

FST Trainingsgelände **Ausschlusskriterien 1**

Ausschlusskriterien 1
A) 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.).
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).
D) 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.
F) Die Trainer werden nicht ausgebildet.
G) Die Trainer werden nicht regelmäßig fortgebildet.
H) 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 Trainings zu Verfügung.
J) Das Übungsgelände verfügt über nicht ausreichende Sicherheitsbereiche. Es existieren z.B. keine ausreichenden Anlaufzonen für z.B. Lkw, wartende und in Übungen einfahrende Fahrzeuge sind räumlich kaum getrennt oder es existieren spitze, scharfkantige bauliche Einrichtungen, die z.B. für Motorradfahrer gefährlich werden können. Link: Berechnung der Sicherheitsbereiche für Motorrad, Pkw, Transporter, Lkw, Reisebus, Linienbus
K) 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.
M) Es werden mehr als 12 Tn pro Gruppe zum Training zugelassen.
P) 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 Seminar-konzeption auch überschritten werden können, z.B. bei Bus-Trainings).

FST Trainingsgelände Qual.-Dim. „Inhalt“

Kriterien	Erläuterungen / Beispiele
<p>1.1.1 Erhalten die Tn die Möglichkeit, sich zu selbst erlebten Situationen zu äußern, in denen ein bestimmtes Fahrmanöver eine Rolle gespielt hat?</p>	<p>Es wird z.B. nach Situationen gefragt, in denen eine Gefahrbremung durchgeführt werden musste (in der 1. Info-Runde oder als Übungseinleitung).</p>
<p>1.1.2 Werden Übungsaufbauten als Simulationen / Nachbauten bestimmter Straßenverkehrssituationen eingeführt?</p>	<p>Es wird z.B. in der Kreisbahn gefragt, welche Hindernisse in der Realität auftauchen könnten, wenn man in eine unübersichtliche Rechtskurve fährt oder es wird tatsächlich eine „richtige“ Kurve konstruiert und auch so beschrieben.</p>
<p>1.1.3 Wird thematisiert, inwiefern ein trainiertes Fahrmanöver 1:1 im Straßenverkehr umgesetzt werden kann?</p>	<p>Es wird z.B. der Unterschied zwischen idealtypischen Verhältnissen beim Bremsen auf dem Übungsgelände und der Realität (verschmutzte Fahrbahn, Regennässe, Glätte, Rollsplitt etc.) thematisiert.</p>
<p>1.1.4 Bekommen die Tn die Gelegenheit, spezielle Verhaltensweisen direkt erproben zu können?</p>	<p>z.B. Folgen der Erhöhung der Kurvengeschwindigkeit, verschiedene Kurvenfahrstile (Motorrad).</p>
<p>1.2.1 Wird das Thema Ablenkung theoretisch mit den Auswirkungen auf Wahrnehmung und Verhalten behandelt?</p>	<p>Potenzielle Ablenkungsfaktoren (z.B. Zeitdruck, Stress, Emotionen, Telefon, Navigationsgeräte, MP3-Player, Fahrzeugwarnungen) und ihr Einfluss auf das Fahrverhalten werden im theoretischen Teil des Trainings behandelt.</p>
<p>1.2.2 Wird das Thema Ablenkung praktisch mit den Auswirkungen auf Wahrnehmung und Verhalten behandelt?</p>	<p>Es wird z. B. beim Fahren eine Zusatzaufgabe vergeben; der Fahrer wird auf seinem Mobiltelefon angerufen; Mitfahrer (bei Mot.-SHT Sozia/Sozius) erhalten Aufgaben, um den Fahrer abzulenken.</p>
<p>1.2.3 Wird der psycho- physische Zustand des Fahrers mit seinen Auswirkungen auf Wahrnehmung und Verhalten theoretisch behandelt?</p>	<p>Der Einfluss der psycho-physischen Befindlichkeit (Müdigkeit, Stress, Emotionen wie z.B. Ärger, Frustration, Freude, Restalkohol, Drogeneinfluss, Medikamenteneinfluss, Gesundheitszustand etc.) auf Wahrnehmung und Fahrverhalten werden behandelt.</p>
<p>1.2.4 Wird der psycho-physische Zustand des Fahrers mit seinen Auswirkungen auf Wahrnehmung und Verhalten praktisch behandelt?</p>	<p>Es werden Übungen durchgeführt, in denen z.B. Stress (Zeitdruck) induziert wird, in denen Mitfahrer zu einer schnelleren Fahrweise animieren oder ablenken oder der Fahrer durch Nebentätigkeiten abgelenkt wird. Und umgekehrt: Wie wirkt ein defensiver, vorausschauender, spritsparender Fahrstil auf den Fahrer (Stressvermeidung, Spaß am Fahren)?</p>
<p>1.2.5 Wird der Ablauf einer Notreaktion (z.B. Gefahrbremung) vom Erkennen bis zum Reaktionsende behandelt?</p>	<p>Die aufeinander folgenden Schritte (Sensomotorik) werden deutlich gemacht.</p>

FST Trainingsgelände Qual.-Dim. „Inhalt“

Kriterien	Erläuterungen / Beispiele
1.3.1 Wird die bewusste Auseinandersetzung mit z.B. Geschwindigkeit, Drehzahl, Abstand, Verbrauch gefördert?	In welchem Gang sind Sie den Slalom gerade gefahren? Was bedeutet die Gangwahl für die Fahrzeugstabilität? Ab welcher Drehzahl schalten Sie für gewöhnlich in den nächst höheren Gang etc.?
1.3.2 Werden die Tn nach ihrem gewohnten Fahrstil gefragt (z.B. in der Kurseröffnungsphase)?	Es wird nicht nur nach gefährlichen Situationen gefragt, sondern auch nach positiven Erlebnissen.
1.3.3 Wird die Funktion von Extra-Motiven diskutiert (d.h. welche Funktion ein Fahrzeug über die Transportfunktion hinaus hat)?	Der Einfluss von Extra-Motiven wie z.B. Freude am Fahren, Erleben von Unabhängigkeit, von Beherrschung der Technik, von Konkurrenz und Rivalität, von Prestige und Status usw. auf das Fahrverhalten wird behandelt.
1.3.4 Werden die Tn im Anschluss an Fahrmanöver oder Fahrtstrecken nach ihrer emotionalen Befindlichkeit gefragt?	Die Tn werden nach einer schwierigen Übung oder Fahrtstrecke gefragt, wie sie sich dabei gefühlt haben.
1.3.5 Erhalten Mitfahrer oder außen stehende Beobachter die Möglichkeit, sich zum Fahrstil des Fahrers zu äußern?	Mitfahrer oder außen stehende Beobachter erhalten einen Beobachtungsauftrag und sollen sich zu einer Fahrt des Fahrers äußern.
1.3.6 Wird der „gefühlte“ und der notwendige Sicherheitsabstand thematisiert?	Welchen Abstand hält man gewöhnlich ein? Wie sieht das von außen aus? Wie aus der Fahrerposition? Wie durch den Rückspiegel?
1.3.7. Enthält das Training „Aha“-Effekte (z.B. durch Demonstrationen)?	Damit sind Veranschaulichungen oder Übungen gemeint, die zu überraschenden Ergebnissen führen (z.B. Restgeschwindigkeitsdemo, Kurvengrenzgeschwindigkeit durch Deaktivierung des ESP erlebbar machen usw.).
1.4.1 Wird der Konflikt zwischen Geschwindigkeit und Fehlerhäufigkeit aufgegriffen?	Es wird z.B. ein Parcours auf Zeit gefahren. Für jeden „Fehler“ gibt es „Strafsekunden“.
1.4.2 Werden strategische oder taktische Vorsätze zur Vermeidung von Risiken erarbeitet?	Sammlung von Verhaltensabsichten der Tn, z.B.: Was kann ich im Vorfeld tun, um nicht mit einem Hindernis in der Kurve zu kollidieren? Was kann ich im Vorfeld tun, um eine Instabilität meines Fahrzeugs zu vermeiden?
1.4.3 Wird das Risiko geringer Abstände behandelt?	z.B. zwei versetzt hintereinander fahrende Fahrzeuge mit geringem Abstand. Der Erste bremst plötzlich. Hätte der Nachfolgende es noch geschafft, rechtzeitig zu stoppen? Werden Regeln zum Thema Abstand („Halber Tacho“, „2 sec. Regel“) thematisiert?
1.4.4 Wird das Thema „Geschwindigkeit und Risiko“ aufgegriffen?	Wie erhöht sich das Unfallrisiko mit zunehmender Geschwindigkeit (Beispiel: Doppelte Geschwindigkeit – vierfacher Bremsweg? Wirkung von Kräften in Kurven. Es wird ein Parcours auf Zeit gefahren. Fehler werden mit einer Strafzeit geahndet.)?

FST Trainingsgelände Qual.-Dim. „Inhalt“

Kriterien	Erläuterungen / Beispiele
1.5.1 Wird der Einfluss von hohen Drehzahlen (Lastwechseln) auf die Fahrstabilität thematisiert?	z.B. Durchfahren des Slaloms in einem „kleinen“ Gang (Lastwechselreaktionen).
1.5.2 Wird die Erhöhung der Geschwindigkeit mit den Auswirkungen auf Reaktions-, Brems- und Anhalteweg behandelt?	Die Tn bremsen aus unterschiedlich hohen Geschwindigkeiten, der Reaktionsweg wird „abgeschritten“. Alternativ: Der Trainer / ein Teilnehmer bremst, die anderen beobachten.
1.5.3 Wird der Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit in km/h und der dabei zurückgelegten Wegstrecke in Metern pro Sekunde deutlich gemacht?	Faustformel: $(v/10) \times 3$ Beispiel: Bei 50 km/h legt ein Fahrzeug pro Sekunde rund 15 Meter zurück.
1.5.4 Wird der Nutzen größerer Abstände für den Fahrstil thematisiert?	z.B. Schaffung von Handlungsspielräumen durch größere Abstände.
1.6.1 Werden beim Training die Themen „Arbeits- und Gesundheitsschutz“ aufgegriffen?	Ergonomie im Fahrzeug, Ein- und Aussteigen aus dem Fahrzeug, Pausen, Müdigkeit, Biorhythmus, Schlafdauer, Heben und Tragen ...

FST Trainingsgelände Qual.-Dim. „Methode“

Kriterien	Erläuterungen / Beispiele
2.1.1 Werden die Ziele des Kurses für die Tn transparent gemacht?	Der Trainer erläutert den Tn zu Beginn des Kurses die Zielsetzungen.
2.1.2 Wird der Kursablauf transparent gemacht?	Der Trainer erläutert den organisatorischen und zeitlichen Kursablauf.
2.1.3 Werden die Wünsche, Interessen und Bedürfnisse der Tn 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.
2.1.4 Werden die Wünsche, Interessen und Bedürfnisse der Tn während der Durchführung des Trainings berücksichtigt?	Die formulierten „Fahrprobleme“ dienen dem Trainer und den Tn als Strukturierungshilfen während des Trainings.
2.1.5 Werden die Wünsche, Interessen und Bedürfnisse der Tn 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.
2.1.6 Erhalten die Tn die Gelegenheit, selbst nach Lösungsstrategien für Fahrprobleme zu suchen?	Der Trainer gibt die „optimale“ Strategie nicht vor, sondern lässt (verschiedene) Strategien von den Tn entwickeln.
2.1.7 Gibt es die Möglichkeit, dass die Tn die Lösungsstrategien ausprobieren?	Die Tn probieren die verschiedenen Strategien aus und erarbeiten die „optimale“ Lösung.
2.1.8 Gibt es schriftlich dokumentierte Lernziele für die Trainingsmaßnahme?	
2.1.9 Gibt es schriftlich dokumentierte Lernziele für einzelne Trainingselemente?	
2.1.10 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?).
2.1.11 Werden unterschiedliche Methoden in der Maßnahme angewendet?	Sinnvoller Wechsel zwischen Instruktion, Moderation, Selbst- und Fremdbeobachtungsaufträgen, Gruppenarbeit, Lehrgespräch, Einsatz von Medien etc.

FST Trainingsgelände Qual.-Dim. „Aus-&Fobi Trainer“

Kriterien	Erläuterungen / Beispiele
Gibt es schriftlich fixierte, sinnvolle Eignungskriterien für Traineranwärter	
<p>Liste sinnvoller Eignungskriterien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Affinität zu Verkehrssicherheitsthemen - Erfahrungen in der Erwachsenenpädagogik / Erwachsenenbildung - Erfahrungen in der Verkehrssicherheitsarbeit / mit Themen der Verkehrssicherheit - Interesse am Umgang mit Menschen - Mit Menschen freundlich, verbindlich, souverän und sicher umgehen können - Zuhören und Fragen und Anregungen strukturieren können - Interesse und Spaß an organisatorischen Fragestellungen - Technisches Verständnis - Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis - Erste Hilfe-Ausbildung oder Sofortmaßnahmen am Unfallort, die nicht länger als zwei Jahre zurückliegen sowie Wissen um das Notfallmanagement des Umsetzers 	<p>nein (bei 0 Kriterien) eher nein (bei 1 bis 2 Kriterien) eher ja (bei 3 bis 4 Kriterien) ja (ab 5 Kriterien)</p>
3.2.1 Gibt es einen dokumentierten Ausbildungsplan für angehende Trainer?	Im Ausbildungsplan sollten die Ausbildungsinhalte, Aufgaben, Anforderungen, zeitlicher Verlauf, Ausbildungsschritte usw. aufgelistet sein.
3.2.2 Gibt es Hospitationsphasen für den Anwärter?	Der Traineranwärter sollte Trainings seines Ausbildungstrainers begleiten und beobachten. Er sollte dabei nicht als „Helfer“ fungieren oder gar als Teilnehmer.
3.2.3 Gibt es Co-Trainings für den Anwärter?	Der Traineranwärter führt gemeinsam mit seinem Ausbildungstrainer Trainings durch.
3.2.4 Gibt es Lehrproben, die bewertet werden?	Eines der Co-Trainings sollte im Sinne einer Lehrprobe durchgeführt werden, wobei der Ausbildungstrainer den Traineranwärter beurteilt.
3.2.5 Werden Traineranwärter zu den Themen Kommunikation bzw. Gesprächsführung geschult?	Die Ausbildung sollte sich nicht ausschließlich auf die Themen Technik und Fahrdynamik bzw. Fahrtechnik beschränken.
3.2.6 Werden Traineranwärter bezüglich Handhabung, Bedienung und Wartung der Technik auf dem Trainingsplatz (z.B. Bewässerungsanlage, Hydraulikplatte) sowie bezüglich der Handhabung von Kommunikationstechnik (z.B. Funkgeräte) geschult?	
3.3.1 Stehen Fortbildungsangebote mit fahrzeugtechnischen Schwerpunkten zur Verfügung?	Fahrzeugtechnik

FST Trainingsgelände Qual.-Dim. „Aus-&Fobi Trainer“

Kriterien	Erläuterungen / Beispiele
3.3.2 Stehen Fortbildungsangebote zur Verfügung, die das Erlernen von Fahrtechniken zum Schwerpunkt haben?	Fahrphysik, Fahrtechnik
3.3.3 Stehen Fortbildungsangebote mit verhaltenswissenschaftlichen Schwerpunkten zur Verfügung?	Verhaltenswissenschaftliche Erkenntnisse, Unfallforschung, Verkehrspsychologie, -pädagogik etc.
3.3.4 Stehen Fortbildungsangebote zur Verfügung, die die Aspekte von Arbeits- und Gesundheitsschutz - insbesondere bezogen auf Fahrtätigkeiten - zum Inhalt haben?	Prüfen des Fahrzeugs auf Verkehrs- u. Betriebssicherheit, Ladungssicherung, Sitzeinstellung (auch unter dem Aspekt des festen Sitzens bei einer Gefahrbremung), korrekt eingestellte Spiegel, Wissen über Tote Winkel, Anschnallpflicht (allgemeine Hinweise zu: ablagenfreies Armaturenbrett, keine losen Teile, die unter das Bremspedal geraten können, Abfahrkontrolle, Lenk- und Ruhezeiten)
3.3.5 Stehen Fortbildungsangebote mit unterschiedlichen methodisch-didaktischen Schwerpunkten zur Verfügung?	Seminarplanung, Methoden der Erwachsenenbildung (z.B. Moderation, Visualisierung) etc.
3.3.6 Sind die fahrzeugtechnischen, verhaltenswissenschaftlichen und methodisch-didaktischen Fortbildungsangebote qualitätsgesichert?	Externe Referenten, Referentenbeurteilung, Qualitätsnachweise der Referenten, Einbezug aktueller Forschungsergebnisse etc.
3.3.7 Ist sichergestellt, dass die Trainer ihre Fortbildungsangebote gleichermaßen mit fahrzeugtechnischem, verhaltenswissenschaftlichem wie methodisch-didaktischem Schwerpunkt wählen?	
3.3.8 Gibt es ein Sanktionssystem, wenn ein Trainer seiner Fortbildungspflicht nicht nachkommt?	Die Sanktionen sollten bis zum Ausschluss führen.

FST Trainingsgelände Qual-Dim. „Qualitätssicherung“

Kriterien	Erläuterungen / Beispiele
4.1.1 Ist der Anbieter telefonisch erreichbar?	Professionalität zeigt sich darin, dass dem potenziellen Tn direkt ein Auskunftspartner telefonisch zur Verfügung steht.
4.1.2 Erfolgt eine ausführliche Beratung am Telefon?	Der Auskunftspartner sollte eine umfassende Beratung über das Trainingsangebot geben können.
4.1.3 Ist der Anbieter via Internet bzw. per Email erreichbar?	Eine Internetseite sollte aussagekräftige Informationen zu den Angeboten enthalten und die Möglichkeit zur Kontaktaufnahme bieten.
4.1.4 Gibt es einen Ansprechpartner in der Geschäftsstelle oder direkt am Trainingsgelände?	Es sollte auch während des regulären Trainingsbetriebs die Möglichkeit bestehen, einen Ansprechpartner zu finden, der Informationen weitergeben oder eine Anmeldung entgegennehmen kann.
4.1.5 Wird der interessierte Kunde freundlich und wertschätzend behandelt?	Der Kunde sollte sich nicht als Bittsteller fühlen oder als störend empfinden.
4.2.1 Gibt es ein System der internen Information und Kommunikation?	Informationen an die Mitarbeiter über Intranet oder Internet bzw. Email. Schriftliche Infos, regelmäßige Dienstbesprechungen.
4.2.2 Gibt es festgelegte Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten?	Organigramm, Verantwortlichkeitsmatrix, Definition der qualitätsbezogenen Aufgaben (z.B. Entscheiden, Mitwirkung, Ausführung) und zuständigen Instanzen (z.B. Geschäftsleitung, Beauftragter, Verwaltung).
4.2.3 Gibt es ein Beschwerde- und Reklamationsmanagement?	Werden Beschwerden ernst genommen, werden sie weitergeleitet, gibt es eine Rückmeldung?
4.3.1 Gibt es regelmäßige Teilnehmerbefragungen direkt nach dem Training?	Kurzfragebogen, um erste Eindrücke vom Training zu erfassen. Möglichkeit, Lob und Tadel auszusprechen (Trainer, Training, Infrastruktur, Organisation etc.).
4.3.2 Gibt es eine Nachbetreuung der Tn (schriftlich, telefonisch)?	Allgemeines „Nachfassen“. Wie waren Sie mit uns zufrieden?, Hinweis auf weitere Angebote, neue Termine etc.
4.3.3 Gibt es Teilnehmerbefragungen zu späteren Zeitpunkten zur Wirkungsnachhaltigkeit?	Was haben Sie weitergegeben? An was denken Sie heute noch? Was haben Sie persönlich mitgenommen? Was wenden Sie heute noch an? Was hat Sie beeindruckt, überrascht?
4.4.1 Gibt es zur fraglichen Trainingsvariante eine oder mehrere wissenschaftlich fundierte Evaluationsstudie(n)?	Formative oder summative Evaluation.
4.4.2 Werden „Feedback-Systeme“ genutzt, um das Training weiterzuentwickeln?	Feedback-Systeme wie Evaluation, Teilnehmerbefragung, verdeckter Test-Trainingsteilnehmer, Fokus-Gruppe etc.

FST Trainingsgelände Qual-Dim. „Qualitätssicherung“

Kriterien	Erläuterungen / Beispiele
4.5.1 Gibt es einen schriftlich fixierten Kanon an Trainings- bzw. Übungsvarianten?	Varianten, um angemessen auf Teilnehmerbedürfnisse eingehen zu können (auch Basis- und weiterführende Trainings für „Wiederholer“).
4.5.2 Ist der schriftlich fixierte Kanon an Trainings- bzw. Übungsvarianten vom Trainer / Multiplikator dazu nutzbar, selbständig Trainingsvarianten durchzuführen?	
4.5.3 Gibt es schriftliche Informationen für den Trainer / den Multiplikator zu Methodenvarianten des Trainings?	Siehe oben. Methodische Varianten eignen sich für unterschiedliche Zielgruppen.
4.5.4 Sind die schriftlichen Informationen zu Methodenvarianten des Trainings vom Trainer / Multiplikator dazu nutzbar, selbständig unterschiedliche methodische Ansprachen im Training durchzuführen?	
4.5.5 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.).
4.5.6 Sind die schriftlichen Hintergrundinformationen zu fahrphysikalischen / fahrzeugtechnischen Inhalten für Trainer / Multiplikatoren so aufbereitet, dass sie (für die jeweilige Zielgruppe) leicht verständlich sind?	
4.5.7 Gibt es schriftliche Hintergrundinformationen zu verkehrspädagogischen bzw. verkehrspsychologischen Erkenntnissen?	Neben technologischen Neuerungen sollten Informationen zu neuesten verhaltenswissenschaftlichen Erkenntnissen vorhanden sein.
4.5.8 Sind die schriftlichen Hintergrundinformationen zu verkehrspädagogischen bzw. verkehrspsychologischen Erkenntnissen für Trainer / Multiplikatoren so aufbereitet, dass sie (für die jeweilige Zielgruppe) leicht verständlich sind?	
4.5.9 Gibt es für das Trainingsangebot Teilnehmerbroschüren, in denen die wesentlichen Inhalte des Trainings beschrieben sind?	
4.5.10 Erfolgt die Beschreibung der wesentlichen Trainingsinhalte für die Teilnehmer verständlich?	
4.5.11 Erhält jeder Tn die Teilnehmerbroschüren, in denen mindestens die wesentlichen Inhalte des Trainings beschrieben sind?	

FST Trainingsgelände **Ausschlusskriterien 2**

Ausschlusskriterien 2
R) 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 (z.B. Teilnehmer sind gezielt zusammengesetzt und über Zertifizierung und ihr daraus resultierendes Verhalten im Vorfeld informiert worden, Teilnehmer wurden bzgl. ihres (Fahr-) Verhaltens instruiert, Fahrzeuge wurden eigens für das Training aufbereitet bzgl. Ladungssicherung o. ä.).
S) Weniger als 60% der in den Prüfdokumenten geschilderten Nachweise (z.B. zur Qualifikation der Trainer oder deren Weiterbildung) liegen zur Beantragung des Qualitätssiegels vor.
T) Weniger als 60% der in den Prüfdokumenten geschilderten fahrpraktischen Inhalte sind im begutachteten Training durchgeführt worden.