	8
■ Ausschlusskriterien (Teil 1)	11
■ 1. Qualitätsdimension Inhalt	15
■ 2. Qualitätsdimension Methode	16
■ 3. Qualitätsdimension Aus- und Fortbildungssystem für Trainer	17
■ 4. Qualitätsdimension Qualitätssicherung	18
■ 5. Merkmale leistungsfähiger Simulatoren	19
■ Ausschlusskriterien (Teil 2)	21
■ Wahlbaustein: Kriterien Trainingsplatz	22
■ 6. Trainingsbedingungen Outdoor	23
■ 7. Trainingsbedingungen Lernumgebung	24
■ 8. Trainingsbedingungen Indoor	25
Das DVR-Qualitätssiegel im Internet	27
Einsatzbeispiele	29
Die Vergabe des DVR-Qualitätssiegels	31
Kostenübersicht	33

Qualitätssiegel Verkehrssicherheit – anerkanntes und kontrolliertes Training

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e. V. als Dachverband für Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland verfügt über eine fast 40-jährige Erfahrung in der Entwicklung fahrpraktischer Sicherheitstrainings und -programme.

Auf Grundlage dieser Erfahrungen haben wir ein Qualitätssiegel entwickelt, das sichtbarer Ausdruck eines hohen Qualitätsniveaus ist.

Um das Qualitätssiegel verwenden zu können, werden der Inhalt der Maßnahme, die angewendete Methode, das System der Trainerausbildung und -fortbildung sowie die Kontrolle und Aspekte der Qualitätssicherung beurteilt. Darüber hinaus stehen auf Wunsch des Antragstellers auch die Trainingsbedingungen vor Ort auf dem Prüfstand.

Das Qualitätssiegel soll dokumentieren, dass die Verkehrssicherheit zentraler Bestandteil der Maßnahme ist und DVR-Qualitätsansprüchen entspricht. Es zeigt, dass es sich um ein seriöses Angebot handelt, das neueste Erkenntnisse zur Durchführung fahrpraktischer Trainings sowie Trainings mit modernen Fahrsimulatoren berücksichtigt.

Als einfach zu erkennendes Zeichen soll es den Kunden als Orientierungshilfe dienen, qualitativ hochwertige Angebote auf den ersten Blick zu erkennen. Das Qualitätssiegel ist damit für die Kunden das entscheidende Kriterium bei der Auswahl eines auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenen Trainings.

Mit dem Qualitätssiegel unterstreicht der DVR seine Bemühungen, Qualität in der Verkehrssicherheitsarbeit zu steigern und dem Markt anzubieten.



Dr. Walter Eichendorf
Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e. V.

Die Aufgaben des Deutschen Verkehrssicherheitsrates

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat wurde 1969 gegründet und ist unabhängiger Vorreiter und Kompetenzträger in allen Belangen der Straßenverkehrssicherheit.

Aufgabe

Die Aufgabe des Vereins ist die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Schwerpunkte sind Fragen des menschlichen Verhaltens, der Fahrzeugtechnik, der Infrastruktur, des Verkehrsrechts, der Verkehrsüberwachung und der Verkehrsmedizin. Der Verein koordiniert die vielfältigen Aktivitäten seiner Mitglieder, entwickelt Programme und passt diese kontinuierlich neuen Anforderungen und wissenschaftlichen Erkenntnissen an. Eine seiner zentralen Aufgaben liegt in der Bündelung der Bemühungen aller beteiligten Stellen zu einem gemeinsamen und wirksamen Handeln (Koordinierungsfunktion). Der DVR vertritt die Positionen, die geeignet sind, Leben zu retten bzw. schwere Verletzungen zu vermeiden, deutlich in der Politik, den gesellschaftlichen Gruppen, den Medien, den Bundes-, Landes-, europäischen und sonstigen nationalen und internationalen Institutionen.

Strategie

Seit Oktober 2007 legt der DVR die Strategie Vision Zero seiner Verkehrssicherheitsarbeit zugrunde. Die Strategie basiert auf vier zentralen Grundannahmen: 1.) Menschen machen Fehler. 2.) Die physische Belastbarkeit des Menschen ist begrenzt. 3.) Das Leben ist nicht verhandelbar. 4.) Die Menschen haben ein Recht auf ein sicheres Verkehrssystem und eine sichere Arbeitswelt. Diese vier Grundannahmen müssen bei der Gestaltung des Verkehrssystems berücksichtigt werden. Jeder Systemgestalter (Politiker, Fahrzeughersteller, Behörden etc.), trägt dafür Verantwortung. Außerdem tritt der DVR für einen gefährdungsorientierten Ansatz ein. Bei der Ansprache der Verkehrsteilnehmer stellt der DVR den Partnerschaftsgedanken und die Stärkung der Eigenverantwortung in den Mittelpunkt.

Mitglieder

Der Verein hat über 200 Mitgliedsorganisationen. Dazu gehören die für Verkehr zuständigen Ministerien von Bund und allen Bundesländern, die gesetzlichen Unfallversicherungsträger, Deutsche Verkehrswacht, Automobilclubs, Automobilhersteller, Versicherungen, Personenbeförderungsunternehmen, Wirtschaftsverbände und Gewerkschaften, Kirchen und weitere Institutionen und Organisationen aus Deutschland sowie einige Mitglieder aus dem Ausland. Die Mitglieder leisten zur Finanzierung der Vereinsaufgaben Mitgliedsbeiträge und weitere Finanzbeiträge.

Vorstand

An der Spitze des Vereins stehen der Präsident und seine drei Stellvertreter. Dem Vorstand gehören 25 gewählte und vier benannte Personen aus dem Mitgliederkreis an.

Ausschüsse

Die laufende Arbeit wird durch sechs Vorstandsausschüsse begleitet:

- Ausschuss Erwachsene Verkehrsteilnehmer
- Ausschuss Fahrzeugtechnik
- Ausschuss Recht,
- Ausschuss Kinder und jugendliche Verkehrsteilnehmer
- Ausschuss Verkehrstechnik
- Ausschuss Verkehrsmedizin, Erste Hilfe und Rettungswesen.

Einnahmen

Die Einnahmen des Vereins setzen sich zusammen aus Bundesmitteln, dem Finanzbeitrag der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung, Mitgliedsbeiträgen, weiteren Finanzbeiträgen und Sonderzuwendungen anderer DVR-Mitglieder und sonstigen Einnahmen.

Zielgruppenprogramme und weitere Maßnahme

Der DVR hat mit seinen Mitgliedern Zielgruppenprogramme entwickelt, z.B. „Kind und Verkehr“, „Sicher mobil“ für ältere Verkehrsteilnehmer, Sicherheitstrainings und -programme für Pkw-, Lkw-, Omnibus-, Reisebus-, Gefahrgut- und Motorradfahrer, Radfahrprogramm etc.

Die Umsetzung erfolgt in jährlich vielen tausend Veranstaltungen und Trainings.

Eine besondere Bedeutung hat im DVR die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit. Die Berufsgenossenschaften und der DVR führen seit Anfang der 80er Jahre das gemeinsame Programm „Sicherheit auf allen Wegen“ durch, das sich an Berufstätige und Auszubildende richtet. Kooperationen mit Berufsgenossenschaften und Betrieben führen zu präventiven Maßnahmen, die nicht nur Unfälle verhindern, sondern dem Arbeitgeber dadurch auch Geld sparen. Durch den Zusammenschluss der Berufsgenossenschaften mit den Unfallkassen und Gemeindeunfallversicherungsverbänden zur DGUV (Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung) ergeben sich für den DVR mit der DGUV Präventionsfelder für nahezu alle Verkehrsteilnehmergruppen.

Unterstützt wird die DVR-Arbeit durch intensive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Medienkooperationen und Kampagnen, z. B. die seit 2008 laufende gemeinsame Kampagne „Runter vom Gas!“ mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Europa

Der DVR ist Mitbegründer des Europäischen Verkehrssicherheitsrates ETSC (gegründet 1993). Darüber hinaus kooperiert er innerhalb und außerhalb Europas mit vielen Ländern.

Die besondere Organisationsform des DVR und seine effiziente Verkehrssicherheitsarbeit finden national und international hohe Anerkennung.

Das DVR-Qualitätssiegel

Qualität präventiver Verkehrssicherheitsarbeit auf einen Blick

Hintergrund eines Qualitätssiegels

- Die Kosten von Weiterbildungsangeboten werden oft von Betrieben oder den zuständigen Berufsgenossenschaften übernommen, wenn sie das Ziel verfolgen, Unfälle im Straßenverkehr zu vermeiden und sichereres Verhalten zu erzeugen.
- Dabei ist es nur verständlich, wenn die Kostenträger sichergestellt haben wollen, dass das beschriebene Ziel durch qualitativ hochwertige Angebote erreicht wird.
- Auf dem Markt existieren qualitativ hochwertige Angebote, aber auch Angebote, die kontraproduktive Wirkungen haben können bzw. von minderer Qualität sind.
- Die Kostenträger können nicht ersehen, welche Qualität die Angebote in Bezug auf Verkehrssicherheit beinhalten.

Ziele des Qualitätssiegels

- Durch ein Qualitätssiegel soll den Kunden ein einfach zu erkennendes Zeichen als Orientierungshilfe geboten werden.
- Das Qualitätssiegel soll für den Kunden sicher stellen, dass er mit einer definierten Qualität rechnen kann.
- Es macht deutlich, dass die Erhöhung der Verkehrssicherheit das Kernziel des Angebots ist.
- Das Qualitätssiegel stellt sicher, dass es sich um ein seriöses Angebot handelt.

Welche Angebote kommen für ein Qualitätssiegel in Frage?

- Fahrpraktische Trainingsangebote auf geeigneten Übungsplätzen
- Fahrpraktische Trainingsangebote im öffentlichen Straßenverkehr
- Kombinationen von fahrpraktischen Angeboten im öffentlichen Straßenverkehr und auf geeigneten Übungsplätzen
- Seminare in Kombination mit einer der drei vorgenannten Formen
- Seminare unter Einbeziehung moderner Fahrsimulatoren für die Bereiche Fahrtechnik, Ökologisches Fahren und Blaulichtfahrten.

Wer kann ein Qualitätssiegel beantragen?

- Alle Institutionen und Personen, die Verkehrssicherheitsangebote mit fahrpraktischen Teilen anbieten.
- Dabei wird das Siegel für das Programm und nicht für die Institution /Person vergeben.

Kosten

- Die anfallenden Kosten (Personal- und Verwaltungsaufwand) müssen von den Antragstellern getragen werden.
- DVR-Mitglieder erhalten hierbei günstigere Konditionen als Nichtmitglieder.
- Um die Kosten in einem vertretbaren Rahmen zu halten, soll der Verwaltungsaufwand so gering wie möglich gehalten werden.

Vergabe und Beurteilung des DVR-Qualitätssiegels

Was stellt das DVR-Qualitätssiegel sicher?

Ausschlusskriterien

Bei Zutreffen eines der Ausschlusskriterien kann das Qualitätssiegel nicht vergeben werden.

Qualitative Bewertung

Inhalte

Methoden

Aus- und
Fortbildung für
Trainer

Qualitäts-
sicherung

Wahl-
baustein
Trainings-
platz

Um sicherzustellen, dass es sich bei einem Trainingskonzept um ein grundsätzlich geeignetes handelt, wurden Ausschlusskriterien formuliert, von denen keines erfüllt sein darf, um das Qualitätssiegel zu erhalten. Diese Kriterien finden sich im Folgenden auf den Seiten 11 bis 14.

Die Kategorien „Inhalt“, „Methode“, „Aus- und Fortbildung für Trainer“ und „Qualitätssicherung“ werden exemplarisch auf den Seiten 15 bis 18 vorgestellt. Eine ausführliche Kriterienliste befindet sich auf der Webseite des DVR (www.dvr.de). Für die genannten Kategorien muss jeweils ein Erfüllungsgrad von 40 Prozent erreicht werden. Über alle Qualitätskategorien hinweg ein Erfüllungsgrad von mindestens 60 Prozent.

Das gilt auch für die speziell für leistungsfähige Simulatoren formulierten sieben Kategorien „Sichtsystem“, „Bewegungssystem“, „Akustiksystem“, „Fahrer-arbeitsplatz“, „Fahrzeug-(Rechen-)modell“, „Daten-basis und umgebender/autonomer Verkehr“ sowie „Auswertung und Admin-Funktionen“.

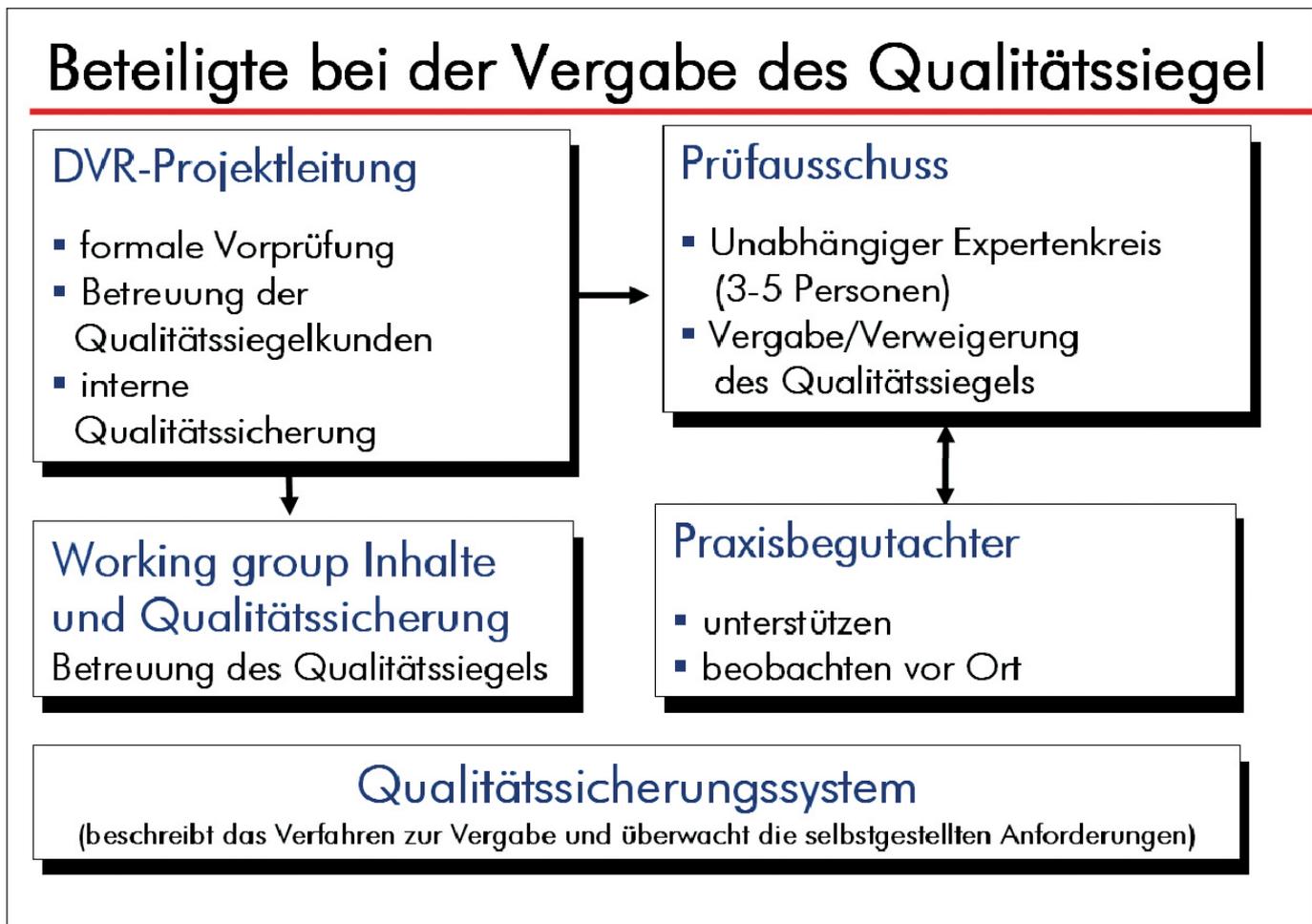
Der Wahlbaustein „Trainingsplatz“ muss vom Antragsteller gesondert beantragt werden. Dort wird für je 20 Prozent Erfüllungsgrad ein Stern vergeben.

Trainer Checkliste „Aus- und Fortbildung“, Auszug

Kriterien	nein	eher nein	eher ja	ja
Gibt es schriftlich fixierte, sinnvolle Eingangskriterien für Traineranwärter?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gibt es einen dokumentierten Ausbildungsplan für angehende Trainer?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gibt es Hospitationsphasen für den Anwärter?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gibt es Co-Trainings für den Anwärter?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gibt es Lehrproben, die bewertet werden?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Werden Traineranwärter zu den Themen Kommunikation beispielsweise Gesprächstraining geschult?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Die Bewertung erfolgt über eine spezielle Auswertungssoftware, welche nicht nur die Kategorie „ja“ und „nein“ zulässt, sondern auch Abstufungen in den einzelnen Kriterien möglich macht.

Nach Beurteilung der Maßnahme durch die eingereichten Unterlagen erfolgt eine Überprüfung der Maßnahme vor Ort, ob Konzept und Durchführung deckungsgleich sind.



Die Vergabe des Qualitätssiegels ist fest in die Gremienarbeit des DVR eingebunden. Somit ist ein Höchstmaß an Transparenz und Neutralität bei der Vergabe gewährleistet.

Ausschlusskriterien für Trainings auf geeigneten Übungsgeländen und für Realverkehrstrainings (Teil 1 nach der Aktenanalyse)

Trifft auch nur ein Kriterium zu, kann das Qualitätssiegel nicht vergeben werden.

	Ausschlusskriterien für Trainings auf Übungsgeländen	?	Ausschlusskriterien für Realverkehrstrainings	?
A	Die Maßnahme beschränkt sich auf ein reines Fertigkeitstraining, in dem Fahraktionen bis zur perfekten Umsetzung trainiert werden.		Die Maßnahme beschränkt sich auf ein reines Fertigkeitstraining, in dem Fahraktionen bis zur perfekten Umsetzung trainiert werden.	
B	Die Maßnahme hat deutlich sportliche Ambitionen (z.B. Verbesserung von Rundenzeiten, Drift-Training, Beschleunigungsrennen, etc.).		Die Maßnahme hat deutlich sportliche Ambitionen (z.B. Verbesserung der Durchschnitts- oder Maximalgeschwindigkeit im Realverkehr).	
C	Es existieren keinerlei Übungsvariationen, die das Gelingen trainierter Verhaltensweisen schwieriger werden lassen (z.B. Veränderungen des Reibwertes, Fahrmanöver mit höheren Geschwindigkeiten, Veränderung von Hindernissen oder von Abständen, Fahren mit Mitfahrer(n), Reaktionsaufforderungen).		Es besteht keinerlei Möglichkeit, neue Verhaltensweisen bei verschiedenartigen Straßenverkehrssituationen zu trainieren (z.B. Abstandverhalten Stadt - Land - Autobahn).	
D	Fahrpraktische Übungen werden losgelöst von realen Straßenverkehrssituationen durchgeführt. Das Training erfolgt um seiner selbst willen und nicht für den Realverkehr.		Fahrpraktische Übungen werden losgelöst von realen Straßenverkehrssituationen durchgeführt. Das Training erfolgt um seiner selbst willen und nicht für den Realverkehr.	
E	Das Training wird ausschließlich mit der Methode der Instruktion durchgeführt. Die Teilnehmer (Tn) erhalten an keiner Stelle des Trainings die Möglichkeit, Fahrprobleme selbst zu bearbeiten und z.B. alternative Verhaltensweisen selbst zu entwickeln und auszuprobieren.		Das Training wird ausschließlich mit der Methode der Instruktion durchgeführt. Die Teilnehmer (Tn) erhalten an keiner Stelle des Trainings die Möglichkeit, Fahrprobleme selbst zu bearbeiten und z.B. alternative Verhaltensweisen selbst zu entwickeln und auszuprobieren.	
F	Die Trainer werden nicht ausgebildet.		Die Trainer werden nicht ausgebildet.	
G	Die Trainer werden nicht regelmäßig fortgebildet.		Die Trainer werden nicht regelmäßig fortgebildet.	
H	Die Trainer werden bei ihrer praktischen Arbeit nicht kontrolliert (z.B. durch kollegiale oder externe Supervision).		Die Trainer werden bei ihrer praktischen Arbeit nicht kontrolliert (z.B. durch kollegiale oder externe Supervision).	

	Ausschlusskriterien für Trainings auf Übungsgeländen	?	Ausschlusskriterien für Realverkehrstrainings	?
I	Den Trainern stehen keine Handlungsanweisungen oder Ablaufpläne zur Durchführung des Trainings zur Verfügung.		Den Trainern stehen keine Handlungsanweisungen oder Ablaufpläne zur Durchführung des Realverkehrstrainings zu Verfügung.	
J	Das Übungsgelände verfügt über nicht ausreichende Sicherheitsbereiche. Es existieren z.B. keine ausreichenden Auslaufzonen für Lkw, wartende und in Übungen einfahrende Fahrzeuge sind räumlich kaum getrennt oder es existieren spitze, scharfkantige bauliche Einrichtungen, die für Motorradfahrer gefährlich werden können.		entfällt	
K	Es sind während des Trainingsbetriebs keine Toilettenanlagen zugänglich.		Es sind während des Trainingsbetriebs keine Toilettenanlagen zugänglich.	
L	Die „Erste Hilfe“ im Falle eines Trainingsunfalls ist nicht gewährleistet. Es ist seitens des Veranstalters niemand vor Ort, der eine „Erste Hilfe“-Ausbildung vorweisen kann und in das Notfallmanagement des Umsetzers eingewiesen bzw. eingebunden ist.		Die „Erste Hilfe“ im Falle eines Trainingsunfalls ist nicht gewährleistet. Es ist seitens des Veranstalters niemand vor Ort, der eine „Erste Hilfe“-Ausbildung vorweisen kann und in das Notfallmanagement des Umsetzers eingewiesen bzw. eingebunden ist.	
M	Es werden mehr als 12 Tn pro Gruppe zum Training zugelassen.		Es werden mehr als 8 Fahrzeuge im Realverkehr zugelassen.	
N	Bei Trainermitfahrten während einer Übung werden (zusätzlich zu Fahrer und Trainer) mehr als 2 Tn bei Pkw-Trainings oder mehr als 3 Tn bei Kleintransporter-Trainings zugelassen (Richtwerte, die in Abhängigkeit der Seminarkonzeption auch überschritten werden können, z.B. bei Bus-Trainings).		Bei Trainermitfahrten während einer Übung werden (zusätzlich zu Fahrer und Trainer) mehr als 2 Tn bei Pkw-Trainings oder mehr als 3 Tn bei Kleintransporter-Trainings zugelassen (Richtwerte, die in Abhängigkeit der Seminarkonzeption auch überschritten werden können, z.B. bei Bus-Trainings).	

Ausschlusskriterien für Trainings mit Fahr simulatoren (Teil 1 nach der Aktenanalyse)

Trifft auch nur ein Kriterium zu, kann das Qualitätssiegel nicht vergeben werden.

	Ausschlusskriterien für „Öko-Trainings“	?	Ausschlusskriterien für „Fahrtechniktrainings“	?	Ausschlusskriterien für „Blaulicht-Trainings“	?
A	Die Maßnahme beschränkt sich auf ein reines Fertigkeitstraining, in dem Fahraktionen bis zur perfekten Umsetzung trainiert werden.		Die Maßnahme beschränkt sich auf ein reines Fertigkeitstraining, in dem Fahraktionen bis zur perfekten Umsetzung trainiert werden.		Die Maßnahme beschränkt sich auf ein reines Fertigkeitstraining, in dem Fahraktionen bis zur perfekten Umsetzung trainiert werden.	
B	Die Maßnahme hat deutlich sportliche Ambitionen (z.B. Verbesserung der Maximalgeschwindigkeit im Realverkehr).		Die Maßnahme hat deutlich sportliche Ambitionen (z.B. Verbesserung von Rundenzeiten oder der Maximalgeschwindigkeit).		Die Maßnahme hat deutlich sportliche Ambitionen (z.B. Erhöhung der Maximalgeschwindigkeit im Einsatz).	
C	Es existieren keinerlei Übungsvarianten, die das Gelingen trainierter Verhaltensweisen schwieriger werden lassen (z.B. Fahrmanöver mit anderer Gangwahl, Beschleunigungsvorgänge bei dichtem Verkehr, Veränderung von Abständen).		Es existieren keinerlei Übungsvarianten, die das Gelingen trainierter Verhaltensweisen schwieriger werden lassen (z.B. Veränderungen des Reibwertes, Fahrmanöver mit höheren Geschwindigkeiten, Veränderung von Hindernissen oder von Abständen, Fahren mit Mitfahrer(n), Reaktionsaufforderungen).		Es existieren keinerlei Übungsvarianten, die das Gelingen trainierter Verhaltensweisen schwieriger werden lassen (z.B. Fahrmanöver mit höheren Geschwindigkeiten, Veränderung von Abständen, Einfluss von Mitfahrer(n), Geschwindigkeitsverhalten unter Stress, Bewältigung von Parallelaufgaben wie Funken oder Navigieren während der Fahrt).	
D	Fahrpraktische Übungen werden losgelöst von realen Straßenverkehrssituationen durchgeführt. Die Simulation erfolgt um ihrer selbst willen und nicht für den Realverkehr.		Fahrpraktische Übungen werden losgelöst von realen Straßenverkehrssituationen durchgeführt. Die Simulation erfolgt um ihrer selbst willen und nicht für den Realverkehr.		Fahrpraktische Übungen werden losgelöst von realen Straßenverkehrssituationen durchgeführt. Die Simulation erfolgt um ihrer selbst willen und nicht für den Realverkehr.	
E	Das Training wird ausschließlich mit der Methode der Instruktion durchgeführt. Die Teilnehmer (Tn) erhalten an keiner Stelle des Trainings die Möglichkeit, Fahrprobleme selbst zu bearbeiten und z.B. alternative Verhaltensweisen selbst zu entwickeln und auszuprobieren.		Das Training wird ausschließlich mit der Methode der Instruktion durchgeführt. Die Teilnehmer (Tn) erhalten an keiner Stelle des Trainings die Möglichkeit, Fahrprobleme selbst zu bearbeiten und z.B. alternative Verhaltensweisen selbst zu entwickeln und auszuprobieren.		Das Training wird ausschließlich mit der Methode der Instruktion durchgeführt. Die Teilnehmer (Tn) erhalten an keiner Stelle des Trainings die Möglichkeit, Fahrprobleme selbst zu bearbeiten und z.B. alternative Verhaltensweisen selbst zu entwickeln und auszuprobieren.	

	Ausschlusskriterien für „Öko-Trainings“	?	Ausschlusskriterien für „Fahrtechniktrainings“	?	Ausschlusskriterien für „Blaulicht-Trainings“	?
F	Die Trainer werden nicht ausgebildet.		Die Trainer werden nicht ausgebildet.		Die Trainer werden nicht ausgebildet.	
G	Die Trainer werden nicht regelmäßig fortgebildet.		Die Trainer werden nicht regelmäßig fortgebildet.		Die Trainer werden nicht regelmäßig fortgebildet.	
H	Die Trainer werden bei ihrer praktischen Arbeit nicht kontrolliert (z.B. durch kollegiale oder externe Supervision).		Die Trainer werden bei ihrer praktischen Arbeit nicht kontrolliert (z.B. durch kollegiale oder externe Supervision).		Die Trainer werden bei ihrer praktischen Arbeit nicht kontrolliert (z.B. durch kollegiale oder externe Supervision).	
I	Den Trainern stehen keine Handlungsanweisungen oder Ablaufpläne zur Durchführung des Simulatortrainings zu Verfügung.		Den Trainern stehen keine Handlungsanweisungen oder Ablaufpläne zur Durchführung des Simulatortrainings zu Verfügung.		Den Trainern stehen keine Handlungsanweisungen oder Ablaufpläne zur Durchführung des Simulatortrainings zu Verfügung.	
J	entfällt		entfällt		entfällt	
K	Es sind während des Simulatortrainings keine Toilettenanlagen zugänglich.		Es sind während des Simulatortrainings keine Toilettenanlagen zugänglich.		Es sind während des Simulatortrainings keine Toilettenanlagen zugänglich.	
L	Die „Erste Hilfe“ im Falle eines Trainingsunfalls ist nicht gewährleistet. Es ist seitens des Veranstalters niemand vor Ort, der eine „Erste Hilfe“-Ausbildung vorweisen kann und in das Notfallmanagement des Umsetzers eingewiesen bzw. eingebunden ist.		Die „Erste Hilfe“ im Falle eines Trainingsunfalls ist nicht gewährleistet. Es ist seitens des Veranstalters niemand vor Ort, der eine „Erste Hilfe“-Ausbildung vorweisen kann und in das Notfallmanagement des Umsetzers eingewiesen bzw. eingebunden ist.		Die „Erste Hilfe“ im Falle eines Trainingsunfalls ist nicht gewährleistet. Es ist seitens des Veranstalters niemand vor Ort, der eine „Erste Hilfe“-Ausbildung vorweisen kann und in das Notfallmanagement des Umsetzers eingewiesen bzw. eingebunden ist.	
M	Es werden mehr als 8 Tn pro Trainer zugelassen.		Es werden mehr als 8 Tn pro Trainer zugelassen.		Es werden mehr als 8 Tn pro Trainer zugelassen.	
N	Für die Beobachter ist eine Mitschau der Fahrt nicht generell sichergestellt (räumliche Engpässe, die der Mitschau stets aller Beobachter entgegenstehen, sind dann noch akzeptabel, wenn sie offenkundig situationsbedingt sind).		Für die Beobachter ist eine Mitschau der Fahrt nicht generell sichergestellt (räumliche Engpässe, die der Mitschau stets aller Beobachter entgegenstehen, sind dann noch akzeptabel, wenn sie offenkundig situationsbedingt sind).		Für die Beobachter ist eine Mitschau der Fahrt nicht generell sichergestellt (räumliche Engpässe, die der Mitschau stets aller Beobachter entgegenstehen, sind dann noch akzeptabel, wenn sie offenkundig situationsbedingt sind).	

1. Qualitätsdimension Inhalt

Die Qualitätsdimension Inhalt umfasst die Kategorien Realitätsbezug, Wahrnehmen und Erkennen, Einstellungen, Motive und Emotionen, Risikobewusstsein und Vermeiden, Notmanöver und vorausschauendes Fahren sowie die Qualitätskategorie Arbeits- und Gesundheitsschutz. Innerhalb dieser Kategorien sind Qualitätskriterien definiert, die je nach Trainingsvariante eine unterschiedliche Bedeutung haben können.

Beispielkriterium für die Qualitätskategorie Realitätsbezug:

Erhalten die Teilnehmer die Möglichkeit, sich zu selbst erlebten Situationen zu äußern, in denen ein bestimmtes Fahrmanöver eine Rolle gespielt hat?

Erläuterung des Kriteriums für Trainings auf Übungsgeländen
Es wird z.B. nach Situationen gefragt, in denen eine Gefahrbremung durchgeführt werden musste (in der 1. Info-Runde oder als Übungseinleitung).
Erläuterung des Kriteriums für Trainings im Realverkehr
Es wird z.B. nach Situationen gefragt, die als potenziell gefährlich wahrgenommen wurden.
Erläuterung des Kriteriums für Simulatortrainings (Öko-Training)
Es wird z.B. nachgefragt, ob sich die Teilnehmer schon einmal Gedanken über ihren eigenen Fahrstil im Zusammenhang mit dem Thema Ökologie gemacht haben bzw. es wird nach Erfahrungen der Teilnehmer mit Öko-Fahrweisen und der Anwendbarkeit im beruflichen Alltag gefragt.
Erläuterung des Kriteriums für Simulatortrainings (Fahrtechnik)
Es wird z.B. nach Situationen gefragt, in denen der Eingriff der aktiven Sicherheitseinrichtungen des Fahrzeugs schon einmal bemerkt wurde.
Erläuterung des Kriteriums für Simulatortrainings (Blaulicht)
Es wird z.B. nach Situationen gefragt, in denen Stress (auch das berufliche Umfeld betreffend) das eigene Fahrverhalten beeinflusst hat.

Die Kategorie Wahrnehmen und Erkennen beinhaltet Kriterien, die die Themen Ablenkung und psycho-physische Zustände des Fahrers behandeln. Einstellungen, Motive und Emotionen beziehen sich beispielsweise auf psychologische Aspekte, die über die reine Transportfunktion hinausgehen, und die Kriterien zur Kategorie Risikobewusstsein und Vermeidung beschreiben die Themen Geschwindigkeit und Abstandsverhalten. Die Qualitätskategorie Notmanöver und vorausschauendes Fahren thematisiert u. a. Reaktions-, Brems- und Anhaltewege wohingegen sich die Kategorie Arbeits- und Gesundheitsschutz auf ergonomische Aspekte sowie Pausen beim Fahren und den Biorhythmus bezieht. Die vollständige Auflistung findet sich auf der Webseite www.dvr.de/Qs-Kriterienkatalog

2. Qualitätsdimension Methode

Die Qualitätsdimension Methode umfasst die Kategorien Teilnehmer- und Problemorientierung sowie Lernziele, didaktische Phasen, Bewusstmachen und Methodenmix. Die Qualitätskriterien und deren Bedeutungen sind für alle Trainingsformen identisch.

Nachfolgend sind einige Beispiele dafür aufgelistet.

Kriterien	Erläuterungen / Beispiele
Werden die Ziele des Kurses für die Teilnehmer transparent gemacht?	Der Trainer erläutert den Teilnehmern zu Beginn des Kurses die Zielsetzungen.
Werden die Wünsche, Interessen und Bedürfnisse der Teilnehmer bei der Planung des Trainings berücksichtigt?	Der Trainer lässt „Fahrprobleme“ benennen (z.B. in Frageform: Wie kann ich optimal in einer Kurve bremsen?) und hält dies schriftlich fest. „Fahrprobleme“ können auch direkt vor einer Übung entwickelt werden.
Werden die Wünsche, Interessen und Bedürfnisse der Teilnehmer während der Durchführung des Trainings berücksichtigt?	Die formulierten „Fahrprobleme“ dienen dem Trainer und den Teilnehmern als Strukturierungshilfen während des Trainings.
Werden die Wünsche, Interessen und Bedürfnisse der Teilnehmer nach dem Training wieder aufgegriffen?	Der Trainer fragt zum Kurs- oder Übungsabschluss, ob die formulierten Fahrprobleme gelöst werden konnten oder ob noch etwas offen geblieben ist.
Erhalten die Teilnehmer die Gelegenheit, selbst nach Lösungsstrategien für Fahrprobleme zu suchen?	Der Trainer gibt die „optimale“ Strategie nicht vor, sondern lässt (verschiedene) Strategien von den Teilnehmern entwickeln.
Gibt es schriftlich dokumentierte Lernziele für die Trainingsmaßnahme?	
Gibt es Übungen, die sich dazu eignen, gewohnte Handlungsmuster bewusst zu machen?	Aufträge zur Selbstbeobachtung bei der Durchführung eines Fahrmanövers (Beobachte Dich selbst. Was machst Du genau, wenn Du hart bremsen musst?).
Werden unterschiedliche Methoden in der Maßnahme angewendet?	Sinnvoller Wechsel zwischen Instruktion, Moderation, Selbst- und Fremdbeobachtungsaufträgen, Gruppenarbeit, Lehrgespräch, Einsatz von Medien etc.

Die vollständige Auflistung findet sich auf der Webseite www.dvr.de/Qs-Kriterienkatalog

3. Qualitätsdimension Aus- und Fortbildungssystem für Trainer

Diese Qualitätsdimension beinhaltet zunächst eine Liste sinnvoller Eignungskriterien für Traineranwärter, die für alle Trainingsformen gleichermaßen Gültigkeit besitzt. So werden beispielsweise Erfahrungen in der Erwachsenenbildung und technisches Verständnis als mögliche Kriterien vorgeschlagen. Zusätzlich gibt es die Qualitätskategorien Trainerausbildung und Trainerfortbildung.

Beispielkriterien für die Qualitätskategorie Trainerausbildung:

Gibt es einen dokumentierten Ausbildungsplan für angehende Trainer?

Erläuterung des Kriteriums für alle Trainingsvarianten

Im Ausbildungsplan sollten die Ausbildungsinhalte, Aufgaben, Anforderungen, zeitlicher Verlauf, Ausbildungsschritte usw. aufgelistet sein.

Gibt es Hospitationsphasen für den Anwärter?

Erläuterung des Kriteriums für alle Trainingsvarianten

Der Traineranwärter sollte Trainings seines Ausbildungstrainers begleiten und beobachten. Er sollte dabei nicht als „Helfer“ fungieren oder gar als Teilnehmer.

Beispielkriterien für die Qualitätskategorie Trainerfortbildung:

Stehen Fortbildungsangebote mit verhaltenswissenschaftlichen Schwerpunkten zur Verfügung?

Erläuterung des Kriteriums für alle Trainingsvarianten

Verhaltenswissenschaftliche Erkenntnisse, Unfallforschung, Verkehrspsychologie, Verkehrspädagogik etc.

Stehen Fortbildungsangebote mit unterschiedlichen methodisch-didaktischen Schwerpunkten zur Verfügung?

Erläuterung des Kriteriums für alle Trainingsvarianten

Seminarplanung, Methoden der Erwachsenenbildung (z.B. Moderation, Visualisierung) etc.

Die vollständige Auflistung findet sich auf der Webseite www.dvr.de/Qs-Kriterienkatalog

4. Qualitätsdimension Qualitätssicherung

Die Qualitätsdimension Qualitätssicherung beinhaltet die Qualitätskategorien Pre-Sales-Service, Kommunikationsstrukturen, Qualitätssicherung, Evaluation und Informationsweitergabe an Trainer / Multiplikatoren / Teilnehmer. Die Qualitätskriterien und deren Bedeutungen sind für alle Trainingsformen annähernd identisch.

Nachfolgend sind einige Beispiele dafür aufgelistet.

Kriterien	Erläuterungen / Beispiele
Gibt es einen Ansprechpartner in der Geschäftsstelle oder direkt am Trainingsgelände?	Der Trainer erläutert den Teilnehmern zu Beginn des Kurses die Zielsetzungen.
Gibt es einen Ansprechpartner in der Geschäftsstelle oder direkt am Simulator?	Es sollte auch während des regulären Trainingsbetriebs (Simulatortrainings) die Möglichkeit bestehen, einen Ansprechpartner zu finden, der Informationen weitergeben oder eine Anmeldung entgegennehmen kann.
Gibt es ein Beschwerde- und Reklamationsmanagement?	Werden Beschwerden ernst genommen, werden sie weitergeleitet, gibt es eine Rückmeldung?
Gibt es zur fraglichen Trainingsvariante (Simulationsvariante) eine oder mehrere wissenschaftlich fundierte Evaluationsstudie(n)?	Formative oder summative Evaluation.
Werden „Feedback-Systeme“ genutzt, um das Training (die Simulation) weiterzuentwickeln?	Feedback-Systeme wie Evaluation, Teilnehmerbefragung, verdeckter Test-Trainingsteilnehmer, Fokus-Gruppe etc.
Gibt es einen schriftlich fixierten Kanon an Trainings- bzw. Übungsvarianten (Simulationsvarianten)?	Varianten, um angemessen auf Teilnehmerbedürfnisse eingehen zu können (auch Basis- und weiterführende Trainings bzw. Simulation für „Wiederholer“).
Gibt es schriftliche Hintergrundinformationen zu fahrphysikalischen / fahrzeugtechnischen Inhalten?	Infos sollten immer auf dem neuesten Stand beruhen (z.B. ABS, ESP, Insassen-Schutzsystem, Bremsassistent, „Adaptive Cruise Control“ etc.).
Gibt es schriftliche Hintergrundinformationen zu verkehrspädagogischen bzw. verkehrspsychologischen Erkenntnissen?	Neben technologischen Neuerungen sollten Informationen zu neuesten verhaltenswissenschaftlichen Erkenntnissen vorhanden sein.
Gibt es für das Trainingsangebot Teilnehmerbroschüren, in denen die wesentlichen Inhalte des Trainings beschrieben sind?	

Die vollständige Auflistung findet sich auf der Webseite www.dvr.de/Qs-Kriterienkatalog

5. Merkmale leistungsfähiger Simulatoren

Die Merkmale basieren größtenteils auf der Richtlinie 2003/59/EG und wurden um einige neue ergänzt, die dem aktuellen technischen Stand entsprechen. Für die insgesamt sieben Kategorien sind einige Beispiele angeführt.

Kriterien	Erläuterungen / Beispiele
Horizontaler Sichtbereich von mindestens 180 Grad.	Einblick z.B. in den Querverkehr und in Kreuzungen ist möglich.
Kein sichtbares Flimmern oder Ruckeln der Bilddarstellung.	Die Flimmerfrequenz ist mindestens 50 Hz; das System ruckelt nicht durch Grenzen bzw. Einbruch der Systemressourcen.
Kriterien Bewegungssystem	Erläuterungen / Beispiele
Die Beschleunigungs- und Bremsreaktion ist realistisch gestaltet.	Bei (starkem) Beschleunigen oder Bremsen ist eine Nickbewegung (± 10 Grad) spürbar.
Das Eingreifen von Fahrerassistenzsystemen kann bemerkt werden.	Das Eingreifen z.B. des ESP, eines Spurhalte-Assistenten oder eines Spurverlassens-Warners ist wahrnehmbar (z.B. durch visuellen Warner/Marker, durch Zittern des Lenkrads oder durch Vibration des Sitzes).
Kriterien Akustiksystem	Erläuterungen / Beispiele
Einzelereignisse sind akustisch abbildbar.	Einzelereignisse sind z.B. Aquaplaning, ABS-Regelbremsung, Notbremsung ohne ABS, Kollision, Überfahren eines Hindernisses.
Umgebungsgeräusche entsprechen der Entstehungsrichtung.	Richtungshören ist möglich, z.B. wird entgegenkommender Verkehr als solcher wahrgenommen.
Kriterien Fahrerarbeitsplatz	Erläuterungen / Beispiele
Eindruck der Fahrzeugkabine wie bei Serienfertigung	Die Bedienelemente entsprechen denen in Serienfahrzeugen oder sind realitätsnah gestaltet.
Parallelaufgaben zur Fahraufgabe können technisch abgebildet werden.	Radio, Verkehrsdurchsagen, Ansagen oder Anzeigen des Navigationssystems, Telefon oder Funkkommunikation etc. können abgebildet und/oder eingespielt werden. Auch Ablenkungen durch fahrzeugeigenes Infotainment-System oder durch mobile Endgeräte (Smartphone-Dummy) können eingespielt werden.

Kriterien Fahrzeug(Rechen)Modell	Erläuterungen / Beispiele
Die Kraft-Weg-Verläufe des Simulators entsprechen denen eines Realfahrzeugs.	Gas, Bremse, Kupplung, Lenkung, Getriebe sowie sonstiger Bedienschalte/Hebel sind mit dem gleichen Kraftaufwand betätigbar wie im Realfahrzeug.
Sichtweiten und Wetterlagen sind veränderbar	Es können Dunkelheit, Nebel, Seitenwind, Regen, Schnee usw. simuliert werden.
Kriterien Datenbasis und umgebender/autonomer Verkehr	Erläuterungen / Beispiele
Die Verkehrsumgebung ist realitätsnah gestaltet; im Idealfall ist diese an Zielgruppe / Fahraufgabe anpass- bzw. editierbar.	Wohnbebauung, Geschäftsstraßen, Straßenmöblierung, Grünflächen, Busspuren, Straßenbahngleise usw. sind realitätsnah abgebildet.
Unterschiedliche Straßenkategorien sind abbildbar.	Es lassen sich Stadtstraßen, Landstraßen und Autobahnen usw. simulieren.
Das eigene Entscheidungsverhalten determiniert das Bewegungs- bzw. Fahrverhalten der anderen Verkehrsteilnehmer (motorisierte wie nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer).	In Abhängigkeit der Anfahrgeschwindigkeit des Einsatzfahrzeugs entscheidet sich z.B. ein Fußgänger, den Zebrastreifen zu überqueren, auf der Hälfte der Wegstrecke zu stoppen und zurückzugehen oder das Fahrzeug passieren zu lassen, bevor er den Zebrastreifen überquert. Ob eine Rettungsgasse gebildet wird oder nicht, ist von der Eindeutigkeit des Fahrverhaltens des Einsatzfahrzeugs abhängig.

Die vollständige Auflistung findet sich auf der Webseite www.dvr.de/Qs-Kriterienkatalog

Ausschlusskriterien (Teil 2 nach Trainingsbegutachtung)

Die Ausschlusskriterien (Teil 2) sind für alle Trainingsformen annähernd identisch. Keines dieser Kriterien darf bejaht werden.

Kriterien
Es bestehen erhebliche, schwerwiegende Verdachtsmomente, dass das begutachtete Training kein realistisch-alltägliches Training des Anbieters ist, sondern eigens für die Qualitätssiegel-Begutachtung konstruiert oder beeinflusst wurde.
Weniger als 60 % der in den Prüfdokumenten geschilderten Nachweise (z.B. zur Qualifikation der Trainer oder deren Weiterbildung) liegen zur Beantragung des Qualitätssiegels vor.
Weniger als 60 % der in den Prüfdokumenten geschilderten fahrpraktischen Inhalte sind im begutachteten (Simulator) - Training durchgeführt worden.

Kriterien (Wahlbaustein) Trainingsplatz

Für Trainings auf Übungsgeländen

Vergabe von Sternen für die Rahmenbedingungen einer Kursdurchführung



Neben dem Antrag auf Erteilung des Qualitätssiegels für ein Programm kann ein Anbieter auch die örtlichen Rahmenbedingungen der Kursdurchführung prüfen lassen.

Die Prüfung erfolgt jährlich durch einen Prüfer des DVR auf Grundlage einer Checkliste, die unter www.dvr.de eingesehen werden kann. Beispiele sind nachfolgend dargestellt. Diese Liste umfasst fünf Bereiche. Auf Grundlage der Überprüfung werden je nach Erfüllungsgrad Sterne vergeben. Pro 20 Prozent Erfüllungsgrad bekommt der Antragsteller einen Stern. Halbe Sterne werden nicht vergeben, das heißt, erreicht man mehr als 50 Prozent für einen neuen Stern wird auf den nächsten Stern aufgerundet. Bei einem Erreichungsgrad von mehr als 90 Prozent wird die maximale Anzahl von 5 Sternen vergeben. Die Vergabe der Sterne ist nur in Kombination mit der Vergabe

des Qualitätssiegels möglich und soll dem Kunden eine zusätzliche Orientierung bei der Auswahl eines Anbieters und Trainingsortes geben.

Der Anbieter verpflichtet sich, die Kurse nur unter den überprüften Bedingungen durchzuführen. Sollten sich Änderungen der kontrollierten Bedingungen ergeben (z. B. Umbauarbeiten), verpflichtet sich der Anbieter diese unverzüglich dem DVR mitzuteilen. Der DVR entscheidet dann über das weitere Vorgehen.

Das Bewertungssystem berücksichtigt, dass die technische Ausstattung eines Trainingsgeländes hinsichtlich der pädagogischen Sinnhaftigkeit sowie des Realitätsbezugs betrachtet wird und nicht in Bezug auf den Spaßfaktor.

Besonders honoriert werden diejenigen Platzbedingungen, die ein Durchführen von Manövern mit höheren Geschwindigkeiten gestatten. So ist beispielsweise das Bremsen aus einer Geschwindigkeit von mehr als 80km/h mit einem anderen Eindruck beim Trainingsteilnehmer verbunden als eine Bremsung aus Tempo 50. Gerade bei modernen Fahrzeugen sind zum Teil höhere Geschwindigkeiten notwendig, um Grenzsituationen zu erleben. Dieses Erleben, dass moderne Fahrzeugtechnik auch Grenzen hat, ist eines der zentralen Punkte bei einer Trainingsdurchführung. Dies darf natürlich nicht zu einer Gefährdung von Mensch und Fahrzeug führen.



Gewichtung der Qualitätskategorien und Kriterien
Die Prozentzahlen sind gerundet.

6. Trainingsbedingungen Outdoor

Die Qualitätskategorie „Technische Ausstattung (Outdoor)“ umfasst folgende Kategorien mit entsprechenden Beispielkriterien.

Technische Ausstattung (Outdoor)
Anlagen zum Erzeugen nasser Fahrbahnoberflächen:
Funktionstüchtige Hydranten, Wasseranschlüsse mit Schlauch etc. oder eine funktionstüchtige, leistungsfähige, automatisierte Anlage
Möglichkeiten zur Simulation glatter Fahrbahnzustände:
Ausreichend große (siehe Richtlinien des DVR), funktionstüchtige Gleitfläche in gutem baulichen Zustand (ohne Beschädigungen). Zusatzpunkte möglich für größere Dimensionierung.
Möglichkeiten zur Simulation von Überraschungseffekten:
Geeignete Möglichkeiten zum Erzeugen von Überraschungssituationen (Wasserfontänen, Lichtzeichen, gezogene Hindernisse usw.) Eine Beschädigung der Fahrzeuge muss ausgeschlossen sein.
Betriebseinrichtungen:
Funkgeräte (mit Verschlüsselung) für jedes Teilnehmerfahrzeug (außer für Motorrad – SHT) Geeignete Demonstrationsfahrzeuge (z.B. Fahrzeug mit abgefahrenen Reifen, ohne ABS, ESP oder Fahrzeuge mit besonderen technischen Features)

Die Qualitätskategorie „Trainingsgelände (Outdoor)“ umfasst folgende Kategorien mit entsprechenden Beispielkriterien.

Trainingsgelände (Outdoor)
Dimensionierung der Aktionsflächen geradeaus (inklusive Sicherheitsbereiche):
Mindestmaße gemäß DVR – Richtlinien oder größere Flächen mit höherer Bewertung
Dimensionierung der Aktionsflächen – Kreisbahn/Kurve (inklusive Sicherheitsbereiche):
Mindestmaße gemäß DVR – Richtlinien oder größere Flächen mit höherer Bewertung
Sicherheitsrelevante Ausgestaltung der Trainingsflächen:
Ebene und freie Fahrbahn, hindernisfreie Seitenräume Vorrichtungen (Zäune, Barrieren), um Gefährdungen von Zuschauern oder Dritten auszuschließen
Besondere Geländebeschaffenheiten:
Unterschiedlich griffige Fahrbahnbeläge (außer Gleitfläche) Baulich gestaltete Kurven Abgesteckter oder markierter Parcours Steigungen, Gefälle mit unterschiedlichen Reibwerten (z.B. Gleitflächenanteile)

7. Trainingsbedingungen Lernumgebung

Die Qualitätskategorie „Lernumgebung (Indoor und Outdoor)“ umfasst folgende Kategorien mit entsprechenden Beispielkriterien.

Kriterien für die Kategorie Lernumgebung (Indoor und Outdoor)
Schutzeinrichtungen gegen Witterungseinflüsse in der Nähe der Aktionsflächen:
Sommerschutzeinrichtungen vorhanden (Unterstellmöglichkeiten mit Schutz vor Regen, Wind, Sonne).
Winterschutz vorhanden (Container, Seminargebäude etc.. Schutz vor Regen, Wind, Sonne)
Ruhiges, störungsfreies Lernarrangement:
Frei von störenden Geräuscheinflüssen auf den Trainingsbetrieb (z.B. durch Fahrzeuge, Flugzeuge, Industrieanlagen, Rennstreckenbetrieb, Veranstaltungen auf dem Gelände).
Frei von weiteren, den Trainingsbetrieb störenden Ablenkungen (z.B. visuelle Ablenkungen durch weitere Veranstaltungen auf dem Gelände, Fahrzeuge, Rennstreckenbetrieb).
Versorgung mit Speisen und Getränken:
Getränke und Speisen sind vor Ort erhältlich

8. Trainingsbedingungen Indoor

Die Qualitätskategorie „Raumfunktionalität (Indoor)“ umfasst folgende Kategorien mit entsprechenden Beispielkriterien.

Kriterien für die Kategorie Raumfunktionalität (Indoor)
Raumausstattung:
Für jeden Teilnehmer gibt es ausreichend Raum, um auf dem Tisch Unterlagen ablegen und schreiben zu können.
Die Tische sind kommunikationsgünstig angeordnet (z.B. Kreis, U-Form, Rechteck).
Raumgröße:
Der Raum ist für die Teilnehmergruppe ausreichend groß dimensioniert
Raumverfügbarkeit:
Für die Zeit des Trainings steht der Trainingsgruppe ein Raum zur Verfügung.
Raumausleuchtung:
Der Raum ist angemessen beleuchtbar.
Raumklima:
Der Raum ist angemessen zu belüften

Die Qualitätskategorie „Raumfunktionalität (Indoor)“ umfasst folgende Kategorien mit entsprechenden Beispielkriterien.

Kriterien für die Kategorie Technische Ausstattung (Indoor)
Seminartechnik
Ausstattung mit Flipchart, Pinnwand, Whiteboard oder normale Tafel vorhanden
Ausstattung mit Overhead-Projektor, Beamer sowie Möglichkeit, Filme (Video, CD, DVD) zu zeigen.
Ausstattung mit Moderationskarten, Stiften (Markern), Notizzetteln, Kugelschreibern, Bleistiften.

Das DVR-Qualitätssiegel im Internet

Musterdarstellung

Titel: Sicheres Fahren	
Anbieter: Die Trainings-GmbH	
Kosten: € von 260,- bis 420,-	
Kontaktdaten des Anbieters finden Sie im Internet unter: www.weitere-Informationen.de oder klicken Sie hier:	
Es handelt sich um ein zweitägiges Training mit fahrpraktischen Anteilen am ersten Tag und einer Fahrt mit Übungsanteilen im Realverkehr am zweiten Tag.	Durchführungsorte: Hamburg Stuttgart Hannover München Leipzig Berlin

Die Anwendung des DVR-Qualitätssiegels im Internet mit Beurteilung der Rahmenbedingungen für den Trainingsplatz

Musterdarstellung

Hamburg

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR)	
http://www.dvr.de/qualitaetsiegel	
Titel: Sicheres Fahren Ziele: ...	Beurteilung der Trainingsbedingungen  von fünf möglichen. Dieses wird durch eine jährlich wiederkehrende Prüfung durch den DVR bestätigt.
Anbieter: Die Trainings-GmbH Kosten: € 420,-	
Kontaktdaten: Die Trainings-GmbH Hauptstraße 43 40456 Hamburg	Der Trainingsplatz in Hamburg wurde nach modernsten Kriterien für eine optimale Trainingsdurchführung konzipiert. Das Seminargebäude ist vollklimatisiert und verfügt über einen eigenen Restaurantbereich. Es stehen für die Fahrpraktischen Übungen Flächen mit unterschiedliche Reibwerten zur Verfügung. Die Geschwindigkeiten werden mit fest installierten Messanlagen permanent erfasst und angezeigt. Des weiteren weiter
Anfahrtsbeschreibung 	

Hannover

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR)	
http://www.dvr.de/qualitaetsiegel	
Titel: Sicheres Fahren Ziele: ...	Beurteilung der Trainingsbedingungen  von fünf möglichen. Dieses wird durch eine jährlich wiederkehrende Prüfung durch den DVR bestätigt.
Anbieter: Die Trainings-GmbH Kosten: € 260,-	
Kontaktdaten: Die Trainings-GmbH Bahnhofstraße 43 51234 Hannover	Der Trainingsplatz in Hannover verfügt über ein eigenes Seminargebäude. Es steht eine Gleisfläche zur Verfügung. Für jedes Teilnehmerfahrzeug ist ein eigener Funkempfänger vorhanden.
Anfahrtsbeschreibung 	

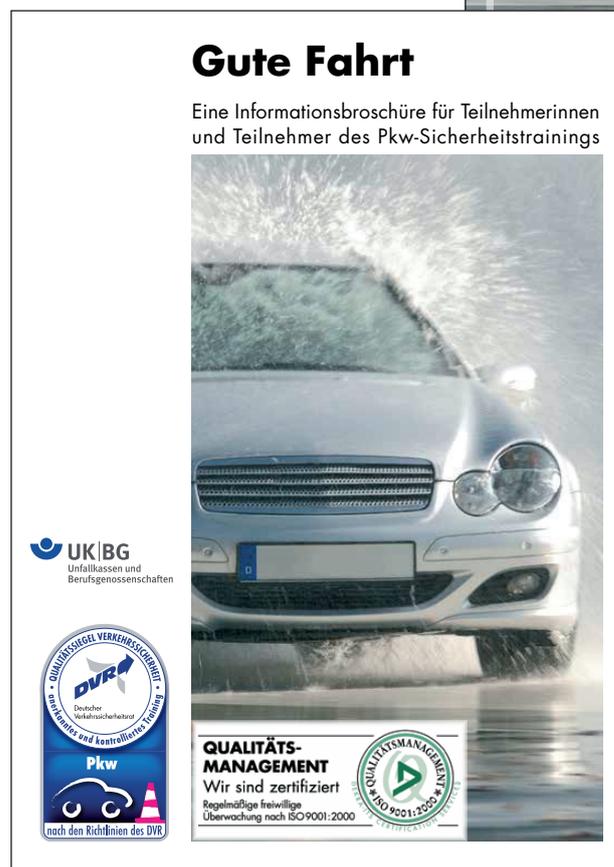
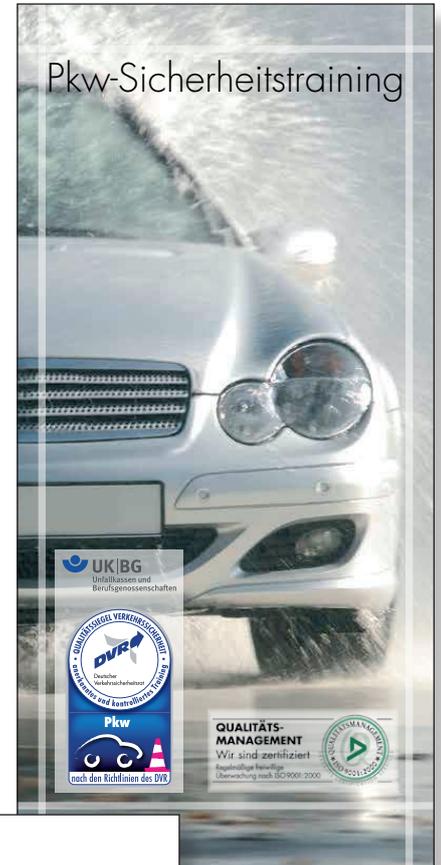
Einsatzbeispiele

auf Printmedien

Verwendung des Qualitätssiegels als Marketinginstrument

Da das Qualitätssiegel für eine Trainingsmaßnahme vergeben wird und nicht für eine Institution, darf sich die Verwendung auch nur auf das Training beziehen. Ohne Bezug auf das mit dem Siegel versehene Training ist eine Verwendung nicht zulässig. Diese klare Trennung ist notwendig, um einen Missbrauch auszuschließen und das Qualitätssiegel als klare Orientierung für den Kunden am Markt zu platzieren. In der heutigen Zeit, in der Angebote immer differenzierter werden und Kunden nach Orientierung suchen, ist diese klare Abgrenzung unumgänglich. Das Siegel steht für Trainings, die die Verkehrssicherheit in das Zentrum ihres Angebotes stellen und deren Durchführung hohen Qualitätsstandards entspricht.

Mögliche Anwendungsgebiete sind beispielsweise: Werbeflyer, Plakate, Einladungsschreiben, Teilnehmerbroschüren, Moderatorenhandbücher sowie die Internetwerbung für das mit dem Siegel ausgezeichnete Training.

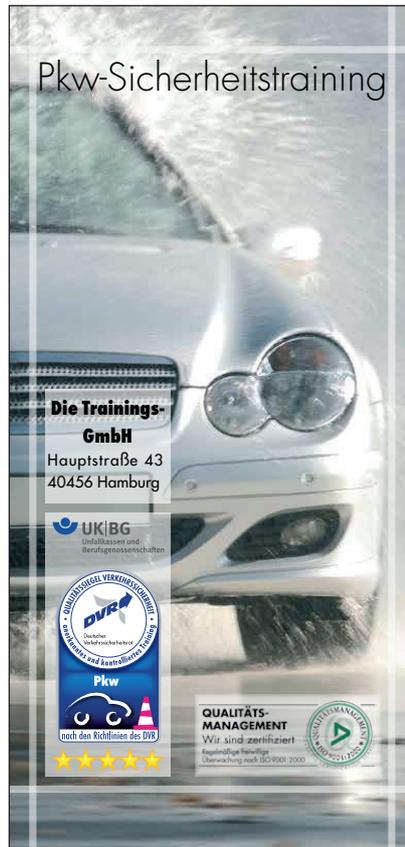


Einsatzbeispiele mit Beurteilung des Trainingsplatzes

Verwendung des Qualitätssiegels und Beurteilung der Rahmenbedingungen als Marketinginstrument

Da das Qualitätssiegel für eine Trainingsmaßnahme vergeben wird und nicht für eine Institution, darf sich die Verwendung auch nur auf das Training beziehen. Ohne Bezug auf das mit dem Siegel versehene Training ist auch eine Verwendung der Sterne nicht zulässig. Diese klare Trennung ist notwendig, um einen Missbrauch auszuschließen und das Qualitätssiegel und die Verwendung der Sterne als klare Orientierung für den Kunden am Markt zu platzieren. In der heutigen Zeit, in der Angebote immer differenzierter werden und Kunden nach Orientierung suchen, ist diese klare Abgrenzung unumgänglich. Das Siegel steht für Trainings, die die Verkehrssicherheit in das Zentrum ihres Angebotes stellen und deren Durchführung hohen Qualitätsstandards entspricht. Die Sterne stehen für die Qualität der Rahmenbedingung bei der Kursdurchführung.

Mögliche Anwendungsgebiete sind beispielsweise: Werbeflyer, Plakate, Einladungsschreiben, Teilnehmerbroschüren, Moderatorenhandbücher sowie die Internetwerbung für das mit dem Siegel ausgezeichnete Training und den kontrollierten Rahmenbedingungen.



Die Vergabe des DVR-Qualitätssiegels

Ablaufplan

Schritte/Maßnahmen	Zeit	Informationsfluss
1. Antragstellung	jederzeit	Antragstellung erfolgt schriftlich formlos durch Antragsteller
2. Zusendung der Kriterienliste zur Vergabe des Qualitätssiegels durch den DVR an den Auftraggeber	ca. 1 Woche	Schriftlich und auf Datenträger durch den DVR
3. Einreichung der schriftlichen Unterlagen auf Grundlage der vorliegenden Kriterienliste „Qualitätssiegel“ durch den Antragsteller	ca. 4 Wochen	Einreichung der Unterlagen schriftlich oder digital an den DVR
4. Sichtung der Unterlagen auf formelle Vollständigkeit durch den DVR	1 Woche	Schriftliche Benachrichtigung des Antragstellers auf formelle Vollständigkeit, Benachrichtigung des Antragstellers über die Weiterleitung der eingereichten Unterlagen an die Prüfkommision durch DVR
5. Weiterreichung der eingereichten Unterlagen an die unabhängige Qualitätssiegelprüfkommision mit dem Auftrag der Stellungnahme	ca. 6 Wochen	durch den DVR
6. Stellungnahme der Prüfkommision an den DVR über die Wirksamkeit der eingereichten Maßnahme auf Grundlage der eingereichten Unterlagen	ca. 1 Woche	Information des Antragstellers über die Beurteilung der Prüfkommision (erfolgt schriftlich in Form einer Zusammenfassung) durch den DVR
7. Teilnahme an einem fahrpraktischen Training und Beurteilung der Maßnahme durch Prüfer, ob das Training auf Grundlage des eingereichten Seminarkonzeptes so durchgeführt wird	abhängig davon, wann und wo das Training stattfindet	Benachrichtigung des Auftraggebers durch den DVR

Schritte/Maßnahmen	Zeit	Informationsfluss
8. Verleihung des Qualitätssiegels an den Auftraggeber	in Absprache des Auftraggebers und des DVR (wenn gewünscht auch im Rahmen einer medienwirksamen Veranstaltung)	In Form einer Urkunde an den Auftraggeber durch den DVR
9. Auflistung des Trainings auf einer DVR-Seite (Internet) speziell für Qualitätssiegelinhaber	erfolgt nach offizieller Verleihung	durch den DVR
10. Regelmäßige Qualitätskontrolle der durchgeführten Maßnahmen durch den DVR	Die durchgeführten Trainings werden auch unangemeldet durch den DVR auf Grundlage des eingereichten Seminarplans überprüft und überwacht	Der Auftraggeber bekommt eine regelmäßige Zusammenfassung der Prüfergebnisse durch den DVR
Wahlbaustein im Qualitätssiegel des DVR		
11. Neben dem Antrag auf Erteilung des Qualitätssiegels für ein Programm kann ein Anbieter auch die örtlichen Rahmenbedingungen der Kursdurchführung prüfen lassen.	Diese Überprüfung des Trainingsortes kann mit der Überprüfung des Programms zeitgleich durchgeführt werden (bei mehreren Orten natürlich für jeden Durchführungsort gesondert). Dieser Zusatzaufwand wird dem Antragsteller in Rechnung gestellt.	Vergabe von Sternen erfolgt zusammen mit dem Qualitätssiegel. Listung im Internet unter dem Qualitätssiegel getrennt nach jedem Durchführungsort

Kostenübersicht DVR-Qualitätssiegel Verkehrssicherheit

Erstbeantragung

Leistung	Gebühr DVR-Mitglied	Gebühr Sonstige
Beurteilung der Maßnahme anhand der einzureichenden schriftlichen Unterlagen	2.000,00 €	2.500,00 €
Besichtigung der Maßnahme vor Ort	3.000,00 €	3.500,00 €
Erstbeantragungsgebühren insgesamt	5.000,00 €	6.000,00 €

Folgekosten pro Jahr Vertragslaufzeit

Leistung	Gebühr DVR-Mitglied	Gebühr Sonstige
obligatorische jährliche Kontrolle	1.500,00 €	1.800,00 €

Wahlbaustein „Trainingsplatz und Lernumgebung“

Leistung	Gebühr DVR-Mitglied	Gebühr Sonstige
jährliche Begutachtung (pro Übungsplatz)	1.300,00 €	1.800,00 €

Verlängerung Vertragslaufzeit

Leistung	Gebühr DVR-Mitglied	Gebühr Sonstige
Verlängerung weitere vier Jahre bei unveränderter Maßnahme)	500,00 €	800,00 €

Die Gebühren fallen für jede Maßnahme und für jeden Übungsplatz gesondert an. Die gesetzliche Mehrwertsteuer kommt hinzu. Bei Veränderungen der mit dem Qualitätssiegel Verkehrssicherheit vorgesehenen Maßnahme werden Gebühren für die dann erneut erforderliche Beurteilung/ Besichtigung nach anfallendem Aufwand berechnet. In diesem Fall kann auf Anfrage ein Kostenvoranschlag durch den DVR erstellt werden.

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)

Auguststraße 29 - 53229 Bonn

Telefon (0228) 40001-0 - Fax (0228) 40001-67

info@dvr.de • www.dvr.de