

Anhang zu:

Ansätze zur Optimierung der Fahrschul Ausbildung in Deutschland

von

Bianca Bredow

Institut für angewandte Familien-,
Kindheits- und Jugendforschung e.V.
Universität Potsdam

Dietmar Sturzbecher

Universität Potsdam

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Brücken- und Ingenieurbau Heft M 269 – Anhang

bast

Anhang A:

Curriculumsteckbriefe



Inhalt

1	Aufbau der Curriculumsteckbriefe	5	7	New South Wales: „A guide to the Driving Test“ (2009)	38
1.1	Grafische Darstellung.....	5	1	Rahmenbedingungen der Fahrausbildung ...	38
1.2	Rahmenbedingungen der Fahrausbildung.....	5	2	Strukturelemente des Curriculums.....	39
1.3	Strukturelemente des Curriculums.....	5	3	Phasen der Curriculum-entwicklung	41
1.4	Phasen der Curriculumentwicklung.....	6	4	Verhältnis zu weiteren Elementen der Fahranfängervorbereitung	42
1.5	Verhältnis zu weiteren Elementen der Fahranfängervorbereitung.....	6	8	Niederlande: „Driver Training in Steps“ (2001)	44
2	Dubai: „Light Vehicle Driver Training Curriculum“ (2012)	7	1	Rahmenbedingungen der Fahrausbildung ...	44
1	Rahmenbedingungen der Fahrausbildung.....	7	2	Strukturelemente des Curriculums.....	45
2	Strukturelemente des Curriculums.....	7	3	Phasen der Curriculum-entwicklung	48
3	Phasen der Curriculum-entwicklung	11	4	Verhältnis zu weiteren Elementen der Fahranfängervorbereitung	49
4	Verhältnis zu weiteren Elementen der Fahranfängervorbereitung.....	12	9	Norwegen: „Curriculum - Driving Licence Categories B and BE“ (2005)	52
3	Finnland: „KOLMIVAIHEINEN KULJETTAJAOPETUS B-LUOKAN AJO-OIKEUTTA VARTEN“ (2013)	13	1	Rahmenbedingungen der Fahrausbildung ...	52
1	Rahmenbedingungen der Fahrausbildung... ..	13	2	Strukturelemente des Curriculums.....	52
2	Strukturelemente des Curriculums	14	3	Phasen der Curriculum-entwicklung	56
3	Phasen der Curriculum-entwicklung	18	4	Verhältnis zu weiteren Elementen der Fahranfängervorbereitung	57
4	Verhältnis zu weiteren Elementen der Fahranfängervorbereitung.....	19	10	Ontario: „Beginner Driver Education Standards“ (2008)	58
4	Irland: „Steer Clear Curriculum“ (2008/2009)	20	1	Rahmenbedingungen der Fahrausbildung ...	58
1	Rahmenbedingungen der Fahrausbildung... ..	20	2	Strukturelemente des Curriculums.....	59
2	Strukturelemente des Curriculums	21	3	Phasen der Curriculum-entwicklung	62
3	Phasen der Curriculum-entwicklung	24	4	Verhältnis zu weiteren Elementen der Fahranfängervorbereitung	62
4	Verhältnis zu weiteren Elementen der Fahranfängervorbereitung.....	25	11	Quebec: „Road Safety Education Program“ (2009)	64
5	Island: „Námskrá fyrir almenn ökuréttindi“ (2010)	26	1	Rahmenbedingungen der Fahrausbildung ...	64
1	Rahmenbedingungen der Fahrausbildung... ..	26	2	Strukturelemente des Curriculums.....	64
2	Strukturelemente des Curriculums	26	3	Phasen der Curriculum-entwicklung	68
3	Phasen der Curriculum-entwicklung	31	4	Verhältnis zu weiteren Elementen der Fahranfängervorbereitung	68
4	Verhältnis zu weiteren Elementen der Fahranfängervorbereitung.....	32	12	USA: „Driver Education Classroom and In- Car-Curriculum 3.0“ (2012)	70
6	Neuseeland: „Driver Training Syllabus Learner Stage“ (2008)	33	1	Rahmenbedingungen der Fahrausbildung ...	70
1	Rahmenbedingungen der Fahrausbildung... ..	33	2	Strukturelemente des Curriculums.....	70
2	Strukturelemente des Curriculums	34	3	Phasen der Curriculum-entwicklung	74
3	Phasen der Curriculum-entwicklung	36	4	Verhältnis zu weiteren Elementen der Fahranfängervorbereitung	75
4	Verhältnis zu weiteren Elementen der Fahranfängervorbereitung.....	36			

13 USA: „Safe Performance Curriculum“ (1974)	76
1 Rahmenbedingungen der Fahrausbildung ...	76
2 Strukturelemente des Curriculums	77
3 Phasen der Curriculum-entwicklung.....	80
4 Verhältnis zu weiteren Elementen der Fahranfängervorbereitung	82
14 Victoria: „Learner Kit“ (2007-2008).....	83
1 Rahmenbedingungen der Fahrausbildung ...	83
2 Strukturelemente des Curriculums	84
3 Phasen der Curriculum-entwicklung.....	86
4 Verhältnis zu weiteren Elementen der Fahranfängervorbereitung	86

1 Aufbau der Curriculumsteckbriefe

Im vorliegenden Forschungsbericht wurden 14 anspruchsvolle Fahrausbildungscurricula aus dem internationalen Raum analysiert und vergleichend dargestellt. Diese Darstellungsform beinhaltet vor allem tabellarische Übersichten, wodurch das Erkennen der jeweils länderspezifischen Besonderheiten der Fahrausbildung erschwert wird. Deshalb sollen die Curricula nun – in Ergänzung zur vergleichenden Darstellungsform – noch einmal in Form ganzheitlicher „Curriculumsteckbriefe“ beschrieben werden, in denen die jeweiligen Spezifika der Fahrausbildung verdeutlicht werden. Nachfolgend wird der konkrete Aufbau der Curriculumsteckbriefe dargelegt.

1.1 Grafische Darstellung

Zunächst wird in einer Übersicht grafisch dargestellt, welche Vorbereitungselemente zum jeweiligen Gesamtsystem der Fahranfängervorbereitung gehören. Dabei wird zwischen einer „Supervidierten Lernphase“ und einer „Selbständigen Lernphase“ unterschieden, welche den zeitlichen Verlauf der Fahranfängervorbereitung gliedern (s. Kap. 2); die Fahranfängervorbereitung endet mit dem Beginn des selbständigen Fahrens ohne Sonderregelungen für Fahranfänger. Anhand der Unterscheidung der Supervidierten Lernphase und der Selbständigen Lernphase wird ersichtlich, welche Lehr-Lernformen und Prüfungsformen jeweils vor bzw. nach dem Beginn des selbständigen Fahrens vorhanden sind.

Die Grafiken beinhalten zudem einen Überblick darüber, welche der Vorbereitungselemente für alle Fahrerlaubnisbewerber obligatorisch sind, welche lediglich von dem Nutzer des Curriculums absolviert werden müssen und welche für alle Fahrerlaubnisbewerber fakultativ sind. Darüber hinaus ist den Grafiken zu entnehmen, welche Vorbereitungselemente konkret im jeweiligen Curriculum verankert sind. Schließlich werden für die einzelnen im Curriculum verankerten Lehr-Lernformen auch die mit ihnen verbundenen Lehr-Lerninhalte, die Reihenfolge ihrer Vermittlung und die Anzahl der zu absolvierenden Ausbildungsstunden ersichtlich.

1.2 Rahmenbedingungen der Fahrausbildung

In diesem Abschnitt wird die länderspezifische Ausgestaltung der Fahranfängervorbereitung be-

schrieben. Darüber hinaus werden Hintergründe zu den rechtlichen Rahmenbedingungen gegeben. Dazu zählt zum einen die Erläuterung der rechtlich verankerten Mindestaltersvorgaben; diese können sich – je nach den spezifischen Gegebenheiten eines Systems – beispielsweise auf den Beginn einer formalen Fahrausbildung oder das Ablegen von Prüfungen beziehen. Zum anderen werden die vom Fahrerlaubnisbewerber zu erbringenden Nachweise zu seiner Eignung und ggf. zu Kenntnissen in Erste-Hilfe-Maßnahmen beschrieben. Darüber hinaus werden die Gesamtdauer der Fahranfängervorbereitung und die mit ihr verbundenen Kosten beschrieben. Schließlich wird auf die Bedeutung des herangezogenen Curriculums als Steuerungsinstrument für das jeweilige System der Fahranfängervorbereitung und seine Erstreckungsweite eingegangen.

1.3 Strukturelemente des Curriculums

In diesem Abschnitt wird zunächst die Binnenstruktur des Curriculums beschrieben. In diesem Zusammenhang wird auch erläutert, wie die im Curriculum verankerten Lehr-Lernformen und Prüfungsformen miteinander verknüpft sind. Darauf aufbauend werden für jede im Curriculum erfasste Lehr-Lernform die organisatorischen Vorgaben, die Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte, die Lehr-Lernmethoden und Lehr-Lernmaterialien sowie die Methoden zur Lernstandsdiagnostik dargelegt. Sofern sich das jeweilige Curriculum auch über die Prüfungen erstreckt, werden daran anschließend die curricular verankerten Prüfungsbedingungen und Prüfungsinhalte beschrieben.

Der Abschnitt „Strukturelemente“ bietet darüber hinaus für jedes Curriculum einen tabellarischen Überblick über alle Lehr-Lerninhalte und die Festlegungen bzw. Empfehlungen zur Reihenfolge ihrer Vermittlung. Die Lehr-Lerninhalte wurden dabei jeweils in die fünf Lernbereiche „Basiswissen“, „Bedienung und Kontrolle des Fahrzeugs“, „Verkehrsrisiko Mensch“, „Fahraufgaben und Grundfahraufgaben“ sowie „Besondere Verkehrsbedingungen“ eingeteilt. Für jeden Lehr-Lerninhalt wird dargelegt, ob er lediglich im Theorieunterricht, lediglich in der Fahrpraktischen Ausbildung oder sowohl im Theorieunterricht als auch in der Fahrpraktischen Ausbildung vermittelt wird; dadurch können auch Anregungen für die Verknüpfung Theorie und Praxis gewonnen werden.

1.4 Phasen der Curriculumentwicklung

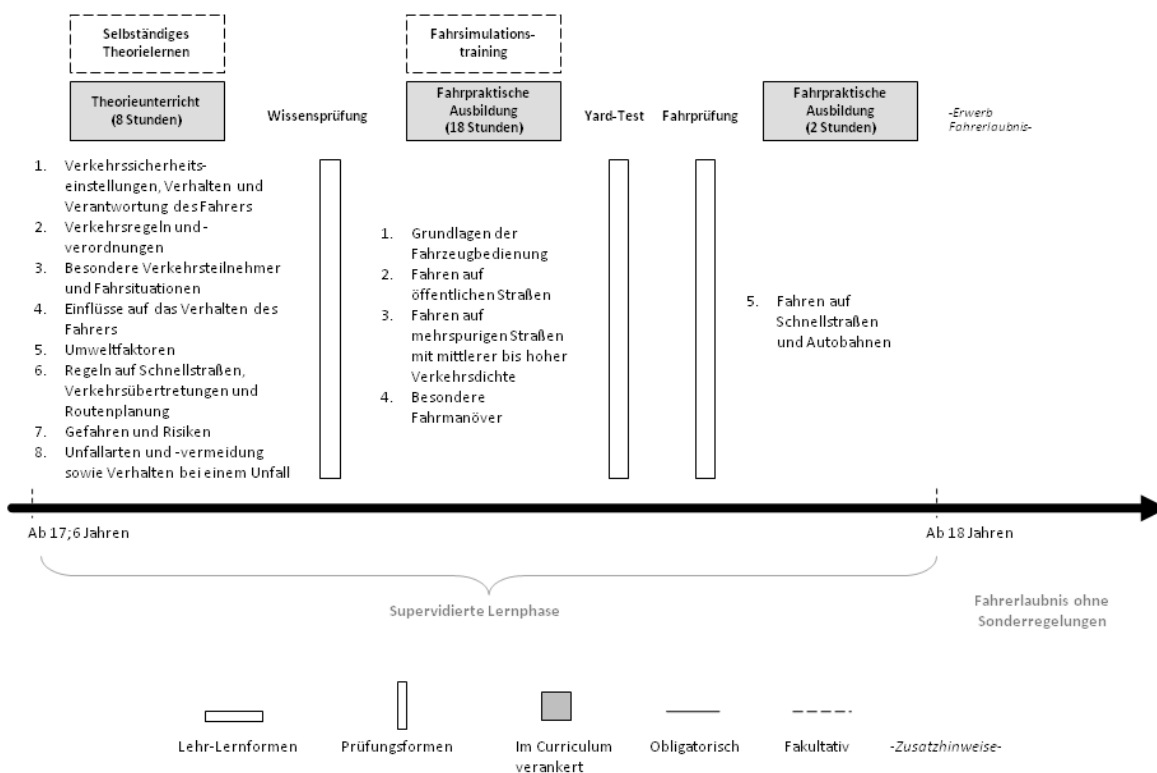
In diesem Abschnitt wird dargelegt, welche Akteure an der Erarbeitung des Curriculums mitgewirkt haben und in welchem Jahr das Curriculum implementiert wurde. Sofern Evaluationsstudien vorhanden sind, werden diese und die mit ihnen verbundenen Ergebnisse beschrieben. Weiterhin wird ausgeführt, welche Maßnahmen zur Qualitätssicherung eingesetzt werden und welche Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Fahrausbildung bereits begonnen wurden bzw. sich in Planung befinden.

1.5 Verhältnis zu weiteren Elementen der Fahranfängervorbereitung

Im letzten Abschnitt der Steckbriefe werden die Lehr-Lernformen und Prüfungsformen beschrieben, die in den jeweiligen Systemen der Fahranfängervorbereitung verankert sind, aber nicht im Curriculum aufgeführt werden.

Nachfolgend werden die Steckbriefe der 14 internationalen Fahrausbildungscurricula in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt.

2 Dubai: „Light Vehicle Driver Training Curriculum“ (2012)



1 Rahmenbedingungen der Fahrausbildung

Ausgestaltung der Fahranfängervorbereitung

Im Rahmen der Supervidierten Lernphase der Fahranfängervorbereitung ist sowohl die Teilnahme am Theorieunterricht als auch das Absolvieren einer Fahrpraktischen Ausbildung verpflichtend. Das im Theorieunterricht vermittelte Wissen reicht nicht aus, um eine Wissensprüfung zu bestehen; daher muss sich der Fahrerlaubnisbewerber das notwendige Wissen im Rahmen des Selbständigen Theorielerrens aneignen.

Mit dem erfolgreichen Ablegen einer Wissensprüfung, eines Yard-Tests und einer Fahrprüfung sowie nach dem Absolvieren der sich anschließenden Ausbildungseinheiten auf Autobahnen und Schnellstraßen wird dem Lerner die Berechtigung zum selbständigen Fahren ohne protektive Sonderregelungen erteilt.

Mindestalter und Eignungsnachweise

Fahrerlaubnisbewerber können sich ab einem Alter von 17,5 Jahren in einer Fahrschule registrieren lassen. Für den Beginn des selbständigen Fahrens ohne protektive Sonderre-

gelungen wird ein Mindestalter von 18 Jahren vorausgesetzt.

Als Nachweis zur Fahreignung wird das Bestehen eines Sehtests gefordert.

Dauer und Kosten

Fahrerlaubnisbewerber haben die Möglichkeit, in weniger als zwei Monaten eine unbeschränkte Fahrerlaubnis zu erwerben. Die durchschnittlichen Kosten dafür belaufen sich auf 900 bis 1.100 Euro.

Steuerungsinstrumente

Die Fahrausbildung in Dubai wird durch ein für alle Fahrschulen verpflichtendes Curriculum geregelt, in dem Festlegungen für den Theorieunterricht und die Fahrpraktische Ausbildung getroffen werden. In dem Curriculum werden die Mindestanforderungsstandards beschrieben, die bewältigt werden müssen, um eine Fahrerlaubnis zu erwerben.

2 Strukturelemente des Curriculums

Binnenstruktur des Curriculums

Im ersten Teil des Curriculums werden die Ziele des Theorieunterrichts und der zu absolvierende Mindestumfang benannt. Dem folgt eine tabellarische Darstellung der Themen des

Theorieunterrichts sowie der dazugehörigen Lehr-Lerninhalte. Daran anschließend werden die Ziele der Fahrpraktischen Ausbildung sowie die dazugehörigen Lehr-Lerninhalte tabellarisch erläutert. Dabei wird auch auf die Voraussetzungen hingewiesen, die vor der Bearbeitung bestimmter Themen erfüllt sein müssen (z. B. das Ablegen von Theoriestunden). Das Curriculum dient zugleich als Logbuch; zu jedem Themengebiet des Theorieunterrichts und der Fahrpraktischen Ausbildung wird der Absolvierungszeitpunkt (Datum und Uhrzeit) erfasst und vom Fahrlehrer gegengezeichnet.

Theorieunterricht

Organisatorische Vorgaben

Der Theorieunterricht umfasst acht einstündige Ausbildungseinheiten und wird in Gruppen von bis zu 40 Teilnehmern absolviert.

Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte

Der Theorieunterricht zielt im Wesentlichen auf die Vermittlung von Wissen ab. Der Fahrschüler soll dabei die Einsicht gewinnen, dass er letztlich nicht (nur) für die Prüfung lernt, sondern auch im Verlauf der weiteren Fahrkarriere von dem im Theorieunterricht erworbenen Wissen profitiert.

In der ersten Ausbildungseinheit stehen die Verkehrssicherheitseinstellungen, das Verhalten und die Verantwortung des Fahrers im Vordergrund. Inhaltlich schlägt sich dies unter anderem in der Beschäftigung mit den Bereichen „Versicherungen“ und „Konsequenzen von Verkehrsunfällen“ nieder. In der zweiten Einheit wird Wissen zu den Verkehrsregeln und Verordnungen (z. B. Verkehrszeichen, Markierungen, Abbiegen, Parkverbote) vermittelt, während in der dritten Einheit auf „Besondere Verkehrsteilnehmer“ und Fahrsituationen eingegangen wird, die durch das plötzliche Auftauchen von Tieren oder durch unerwartete Fahrverhaltensweisen anderer Autofahrer entstehen können. Es schließt sich eine Ausbildungseinheit an, in der mögliche Einflüsse auf das Verhalten des Kraftfahrers thematisiert werden – hier stehen Themen wie „Alkohol“, „Müdigkeit“, „Telefonieren während der Fahrt“ und „Wahrnehmungsfehler“ im Fokus. In der fünften Ausbildungseinheit werden dann Umweltfaktoren behandelt: So wird auf die Besonderheiten bei Nachtfahrten (Adaptation der Augen, Sichtbarkeit, Ablend- und Fernlicht), Nebel- und Sandstürmen (Sicht, Geschwindigkeit) sowie Regen und Hochwasser (Bremsweg, Aquaplaning) eingegangen. Daraufhin folgt eine Einheit, in der die Regeln auf Schnellstraßen (Spurdisziplin), Verkehrsüber-

tretungen und das Planen von Routen (Streckenauswahl, Stauvermeidung) thematisiert werden. Daran anschließend soll die Fähigkeit der Lerner geschult werden, Gefahren und Risiken vorherzusehen (z. B. in Wohngebieten, bei Nacht- oder Nebelfahrten); dabei werden auch Lösungswege zur Bewältigung von Notfallsituationen (z. B. Feststecken im Sand, mechanische Probleme) vorgestellt. Die letzte theoretische Ausbildungseinheit schließt mit einer Diskussion zu Unfallarten, Unfallvermeidungsstrategien und zu korrektem Verhalten bei Unfällen.

Lehr-Lernmethoden

Der Einsatz bestimmter Lehr-Lernmethoden wird nicht vorgegeben, weil davon ausgegangen wird, dass Fahrlehrer in der Lage sind, die Ausbildungsprozesse basierend auf ihren Erfahrungen effektiv zu gestalten und an die individuellen Bedarfe der Lerner anzupassen. Die Lehr-Lernmethode „Diskussion“ wird in der Praxis selten eingesetzt, da vermutet wird, dass Fahrschüler aufgrund ihres beschränkten Erfahrungsschatzes im Verkehrsbereich nur wenig qualifizierte Beiträge liefern können. Stattdessen wird auf stärker lehrerzentrierte Methoden zurückgegriffen.

Lehr-Lernmaterialien

Jeder Fahrschüler muss ein von der Roads & Transport Authority (RTA) herausgegebenes Begleitbuch zum Theorieunterricht erwerben. Dieses Buch enthält vor allem Informationen zum Fahrerlaubniserwerb, zum Fahrerfahrungsaufbau, zum richtigen Verhalten in verschiedenen Risikosituationen (z. B. beim Fahren in müdem Zustand) sowie zu Verkehrsregeln und Verantwortlichkeiten. Besondere Merksätze und gesetzliche Regelungen werden farblich hervorgehoben. Darüber hinaus werden Übungen zur Überprüfung des Lernstands bereitgestellt. Die Reihenfolge der Themen im Handbuch entspricht jedoch nicht der Bearbeitungsreihenfolge der Themen im Theorieunterricht.

Neben dem Handbuch sollen Fahrlehrer im Theorieunterricht aktuelle Unfallberichte aus Zeitungen einsetzen, um den Fahrschülern den Themenbereich „Unfälle“ zu veranschaulichen.

Lernstandseinschätzung

Die Schüler können ihren individuellen Fortschritt anhand des Logbuchs beobachten und ablesen, welche Lerninhalte sie bereits absolviert haben.

Fahrpraktische Ausbildung

Organisatorische Vorgaben

Für den Abschluss der Fahrpraktischen Ausbildung müssen mindestens 40 halbstündige Fahrstunden – d. h. insgesamt 20 Zeitstunden – absolviert werden. Die ersten 36 Stunden werden vor der Fahrprüfung und die letzten vier Stunden (Autobahnfahrt und Fahrt auf Schnellstraßen) nach der Fahrprüfung durchgeführt.

Die Fahrpraktische Ausbildung ist in fünf Stufen unterteilt, die schrittweise durchlaufen werden müssen. Innerhalb jeder Stufe kann die Reihenfolge der vorgegebenen Lehr-Lerninhalte vom Fahrlehrer variiert werden, solange letztlich alle Inhalte absolviert werden. Teilweise ist die Bearbeitung bestimmter Stufen mit der Erfüllung von Voraussetzungen verbunden: So müssen vor dem Beginn der zweiten Stufe die Theoriestunden 1 und 2 absolviert werden; vor dem Erreichen der fünften Stufe muss der komplette Theorieunterricht abgeschlossen sein.

Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte

Auf der ersten Stufe werden den Fahrschülern die Grundlagen der Fahrzeugbedienung (z. B. das Einstellen des Spiegels) erläutert; diese Ausbildungsstufe wird auf einem Übungsgelände absolviert. Mit dem Beginn der zweiten Stufe begibt sich der Fahrschüler auf öffentliche, einspurige Straßen mit einem geringen bis mittleren Verkehrsaufkommen und übt das Fahren bei Geschwindigkeiten von 40 bis 60 km/h. Dabei gilt es, Zebrastreifen zu beachten und vorsichtig an vulnerablen Verkehrsteilnehmern vorbeizufahren. Auf der dritten Stufe finden Fahrten auf mehrspurigen Straßen mit einer mittleren bis hohen Verkehrsdichte und bei Geschwindigkeiten von 60 bis 80 km/h statt. Der Schwerpunkt liegt dabei auf Übungen wie „Geradeaus fahren“, „Überqueren von Ampelkreuzungen“, „Linksabbiegen“ und „Überholen“. Männer müssen zusätzlich zumindest eine Nachtfahrt absolvieren; für Frauen ist dies nicht verpflichtend. Die vierte Stufe umfasst „Besondere Manöver“ („Special maneuvers“, z. B. Parken, Gefahrenbremsung, Wartungs- und Instandhaltungsaufgaben), welche auf einem Übungsgelände trainiert werden und dem Ausbau von Fahrkompetenz dienen. Beherrscht der Fahrschüler alle Manöver dieser Ausbildungsstufe und besteht er den

sogenannten „Yard-Test“ (s. Prüfungsformen), dann folgt eine Ausbildungseinheit auf der Straße, bei welcher der Fahrschüler vom Fahrlehrer anhand einer vorgegebenen Checkliste bewertet wird. Fällt diese Bewertung positiv aus, kann die offizielle Fahrprüfung der RTA abgelegt werden. Im Falle des Bestehens müssen innerhalb von drei Monaten weitere Ausbildungseinheiten auf Schnellstraßen und Autobahnen absolviert werden (Mindestumfang: 120 Minuten). Dabei soll die Fertigkeit geschult werden, auch bei höheren Geschwindigkeiten die Straße nach Gefahren abzusuchen und die richtige Fahrspur zu wählen. Nach Abschluss dieser Ausbildungseinheiten wird eine unbeschränkte Fahrerlaubnis ausgestellt.

Lehr-Lernmethoden

Für die methodische Umsetzung der Fahrpraktischen Ausbildung werden keine Vorgaben getroffen. Stattdessen wird auf die Erfahrung des Fahrlehrers verwiesen, die es ihm ermöglicht, Lehr-Lernmethoden entsprechend der individuellen Bedarfe der Fahrschüler auszuwählen.

Lehr-Lernmaterialien

Die Fahrschüler müssen das bereits im Rahmen des Theorieunterrichts beschriebene Handbuch nutzen.

Lernstandseinschätzung

Am Ende jeder Stufe erfolgt eine etwa halbstündige Lernstandseinschätzung durch den Fahrlehrer. Diese Einschätzung wird dem Fahrschüler angekündigt und dient dem Nachweis, dass der Fahrschüler unabhängig vom Fahrlehrer fahren kann. Der Fahrlehrer nimmt auch in diesen Ausbildungsstunden auf dem Beifahrersitz Platz und kann – sofern es notwendig wird – eingreifen. Durch die Lernstandseinschätzung sollen einerseits die Schwächen der Fahrschüler verdeutlicht werden, um diese anschließend vertiefend üben zu können. Andererseits sollen leistungsstarke Schüler identifiziert werden, die zur nächsten Stufe übergehen können.

Den Fahrschülern wird ermöglicht, die bereits bestandenen Lerninhalte im Logbuch einzusehen und somit auch eigenständig ihren aktuellen Lernstand einzuschätzen.

Lehr-Lern-Inhalte in der theoretischen und praktischen Ausbildung

Lernbereich		Lehr-Lern-Inhalt	Theorie	Praxis	
Grundlagenwissen		Konsequenzen von Verkehrsunfällen	1/8		
		Sicheres Verlassen eines Fahrzeugs	1/8	1/5	
		Sicheres Einsteigen in ein Fahrzeug		1/5	
		Anhänger: Ausrüstung, Verbinden, Laden und Rangieren		1/5	
		Instandhaltung und Durchsicht von Fahrzeugen		1+4/5	
		Verkehrszeichen	2/8		
		Fahrbahnmarkierungen	2/8		
		Verkehrsregeln		2/5	
		Routenplanung	6/8		
		Wichtige Fahrzeugpapiere		4/5	
Bedienung und Kontrolle des Fahrzeugs	Verkehrsbeobachtung	Einstellen der Spiegel		1/5	
		Überblick über die Verkehrssituation verschaffen		1/5	
		Tote Winkel und Schulterblicke		7/5	
	Fahrzeugpositionierung	Positionierung des Fahrzeugs auf der Fahrbahn		1/5	
		Sicherheitsabstände	4/8		
		Anhaltezeit und Anhalteweg	4/8		
	Geschwindigkeitsanpassung	Bremsen		1/5	
		Anhalten		1/5	
		Anpassen der Geschwindigkeit		3/5	
	Kommunikation				
	Fahrzeugbedienung und umweltbewusstes Fahren	Instrumente und Kontrollleuchten	Sicherheitsausrüstung und ihre Verwendung		1/5
			Einstellen der Sitzposition		1/5
			Starten des Motors		1/5
			Anfahren		1/5
			Steuerung und Lenkung		1/5
Ausgehen des Motors verhindern				1/5	
Halten und Anfahren in Schräglage				4/5	
Energie und umweltbewusstes Fahren			6/8		
Verkehrsrisiko Mensch		Einstellung und Motive des Fahrers	1/8		
		Andere Verkehrsteilnehmer, Erwartungen an sie und von ihnen	3/8	3/5	
		Einfluss von Emotionen	4/8		
		Aufmerksamkeit und Ablenkungen beim Fahren	4/8		
		Einfluss von Alkohol	4/8		
		Einfluss von Müdigkeit	4/8		
		Einfluss von Medikamenten	4/8		
		Vorrausschauendes Fahren	7/8		
		Notfälle beim Fahren	7/8		
		Unfallarten und ihre Vermeidungsmöglichkeiten	8/8		
Fahraufgaben (FA) und Grundfahraufgaben (GFA)	Fahraufgabe 1	Eintritt in den Straßenverkehr		2/5	
		Verlassen des Straßenverkehrs		2/5	
		Fahrstreifenwechsel	2/8	3/5	
	Fahraufgabe 2	Benutzung von Einfädelungs- und Ausfädelungstreifen		3/5	
		Vorbeifahren an Hindernissen und Passieren von Engstellen		2/5	
		Überholen und überholt werden	2/8	3/5	

Fahraufgaben (FA) und Grundfahraufgaben (GFA)	Fahraufgabe 3	Entgegenkommende Verkehrsteilnehmer		2/5
		Vorausfahrende Verkehrsteilnehmer		2/5
	Fahraufgabe 4	Befahren von Kreuzungen	2/8	2/5
		Abbiegen		2/5
		Annäherung an Kreuzungen		2/5
	Fahraufgabe 5	Fahren im Kreisverkehr	2/8	3/5
	Fahraufgabe 6			
	Fahraufgabe 7	Verhalten an Fußgängerüberwegen		2/5
		Fahren im Schutzbereich der Fußgänger	2/8	
	Fahraufgabe 8			
	Grundfahraufgaben	Wenden	2/8	3/5
Parken und aus Parklücken herausfahren			4/5	
Gefahrenbremsung			4/5	
Besondere Fahrbedingungen	Fahren unter Verwendung der Beleuchtungseinrichtungen (z. B. Nachtfahrt)	5/8	3/5	
	Herausforderungen wechselnder Wetter- und Sichtbedingungen	5/8		
	Fahren auf der Autobahn	6/8	4/5	

3 Phasen der Curriculumentwicklung

Entwicklung

Die RTA gab im Jahr 2009 die Erarbeitung eines Fahrausbildungscurriculums in Auftrag, da das damalige System – in welchem kein vorgeschriebenes Curriculum existierte – zahlreiche Probleme mit sich brachte: Zum einen lagen den Fahrlehrern nur wenige Informationen vor, wie sie die Ausbildung effektiv gestalten können. Zum anderen wurden die Schüler kaum dazu ermutigt, ihre erworbene Fahrkompetenz weiterzuentwickeln. Zusätzlich wurde die Ausbildung dadurch erschwert, dass viele Fahrschüler häufig wechselnde Fahrlehrer hatten. Weiterhin musste der durchschnittliche Fahrschüler die Fahrprüfung drei Mal wiederholen, um eine Fahrerlaubnis zu erhalten. Schließlich wurden keinerlei Maßnahmen etabliert, welche die Fahranfänger nach dem Beginn des selbständigen Fahrens unter besondere protektive Regelungen stellten.

Zur Erarbeitung des Curriculums wurde ein Expertengremium gegründet. Dieses Gremium setzte sich nicht nur aus Mitgliedern der RTA in Dubai, sondern auch aus Vertretern der Institutionen Vic Roads (Australien), TÜV SÜD (Deutschland) sowie Pearson VUE und TRL (Großbritannien) zusammen. Aufbauend auf den Erkenntnissen internationaler Systeme der Fahrausbildung, den Bedarfen der Fahranfänger in Dubai sowie der „Good Practice“-Literatur anderer Länder, wurden mögliche Visionen eines Curriculums entwickelt und an das Expertengremium übermittelt. Auf der

Grundlage der Expertenrückmeldungen – die sich vor allem auf die Notwendigkeit zur Formulierung von Lehr-Lernzielen richteten – konnte der Curriculumentwurf überarbeitet werden. Das fertig gestellte Curriculum wurde im Januar 2012 in Dubai implementiert.

Evaluation

Seit der Einführung des Curriculums führt die RTA regelmäßig Kundenbefragungen bei Fahrlehrern und Fahrerlaubnisbewerbern durch. Die bisherigen Rückmeldungen zeichnen ein positives Bild; insbesondere das Logbuchsystem wird lobend erwähnt.

Darüber hinaus wurde erhoben, ob das neu eingeführte Curriculum die Versuche zum Bestehen der Fahrprüfung reduziert. Da die Datenerhebung zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch nicht abgeschlossen war, können nur Trends dargelegt werden. Die vorliegenden Daten deuten darauf hin, dass seit der Einführung des Curriculums weniger Versuche notwendig sind, um die Fahrprüfung zu bestehen. Im Jahr 2013 hat auch eine umfassendere Evaluation und Weiterentwicklung des Curriculums begonnen. Dabei werden insbesondere die Möglichkeiten zur Einführung des Begleiteten Fahrenlernens und protektiver Regelungen für Fahranfänger sondiert.

Qualitätssicherung

Jeder angehende Fahrlehrer muss sich für die Ausbildung das „Instructor Manual“ beschaffen. In diesem Manual werden die Eigenschaften „guter Fahrlehrer“ aufgeführt sowie ihre Rolle und Verantwortung bei der Fahrausbildung dargestellt. Weiterhin enthält das Manual

Informationen zu den Lehr-Lerninhalten des Theorieunterrichts und der Fahrpraktischen Ausbildung.

In Ausbildungsinstituten werden die angehenden Fahrlehrer auf eine theoretische und eine praktische Prüfung sowie eine Lehrprobe vorbereitet. Die Länge der Vorbereitungsphase ist dabei nicht reglementiert. Die theoretische Prüfung umfasst einen Test mit den drei Themenblöcken „Regierungsrichtlinien“, „Verkehrsregeln und Rechtsvorschriften“ sowie „Das Instructor Manual“. Daran anschließend wird zunächst die Lehrprobe durchgeführt; dafür nimmt der Prüfer die Rolle eines Fahrschülers ein. Die Aufgabe des Fahrlehreranwärters ist es, dem „Schüler“ das Straßenverkehrssystem näherzubringen. Auf diese Weise kann sich der Prüfer ein Bild darüber verschaffen, wie der Fahrlehreranwärter üblicherweise Informationen vermittelt und Sachverhalte erklärt. In der praktischen Prüfung muss der Fahrlehreranwärter dann unter Beweis stellen, dass er in der Lage ist, ein Fahrzeug vorzubereiten (z. B. Spiegel einstellen). In der daran anschließenden Fahrt ist er dazu angehalten, seine Gedanken laut zu äußern sowie seine Verhaltensweisen und Entscheidungen zu kommentieren.

Für jeden Fahrschüler müssen die Fahrlehrer die Anzahl der absolvierten Ausbildungsstunden und die Ergebnisse der Lernstandseinschätzungen schriftlich dokumentieren. Diese Dokumente werden von der RTA überprüft, um sicherzustellen, dass alle Lehr-Lerninhalte vermittelt werden und die Anwesenheit der Fahrschüler ordnungsgemäß notiert wird. Beim Eingang von Beschwerden wird der Kontakt zur jeweiligen Fahrschule aufgenommen. Eine Überwachung von Fahrschulen ist nicht geregelt.

4 Verhältnis zu weiteren Elementen der Fahranfängervorbereitung

Lehr-Lernformen

Die im Curriculum festgeschriebenen Lehr-Lerninhalte werden im Theorieunterricht der Fahrschulen vermittelt. Darüber hinaus muss sich der Fahrerlaubnisbewerber das notwendige Wissen für die Wissensprüfung im Rahmen

des Selbständigen Theorielernens mit Hilfe des beschriebenen Handbuchs aneignen.

Einige Fahrschulen bieten die Möglichkeit an, in einem Fahrsimulator Praxiserfahrung zu sammeln.

Prüfungsformen

Wissenstest

Vor dem Beginn der Fahrpraktischen Ausbildung muss der Fahrschüler einen Wissenstest der RTA bestehen. Dieser computerbasierte Test umfasst 35 Fragen im Multiple-Choice-Format. Er dauert 40 Minuten und kann sowohl vor als auch nach der Teilnahme am Theorieunterricht absolviert werden.

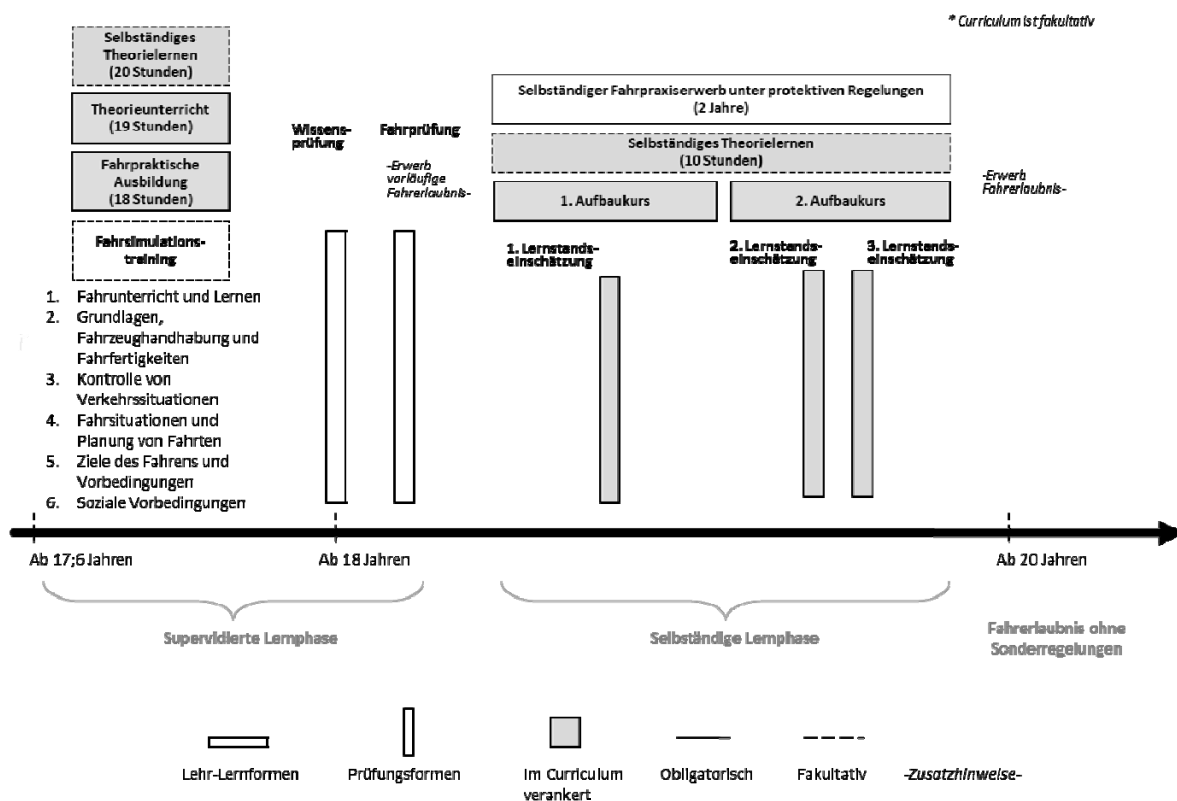
Yard-Test

Der im Curriculum vorgeschriebene „Yard-Test“ wird unter Anleitung eines Prüfungsberechtigten durchgeführt. Er findet auf einem Übungsgelände statt, dauert etwa 30 Minuten und beinhaltet Fahrmanöver wie „Parken“ oder die Durchführung einer „Gefahrenbremsung“.

Fahrprüfung

Die Fahrprüfung wird wie der Wissenstest ebenfalls von der RTA abgenommen. Dabei wird nacheinander das Fahrverhalten von drei Fahrschülern auf einer Standardroute bewertet. Jedem Fahrschüler stehen etwa 15 Minuten Fahrtzeit zur Verfügung. Die Bewertung der Fahrleistungen erfolgt anhand einer Liste, auf der 45 „Kleine Delikte“ (z. B. Nichtbenutzen der Spiegel) und fünf „Schwerwiegende Delikte“ beschrieben sind. Sobald ein Fahrschüler mehr als 12 „Kleine Delikte“ oder mehr als ein „Schwerwiegendes Delikt“ begeht, wird die Prüfung abgebrochen. In diesem Fall wird dem Fahrschüler ein schriftliches Fehlerprotokoll ausgehändigt und mündlich erläutert, aus welchen Gründen er die Prüfung nicht bestanden hat. Mit dem Scheitern ist zusätzlich die Auflage verbunden, weitere acht halbstündige praktische Fahrheiten zu absolvieren; erst danach kann die Fahrprüfung erneut durchgeführt werden. Besteht ein Lerner die Fahrprüfung, so gilt es, die im Curriculum verankerten Autobahnfahrten zu absolvieren. Daran anschließend erhält der Lerner die unbeschränkte Fahrerlaubnis.

3 Finnland: „KOLMIVAIHEINEN KULJETTAJAOPETUS B-LUOKAN AJO-OIKEUTTA VARTEN“ (2013)



1 Rahmenbedingungen der Fahrausbildung

Ausgestaltung der Fahranfängervorbereitung

Die Teilnahme am Theorieunterricht und an der Fahrpraktischen Ausbildung ist im Rahmen der Supervidierten Lernphase vorgeschrieben. Die Lerner können sich entweder durch professionelle Fahrlehrer oder durch verwandtschaftlich verbundene Laien ausbilden lassen. Die Fahrausbildung durch einen Laien setzt die gemeinsame Teilnahme des Fahranfängers und des Ausbilders an einem Einführungskurs bei einem professionellen Fahrlehrer voraus; darüber hinaus müssen Lernstandseinschätzungen bei einem professionellen Fahrlehrer durchgeführt werden. Das erfolgreiche Bestehen einer Wissensprüfung und einer Fahrprüfung berechtigt die Fahranfänger zum selbständigen Fahren unter protektiven Regelungen. Um eine Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen zu erwerben, müssen die Fahranfänger in festgelegten Zeiträumen an Aufbaukursen und Lernstandseinschätzungen bei professionellen Fahrlehrern teilnehmen.

Mindestalter und Eignungsnachweise

Für den Beginn des Theorieunterrichts und der Fahrpraktischen Ausbildung ist ein Mindestalter von 17 Jahren und sechs Monaten festgelegt. Das Mindestalter für das Ablegen der Wissensprüfung und der Fahrprüfung sowie für den Beginn des selbständigen Fahrens unter protektiven Regelungen liegt bei 18 Jahren. Für die Selbständige Lernphase ist ein Zeitraum von 24 Monaten angesetzt; dementsprechend können Fahranfänger frühestens im Alter von 20 Jahren eine Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen erwerben.

Als Nachweis der Fahreignung müssen die Lerner eine Bescheinigung über eine ärztliche Untersuchung vorlegen.

Dauer und Kosten

Während die Fahrausbildung durch einen Laien innerhalb von 12 Monaten abgeschlossen sein muss, wird für die Ausbildung in Fahrschulen keine Frist vorgegeben. Da das System erst vor Kurzem eingeführt wurde, liegen noch keine Kostangaben vor.

Steuerungsinstrumente

Im Januar 2013 wurden zwei neue Curricula eingeführt. Eines dieser Curricula wurde von der Finnish Driving School Association erarbeitet; das andere Curriculum haben private Fahrschulen entwickelt. Beide Curricula ähneln sich hinsichtlich der zu vermittelnden Lehr-Lerninhalte, die Reihenfolge der Inhaltsvermittlung unterscheidet sich allerdings (LINDBERG, 2013). Nachfolgend soll das von der Finnish Driving School Association erarbeitete Curriculum vorgestellt werden, das einen höheren Verbreitungsgrad aufweist und sowohl für die Fahrpraktische Ausbildung durch professionelle Fahrlehrer als auch für die Fahrpraktische Ausbildung durch Laien Regelungen trifft.

Das Curriculum enthält Angaben zum Selbständigen Theorielernen, zum Theorieunterricht und zur Fahrpraktischen Ausbildung; darüber hinaus werden Aufbaukurse und Lernstandseinschätzungen vorgegeben, die in der Selbständigen Lernphase zu absolvieren sind. Mit Hilfe des Curriculums sollen die Fahrschüler zu verantwortungsvollen Fahrern ausgebildet werden, die durch eine gefahrenvermeidende, rücksichtsvolle und umweltverträgliche Fahrweise sowie durch die Fähigkeit zur realistischen Selbsteinschätzung charakterisiert sind.

2 Strukturelemente des Curriculums

Binnenstruktur des Curriculums

Im einführenden Teil des Curriculums werden das übergeordnete Richtziel der Fahrausbildung und die untergeordneten Grobziele vorgestellt. Darüber hinaus werden die Pflichten der in die Fahrausbildung einbezogenen Personen dargelegt. Weiterhin wird die Ausbildungsstruktur schematisch beschrieben. Es folgt eine Darstellung der Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte sowie der empfohlenen Lehr-Lernmethoden zur Ausbildung von Fahranfängern.

Module

Die Vermittlung von Wissen und fahrpraktischen Fertigkeiten basiert auf Modulen, die den Theorieunterricht, die Fahrpraktische Ausbildung und das Selbständige Theorielernen integrieren. Im Rahmen der Supervidierten Lernphase, die darauf abzielt, dass der Fahranfänger sich die erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Einstellungen aneignet, um selbständig am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen zu können, werden sechs Module durchgeführt. Zu jedem Modul wird vorgege-

ben, mit welcher Mindeststundenanzahl an Selbständigem Theorielernen, Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung es zu absolvieren ist. Die Reihenfolge der Module ist nicht vorgeschrieben. Lediglich das Einführungsmodul muss zu Ausbildungsbeginn absolviert werden. Zudem wird empfohlen, dass grundlegende Steuerungs- und Fahrfertigkeiten zu Beginn der Ausbildung fokussiert und anschließend in unterschiedlichen Verkehrsumfeldern angewendet und vertieft werden. Der Ausbildungsschwerpunkt sollte im weiteren Verlauf auf dem unabhängigen Fahren und der Planung von Fahrten liegen.

Im Einführungsmodul „Fahrunterricht und Lernen“ sollen die Ziele der Ausbildung, die Ausbildungsstruktur, die Rollen und Verantwortlichkeiten von Ausbildern bzw. Lernern sowie die Lehr-Lernmethoden erklärt werden; zusätzlich erfolgt eine Anleitung zum Selbständigen Theorielernen. Wenn ein Fahranfänger von einem Laien ausgebildet werden möchte, müssen der Lerner und sein Laienausbilder im Zuge des Einführungsmoduls zusätzlich an einem Kurs teilnehmen, in dem wichtige Hinweise zur Laienausbildung (z. B. Interpretation von Verkehrssituationen, realistische Einschätzung der Fertigkeiten des Lerners) vermittelt werden.

Das Modul „Grundlagen, Fahrzeughandhabung und Fahrfertigkeiten“ zielt auf die Automatisierung der Fahrzeugbedienung ab, um kognitive Ressourcen für die Verkehrsbeobachtung zu schaffen. Darüber hinaus sollen die Fahranfänger eine realistische Selbsteinschätzung erwerben und sich möglicher Gefahren in Bezug auf die Fahrzeugbedienung bewusst werden. Die Übungen (z. B. Anfahren, Beschleunigen, Bremsen) finden in Verkehrsumfeldern mit keiner oder geringer Verkehrsdichte statt.

Mithilfe des Moduls „Kontrolle von Verkehrssituationen“ sollen sich die Fahranfänger das sichere und umweltverträgliche Fahren in unterschiedlichen Verkehrsumfeldern aneignen. Dazu werden beispielsweise Übungen zum Erlernen einer sicheren Verkehrsbeobachtung, zur korrekten Anpassung der Geschwindigkeit, zur richtigen Signalgebung, zur Anwendung von Vorfahrtsregeln und zur Einschätzung des eigenen Fahrverhaltens durchgeführt. Auch diese Übungen finden zunächst in Umfeldern mit keiner oder geringer Verkehrsdichte statt; anschließend wird in komplexeren Umgebungen wie auf Autobahnen geübt. Darüber hinaus muss im Rahmen dieses Moduls ein Kurs zum Fahren bei schwierigen Wetterbedingungen absolviert werden; in diesem Kurs lernen

die Fahrschüler, witterungsbedingte Gefahren zu vermeiden. An dem Kurs müssen auch die Fahrschüler teilnehmen, die durch einen Laienausbilder geschult werden. Diese Fahrschüler müssen zuvor gemeinsam mit dem Laienausbilder eine Evaluationsfahrstunde bei einem Fahrlehrer absolvieren; dabei erhalten sie Rückmeldungen zu ihrer Fahrweise und Hinweise zur weiteren Ausbildung.

Im Modul „Fahrsituationen und Planung von Fahrten“ wird ein Verständnis für die Notwendigkeit zur korrekten Vorbereitung von Fahrten vermittelt. Dabei stehen insbesondere der risikoe erhöhende Einfluss von Müdigkeit, Drogen und Alkohol beim Fahren sowie die Berücksichtigung alternativer Verkehrsmittel zum Pkw im Fokus des Moduls.

Im Modul „Ziele des Fahrens und Vorbedingungen“ werden die persönlichen Faktoren der Fahrschüler behandelt, die Einfluss auf ihre Entscheidungen und Verhaltensweisen im Straßenverkehr nehmen (z. B. Alter, Geschlecht, Lebensstil und individuelle Einstellungen). Fahranfänger sollen ein Bewusstsein für diese Einflussfaktoren entwickeln und sie bei ihren Handlungen als Führer eines Kraftfahrzeugs berücksichtigen.

Das Modul „Soziale Vorbedingungen“ dient dazu, dem Lerner ein Bewusstsein darüber zu vermitteln, dass seine Entscheidungen als Führer eines Kraftfahrzeugs auch durch sein gesellschaftliches Umfeld beeinflusst werden.

Theorieunterricht

Organisatorische Vorgaben

Die Teilnahme am Theorieunterricht bei einem professionellen Fahrlehrer oder einem Laienausbilder ist obligatorisch. Der Theorieunterricht in einer Fahrschule umfasst 19 Lehr-Lerneinheiten (je 45 Minuten). Bei der Laienausbildung müssen Lerner und Laienausbilder im Rahmen eines Einführungskurses drei zusätzliche Lehr-Lerneinheiten absolvieren.

Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte

Der Theorieunterricht ist mit den Lehr-Lernformen des selbständigen Theorielerrens und der Fahrpraktischen Ausbildung verknüpft. Die Ausrichtung des Theorieunterrichts entspricht den Zielen und Inhalten der oben beschriebenen Module.

Lehr-Lernmethoden

Die Ausbilder sind dazu angehalten, zu allen Inhalten der Ausbildung diskursive Lehr-Lernmethoden wie z. B. Gruppendiskussionen durchzuführen.

Lehr-Lernmaterialien

Im Theorieunterricht werden vor allem Handbücher verwendet. Einige Fahrschulen verwenden während des Theorieunterrichts zusätzlich computerbasierte Programme; der Einsatz dieser Programme ist fakultativ.

Selbständiges Theorielerren

Organisatorische Vorgaben

In der Supervidierten Lernphase soll das Selbständige Theorielerren in einem Umfang von mindestens 20 Lehr-Lerneinheiten (je 45 Minuten) erfolgen; in der Selbständigen Lernphase müssen 10 45-minütige Lehr-Lerneinheiten durchgeführt werden.

Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte

Das Selbständige Theorielerren dient zur Vorbereitung auf den Theorieunterricht und zur Bearbeitung von Hausaufgaben; die Lehr-Lerninhalte des Selbständigen Theorielerrens entsprechen den Inhalten der genannten Module. Darüber hinaus muss im Rahmen des Selbständigen Theorielerrens ein Lerntagebuch geführt werden, in dem die Fahranfänger die Gefahren aufführen, die im Zusammenhang mit der Fahrzeugbedienung, der Handhabung von Verkehrssituationen, den eigenen Zielen, den persönlichen Vorbedingungen und dem eigenen sozialen Umfeld stehen. Die Aufzeichnungen sollen dann dazu dienen, das eigene Fahrverhalten möglichst realistisch einzuschätzen und Gefährdungspotenziale frühzeitig zu erkennen.

Lehr-Lernmaterialien

Als Lehr-Lernmaterialien stehen dem Fahranfänger Handbücher und das Lerntagebuch zur Verfügung. Darüber hinaus können computer- und internetbasierte Trainingsprogramme zur Vorbereitung auf den Theorieunterricht und die Wissensprüfung genutzt werden.

Lernstandseinschätzung

Zur Einschätzung des Lernstands können Fahranfänger die computer- und internetbasierten Trainingsprogramme nutzen. Durch das obligatorische Führen des Lerntagebuchs soll der Lerner stets einen Überblick über alle erforderlichen Inhalte der Fahrausbildung und seinen aktuellen Lernstand gewinnen können. Im Rahmen von Aufbaukursen in der Selbständigen Lernphase werden die im Lerntagebuch dokumentierten Einschätzungen zur eigenen Fahrweise den Bewertungen eines professionellen Fahrlehrers gegenübergestellt.

Fahrpraktische Ausbildung

Organisatorische Vorgaben

Die Fahrpraktische Ausbildung kann durch professionelle Fahrlehrer oder durch Laien erfolgen. Sie umfasst mindestens 18 Lehr-Lerneinheiten (je 50 Minuten).

Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte

Die Lehr-Lerninhalte der Fahrpraktischen Ausbildung entsprechen den Inhalten der genannten Module. Es wird empfohlen, dass zu Beginn der Ausbildung die Automatisierung der Fahrzeugbedienung fokussiert wird. Darauf aufbauend sollen die Beobachtung des Verkehrsumfelds und die Ausführung allgemeiner und situationsübergreifender Fahraufgaben erprobt werden. Beim Ausführen der Fahraufgaben wird auf eine sichere und umweltverträgliche Fahrweise geachtet, die einem „verantwortungsvollen Fahrer“ entspricht.

Lehr-Lernmethoden

Zu Beginn der Ausbildung werden „Demonstrationen“, „Wiederholungen“ und „Feedback geben“ als Lehr-Lernmethoden empfohlen. Der individuelle Lernstand des Fahranfängers ist bei der Auswahl von Fahraufgaben und Verkehrsumfeldern zu berücksichtigen – dabei soll ein sukzessiver Übergang von einfachen Aufgaben in Umfeldern mit wenig Verkehrsdichte zu schwierigen Aufgaben in komplexeren Verkehrsumfeldern ermöglicht werden. Während der gesamten Ausbildung sollen Übungen zur Gefahrenwahrnehmung durchgeführt werden.

Lehr-Lernmaterialien

Während der Fahrpraktischen Ausbildung wird das beschriebene Lerntagebuch verwendet.

Lernstandseinschätzung

Im Rahmen der Laienausbildung ist eine Einschätzung des Lernstands bei einem professionellen Fahrlehrer vorgeschrieben.

Aufbaukurse und Lernstandseinschätzungen

Organisatorische Vorgaben

Nach dem Absolvieren einer Fahrprüfung und dem Erwerb einer vorläufigen Fahrerlaubnis werden die Fahrlehrer weiterhin in den Prozess des Fahrkompetenzaufbaus eingebunden: Während der Selbständigen Lernphase müssen die Fahranfänger an zwei Aufbaukursen und drei Lernstandseinschätzungen teilnehmen, die von einem Fahrlehrer durchgeführt werden. Der erste Aufbaukurs mit einem Umfang von drei Lehr-Lerneinheiten sowie die erste Lernstandseinschätzung müssen inner-

halb eines Monats nach der Fahrprüfung absolviert werden. Dieser Zeitraum wird als „Feedback Periode“ bezeichnet. An dem zweiten Aufbaukurs (acht Lehr-Lerneinheiten) und den verbleibenden zwei Lernstandseinschätzungen müssen die Fahranfänger zwischen dem dritten und zwölften Monat nach dem Ablegen der Fahrprüfung teilnehmen.

Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte

Der erste Aufbaukurs dient der Diskussion der Probleme, die während der Fahrprüfung aufgetreten sind, dem Erfahrungsaustausch über die ersten Fahrerlebnisse ohne Begleitung eines Fahrlehrers bzw. Laien sowie der Verbesserung der Gefahrenwahrnehmung. Dazu führt jeder Fahranfänger zunächst eine Lernstandseinschätzung durch, in der er Rückmeldungen zu seinem Fahrverhalten erhält. Anschließend werden in einer Gruppendiskussion die Aufzeichnungen aus dem Lerntagebuch diskutiert sowie typische Risikofaktoren junger Fahranfänger und Strategien zur Gefahrenwahrnehmung identifiziert. In einer abschließenden Gruppenfahrtstunde mit drei Fahranfängern werden erneut die Risiken junger Fahranfänger sowie das umweltverträgliche Fahren und die Fahrtplanung fokussiert.

Der zweite Aufbaukurs zielt auf die Verbesserung der Gefahrenvermeidung. Dazu werden zunächst zwei Lernstandseinschätzungen zum „Sicheren und sozialen Fahren“ sowie zum „Flüssigen und umweltverträglichen Fahren“ absolviert. Den Lernstandseinschätzungen folgt jeweils eine Selbsteinschätzung des Fahranfängers, die anschließend der Bewertung des professionellen Fahrlehrers gegenübergestellt wird. Auf einem abgesperrten Übungsplatz folgen dann zwei Lehr-Lerneinheiten, in denen Demonstrationen und Übungen zur Gefahrenvermeidung im Fokus stehen. Dabei gilt es, negative Effekte von Selbstüberschätzung zu vermeiden. Im letzten Teil des Aufbaukurses erfolgen daher angeleitete Gruppendiskussionen zu den erlebten Demonstrationen auf dem Übungsgelände und den Erfahrungen der Fahranfänger. Das Ziel der Gruppendiskussionen besteht darin, den Fahranfängern ein realistisches Bild ihrer Fähigkeiten und Grenzen zu vermitteln und ihren Willen zur Gefahrenvermeidung zu stärken.

Lehr-Lernmaterialien

Zur Teilnahme an den Aufbaukursen und den Lernstandseinschätzungen ist das Ausfüllen des oben genannten Lerntagebuchs notwendig.

Lehr-Lern-Inhalte in der theoretischen und praktischen Ausbildung

Lernbereich		Lehr-Lern-Inhalt	Theorie und Praxis
Grundlagenwissen		Inhalt und Ablauf der Fahrausbildung und Prüfungen	1/19
		Routenplanung	4/19
		Fahrbahnmarkierungen	6+8/19
		Verkehrsregeln	6+9+11/19
		Verkehrszeichen	6/19
		Verkehrssignale	6/19
		Rechtliche Rahmenbedingungen	6/19
		Fahrphysikalische Gesetze, Reibung und Bodenhaftung	13/19
		Korrektes Aufrüsten von Fahrzeugen	13/19
		Anhänger: Ausrüstung, Verbinden, Laden und Rangieren	14/19
		Notfallmaßnahmen und Erste Hilfe	15/19
		Instandhaltung und Durchsicht von Fahrzeugen	19/19
		Auswahl und Kauf eines Fahrzeugs	19/19
Bedienung und Kontrolle des Fahrzeugs	Verkehrsbeobachtung	Überblick über die Verkehrssituation verschaffen	4/19
	Fahrzeugpositionierung	Positionierung des Fahrzeugs auf der Fahrbahn	4/19
		Sicherheitsabstände	4/19
	Geschwindigkeitsanpassung	Anpassen der Geschwindigkeit	12+13/19
	Kommunikation	Kommunikation mit anderen Fahrern	4/19
	Fahrzeugbedienung und umweltbewusstes Fahren	Instrumente und Kontrollleuchten	2+4/19
		Aufbau eines Fahrzeugs	3/19
Sicherheitsausrüstung und ihre Verwendung		3+19/19	
	Energie und umweltbewusstes Fahren	16/19	
Verkehrsrisiko Mensch		Einstellung und Motive des Fahrers	1+17/19
		Risikoeinschätzung u. Risikoakzeptanz	4/19
		Vorrausschauendes Fahren	4/19
		Selbsteinschätzung und -kontrolle	4+18/19
		Andere Verkehrsteilnehmer, Erwartungen an sie und von ihnen	5/19
		Risiken beim Fahren und ihre Vermeidung	15/19
		Soziale Einflüsse	16/19
		Kompetenzdefizite von Fahranfängern	17/19
		Einfluss von Emotionen	17/19
		Einfluss von Müdigkeit	18/19
		Einfluss von Drogen	18/19
		Einfluss von Medikamenten	18/19
Aufmerksamkeit und Ablenkungen beim Fahren	19/19		
Fahraufgaben (FA) und Grundfahraufgaben (GFA)	Fahraufgabe 1	Eintritt in den Straßenverkehr	7/19
		Verlassen des Straßenverkehrs	7/19
		Benutzung von Einfädelungs- und Ausfädelungstreifen	10/19
	Fahraufgabe 2	Überholen und überholt werden	11/19
	Fahraufgabe 3	Fahren im öffentlichen Straßenverkehr	7/19
	Fahraufgabe 4	Befahren von Kreuzungen	18/19
	Fahraufgabe 5		
	Fahraufgabe 6	Verhalten an Bahnübergängen	9/19
	Fahraufgabe 7		
Fahraufgabe 8			
Grundfahraufgaben			

Besondere Fahrbedingungen	Herausforderungen verschiedener Fahrumgebungen	6/19
	Navigieren	9+14/19
	Fahren auf der Autobahn	10/19
	Herausforderungen wechselnder Wetter- und Sichtbedingungen	12/19
	Fahren unter Verwendung der Beleuchtungseinrichtungen (z. B. Nachtfahrt)	12/19
	Herausforderungen wechselnder Bodenhaftungsbedingungen	13/19

3 Phasen der Curriculumentwicklung

Entwicklung

Das neue Fahrausbildungscurriculum wurde im Januar 2013 eingeführt. Die Entwicklung erfolgte unter Beteiligung der „Finnish Driving School Association“, der „Finnish Transport Safety Agency“ (Trafi), der „General Organization for Traffic Safety“ und der Universität von Turku. Besonders relevante Anforderungen an die Fahrausbildung wurden in das nationale Fahrerlaubnisgesetz überführt: So enthält das Gesetz beispielsweise Festlegungen zu den Inhalten und zur Durchführung der Ausbildung. Darüber hinaus werden die Mindeststundenzahlen geregelt.

Mit dem neuen Curriculum sollen Schwächen des bisherigen Systems - unter Beibehaltung von bewährten Bestandteilen - bereinigt werden. Für die Entwicklung des neuen Curriculums wurden neben dem bisher verwendeten finnischen Curriculum insbesondere Curricula mit Bezug zur GDE Matrix berücksichtigt. Hierzu zählen die Curricula aus Österreich, Norwegen, Schweden und den Niederlanden. Die Grundlage des neuen finnischen Curriculums bildet daher vor allem die GDE-Matrix mit den fünf Ebenen:

- Gesellschaftliche Umwelt (z. B. Kultur, Subkultur, Soziale Gruppen),
- Persönliche Lebensziele (z. B. Lebensstil, Motive, Werte, Gewohnheiten),
- Ziele und Kontext zum Fahren (z. B. Entscheidungsfindung, Fahrziele),
- Bewältigung von Verkehrssituationen (z. B. Verkehrsbeobachtung, Verkehrsregeln, Kreuzungen),
- Fahrzeugbedienung (z. B. Gangschaltung, Steuerung, Beschleunigung).

Es wird angenommen, dass die höheren Ebenen der GDE-Matrix einen hohen Einfluss auf das Verhalten eines Fahrers ausüben; deshalb sollen die Ausbildungsinhalte auch die höheren Ebenen der Matrix umfassen. Dieser Gedanke spiegelt sich in den Lehr-Lerninhalten der Ausbildungsmodulen wider.

Die Anordnung der Ausbildungsinhalte in Form von Modulen wird damit begründet, dass automatisierte Fertigkeiten am besten erlernt werden können, wenn ausgehend von einer theoretischen Grundlage (z. B. Faktenwissen) eine Umsetzung in praktischen Übungen erfolgt und im Anschluss eine Rückmeldung (z. B. in Diskussionen) gegeben wird.

Evaluation

Es ist geplant, das Curriculum zu evaluieren. Genaue Angaben zu dem Evaluationszweck und den Evaluationsmethoden liegen noch nicht vor, da das Curriculum erst kürzlich implementiert wurde. Die Koordination der Evaluation übernimmt die Trafi in Kooperation mit der Universität von Turku.

Qualitätssicherung

Für die Ausbildung zum Fahrlehrer werden ein minimales Alter von 21 Jahren, der mindestens dreijährige Besitz einer Fahrerlaubnis der Klasse B, eine Hochschulzugangsberechtigung bzw. der mindestens dreijährige Besuch einer Berufsschule sowie ein Nachweis über die gesundheitliche Eignung vorausgesetzt.

Die berufsqualifizierende Ausbildung zum Fahrlehrer ist vorgeschrieben und muss sich über einen Zeitraum von mindestens 18 Monaten erstrecken. Der theoretische und praktische Unterricht erfolgt bei einem erfahrenen Fahrlehrer. Die Ausbildung wird mit einer 60-minütigen schriftlichen Wissensprüfung sowie einer 45-minütigen Fahrprüfung abgeschlossen. Darüber hinaus muss jeweils eine Lernprobe für den Theorieunterricht und die Fahrpraktische Ausbildung abgelegt werden.

Laienfahrausbilder müssen ebenfalls mindestens 21 Jahre alt und mehr als drei Jahren im Besitz der Fahrerlaubnis Klasse B sein. Darüber hinaus wird vorausgesetzt, dass derselbe Begleiter bei jeder Fahrt anwesend ist, ein Verwandtschaftsverhältnis zum Fahranfänger besteht und eine von der Polizei ausgestellte Lehrereignis vorhanden ist.

4 Verhältnis zu weiteren Elementen der Fahranfängervorbereitung

Lehr-Lernformen

Selbständiger Fahrpraxiserwerb unter protektiven Regelungen

Fahranfänger absolvieren eine zweijährige Phase des selbständigen Fahrens unter protektiven Regelungen. Für diese Zeit wurde im Jahr 2013 ein neues Punktsystem eingeführt, in dem die Strafen bei Verkehrsverstößen geregelt werden.

Fahrsimulationstraining

Fahrsimulatoren können zur Unterstützung der Fahrpraktischen Ausbildung eingesetzt werden. Sie dienen vor allem dazu, Fahrsituationen zu trainieren, die aufgrund von regionalen Bedingungen oder Witterungsbedingungen im Rahmen der Ausbildungszeit nicht im Realverkehr geübt werden können.

Prüfungsformen

Wissensprüfung

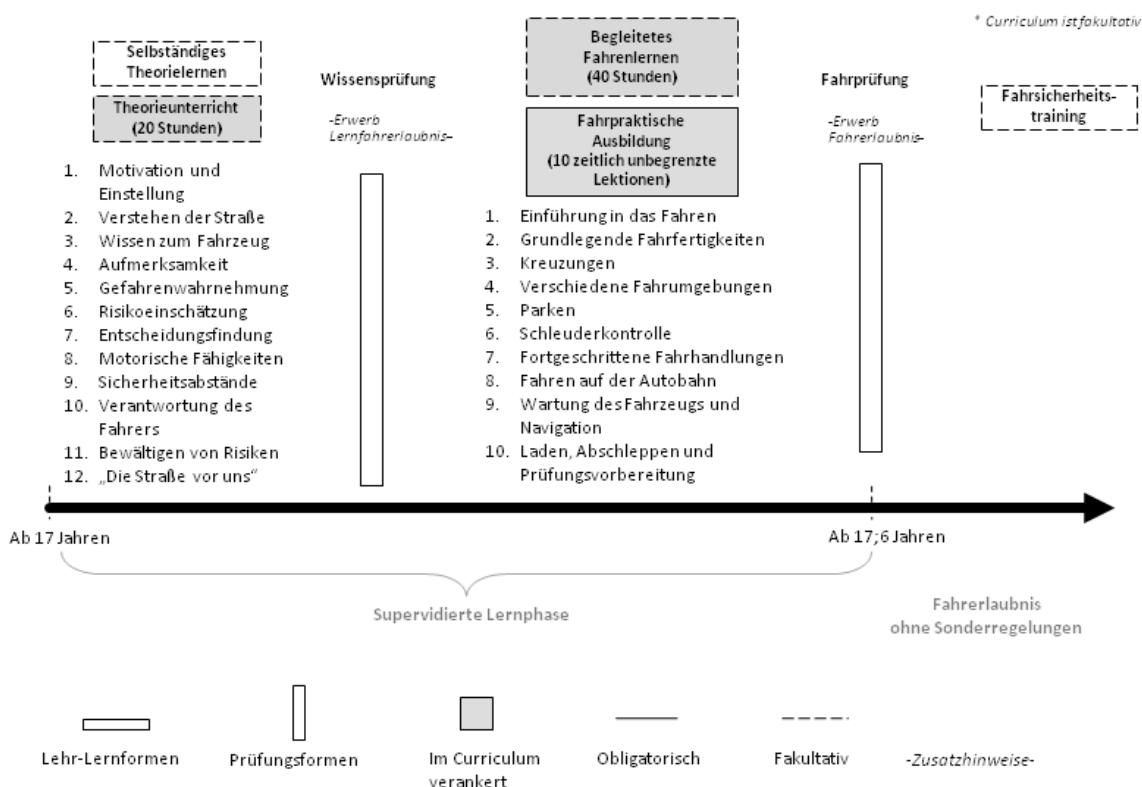
Die Wissensprüfung wird am Computer abgelegt. Während einer Bearbeitungszeit von 30 Minuten müssen mindestens 49 von insgesamt 60 Prüfungsaufgaben (Mehrfach-Wahl-Aufgaben, Richtig-Falsch-Aufgaben) richtig beantwortet werden. Die Bewerber erhalten im

Anschluss an die Prüfung einen schriftlichen Ergebnisbericht mit dem erreichten Gesamtpunktwert sowie einer Mitteilung über die falsch beantworteten Aufgaben. Die Bestehensquote der Wissensprüfung liegt bei etwa 80 Prozent.

Fahrprüfung

Vor der Fahrprüfung müssen die Bewerber das eigene Fahrverhalten in verschiedenen Bereichen (z. B. Fahrzeugkontrolle, Beherrschen von Verkehrssituationen, Wahrnehmen und Vermeiden von Gefahren) auf einer fünfstufigen Skala (von „Ausgezeichnet“ bis „Schlecht“) einschätzen. Die Prüfungsdauer beträgt 45 Minuten und umfasst eine 35-minütige Prüfungsfahrt im Realverkehr auf flexiblen Strecken. Der Prüfer schätzt die Leistung des Bewerbers dabei anhand von Beobachtungskategorien ein. Im Anschluss an die Prüfungsfahrt wird dem Bewerber ein Prüfprotokoll ausgehändigt. Darüber hinaus findet ein Beratungsgespräch statt, in dem das Prüfungsergebnis mitgeteilt und die Selbsteinschätzung des Bewerbers mit der Einschätzung des Prüfers verglichen wird. Bei Nichtbestehen der Fahrprüfung müssen die Fahranfänger an mindestens zwei Fahrstunden bei einem professionellen Fahrlehrer teilnehmen. Die Prüfung kann frühestens nach einer Wartezeit von drei Tagen wiederholt werden; die Bestehensquote liegt bei etwa 75 Prozent.

4 Irland: „Steer Clear Curriculum“ (2008/2009)



1 Rahmenbedingungen der Fahrerlaubnisbildung

Ausgestaltung der Fahrerlaubnisvorbereitung

Fahrschülern stehen zwei Varianten der Fahrerlaubnisbildung zur Verfügung. In einer traditionellen Variante bereitet sich der Fahrschüler durch Selbständiges Theorielernten auf eine Wissensprüfung vor. Mit dem Bestehen dieser Prüfung und dem Erreichen des 17. Lebensjahrs erwirbt er eine „Lernfahrerlaubnis“, die ihn zum Absolvieren einer Fahrpraktischen Ausbildung durch einen Laien und zum Begleiteten Fahrenlernen berechtigt. Zusätzlich ist in der Supervidierten Lernphase die Fahrpraktische Ausbildung durch einen professionellen Fahrlehrer verpflichtend. Frühestens nach sechs Monaten und spätestens nach zwei Jahren des fahrpraktischen Übens kann die Fahrprüfung abgelegt werden. Mit dem Bestehen dieser Fahrprüfung erhält der Fahrerlaubnisbewerber eine unbeschränkte Fahrerlaubnis.

In einer zweiten Variante können sich die Fahrschüler freiwillig durch das Absolvieren von Theorieunterricht in einer professionellen Fahrschule oder in einer Sekundarschule auf die Wissensprüfung vorbereiten. Nach der Ablegung der Wissensprüfung absolvieren die Fahrschüler eine Fahrpraktische Ausbildung bei einem professionellen Fahrlehrer, die mo-

dular mit dem Fahrpraxiserwerb durch Begleitetes Fahrenlernen verknüpft ist. Wie im traditionellen System, kann die Fahrprüfung frühestens nach sechs Monaten und spätestens nach zwei Jahren des Übens durchgeführt werden; ihr Bestehen führt zum Erwerb einer unbeschränkten Fahrerlaubnis. Diese Ausbildungsvariante wird von 55.000 bis 60.000 Fahrschülern jährlich genutzt.

Mindestalter und Eignungsnachweise

Die Supervidierte Lernphase kann mit der Vollendung des 17. Lebensjahrs beginnen. Frühestens ab einem Alter von 17,5 Jahren ist das selbständige Fahren ohne protektive Sonderregelungen möglich.

Als Nachweis ihrer Fahreignung müssen die Fahrerlaubnisbewerber eine Selbstauskunft zu ihren gesundheitlichen Eignungsvoraussetzungen einreichen und sich einem Sehtest unterziehen.

Dauer und Kosten

Die Supervidierte Lernphase erstreckt sich über einen Zeitraum von mindestens sechs Monaten. Angaben zu den Kosten des Fahrerlaubnisverfahrens liegen nicht vor.

Steuerungsinstrumente

Für den traditionellen Ausbildungsweg sind die Inhalte der Fahrpraktischen Ausbildung bei einem Fahrlehrer in einem Rahmenlehrplan („Essential Driver Training“) festgelegt.

Als Grundlage für den zweiten Ausbildungsweg dient das „Steer Clear Curriculum“, das in den Jahren 2008 und 2009 auf freiwilliger Basis an einem Teil der Fahrschulen und an vielen Sekundarschulen eingeführt wurde. Es regelt – im Gegensatz zum traditionellen Rahmenlehrplan – sowohl den Theorieunterricht als auch die Fahrpraktische Ausbildung und das Begleitete Fahrenlernen. Dabei ist es teilweise als Alternative zum traditionellen Ausbildungsweg anzusehen: Die Stunden, die im Rahmen der Fahrpraktischen Ausbildung mit Hilfe des Steer Clear Curriculums absolviert werden, sind auf die in Irland rechtlich verantworteten 12 Stunden Fahrpraktische Ausbildung anzurechnen.

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf das „Steer Clear Curriculum“.

2 Strukturelemente des Curriculums

Binnenstruktur des Curriculums

Der erste Teil des Curriculums enthält eine allgemeine Einführung. Daran anschließend werden die Themen des Theorieunterrichts und die Module aus Fahrpraktischer Ausbildung und Begleitetem Fahrenlernen beschrieben. Die Lehr-Lerninhalte jedes Themas bzw. Moduls sind in Form von Fragen formuliert (z. B. „Welche Risiken sind mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges verbunden?“) – es wird erwartet, dass der Lerner diese Fragen nach dem Abschluss der Ausbildung beantworten kann.

Theorieunterricht

Organisatorische Vorgaben

Die Fahranfänger nehmen in der Regel vor dem Ablegen der Wissensprüfung am Theorieunterricht teil. Es besteht jedoch auch die Möglichkeit, sich das prüfungsrelevante Wissen selbständig anzueignen, die Prüfung abzulegen und erst dann den Theorieunterricht zu besuchen.

Der Theorieunterricht wird von Lehrern oder „Steer Clear“-Fahrlehrern durchgeführt. Er umfasst 20 Stunden, erstreckt sich über 15 bis 20 Wochen und wird in einem Teilnehmerkreis von 12 bis 24 Personen durchgeführt.

Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte

Der Theorieunterricht ist primär auf die Vermittlung von sicherheitsrelevantem und einstellungsbezogenem Wissen ausgerichtet; er dient der Entwicklung eines verantwortungsvollen Fahrstils sowie dem Erwerb sogenannter „Lebenskompetenzen“ („Life skills“). Inhaltlich schlägt sich dies in der Bearbeitung folgender Themen nieder:

- Motivation und Einstellung (z. B. Drogen und Alkohol),
- Verstehen der Straße (z. B. fahrphysikalische Grundlagen, Verkehrszeichen),
- Wissen zum Fahrzeug (z. B. Routinechecks, Umgang mit Pannen),
- Aufmerksamkeit (z. B. Müdigkeit),
- Gefahrenwahrnehmung (z. B. toter Winkel, Gefahrenantizipation),
- Risikoeinschätzung,
- Entscheidungsfindung (z. B. persönliche Risikoakzeptanz),
- Motorische Fähigkeiten (z. B. Beschleunigung, Bremsen und Steuern),
- Sicherheitsabstände (z. B. zu dichtes Aufahren, Geschwindigkeitsbegrenzungen),
- Verantwortung des Fahrers (z. B. aggressives Fahren, Selbsteinschätzung),
- Bewältigen von Risiken (z. B. Wetterbedingungen, Nachtfahrten) sowie
- „Die Straße vor uns“ (z. B. lebenslanges Lernen, Erste Hilfe, Prüfungen).

Lehr-Lernmethoden

Im Theorieunterricht wird der Einsatz diskursiver Lehr-Lernmethoden gefordert, die einen interaktiven Charakter und eine aktivierende Wirkung aufweisen. Weiterhin sollen Übungen und Workshops außerhalb des Klassenraums durchgeführt werden.

Lehr-Lernmaterialien

Jeder Fahrschüler erhält als Lerngrundlage ein Handbuch und eine CD. Darüber hinaus nutzt der Kursleiter interaktive DVDs sowie Präsentationen und Animationen.

Lernstandseinschätzung

Bevor ein Thema abgeschlossen wird, ist der Lernstand des Fahranfängers zu überprüfen. Darüber hinaus wird der Theorieunterricht mit einem Multiple-Choice-Test beendet. Dieser Test ist nicht mit dem offiziellen Wissenstest gleichzusetzen; es handelt sich um einen zusätzlichen Test innerhalb des „Steer Clear“-Programms.

Fahrpraktische Ausbildung

Organisatorische Vorgaben

Mit dem Erreichen des 17. Lebensjahrs und dem Bestehen des Wissenstests erhält der Fahranfänger die Lernfahrerlaubnis, sodass er mit der Fahrpraktischen Ausbildung beginnen kann. Im Steer-Clear-Curriculum wird die Durchführung von mindestens 10 Praxislektionen empfohlen, deren Umfang zeitlich nicht festgelegt ist, sondern an den Ausbildungsstand des Fahrerlaubnisbewerbers angepasst werden muss. Für diese Lektionen liegen konkrete Unterrichtspläne vor. Da in Irland 12 Praxisstunden gesetzlich vorgeschrieben sind, bietet es sich an, auch bei einem hohen Kompetenzniveau die Fahrpraktische Ausbildung zumindest solange fortzuführen, bis die gesetzliche Forderung erfüllt ist.

Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte

Das Ziel der Fahrpraktischen Ausbildung besteht in der Internalisierung grundlegender Fahrfertigkeiten. Dazu werden die folgenden Lehr-Lerninhalte behandelt:

- Einführung in das Fahren,
- Grundlegende Fahrfertigkeiten,
- Kreuzungen,
- Verschiedene Fahrumgebungen,
- Parken,
- Schleudern vermeiden,
- Fortgeschrittene Fahrhandlungen,
- Fahren auf der Autobahn,
- Wartung des Kraftfahrzeugs und Navigation sowie
- Laden, Abschleppen und Vorbereitung auf die Fahrprüfung.

Lehr-Lernmethoden

Es finden sich keine Hinweise zum Einsatz spezieller Lehr-Lernmethoden.

Lehr-Lernmaterialien

Die Fahrschüler erhalten das „Driving Skills Manual“, das Pläne zu den Fahrstunden und den dabei zu erwerbenden Kompetenzen enthält. Darüber hinaus erhalten sie ein Logbuch, in dem sie ihren Lernfortschritt gemeinsam mit dem Fahrlehrer erfassen sollen.

Lernstandseinschätzung

Mit Hilfe des Logbuchs wird der Lernfortschritt des Fahrschülers in verschiedenen Teilbereichen festgehalten. Das Logbuch soll auch gewährleisten, dass keine Lehr-Lerninhalte ausgelassen werden.

Begleitetes Fahrenlernen

Organisatorische Vorgaben

Ergänzend zur Fahrpraktischen Ausbildung wird im Curriculum die Begleitung durch einen erfahrenen Fahrer im Umfang von 40 Stunden empfohlen. Das Begleitete Fahrenlernen soll in Form von Modulen jeweils nach einer Einheit der Fahrpraktischen Ausbildung stattfinden, um dem Lerner die Gelegenheit zu geben, neu erworbene Fähigkeiten zu üben und Synergieeffekte zu forcieren. In der darauffolgenden Fahrpraktischen Ausbildungseinheit kann der Fahrlehrer dann neue Lehr-Lerninhalte fokussieren.

Lehr-Lernmaterialien

Das Begleitete Fahrenlernen soll mit Hilfe des Driving Skills Manuals und des Logbuchs strukturiert werden, die auch im Rahmen der Fahrpraktischen Ausbildung zum Einsatz kommen.

Lehr-Lern-Inhalte in der theoretischen und praktischen Ausbildung

Lernbereich		Lehr-Lern-Inhalte	Theorie	Praxis
Grundlagenwissen		Einführung in das Fahren		1/10
		Verkehrszeichen	2/12	
		Fahrbahnmarkierungen	2/12	
		Verkehrssignale	2/12	
		Fahrphysikalische Gesetze, Reibung & Bodenhaftung	2/12	
		Folgen von Verkehrsverstößen	2/12	
		Verschiedene Straßenformen und deren Herausforderungen	2+11/12	
		Verhalten bei Defekten am Fahrzeug	3/12	
		Korrektes Aufrüsten von Fahrzeugen	3/12	
		Sicherheitsausrüstung und ihre Verwendung	10/12	
		Instandhaltung und Durchsicht von Fahrzeugen	3/12	9/10
		Kosten von Verkehrsunfällen	10/12	
		Ausrüstung, Verbinden und Laden eines Anhängers	11/12	10/10
		Abschleppen, Anschleppen und Schleppen	11/12	10/10
		Notfallmaßnahmen und Erste Hilfe	11/12	
		Fahren in unbekanntem bzw. in internationalen Umgebungen	11/12	
		Auswahl und Kauf eines Fahrzeugs	12/12	
		Gesetzliche Regelungen und finanzielle Verpflichtungen des Fahrers	12/12	
		Die Fahrerlaubnisprüfungen	12/12	
	Verkehrsbeobachtung	Überblick über die Verkehrssituation verschaffen		3/10
		Herausforderungen verschiedener Fahrumgebungen		4/10
		Tote Winkel und Schulterblicke	5/12	
		Visuelle Suche zum Erkennen von Gefahren	5/12	
		Herausforderungen wechselnder Wetter- und Sichtbedingungen	11/12	7/10
	Fahrzeugpositionierung	Positionierung des Fahrzeugs auf der Fahrbahn	8/12	
		Sicherheitsabstände	9/12	
		Bremszeit und Bremsabstand	9/12	
		Gefahren von zu dichtem Auffahren	9/12	
	Geschwindigkeitsanpassung	Anpassen der Geschwindigkeit	8/12	
		Kontrolle von Bremsvorgängen	8/12	
		Beschleunigen	8/12	
		Geschwindigkeitsbegrenzungen	9/12	
	Kommunikation	Kooperation der Fahrer	2+10/12	
		Kommunikation beim Fahren	10/12	
	Fahrzeugbedienung und umweltbewusstes Fahren	Anhalten	2/12	
		Bremsen	2/12	
		Instrumente und Kontrollleuchten	8/12	
		Steuerung und Lenkung	8/12	
		Fehlerkorrektur	8/12	
Energie und umweltbewusstes Fahren		10/12		
Verkehrsrisiko Mensch	Gefahren und Risiken beim Fahren (vermeiden)	1/12		
	Einfluss von Emotionen	1/12		
	Einfluss von Alkohol	1/12		
	Einfluss von Drogen	1/12		
	Verantwortung des Fahrers, "Nein" zu sagen	1/12		
	Risikante Verhaltensweisen beim Fahren	1/12		
	Kompetenzdefizite von Fahranfängern	2/12		
	Einfluss von Müdigkeit	4/12		
	Aufmerksamkeit	4/12		
	Sensorisches Erfassen und Wahrnehmung	4+5/12		
	Blickfeld und Sehschärfe	5/12		

Verkehrsrisko Mensch		Bewältigen mehrerer Gefahren zur gleichen Zeit	5/12	
		Korrektes Antizipieren von und Reagieren auf Gefahren	5+7/12	
		Risikoeinschätzung u. Risikoakzeptanz	6+7/12	
		Andere Verkehrsteilnehmer, Erwartungen an sie und von ihnen	6+10/12	
		Entscheidungsfindung	7/12	
		Selbsteinschätzung und -kontrolle	10/12	
		Aggressivität beim Fahren	10/12	
		Rücksichtsvolle Straßennutzung	10/12	
		Lebenslanges Lernen	12/12	
Fahraufgaben (FA) und Grundfahr- aufgaben (GFA)	Fahraufgabe 1			
	Fahraufgabe 2			
	Fahraufgabe 3	Fahren auf mehrspurigen Straßen	11/12	
	Fahraufgabe 4	Kreuzungen		3/10
	Fahraufgabe 5			
	Fahraufgabe 6			
	Fahraufgabe 7			
	Fahraufgabe 8			
	Grundfahraufgaben	Wenden		2/10
	Parken und aus Parklücken herausfahren		5/10	
	Gefahrbremsung		6/10	
Besondere Fahrbedingungen		Fahren auf der Autobahn		8/10
		Navigieren		9/10
		Feststellung der Prüfungsreife		10/10
		Fahren unter Verwendung der Beleuchtungseinrichtungen (z. B. Nachtfahrt)	11/12	

3 Phasen der Curriculumentwicklung

Entwicklung

Das Steer Clear Curriculum wurde von Experten der „Irish Drivers Education Association“ (IDEA) auf der Basis internationaler „Best-Practice“-Erfahrungen erarbeitet. Bei der Erstellung des Programms wurden einerseits die Einstellungen und Motivationen junger Fahrer und andererseits der Aufbau umfangreicher praktischer Fertigkeiten durch vielfältige Übungsmöglichkeiten fokussiert.

Der Theorieunterricht wurde schwerpunktmäßig so konzipiert, dass dem Lerner das verkehrsrelevante Wissen und die Konsequenzen eines unangemessenen Fahrstils vermittelt werden. Auf diese Weise soll der Herausbildung bzw. Verfestigung unangemessener Fahrgewohnheiten frühzeitig entgegengewirkt werden.

Die Fahrpraktische Ausbildung und das Begleitete Fahrenlernen sind so aufgebaut, dass die Aneignung der Fertigkeiten adaptiv erfolgt, d. h. an das jeweilige Leistungsniveau des Fahrschülers angepasst wird. Dabei liegt der Schwerpunkt auf der Internalisierung von Fahrhandlungen.

Das Curriculum wurde im Jahr 2006 in einigen Teilen Irlands eingeführt und im darauf folgenden Jahr überarbeitet. Seit 2008/2009 wird es in ganz Irland angeboten. Um den Verbreitungsgrad des Curriculums zu erhöhen, etablierte Steer Clear in Kooperation mit der Irish Driver Education Association und mit Unterstützung verschiedener privater Firmen ein Förderprogramm. Interessierten Schulen werden dabei die finanziellen Mittel bereitgestellt, einen Lehrer für das Erteilen des Theorieunterrichts ausbilden zu lassen.

Zur Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben ist die Anhebung der Anzahl fahrpraktischer Ausbildungsstunden von 10 auf 12 Stunden geplant.

Evaluation

Bislang mangelte es an den finanziellen Ressourcen zur Evaluation des Curriculums. Sobald die notwendigen Mittel zur Verfügung stehen, ist eine Evaluation durch das „Further Education and Training Awards Council“ (FETAC) vorgesehen.

Qualitätssicherung

Fahrlehreranwärter müssen mindestens 19 Jahre alt sein und seit mehr als zwei Jahren die Fahrerlaubnis der Klasse B besitzen. Darüber hinaus dürfen sie keine Straftaten oder Verkehrsverstöße begangen haben. Eine Ausbildung ist nicht vorgeschrieben, allerdings

müssen zur Zertifizierung als anerkannter Fahrlehrer („Approved Driving Instructor“) durch die Verkehrsbehörde „Road Safety Authority“ (RSA) verschiedene Prüfungen abgelegt werden. Diese umfassen eine Wissensprüfung im zeitlichen Umfang von 90 Minuten, eine Fahrprüfung im zeitlichen Umfang von 60 Minuten sowie zwei Lehrproben im zeitlichen Umfang von jeweils 30 Minuten, bei denen ein Fahrerlaubnisprüfer der RSA die Rolle des Fahrschülers einnimmt.

Ergänzend zu den genannten Anforderungen müssen Fahrlehrer, die nach dem Steer-Clear-Curriculum unterrichten möchten, ein spezielles Training zu den Hintergründen des Curriculums absolvieren. Das Training wird in Gruppen durchgeführt und erstreckt sich mindestens über einen Tag. Die dabei vermittelten Kenntnisse werden nicht geprüft.

Die Überwachung aller zertifizierten Fahrlehrer übernimmt die RSA: In einem Zwei-Jahres-Rhythmus wird der – im Vorfeld angekündigte – „Check Test“ durchgeführt. Diesen Test gibt es einerseits in einer informellen Variante, bei welcher der Prüfer die Durchführung der Fahrpraktischen Ausbildung beobachtet und daran anschließend Verbesserungsvorschläge unterbreitet. Andererseits gibt es eine formale Variante, bei welcher der Kontrolleur anhand einer Checkliste 38 verschiedene Teilkompetenzen einschätzt. Erfüllt der Fahrlehrer die formalen Anforderungen nicht, wird der Test vier Wochen später wiederholt. Bei einer erneuten negativen Beurteilung wird die Zertifizierung als anerkannter Fahrlehrer nicht verlängert.

4 Verhältnis zu weiteren Elementen der Fahranfängervorbereitung

Lehr-Lernformen

Aufbaukurse

Die Schüler, die am Steer-Clear-Programm teilnehmen, können vergünstigt auf dem Leinster Driving Campus – dem größten privaten, modern ausgestatteten Übungsgelände in Irland – trainieren, um die bereits erworbenen Fahrfertigkeiten zu vertiefen.

Selbständiger Fahrpraxiserwerb unter protektiven Regelungen

Zukünftig ist die Einführung einer Selbständigen Lernphase vorgesehen, in welcher die Fahranfänger ihr Fahrzeug als Anfängerfahrzeug kennzeichnen müssen und strengeren Regelungen bezüglich der für Kraftfahrzeugführer zulässigen Blutalkoholkonzentration unterliegen. Zudem sind die Einführung eines Verkehrswahrnehmungstests sowie die Weiterentwicklung der bestehenden Wissens- und Fahrprüfung geplant.

Prüfungsformen

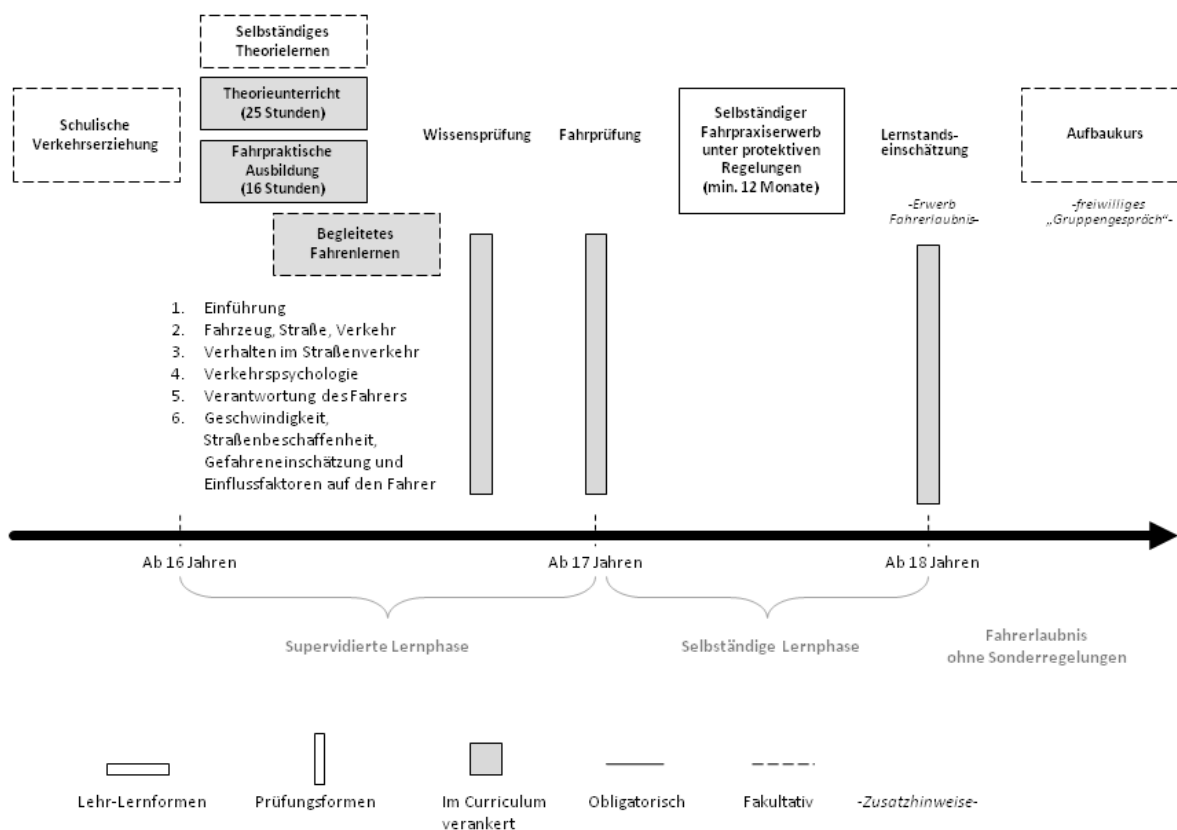
Wissensprüfung

Die Ausbildung mit Hilfe des Steer-Clear-Curriculums bereitet den Fahranfänger auf die offizielle Wissensprüfung vor. In dieser Wissensprüfung müssen mindestens 35 von insgesamt 40 Multiple-Choice-Prüfungsfragen richtig beantwortet werden. Direkt nach dem Absolvieren der Prüfung erfährt der Fahranfänger sein Ergebnis und erhält einen schriftlichen Bericht, in dem die kritischen und damit noch nachzuarbeitenden Themengebiete aufgelistet und erläutert werden. Die Bestehensquote der Wissensprüfung liegt bei 66 Prozent.

Fahrprüfung

Die Fahrprüfung findet ausschließlich auf standardisierten Strecken und unter realen Verkehrsbedingungen statt. Im ersten, etwa 20-minütigen Teil der Prüfung muss der Fahrschüler 18 Fragen zu den Verkehrsregeln beantworten. Darüber hinaus muss er beweisen, dass er in der Lage ist, den Zustand eines Fahrzeugs zu kontrollieren. Daran anschließend erfolgt eine 30-minütige Prüfungsfahrt, bei welcher der Fahrerlaubnisprüfer auf dem Beifahrersitz Platz nimmt; der Fahrlehrer oder die Begleitperson sind nicht anwesend. Im Laufe der Fahrt werden die Fähigkeiten des Fahrschülers zur Ausführung von Grundfahraufgaben (z. B. Anfahren am Berg, Einparken) geprüft. Der Prüfer bewertet die Leistungen anhand von drei Fehlerstufenkategorien (geringfügige, schwerwiegende und gefährliche/potentiell gefährliche Fehler). Nach dem Abschluss der Prüfung erfahren die Fahrschüler das Prüfungsergebnis. Weiterhin erhalten sie das Prüfprotokoll mit Rückmeldungen zu den begangenen Fahrfehlern. 57 Prozent der Fahrschüler bestehen die Fahrprüfung beim ersten Versuch.

5 Island: „Námskrá fyrir almenn ökuréttindi“ (2010)



1 Rahmenbedingungen der Fahrerlaubnisausbildung

Ausgestaltung der Fahranfänger-vorbereitung

Die Teilnahme am Theorieunterricht und an einer Fahrpraktischen Ausbildung in einer kommerziellen Fahrschule ist für alle Fahranfänger verpflichtend. Nach dem Absolvieren eines bestimmten Ausbildungsumfanges besteht zusätzlich die Möglichkeit, am Begleiteten Fahrenlernen teilzunehmen.

Mit dem Bestehen einer Wissensprüfung und einer Fahrprüfung beginnt das Fahren unter protektiven Regelungen. Diesen Regelungen unterliegt der Fahranfänger über einen Zeitraum von mindestens 12 und maximal 36 Monaten; mit dem Bestehen einer Lernstandseinschätzung entfallen sie.

Mindestalter und Eignungsnachweise

Das Mindestalter für den Beginn der Supervidierten Lernphase beträgt 16 Jahre. Die Selbständige Lernphase kann frühestens mit Erreichen des 17. Lebensjahres begonnen werden. Mit dem Erreichen des 18. Lebensjahres und der Absolvierung der bereits genannten Lernstandseinschätzung wird ein Fahren ohne protektive Sonderregelungen ermöglicht.

Zum Erwerb einer Fahrerlaubnis müssen die Lerner eine Selbstauskunft über ihre gesundheitlichen Eignungsvoraussetzungen vorlegen.

Dauer und Kosten

Es vergehen durchschnittlich sechs bis acht Monate, bis ein Fahranfänger zum Selbständigen Fahrpraxiserwerb unter protektiven Regelungen übergeht. Die Kosten für die Fahrausbildung belaufen sich auf etwa 1.350 Euro.

Steuerungsinstrumente

In Island steuert das landesweit verpflichtend einzusetzende Curriculum nicht nur die Fahrausbildung, sondern die gesamte Fahranfängervorbereitung. Es regelt sowohl die Inhalte und Abläufe des Theorieunterrichts, der Fahrpraktischen Ausbildung, des Begleiteten Fahrenlernens und der Lernstandseinschätzung als auch die obligatorischen Prüfungen.

2 Strukturelemente des Curriculums

Binnenstruktur des Curriculums

In der Einleitung werden zunächst die Instanzen vorgestellt, die an der Curriculumgestaltung maßgeblich beteiligt waren. Darauf aufbauend werden die Kenntnisse, Fähigkeiten

und Fertigkeiten erläutert, die im Rahmen der Ausbildung durch die Fahranfänger erworben werden müssen. Weiterhin werden die Ausbildungsabschnitte dargelegt, die in diesem Zusammenhang zu absolvieren sind. Ferner werden allgemeine Aspekte zu den Themen „Sicherheit“ und „Verantwortung gegenüber der Gesellschaft“ behandelt.

Darauf aufbauend erfolgt die detaillierte Darstellung der Lehr-Lernziele, Lehr-Lerninhalte und der zum Einsatz kommenden Lernstandseinschätzungen im Theorienunterricht und in der Fahrpraktischen Ausbildung. Dabei werden stets die möglichen Verknüpfungen zwischen dem Theorieunterricht und der Fahrpraktischen Ausbildung aufgezeigt. Schließlich werden die Funktion und der Ablauf der Prüfungen sowie der Lernstandseinschätzung – die nach dem Beginn des selbständigen Fahrpraxiserwerbs unter protektiven Regelungen stattfindet – näher beleuchtet.

Die Fahrausbildung beginnt mit einer Fahrstunde bei einem Fahrlehrer, in welcher der Fahrschüler die grundlegenden Techniken zur Fahrzeugbedienung erlernt. Im Anschluss daran erfolgt die weitere Fahrausbildung. Sie gliedert sich in drei Stufen, die sich jeweils aus verschiedenen Modulen zusammensetzen. In den Modulen sollen der Theorieunterricht und die Fahrpraktische Ausbildung miteinander verzahnt werden. Der nachfolgend beschriebene Ausbildungsablauf wird empfohlen, muss jedoch nicht zwangsläufig in dieser Form verwirklicht werden.

Stufe 1:

- Modul 1 „Einführung“: In diesem Modul wird ein Überblick über die Fahrausbildung sowie die Fahrerlaubnisklassen und die Voraussetzungen für den Erwerb der Fahrerlaubnis geliefert.
- Modul 2 „Fahrzeug, Straße, Verkehr“: In diesem Modul werden erneut die Bedienung des Fahrzeugs sowie Unfälle und ihre Ursachen behandelt.
- Modul 3 „Verhalten im Straßenverkehr“: Dieses Modul beinhaltet beispielsweise Verkehrszeichen und Fahraufgaben wie das „Überholen“.

Innerhalb von drei Wochen sollen auf dieser Stufe insgesamt 12 Theoriestunden und 7 bis 11 Stunden Fahrpraktische Ausbildung (Grundausbildung und Fahren im normalen Verkehr) absolviert werden.

Stufe 2:

- Modul 4 „Verkehrspsychologie“: Dieses Modul stellt die Anforderungen im Straßenverkehr und die Fähigkeiten des Fahrers in den Mittelpunkt.
- Modul 5 „Verantwortung des Fahrers“: Dieses Modul fokussiert Erste-Hilfe-Maßnahmen und Sanktionen bei Verkehrsverstößen.

Innerhalb von drei Wochen sollen auf dieser Stufe insgesamt 10 Theoriestunden und 7 bis 9 Stunden Fahrpraktische Ausbildung im urbanen und im ländlichen Verkehr absolviert werden.

Stufe 3:

- Modul 6 stellt die Themen „Geschwindigkeit und Straßenbeschaffenheit“, „Gefahrenereinschätzung“, „Einflussfaktoren auf den Fahrer“ und „Eigene Sicherheitsverantwortung“ in den Vordergrund.

Innerhalb einer Woche sollen auf dieser Stufe insgesamt 3 Theoriestunden und 2 bis 3 Stunden Fahrpraktische Ausbildung unter schwierigen Bedingungen (z. B. im Dunkeln) absolviert werden.

Theorieunterricht

Organisatorische Vorgaben

Der Theorieunterricht wird von privaten Fahrschulen angeboten und von einem professionellen Fahrlehrer durchgeführt. Es müssen mindestens 25 Unterrichtseinheiten (à 45 Minuten) absolviert werden.

Lehr-Lerninhalte

Die Inhalte im Theorieunterricht entsprechen den Vorgaben der oben genannten Module. Dabei werden vor allem die Bereiche „Verkehrsregeln“, „Einflussfaktoren auf den Fahrer“ und „Rechtliche Pflichten“ fokussiert.

Lehr-Lernmethoden

Die Inhalte werden üblicherweise durch Lehrvorträge, Diskussionen, Unterrichtsgespräche und die Bearbeitung von Prüfungsfragebögen vermittelt.

Lehr-Lernmaterialien

Jeder Fahrschüler erhält ein Lehrbuch, das den Ablauf der formalen Fahrausbildung erläutert und der Visualisierung der Lernfortschritte dient. Zusätzlich können weitere Lehrbücher, Videos, technische Lehrmodelle und Prüfungsfragebögen genutzt werden.

Lernstandseinschätzung

Im Theorieunterricht werden fortwährend Lernstandseinschätzungen durchgeführt, um

das bereits erreichte Kompetenzniveau mit der anvisierten Zielstellung zu vergleichen und etwaige Kenntnis- bzw. Verständnislücken zu schließen.

Fahrpraktische Ausbildung

Organisatorische Vorgaben

Im Rahmen der Fahrpraktischen Ausbildung muss an mindestens 16 Unterrichtsstunden teilgenommen werden. Vor der Beschäftigung mit den Inhalten der dritten Ausbildungsstufe, d. h. dem Modul sechs, müssen bereits 14 Fahrstunden durchgeführt worden sein.

Lehr-Lerninhalte

Die Fahrpraktische Ausbildung beginnt mit der Vermittlung grundlegender Kontrollaufgaben wie der Geschwindigkeitswahl; danach erfolgt eine Konzentration auf situationsspezifische Fahraufgaben, welche unter zunehmend komplexer werdenden Verkehrsbedingungen bewältigt werden müssen.

Lehr-Lernmethoden

Die Fahrten finden auf verschiedenen Standardstrecken unter realen Verkehrsbedingungen statt. Der Lernprozess soll durch den Einsatz der Methode „Kommentierendes Fahren“ unterstützt werden.

Lehr-Lernmaterialien

Ebenso wie im Theorieunterricht dient das vorgegebene Lehrbuch der Vertiefung der Lehr-Lerninhalte und der Visualisierung von Lernfortschritten.

Lernstandseinschätzung

Während der Fahrstunden sollen regelmäßige Lernstandseinschätzungen erfolgen. Auf dieser Grundlage soll der Fahrschüler Rückmeldungen über seine Fortschritte im Lernprozess erhalten.

Um die Erlaubnis zum Absolvieren der Fahrprüfung zu erhalten (d. h. entweder im Zuge der letzten Ausbildungsstunde bei seinem Fahrlehrer oder nach dem Abschluss des Begleiteten Fahrenlernens), muss der Fahrschüler eine Lernstandseinschätzung bei einem Fahrlehrer absolvieren. Diese Einschätzung dient dazu, das erreichte Kompetenzniveau des Fahrschülers mit den Zielsetzungen des Curriculums zu vergleichen. Wird ein hoher Grad an Übereinstimmung erreicht, wird dem Fahrschüler die Erlaubnis zur Teilnahme an der Fahrprüfung ausgestellt.

Begleitetes Fahrenlernen

Organisatorische Vorgaben

Hat ein Fahrschüler die erste Stufe der Fahrausbildung (d. h. die Module 1 bis 3) durchlaufen, kann er zum Ausbau seiner Fahrkompetenzen und in Ergänzung zur weiteren obligatorischen Ausbildung bei einem Fahrlehrer am Begleiteten Fahren teilnehmen. Um diese Möglichkeit nutzen zu können, muss der Fahrschüler eine Erlaubnis seines Fahrlehrers sowie Genehmigungen des Versicherers und der Polizei einholen. Letztere ist auch für die Begleitperson zwingend notwendig. Darüber hinaus muss der Begleiter mindestens 24 Jahre alt sein und vor mehr als fünf Jahren seine Fahrerlaubnis erworben haben. Weiterhin darf er in den vergangenen Jahren keine schwerwiegenden Regelverstöße begangen haben. Die Begleitperson soll im ständigen Austausch mit dem Fahrlehrer stehen, der die Rolle eines Beraters innehat. Das Fahrzeug, das zum Begleiteten Fahrenlernen genutzt wird, muss als Lernfahrzeug gekennzeichnet werden. Die Möglichkeit des Begleiteten Fahrenlernens wird von rund 80 Prozent der Fahranfänger genutzt.

Prüfungen

Organisatorische Vorgaben

Die Prüfungen sind – entgegen der Praxis in anderen Ländern – integrativer Bestandteil des isländischen Curriculums. Das erfolgreiche Ablegen einer Wissensprüfung und einer Fahrprüfung gilt als Voraussetzung für den Übergang in die Selbständige Lernphase. Vor dem Erwerb einer Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen muss eine Lernstandseinschätzung absolviert werden.

Wissensprüfung

Zur Teilnahme an der Wissensprüfung muss der Fahranfänger mindestens 16 Jahre und 10 Monate alt sein sowie eine Bescheinigung über das Absolvieren des Theorieunterrichts nachweisen. Bei der Prüfung handelt es sich um einen Papier-Bleistift-Test. In maximal 45 Minuten muss der Fahrschüler 30 Fragen (Richtig-Falsch-Aufgaben und Mehrfach-Wahl-Aufgaben) mit je drei Antwortmöglichkeiten bearbeiten; werden 83 der 90 Auswahlantworten korrekt beantwortet, gilt der Test als bestanden.

Im Ausnahmefall, beispielsweise beim Vorliegen einer Lese-Rechtschreib-Schwäche, kann die Prüfung mündlich abgelegt werden. Der Prüfling wird in diesem Fall von einem Betreuer unterstützt.

Fahrprüfung

Die Fahrprüfung kann nach bestandener Wissensprüfung und frühestens eine Woche vor dem Erreichen des 17. Lebensjahres absolviert werden. Der Fahrerlaubnisprüfer nimmt während der Prüfung auf dem Beifahrersitz Platz. Weder der ausbildende Fahrlehrer noch die Begleitperson dürfen während der Fahrt anwesend sein. Zunächst muss der Prüfling einige Fragen des Prüfers mündlich beantworten; dann folgt eine 35-minütige Fahrt im Realverkehr. Daran anschließend wird der Prüfling über die ihm unterlaufenen Fehler und das Prüfungsergebnis informiert („Bestanden“ oder „Nicht bestanden“). Im Falle des Nichtbestehens kann die Prüfung nach einer einwöchigen Frist wiederholt werden.

Lernstandseinschätzung

Für die Erteilung der Fahrerlaubnis ohne protektive Sonderregelungen ist die Teilnahme an einer Lernstandseinschätzung verpflichtend. Sie findet spätestens zum Ende des Selbständigen Fahrens unter protektiven Reg-

lungen statt und beinhaltet eine 30-minütige Fahrt mit dem Fahrlehrer sowie ein 15-minütiges Einschätzungs- und ein 5-minütiges Feedbackgespräch.

Die Lernstandseinschätzung beginnt mit einer Selbsteinschätzung des Fahrschülers zu den folgenden Punkten: Fahrfertigkeiten, Sicherheit und Gesetze, Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer, Aufmerksamkeit, Fahrstil und Kenntnis der Verkehrsschilder. Dann folgt eine Fahrt auf einer zum einen Teil durch den Fahrlehrer, zum anderen Teil durch den Fahranfänger festgelegten Strecke, die unterschiedliche Verkehrsumgebungen (z. B. städtisch, ländlich) umfasst. Während der Fahrt notiert der Fahrlehrer seine Einschätzungen zu den Punkten, in denen sich der Fahranfänger zuvor selbst bewerten sollte. Am Ende der Fahrt schätzt der Fahrschüler sein Fahrverhalten erneut ein. Daraufhin vergleicht der Fahrlehrer die Aussagen des Schülers mit seinen eigenen Einschätzungen, meldet Übereinstimmungen und Differenzen zurück und diskutiert mögliche Probleme.

Lehr-Lern-Inhalte in der theoretischen und praktischen Ausbildung

Lernbereich		Lehr-Lern-Inhalte	Theorie	Praxis							
Grundlagenwissen		Inhalt und Ablauf der Fahrausbildung und Prüfungen	1+6/6								
		Rechtliche Rahmenbedingungen	1+5+6/6								
		Verkehrszeichen	2+3/6								
		Verkehrssignale	2+3/6								
		Konsequenzen von Verkehrsunfällen	2/6								
		Straßenarten und mit ihnen verbundene Herausforderungen	2/6								
		Fahrbahnmarkierungen	2/6								
		Verkehrsregeln	2+3/6	2/6							
		Instandhaltung und Durchsicht von Fahrzeugen	2/6	2+4/6							
		Korrektes Aufrüsten von Fahrzeugen	2/6								
		Anhänger: Ausrüstung, Verbinden, Laden und Rangieren	2/6								
		Konsequenzen von Verkehrsverstößen	2+5/6								
		Fahrphysikalische Gesetze, Reibung und Bodenhaftung	3/6	6/6							
		Notfallmaßnahmen und Erste Hilfe	5/6								
		Anmeldung, Ummeldung und Abmeldung eines Fahrzeugs sowie Halterwechsel	5/6								
		Bedienung und Kontrolle des Fahrzeugs		Verkehrsbeobachtung		Überblick über die Verkehrssituation verschaffen		2/6			
Einstellen der Spiegel						2/6					
Benutzung der Spiegel bei verschiedenen Fahrmanövern						3/6					
Fahrzeugpositionierung				Einschätzen von Entfernungen		4/6					
						Positionierung des Fahrzeugs auf der Fahrbahn	3/6	5/6			
Geschwindigkeitsanpassung				Bremsen			1+2/6				
						Anpassen der Geschwindigkeit	3+6/6	3+4+6/6			
Fahrzeugbedienung und umweltbewusstes Fahren				Kommunikation mit anderen Fahrern		3/6	2+3/6				
						Instrumente und Kontrollleuchten		2/6	1/6		
								Anfahren			1/6
										Rücksichtvolle Straßennutzung	2/6
						Starten des Motors			1/6		
								Halten und Anfahren in Schräglage			1/6
						Einstellen der Sitzposition					2/6
								Sicherheitsausrüstung und ihre Verwendung		(2+5+6/6)	2/6
						Energie und umweltbewusstes Fahren				2/6	3+4/6
Verkehrsrisiko Mensch		Sensorisches Erfassen und Wahrnehmung		3+4/6							
				Unfallarten und ihre Vermeidungsmöglichkeiten		3+6/6	2/6				
		Visuelle Suche von Gefahren				3/6	3/6				
				Risiken beim Fahren und ihre Vermeidung		3+6/6	6/6				
		Vorausschauendes Fahren				3+6/6					
				Soziale Einflüsse (Medien, Peers)		(3+6/6)					
		Einstellungen und Motive des Fahrers				(3+6/6)					
				Aufmerksamkeit und Ablenkungen beim Fahren		3+4+6/6	6/6				
		Selbsteinschätzung und -kontrolle				3+6/6	3+4+6/6				
				Andere Verkehrsteilnehmer, Erwartungen an sie und von ihnen		4/6					
		Einfluss von Müdigkeit				4+6/6					
				Einfluss von Stress		4+6/6					
		Einfluss von Emotionen				4+6/6					
				Einfluss von Alkohol		4+6/6					
		Einfluss von Drogen				4+6/6					
				Risikoerschätzung und Risikoakzeptanz			4/6				
Körperliche Anforderungen an das Fahren			4/6								

Fahraufgaben (FA) und Grundfahraufgaben (GFA)	Fahraufgabe 1	Fahrstreifenwechsel	3/6	3+5/6
		Benutzung von Einfädelungs- und Ausfädelungstreifen	3/6	
	Fahraufgabe 2	Überholen und überholt werden	3+6/6	5/6
	Fahraufgabe 3	Schmale Straßen ohne Fahrbahnmarkierung		3/6
		Fahren auf mehrspurigen Straßen	3/6	2/6
		Fahren in Einbahnstraßen		3/6
		Kurven	3/6	5/6
	Fahraufgabe 4	Abbiegen		1/6
		Befahren von Kreuzungen	3/6	3/6
	Fahraufgabe 5	Fahren im Kreisverkehr		3/6
	Fahraufgabe 6			
	Fahraufgabe 7	Fahren im Schutzbereich der Fußgänger	3/6	
	Fahraufgabe 8			
	Grundfahraufgaben	Parken und aus Parklücken herausfahren	3/6	1/6
Rückwärts fahren		3/6	1/6	
Wenden		3/6	4/6	
Gefahrenbremsung			5/6	
Besondere Fahrbedingungen	Herausforderungen verschiedener Fahrumgebungen	2+6/6	3+6/6	
	Fahren auf der Autobahn	3/6	5/6	
	Fahren unter Verwendung der Beleuchtungseinrichtungen (z. B. Nachtfahrt)	3/6	6/6	

3 Phasen der Curriculumentwicklung

Entwicklung

Das Curriculum wurde im Jahr 2010 in ganz Island implementiert. Es stellt eine grundlegende Erneuerung des bis dahin gültigen Curriculums für die Fahrerlaubnisklasse B aus dem Jahr 2000 dar. Das Curriculum wurde durch das Verkehrsministerium und die Fahrlehrervereinigung erarbeitet. Es basiert auf den Best-Practise-Erfahrungen anderer Länder und wurde durch das Innenministerium überprüft und bestätigt.

Dem Curriculum liegt eine vierstufige Gadget-Matrix zugrunde (HATTAKA, KESKINEN, GREGERSEN & GLAD, 1999). Die Einstellungen und Selbsteinschätzungen des Fahranfängers wurden dabei in den Mittelpunkt gerückt (z. B. durch die Behandlung der Themen „Verkehrspsychologie“ und „Verantwortung des Fahrers“). Das Einüben von Reaktionen auf Gefahrensituationen wurde dagegen nicht in die Fahrausbildung aufgenommen, um den Fahranfänger nicht zur Überschätzung seiner Fähigkeiten zu verleiten.

Der Kompetenzerwerb wurde so angelegt, dass zunächst einfachere Fähigkeiten und dann komplexere Fertigkeiten eingeübt werden. Diese Prozesse sollen so oft wiederholt werden, bis der Fahrschüler Automatismen entwickelt hat und somit kognitive Ressourcen für andere Aufgaben freierwerden (RASMUS-

SEN, 1986). Weiterhin legten die Entwickler des Curriculums Wert auf die Verknüpfung der theoretischen und praktischen Inhalte sowie auf die Ausrichtung der Ausbildung an den individuellen Förderbedarfen der Fahranfänger.

Qualitätssicherung

Fahrlehreranwärter müssen ein Mindestalter von 21 Jahren erreicht haben. Darüber hinaus müssen sie seit mindestens drei Jahren im Besitz einer Fahrerlaubnis sein. Ferner müssen sie polizeilich als „geeignet“ eingestuft worden sein. Die berufsqualifizierende Hochschulausbildung umfasst 430 Theoriestunden und 70 Stunden praktische Ausbildung. Sie wird mit einer mündlichen und einer schriftlichen theoretischen Prüfung sowie einer Fahrprüfung abgeschlossen. Weiterhin müssen sowohl für den Theorieunterricht als auch für die Fahrpraktische Ausbildung Lehrproben abgegeben werden.

Vor der Eröffnung einer Fahrschule findet eine Kontrolle der Unterrichtsräume, der Lehrmittel, der Ausbildungsfahrzeuge und des Lehrmanuels statt, das der Fahrausbildung zugrunde liegt. Zusätzlich finden im laufenden Betrieb periodische Kontrollen statt, bei denen die Einhaltung von Dokumentationspflichten sowie die pädagogische Qualität des Theorieunterrichts geprüft werden.

4 Verhältnis zu weiteren Elementen der Fahranfängervorbereitung

Lehr-Lernformen

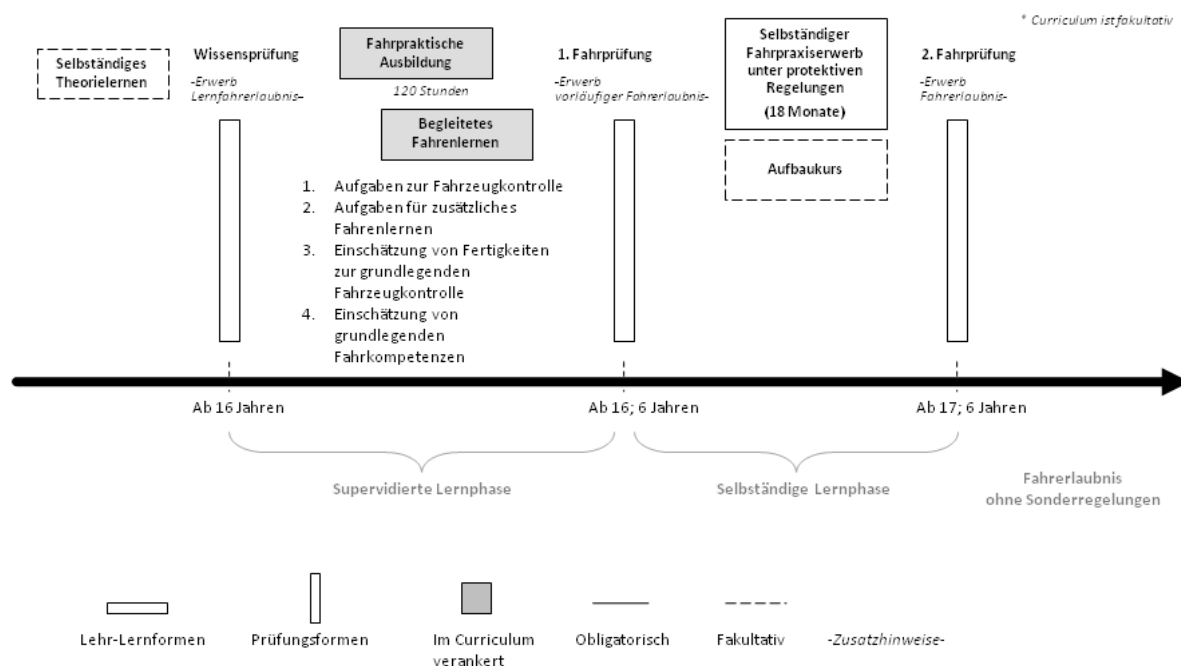
Schulische Verkehrserziehung

Vorbereitend auf die Fahrausbildung werden an vielen Schulen der Sekundarstufe zwischen zwei und sieben Stunden Verkehrsunterricht durchgeführt.

Selbständiges Theorielernen

Die Vorbereitung auf die Wissensprüfung erfolgt hauptsächlich durch den im Curriculum festgeschriebenen Theorieunterricht. Ferner können zum Selbständigen Theorielernen Lehrbücher sowie internetbasierte Trainingsprogramme kommerzieller Anbieter und der Prüforganisation genutzt werden. Es gibt die Möglichkeit, an einem Aufbaukurs teilzunehmen, in dem Gruppendiskussionen zu verkehrsrelevanten Themen durchgeführt werden. Im Anschluss an die Teilnahme wird die Versicherungsprämie der Fahranfänger gesenkt.

6 Neuseeland: „Driver Training Syllabus Learner Stage“ (2008)



1 Rahmenbedingungen der Fahrausbildung

Ausgestaltung der Fahranfängervorbereitung

Fahranfänger bereiten sich durch Selbständiges Theorielernen auf eine Wissensprüfung („Road Rules Theory Test“) vor, mit deren Bestehen eine Lernfahrerlaubnis ausgestellt wird. Diese Lernfahrerlaubnis berechtigt zum Beginn einer Fahrpraktischen Ausbildung in einer Fahrschule oder bei einem Laienausbilder sowie zum Begleiteten Fahrenlernen. Nach frühestens 6 Monaten kann eine erste Fahrprüfung („Restricted License Test“) abgelegt werden, mit deren Bestehen die Erlaubnis zum selbständigen Fahren unter protektiven Regelungen einhergeht. Die Selbständige Lernphase zum Fahrpraxiserwerb unter protektiven Regelungen ist auf 18 Monate angelegt. Nimmt der Fahranfänger an einem staatlich anerkannten Aufbaukurs („Defensive Driving“-Kurs oder „Street Talk“-Kurs) teil, wird sie auf 12 Monate verkürzt. Im Anschluss ist eine zweite Fahrprüfung („Full License Test“) abzulegen, deren Bestehen zum Erhalt einer unbeschränkten Fahrerlaubnis führt.

Mindestalter und Eignungsnachweise

Für die Teilnahme an der Wissensprüfung und die Erteilung der Lernfahrerlaubnis ist ein Mindestalter von 16 Jahren festgelegt. Der Beginn des selbständigen Fahrens unter protektiven Regelungen kann frühestens mit 16,5 Jahren erfolgen. Eine Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen kann – bei Teilnahme an einem Auf-

baukurs und mit dem Bestehen der zweiten Fahrprüfung – frühestens im Alter von 17,5 Jahren erworben werden.

Der Beginn der Fahrpraktischen Ausbildung setzt das Bestehen eines Sehtests voraus.

Dauer und Kosten

In der Supervidierten Lernphase müssen die Fahranfänger für mindestens sechs Monate in Begleitung eines Laien oder Fahrlehrers fahren. Angaben zur durchschnittlichen Dauer der Supervidierten Lernphase liegen nicht vor. Für den Fahrerlaubniserwerb entstehen im Mittel Kosten in Höhe von 230 Euro.

Steuerungsinstrumente

Die Grundlage für die Vorbereitung auf die Wissensprüfung und die beiden Fahrprüfungen stellt das Straßenverkehrsgesetz („Road Code“) dar. Zur Unterstützung des Fahrpraxiserwerbs in der Supervidierten Lernphase steht ein fakultatives Curriculum für Fahrlehrer und Laienausbilder bzw. Begleiter zur Verfügung. Im Curriculum werden die Mindestanforderungen zum Bestehen der ersten Fahrprüfung beschrieben. Darüber hinaus existiert ein Curriculum, das Fahrlehrer und Begleiter – sofern sie in den weiteren Lernprozess einbezogen werden – in der Phase des selbständigen Fahrpraxiserwerbs unter protektiven Regelungen verwenden können. Die nachfolgenden Darlegungen beziehen sich auf das zuerst genannte Curriculum.

2 Strukturelemente des Curriculums

Binnenstruktur des Curriculums

In der Einleitung erfolgen Angaben zur Verwendung des Curriculums und Ausführungen zu den Beobachtungskriterien für die Einschätzung des Lernstands. Darüber hinaus werden Laienausbildern Hinweise zu Lehr-Lernmethoden gegeben. Im Anschluss werden die vier Lehr-Lernstufen beschrieben, aus denen sich das Curriculum zusammensetzt.

Lehr-Lernstufen

Für jede Stufe werden Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte (vor allem Fahraufgaben) aufgeführt sowie die Verkehrsbedingungen beschrieben, unter denen die Ausbildung vollzogen werden soll (z. B. Verkehrsumfeld mit mehrspurigen Straßen). Für einzelne Fahraufgaben, die im Zuge der ersten und zweiten Lehr-Lernstufe trainiert werden sollen, werden leitlinienartige Durchführungsanweisungen vorgegeben. Auf der dritten und vierten Stufe werden neben Fahraufgaben vor allem Beobachtungskriterien aufgeführt, anhand derer der Ausbilder den Lerner einschätzen soll.

Im Folgenden werden die Inhalte der vier Lehr-Lernstufen beschrieben:

- Stufe 1 „Aufgaben zur Fahrzeugkontrolle“: Die erste Stufe beinhaltet die Fahrzeugkontrolle vor der Fahrt, das Verstehen der Instrumente des Fahrzeugs, das Starten und Abstellen des Fahrzeugs, das Anfahren und Anhalten, die Steuerung des Fahrzeugs, das Schalten, die Signalgebung sowie die Verkehrsbeobachtung.
- Stufe 2 „Aufgaben für zusätzliches Fahrenlernen“: Diese Stufe umfasst das Fahren bei Steigungen und Gefällen, Nachtfahrten, Fahrten bei schlechter Witterung, Überlandfahrten und das Überholen. Die auf dieser Stufe erworbenen Fähigkeiten sind nicht Bestandteil der ersten Fahrprüfung.
- Stufe 3 „Einschätzung von Fertigkeiten zur grundlegenden Fahrzeugkontrolle“: Auf dieser Stufe werden vorgegebene Lehr-Lerninhalte trainiert und anhand von Beobachtungskategorien hinsichtlich ihrer Ausführung eingeschätzt. Zu den Lehr-Lerninhalten zählen das Starten und Abstellen des Fahrzeugs, das Anfahren und Anhalten, Lenktechniken sowie der Gangwechsel.
- Stufe 4 „Einschätzung von grundlegenden Fahrkompetenzen“: Zu den Lehr-

Lerninhalten dieser Stufe zählen das Anfahren vom Straßenrand, das Geradeausfahren, das Anhalten am Straßenrand, das Fahren im Kreisverkehr, das Abbiegen, das Rückwärtsfahren und Rangieren sowie das Fahren in verschiedenen Verkehrsumfeldern mit einer Geschwindigkeit von 70 bis 100 km/h.

Fahrpraktische Ausbildung durch einen Laien und Begleitetes Fahrenlernen

Organisatorische Vorgaben

Der Begleiter muss seit mindestens zwei Jahren im Besitz einer Fahrerlaubnis der Klasse B sein. Darüber hinaus muss das Lernfahrzeug gekennzeichnet werden. Für Fahranfänger unter 20 Jahren gilt eine Null-Promille-Grenze; die Beförderung zusätzlicher Mitfahrer darf nur bei Zustimmung des Begleiters erfolgen.

Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte

Mit dem Curriculum soll der Lernprozess zum Erlangen von Fertigkeiten zur Fahrzeugkontrolle unterstützt werden. Die Ziele und Inhalte werden in den oben dargestellten Lehr-Lerneinheiten benannt.

Lehr-Lernmethoden

Fahraufgaben sollten ausführlich erklärt werden; dazu wird eine langsame Demonstration der jeweiligen Fahraufgabe inklusive einer Kommentierung aller erforderlichen Handlungsschritte empfohlen. Bei schwierigen Fahraufgaben sollten Wiederholungen erfolgen, bevor der Fahranfänger das Steuer übernimmt. Mit Hilfe von Nachfragen zur Handlungsabfolge und zur Bedeutung einzelner Fahraufgaben kann der Begleiter das Verständnis des Fahranfängers kontrollieren. Zur Reflektion des Fahrverhaltens sollte der Fahranfänger weiterhin dazu aufgefordert werden, seine Handlungen während des Fahrens zu kommentieren.

Mit zunehmendem Lernfortschritt sollten die Verkehrsbedingungen komplexer werden und die Fahranfänger weniger Anweisungen und Hilfestellungen erhalten. Die Ausbildungsfahrten sollten – insbesondere zu Beginn der Ausbildung – eine Dauer von 45 bis 60 Minuten nicht überschreiten.

Lernstandseinschätzung

Auf der dritten und vierten Lehr-Lernstufe erfolgen kontinuierliche Lernstandseinschätzungen. Die auszuführenden Fahraufgaben werden dabei anhand der Beobachtungskriterien „Benutzung der Spiegel“, „Suche“, „Benutzung von Signalen“, „Schulterblick“, „Kontrolle der Geschwindigkeit“, „Bremsen“, „Position“

und „Auswählen von Lücken“ bewertet. Die Anforderungen an die Ausführung der Fahraufgaben entsprechen denen der Fahrprüfung.

Fahrpraktische Ausbildung durch einen Fahrlehrer

Organisatorische Vorgaben

Die Teilnahme an einer Fahrpraktischen Ausbildung bei einem Fahrlehrer ist nicht vorgeschrieben. Fahrschulen bieten sowohl einzelne

Fahrstunden als auch Ausbildungspakete mit unterschiedlichem Umfang an.

Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte

Die Ziele und Inhalte wurden bei der Beschreibung der Lehr-Lernstufen (s. o.) benannt.

Lernstandseinschätzung

Es wird empfohlen, den Lernstand des Fahranfängers mit Hilfe der genannten Beobachtungskriterien zu bestimmen.

Lehr-Lern-Inhalte in der praktischen Ausbildung

Lernbereich		Lehr-Lern-Inhalt	Theorie	Praxis
Grundlagenwissen		Instandhaltung und Durchsicht von Fahrzeugen		1/4
		Verkehrsregeln		4/4
Bedienung und Kontrolle des Fahrzeugs	Verkehrsbeobachtung	Tote Winkel und Schulterblicke		1/4
		Einstellen der Spiegel		1/4
	Fahrzeugpositionierung	Sicherheitsabstände		1/4
		Positionierung des Fahrzeugs auf der Fahrbahn		1+4/4
	Geschwindigkeitsanpassung	Anpassen der Geschwindigkeit		1/4
		Anhalten		1+3/4
		Bremsen		2/4
	Kommunikation	Kommunikation mit anderen Fahrern		1/4
	Fahrzeugbedienung und umweltbewusstes Fahren	Sicherheitsausrüstung und ihre Verwendung		1/4
		Einstellen der Sitzposition		1/4
		Instrumente und Kontrollleuchten		1+3/4
		Anfahren		1+3/4
		Starten des Motors		1+3/4
		Steuerung und Lenkung		1+3/4
Verkehrsrisiko Mensch				
Fahraufgaben (FA) und Grundfahraufgaben (GFA)	Fahraufgabe 1	Eintritt in den Straßenverkehr		4/4
		Benutzung von Einfädelungs- und Ausfädelungstreifen		4/4
		Verlassen des Straßenverkehrs		4/4
	Fahraufgabe 2	Überholen und überholt werden		2/4
	Fahraufgabe 3	Befahren von Steigungen und Gefällen		2/4
		Kurven		4/4
	Fahraufgabe 4	Abbiegen		4/4
	Fahraufgabe 5	Fahren im Kreisverkehr		4/4
	Fahraufgabe 6			
	Fahraufgabe 7			
	Fahraufgabe 8			
	Grundfahraufgaben	Parken und aus Parklücken herausfahren		1+4/4
		Wenden		1+4/4
Gefahrenbremsung			2/4	
Rückwärts fahren			4/4	
Besondere Fahrbedingungen		Herausforderungen verschiedener Fahrumgebungen		1+2/4
		Herausforderungen wechselnder Wetter- und Sichtbedingungen		2/4
		Fahren unter Verwendung der Beleuchtungseinrichtungen (z. B. Nachtfahrt)		2/4

3 Phasen der Curriculumentwicklung

Entwicklung

Das Curriculum wurde im Jahr 2009 veröffentlicht. Im August 2011 wurde das neuseeländische System der Fahranfängervorbereitung jedoch modifiziert: Einerseits wurde das Mindestalter für den Beginn der Fahrpraktischen Ausbildung von 15 auf 16 Jahre angehoben; andererseits wird seitdem ein Ausbildungsumfang in Höhe von 120 Stunden empfohlen. Weiterhin werden seit Februar 2012 höhere Anforderungen an das Bestehen der ersten Fahrprüfung gestellt. Eine Anpassung des Curriculums an die genannten Veränderungen wurde bislang noch nicht vorgenommen.

Qualitätssicherung

Fahrlehreranwärter müssen das 19. Lebensjahr erreicht haben und seit mindestens zwei Jahren in Besitz einer unbeschränkten Fahrerlaubnis der Klasse B sein. Weiterhin müssen sie an einer medizinischen Untersuchung teilnehmen. Zusätzlich werden Fahrlehreranwärter im Hinblick auf ihre Rechts- und Verkehrsverstöße überprüft.

Eine Fahrlehrerausbildung ist vorgeschrieben und kann im Rahmen eines zweiwöchigen Blockkurses absolviert werden. Sie umfasst 60 Stunden theoretische und praktische Unterweisungen; darüber hinaus wird erwartet, dass die Fahrlehreranwärter mindestens 60 Stunden zusätzlich selbständig lernen. Sofern ihre Fahrprüfung länger als fünf Jahre zurückliegt, muss sie erneut absolviert werden. Darüber hinaus muss im Rahmen der Ausbildung eine Lehrprobe für die Fahrpraktische Ausbildung abgelegt werden.

4 Verhältnis zu weiteren Elementen der Fahranfängervorbereitung

Lehr-Lernformen

Selbständiges Theorielernten

Die Vorbereitung auf die Wissensprüfung erfolgt üblicherweise durch Selbständiges Theorielernten. Als Grundlage dafür dient das Straßenverkehrsgesetz, das in kostenlosen Handbüchern für unterschiedliche Zielgruppen zusammengefasst wird. Darüber hinaus werden von der Verkehrsbehörde Beispielfragen der Wissensprüfung im Internet veröffentlicht. Ferner können computerbasierte Trainingsprogramme genutzt werden.

E-Learning

Mit der Internetplattform „Practise“ wird Lernern und Begleitern kostenlos ein Lernmedium zur Verfügung gestellt, das die Fahrpraktische Ausbildung mit 14 sukzessiv durchzuführenden Online-Lerneinheiten unterstützt. In diesen Online-Lerneinheiten werden unterschiedliche Themen mit verschiedenen Schwierigkeitsgraden behandelt (z. B. Fahrzeugkontrolle, Fahrstreifenwechsel, Kreisverkehr, Nachtfahren); nach dem virtuellen Absolvieren der Einheiten sollen die gelernten Inhalte in Begleitung eines fahrerfahrenen Erwachsenen im Realverkehr praktisch erprobt werden. Dazu wird im Programm – unter Berücksichtigung der empfohlenen 120 Stunden Fahrpraktischer Ausbildung – zu jeder Lehr-Lerneinheit ein Mindeststundenumfang vorgegeben. Das Programm wird durch ein Handbuch für den Begleiter ergänzt, das Schritt-für-Schritt Anleitungen und Bewertungsgrundlagen zur Einschätzung der Fahrfertigkeiten von Fahranfängern enthält. Die Lerner können das Erreichen von Lernzielen zunächst selbst einschätzen und den Begleiter anschließend online zur Bewertung anhand von vorgegebenen Checklisten auffordern.

Mit einem weiteren internetbasierten Programm („eDrive“), das kommerziell erworben werden kann, werden die Gefahrenwahrnehmung und ein sicheres Fahrverhalten gefördert. Das Programm besteht aus etwa 100 Realfilmen, anhand derer Gefahren erkannt, Beobachtungsaufgaben durchgeführt und das kommentierende Fahren geübt werden sollen.

Aufbaukurs

Durch die fakultative Teilnahme an einem staatlich anerkannten Aufbaukurs („Defensive Driving Course“ oder „Street Talk Course“) nach dem Beginn des selbständigen Fahrens kann die Dauer der 18-monatigen Bewährungsphase um sechs Monate verkürzt werden. Das Absolvieren eines solchen Kurses kann frühestens sechs Monate nach dem Ablegen der ersten Fahrprüfung erfolgen. Der „Defensive Driving Course“ umfasst neun Stunden, in denen vier Doppelstunden theoretische Unterweisungen zu Unfallrisiken und eine Fahrt im Realverkehr enthalten sind. Der „Street Talk Course“ beinhaltet vier doppelstündige Theorieeinheiten, in denen Strategien zum Umgang mit Gefahren entwickelt werden sollen; darüber hinaus umfasst auch dieser Kurs eine Fahrt im Realverkehr.

Selbständiger Fahrpraxiserwerb unter protektiven Regelungen

Die Fahranfänger unterliegen nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis mindestens 12 Monate protektiven Sonderregelungen. Diese umfassen einerseits ein Nachtfahrverbot zwischen 22 und 5 Uhr; andererseits dürfen Mitfahrer (ausgenommen Ehepartner und eigene Kinder) nur in Begleitung einer fahrerfahrenen Person befördert werden.

Prüfungsformen

Wissensprüfung

Bei der Wissensprüfung müssen mindestens 32 von 35 Prüfungsaufgaben (Mehrfach-Wahl-Aufgaben, Richtig-Falsch-Aufgaben) korrekt beantwortet werden. Die Prüfungsinhalte umfassen unter anderem die Bereiche „Parken“, „Verkehrszeichen und Markierungen“, „Verhalten im Straßenverkehr“ und „Kreuzungen/Einmündungen“. Nach jeder Prüfungsaufgabe erfolgt eine Rückmeldung, ob die Aufgabe richtig oder falsch beantwortet wurde. Im Anschluss an die Prüfung erfahren die Fahranfänger ihren erreichten Gesamtpunktwert.

Fahrprüfungen

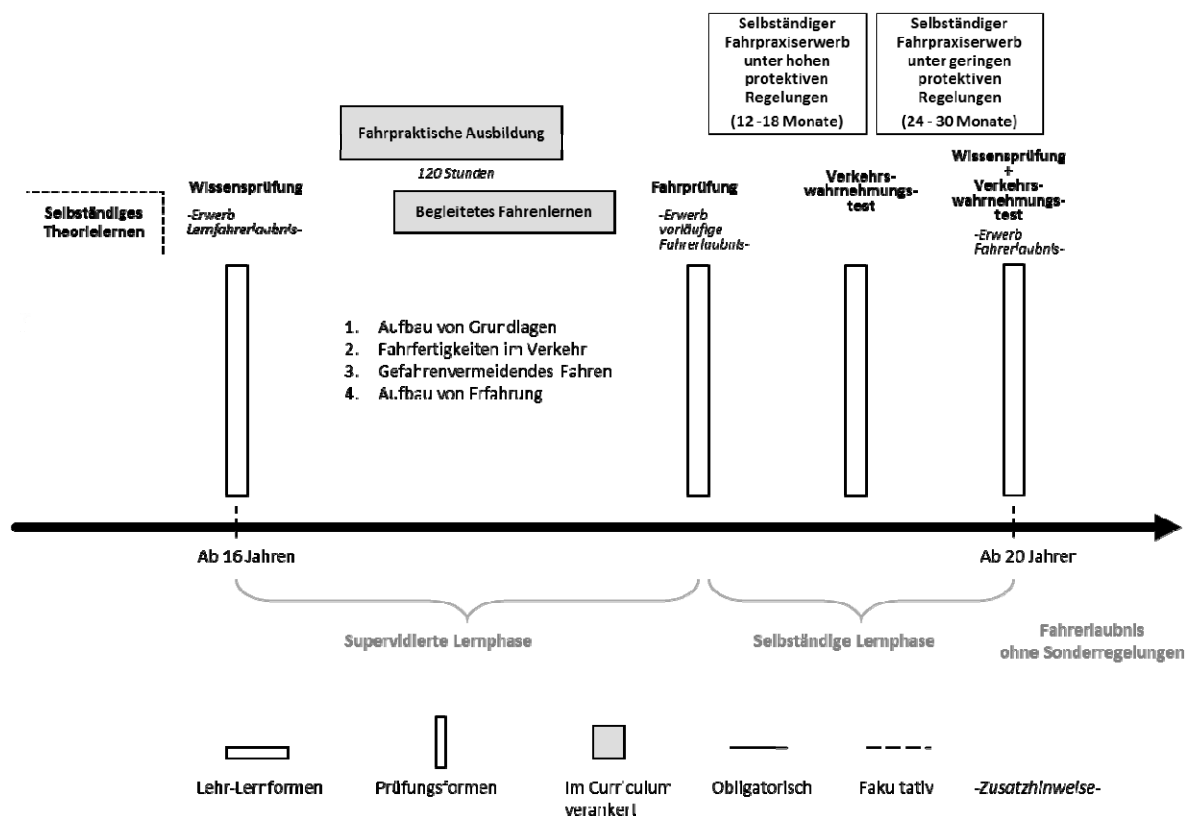
Die erste Fahrprüfung („Restricted License Test“) dauert etwa 60 Minuten; ca. 45 Minuten entfallen dabei auf das Fahren im Straßenverkehr. In der verbleibenden Zeit erfolgen Rückmeldungen zu den Leistungen des Fahranfängers. Die Prüfung beginnt mit einer Sicherheitskontrolle des Fahrzeugs; anschließend

werden Übungen (z. B. „Anfahren“, „Abbiegen“) auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h und geringer Verkehrsdichte ausgeführt. Darauf aufbauend werden Grundfahraufgaben sowie komplexere Übungen (z. B. „Befahren von Kreisverkehren“) absolviert. Der Prüfer beobachtet das gezeigte Verhalten anhand vorgegebener Beobachungskriterien.

Die zweite Fahrprüfung („Full License Test“) erstreckt sich über ca. 30 Minuten, wobei die Prüfungsfahrt etwa 20 Minuten umfasst. Die Prüfung wird auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen 50 und 80 km/h durchgeführt. Es müssen verschiedene Fahraufgaben absolviert werden; gleichzeitig müssen Gefahren und Reaktionen auf die Gefahren verbal beschrieben werden (Kommentierendes Fahren). Der Prüfer beobachtet einerseits die Ausführung der Aufgaben; andererseits vergleicht er die berichteten Gefahren und Situationsmerkmale mit seinen eigenen Beobachtungen.

Zum Bestehen der Fahrprüfungen müssen mindestens 80 Prozent der vorgegebenen Beobachungskriterien erfüllt werden. Im Anschluss an die Prüfungsfahrten findet jeweils ein Beratungsgespräch statt, bei dem der Fahranfänger das Prüfungsergebnis erfährt und Rückmeldungen zu Fahrfehlern sowie Hinweise zum weiteren Übungsbedarf erhält.

7 New South Wales: „A guide to the Driving Test“ (2009)



1 Rahmenbedingungen der Fahrausbildung

Ausgestaltung der Fahranfängervorbereitung

In der Supervidierten Lernphase bereiten sich die Fahranfänger gewöhnlich durch Selbständiges Theorielernen auf eine Wissensprüfung („Driver Knowledge Test“) vor, mit deren Bestehen eine Lernfahrerlaubnis ausgestellt wird. Diese Lernfahrerlaubnis berechtigt zum Beginn einer Fahrpraktischen Ausbildung in einer Fahrschule oder unter Anleitung eines Laien sowie zum Begleiteten Fahrenlernen; sie gilt für einen Zeitraum von mindestens 12 Monaten. Im Zuge der Fahrpraktischen Ausbildung müssen 120 Fahrstunden absolviert und in einem Logbuch dokumentiert werden. Mit der Teilnahme an sogenannten „Strukturierten Fahrstunden“ bei professionellen Fahrlehrern können die Fahranfänger die Anzahl der erforderlichen Fahrstunden reduzieren. Eine Ausbildungsstunde bei einem Fahrlehrer berechtigt dabei zur Dokumentation von drei Stunden Fahrerfahrung; diese Regelung gilt für maximal 10 Ausbildungsstunden. 12 Monate nach dem Erhalt der Lernfahrerlaubnis kann eine Fahrprüfung absolviert werden, deren Bestehen die Fahranfänger über einen Zeitraum von mindestens 36 Monaten zum selbständigen Fahren unter protektiven Sonderregelungen be-

rechtigt. In dieser Phase des selbständigen Lernens müssen die Fahranfänger frühestens nach 12 und spätestens nach 18 Monaten an einem Verkehrswahrnehmungstest („Hazard Perception Test“) teilnehmen, dessen Bestehen zur Verringerung der protektiven Regelungen führt. Nach frühestens 24 und höchstens 30 Monaten erfolgt eine weitere Prüfung („Driver Qualification Test“), die eine Wissensprüfung und einen Verkehrswahrnehmungstest beinhaltet. Das Bestehen der kombinierten Prüfung führt zur Erteilung einer unbeschränkten Fahrerlaubnis.

Mindestalter und Eignungsnachweise

Für die Teilnahme an der Wissensprüfung und die Erteilung der Lernfahrerlaubnis ist ein Mindestalter von 16 Jahren festgelegt. Das Mindestalter zum Erwerb einer Fahrerlaubnis ohne protektive Sonderregelungen liegt bei 20 Jahren.

Zur Erteilung der Lernfahrerlaubnis ist ein Sehtest vorgeschrieben. Stellt sich dabei eine unzureichende Sehfähigkeit heraus, muss eine weiterführende Untersuchung bei einem Arzt erfolgen.

Dauer und Kosten

Die Dauer der Supervidierten Lernphase beträgt mindestens 12 Monate. Bis zum Ablegen

der Fahrprüfung und zum selbständigen Fahren unter protektiven Regelungen vergehen im Durchschnitt 15 Monate. Zu den durchschnittlichen Kosten des Fahrerlaubniserwerbs liegen keine Angaben vor.

Steuerungsinstrumente

Mit dem Erwerb der Lernfahrerlaubnis erhalten die Fahranfänger ein größtenteils fakultatives Curriculum, das ein verbindliches Logbuch integriert. Das Curriculum gliedert den Ausbildungsprozess in vier aufeinander aufbauende Stufen. Den Stufen sind jeweils konkrete Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte zugeordnet; darüber hinaus werden Lehr-Lernmethoden für die Begleiter empfohlen. Den Fahranfängern wird nahegelegt, die vier Stufen modular mit einer professionellen Fahrpraktischen Ausbildung zu verflechten: Zu Beginn jedes Moduls sollen Ausbildungsstunden beim einem professionellen Fahrlehrer absolviert werden; die dabei erlernten Fähigkeiten sollen anschließend im Rahmen der Ausbildung mit einem Laien bzw. im Zuge des Begleiteten Fahrenlernens vertieft werden.

2 Strukturelemente des Curriculums

Binnenstruktur des Curriculums

Das Curriculum beginnt mit einer Einleitung, in der allgemeine Lehr-Lernziele und die Ausbildungsstruktur erklärt werden. Daran anschließend werden Hinweise zur Wahl eines Laienausbilders bzw. Begleiters gegeben. Weiterhin werden Lehr-Lernmethoden aufgeführt, die im Zuge der Fahrstunden eingesetzt werden sollten. Darauf aufbauend werden die vier Module der Fahrpraktischen Ausbildung beschrieben. Am Ende des Curriculums befindet sich ein Logbuch zur Dokumentation der Ausbildungsfahrten mit einem Laienausbildler bzw. einem professionellen Fahrlehrer.

Module

Nachfolgend werden nicht nur die Stufen der Fahrpraktischen Ausbildung, sondern auch die empfohlenen modularen Verknüpfungen zwischen der Laienausbildung und der Ausbildung bei einem professionellen Fahrlehrer dargestellt. Es gilt, dass ein neues Modul erst begonnen werden soll, wenn alle Lehr-Lernziele des vorherigen Moduls erreicht wurden.

Das erste Modul „Aufbau von Grundlagen“ dient zur Entwicklung basaler Fähigkeiten der Fahrzeugkontrolle. Es beinhaltet Lehr-Lerneinheiten zur Fahrtvorbereitung, zur Fahrzeugkontrolle, zum Fahren und Stoppen, zum

Steuern sowie zum Schalten und Rückwärtsfahren. Darüber hinaus sollen dem Lerner Beobachtungstechniken vermittelt werden. Die Fahrstunden sollen in einem Umfeld mit wenig Verkehrsdichte durchgeführt werden – Verkehrsumfelder mit Kreuzungen, Kreisverkehren und Ampeln sind zu vermeiden. Das Modul soll mit drei Fahrstunden bei einem Fahrlehrer beginnen; die erlernten Fähigkeiten sollen dann mit einem Laienausbildler trainiert und automatisiert werden. Für die Laienausbildung wird kein Stundenumfang vorgegeben.

Im zweiten Modul „Fahrfertigkeiten im Verkehr“ werden die erworbenen Fähigkeiten zur Fahrzeugbedienung in verschiedenen Verkehrssituationen angewandt. Im Rahmen des Moduls werden einzelne Fahraufgaben (z. B. Fahrstreifenwechsel) zunächst in einfachen Verkehrssituationen und anschließend in komplexeren Verkehrssituationen eingeübt. Das Modul soll mit drei Fahrstunden bei einem Fahrlehrer beginnen; Stundenvorgaben für die Laienausbildung werden nicht getroffen.

Das dritte Modul „Gefahrenvermeidendes Fahren“ fokussiert auf die Entwicklung von Fähigkeiten zur Gefahrenwahrnehmung und Gefahrenvermeidung. Die Lehr-Lerneinheiten beinhalten Aufgaben zur Geschwindigkeitsanpassung, zur korrekten Fahrzeugpositionierung, zur Entscheidungsfindung (z. B. Beurteilung von Verkehrssituationen) und zur angemessenen Reaktion auf Gefahren. Diese Aufgaben sollen in vielfältigen Verkehrsumfeldern ausgeführt werden. Es wird empfohlen, zu Beginn des Moduls eine zweistündige Ausbildung bei einem Fahrlehrer durchzuführen und die Lehr-Lerninhalte dann im Rahmen der Laienausbildung zu vertiefen.

Mit dem vierten und letzten Modul „Aufbau von Erfahrung“ soll gewährleistet werden, dass der Fahranfänger die Fahrzeugkontrolle sicher beherrscht, alle Fahraufgaben ausführen kann und eine gefahrenvermeidende Fahrweise entwickelt hat. Die Lehr-Lerneinheiten umfassen Nachtfahrten, Fahrten bei schlechten Wetterbedingungen (z. B. Nebel, Regen), Überlandfahrten sowie Stadt- und Autobahnfahrten. Innerhalb der vier Module stellt dieses Modul das umfassendste Modul dar; es soll ungefähr die Hälfte der Ausbildungszeit in Anspruch nehmen. Das Modul soll mit einer zweistündigen Ausbildung bei einem Fahrlehrer beginnen. Daran anschließend werden die Lehr-Lerninhalte mit einem Laienausbildler bzw. Begleiter vertieft; dabei müssen mindestens 20 Stunden Nachtfahrten absolviert werden. Die Anzahl der Nachtfahrten lässt sich auch dann

nicht reduzieren, wenn diese mit einem Fahrlehrer durchgeführt werden.

Fahrpraktische Ausbildung bei einem Fahrlehrer

Organisatorische Vorgaben

Die Verbindung der Laienausbildung mit einer formalen Ausbildung bei einem Fahrlehrer erfolgt fakultativ. Allerdings geht man davon aus, dass die Kombination beider Ausbildungsmöglichkeiten effektiver ist als die ausschließliche Ausbildung durch einen Laien. Aus diesem Grund wird versucht, einen Anreiz zur Einbindung von Fahrlehrern in die Fahrausbildung zu schaffen: Durch das Absolvieren von zehn Ausbildungsfahrten bei einem Fahrlehrer kann der erforderliche Ausbildungsumfang von 120 Stunden auf 100 Stunden reduziert werden. Fahrlehrer sind dabei dazu angehalten, detaillierte Strukturierungspläne für ihre Ausbildungsfahrten vorzulegen. In diesen Plänen müssen sowohl der Ausbildungsstand des Lerners als auch die Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte der geplanten Fahrt beschrieben und den dargestellten Modulen zugeordnet werden.

Die Nutzung von Ausbildungsangeboten der Fahrschulen wird weiterhin durch ein staatliches Programm („Keys to drive“) unterstützt. Dieses Programm ermöglicht es Fahranfängern und Begleitern, an einer kostenlosen Fahrstunde bei einem Fahrlehrer teilzunehmen, um Hinweise zur Strukturierung der Ausbildung zu erhalten.

Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte

Die Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte orientieren sich an den dargestellten Modulen.

Lehr-Lernmaterialien

Die Ausbildungsfahrten bei einem Fahrlehrer müssen im Logbuch dokumentiert werden.

Fahrpraktische Ausbildung durch einen Laien und Begleitetes Fahrenlernen

Organisatorische Vorgaben

Begleitpersonen müssen mindestens 21 Jahre alt sein und über eine unbeschränkte Fahrerlaubnis verfügen. Während der Fahrstunde ist die Blutalkoholkonzentration der Begleiter auf maximal 0,5 Promille beschränkt. Fahranfänger

müssen sich nicht auf einen Begleiter festlegen, sondern können mit verschiedenen Begleitern fahren lernen.

Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte

Die Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte orientieren sich an den dargestellten Modulen.

Lehr-Lernmethoden

Es wird ein fester Ablauf der Ausbildungsfahrten empfohlen: Der Begleiter soll zu Beginn jeder Ausbildungsfahrt die Lehr-Lernziele sowie deren Bedeutung für den Fortschritt im Ausbildungsprozess erläutern. Darauf aufbauend soll der Begleiter die Handlungen, die bei der jeweiligen Ausbildungsfahrt im Fokus stehen, langsam und für den Lerner nachvollziehbar demonstrieren. Anschließend soll der Lerner selbst versuchen, die Aufgabe unter einfachen Verkehrsbedingungen auszuführen. Der Begleiter wird dazu angehalten, dem Fahrschüler eine Rückmeldung zur Bewältigung der Aufgabe zu geben. Sobald ein Fahranfänger eine Aufgabe beherrscht, soll die Lehr-Lernmethode des „Kommentierenden Fahrens“ eingesetzt werden. Schließlich soll beim Abschluss jeder Ausbildungsfahrt eine Reflexion zur Erreichung der angestrebten Lehr-Lernziele erfolgen.

Sofern sich im Verlauf der Ausbildungsfahrt eine Situation abzeichnet, deren Bewältigung der Fahranfänger nicht beherrscht, soll der Begleiter die Fahrerrolle übernehmen.

Lehr-Lernmaterialien

Die Ausbildungsfahrten sind in einem Logbuch zu dokumentieren.

Lernstandseinschätzung

Es wird empfohlen, zu jeder absolvierten Ausbildungsfahrt das Erreichen der Lehr-Lernziele im Logbuch zu dokumentieren.

Vor dem Abschluss des vierten Moduls ist zu überprüfen, ob der Lerner alle vorgegebenen Lehr-Lernziele des Curriculums erreicht hat.

Lehr-Lern-Inhalte in der praktischen Ausbildung

Lernbereich		Lehr-Lern-Inhalt	Theorie	Praxis
Grundlagenwissen		Wichtige Fahrzeugpapiere		1/4
		Verkehrsregeln		2+4/4
		Verkehrszeichen		2+4/4
		Verkehrssignale		2+4/4
		Fahrbahnmarkierungen		2+4/4
		Inhalt und Ablauf der Fahrausbildung und der Prüfungen		4/4
Bedienung und Kontrolle des Fahrzeugs	Verkehrsbeobachtung	Überblick über die Verkehrssituation verschaffen		1/4
		Einschätzen von Entfernungen		1/4
		Einstellen der Spiegel		1/4
		Toter Winkel und Schulterblicke		1/4
		Benutzung der Spiegel bei verschiedenen Fahrmanövern		1/4
	Fahrzeugpositionierung	Positionierung des Fahrzeugs auf der Fahrbahn		3/4
	Geschwindigkeitsanpassung	Anhalten		1/4
		Anpassen der Geschwindigkeit		3/4
	Kommunikation	Kommunikation mit anderen Fahrern		1/4
	Fahrzeugbedienung und umweltbewusstes Fahren	Instrumente und Kontrollleuchten		1/4
		Anfahren		1/4
		Starten des Motors		1/4
		Steuerung und Lenkung		1/4
		Sicherheitsausrüstung und ihre Verwendung		1/4
Einstellen der Sitzposition			1/4	
Verkehrsrisiko Mensch		Visuelle Suche von Gefahren		1/4
		Risiken beim Fahren und ihre Vermeidung		3/4
		Entscheidungsfindung		3/4
Fahraufgaben (FA) und Grundfahraufgaben (GFA)	Fahraufgabe 1	Fahrstreifenwechsel		2+3/4
		Reißverschlussverfahren		2/4
		Benutzung von Einfädelungs- und Ausfädelungstreifen		4/4
	Fahraufgabe 2	Überholen und überholt werden		2/4
	Fahraufgabe 3	Fahren im öffentlichen Straßenverkehr		2/4
	Fahraufgabe 4	Befahren von Kreuzungen		2+3/4
	Fahraufgabe 5	Fahren im Kreisverkehr		2/4
	Fahraufgabe 6			
	Fahraufgabe 7			
	Fahraufgabe 8			
Besondere Fahrbedingungen	Grundfahraufgaben	Wenden		1/4
		Rückwärts fahren		1/4
		Parken und aus Parklücken herausfahren		2/4
		Fahren unter Verwendung der Beleuchtungseinrichtungen (z. B. Nachtfahrt)		4/4
		Herausforderungen wechselnder Wetter- und Sichtbedingungen		4/4
Besondere Fahrbedingungen	Grundfahraufgaben	Herausforderungen verschiedener Fahrumgebungen		4/4
		Fahren auf der Autobahn		4/4
		Herausforderungen wechselnder Bodenhaftungsbedingungen		4/4
				4/4

3 Phasen der Curriculumentwicklung

Entwicklung

Das Stufensystem wurde im Jahr 1965 in New South Wales eingeführt und in den darauf folgenden Jahrzehnten trotz zunehmendem Mo-

torisierungsgrad und steigender Verkehrskomplexität nur geringfügig verändert. Erst im Jahr 2000 wurden die Regelungen zum Fahrerlaubniswerb grundlegend überarbeitet und zwischen den Jahren 2005 und 2009 weiter ausgebaut. So wurden beispielsweise die Zeiträume für die Supervidierte Lernphase und die Selbständige Lernphase verlängert und die

Anzahl der nachzuweisenden Ausbildungsfahrten von 50 Stunden auf 120 Stunden erhöht. Das aktuelle Curriculum zur Fahrpraktischen Ausbildung wurde im Jahr 2009 eingeführt.

Evaluation

Eine Evaluationsstudie zu den „Strukturierten Ausbildungsstunden“, die durch Fahrlehrer ausgeführt werden und eine Reduktion der geforderten Fahrstunden von 120 Stunden auf 100 Stunden erlauben, wurde im Jahr 2013 abgeschlossen. Dazu wurden die Logbucheinträge der Lerner vor und nach der Einführung der Regelung erfasst und miteinander verglichen; zusätzlich erfolgen Interviews und Fokusgruppendifkussionen mit Lernern, Begleitern und Fahrlehrern. Erste Ergebnisse lassen vermuten, dass die „Strukturierten Ausbildungsstunden“ bei Fahrlehrern nur auf eine geringe Akzeptanz stoßen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Vorbereitung und Durchführung dieser Stunden einen hohen Arbeits- und Kostenaufwand verursacht. Einige Fahrschulen haben aus diesem Grund neue Produkte (z. B. längere Lehreinheiten zu je 75 Minuten) in ihr Angebot aufgenommen.

Qualitätssicherung

Zur Ausübung des Fahrlehrerberufs werden ein Mindestalter von 21 Jahren und eine unbeschränkte Fahrerlaubnis der Klasse B vorausgesetzt. Die Fahrerlaubnis darf während der letzten vier Jahre nicht entzogen worden sein. Weiterhin muss an einer medizinischen Untersuchung teilgenommen und eine gesundheitsbezogene Selbstauskunft abgegeben werden.

Die theoretische und praktische Ausbildung an staatlich anerkannten Ausbildungseinrichtungen ist vorgeschrieben. Die Ausbildung wird mit einer Wissensprüfung und einer Fahrprüfung abgeschlossen; darüber hinaus müssen Lehrproben zum Theorieunterricht und zur Fahrpraktischen Ausbildung abgelegt werden.

Die Fahrschulen werden regelmäßig überwacht; die Kontrollen beziehen sich auf die Unterrichtsmaterialien, die Ausbildungsfahrzeuge und die Dokumentation der durchgeführten Fahrausbildungen. Die pädagogische Qualität der Fahrausbildung wird von externen Experten bewertet.

4 Verhältnis zu weiteren Elementen der Fahranfängervorbereitung

Lehr-Lernformen

Selbständiges Theorielernen

Fahranfänger sollen sich durch Selbständiges Theorielernen auf die Prüfungen vorbereiten; dazu können sie vor allem Materialien der Prüforganisation nutzen.

Workshops für Begleiter

Zur Unterstützung des Curriculums werden Workshops angeboten, in denen die Begleiter praktische Hinweise zur Laienausbildung und zum Begleiteten Fahrenlernen erhalten. Insbesondere wird auf die Planung und Strukturierung von Ausbildungsfahrten, die Bedeutung konstruktiver Rückmeldungen, die korrekte Verwendung des Logbuchs und potenzielle Probleme bei der Ausbildung eingegangen.

Selbständiger Fahrpraxiserwerb unter protektiven Regelungen

Fahranfänger unterliegen nach dem Beginn des selbständigen Fahrens für mindestens drei Jahre vielfältigen protektiven Sonderregelungen. So gelten beispielsweise eine Null-Promille-Grenze, ein Verbot für die Nutzung leistungsstarker Fahrzeuge und eine Pflicht zur Kennzeichnung des Fahrzeugs als Anfängerverkehrsmittel. Vor dem Ablegen eines ersten Verkehrswahrnehmungstests bestehen weiterhin eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h und eine kombinierte Nachtfahrt- und Mitfahrerbeschränkung. Darüber hinaus sind die Nutzung von Mobiltelefonen und das Mitführen von Anhängern vollständig verboten. Nach dem Bestehen des Verkehrswahrnehmungstests darf mit Geschwindigkeiten von bis zu 90 km/h gefahren werden; weiterhin wird die Nutzung von Mobiltelefonen erlaubt, sofern eine Freisprecheinrichtung eingesetzt wird.

Im Rahmen des bestehenden Punktsystems gelten generell strengere Regelungen für Fahranfänger. Verstöße gegen die protektiven Regelungen können mit einem befristeten oder vollständigen Entzug der Fahrerlaubnis sowie mit Mitfahrerbeschränkungen sanktioniert werden.

Prüfungsformen

Wissensprüfungen

Es müssen insgesamt zwei Wissensprüfungen abgelegt werden. Die erste Wissensprüfung zu Beginn der Supervidierten Lernphase erfolgt am Computer und umfasst 45

Mehrfach-Wahl-Aufgaben. Die zweite Wissensprüfung zum Ende der Selbständigen Lernphase setzt sich aus 15 Mehrfach-Wahl-Aufgaben zusammen. Im Anschluss an die Wissensprüfungen erhalten die Fahranfänger einen schriftlichen Ergebnisbericht und eine mündliche Rückmeldung durch den Fahrerlaubnisprüfer. Die Bestehensquote der Wissensprüfungen liegt zwischen 65 und 67 Prozent.

Fahrprüfung

Die Fahrprüfung wird auf standardisierten Strecken im Realverkehr durchgeführt und dauert in der Regel 45 Minuten. Vor Beginn der Fahrt muss der Fahranfänger eine Sicherheitsüberprüfung des Fahrzeugs durchführen. Während der Fahrt werden die auszuführenden Fahraufgaben anhand von Beobachtungskategorien bewertet. Um die Fahrprüfung zu bestehen, müssen mindestens 90 Prozent der gestellten Prüfungsanforderungen erfüllt sein; riskantes Verhalten führt zum sofortigen Prüfungsabbruch. Im Anschluss an die Prüfungs-

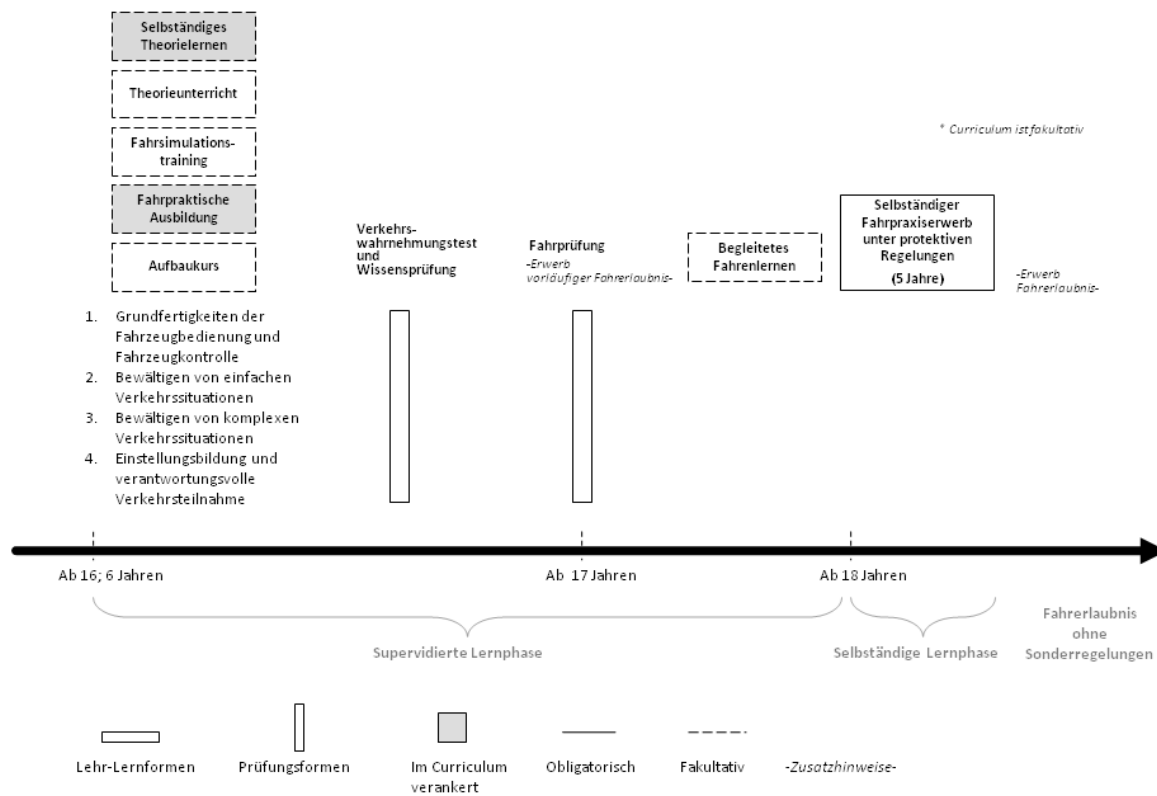
fahrt erfolgt die Auswertung der Leistungen in einem Beratungsgespräch; ein Prüfprotokoll wird nur bei Nichtbestehen der Prüfung ausgehändigt. Die Fahrprüfung kann frühestens nach sieben Tagen wiederholt werden; die Bestehensquote liegt bei 55 Prozent.

Verkehrswahrnehmungstests

Der erste Verkehrswahrnehmungstest besteht aus 15 Aufgaben mit je einem 30-sekündigen Realvideo, bei dem der sichere Zeitpunkt zum Ausführen einer zuvor festgelegten Handlung (z. B. Abbiegen) bestimmt werden muss. Die Inhalte der Prüfung beziehen sich vor allem auf das Einhalten eines angemessenen Sicherheitsabstandes und das Wahrnehmen von Gefahren.

Der zweite Verkehrswahrnehmungstest besteht aus 10 Realvideos. Die Aufgabenstellung entspricht der des ersten Verkehrswahrnehmungstests, jedoch wird der Fahranfänger pro Filmsequenz nach mehr als einer auszuführenden Fahrhandlung (z. B. Bremsen, Abbiegen, Beschleunigen) gefragt.

8 Niederlande: „Driver Training in Steps“ (2001)



1 Rahmenbedingungen der Fahrerlaubnisbildung

Ausgestaltung der Fahrerlaubnisvorbereitung

In der Supervidierten Lernphase erwerben Fahranfänger verkehrsbezogenes Wissen durch Selbständiges Theorielernen oder durch die fakultative Teilnahme am Theorieunterricht in Fahrschulen. Darüber hinaus können die Lerner freiwillig Fahrsimulationstrainings, Aufbaukurse und/oder eine Fahrpraktische Ausbildung in einer professionellen Fahrschule absolvieren. Das erfolgreiche Ablegen eines Verkehrswahrnehmungstests, einer Wissensprüfung und einer Fahrprüfung stellen Voraussetzung für den Beginn des Begleiteten Fahrenlernens bzw. den Übergang in eine fünfjährige Phase des selbständigen Lernens unter protektiven Regelungen dar. Mit dem Ablauf dieser Phase wird den Fahranfängern eine Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen erteilt.

Mindestalter und Eignungsnachweise

Für die Teilnahme am Theorieunterricht und an der Fahrpraktischen Ausbildung ist ein Mindestalter von 16 Jahren und sechs Monaten festgelegt; diese Mindestaltersgrenze gilt auch für das Ablegen des Verkehrswahrnehmungstests und der Wissensprüfung. Die Fahrprüfung kann frühestens in einem Alter von 17

Jahren absolviert werden. Mit dem Bestehen der Prüfungen können Fahranfänger ab 17 Jahren im Rahmen des „2to drive“ Systems in Begleitung einer fahrerfahrenen Person fahren. Zum selbständigen Fahren unter protektiven Regelungen müssen Fahranfänger das 18. Lebensjahr vollendet haben. Für das selbständige Fahren unter protektiven Regelungen ist ein Zeitraum von 60 Monaten festgelegt.

Vor dem Beginn des selbständigen Fahrens müssen eine gesundheitsbezogene Selbstausskunft eingereicht und ein Sehtest bestanden werden.

Kosten und Dauer

Vor der Einführung des Begleiteten Fahrenlernens im Jahr 2011 vergingen in der Regel sechs Monate, bis Fahranfänger begonnen haben, selbständig ein Fahrzeug zu führen. Bis dahin absolvierten sie durchschnittlich eine 40-stündige Fahrpraktische Ausbildung. Wie sich die Einführung des Begleiteten Fahrenlernens auf die Dauer der Supervidierten Lernphase auswirkt, muss noch untersucht werden.

Den Fahranfängern entstehen für die Fahrpraktische Ausbildung durchschnittliche Kosten zwischen 1.800 und 3.000 Euro; die entstehenden Kosten hängen vor allem davon ab, ob eine herkömmliche Ausbildung oder das „Dri-

ver Training in Steps“ absolviert wird (s. u.). Zusätzliche Kosten werden durch den Kauf von Lehr-Lernmaterialien zur Vorbereitung des Verkehrswahrnehmungstests und der Wissensprüfung bzw. durch das Belegen des fakultativen Theorieunterrichts verursacht.

Steuerungsinstrumente

Für die Fahranfänger kommen auf dem Weg zum Fahrerlaubniserwerb grundsätzlich zwei Möglichkeiten in Betracht: Traditionell absolvieren sie eine fakultative Ausbildung in einer professionellen Fahrschule, wobei die Inhalte der Ausbildung – in Anlehnung an gesetzlich geregelte Prüfungsanforderungen – durch die Fahrschule festgelegt werden und kein verbindliches Curriculum existiert. Alternativ dazu wird seit dem Jahr 2001 das Curriculum „Driver Training in Steps“ („RIS - Rijopleiding in Stappen“) angeboten, das die Fahrpraktische Ausbildung und das Selbständige Theorielernen regelt und von zertifizierten Fahrlehrern eingesetzt werden kann. Dieser Ausbildungsweg wird nur von drei bis fünf Prozent der Lerner gewählt. Die geringe Verbreitung ist einerseits auf höhere Kosten zurückzuführen, die den Lernern aufgrund einer erweiterten Fahrpraktischen Ausbildung und eines systematischen Einsatzes von Lernstandseinschätzungen entstehen. Andererseits verursacht die Anwendung des Curriculums durch geforderte Zertifizierungs- und Weiterbildungsmaßnahmen auch den Fahrschulen zusätzliche Kosten. Es ist daher davon auszugehen, dass viele Fahrschulen ihre Fahrschüler in Anlehnung an das Curriculum ausbilden, ohne die kostensteigernden Elemente des Curriculums zu übernehmen und die entsprechenden Zertifizierungen zu erwerben. Im Folgenden wird das Curriculum „Driver Training in Steps“ vorgestellt.

2 Strukturelemente des Curriculums

Binnenstruktur des Curriculums

Zu Beginn des Curriculums wird der Ausbildungsablauf überblicksartig erläutert; darüber hinaus erhält der Fahrlehrer didaktische Hinweise, z. B. zur Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung von Ausbildungseinheiten. Darauf aufbauend wird der Ausbildungsablauf anhand von Beispielen und einzelnen Übungen veranschaulicht. Weiterhin werden Möglichkeiten zur Lernstandseinschätzung und zur Dokumentation der Ausbildung vorgestellt. Abschließend werden die Anpassungsmöglichkeiten des Curriculums aufgeführt.

Mit Hilfe des Curriculums sollen alle erforderlichen Kompetenzen für das selbständige Fahren im Straßenverkehr vermittelt werden. Neben Kompetenzen zur Fahrzeugkontrolle und zur Bewältigung verschiedener Verkehrssituationen sollen auch das Verantwortungsgefühl und die Gefahrenwahrnehmung der Lerner gefördert werden.

Gemäß des Curriculums erfolgt die Vermittlung und Aneignung von verkehrsrelevantem Wissen und Können in vier aufeinanderfolgenden Modulen. Der Lernprozess beginnt mit einfachen Aufgaben, deren Inhalte mit Hilfe von Skripten (Handlungsalgorithmen) vermittelt werden. Im Verlauf der Ausbildung werden die zu bewältigenden Aufgaben und Module zunehmend komplexer.

Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte

Die Ausbildung beginnt mit einem Modul zu den Grundfähigkeiten der Fahrzeugbedienung und Fahrzeugkontrolle. Nach Abschluss dieses Moduls, das sich etwa über die Hälfte des Ausbildungszeitraums erstreckt, sollen die Lerner die basale Bedienung des Fahrzeugs automatisiert beherrschen. Insbesondere wird ein hohes Niveau beim Ausführen der Übungen „Beschleunigen“, „Bremsen“, „Steuern“, „Auskuppeln“ und „Einkuppeln“ gefordert. Die automatisierte Ausführung dieser Handlungen bildet zugleich die Grundlage zur Aneignung komplexer und besonders sicherheitsrelevanter Verhaltensweisen.

Im zweiten Modul werden die Bewältigung einfacher Fahraufgaben in unterschiedlichen Umfeldern (z. B. auf unbefestigten Wegen) sowie die Aneignung einer umweltverträglichen Fahrweise in den Fokus gerückt. Während des Fahrprozesses erfolgen Übungen zum richtigen Sicherheitsabstand, zum vorausschauenden Fahren, zur Antizipation von Verhaltensweisen anderer Verkehrsteilnehmer und zur Anpassung der Geschwindigkeit. Der Lerner soll die Verkehrssituationen eigenständig und entschlossen bewältigen sowie kleine Fehler im Verlauf von weiteren Übungen korrigieren.

Im dritten Modul liegt der Schwerpunkt auf Übungen zur Bewältigung von Fahraufgaben (z. B. Überholen) bei höheren Geschwindigkeiten und auf der Automatisierung von Grundfahraufgaben (z. B. Wenden). Beim Ausführen der Übungen werden die Fahranfänger dazu aufgefordert, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auszunutzen, um Situationen hervorzu-rufen, in denen angepasste und entschlossene Reaktionen notwendig sind. Die Aufgaben sollen unabhängig vom Fahrlehrer ausgeführt werden. Nach dem Abschluss des dritten Mo-

duls sollen sich Fahranfänger eine defensive, sichere und umweltverträgliche Fahrweise angeeignet haben und komplexe Verkehrssituationen bewältigen können.

Das vierte Modul fokussiert schließlich die Einstellungsbildung im Sinne einer sicheren und verantwortungsvollen Verkehrsteilnahme sowie die Vertiefung und Automatisierung der Lehr-Lerninhalte aus den vorherigen Modulen. Innerhalb des Ausbildungsprogramms kommt diesem Modul damit eine übergreifende Funktion zu.

Zur Strukturierung und Unterstützung des Lernens werden 46 schriftlich formulierte „Skripte“ verwendet, die sich auf die vier Module verteilen und in denen die notwendigen Wissensgrundlagen und relevanten Verhaltensabfolgen zur Bewältigung bestimmter Aufgaben verankert sind.

Die Aufgabe „Beobachten“ wird zum Beispiel durch die Sequenz „200 Meter nach vorn sehen“, „Blick nicht fixieren“, „In den Innenspiegel sehen“, „Nach vorn sehen“ und „In die Außenspiegel sehen“ beschrieben. Die Aneignung jedes Skripts erfolgt in acht Stufen, wobei in Abhängigkeit vom Wissensstand und Fortschritt der Lerner auch Stufen übersprungen werden können. Auf den ersten Stufen erwirbt der Fahranfänger durch Selbständiges Theorielernen und anschließende Gespräche mit dem Fahrlehrer grundlegendes Wissen zur jeweiligen Aufgabe. Sofern der Fahrlehrer seitens des Fahrschülers Verständnisschwierigkeiten feststellt, demonstriert er ihm den korrekten Handlungsablauf. Darauf aufbauend soll das Skript durch Fahrübungen verinnerlicht werden; der Fahranfänger soll dabei das Skript zunehmend eigenständig ausführen. Im Zuge der Fahrpraktischen Ausbildung wird der Lerner immer wieder dazu aufgefordert, das Erlernen und Verfeinern des Skripts durch Selbständiges Theorielernen zu unterstützen. Mit dem Erreichen der sechsten Stufe beherrscht der Lerner die automatisierte Ausführung des Skripts in alltäglichen Verkehrssituationen.

Wenn der Lerner ein Skript auf höheren Stufen beherrscht, rücken seine individuellen Einstellungen sowie seine Fähigkeiten zur Gefahrenwahrnehmung und Selbsteinschätzung in den Fokus der Skriptvermittlung. Dazu soll er seine Leistungen mit den Anforderungen des Lehrbuchs vergleichen und gemeinsam mit dem Fahrlehrer über weitere notwendige Verbesserungen reflektieren. Mit dem Erreichen der achten Stufe beherrscht der Lerner die Ausführung eines Skripts in allen (d. h. auch sehr komplexen) Verkehrssituationen automatisiert.

Lehr-Lernmethoden

Jede Ausbildungseinheit wird in drei Phasen gegliedert, zu denen jeweils ein zeitlicher Rahmen vorgegeben wird. Zu Beginn des Unterrichts werden in einer sogenannten „Einleitungsphase“ der Lernstand des Fahrschülers kontrolliert und die Lernziele der anstehenden Ausbildungseinheit festgelegt. In der anschließenden „Kernphase“ werden die bereits erlernten Skripte weiter automatisiert und verfeinert sowie neue Skripte eingeübt. Der Lernprozess wird dabei vom Fahrlehrer durch offene Fragen und Anregungen zum Selbständigen Theorielernen gefördert. In der sogenannten „Abschlussphase“ zum Ende jeder Ausbildungseinheit reflektiert der Fahrschüler seine Leistung und erhält dazu eine fachliche Rückmeldung vom Fahrlehrer. Darüber hinaus werden die Lernziele für die folgende Ausbildungseinheit festgelegt sowie der Lernstand dokumentiert. Mit der Rückmeldung zum Erreichen der Lernziele geht eine Lernprozessanalyse einher. Werden die vorab festgelegten Lernziele nicht oder zu schnell erreicht, muss der Fahrlehrer die Ausbildung an die individuellen Lernvoraussetzungen der Lerner anpassen.

Während der Fahrpraktischen Ausbildung wird das Prinzip des „Scaffolding“ (WYGOTZKI, 1964) angewendet. Diesem Prinzip zufolge wird der Lernprozess zunächst durch die Bereitstellung einer vollständigen Orientierungsgrundlage in Form von Anleitungen und Denkanstößen unterstützt. Die Hilfestellung wird mit zunehmenden Fähigkeiten des Lerners dann schrittweise zurückgenommen. Darüber hinaus werden die Fahrlehrer dazu aufgefordert, das „Kommentierende Fahren“ einzusetzen; dabei äußert der Fahrlehrer seine Gedanken während des Durchfahrens von Verkehrssituationen laut und der Fahrschüler kann sich bei der Aneignung der Skripte an den Beobachtungs- und Bewertungsprozessen des Fahrlehrers orientieren. Weiterhin kommen Situationsbefragungen zur Anwendung. Dabei befragt der Fahrlehrer die Fahrschüler im Anschluss an die Bewältigung von Verkehrssituationen zu ihren Entscheidungsprozessen oder zu kritischen Situationsmerkmalen. So erhält der Fahrlehrer zum einen den Einblick in die Gefahrenwahrnehmung und das Antizipationsvermögen der Fahrschüler und kann zum anderen das bewusste Handeln der Lerner fördern. Schließlich werden die Fahrlehrer aufgefordert, den Fahrschülern bei Schwierigkeiten die korrekte Ausführung von Skripten zu demonstrieren und eine realistische Selbsteinschätzung der Lerner durch Feedback zu stärken.

Lernstandseinschätzung

Lernstandseinschätzungen werden systematisch in den Ausbildungsprozess eingebunden: Zu Beginn jeder Ausbildungseinheit kontrolliert der Fahrlehrer das selbständige Vor- und Nachbereiten der Ausbildungsinhalte durch eine Befragung des Fahrschülers. Weiterhin gibt der Fahrlehrer dem Schüler zu Beginn und Ende jeder Ausbildungsfahrt eine bestimmte Übung vor, die zusätzlich zur Ausführung der Skripte bewältigt werden muss. Damit stehen die kognitiven Ressourcen des Fahranfängers nur noch eingeschränkt den Skripten zur Verfügung; die Leistung, die der Fahrschüler unter diesen Bedingungen erbringt, erlaubt dem Fahrlehrer eine Einschätzung über den Automatisierungsgrad der Skripte. Insgesamt lassen sich 16 Übungen (z. B. „Einem Fahrzeug folgen“ oder „Schalten auf geraden Streckenabschnitten“) unterscheiden, die in Abhängigkeit des Lernstands und des Moduls eingesetzt werden. Am Ende jeder Ausbildungseinheit wird der Lernstand des Fahranfängers hinsichtlich jedes bearbeiteten Skripts auf einer Instruktionkarte dokumentiert. Dadurch kann der Fahrlehrer die Ausbildung an die individu-

ellen Bedürfnisse der Lerner anpassen sowie Schwächen und Stärken der Lerner besser einschätzen.

Lernstandseinschätzungen werden nicht nur innerhalb der Module, sondern auch zum Abschluss eines Moduls eingesetzt: Ein Modul kann nur beendet werden, wenn der Lerner die Ausbildungsziele des Moduls auf einem hohen Niveau erfüllt. Im ersten und zweiten Modul überprüft der Fahrlehrer das Erreichen der Lernziele durch einen Test. Zum Abschluss des dritten Moduls wird hingegen ein externer Fahrerlaubnisprüfer hinzugezogen, um den Leistungsstand des Fahrschülers zu beurteilen. Bevor die Fahrschüler das vierte Modul mit der regulären Fahrprüfung abschließen, dürfen sie freiwillig eine Probeprüfung absolvieren.

Lehr-Lernmaterialien

Zur Aneignung der Skripte steht den Fahranfängern ein Arbeitsbuch zur Verfügung. Während der Fahrpraktischen Ausbildung werden zudem Selbsteinschätzungsbögen sowie Modelle von Verkehrs- und Straßenanlagen als Arbeitsmaterialien verwendet.

Lehr-Lern-Inhalte in der praktischen Ausbildung

Lernbereich		Lehr-Lern-Inhalt	Theorie	Praxis
Grundlagenwissen		Instandhaltung und Durchsicht von Fahrzeugen		1/3
		Anhänger: Ausrüstung, Verbinden, Laden und Rangieren		1/3
		Routenplanung		2/3
Bedienung und Kontrolle des Fahrzeugs	Verkehrsbeobachtung	Überblick über die Verkehrssituation verschaffen		2/3
	Fahrzeugpositionierung	Positionierung des Fahrzeugs auf der Fahrbahn		1/3
		Sicherheitsabstände		2/3
		Einschätzen der eigenen Fahrzeugmaße		2/3
	Geschwindigkeitsanpassung	Wahl einer angemessenen Anfangsgeschwindigkeit		1/3
		Bremsen		1/3
		Fahrzeug ausrollen lassen		1/3
		Beschleunigen		1/3
		Anhalten		1+3/3
		Anpassen der Geschwindigkeit		3/3
	Kommunikation			
	Fahrzeugbedienung und umweltbewusstes Fahren	Instrumente und Kontrollleuchten		1/3
		Energie und umweltbewusstes Fahren		1+2/3
Starten des Motors			1/3	
Steuerung und Lenkung			1/3	
Einstellen der Sitzposition			1/3	
Aufbau eines Fahrzeugs			1/3	
Verkehrsrisiko Mensch		Vorrausschauendes Fahren		1/3
		Einstellung und Motive des Fahrers		2/3
		Lebenslanges Lernen		2/3

Fahraufgaben (FA) und Grundfahraufgaben (GFA)	Fahraufgabe 1	Eintritt in den Straßenverkehr		3/3
	Fahraufgabe 2	Überholen und überholt werden		3/3
		Vorbeifahren an Hindernissen und Passieren von Engstellen		3/3
	Fahraufgabe 3	Kurven		3/3
		Fahren im öffentlichen Straßenverkehr		3/3
	Fahraufgabe 4	Befahren von Kreuzungen		3/3
	Fahraufgabe 5	Fahren im Kreisverkehr		3/3
	Fahraufgabe 6	Verhalten an Bahnübergängen		3/3
	Fahraufgabe 7			
	Fahraufgabe 8			
Grundfahraufgaben	Parken und aus Parklücken herausfahren		3/3	
	Wenden		3/3	
Besondere Fahrbedingungen				

3 Phasen der Curriculumentwicklung

Entwicklung

Bei der Entwicklung des Curriculums ging man davon aus, dass die Bewältigung von Verkehrssituationen als Zusammenspiel von neun Teilkompetenzen anzusehen ist, die in der nachfolgenden Reihenfolge erworben werden müssen:

- Kenntnisse,
- Aufmerksamkeit,
- Wahrnehmung,
- Vorhersage,
- Evaluation,
- Entscheiden,
- Handeln,
- Vorausschauendes Fahren,
- Motivation und
- Verantwortlichkeit.

Als Schlüsselkompetenzen zur Bewältigung von Verkehrssituationen gelten Kenntnisse und Aufmerksamkeit, auf deren Grundlage Fahrer Situationen bewusst wahrnehmen, Vorhersagen treffen und Entscheidungen vornehmen. Mit jeder Entscheidung und der daraus resultierenden Handlung entstehen neue Verkehrssituationen, die von erfahrenen Fahrern automatisiert bewältigt werden und von Fahranfängern erst erlernt und automatisiert werden müssen. Zur Unterstützung des Automatisierungsprozesses wird das Führen eines Fahrzeugs in einzelne Aufgaben und dazugehörige Handlungsabfolgen gegliedert, die theoretisch vorbereitet und praktisch eingeübt werden sollen, bis sie automatisiert ablaufen. Dabei werden zunächst grundlegende Aufgaben wie „Bremsen“ und „Beschleunigen“ fokussiert, um darauf aufbauend zunehmend kognitive Kapazitäten zur Lösung komplexer Verkehrssituationen zu schaffen. Das Fortschreiten innerhalb

der Ausbildung soll an den Nachweis von Kompetenzen gebunden werden, um eine Überforderung der Lerner zu vermeiden.

Bei der Formulierung und Anordnung der Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte wurde neben kognitionspsychologischen Konzepten (s. o.) auch die GDE-Matrix einbezogen. Das Curriculum umfasst sowohl die unteren Ebenen der Matrix, die sich auf den Fahrprozess beziehen, als auch die höheren Ebenen der Matrix, welche die Normen und Werte von Fahranfängern fokussieren. Dabei sollte die GDE-Matrix nicht nur auf die Anordnung der Module, sondern auch in Bezug auf jedes einzelne Handlungsskript zum Tragen kommen. Der Schwerpunkt bei dem Erlernen eines Skripts sollte sich dabei vom Fähigkeitserwerb und der Fähigkeitsverbesserung immer stärker in Richtung der individuellen Risikoeinstellung und der Verantwortlichkeit des Lerners beim Ausführen des Skripts verschieben.

Schließlich wurde bei der Erarbeitung des Curriculums die Selbstbestimmungstheorie von Deci und Ryan (1991) einbezogen. Demnach besitzt jedes Individuum ein Bedürfnis nach Zuwendung, Autonomie und Kompetenz; wenn diese Bedürfnisse erfüllt werden, erhöht sich die intrinsische Motivation des Individuums, bestimmte Aufgaben auszuführen. Diese Erkenntnis wurde berücksichtigt, indem Fahrschülern die Möglichkeit eingeräumt wurde, sich aktiv in die Anordnung von Lehr-Lerninhalten, die Wahl von Lehr-Lernzielen und die Evaluation des Lernprozesses einzubringen sowie detaillierte Rückmeldungen zu ihren Lernfortschritten zu erhalten. Darüber hinaus wurden die Coachingkompetenzen der Fahrlehrer weiterentwickelt, um den Aufbau eines Vertrauensverhältnisses zwischen Fahrlehrern und Fahrschülern zu fördern.

Evaluation

Das Curriculum „Driver Training in Steps“ wurde im Jahr 2001 als Alternative zum traditionellen Ausbildungssystem implementiert. Vor der flächendeckenden Einführung des Curriculums wurde in der Provinz Gelderland ein Modellversuch durchgeführt. Dabei wurden 109 Programmteilnehmer nach dem Umfang ihrer Fahrpraktischen Ausbildung befragt; weiterhin wurde ihre Bestehensquote bei der Fahrprüfung erfasst. Es zeigte sich, dass die Programmteilnehmer im Vergleich zu Fahranfängern, welche die traditionelle Ausbildung absolvierten, die gleiche Anzahl von Übungsstunden benötigten, ihre Bestehensquote allerdings um 37 Prozent höher lag (SWOV, 2010).

Aufbauend auf diesen Ergebnissen erfolgte die flächendeckende Implementierung des Ausbildungsprogramms. In einer Folgestudie wurden zwischen 2002 und 2003 bei 557 Absolventen des neuen und des traditionellen Systems die Anzahl der Übungsstunden und die Bestehensquoten bei der Fahrprüfung erhoben. Wiederholt zeigten sich keine signifikanten Unterschiede im Übungsumfang; die Fahrprüfung bestanden allerdings 75 Prozent der Teilnehmer des neuen Ausbildungsprogramms im Vergleich zu 53 Prozent der Teilnehmer einer traditionellen Ausbildung beim ersten Versuch. Zusätzlich wurde im Rahmen der Studie analysiert, wie gut Absolventen des neuen und des traditionellen Ausbildungssystems die vier Kompetenzen „Technische Handhabung von Fahrzeugen“, „Einsicht im Verkehr“, „Anwendung von Verkehrsregeln“ und „Anwendung einer umweltverträglichen Fahrweise“ beherrschen. Die Teilnehmer des neuen Ausbildungsprogramms wurden in Bezug auf alle vier Kompetenzen signifikant besser bewertet als traditionell ausgebildete Fahranfänger (SWOV 2010).

Weitere Lerneffekte der „Driver Training in Steps“-Ausbildung im Vergleich zur traditionellen Fahrausbildung wurden im Jahr 2004 untersucht. Im Rahmen eines Auffrischkurses etwa sechs Monate nach dem erfolgreichen Bestehen der Fahrprüfung wurden Fahranfänger während einer Testfahrt in Bezug auf sicherheitsrelevante Kompetenzen (z. B. Fahrzeughandhabung, Gefahrenwahrnehmung, umweltverträgliches Fahren) bewertet. Die Ergebnisse lassen vermuten, dass Fahranfänger, die nach dem „Driver Training in Steps“-Curriculum ausgebildet wurden, einen sicherheitsorientierteren und ökonomischeren Fahrstil aufweisen als traditionell ausgebildete Fahranfänger (SWOV, 2006). Es bleibt aller-

dings ungeklärt, inwiefern Selbstselektionseffekte die Ergebnisse dieser Studie verfälscht haben (SWOV, 2010).

Qualitätssicherung

Um das „Driver Training in Steps“-Curriculum anwenden zu können, muss zunächst eine Ausbildung zum Fahrlehrer absolviert werden. Diese umfasst 286 Stunden Theorieunterricht und 14 Stunden praktischen Unterricht bei privaten Organisationen. Darüber hinaus müssen eine Wissensprüfung, eine Fahrprüfung und eine Lehrprobe absolviert werden.

Über diese rechtlichen Regelungen hinaus bestehen curriculumspezifische Anforderungen: So müssen die Fahrlehrer durch die Teilnahme an einer sechstägigen Schulung eine spezielle Zertifizierung zur Durchführung des „Driver Training in Steps“ erwerben. Nach erfolgter Zertifizierung müssen die Fahrlehrer jährlich an einem eintägigen Theoriekurs teilnehmen.

Die Fahrschulen werden in einem fünfjährigen Turnus jeweils zwei Mal für eine Dauer von drei Tagen überwacht. Im Rahmen dieser Überwachung werden sowohl die didaktischen Fähigkeiten der Fahrlehrer als auch ihre Coachingfähigkeiten bewertet. Die Fahrlehrer werden entsprechend ihrer Schwächen geschult und erhalten Optimierungsvorschläge zur Verbesserung ihrer Ausbildung.

Schließlich werden die durchschnittlichen Bestehensquoten bei der Fahrprüfung bezogen auf die einzelnen Fahrschulen veröffentlicht. Die Fahrschüler können die Bestehensquoten somit bei der Wahl ihrer Fahrschule berücksichtigen.

4 Verhältnis zu weiteren Elementen der Fahranfängervorbereitung

Lehr-Lernformen

Selbständiges Theorielernen und Theorieunterricht

Die Vorbereitung auf den Verkehrswahrnehmungstest und die Wissensprüfung ist nicht durch das Curriculum geregelt; sie erfolgt entweder durch Selbständiges Theorielernen oder durch fakultativen Theorieunterricht an Fahrschulen. Zur Vorbereitung stehen Fahranfängern Arbeitsbücher, computerbasierte Trainingsprogramme von kommerziellen Anbietern sowie internetbasierte Trainingsprogramme von Prüfungsorganisationen und kommerziellen Anbietern zur Verfügung. In der Regel beginnen Lerner die Fahrpraktische Ausbildung

erst nach dem erfolgreichen Bestehen des Verkehrswahrnehmungstests und der Wissensprüfung. Dies stellt jedoch keine Pflicht dar.

Fahrsimulationstraining und Aufbaukurs

Einige Fahrschulen bieten im Rahmen der Ausbildung die Möglichkeit zur Teilnahme an einem Fahrsimulationstraining an. Inhaltlich ist das Training auf die Fahrzeugbedienung, das Beobachten von Verkehrssituationen, das Ausführen von Fahrmanövern, das Fahren unter Beachtung von Verkehrsregeln und Verkehrszeichen, das umweltverträgliche Fahren, die Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmern und den Umgang mit Gefahrensituationen ausgerichtet. Das Fahrsimulationstraining wird in der Regel als Einzel- oder Gruppenunterricht vor Beginn der Fahrpraktischen Ausbildung im Realverkehr durchgeführt und von etwa 15 Prozent der Fahranfänger genutzt.

Weiterhin kann im Rahmen der „Driver Training in Steps“-Ausbildung fakultativ ein Aufbaukurs auf einem speziellen Übungsgelände absolviert werden. Das Lernziel dieses Kurses besteht darin, dem Fahranfänger ein Bewusstsein darüber zu verschaffen, wie schnell es im Fahrzeug zum Kontrollverlust kommen kann. Die Bewältigung der potenziellen Gefahren ist hingegen nicht Bestandteil des Kurses.

Begleitetes Fahrenlernen

Fahranfänger können nach dem Bestehen des Verkehrswahrnehmungstests, der Wissensprüfung und der Fahrprüfung ab einem Alter von 17 Jahren über das Begleitete Fahrenlernen Fahrerfahrung sammeln. Das Begleitete Fahren wurde im Jahr 2011 als Modellversuch eingeführt; der Versuch ist zunächst auf sechs Jahre begrenzt. Innerhalb dieser sechs Jahre soll die SWOV eine Evaluationsstudie durchführen, in der neben der Akzeptanz vor allem das Verkehrsverhalten und die Unfallraten der Fahranfänger untersucht werden. Die endgültigen Evaluationsergebnisse werden für das Jahr 2017 erwartet. Erste Studien zeigen, dass rund 35 Prozent der Fahranfänger die Möglichkeit des Begleiteten Fahrenlernens nutzen bzw. vorhaben, diese Möglichkeit zukünftig in Anspruch zu nehmen (van Schagen, Wijlhuizen & de Craen, 2013).

Selbständiger Fahrpraxiserwerb unter protektiven Regelungen

Die durchschnittliche Ausbildungszeit reicht nicht aus, um Fahrexpertise zu erlangen. Daher unterliegen die Fahranfänger über einen Zeitraum von fünf Jahren protektiven Regelungen: Die Höchstgrenze für die Blutalkoholkon-

zentration liegt in dieser Zeit bei 0,2 Promille. Zudem werden Verkehrsverstöße in einem Punktsystem für Fahranfänger dokumentiert. Beim Erreichen von drei Strafpunkten durch Verkehrsverstöße können Maßnahmen wie der Fahrerlaubnisentzug oder die Anordnung von Prüfungen und Nachschulungen erfolgen.

Prüfungsformen

Verkehrswahrnehmungstest und Wissensprüfung

Fahranfänger müssen im Rahmen einer computergestützten Prüfung zuerst einen Verkehrswahrnehmungstest (1. Prüfungsteil) und unmittelbar im Anschluss daran eine Wissensprüfung (2. Prüfungsteil) ablegen.

Im ersten Teil müssen die Fahranfänger anhand von Fotografien richtige Verhaltensoptionen in unterschiedlichen Verkehrssituationen auswählen; dabei steht ihnen nur begrenzt Zeit zur Verfügung. Der zweite Prüfungsteil setzt sich aus Richtig-Falsch-Aufgaben, Mehrfach-Wahl-Aufgaben und Ergänzungsaufgaben zusammen. Im Anschluss an die Prüfung werden dem Fahranfänger sowohl sein Prüfungsergebnis mitgeteilt als auch weiterführende Lernhinweise gegeben. Sollte ein Fahranfänger die Prüfung nicht bestehen, so erhält er zudem einen schriftlichen Ergebnisbericht. Die Bestehensquote liegt über beide Prüfungen hinweg bei etwa 50 Prozent.

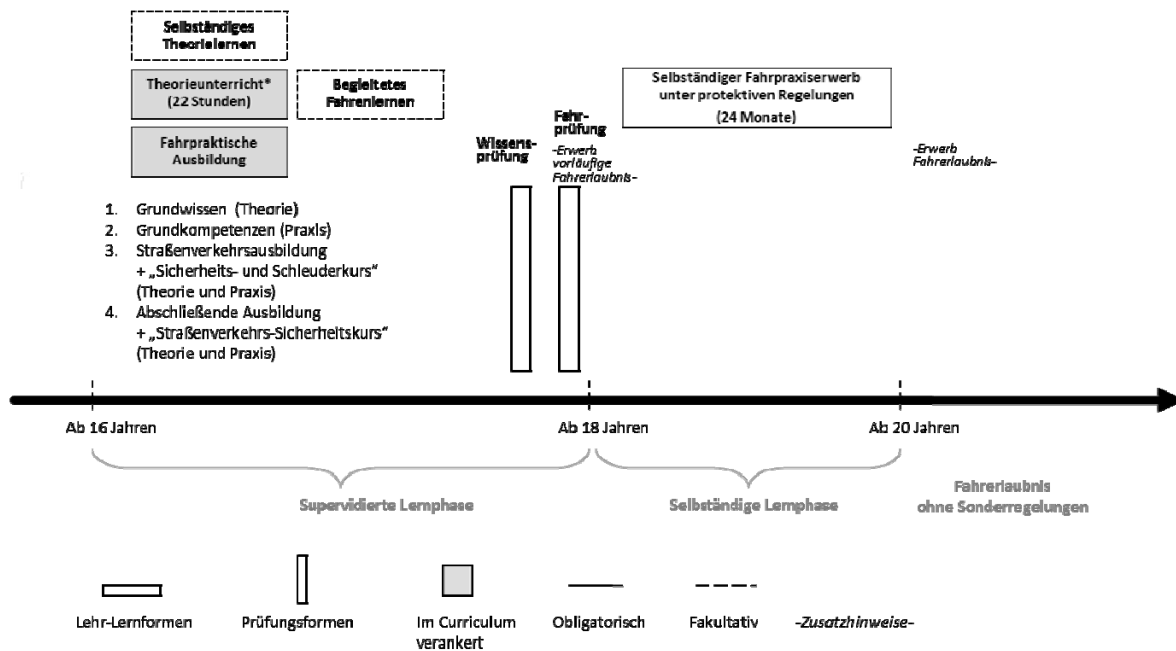
Fahrprüfung

Die Prüfungsfahrt findet ausschließlich im Realverkehr statt. Die gesamte Prüfungsdauer beträgt etwa 55 Minuten, die Dauer der Prüfungsfahrt mindestens 35 Minuten. Zu Beginn der Prüfung müssen die Fahranfänger ihre eigenen Kompetenzen in den fünf Bereichen „Fahrzeugkontrolle“, „Sicherheit“, „Sozialverhalten“, „Verkehrsanpassung“ und „Umweltverträgliches Fahren“ auf einer zehnstufigen Skala von „Schlecht“ (1) bis „Ausgezeichnet“ (10) einschätzen. Nach einer Sicherheitsüberprüfung des Fahrzeugs wird die Prüfungsfahrt durchgeführt. Dabei werden die Ausführung der Grundfahraufgaben sowie das Fahrverhalten in den oben genannten fünf Bereichen bewertet. Darüber hinaus müssen die Fahranfänger während einer festgelegten Zeitspanne unabhängig von den Anweisungen des Prüfers zu einem Ziel fahren; die Nutzung eines Navigationssystems kann vorgegeben werden. Ebenso kann der Prüfer „Situationsfragen“ stellen, bei denen der Fahranfänger seine Wahrnehmungen, Entscheidungen und Handlungen nach dem Durchfahren einer Verkehrssituation erläutern muss.

Nach dem Abschluss der Prüfung wird dem Fahranfänger das Prüfungsergebnis mitgeteilt und seine eigene Leistungseinschätzung mit der Einschätzung des Prüfers verglichen. Au-

ßerdem erhält der Fahranfänger ein Prüfungsprotokoll. Die Fahrprüfung kann bei Nichtbestehen frühestens nach zehn Wochen wiederholt werden.

9 Norwegen: „Curriculum - Driving Licence Categories B and BE“ (2005)



* Dieser Theorieunterricht dient nicht zur Vorbereitung auf die Wissensprüfung. Zu diesem Zweck können ergänzende Theoriestunden gebucht werden.

1 Rahmenbedingungen der Fahrausbildung

Ausgestaltung der Fahranfängervorbereitung

In Norwegen kann die Fahrausbildung entweder ausschließlich durch Fahrlehrer oder durch eine Kombination von Laienausbildung und Ausbildung durch einen Fahrlehrer erfolgen; daran anschließend können die Lerner beim Begleiteten Fahrenlernen weitere Fahrpraxis sammeln. Mit dem Bestehen einer Wissensprüfung und einer Fahrprüfung erwirbt der Lerner die Berechtigung zum selbständigen Fahrkompetenzerwerb; in den ersten 24 Monaten nach dem Ablegen der Fahrprüfung unterliegt er dabei protektiven Sonderregelungen.

Mindestalter und Eignungsnachweise

Die Supervidierte Lernphase kann frühestens in einem Alter von 16 Jahren begonnen werden. Das Selbständige Fahren unter protektiven Regelungen ist mit dem Erreichen des 18. Lebensjahres möglich; die protektiven Sonderregelungen entfallen frühestens mit dem Beginn des 20. Lebensjahrs.

Als Eignungsnachweis ist eine Selbstauskunft über die Sehfähigkeiten sowie über psychische und physische Erkrankungen vorzulegen. Im Rahmen der obligatorischen theoretischen Ausbildung ist zusätzlich die Teilnahme an einem vierstündigen Erste-Hilfe-Kurs vorgeschrieben.

Dauer und Kosten

Bis die Fahranfänger in das selbständige Fahren unter protektiven Regelungen übergehen, vergehen etwa sechs Monate. Die Kosten des Fahrerlaubnisenerwerbs liegen bei durchschnittlich 3.200 Euro.

Steuerungsinstrumente

Die Fahrausbildung wird in Norwegen durch ein Curriculum geregelt, in dem Festlegungen zum Theorieunterricht, zur Fahrpraktischen Ausbildung und zu Lernstandseinschätzungen getroffen werden. Zur Erhöhung der Verbindlichkeit des Curriculums wurden detaillierte Beschreibungen der Fahrausbildungsziele, der Ausbildungsstufen und der Lehr-Lerninhalte rechtlich kodifiziert.

2 Strukturelemente des Curriculums

Binnenstruktur des Curriculums

Im Curriculum wird zunächst der Erwerb von Fahrkompetenz erläutert. Daran anschließend werden die Hauptziele der Fahrausbildung benannt und das stufenbasierte Ausbildungsmodell beschrieben, das zum Vermitteln von Fahrkompetenz eingesetzt wird. Für jede Ausbildungsstufe werden dabei die Lehr-Lernziele, die Lehr-Lerninhalte und organisatorische Vorgaben (z. B. Stundenumfänge, Teilnehmerzahl-

len) aufgeführt. Am Ende des Curriculums werden alle Ausbildungsziele in einer Check-Liste zusammenfassend dargestellt.

Stufen

Die Ausbildung der Fahranfänger erfolgt in vier aufeinander aufbauenden Stufen: Während auf der ersten Stufe lediglich Theorieunterricht stattfindet, wird auf der zweiten und dritten Stufe vorrangig die Fahrpraktische Ausbildung vollzogen. Eine Ausnahme bildet ein auf der dritten Stufe zu absolvierender „Sicherheits- und Schleuderkurs“, der theoretische und praktische Anteile modular miteinander verknüpft. Auf der vierten Stufe erfolgt die modulare Verbindung von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung.

Stufe 1 „Grundwissen“: Auf dieser Stufe müssen 17 Stunden Theorieunterricht absolviert werden, von denen 10 Stunden für die Inhaltsbereiche „Grundregeln des Straßenverkehrs“, „Der Mensch im Straßenverkehr“ und „Durchführen einer professionellen oder Laienausbildung“ vorgesehen sind. In vier weiteren Stunden werden Erste-Hilfe-Maßnahmen erläutert und erprobt. Die verbleibenden drei Stunden werden dem Thema „Nachtfahrten“ gewidmet; dabei finden praktische Demonstrationen durch den Fahrlehrer oder Übungen am Fahr-Simulator statt. Das Absolvieren der ersten Stufe stellt eine Voraussetzung dar, um mit der zweiten Stufe – und damit mit der Fahrpraktischen Ausbildung – beginnen zu dürfen.

Stufe 2 „Grundkompetenzen“: Die zweite Stufe umfasst die Fahrpraktische Ausbildung auf Übungsplätzen und in Gegenden mit wenig Verkehr. Es erfolgt keine Vorgabe eines Mindeststundenumfangs; stattdessen müssen vorgegebene Lehr-Lerninhalte in einer bestimmten Reihenfolge trainiert und vor dem Abschluss der Stufe sicher beherrscht werden. Diese Lehr-Lerninhalte fokussieren zunächst auf den Aufbau von Fahrzeugen, die Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit der Nutzung von Fahrzeugen und die Fahrtvorbereitung. Daran anschließend werden Aufgaben der Fahrzeugbedienung wie „Schalten“, „Beschleunigen“, „Lenken“ und „Bremsen“ eingeübt und routiniert. Sobald der Lerner die Fahrzeugbedienung automatisiert beherrscht, soll er Fahrmanöver wie „Rückwärtsfahren“, „Wenden“ und „Parken“ trainieren. Schließlich wird der Schwerpunkt der Ausbildung auf das korrekte Durchführen von „Sicherheitsüberprüfungen“ am Fahrzeug gelegt; im Zuge dessen werden beispielsweise die Reifen und die Bremsen kontrolliert. Die Lehr-Lerninhalte der zweiten Stufe können durch Fahrlehrer oder

durch Laienausbilder vermittelt werden; vor dem Übergang in die dritte Stufe muss eine obligatorische Lernstandseinschätzung bei einem Fahrlehrer absolviert werden.

Stufe 3 „Straßenverkehrsausbildung“: Diese Stufe beinhaltet vorrangig den Ausbau der fahrpraktischen Fähigkeiten in verschiedenen Verkehrsumgebungen (z. B. Fahren innerhalb geschlossener Ortschaften und im städtischen Umfeld; Fahren auf Schnellstraßen). Darüber hinaus wird das umweltverträgliche Führen eines Kraftfahrzeugs in den Fokus der Stufe gerückt. Weiterhin muss auf der dritten Ausbildungsstufe ein Sicherheits- und Schleuderkurs absolviert werden, der sich aus theoretischen und praktischen Ausbildungsanteilen zusammensetzt. Der Sicherheits- und Schleuderkurs beginnt damit, dass die Erwartungen der Lerner zum Kurs in einer Gruppendiskussion zusammengetragen werden. Darauf aufbauend wird geübt, wie man Mitfahrer und Gegenstände in Fahrzeugen optimal sichert. Jeder Lerner soll dann zwei Stunden auf „Schleuderplatten“ („skid pans“) fahrpraktische Übungen (z. B. Bremsen, Durchfahren von Kurven) durchführen. Zum Abschluss des Kurses erfolgt schließlich eine Zusammenfassings- und Reflexionsstunde. Die Aneignung der Lehr-Lerninhalte auf der dritten Stufe kann – mit Ausnahme des Sicherheits- und Schleuderkurses – bei einem Laienausbilder erfolgen. Um die dritte Stufe abzuschließen, muss sich der Fahrschüler jedoch erneut einer Lernstandseinschätzung bei einem Fahrlehrer unterziehen.

Die vierte Stufe „Abschließende Ausbildung“ enthält Ausbildungsinhalte, die obligatorisch durch einen Fahrlehrer vermittelt werden müssen. Darüber hinaus sollen zusätzliche Fahrstunden bei einem Fahrlehrer oder einem Laienausbilder durchgeführt werden; diesbezüglich werden keine Mindeststundenumfänge vorgegeben. Der Fokus dieser Stufe liegt einerseits darauf, dass der Lerner seine Fahrfähigkeiten und seine Grenzen realistisch einschätzen kann; andererseits soll er seine Fähigkeiten zur Perspektivenübernahme schulen und lernen, Gefahren vorausschauend zu vermeiden. Die bei einem Fahrlehrer durchzuführenden Ausbildungsbestandteile umfassen einen „Straßenverkehrs-Sicherheitskurs“, der fünf Einheiten Theorieunterricht modular mit neun Stunden Fahrpraktischer Ausbildung verknüpft. Der Kurs beginnt mit zwei Theoriestunden zu den Gefahren, die mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs verbunden sind. Daran anschließend soll jeder Lerner fünf Stunden fahrpraktische Erfahrungen auf Landstraßen und beim Überholen sammeln. Darauf aufbau-

end absolvieren die Lerner vier Fahrstunden in verschiedenen Umgebungen, in denen sie bereits vorher mindestens drei Stunden Erfahrungen aufbauen konnten. Dabei sollen die Lerner möglichst mit herausfordernden Situationen konfrontiert werden, damit Diskussions- und Reflexionsbedarf entsteht. Dieser soll dann im abschließenden dreistündigen theoretischen Teil des Kurses aufgegriffen werden.

Theorieunterricht

Organisatorische Vorgaben

Der Theorieunterricht, an dem maximal 16 Fahranfänger zugleich teilnehmen dürfen, wird von kommerziellen Fahrschulen angeboten und durch einen professionellen Fahrlehrer geleitet. Insgesamt müssen 22 Stunden Theorieunterricht zu je 45 Minuten absolviert werden.

Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte

Im obligatorischen Theorieunterricht werden insbesondere Lehr-Lerninhalte behandelt, die sich auf die Straßenverkehrssicherheit beziehen, vom Lerner allein nur schwierig zu erarbeiten und im Rahmen von Prüfungen nur schwer zu überprüfen sind (z. B. Einfluss persönlicher Eigenschaften). Der obligatorische Theorieunterricht dient damit zur Sicherstellung, dass Ausbildungsinhalte, die zur Teilnahme am Straßenverkehr notwendig sind, aber keiner Prüfung unterzogen werden, tatsächlich vermittelt (und angeeignet) werden.

Lehr-Lernmethoden

Im Curriculum werden nur für die obligatorisch bei einem Fahrlehrer zu absolvierenden Ausbildungsbestandteile Lehr-Lernmethoden vorgegeben. Im obligatorischen Theorieunterricht sollen diskursive Lehr-Lernmethoden wie der „Problem-orientierte Unterricht“ eingesetzt werden. Darunter ist zu verstehen, dass die Fahrlehrer in Abhängigkeit vom Ausbildungsthema konkrete Probleme vorbereiten, um Diskussionen unter den Lernern anzuregen. Derartige Lehr-Lernmethoden aktivieren den Lerner zur Teilhabe am Theorieunterricht und werden insbesondere dann als nützlich erachtet, wenn die Einstellungen und Motivationen der Lerner im Mittelpunkt stehen.

Lehr-Lernmaterialien

Als Lehr-Lerngrundlage werden Lehrbücher, Realvideos, Prüfungsbögen und Modelle von Verkehrs- und Straßenanlagen verwendet.

Lernstandseinschätzung

Konkrete Überprüfungen des Lernstands sind innerhalb des Theorieunterrichts nicht vorgehen.

Fahrpraktische Ausbildung

Organisatorische Vorgaben

Die Fahrpraktische Ausbildung kann zu einem Großteil wahlweise unter Anleitung eines Fahrlehrers oder eines Laienausbilders absolviert werden; lediglich der „Sicherheits- und Schleuderkurs“ und der „Straßenverkehrs-Sicherheitskurs“ dürfen nur von Fahrlehrern durchgeführt werden.

Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte

Der Lerner soll das Fahrzeug automatisch bedienen können, sodass er seine Aufmerksamkeit auf das Verkehrsgeschehen richten kann. Darüber hinaus wird das Erlernen eines umweltverträglichen Fahrstils anvisiert.

Lehr-Lernmethoden

Im Curriculum werden nur für die bei einem Fahrlehrer zu absolvierenden Ausbildungsbestandteile Lehr-Lernmethoden vorgegeben. So soll der Fahrlehrer beispielsweise im „Straßenverkehrs-Sicherheitskurs“ auf der vierten Stufe herausfordernde Situationen aufsuchen, die Reflexionsbedarf schaffen. Darüber hinaus sollen Zusammenhänge zum „Problemorientierten Unterricht“ geschaffen werden: Der Fahrlehrer soll sich erlebte Situationen merken und sie als Basis für Diskussionen während oder nach der Ausbildungsfahrt nutzen.

Lehr-Lernmaterialien

Die Fahrpraktische Ausbildung erfolgt in einem Fahrzeug mit Doppelpedaleinrichtung sowie zusätzlichen Innen- und Außenspiegeln für den Fahrlehrer.

Lernstandseinschätzungen

Am Ende der zweiten und dritten Stufe der Ausbildung wird – wie bereits erwähnt – jeweils eine 45-minütige systematische Lernstandseinschätzung durchgeführt, um das Erreichen der anvisierten Lehr-Lernziele zu überprüfen. Im Zuge dessen füllt der Fahrschüler häufig zunächst selbst einen Fragebogen zur Einschätzung seiner Fähigkeiten aus. Daran anschließend findet die Evaluationsfahrt statt; während dieser Fahrt bewertet der Fahrlehrer den Fahrschüler oftmals ebenfalls anhand eines Fragebogens. Nach dem Abschluss der Evaluationsfahrt können die Selbst- und die Fremdeinschätzung dann miteinander verglichen werden. Darüber hinaus werden im Anschluss an die Lernstandseinschätzungen häufig „Evaluationsinterviews“ durchgeführt und dem Lerner Hinweise für den weiteren Ausbildungsweg bereitgestellt.

Lehr-Lern-Inhalte in der theoretischen und praktischen Ausbildung

Lernbereich		Lehr-Lern-Inhalt	Theorie	Praxis
Grundlagenwissen		Verkehrsregeln	1/4	
		Notfallmaßnahmen und Erste Hilfe	1/4	
		Verkehrszeichen	1/4	
		Konsequenzen von Verkehrsunfällen	1/4	
		Anhänger: Ausrüstung, Verbinden, Laden und Rangieren	1/4	
		Fahrbahnmarkierungen	1/4	
		Verkehrssignale	1/4	
		Inhalt und Ablauf der Fahrausbildung und Prüfungen	1/4	
		Fahrerassistenzsysteme	1/4	
		Regeln für das private fahrpraktische Training	1/4	
		Sicheres Verlassen des Fahrzeugs		2/4
		Instandhaltung und Durchsicht von Fahrzeugen		2/4
		Routenplanung	1/4	4/4
Bedienung und Kontrolle des Fahrzeugs	Verkehrsbeobachtung	Überblick über die Verkehrssituation verschaffen		2/4
		Identifizieren von und Reagieren auf Verkehrskontrolleinrichtungen		2/4
		Verkehrsbeobachtung bei Richtungsänderungen		2/4
		Benutzung der Spiegel bei verschiedenen Fahrmanövern	3/4	3/4
	Fahrzeugpositionierung	Positionierung des Fahrzeugs auf der Fahrbahn	1+3/4	2+3/4
		Halten der Position bei höheren Geschwindigkeiten und bei Bewegung der Augen	3/4	3/4
	Geschwindigkeitsanpassung	Anhalten	1/4	2/4
		Anpassen der Geschwindigkeit		2/4
		Bremsen		2/4
	Kommunikation	Kommunikation mit anderen Fahrern	1/4	2/4
	Fahrzeugbedienung und umweltbewusstes Fahren	Aufbau eines Fahrzeugs	1/4	
		Instrumente und Kontrollleuchten	1/4	2/4
		Energie und umweltbewusstes Fahren	1/4	2+4/4
		Sicherheitsausrüstung und ihre Verwendung	1+4/4	
		Anfahren		2/4
		Starten des Motors		2/4
		Steuerung und Lenkung		2/4
Einstellen der Sitzposition			2/4	
Verkehrsrisiko Mensch		Andere Verkehrsteilnehmer, Erwartungen an sie und von ihnen	1/4	
		Rücksichtsvolle Straßennutzung	1/4	
		Entscheidungsfindung	1/4	
		Risikoerschätzung u. Risikoakzeptanz	1/4	
		Körperliche Anforderungen an das Fahren		2/4
		Einfluss von Emotionen	1+3/4	3/4
		Einstellung und Motive des Fahrers	1+3/4	3/4
		Risiken beim Fahren und ihre Vermeidung	1+3+4/4	3+4/4
		Kompetenzdefizite von Fahranfängern	1+4/4	
		Unfallarten und ihre Vermeidungsmöglichkeiten	1+4/4	
		Selbsteinschätzung und -kontrolle	4/4	
		Soziale Einflüsse	4/4	
Fahraufgaben (FA) und Grundfahraufgaben (GFA)	Fahraufgabe 1	Fahrstreifenwechsel	3/4	3/4
		Benutzung von Einfädelungs- und Ausfädelungstreifen	3/4	3/4
		Reißverschlussverfahren	3/4	3/4
	Fahraufgabe 2	Überholen und überholt werden	3+4/4	3+4/4
	Fahraufgabe 3	Kurven	3/4	3/4
	Fahraufgabe 4	Befahren von Kreuzungen	3/4	3/4
		Abbiegen	3/4	3/4

Fahraufgaben (FA) und Grundfahraufgaben (GFA)	Fahraufgabe 5				
	Fahraufgabe 6	Verhalten an Bahnübergängen	3/4	3/4	
	Fahraufgabe 7				
	Fahraufgabe 8				
	Grundfahraufgaben	Parken und aus Parklücken herausfahren			2/4
		Wenden			2/4
Rückwärts fahren				2/4	
Gefahrenbremsung				2/4	
Besondere Fahrbedingungen		Herausforderungen verschiedener Fahrumgebungen	4/4	4/4	

3 Phasen der Curriculumentwicklung

Entwicklung

Das Curriculum wurde im Jahr 2005 implementiert. Im Vergleich zum vorherigen Curriculum zielt es stärker darauf ab, den Fahranfängern umfangreiche Kompetenzen zu vermitteln, die ein sicheres, rücksichtsvolles und effizientes Fahren ermöglichen. Darüber hinaus wurden verbindliche Lernstandseinschätzungen durch professionelle Fahrlehrer sowie Selbstreflexionen der Fahranfänger in den Ausbildungsprozess eingebunden.

Die Entwickler des Curriculums – Vertreter der Prüfer (angestellt bei statens vegvesen), der Fahrschulverbände (Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund und Trafikkforum) sowie des Ausbildungsinstitutes für Fahrlehrer und Prüfer (Universität Nord Trøndelag) – stützten die Inhalte und die Strukturen des Curriculums vor allem auf das Fahraufgabenkonzept (McKNIGHT & ADAMS, 1970 a), die GDE-Matrix (KESKINEN, 2002) und Theorien zur Automatisierung von Handlungsprozessen (REASON, 1990; RASMUSSEN, 1986).

Evaluation

Das aktuelle Curriculum wurde vor seiner Implementierung nicht wissenschaftlich evaluiert; allerdings wurde es von verschiedenen Arbeitsgruppen unter Verantwortung der Norwegian Public Road Administration (NPRA) umfassend diskutiert.

Inzwischen wurde einerseits eine Prozessevaluation durch die Universität „Nord-Trøndelag“ durchgeführt. Andererseits untersuchte das „Transportøkonomisk Institut“ die Sicherheitswirksamkeit des Curriculums. Die Evaluationsarbeiten wurden erst im Jahr 2013 abgeschlossen; es liegen noch keine Ergebnisse vor.

Qualitätssicherung

Für die Ausübung des Fahrlehrerberufs werden ein Mindestalter von 21 Jahren, der mindestens dreijährige Besitz der Fahrerlaubnis

Klasse B und ein Hochschulabschluss vorausgesetzt. Die berufsqualifizierende Ausbildung umfasst theoretischen und praktischen Unterricht an einer Hochschule und schließt mit einer theoretischen und einer praktischen Prüfung sowie einer Lehrprobe für die Fahrpraktische Ausbildung ab. Die gesamte Ausbildung dauert zwei Jahre, wobei mit der Verlängerung um ein weiteres Jahr die Möglichkeit besteht, den Bachelorgrad zu erwerben.

Laienausbilder müssen das 25. Lebensjahr erreicht haben und seit mindestens fünf Jahren über eine Fahrerlaubnis der Klasse B verfügen. Darüber hinaus sind die Kennzeichnung des Fahrzeugs als Lernfahrzeug, die Ausstattung des Fahrzeugs mit zusätzlichen Außenspiegeln und die Erreichbarkeit der Handbremse durch den Laienausbilder erforderlich. Zudem dürfen keine Auslandsfahrten durchgeführt werden. Schließlich darf die Blutalkoholkonzentration sowohl des Fahranfängers als auch des Laienausbilders 0,2 Promille nicht überschreiten. Das Absolvieren eines Einweisungslehrgangs wird empfohlen, ist aber nicht verpflichtend.

Im Rahmen der Fahrschulüberwachung finden periodische Kontrollen durch staatlich zertifizierte Organisationen statt. Dabei werden die Klassenräume, die Lehr-Lernmaterialien, die Ausbildungsfahrzeuge, die Einhaltung der Dokumentationspflichten und die pädagogische Qualität der Ausbildung überprüft. Die Kontrollen können sowohl angekündigt als auch unangekündigt erfolgen. Die Kontrolleure sind dazu befugt, den Unterricht zu beobachten und – sofern es notwendig wird – abzubrechen. Erfüllt eine Fahrschule die vorgegebenen Anforderungen nicht, wird eine Verwarnung ausgesprochen; darüber hinaus werden Forderungen zur Behebung der festgestellten Mängel aufgestellt. Findet diese Mängelbehebung nicht statt, kann der Kontrolleur die Fahrerlaubnis für einen begrenzten Zeitraum oder sogar dauerhaft entziehen. Bei schwerwiegenden Mängeln kann die Erlaubnis zum Führen einer Fahrschule ohne eine vorherige Verwarnung entzogen werden.

Eine weiteres Mittel zur Qualitätssicherung stellen die sogenannten „Electronic Training Cards“ dar. Sie erlauben es den Behörden einzusehen, welche Fortschritte ein Lerner in seiner Ausbildung erzielt. Die Fahrschulen sind für die Übermittlung der Informationen an die Behörden verantwortlich; sie müssen angeben, auf welcher Ausbildungsstufe sich der Fahranfänger befindet und welche „Meilensteine“ er bereits absolviert hat (z. B. eine bestimmte Evaluationsfahrstunde).

4 Verhältnis zu weiteren Elementen der Fahranfängervorbereitung

Lehr-Lernformen

Theorieunterricht

Die Vorbereitung auf die Wissensprüfung kann im Rahmen zusätzlicher fakultativer Theoriestunden erfolgen.

Selbständiges Theorielernten

Zur Vorbereitung auf die Wissensprüfung und zur Vertiefung der während des obligatorischen Theorieunterrichts erworbenen Informationen, können Lehrbücher sowie computer- und internetbasierte Trainingsprogramme von kommerziellen Anbietern und den Prüforganisation genutzt werden.

Begleitetes Fahrenlernen

Ergänzend zur Fahrpraktischen Ausbildung unter Anleitung eines Fahrlehrers oder Laienausbilders kann über das Begleitete Fahrenlernen weitere Fahrerfahrung erworben werden. Dabei gelten sowohl für den Fahranfänger als auch für den Begleiter die gleichen Bedingungen wie in der Laienausbildung. Schätzungsweise 70 bis 82 Prozent der Fahranfänger nutzen die Möglichkeit zum Begleiteten Fahrenlernen; sie erreichen dabei in der Regel eine Fahrleistung von 500 bis 2000 Kilometern.

Selbständiger Fahrpraxiserwerb unter protektiven Regelungen

Im Anschluss an das Bestehen der Fahrprüfung unterliegen die Fahranfänger für einen Zeitraum von zwei Jahren protektiven Sonderregelungen. Im Rahmen des bestehenden

Punktsystems erfasste Verkehrsverstöße, die zu Fahrverboten führen, werden mit Wiederholungen der Wissensprüfung und der Fahrprüfung sowie mit einer Verlängerung der Probezeit um weitere zwei Jahre sanktioniert.

Prüfungsformen

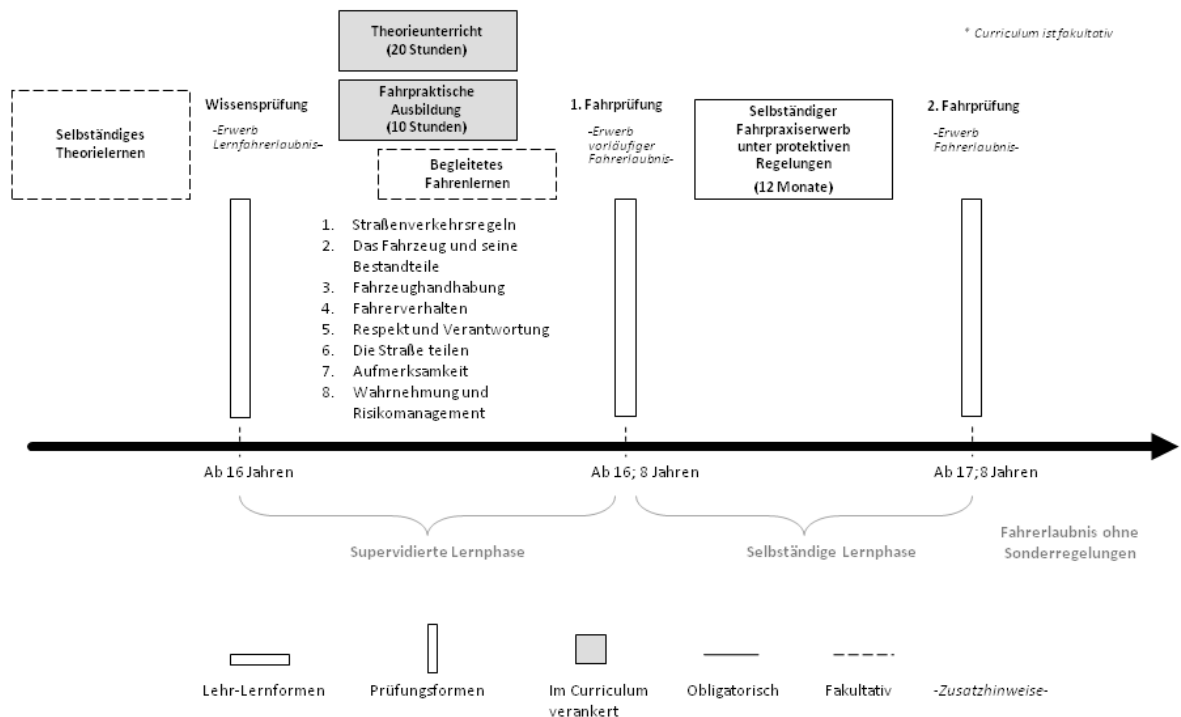
Wissensprüfung

Die 90-minütige Wissensprüfung findet am Computer statt und besteht aus 45 Prüfungsaufgaben im Richtig-Falsch- bzw. Mehrfach-Wahl-Format. Von diesen 45 Aufgaben müssen mindestens 38 korrekt beantwortet werden, um die Prüfung zu bestehen. Nach der Prüfung erhalten die Fahrerlaubnisbewerber einen schriftlichen Ergebnisbericht, der Rückmeldungen zu den Aufgabenbereichen enthält, in denen noch Defizite vorhanden sind. Die Bestehensquote liegt bei etwa 52 Prozent.

Die Fahrprüfung, die den Abschluss der Fahrpraktischen Ausbildung darstellt, dauert zwischen 65 und 75 Minuten; die eigentliche Prüfungsfahrt nimmt etwa 55 Minuten in Anspruch. Der Fahrerlaubnisprüfer sitzt dabei auf dem Beifahrersitz und beobachtet zunächst die Fähigkeiten des Fahranfängers zur fahrtechnischen Vorbereitung der Fahrt (z. B. Einstellen der Spiegel). Daraufhin beginnt die Prüfungsfahrt, die auf standardisierten Strecken im Realverkehr stattfindet. Im Verlauf der Prüfung fahren die Fahrerlaubnisbewerber entsprechend der Anweisungen des Fahrerlaubnisprüfers; sofern die Bewerber ortskundig sind, ist es auch möglich, dass der Prüfer lediglich einen Zielort vorgibt („Unabhängiges Fahren“).

Die Einordnung der Prüfungsleistung erfolgt auf der Grundlage von sechs Beobachtungskategorien (z. B. „Geschwindigkeitsanpassung“) und drei Fehlerkategorien („Geringe Fahrfehler“, „Substanzielle Fahrfehler“ und „Entscheidende Fahrfehler“). Ein überdurchschnittlich gutes Fahrverhalten kann mit Pluspunkten bewertet werden. Unmittelbar im Anschluss an die Prüfungsfahrt wird dem Bewerber ein Prüfprotokoll ausgehändigt; darüber hinaus werden ihm in einem Beratungsgespräch sein Prüfungsergebnis, seine Defizite und seine Stärken mitgeteilt. Im Falle des Nichtbestehens kann die Prüfung nach dem Ablauf einer Frist von zwei Wochen erneut durchgeführt werden.

10 Ontario: „Beginner Driver Education Standards“ (2008)



1 Rahmenbedingungen der Fahrerlaubnisbildung

Ausgestaltung der Fahranfängervorbereitung

In der Supervidierten Lernphase bereiten sich Fahranfänger durch Selbständiges Theorielernen auf eine Wissensprüfung („G1 Knowledge Test“) vor, deren Bestehen zur Erteilung einer Lernfahrerlaubnis („G1 License“) führt. Diese Lernfahrerlaubnis berechtigt zum Beginn der Fahrpraktischen Ausbildung durch einen Laienausbilder oder durch einen professionellen Fahrlehrer sowie zum Begleiteten Fahrenlernen. Nach 8 bzw. 12 Monaten (je nachdem, ob freiwillig ein staatlich anerkannter „Beginner Driver Education Course“ durchgeführt wurde oder nicht) können Fahranfänger eine Fahrprüfung („G1 Road Test“) durchführen, deren Bestehen zum selbständigen Fahren unter protektiven Regelungen berechtigt („G2 Licence“). Nachdem die Fahranfänger mindestens 12 Monate unter protektiven Regelungen gefahren sind, können sie an einer zweiten Fahrprüfung („G2 Road Test“) teilnehmen, mit deren Bestehen eine Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen erteilt wird.

Mindestalter und Eignungsnachweise

Für die Teilnahme an der Wissensprüfung und den Beginn einer Fahrpraktischen Ausbildung ist ein Mindestalter von 16 Jahren festgelegt; ferner muss ein Sehtest bestanden werden. Das Mindestalter für das selbständige Fahren beträgt 16 Jahre und acht Monate; eine unein-

geschränkte Fahrerlaubnis kann frühestens mit 17 Jahren und acht Monaten erteilt werden.

Dauer und Kosten

Ein staatlich anerkannter Fahrausbildungskurs, der die Supervidierte Lernphase von 12 Monaten auf 8 Monate verkürzt, kann innerhalb von 14 Tagen absolviert werden. Insgesamt umfasst der Zeitraum bis zum Erwerb einer unbeschränkten Fahrerlaubnis jedoch wenigstens 20 Monate. Zu den Kosten eines Fahrausbildungskurses liegen keine Angaben vor.

Steuerungsinstrumente

Die Mindestanforderungen zur Gestaltung von staatlich anerkannten Fahrausbildungskursen werden in einem „Kerncurriculum“ – den „Beginner Driver Education Standards“ – festgelegt. Dieses Curriculum umfasst Anforderungen an die Konzeption sowie an die Inhalte der Fahrausbildungskurse. Durch diese Vorgaben soll sichergestellt werden, dass korrekte Lehr-Lerninhalte vermittelt werden; darüber hinaus soll ein fairer Wettbewerb zwischen den Fahrschulen gefördert werden.

2 Strukturelemente des Curriculums

Binnenstruktur des Curriculums

Nach einer Beschreibung der Curriculumziele und des Curriculaufbaus werden die mit der Einführung des Curriculums verbundenen Änderungen im Fahranfängervorbereitungssystem dargelegt. Daran anschließend werden die Konzeptionsvorgaben für die Fahrausbildungskurse (z. B. im Hinblick auf ihre Struktur) aufgeführt. Weiterhin werden Anforderungen an die Ausbildungsinhalte festgelegt. Dabei werden acht im Zuge der Ausbildung zu bearbeitende Module inklusive ihrer Lehr-Lernziele, Lehr-Lerninhalte und Maßnahmen zur Lernstandseinschätzung vorgestellt. Im Curriculumanhang werden Beispielthemen zur Erweiterung der vorgegebenen Module aufgeführt.

Module

Die Reihenfolge der Module ist nicht im Curriculum festgelegt; die im Folgenden beschriebene Reihenfolge wird empfohlen. Der Mindestumfang der Lehr-Lernformen wird nicht für die einzelnen Module, sondern nur für den gesamten Fahrausbildungskurs vorgegeben. Er beinhaltet 10 Stunden Theorieunterricht, 20 Stunden Fahrpraktische Ausbildung sowie 10 weitere flexibel einzusetzende Stunden.

Modul „Straßenverkehrsregeln“: Dieses Modul dient zur Vermittlung von Verkehrsregeln sowie zur Anwendung der Regeln im Straßenverkehr. Es beinhaltet Informationen zur Bedeutung von Verkehrszeichen, Signalen und Markierungen; ferner werden rechtliche Auswirkungen des Fahrens unter Beeinträchtigung (z. B. unter Alkoholeinfluss) behandelt.

Modul „Das Fahrzeug und seine Bestandteile“: Mit diesem Modul soll ein Verständnis über die Funktion und die korrekte Nutzung der Fahrzeugbestandteile erreicht werden; zudem sollen Lerner befähigt werden, eine Sicherheitsüberprüfung am Fahrzeug durchzuführen.

Modul „Fahrzeughandhabung“: In diesem Modul werden die sichere Fahrzeugkontrolle und das Fahren in unterschiedlichen Verkehrsumfeldern in den Vordergrund gestellt. Zusätzlich werden Grundlagen und Strategien zur Vermeidung von kritischen Situationen (z. B. Schleudern) vermittelt.

Modul „Fahrerverhalten“: Dieses Modul zielt auf die Beobachtung des Verkehrsumfelds. Es soll weiterhin beim Fahranfänger ein Bewusstsein über die Einflussfaktoren auf das Fahrerverhalten schaffen (z. B. persönliche Motive, gesellschaftliches Umfeld). Dadurch soll eine

sichere und verantwortungsbewusste Fahrweise forciert werden.

Modul „Respekt und Verantwortung“: In diesem Modul sollen Wissen und Fähigkeiten zum Verhalten in Notsituationen (z. B. Unfällen) und zur umweltverträglichen Nutzung von Fahrzeugen vermittelt werden. Darüber hinaus steht die Notwendigkeit zum lebenslangen Lernen im Fokus.

Modul „Die Straße teilen“: Dieses Modul zielt auf die Entwicklung einer kooperativen Fahrweise ab. Eine solche Fahrweise ist durch einen proaktiven Ansatz gekennzeichnet, bei dem der Fahranfänger andere Verkehrsteilnehmer respektiert und deren Bedürfnisse bei der Auswahl seiner Handlungen berücksichtigt.

Modul „Aufmerksamkeit“: Mit diesem Modul soll der Fahranfänger Wissen über die Faktoren erlangen, die sein Handeln beeinflussen. Dabei stehen die möglichen Auswirkungen von Drogen, Alkohol, Müdigkeit, Stress, Krankheiten, Medikamenten und Ablenkungen im Vordergrund. Darüber hinaus werden Strategien zur Steuerung der Aufmerksamkeit in unterschiedlichen Verkehrsumfeldern vermittelt.

Modul „Wahrnehmung und Risikomanagement“: In diesem Modul werden Beobachtungstechniken, individuelle Risikofaktoren, Strategien zur Vermeidung von Unfällen, die Gefahrenwahrnehmung und die Gefahrenvermeidung fokussiert.

Theorieunterricht

Organisatorische Vorgaben

Die Module müssen mindestens 20 Stunden Theorieunterricht umfassen. Pro Tag dürfen höchstens fünf Stunden Theorieunterricht absolviert werden.

Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte

Die Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte orientieren sich an den oben beschriebenen Modulen.

Lehr-Lernmethoden

Im Theorieunterricht müssen direkte, indirekte, interaktive, experimentelle und unabhängige Lehr-Lernmethoden in einem vorgegebenen Umfang eingesetzt werden:

- Direkte Lehr-Lernmethoden (z. B. Lehrvorträge, Demonstrationen) werden maßgeblich durch den Fahrlehrer gesteuert. Diese Lehr-Lernmethoden eignen sich zur Vermittlung von Informationen sowie zur Internalisierung von Handlungsabfolgen. Der Umfang direkter Lehr-Lernmethoden sollte maximal 40 Prozent des Theorieunterrichts umfassen.

- Mit indirekten, interaktiven und experimentellen Lehr-Lernmethoden (z. B. Beobachtungen, Diskussionen, Exkursionen) soll das Interesse und die Neugier der Lerner gefördert werden. Diese Lehr-Lernmethoden müssen mindestens 50 Prozent des Theorieunterrichts abdecken.
- Unabhängige Lehr-Lernmethoden (z. B. Lesen eines Textes, Partnerarbeit) dürfen nicht mehr als 20 Prozent des Theorieunterrichts in Anspruch nehmen.

Lernstandseinschätzung

Der Lernfortschritt soll während der Ausbildung und am Ende der Ausbildung erfasst werden. Dazu dienen beispielsweise Befragungen der Lerner.

Lehr-Lernmaterialien

Im Theorieunterricht wird ein offizielles Handbuch des Verkehrsministeriums verwendet. Dieses beinhaltet Informationen zu den Straßenverkehrsregeln, Straßenverkehrszeichen, Fahrmanövern, Anforderungen an das Fahrzeug und zum Führerscheinsystem mit den erforderlichen Prüfungen. Die Fahranfänger müssen zusätzlich mit einem Textbuch arbeiten, das sich an den Modulen des Curriculums orientiert.

Fahrpraktische Ausbildung

Organisatorische Vorgaben

Die Fahrpraktische Ausbildung muss mindestens 10 Stunden umfassen. Pro Tag dürfen maximal zwei Fahrstunden absolviert werden; nach fünf Stunden Theorieunterricht darf maximal eine Fahrstunde erfolgen.

Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte

Die Ziele und Inhalte der Fahrpraktischen Ausbildung orientieren sich an den Modulen.

Lehr-Lernmethoden

Der Fahrlehrer darf maximal 10 Prozent der Ausbildungszeit für Demonstrationen verwenden. Die Lehr-Lerninhalte müssen in unterschiedlichen Verkehrsumfeldern und bei wechselnden Verkehrsbedingungen ausgeführt werden. Darüber hinaus wird empfohlen, den Aufbau von Fahrkompetenz außerhalb des Fahrausbildungskurses durch die Fahrpraktische Ausbildung bei einem Laien und Begleitetes Fahrenlernen zu unterstützen.

Lernstandseinschätzung

Der Lernstand soll während und am Ende der Ausbildung erfasst werden.

Lehr-Lern-Inhalte in der theoretischen und praktischen Ausbildung

Lernbereich		Lehr-Lern-Inhalt	Theorie und Praxis
Grundlagenwissen		Verkehrszeichen	1/8
		Fahrbahnmarkierungen	1/8
		Verkehrssignale	1/8
		Fahren in unbekanntem Umgebungen bzw. im internationalen Raum	1/8
		Verkehrsregeln	1+3/8
		Instandhaltung und Durchsicht von Fahrzeugen	2+5/8
		Routenplanung	5/8
Bedienung und Kontrolle des Fahrzeugs	Verkehrsbeobachtung	Konsequenzen von Verkehrsunfällen	5/8
		Überblick über die Verkehrssituation verschaffen	3/8
		Tote Winkel und Schulterblicke	3/8
		Benutzung der Spiegel bei verschiedenen Fahrmanövern	3/8
	Fahrzeugpositionierung	Kontrolle der Sichtbedingungen	3/8
		Positionierung des Fahrzeugs auf der Fahrbahn	3/8
		Sicherheitsabstände	3/8
		Anhaltezeit und Anhalteweg	3/8
		Einschätzen der eigenen Fahrzeugmaße	3/8
	Geschwindigkeitsanpassung	Gefahren von zu dichtem Auffahren	3/8
		Anpassen der Geschwindigkeit	3/8
		Bremsen	3/8
	Kommunikation	Schleuderkontrolle	3/8
		Kommunikation mit anderen Fahrern	6/8
	Fahrzeugbedienung und umweltbewusstes Fahren	Fahrzeugbedienung	2/8
		Instrumente und Kontrollleuchten	2/8
Anfahren		3/8	
	Einstellen der Sitzposition	3/8	

Verkehrsrisko Mensch		Lebenslanges Lernen	1/8
		Unfallarten und ihre Vermeidungsmöglichkeiten	3/8
		Visuelle Suche von Gefahren	3/8
		Risikoeinschätzung u. Risikoakzeptanz	3+8/8
		Andere Verkehrsteilnehmer, Erwartungen an sie und von ihnen	4/8
		Soziale Einflüsse	4/8
		Einfluss von Emotionen	4+7/8
		Einstellung und Motive des Fahrers	4+8/8
		Entscheidungsfindung	4+8/8
		Rücksichtsvolle Straßennutzung	5+6/8
		Faktoren, die die Fahrtüchtigkeit beeinflussen	5+7/8
		Aufmerksamkeit und Ablenkungen beim Fahren	5+7/8
		Einfluss von Alkohol	7/8
		Einfluss von Müdigkeit	7/8
		Einfluss von Drogen	7/8
		Einfluss von Medikamenten	7/8
		Risiken beim Fahren und ihre Vermeidung	7+8/8
		Kompetenzdefizite von Fahranfängern	8/8
		Unterschiedliche Typen von Fahren	8/8
Fahraufgaben (FA) und Grundfahraufgaben (GFA)	Fahraufgabe 1	Fahrstreifenwechsel	3/8
		Benutzung von Einfädelungs- und Ausfädelungsstreifen	3/8
	Fahraufgabe 2	Vorbeifahren an Hindernissen und Passieren von Engstellen	5/8
		Überholen und überholt werden	6/8
	Fahraufgabe 3	Kurven	3/8
	Fahraufgabe 4	Befahren von Kreuzungen	3/8
		Abbiegen	3/8
	Fahraufgabe 5	Fahren im Kreisverkehr	3/8
	Fahraufgabe 6	Verhalten an Bahnübergängen	1/8
	Fahraufgabe 7	Verhalten an Fußgängerüberwegen	1/8
Fahraufgabe 8	Verhalten gegenüber Radfahrern	1/8	
Grundfahraufgaben	Parken und aus Parklücken herausfahren	3/8	
	Wenden	3/8	
Besondere Fahrbedingungen		Verhalten bei Defekten am Fahrzeug	5/8
		Verhalten gegenüber Fahrzeugen mit Sonderrechten	5/8

3 Phasen der Curriculumentwicklung

Entwicklung

In Ontario gibt es seit dem Jahr 1994 ein gestuftes Führerscheinsystem. Das aktuelle Curriculum wurde im Jahr 2008 eingeführt, um den Veränderungen der Verkehrsumwelt durch eine Ausweitung und Aktualisierung der Anforderungen an die Fahrausbildung gerecht zu werden.

Die Entwicklung des Curriculums wurde vom Verkehrsministerium initiiert und in Kooperation mit einem privaten Unternehmen durchgeführt, das sich auf die Entwicklung von Bildungsstandards spezialisiert hat. An der Curriculumentwicklung wurden weiterhin Organisationen im Bereich der Verkehrssicher-

heitsarbeit, unabhängige Experten der Verkehrssicherheitsforschung und der Curriculumarbeit sowie Interessenvertreter von Fahrschulen und Fahrlehrerverbänden beteiligt.

Qualitätssicherung

Die Ausführung des Fahrlehrerberufs setzt das Absolvieren einer theoretischen und praktischen Ausbildung sowie das Bestehen einer Wissensprüfung und einer Fahrprüfung voraus. Anwärter für den Fahrlehrerberuf müssen mindestens vier Jahre lang im Besitz eines Führerscheins sein. Darüber hinaus müssen sie über ein Führungszeugnis ohne Vermerke verfügen und dürfen nicht mehr als drei Strafpunkte für Verkehrsvergehen aufweisen. Schließlich müssen sie eine gesundheitliche Eignung vorlegen und einen Sehtest bestehen.

Zur Anerkennung eines Fahrausbildungskurses wird durch das Verkehrsministerium kontrolliert, ob die im Curriculum gestellten Anforderungen (Lehr-Lerninhalte, Lehr-Lernmethoden) erfüllt werden und der Kurs pädagogisch sinnvoll aufgebaut ist. Weiterhin werden die Unterrichtsräume, Fahrzeuge, Versicherungen und Lizenzen überprüft. Daran anschließend sollen jährliche Kontrollen stattfinden, die sowohl angekündigt als auch unangekündigt erfolgen können. Nach einer durchgeführten Kontrolle erhält die Fahrschule einen schriftlichen Ergebnisbericht. Bei Verstößen wird eine schriftliche Stellungnahme gefordert. In Abhängigkeit vom Ausmaß der Verstöße und von der Stellungnahme bleibt die Lehrgenehmigung entweder erhalten, bis eine erneute Kontrolle erfolgt, oder die Anerkennung des Ausbildungskurses wird widerrufen. Zur Qualitätssicherung in Fahrschulen können weiterhin verdeckte Kundentests durchgeführt werden.

Die staatlich anerkannten Anbieter von Fahrausbildungskursen werden auf der Internetseite des Verkehrsministeriums veröffentlicht; dort werden auch Fahrschulen aufgeführt, die ihren Status verloren haben oder vom Ministerium für Verbraucherschutz als „Bedenklich“ eingestuft wurden.

4 Verhältnis zu weiteren Elementen der Fahranfängervorbereitung

Lehr-Lernformen

Selbständiges Theorielernen

Fahranfänger bereiten sich im Rahmen des Selbständigen Theorielernens auf eine Wissensprüfung vor. Dazu nutzen sie vor allem das offizielle Handbuch und internetbasierte Trainingsprogramme.

Begleitetes Fahrenlernen

In Ontario besteht nach dem erfolgreichen Absolvieren der Wissensprüfung alternativ bzw. ergänzend zum Belegen eines Fahrausbildungskurses auch die Möglichkeit zur Fahrpraktischen Ausbildung bei einem Laien bzw. zum Begleiteten Fahrenlernen. Ein Begleiter muss mindestens 21 Jahre alt sein, eine unbeschränkte Fahrerlaubnis besitzen und über eine mindestens vierjährige Fahrerfahrung verfügen. Während der Fahrstunde ist die maximale Blutalkoholkonzentration des Begleiters auf 0,5 Promille beschränkt; darüber hinaus dürfen keine Schnellstraßen befahren werden.

Selbständiger Fahrpraxiserwerb unter protektiven Regelungen

Das gestufte Führerscheinsystem beinhaltet über einen Zeitraum von mindestens 20 Monaten vielfältige protektive Regelungen für den Fahrerfahrungsaufbau (z. B. Alkoholverbot, Mitfahrerbeschränkungen).

Prüfungsformen

Wissensprüfung

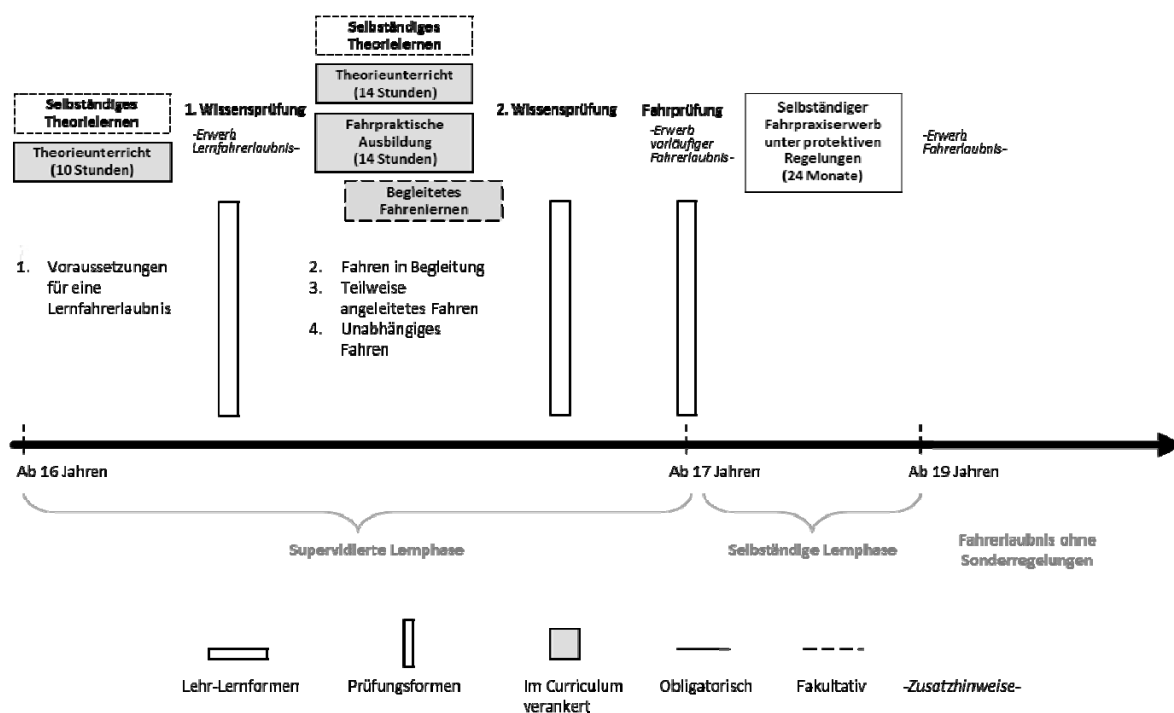
Die schriftliche Wissensprüfung („G1 Knowledge Test“) umfasst insgesamt 40 Prüfungsaufgaben (Mehrfach-Wahl-Aufgaben), die sich zu gleichen Anteilen auf die Themenfelder Verkehrsregeln und Verkehrszeichen beziehen. Zum Bestehen müssen mindestens 16 Aufgaben pro Themengebiet richtig beantwortet werden. Das Ergebnis wird dem Bewerber im Anschluss an die Prüfung mitgeteilt; die Durchfallquote beträgt über 70 Prozent.

Fahrprüfungen

Die Fahrprüfungen dienen zur Bewertung der Fahrkompetenz im Realverkehr. In der ersten Fahrprüfung („G1 Road Test“) müssen die Bewerber ihre Fahrfertigkeiten im Hinblick auf die Aufgaben „Starten, Stoppen und Abbiegen“, „Beachten von Verkehrszeichen und Ampeln“, „Überholen von Fahrzeugen und Radfahrern“, „Fahren auf Überholspuren“, „Durchfahren von Kreuzungen“, „Parallel Parken und Rückwärtsfahren“ sowie „Vorhersehen von und Reagieren auf Gefahrensituationen“ demonstrieren. Der geringen Fahrerfahrung der Bewerber wird Rechnung getragen, indem Fahrten auf der Autobahn aus der Prüfung ausgeschlossen werden. Mit dem Bestehen der ersten Fahrprüfung erlangt der Bewerber die Berechtigung, selbständig unter protektiven Regelungen zu fahren.

In der zweiten Fahrprüfung („G2 Road Test“) werden fortgeschrittene Fahrfertigkeiten (z. B. „Einfädeln auf Autobahnen“) in komplexeren Verkehrsumfeldern mit mehrspurigen Straßen und Schnellstraßen überprüft. Die Prüfung wird nur durchgeführt, wenn die Bewerber gemäß eigenen Angaben vorab ausreichend Erfahrung zum Befahren von Schnellstraßen sammeln konnten; dies wird über einen Fragebogen erhoben.

11 Quebec: „Road Safety Education Program“ (2009)



1 Rahmenbedingungen der Fahrausbildung

Ausgestaltung der Fahranfängervorbereitung

In Quebec erfolgt der Zugang zu vollen Fahrerlaubnisrechten über ein gestuftes Fahrerlaubnissystem. Zu Beginn der Fahranfängervorbereitung muss ein Fahrausbildungskurs bei einem Fahrlehrer durchgeführt werden. Nachdem die Lerner mindestens 10 Stunden Theorieunterricht absolviert haben, müssen sie eine Wissensprüfung bestehen, um eine Lernfahrerlaubnis zu erhalten. Diese Lernfahrerlaubnis gilt für einen Zeitraum von mindestens 12 Monaten und berechtigt den Lerner zur Fahrpraktischen Ausbildung im Rahmen des Fahrausbildungskurses sowie zum Begleiteten Fahrenlernen. Nach dem Absolvieren des gesamten Theorieunterrichts sowie frühestens 10 Monate nach dem Erhalt der Lernfahrerlaubnis muss eine zweite Wissensprüfung durchgeführt werden. Frühestens 12 Monate nach dem Erhalt der Lernfahrerlaubnis findet dann eine Fahrprüfung statt, die zum selbständigen Fahren unter protektiven Regelungen berechtigt. Im Anschluss an eine 24-monatige Phase des Selbständigen Lernens wird eine unbeschränkte Fahrerlaubnis erteilt.

Mindestalter und Eignungsnachweise

Die Teilnahme an dem Fahrausbildungskurs und an der ersten Wissensprüfung setzt ein

Mindestalter von 16 Jahren voraus. Vor dem Beginn der Fahrpraktischen Ausbildung muss ein Sehtest bestanden werden. Das Mindestalter für das selbständige Fahren unter protektiven Regelungen beträgt 17 Jahre; eine uneingeschränkte Fahrerlaubnis ohne protektive Regelungen wird frühestens in einem Alter von 19 Jahren erteilt.

Dauer und Kosten

Der Fahrausbildungskurs muss innerhalb von 13 Monaten abgeschlossen werden. Bis zum Erwerb einer unbeschränkten Fahrerlaubnis vergehen mindestens 36 Monate. Die Kosten für einen Fahrausbildungskurs dürfen nach formalen Vorgaben 650 Euro nicht übersteigen; zusätzliche Kosten entstehen dem Lerner durch den Kauf von Lernmaterialien und durch Prüfungsgebühren.

Steuerungsinstrumente

Die Anforderungen an die obligatorischen Fahrausbildungskurse sind in einem Curriculum beschrieben, welches darüber hinaus auch Vorgaben zum Begleiteten Fahrenlernen trifft.

2 Strukturelemente des Curriculums

Binnenstruktur des Curriculums

Nach einem einleitenden Teil folgen Erläuterungen zu den grundlegenden Prinzipien der Fahrausbildung. Diese umfassen

- die Entwicklung einer sicheren, kooperativen und verantwortungsvollen Fahrweise,
- den Aufbau von Fähigkeiten zur Steuerung und Handhabung des Fahrzeugs,
- die Fähigkeit zur Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer sowie
- die Fähigkeit zur unabhängigen und verantwortungsbewussten Nutzung des Straßenverkehrs (z. B. durch die Planung von Fahrten und die Berücksichtigung beeinträchtigender Faktoren).

Im Anschluss an die Darstellung der Grundprinzipien wird der modulare Aufbau der Ausbildung dargestellt. Weiterhin werden die Rollen des Fahrlehrers und des Begleiters erläutert.

Module

Der Fahrausbildungskurs beinhaltet Module, die sich aus Theorieunterricht, Fahrpraktischer Ausbildung und Begleitetem Fahrenlernen zusammensetzen. Die Module bauen aufeinander auf und sind in ihrer Reihenfolge vorgegeben. Mit Ausnahme des ersten Moduls erfolgt die Kombination von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung dahingehend, dass auf jede zweistündige theoretische Lehr-Lerneinheit zwei einstündige Einheiten der Fahrpraktischen Ausbildung folgen. Die darin behandelten Ausbildungsinhalte sollen anschließend im Begleiteten Fahrenlernen vertieft werden.

Modul 1 „Voraussetzungen für eine Lernfahrerlaubnis“: Dieses Modul beinhaltet 10 Stunden Theorieunterricht; dabei werden beispielsweise die Funktion und Bedienung einzelner Fahrzeugkomponenten erläutert sowie Informationen zu den Verkehrsregeln, zum kooperativen und verantwortungsbewussten Fahren und zum Einfluss persönlicher Eigenschaften auf das Fahrverhalten vermittelt. Nach dem Bestehen eines schriftlichen Wissenstests am Ende des Moduls erhalten die Fahranfänger eine Lernfahrerlaubnis.

Modul 2 „Fahren in Begleitung“: Dieses Modul umfasst vier Stunden Theorieunterricht und vier Stunden Fahrpraktische Ausbildung. Im Rahmen des Moduls sollen der Fahranfänger und sein Begleiter gemeinsam an einer zweistündigen theoretischen Lehr-Lerneinheit teilnehmen, in welcher die Ziele der Fahrpraktischen Ausbildung vorgestellt werden und Hinweise zum Begleiteten Fahrenlernen erfolgen.

In den verbleibenden zwei Stunden des Theorieunterrichts wird die „Beobachten-Bewerten-Handeln Strategie“ erläutert, die der gesamten weiteren Ausbildung zugrunde liegt. Die kontinuierliche Beobachtung des Verkehrsumfelds

dient dabei dem frühzeitigen Wahrnehmen und dem richtigen Einschätzen von Gefahren; sie soll angepasste Reaktionen ermöglichen. Das Wissen aus dem Theorieunterricht wird anschließend in den fahrpraktischen Ausbildungseinheiten angewendet. Dabei werden insbesondere das Lenken, Beschleunigen und Bremsen sowie die Ausführung von Fahraufgaben und Grundfahraufgaben (z. B. Fahrstreifenwechsel, Parken) in wenig komplexen Verkehrsumfeldern geübt und automatisiert.

Modul 3 „Teilweise angeleitetes Fahren“: Dieses Modul beinhaltet sechs Stunden Theorieunterricht, in denen Risikoverhaltensweisen (z. B. Geschwindigkeitsübertretungen, Alkoholkonsum) und das kooperative Fahren (z. B. Berücksichtigung vulnerabler Verkehrsteilnehmer) fokussiert werden. Während der sechsstündigen Fahrpraktischen Ausbildung im Rahmen dieses Moduls werden Fahraufgaben (z. B. Abbiegen, Fahrstreifenwechsel) in unterschiedlichen Verkehrsumfeldern (z. B. Wohngebiete, Innenstadtbereiche) ausgeführt.

Modul 4 „Unabhängiges Fahren“: Das Modul umfasst vier Stunden Theorieunterricht zu Risikofaktoren wie „Müdigkeit“ und „Ablenkung“ sowie zum Thema „Umweltverträgliches Fahren“. In der vierstündigen Fahrpraktischen Ausbildung werden die bis dahin in der Ausbildung erworbenen Kompetenzen in unterschiedlichen Verkehrsumfeldern weiter vertieft.

Nach dem Absolvieren der vier Module wird eine abschließende fahrpraktische Ausbildungsstunde durchgeführt, in der die gelernten Lehr-Lerninhalte wiederholt und überprüft werden.

Theorieunterricht

Organisatorische Vorgaben

Der Theorieunterricht wird insgesamt in 12 Lehr-Lerneinheiten mit einem Umfang von jeweils zwei Stunden durchgeführt.

Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte

Die Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte sind in den Modulen festgelegt.

Lehr-Lernmethoden

Der Theorieunterricht beginnt zumeist mit einer vom Fahrlehrer geleiteten Gruppenaktivität. Daran anschließend sollen weitere diskursive Lehr-Lernmethoden (z. B. Gruppendiskussionen) eingesetzt werden, um die aktive Mitarbeit der Fahrschüler und ihre Interaktion untereinander zu fördern.

Lehr-Lernmaterialien

Zur Unterstützung der Fahrausbildung wird ein Handbuch empfohlen. Das Handbuch umfasst Informationen zu der im Curriculum festgelegten Beobachtungsstrategie, zu verschiedenen Techniken der Fahrzeugkontrolle und zum umweltverträglichen Fahren. In jedem Kapitel werden den Lernern Übungen zur Selbstevaluation bereitgestellt.

Zu Beginn des Fahranfängerkurses erhalten die Lerner eine Arbeitsmappe („Road Access Binder“), die detaillierte Beschreibungen der Module liefert und während der gesamten Ausbildung eingesetzt wird. Die Arbeitsmappe dient zur Vorbereitung auf die einzelnen Module und die Prüfung.

Fahrpraktische Ausbildung

Organisatorische Vorgaben

Die Fahrpraktische Ausbildung kann erst mit dem Erwerb der Lernfahrerlaubnis und damit nach dem Absolvieren des ersten Moduls begonnen werden. Sie umfasst 15 Stunden, die sich jeweils aus 55 Minuten Fahrzeit und fünf Minuten Nachbesprechung zusammensetzen.

Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte

Die Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte sind in den Modulen festgelegt. Während der Fahrpraktischen Ausbildung sollen die Aufgaben vom Fahranfänger zunehmend unabhängiger ausgeführt werden.

Lehr-Lernmethoden

Eine fahrpraktische Ausbildungsstunde beginnt meist mit der Erläuterung der Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte. Dabei werden dem Lerner auch die Anforderungen beim Ausführen von Fahraufgaben erklärt. Am Ende jeder Ausbildungsstunde muss der Lerner einen Selbstevaluationsbogen ausfüllen und mit dem Ausbilder über seine Stärken und Schwächen diskutieren. Abschließend gibt der Fahrlehrer Rückmeldungen zu den Verbesserungsmöglichkeiten des Lerners und legt die Aufgaben für die nächste Ausbildungsstunde fest.

Lernstandseinschätzung

Der Fahrlehrer muss den Lernstand des Fahranfängers in der fünften, zehnten und fünfzehnten (und damit letzten) Ausbildungsstunde umfassend überprüfen. Mit der letztgenannten Lernstandseinschätzung wird das Erreichen aller Ausbildungsziele kontrolliert; diese Einschätzung soll den Fahranfänger bei der Pla-

nung der weiteren Vorbereitung auf die Fahrprüfung unterstützen.

Begleitetes Fahrenlernen

Organisatorische Vorgaben

Mit dem Begleiteten Fahrenlernen sollte erst nach dem Absolvieren der ersten beiden fahrpraktischen Ausbildungsstunden bei einem professionellen Fahrlehrer begonnen werden. Begleiter müssen mindestens seit zwei Jahren eine unbeschränkte Fahrerlaubnis besitzen. Darüber hinaus wird gefordert, dass Begleiter die gesamte Fahrtechnik kennen, diese erklären können und in der Lage sind, die Fahranfänger durch Ratschläge zu unterstützen. Während der Ausbildung sollen Begleiter den Fahranfängern durch sicheres, verantwortungsbewusstes und kooperatives Verhalten ein Vorbild sein.

Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte

Das Begleitete Fahrenlernen dient der Vertiefung der Fahrpraktischen Ausbildung und dem Aufbau von Fahrerfahrung. Die Lehr-Lerninhalte entsprechen den oben dargelegten Modulen.

Lehr-Lernmethoden

Die Stärken und Schwächen des Lerners sollen kontinuierlich reflektiert werden; dazu dient ein Vergleich zwischen der Selbsteinschätzung der Fahrkompetenz durch den Lerner und der Fremdeinschätzung der Fahrkompetenz durch den Begleiter. Die Komplexität der Verkehrsumgebung, in der das Begleitete Fahrenlernen durchgeführt wird, soll kontinuierlich zunehmen. Ist der Lerner müde, irritiert oder nervös, sind die Fahrten zu beenden.

Lehr-Lernmaterialien

Zur optimalen Unterstützung der Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte des Curriculums existiert ein gesondertes Handbuch für Begleiter. Das Handbuch enthält zusätzliche Informationen über die Anforderungen an den Begleiter und beinhaltet weitere Empfehlungen zu Lehr-Lernmethoden.

Lernstandseinschätzung

Begleiter sollen kontinuierlich Lernstandseinschätzungen durchführen, um das Lernniveau des Fahranfängers zu überprüfen. Zur Hilfestellung dient eine vorgegebene Liste, in der das Erreichen der Lernziele dokumentiert werden kann.

Lehr-Lern-Inhalte in der theoretischen und praktischen Ausbildung

Lernbereich		Lehr-Lern-Inhalt	Theorie	Praxis	
Grundlagenwissen		Rechtliche Rahmenbedingungen	1/4		
		Konsequenzen von Verkehrsverstößen	1/4		
		Verkehrsregeln	1/4		
		Instandhaltung und Durchsicht von Fahrzeugen	2/4	2/4	
		Verkehrssignale	2+3+4/4	2+3+4/4	
		Verkehrszeichen	2+3+4/4	2+3+4/4	
		Fahrphysikalische Gesetze, Reibung und Bodenhaftung	2/4	2/4	
		Routenplanung	4/4	4/4	
Bedienung und Kontrolle des Fahrzeugs	Verkehrsbeobachtung	Überblick über die Verkehrssituation verschaffen	2/4	2/4	
	Fahrzeugpositionierung	Positionierung des Fahrzeugs auf der Fahrbahn	2+4/4	2+4/4	
	Geschwindigkeitsanpassung	Anpassen der Geschwindigkeit	2+3/4	2+3/4	
	Kommunikation	Kommunikation mit anderen Fahrern	3/4	3/4	
	Fahrzeugbedienung und umweltbewusstes Fahren	Instrumente und Kontrollleuchten		2/4	2/4
		Sicherheitsausrüstung und ihre Verwendung		2/4	2/4
		Energie und umweltbewusstes Fahren		1+2+4/4	2+4/4
Lenkung			2/4	2/4	
Verkehrsrisiko Mensch		Einstellung und Motive des Fahrers	1+4/4		
		Körperliche Anforderungen an das Fahren	1+4/4		
		Einfluss von Emotionen	1+4/4		
		Aufmerksamkeit und Ablenkungen beim Fahren	1+4/4		
		Selbsteinschätzung und -kontrolle	2+3+4/4	2+3+4/4	
		Andere Verkehrsteilnehmer, Erwartungen an sie und von ihnen	3+4/4	3+4/4	
		Rücksichtsvolle Straßennutzung	1+3+4/4	3+4/4	
		Einfluss von Alkohol	3+4/4		
		Einfluss von Drogen	3+4/4		
		Einfluss von Medikamenten	4/4		
		Einfluss von Müdigkeit	4/4		
		Vorrausschauendes Fahren	4/4	4/4	
		Visuelle Suche von Gefahren	4/4	4/4	
		Risikoeinschätzung und Risikoakzeptanz	4/4	4/4	
		Entscheidungsfindung	4/4	4/4	
Fahraufgaben (FA) und Grundfahraufgaben (GFA)	Fahraufgabe 1				
	Fahraufgabe 2				
	Fahraufgabe 3				
	Fahraufgabe 4				
	Fahraufgabe 5				
	Fahraufgabe 6				
	Fahraufgabe 7				
	Fahraufgabe 8				
	Grundfahraufgaben				
Besondere Fahrbedingungen		Herausforderungen wechselnder Bodenhaftungsbedingungen	2+4/4	2+4/4	
		Herausforderungen wechselnder Wetter- und Sichtbedingungen	2+4/4	2+4/4	

3 Phasen der Curriculumentwicklung

Entwicklung

Das Curriculum wurde im Jahr 2009 mit dem Ziel eingeführt, die Verkehrssicherheit von Fahranfängern zu erhöhen und insbesondere die hohen Unfallzahlen junger Fahranfänger zu reduzieren. Die Entwicklung des Curriculums erfolgte unter Verantwortung der Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ); unterstützend wurden Vertreter des Fahrerschulwesens sowie Experten für Verkehrssicherheit und Pädagogik in den Prozess der Curriculumkonzeption einbezogen.

Unterschiede zum zuvor eingesetzten Curriculum bestehen insbesondere in der Erhöhung des Ausbildungsumfangs und der Ausdifferenzierung der Ausbildungsinhalte unter Beachtung der GDE-Matrix. Das Curriculum sollte nicht mehr nur zur Prüfungsvorbereitung dienen, sondern zur Ausbildung von Fahrern herangezogen werden, die sich kooperativ und rücksichtsvoll im Straßenverkehr bewegen.

Evaluation

Das Curriculum wurde weder vor noch nach der Implementierung evaluiert. Für die weitere Entwicklung des Curriculums ist die SAAQ zuständig; gegenwärtig sind keine Veränderungen geplant.

Qualitätssicherung

Die Tätigkeit als Fahrlehrer setzt das zweijährige Sammeln von Erfahrungen als professioneller Fahrbegleiter („driving monitor“) voraus. Um diesen Status zu erreichen, muss zunächst ein Ausbildungskurs abgeschlossen werden. Für die Ausbildung von Fahrbegleitern und die Akkreditierung von Fahrschulen ist ein privates Unternehmen verantwortlich.

Die Fahrschulen in Quebec werden in einem zweijährigen Turnus überwacht. Die dabei zu erfüllenden Anforderungen wurden gemeinsam von der SAAQ und Interessenvertretern der Fahrschulen festgelegt. Für angekündigte und unangekündigte Kontrollen sowie verdeckte Tests beauftragt die SAAQ ein Unternehmen, das die pädagogisch-didaktische Durchführung der Fahrausbildung, die Sicherheit der Klassenräume und Ausbildungsfahrzeuge sowie das Vorhandensein der erforderlichen Genehmigungen überprüft. Werden Mängel festgestellt, dann müssen diese innerhalb einer vorgegebenen Frist behoben werden. Die Akkreditierung der Fahrschule kann vorübergehend ausgesetzt oder dauerhaft widerrufen werden,

wenn Fahrschulen den Forderungen nicht nachkommen.

4 Verhältnis zu weiteren Elementen der Fahranfängervorbereitung

Lehr-Lernformen

Selbständiges Theorielernen

Im Rahmen des Selbständigen Theorielernens sollen sich die Fahrschüler auf den Theorieunterricht und die Wissensprüfungen vorbereiten. Die Lehr-Lernmaterialien entsprechen denen, die auch im Theorieunterricht eingesetzt werden. Weiterhin kann ein kostenloses internetbasiertes Programm der SAAQ zur Vorbereitung auf die Wissensprüfungen verwendet werden.

Selbständiger Fahrpraxiserwerb unter protektiven Regelungen

Zur Ermöglichung eines umfassenden Fahrerfahrungsaufbaus unter geringer Risikoexposition werden für einen Zeitraum von 24 Monaten protektive Regelungen (z. B. Alkoholverbot) vorgegeben.

Prüfungsformen

Wissensprüfungen

Die erste Wissensprüfung muss nach dem Abschluss des ersten Moduls abgelegt werden. Diese Prüfung wurde von der SAAQ entwickelt und umfasst beispielsweise Prüfungsaufgaben zu Verkehrsregeln.

Die zweite Wissensprüfung kann frühestens 10 Monate nach dem Erhalt der Lernfahrerlaubnis abgelegt werden. Darüber hinaus müssen die Lerner den gesamten Theorieunterricht abgeschlossen sowie wenigstens 11 Lehr-Lerneinheiten Fahrpraktische Ausbildung absolviert haben, um diese Prüfung anzutreten. Die 60-minütige Prüfung wird in einem Kundenzentrum der SAAQ durchgeführt. Sie umfasst Prüfungsaufgaben zu Straßenverkehrsregeln, zu Verkehrszeichen und zur Gefahrenwahrnehmung.

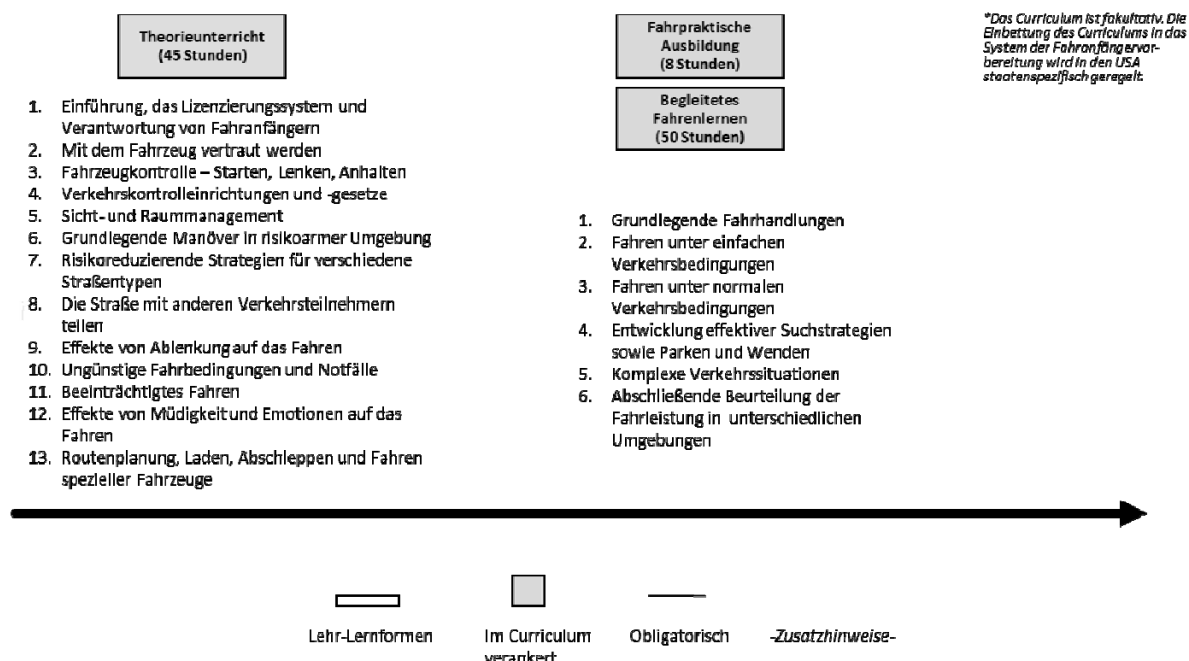
Fahrprüfung

Die Fahrprüfung kann frühestens 12 Monate nach dem Erhalt der Lernfahrerlaubnis durchgeführt werden und setzt das Bestehen der beiden Wissensprüfungen sowie einen Nachweis über den Abschluss des Fahrausbildungskurses voraus. Während der 30-minütigen Fahrprüfung werden die Fahraufgaben „In den Verkehr einfahren“, „Kreuzung überqueren“, „Fahrstreifenwechsel“, „Geradausfahren“, „Kurvenfahren“, „Abbiegen an

einer Kreuzung“, „Stoppen an einer Kreuzung“ und „Rückwärtsfahren“ bewertet. Im Anschluss an die Prüfung erhalten die Fahrerlaubnisbewerber eine mündliche Mitteilung über das

Prüfungsergebnis sowie eine Rückmeldung über ihre Stärken und Schwächen. Bei einem Nichtbestehen kann die Prüfung frühestens nach 28 Tagen wiederholt werden.

12 USA: „Driver Education Classroom and In-Car-Curriculum 3.0“ (2012)



1 Rahmenbedingungen der Fahrausbildung

Ausgestaltung der Fahranfängervorbereitung

In den US-Staaten variieren die Vorgaben zur Notwendigkeit einer formalen Fahrausbildung genauso wie die ggf. eingesetzten Curricula. In den meisten Staaten ist für den Erwerb der Fahrerlaubnis eine Fahrausbildung zumindest für einige Altersklassen vorgeschrieben oder geht mit bestimmten Anreizen einher (früherer Erwerb der Lernfahrerlaubnis, weniger Stunden Begleitetes Fahrenlernen notwendig). Die Vorgaben für die weiteren Lehr-Lernformen und die Prüfungen werden ebenfalls staatspezifisch getroffen.

Mindestalter und Eignungsnachweise

Die Altersvorgaben und zu erbringenden Eignungsnachweise richten sich nach den Regelungen des jeweiligen Bundesstaates.

Dauer und Kosten

Die Kosten und der zeitliche Umfang für die Fahrausbildung variieren in Abhängigkeit von den Ausbildungsbestimmungen der einzelnen Bundesstaaten.

Steuerungsinstrumente

Staaten, die das Absolvieren einer formalen Fahrausbildung vorschreiben, gehen dabei unterschiedlich vor: Einige erarbeiten Curricula für den gesamten Staat, andere überlassen die Curriculumerstellung lokalen Trägern (z. B.

Schulbezirken) und geben dafür einen gesetzliche Rahmen vor; wieder andere verfügen nur über gesetzliche Rahmenvorgaben (CHAUDHARY, BAYER, LEDINGHAM & CASANOVA, 2011). Curricula werden derzeit von 33 Staaten genutzt (HIGHWAY SAFETY CENTER INDIANA, 2009).

Die American Driver and Traffic Safety Education Association (ADTSEA, eine Vereinigung, welche die Fahrlehrer der USA und im Ausland repräsentiert) hat im Jahr 2012 die dritte Version eines nationalen Modell-Curriculums herausgegeben, das jeder Staat verwenden und um staatspezifische Regelungen und Informationen ergänzen kann. Dieses Curriculum soll nachfolgend beschrieben werden.

2 Strukturelemente des Curriculums

Binnenstruktur des Curriculums

Im Curriculum werden zunächst die Lehr-Lerneinheiten des Theorieunterrichts vorgestellt; dazu werden die mit ihnen verbundenen Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte beschrieben sowie wichtige Schlüsselwörter hervorgehoben. Weiterhin können dem Curriculum der veranschlagte zeitliche Umfang zur Durchführung der Lehr-Lerneinheiten sowie die Lehr-Lernmaterialien (z. B. Informationsblätter, Videos), die Lehr-Lernmethoden und die Lerneraktivitäten (z. B. die Erstellung einer

„Wörterwand“ zur Internalisierung neuer Wörter) entnommen werden.

Der Beschreibung der Lehr-Lerneinheiten des Theorieunterrichts schließen sich die Erläuterungen zur Fahrpraktischen Ausbildung und zum Begleiteten Fahrenlernen an. Diese beiden Lehr-Lernformen sollen in Modulen miteinander verflochten werden. Für jedes Modul werden die Lehr-Lernziele, Lehr-Lerninhalte (inkl. der Durchführungsreihenfolge) und ggf. die Lehr-Lernmaterialien aufgeführt. Am Ende des Curriculums befindet sich ein Logbuch, in dem die fahrpraktischen Fortschritte des Fahranfängers vermerkt werden sollen. Darüber hinaus wird ein schriftlich zu bearbeitender Abschlusstest in zwei Varianten bereitgestellt.

Theorieunterricht

Organisatorische Vorgaben

Das Curriculum enthält detaillierte Pläne zur Ausgestaltung von 13 Lehr-Lerneinheiten. Dies entspricht einem Umfang von etwa 45 Unterrichtsstunden. Die Pläne strukturieren den Ablauf der Ausbildungsstunden durch die Festlegung der Lehr-Lernziele, Lehr-Lerninhalte, Lehr-Lernmethoden und Lehr-Lernmaterialien. Sie lassen dabei jedoch auch Raum für pädagogische Freiheiten.

Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte

Nachfolgend werden die 13 Lehreinheiten des Theorieunterrichts aufgeführt:

- Lehreinheit 1: „Einführung, das Lizenzierungssystem und Verantwortung von Fahranfängern“ (z. B. das jeweilige Fahrausbildungsprogramm des Bundesstaates und die Erfordernisse des Lizenzierungssystems),
- Lehreinheit 2: „Mit dem Kraftfahrzeug vertraut werden“ (z. B. Kontrolle vor dem Einsteigen, der Bereich um das Fahrzeug herum, Sicherheit, Kommunikation, Komfort und Kontrolleinrichtungen),
- Lehreinheit 3: „Fahrzeugkontrolle – Starten, Lenken und Anhalten“ (z. B. den Motor starten und das Fahrzeug vorwärts bewegen, Lenken),
- Lehreinheit 4: „Verkehrskontrolleinrichtungen und -gesetze“ (z. B. Verkehrssignale, Fahrbahnmarkierungen),
- Lehreinheit 5: „Sicht- und Raummanagement“ (z. B. Sicht und Wahrnehmung, Bremsweg, Multitasking),
- Lehreinheit 6: „Grundlegende Manöver in risikoarmer Umgebung“ (z. B. Kreuzungen, Fahrstreifenwechsel, Abbiegen, Parken),
- Lehreinheit 7: „Risikoreduzierende Strategien für verschiedene Straßentypen“ (z. B.

Fahren auf der Autobahn, Fahren auf Landstraßen),

- Lehreinheit 8: „Die Straße mit anderen Verkehrsteilnehmern teilen“ (z. B. Fußgänger, Fahrradfahrer, Krafträder, Mopeds),
- Lehreinheit 9: „Effekte von Ablenkung auf das Fahren“ (z. B. Ablenkungen innerhalb und außerhalb des Fahrzeugs),
- Lehreinheit 10: „Ungünstige Fahrbedingungen und Notfälle“ (z. B. wechselnde Wetter- und Sichtbedingungen, Notfallmaßnahmen),
- Lehreinheit 11: „Beeinträchtigtes Fahren“ (z. B. alkoholbezogene Unfälle, Effekte anderer Drogen),
- Lehreinheit 12: „Effekte von Müdigkeit und Emotionen auf das Fahren“ (z. B. Ursachen und Effekte von Müdigkeit, Aggressives Fahren) und
- Lehreinheit 13: „Routenplanung, Laden, Abschleppen und das Fahren spezieller Fahrzeuge“ (z. B. Ausrüstung rund um das Fahrzeug).

Lehr-Lernmethoden

Der Ablauf der Theoriestunden erfolgt nach einem einheitlichen Schema: Zunächst werden den Lernern in einem Einführungsteil die Ziele der Lehr-Lerneinheit mitgeteilt. In einem Hauptteil erfolgt anschließend die Vermittlung der verschiedenen Lehr-Lerninhalte; jede Theoriestunde schließt mit einer Zusammenfassung und einem Quiz oder Test.

Es kommen insbesondere Lehr-Lernmethoden zum Einsatz, welche die Festigung der behandelten Inhalte forcieren – so sollen Hausaufgaben angefertigt, Informationsblätter ausgeteilt sowie Übungen und Tests durchgeführt werden. Zusätzlich werden diskursive Lehr-Lernmethoden wie Gruppendiskussionen, Kleingruppenübungen und Erfahrungsaustausch eingesetzt.

Lehr-Lernmaterialien

Das Curriculum enthält für jede Lehr-Lerneinheit Arbeits- und Informationsblätter. Darüber hinaus liefert es Anregungen zur Durchführung von Übungen und fahrphysikalischen Experimenten. Weiterhin wird die Benutzung des „How to Drive“-Lehrbuchs der AAA oder zweier alternativer Lehrbücher empfohlen, denen zusätzliche Übungsmöglichkeiten zu entnehmen sind. Schließlich sollte jeder Lerner das „Drivers Handbook“ seines jeweiligen Bundesstaates besitzen.

Lernstandseinschätzung

Am Ende jeder Lehr-Lerneinheit wird der Lernstand des Lerners erfasst. Die Ausbilder können dabei das Verständnis bestimmter Schlüsselwörter überprüfen, Fragen zum Inhalt der Lehr-Lerneinheit stellen und Diskussionen anregen. Abschließend bearbeitet jeder Lerner einen Multiple-Choice-Test mit einem Umfang von mindestens 10 Fragen. In einer gemeinsamen Auswertung werden die einzelnen Fragen besprochen, um etwaige Verständnisprobleme zu identifizieren und zu beheben. In der letzten Theoriestunde findet zudem ein Test statt, dessen Bestehen die Voraussetzung zur Anerkennung des Kurses darstellt; bei diesem Test handelt es sich allerdings nicht um den offiziellen Wissenstest.

Fahrpraktische Ausbildung

Organisatorische Vorgaben

Im Curriculum werden sechs Lehr-Lerneinheiten mit einem zeitlichen Umfang von jeweils 80 Minuten beschrieben. Dies entspricht einer acht-stündigen Ausbildung am bzw. im Fahrzeug. Diese Stundenzahl kann in Abhängigkeit vom Leistungsstand des Fahranfängers bzw. von den gesetzlichen Bestimmungen des Staates/Distrikts reduziert oder erhöht werden. Viele Staaten verlangen zudem das Bestehen eines Wissenstests bzw. den Erwerb einer Lernfahrerlaubnis, bevor mit der Fahrpraktischen Ausbildung begonnen werden kann.

Im Curriculum wird die Durchführung der Fahrpraktischen Ausbildung in Gruppen zu je drei Fahranfängern vorgeschrieben, sodass der Fahrer bzw. sein Fahrverhalten von den beiden Mitfahrern auf der Rückbank beobachtet werden kann.

Es wird empfohlen, die Fahrpraktische Ausbildung modular mit dem Begleiteten Fahrenlernen (s. unten) zu verknüpfen.

Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte

Für die sechs Lehr-Lerneinheiten werden folgende Ziele bzw. Inhalte festgelegt:

- Lehreinheit 1 fokussiert auf die Entwicklung grundlegender Fahrfähigkeiten auf einem Übungsplatz oder in einem Gebiet mit wenig Verkehr.
- Lehreinheit 2 stellt das Fahren unter einfachen Verkehrsbedingungen in den Vordergrund. Die Beobachter erhalten die Aufgabe einzuschätzen, wie gut der Fahrer die höheren Anforderungen (Sichtbedingungen, Straßentypen) bewältigt.
- Lehreinheit 3 beinhaltet das Fahren unter üblichen Verkehrsbedingungen.

- Lehreinheit 4 legt den Schwerpunkt auf die Entwicklung effektiver Suchstrategien sowie das Üben von Park- und Wendevorgängen. Auch in dieser Einheit erhalten die Beobachter die Aufgabe einzuschätzen, auf welchem Niveau der Fahrer die an ihn gestellten Anforderungen bewältigen kann.
- Lehreinheit 5 umfasst komplexe Verkehrssituationen und das Fahren in unterschiedlichen Umgebungen. Die Beobachter sollen auch hierbei die Qualität des Fahrverhaltens einschätzen.
- Lehreinheit 6 fokussiert auf eine abschließende Beurteilung der Fahrleistung in schwierigen Fahrumgebungen (Landstraßen, Autobahnen, Städte, Parkplätze).

Lehr-Lernmaterialien

Als Lehr- und Lernmaterialien stehen Pläne zur Ausgestaltung der Fahrstunden zur Verfügung.

Lernstandseinschätzung

Der Fahrlehrer führt ein Übersichtsblatt zu den fahrpraktischen Fortschritten des Fahranfängers. Nach jeder Fahrstunde schätzt er den Lernstand des Fahranfängers in Bezug auf unterschiedliche Fahraufgaben auf einer Skala von 1 bis 4 ein. In der letzten Fahrstunde wird die Einschätzung mit einer Gesamtbeurteilung des Lerners abgeschlossen.

Begleitetes Fahrenlernen

Organisatorische Vorgaben

In Abstimmung mit dem Fahrlehrer sollen 50 Fahrstunden in Begleitung eines erfahrenen Fahrers absolviert werden. Um synergetische Lerneffekte zu erzielen, nimmt der Fahrlehrer während der Fahrpraktischen Ausbildung mit dem Begleiter des Lerners Kontakt auf und teilt ihm schriftlich mit, in welchen Bereichen der Fahranfänger weitere praktische Erfahrung sammeln sollte.

Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte

Die Fahrstunden orientieren sich an den in der Fahrpraktischen Ausbildung vermittelten Zielen und Inhalten:

- Stunden 1 - 3: Entwicklung grundlegender Fahrerhandlungen,
- Stunden 4 - 8: Fahren unter einfachen Verkehrsbedingungen,
- Stunden 9 - 13: Fahren unter üblichen Verkehrsbedingungen,
- Stunden 14 - 16: Parkmanöver,
- Stunden 17 - 25: Entwicklung effektiver visueller Suchstrategien,
- Stunden 26 - 31: Fahren in unterschiedlichen Umgebungen,

- Stunden 32 - 34: Überholen auf zweispurigen Schnellstraßen,
- Stunden 35 - 40: Fahren unter ungünstigen Bedingungen und
- Stunden 41 - 50: Nachtfahrten.

Lehr-Lernmaterialien

Der Begleiter wird dazu angehalten, Informationen zur Start- und Endzeit der Fahrstunden, zur Verkehrsdichte, zu Wetterbedingungen

sowie weiterführende Kommentare in einem Logbuch zu notieren. Der Fahrlehrer kontrolliert die ordnungsgemäße Nutzung des Logbuchs.

Lernstandseinschätzung

Sowohl der Fahrlehrer als auch der Fahranfänger und dessen Begleiter können anhand des Logbuchs den Lernstand und den Lernfortschritt ablesen.

Lehr-Lern-Inhalte in der theoretischen und praktischen Ausbildung

Lernbereich		Lehr-Lern-Inhalt	Theorie	Praxis
Grundlagenwissen		Kommunikationsrichtlinien zwischen Schülern, Lehrern und Eltern während der Ausbildung	1/13	
		Inhalt und Ablauf der Fahrausbildung und Prüfungen	1/13	
		Informationen zur Lernstandseinschätzung	1/13	
		Instandhaltung und Durchsicht von Fahrzeugen	2/13	1/6
		Wichtige Fahrzeugpapiere	2/13	
		Sicheres Verlassen des Fahrzeugs	3/13	1/6
		Verkehrsregeln	4/13	
		Verkehrszeichen	4/13	
		Fahrbahnmarkierungen	4/13	
		Verkehrssignale	4/13	
		Straßenarten und mit ihnen verbundene Herausforderungen		5/6
		Fahrphysikalische Gesetze, Reibung und Bodenhaftung	6+10/13	
		Notfallmaßnahmen und Erste Hilfe	10/ 13	
		Konsequenzen von Verkehrsunfällen	10/13	
		Unfallmeldung	10/ 13	
		Fahrerassistenzsysteme	10/13	
		Routenplanung	13/13	
		Anhänger: Ausrüstung, Verbinden, Laden und Rangieren	13/13	
	Abschleppen, Anschleppen und Schleppen	13/ 13		
Bedienung und Kontrolle des Fahrzeugs	Verkehrsbeobachtung	Tote Winkel und Schulterblicke	2/13	
		Einstellen der Spiegel	2/13	
		Identifizieren von und Reagieren auf Verkehrskontrolleinrichtungen		4/6
		Kontrolle der Sichtbedingungen	5/13	
	Fahrzeugpositionierung	Positionierung des Fahrzeugs auf der Fahrbahn	2+3+5/ 13	
		Sicherheitsabstände	5/13	
		Anhaltezeit und Anhalteweg	5/13	
	Geschwindigkeitsanpassung	Anhalten	3/13	
	Kommunikation			
	Fahrzeugbedienung und umweltbewusstes Fahren	Instrumente und Kontrollleuchten	2/13	
		Sicherheitsausrüstung und ihre Verwendung	2/13	
		Aufbau eines Fahrzeugs	2/13	
Anfahren		3/13	1/6	
Starten des Motors		3/13	1/6	

Verkehrsrisko Mensch		Risiken beim Fahren und ihre Vermeidung	1+9/13	
		Visuelle Suche von Gefahren		4/6
		Sensorisches Erfassen und Wahrnehmung	5/13	
		Aufmerksamkeit und Ablenkungen beim Fahren	5+9/13	
		Andere Verkehrsteilnehmer, Erwartungen an sie und von ihnen	8/13	4/6
		Rücksichtsvolle Straßennutzung		5/6
		Vorrausschauendes Fahren	9/13	
		Sicherheitskommunikation unter Jugendlichen	9/13	
		Einfluss von Alkohol	11/ 13	
		Einfluss von Drogen	11/ 13	
		Einfluss von Emotionen	12/ 13	
		Einfluss von Müdigkeit	12/ 13	
		Aggressivität beim Fahren	12/ 13	
Fahraufgaben (FA) und Grundfahraufgaben (GFA)	Fahraufgabe 1	Verlassen des Straßenverkehrs	3/13	1/6
		Eintritt in den Straßenverkehr	3/13	2/6
		Fahrstreifenwechsel	6/13	2/6
		Benutzung von Einfädelungs- und Ausfädelungstreifen		3/6
	Fahraufgabe 2	Überholen und überholt werden	6/13	
	Fahraufgabe 3	Vorausfahrende Verkehrsteilnehmer	6/13	
		Befahren von Steigungen und Gefällen	7/13	
	Fahraufgabe 4	Annäherung an Kreuzungen		1/6
		Abbiegen	6/13	1+3/6
		Befahren von Kreuzungen	6/13	
	Fahraufgabe 5			
	Fahraufgabe 6	Verhalten an Bahnübergängen	8/13	
	Fahraufgabe 7	Fahren im Schutzbereich der Fußgänger	8/13	
		Verhalten an Bushaltestellen	8/13	
		Verhalten an Straßenbahnhaltestellen	8/13	
Fahraufgabe 8	Verhalten gegenüber Radfahrern	8/13		
Grundfahraufgaben	Rückwärts fahren	3/13	3/6	
	Wenden		3+4/6	
	Parken und aus Parklücken herausfahren	6/13	4/6	
Besondere Fahrbedingungen		Herausforderungen verschiedener Fahrumgebungen	7/13	
		Fahren auf der Autobahn	7/13	5/6
		Verhalten gegenüber Fahrzeugen mit Sonderrechten	8/13	
		Die Straße mit Landwirtschafts- und Baufahrzeugen sowie Arbeitszonen teilen	8/13	
		Herausforderungen wechselnder Wetter- und Sichtbedingungen	10/ 13	
		Herausforderungen wechselnder Bodenhaftungsbedingungen	10/ 13	
		Verhalten bei Defekten am Fahrzeug	10/ 13	

3 Phasen der Curriculumentwicklung

Entwicklung

Das Curriculum wurde mit dem Ziel entwickelt, den Fahrlehrern aktuelle Informationen und geeignete Techniken zur Verfügung zu stellen, um Fahranfängern grundlegende fahrpraktische Fertigkeiten zu vermitteln. Es erfolgte eine Verknüpfung der Lehr-Lerninhalte für die

theoretische und praktische Ausbildung. Dies bedeutet, dass die notwendige Wissensgrundlage für den fahrpraktischen Kompetenzerwerb im Theorieunterricht gelegt werden soll. Im Rahmen der Fahrpraktischen Ausbildung sowie des Begleiteten Fahrenlernens soll eine Einübung und Festigung der fahrpraktischen Fertigkeiten erfolgen.

Die erste Version des ADTSEA-Curriculums wurde im Jahr 2006, die zweite im Jahr 2007

eingeführt. Letztere konnte über 3.000 Mal an interessierte Ausbilder bzw. Ausbildungseinrichtungen ausgegeben werden. Anlässlich neu aufgestellter nationaler Standards zur Fahrausbildung und Curriculumentwicklung begann die ADTSEA im Mai 2011 – unter Finanzierung der NHTSA und in Kooperation mit anderen Highway Safety Organisationen – mit der Modernisierung des Curriculums. Zu diesem Zweck wurde ein Expertenkomitee aus fünf Organisationsvertretern gebildet. Mit Hilfe ihrer Kompetenzen und der Rückmeldungen von Fahrlehrern zum ADTSEA 2.0 Curriculum wurden Revisionsvorschläge erarbeitet. Dabei wurde insbesondere die Lehr-Lerneinheit „Fahren unter Ablenkungen“ erweitert und Innovationen im technischen Bereich integriert.

Die Endfassung des ADTSEA-Curriculums 3.0 wurde im Juni 2012 implementiert. Darüber hinaus wird seit Anfang des Jahres 2013 ein Online-Trainingskurs mit Arbeitsblättern, Videos, Lerneraktivitäten und Übungen zur Verfügung gestellt. Die Lerner müssen dabei die einzelnen Lehreinheiten nacheinander absolvieren; es wird jeweils ein Test durchgeführt, der zu mindestens 80 Prozent richtig beantwortet werden muss, um zur nächsten Lehreinheit zu gelangen.

Derzeit werden in mindestens 11 Bundesstaaten einzelne Teile des Curriculums zur Gestaltung der Fahrausbildung verwendet. Darüber hinaus wird das vollständige Curriculum in Hawaii, Maryland, Michigan und North Carolina eingesetzt.

Qualitätssicherung

Die Ausbildung der Fahrlehrer und die Überwachung der Fahrausbildung sind staatspezifisch geregelt. Es ist allerdings davon auszugehen, dass viele der Fahrausbildungsprogramme durch Bildungseinrichtungen oder von Prüforganisationen überwacht werden. In einigen wenigen Fällen sind die Gesetzgeber bzw. Finanzbehörden für die Qualitätssicherung zuständig.

4 Verhältnis zu weiteren Elementen der Fahranfängervorbereitung

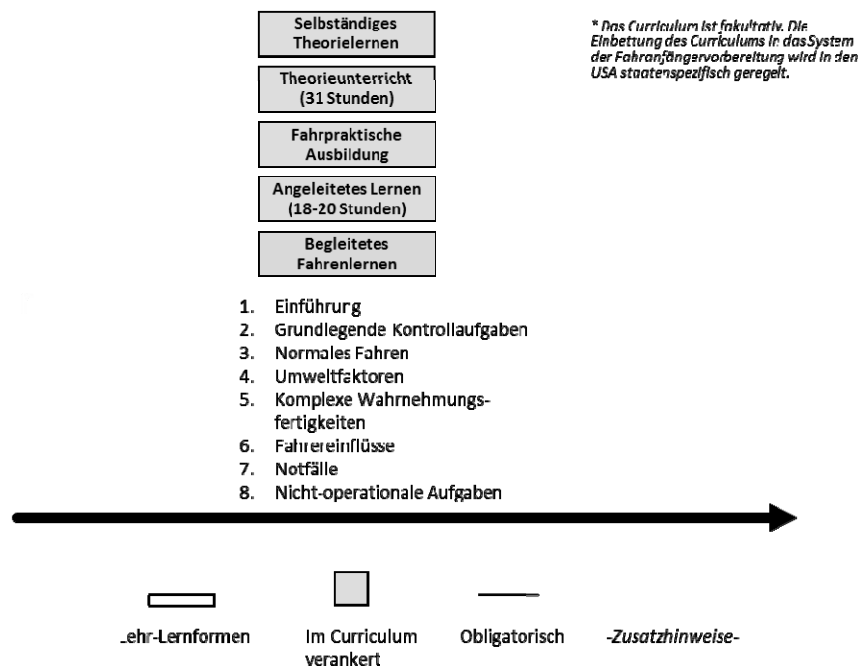
Lehr-Lernformen

Je nach Bundesstaat existieren verschiedene Lehr-Lernformen, die über das Curriculum hinaus angeboten bzw. vorgeschrieben werden.

Prüfungsformen

Die Einbindung des Curriculums in die Fahranfängervorbereitung und die Schritte, die folgen, nachdem das Curriculum durchlaufen wurde, richten sich nach den gesetzlichen Festlegungen des Bundesstaates. In den meisten Staaten stellt das Bestehen eines Wissenstests das Zugangskriterium zum Beginn der Fahrpraktischen Ausbildung dar; zum selbständigen Fahren (unter protektiven Regelungen) muss in der Regel eine Fahrprüfung abgelegt werden.

13 USA: „Safe Performance Curriculum“ (1974)



1 Rahmenbedingungen der Fahrausbildung

Ausgestaltung der Fahranfängervorbereitung

Die ersten formalen Fahrausbildungskurse wurden zwar bereits in den 1930er Jahren entwickelt (NICHOLS, 1970; WARNER, 1972; BUTLER, 1982), aber erst im Zuge der Verabschiedung des „Highway Safety Acts“ im Jahr 1966 wurde allen Fahranfängern die Möglichkeit geboten, an einer formalen Fahrausbildung teilzunehmen. Im Jahr 1970 nahmen etwa 95 Prozent der Fahranfänger dieses Angebot wahr. Fahrlehrer konnten damals eigenständig Ausbildungsprogramme konzipieren, die bestimmten gesetzlich geregelten Mindestanforderungen gerecht werden mussten. So sollten die Ausbildungsprogramme beispielsweise Erläuterungen zu den Verkehrsregeln, Verkehrszeichen, Verkehrssignalen und Fahrbahnmarkierungen sowie zur Vermeidung von Unfällen beinhalten; darüber hinaus sollten sie dazu dienen, umfassende Fahrtechniken zu vermitteln. Aufgrund der föderalen Struktur der USA mussten weiterhin staaten-spezifische Vorgaben berücksichtigt werden (z. B. in Bezug auf die Stundenumfänge des Theorieunterrichts und der Fahrpraktischen Ausbildung oder den Lehr-Lernmittel-Einsatz).

Zur damaligen Zeit wurde mit den Fahrausbildungsprogrammen vor allem das Ziel verfolgt, die Fahrschüler auf die Fahrprüfung vorzubereiten; dies spiegelte sich auch in den Unfall-

zahlen wider und resultierte in Forderungen nach einem effektiven kompetenzbasierten Curriculum der Fahrausbildung, das dem wissenschaftlichen Kenntnisstand entsprach (LONERO et al., 1995; MAYHEW & SIMPSON, 1996). Die Grundlage zur Erarbeitung eines solchen Curriculums – des Safe Performance Curriculums – bildete die im vorliegenden Zwischenbericht beschriebene Anforderungsanalyse der Aufgaben eines Kraftfahrzeugführers durch McKNIGHT und ADAMS (1970a; 1970b) und die darauf aufbauende Ableitung von Ausbildungszielen (McKNIGHT & HUNDT, 1971 a; McKNIGHT & HUNDT, 1971 b).

Mindestalter und Eignungsnachweise

Angaben zum Mindestalter sowie zu Eignungsnachweisen wurden nicht curricular geregelt. Sie sollten durch die Gesetze des jeweiligen Bundesstaates festgelegt werden, in dem das Curriculum eingesetzt werden sollte.

Dauer und Kosten

Das Fahrausbildungsprogramm erstreckte sich über die Dauer eines High-School-Semesters; dies entspricht einem Zeitraum von 4 Monaten.

Steuerungsinstrumente

Die Verwendung des Safe Performance Curriculums war zu keiner Zeit in einem Bundesstaat vorgeschrieben. Auch andere Curricula wurden zur damaligen Zeit nicht verpflichtend eingesetzt; die Voraussetzungen für den Erwerb einer Fahrerlaubnis stellten das Absolvie-

ren eines Wissenstests und einer Fahrprüfung dar (HUMRRO, 2012).

2 Strukturelemente des Curriculums

Im Safe Performance Curriculum lassen sich die Lehr-Lerninhalte den drei abgrenzbaren, teilweise aufeinander aufbauenden Stufen „Grundlegende Fahrausbildung“, „Fortgeschrittene Fahrausbildung“ und „Fahrnabhängige Aspekte des Umgangs mit dem Fahrzeug“ zuordnen. Über diese Stufen verteilen sich insgesamt acht Module, in denen die Lehr-Lernformen „Selbständiges Theorielernen“, „Theorieunterricht“, „Fahrpraktische Ausbildung“ und „Begleitetes Fahrenlernen“ miteinander verflochten sind (Ausnahmen stellen die Module 1 und 6 dar, die nur im Theorieunterricht bearbeitet werden). Für alle Module ist festgelegt, in welchem Umfang die Lehr-Lernformen während der Modulbearbeitung Anwendung finden müssen. Nachfolgend werden die Module und ihre Zuordnungen zu den Stufen des Safe Performance Curriculums dargestellt:

Stufe 1: Grundlegende Fahrausbildung

- Modul 1 „Einführung“: In diesem Modul stehen die Ziele, Inhalte, Methoden und Anforderungen des Safe Performance Curriculums im Vordergrund.
- Modul 2 „Grundlegende Kontrollaufgaben“: In diesem Modul werden die Fahrzeugbedienung und einfache Fahrmanöver (z. B. Parken) behandelt.
- Modul 3 „Normales Fahren“: Dieses Modul fokussiert das Fahren unter üblichen Verkehrsbedingungen sowie den Erwerb von Routine bei der Verkehrsbeobachtung, bei der Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern, beim Anpassen der Geschwindigkeit und bei der Fahrzeugpositionierung.

Stufe 2: Fortgeschrittene Fahrausbildung

- Modul 4 „Umweltfaktoren“: In diesem Modul wird das sichere Fahren unter schlechten Umweltbedingungen behandelt (z. B. Nachfahrten, schlechte Bodenhaftung).
- Modul 5 „Komplexe Wahrnehmungsfertigkeiten“: In diesem Modul stehen die Abstands- und Zeitwahrnehmung sowie die Gefahrenwahrnehmung in komplexen Situationen im Vordergrund.
- Modul 6 „Fahrereinflüsse“: Dieses Modul fokussiert auf das Eingestehen, Kompensieren und Kontrollieren von Faktoren,

welche die Fähigkeit zum Führen eines Kraftfahrzeugs einschränken.

Stufe 3: Fahrnabhängige Aspekte des Umgangs mit dem Fahrzeug

- Modul 7 „Notfälle“: In diesem Modul wird der Schwerpunkt auf den Umgang mit Notfallsituationen (z. B. Defekte am Kraftfahrzeug) gelegt.
- Modul 8 „Nicht-operationale Aufgaben“: In diesem Modul stehen schließlich die Vorbereitung des Fahrers und des Fahrzeugs auf Handlungen im Straßenverkehr (z. B. Routenplanung, Wartung und Pflege) im Vordergrund.

Dem Fahrlehrer wird ein Handbuch zur Verfügung gestellt, das detaillierte Pläne für jede Lehr-Lerneinheit enthält und in dem alle Lehr-Lernmaterialien vorgegeben sind, die Verwendung finden sollen (z. B. Arbeitsblätter, Tests, Filmsequenzen). Darüber hinaus werden in dem Handbuch konkrete Lehr-Lernziele aufgeführt, die in den einzelnen Lehr-Lerneinheiten im Fokus stehen sollen: So gilt es einerseits, sogenannte „Leistungsziele“ zu erfüllen – dabei handelt es sich um Verhaltensweisen, welche die Fahranfänger nach dem Modulabschluss beherrschen sollen. Andererseits sollen sogenannte „Mediatorziele“ erreicht werden; diese lassen sich in „befähigende Wissensziele“ (Wissen, das zur Leistungszielerreichung befähigt; z. B. Wissen über Handlungsabläufe), „motivierende Ziele“ (Wissen, das den Fahranfänger motiviert; z. B. Unfallstatistiken), „Fähigkeitsziele“ (Wahrnehmungs- und Manipulationsfähigkeiten, die notwendig sind zur Zielerreichung; z. B. Sammeln von Fahrpraxis) und „affektive Ziele“ (Glauben, Werte und Gefühle, welche die Zielerreichung befördern) unterscheiden.

Die Lehr-Lerninhalte der jeweiligen Lehr-Lernformen sowie ihre Reihenfolge entsprechen den Inhalten und der Reihenfolge der Module; sie werden daher in der nachfolgenden detaillierten Darstellung der einzelnen Lehr-Lernformen nicht mehr aufgeführt.

Selbständiges Theorielernen

Lehr-Lernziele

Das Selbständige Theorielernen soll dem Erwerb deklarativen Wissens sowie der Vor- und Nachbereitung auf den Theorieunterricht dienen.

Lehr-Lernmaterialien

Es wurden „Learning Activity Packages“ erstellt, die der Fahranfänger vor und nach dem Absolvieren der einzelnen Theoriestunden

selbständig bearbeiten soll. Die „Learning Activity Packages“ enthalten Informationen, Illustrationen, Übungen, Selbsttests und eine Liste mit weiteren Lernressourcen, die der Fahranfänger zum Wissenserwerb nutzen kann.

Lernstandseinschätzung

Zur Überprüfung des eigenen Wissenstands sollen die Übungen und Selbsttests aus den „Learning Activity Packages“ eingesetzt werden.

Theorieunterricht

Organisatorische Vorgaben

Der Theorieunterricht wird von mindestens einem Lehrer durchgeführt und findet in Klassen mit bis zu 30 Schülern statt. Insgesamt müssen 31 Stunden Theorieunterricht absolviert werden.

Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte

Im Theorieunterricht soll das im Rahmen des Selbständigen Theorielernens erarbeitete Wissen zur Anwendung kommen. Die Schüler sollen weiterhin ihre Fähigkeiten zur Verkehrsbeobachtung, zur Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern, zur Anpassung der Geschwindigkeit und zur Fahrzeugpositionierung in immer komplexer werdenden Verkehrssituationen schulen.

Lehr-Lernmethoden

Im Theorieunterricht sollen zahlreiche Interaktionsmöglichkeiten zwischen den Fahrschülern untereinander sowie zwischen den Fahrschülern und den Lehrern geschaffen werden. Zu diesem Zweck werden vor allem Gruppendiskussionen und Rollenspiele durchgeführt, aber auch die Methode des „Lauten Denkens“ (z.B. „Was muss ich machen, wenn ich rechts abbiegen möchte?“) wird eingesetzt. Darüber hinaus kommen audio-visuelle Simulationen zum Einsatz, die vor allem als Diskussions- bzw. Lerngrundlage dienen. So werden beispielsweise Filmsequenzen aus Sicht eines Kraftfahrers gezeigt, welche sich die Lerner einmal ansehen sollen, um im zweiten Durchlauf die identifizierten Gefahrenquellen zu benennen. Zusätzlich werden traditionelle Lehrvorträge gehalten, um eine Festigung des selbständig angeeigneten Lernstoffs zu erzielen.

Lehr-Lernmaterialien

Für jede Theoriestunde liegen ausgearbeitete Arbeits- und Übungsblätter sowie Videofilme und Dias vor.

Lernstandseinschätzung

Durch das Stellen von Fragen sowie die Durchführung von Diskussionen, Übungen und Tests (überwiegend Wissenstests, aber auch Tests zur Gefahrenwahrnehmung) verschafft sich der Ausbilder einen Eindruck über den Leistungsstand seiner Lerner. Diejenigen Lerner, die Wissenslücken oder Verständnisprobleme haben, werden aufgefordert, die betreffenden Abschnitte selbständig nachzuarbeiten.

Fahrpraktische Ausbildung

Organisatorische Vorgaben

Auf abgesperrten Straßen ist mindestens ein Ausbilder mit der Betreuung und Anleitung von 16 Fahranfängern beauftragt. Beim Fahren auf öffentlichen Straßen erhöht sich der Betreuungsschlüssel – hier beaufsichtigt ein Ausbilder jeweils drei Fahrschüler.

Lehr-Lernziele

Zunächst wird der Erwerb basaler Fähigkeiten zum Umgang mit dem Fahrzeug fokussiert; dabei sollen die Fahrschüler auf abgesperrten Straßen die grundlegende Steuerung des Fahrzeugs sowie die Interaktionsprozesse in unterschiedlichen Verkehrsumfeldern und unter verschiedenen Verkehrsbedingungen erlernen. Die Ausbildung im Realverkehr knüpft an diese Fähigkeiten an und soll vor allem dem Aufbau komplexer Fähigkeiten dienen.

Die Anforderungen an die Route, die Lehr-Lernziele, die Lehr-Lerninhalte und die Lehr-Lernmethoden sind dem Ausbilder für jede Lehr-Lerneinheit vorgegeben.

Lehr-Lernmethoden

Zu Beginn der Ausbildung werden Lehr-Lernmethoden wie „Demonstrieren“, „Wiederholen“ und „Feedback geben“ eingesetzt. Die Fahrstunden im Realverkehr finden in Dreiergruppen statt; die mitfahrenden Fahrschüler werden aufgefordert, das Fahrverhalten des jeweiligen Fahrers zu beobachten und in Bezug auf bestimmte Kriterien auszuwerten. Im fortgeschrittenen Ausbildungsprozess kommen Lehr-Lernmethoden wie das „Kommentierende Fahren“ zum Tragen.

Lehr-Lernmaterialien

Jeder Fahranfänger erhält Tabellen (sogenannte „Progress Chart“) über den eigenen Lernfortschritt. Der Besitz dieser Tabelle soll die Motivation steigern, die eigenen Lernbedarfe zu reflektieren und die Ausbildung aktiv mitzugestalten.

Lernstandseinschätzung

Für die Ermittlung des Lernstands werden die oben genannten Tabellen eingesetzt. Sowohl der Lerner als auch der Ausbilder schätzen auf den Tabellen den aktuellen Leistungsstand des Lerners ein. Im Rahmen des „Angeleiteten Lernens“ (s.u.) findet ein Vergleich der Einschätzungen statt; bewerten beide Parteien die Leistung des Lerners in einer Aufgabe (z. B. Überholen, Linksabbiegen, Beschleunigen) als gut, wird mit der Bearbeitung einer neuen Aufgabe begonnen.

Angeleitetes Lernen

Organisatorische Vorgaben

Aufgrund der Klassengröße von bis zu 30 Lernern können einzelne Übungen nicht von allen Schülern gleichzeitig absolviert werden. Aus diesem Grund wird die Gruppe bisweilen geteilt; die Hälfte der Lerner, die nicht an einer Übung teilnehmen kann, absolviert das „Angeleitete Lernen“. Dabei wird – in der Regel unter der Aufsicht mehrerer Ausbilder – auf die speziellen Förderbedarfe der Fahrschüler eingegangen. Jeder Schüler absolviert 18 bis 20 Stunden „Angeleitetes Lernen“.

Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte

Im Vordergrund stehen die Aneignung von Informationen und die Schulung von Fähigkeiten. Die zu bearbeitenden Themen können mit

dem Ausbilder abgestimmt werden. Es existieren keine Vorgaben zur Bearbeitung spezieller Lehr-Lerninhalte; diese ergeben sich vielmehr aus den individuellen Lernniveaus der Lerner. Somit erhalten langsame Lerner die Gelegenheit, ihre Defizite zu beheben, während schnellen Lernern die Möglichkeit eröffnet wird, weiter im Lernprozess voranzuschreiten.

Lehr-Lernmethoden

Der Ausbilder hilft den Lernern bei der Wahl geeigneter Lernmaterialien. Die Lerner bringen sich die Lerninhalte selbständig anhand der Materialien bei. Sind mehrere Ausbilder anwesend, können bei Bedarf Fahrübungen durchgeführt werden.

Begleitetes Fahrenlernen

Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte

Das Curriculum fokussiert auf den Aufbau fortgeschrittener fahrpraktischer Fertigkeiten. Um dieses Ziel zu erreichen, muss die Beherrschung grundlegender Fahrfähigkeiten sichergestellt sein. Dazu soll das Begleitete Fahrenlernen beitragen.

Lehr-Lernmaterialien

Die Begleiter erhalten vom Ausbilder schriftliche Materialien, die sie bei der effektiven Gestaltung des Lernprozesses unterstützen sollen.

Lehr-Lern-Inhalte in der theoretischen und praktischen Ausbildung

Lernbereich		Lehr-Lern-Inhalt	Theorie	Praxis
Grundlagenwissen		Inhalt und Ablauf der Fahrausbildung und Prüfungen	1/8	
		Informationen zur Lernstandseinschätzung	1/8	
		Instandhaltung und Durchsicht von Fahrzeugen	2+8/8	2+8/8
		Verkehrsregeln	3/8	3/8
		Fahrphysikalische Gesetze, Reibung und Bodenhaftung	3+4/8	3+4/8
		Notfallmaßnahmen und Erste Hilfe	7/8	7/8
		Konsequenzen von Verkehrsunfällen	8/8	
		Routenplanung	8/8	8/8
		Berichterstattung zu einem Unfall	8/8	8/8
Bedienung und Kontrolle des Fahrzeugs	Verkehrsbeobachtung	Überblick über die Verkehrssituation verschaffen	3/8	3/8
	Fahrzeugpositionierung	Gefahren von zu dichtem Auffahren	3/8	3/8
		Sicherheitsabstände	3+5/8	3+5/8
		Positionierung des Fahrzeugs auf der Fahrbahn	5/8	5/8
		Anhaltezeit und Anhalteweg	5/8	5/8
	Geschwindigkeitsanpassung	Anpassen der Geschwindigkeit	3+5/8	3+5/8
		Schleuderkontrolle	5+7/8	5+7/8
		Bremsen	7/8	7/8
	Kommunikation	Kommunikation mit anderen Fahrern	3/8	3/8
	Fahrzeugbedienung und umweltbewusstes Fahren	Steuerung und Lenkung	2/8	2/8
Instrumente und Kontrollleuchten		5/8	5/8	

Verkehrsrisko Mensch		Faktoren, die die Fahrtüchtigkeit beeinflussen	4+6/8	4/8
		Selbsteinschätzung und -kontrolle	5/8	
		Vorrausschauendes Fahren	5/8	
		Risiken beim Fahren und ihre Vermeidung	5/8	5/8
		Sensorisches Erfassen und Wahrnehmung	5/8	5/8
		Einfluss von Emotionen	6/8	
		Aufmerksamkeit und Ablenkungen beim Fahren	6/8	
		Einfluss von Alkohol	6/8	
		Einfluss von Drogen	6/8	
		Körperliche Anforderungen an das Fahren	6/8	
		Notfälle beim Fahren	7/8	
		Unfallarten und ihre Vermeidungsmöglichkeiten	7+8/8	7+8/8
		Fahraufgaben (FA) und Grundfahraufgaben (GFA)	Fahraufgabe 1	Eintritt in den Straßenverkehr
Benutzung von Einfädelungs- und Ausfädelungstreifen	5/8			5/8
Fahraufgabe 2	Überholen und überholt werden		5/8	5/8
	Vorbeifahren an Hindernissen und Passieren von Engstellen		5+7/8	5+7/8
Fahraufgabe 3				
Fahraufgabe 4				
Fahraufgabe 5				
Fahraufgabe 6				
Fahraufgabe 7				
Fahraufgabe 8				
Grundfahraufgaben	Rückwärts fahren		2/8	2/8
	Parken und aus Parklücken herausfahren		2+5/8	2+5/8
	Wenden		2+5/8	2+5/8
Besondere Fahrbedingungen		Herausforderungen wechselnder Wetter- und Sichtbedingungen	3+4/8	3+4/8
		Herausforderungen wechselnder Bodenhaftungsbedingungen	3+4/8	3+4/8
		Fahren unter Verwendung der Beleuchtungseinrichtungen (z. B. Nachtfahrt)	4/8	4/8
		Herausforderungen verschiedener Fahrumgebungen	5+7/8	5+7/8
		Slalom fahren	7/8	7/8
		Verhalten bei Defekten am Fahrzeug	8/8	8/8

3 Phasen der Curriculumentwicklung

Entwicklung

Das Safe Performance Curriculum wurde von der Human Resources Research Organization entwickelt. Dabei wurde mit der National Highway Traffic Safety Administration sowie verschiedenen Fahrausbildungsexperten aus den USA kooperiert. Das Curriculum beinhaltet zahlreiche Lehr-Lernmethoden, Lehr-Lernmaterialien und Lehr-Lerninhalte, die den Entwicklern prädestiniert dafür erschienen, die Unfallzahlen zu senken; Kosteneffektivität spielte in diesem Zusammenhang keine Rolle.

Zur Konzeption des Curriculums wurden die von McKNIGHT und ADAMS (1970a, 1970b) erarbeiteten 45 Fahraufgaben den acht oben genannten Modulen zugeordnet. Darüber hinaus wurden die von McKNIGHT und HUNDT (1971a, 1971b) abgeleiteten Lehr-Lernziele

nochmals spezifiziert. Diese Spezifikationen wurden dann durch ca. 50 Fahrlehrer sowie andere Interessenvertreter geprüft; zusätzlich wurden Anregungen und Meinungen von 75 Teilnehmern des National Safety Congresses zur Gestaltung der Ausbildungsmodule eingeholt. Darauf aufbauend wurden konkrete Lehr-Lernmaterialien entworfen und Festlegungen über die Bereitstellung notwendiger Ausstattungen getroffen (z. B. Fahrzeuge, Klassenräume, Parkbereiche, Kassettenrekorder).

Bei der Erarbeitung des Curriculums wurde viel Wert auf die Verzahnung der Lehr-Lernformen (Modulstruktur) gelegt – möglichst jedes Themengebiet sollte sich in den verschiedenen Lehr-Lernformen wiederfinden. Die Gefahrenwahrnehmung und die Stärkung der Antizipationsfähigkeiten der Schüler wurden dabei in den Fokus gestellt. Darüber hinaus beabsichtigten die Entwickler des Curriculums den Zeitraum auszudehnen, in welchem die Fahranfänger den Umgang mit dem Kraftfahrzeug

üben können; so führten sie das Begleitete Fahrenlernen ein, das aufgrund der staatlichen Regelungen allerdings nur außerhalb von öffentlichen Straßen stattfinden konnte. Mit der zusätzlichen Integration des Angeleiteten Lernens versuchte man schließlich, den individuellen Leistungsniveaus der Lerner gerecht zu werden.

Evaluation

Das Curriculum wurde in Kansas-City in den Jahren 1973 und 1974 im Rahmen dreier Pilotstudien evaluiert, die sich über drei Semester erstreckten. Dabei flossen die gesammelten Erfahrungen aus der vorhergehenden Pilotstudie jeweils in die darauffolgende Studie ein. Das Ziel der Untersuchungen bestand darin zu ermitteln, ob (a) die Lerner, die mit dem Safe Performance Curriculum (SPC) lernen, die darin formulierten Leistungsziele erreichen, ob sie (b) erfolgreicher darin sind als Lerner, die einen weniger umfassenden Pre-Driver-Licencing-Course (PDL-Kurs) belegen, und ob (c) das Erreichen der Leistungsziele ein sicheres Fahrverhalten gewährleistet.

Die Pilotstudien wurden in drei High-Schools durchgeführt, in denen zuvor keine Fahrausbildungsangebote zur Verfügung standen. Es durften nur Schüler mitwirken, die nach der Studienteilnahme den Erwerb der Fahrerlaubnis anstrebten. Die Studienteilnehmer – deren Altersdurchschnitt 16 Jahre betrug – wurden randomisiert einer der drei folgenden Gruppen zugeordnet:

1. dem SPC-Kurs, in dem Lehr-Lerninhalte weit über die in der Fahrprüfung kontrollierten Inhalte hinaus behandelt wurden, um die Schüler zum sicheren Fahren zu befähigen;
2. dem PDL-Kurs, welcher sich hinsichtlich der eingesetzten Lehr-Lernmethoden und -materialien nicht vom SPC-Kurs unterschied, jedoch einen geringeren Stundenumfang aufwies und weniger Lehr-Lerninhalte abdeckte (die Module 4 bis 8 wurden nicht behandelt und die Schüler erhielten nur 2 der 21 Learner Activity Packages); der Kurs verfolgte das Ziel, die Schüler auf die Mindestanforderungen einer Fahrprüfung vorzubereiten;
3. der Kontrollgruppe, in der keine Ausbildung stattfand.

Die Programmeffekte wurden in Abhängigkeit vom eingesetzten Curriculum (PDL vs. SPC vs. Kontrollgruppe), vom Geschlecht (männlich vs. weiblich) und von der schulischen Leistung (oberes vs. unteres Klassenleistungsniveau)

berechnet. Abgesehen von den Kontrollgruppen-Mitgliedern – hier sollten Lerneffekte verhindert werden – nahmen alle Schüler an Zwischenmessungen teil:

- Prä-Post-Wissenstest, Lektionstests,
- On- und Off-Road-Leistungstests,
- On-Road-Test zur Prüfung der Wahrnehmungsfähigkeiten sowie
- Einstellungsmessungen.

Die Erhebungsergebnisse bescheinigten den SPC-Schülern im Vergleich zu den PDL-Schülern signifikant höhere Wissenszuwächse, bessere Wahrnehmungsfähigkeiten sowie mehr Kompetenzen im Bereich der grundlegenden „Off-Road“-Fahr-fähigkeiten und beim Fahren auf der Straße. Im Einstellungstest zeigte die SPC-Gruppe weniger übervorsichtige und eher realistische Einstellungstendenzen. In Bezug auf den Wissenstest ist hinzuzufügen, dass beide Gruppen verhältnismäßig schlecht abschnitten (60 bis 69 Prozent richtige Antworten); dies wurde unter anderem darauf zurückgeführt, dass sich nur wenige Schüler die theoretischen Wissensinhalte selbständig aneigneten.

Die Untersuchung wurde für ihre geringe Stichprobengröße kritisiert: Nur wenige Schüler meldeten sich für die Teilnahme an, die Drop-Out-Rate fiel sehr hoch aus und viele der Teilnehmer erwarben im Anschluss an den Kurs nicht wie vereinbart die Fahrerlaubnis. Auch die Zuordnung zu den Gruppen erfolgte nicht durchgehend randomisiert und die Erkenntnisse, die aus dem Wahrnehmungsfähigkeiten-Test gewonnen werden konnten, waren infolge geringer Testreliabilitäten weitgehend unbrauchbar. Seitens der Experten wurde ein intensiveres Trainingsprogramm für Fahrlehrer gefordert, um insbesondere deren pädagogisch-didaktische Fähigkeiten zu schulen. Die Ausbilder forderten eine höhere Qualität der Lehr-Lernmedien und sprachen sich für eine stärkere Motivierung der Schüler aus, selbstständig zu lernen. Letztere wiederum erbaten eine Verringerung der Theoriestunden zugunsten der Erhöhung der Stundenzahl in der Fahrpraktischen Ausbildung.

Auf der Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse und Anregungsvorschläge wurde das Safe Performance Curriculum überarbeitet. Darüber hinaus wurden neue Materialien für die Ausbilder entwickelt. Im Zeitraum von 1977 bis 1983 kam es dann zur Durchführung der DeKalb-Studie (STOCK, WEAVER, RAY, BRINK & SADOFF, 1983) – einer umfangreichen experimentellen Evaluationsstudie zur Überprüfung der Sicherheitswirksamkeit des

Curriculums. Die 16.338 teilnehmenden Schüler wurden zufällig auf drei Gruppen verteilt, die entweder einen SPC-Kurs, einen PDL-Kurs oder keine Ausbildung erhielten. Die letztgenannte Gruppe hatte allerdings die Möglichkeit, andere Übungsmöglichkeiten wie beispielsweise kommerzielle Fahrschulen zu nutzen.

Die Schüler wurden über einen Zeitraum von zwei bis vier Jahren nach dem Beginn der Studie in Bezug auf die Anzahl ihrer Unfälle und verkehrsbezogenen Verstöße überprüft. Darüber hinaus erfolgten Wissenstests, On-Road-Tests zur Gefahrenwahrnehmung, On-Road-Tests zu Fahrfähigkeiten und Einstellungstests.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Schüler, die mit dem Safe Performance Curriculum ausgebildet wurden, über ein signifikant höheres Wissen und signifikant bessere Fahrfähigkeiten verfügten als die Schüler der anderen Gruppen, die sich nur geringfügig voneinander unterschieden. Betrachtet man nur die Gruppe derer, die im Anschluss an das Experiment ihre Fahrerlaubnis erworben haben, zeigt sich, dass diejenigen, die mit Hilfe des Safe Performance Curriculums ausgebildet wurden, in den ersten sechs Monaten nach dem Fahrerlaubniserwerb signifikant weniger Kollisionen aufweisen als die Schüler der anderen Gruppen. Die Schüler, die einen wenig umfassenden Fahrausbildungskurs absolviert hatten, wiesen wiederum signifikant weniger Unfälle auf als die Schüler der Kontrollgruppe. Mit zunehmender Beobachtungsdauer glichen sich die drei Gruppen immer stärker aneinander an, bis nach weiteren sechs Monaten keine bedeutsamen Unterschiede mehr bestanden. WILDE (1994) vermutet, dass die SPC-Schüler ihre Fähigkeiten überschätzten und somit die Wissens- und Fähigkeitsvorsprünge kompensierten.

Im Jahr 1986 wurden die Daten durch LUND, WILLIAMS und ZADOR reanalysiert; dabei wurde das Datenmaterial aller Schüler – also auch derjenigen, die keine Fahrerlaubnis erworben hatten – einbezogen. Es stellte sich heraus, dass die nach dem SPC ausgebildeten Schüler früher und häufiger eine Fahrerlaubnis erwarben, mehr Unfälle verursachten und häufiger Verkehrsdelikte begingen als die PDL-Schüler. LUND, WILLIAMS und ZADOR (1986) mutmaßten, dass die schlechter geschulten Fähigkeiten der PDL-Schüler zu einem späteren Erwerb der Fahrerlaubnis und somit zu einem längeren Fahren mit Begleiter führten,

welches einer kurzfristigen basalen Ausbildung überlegen sei. Das Bekanntwerden der Studienergebnisse trug letztlich mit dazu bei, dass das Ansehen von Fahrausbildungsprogrammen in den USA sank. Dies äußerte sich nicht zuletzt darin, dass das Safe Performance Curriculum keinem Weiterentwicklungsprozess unterzogen und in keinem Bundesstaat eingesetzt wurde. Allerdings orientierten sich viele der nachfolgend erarbeiteten Curricula am Safe Performance Curriculum.

Qualitätssicherung

Die Ausbildung von Fahrlehrern wird in den USA staatenpezifisch geregelt.

Die Lehrpersonen, die das SPC umsetzen sollten, mussten zusätzlich zu den staaten-spezifischen Ausbildungsvorgaben einen curriculumspezifischen Ausbildungskurs absolvieren. Darüber hinaus bekamen sie Instruktionmaterialien ausgehändigt, in denen die Leistungsziele, die Mediatorziele, die Lehr-Lerninhalte, die Lehr-Lernmethoden, die Lehr-Lernmaterialien und die Lernstandseinschätzungen ausführlich erläutert wurden. Zudem lagen für jeden Lehr-Lerninhalt leitlinienartige Handlungsanweisungen und zeitliche Empfehlungen vor, die für die Ausbildung genutzt werden sollten.

4 Verhältnis zu weiteren Elementen der Fahranfängervorbereitung

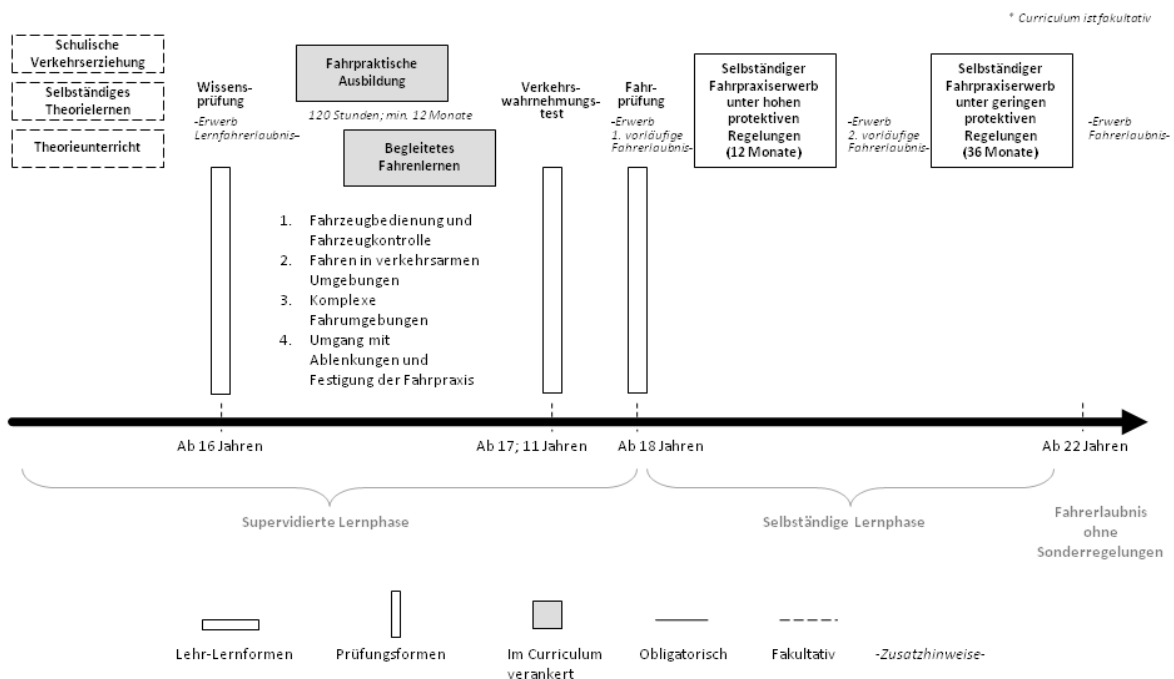
Lehr-Lernformen

In den USA gab es keine Vorschriften darüber, welche Lehr-Lernformen im Rahmen der Fahranfängervorbereitung einzusetzen waren; wollten die Schüler keinen Kurs an einer High-School absolvieren, so bestand auch die Möglichkeit, sich durch einen privaten Fahrlehrer oder – in einigen Bundesstaaten – durch einen erfahrenen Begleiter ausbilden zu lassen.

Prüfungsformen

Die Ausbildung der Fahranfänger nach dem Safe Performance Curriculum ging weit über die Anforderungen hinaus, die in den Fahrerlaubnisprüfungen erfüllt werden mussten. Es galt, einen Wissenstest und eine Fahrprüfung im Off-Road-Gebiet zu bestehen, wobei die konkreten Vorgaben zwischen den Bundesstaaten variierten. Eine Prüfung der Fahrfähigkeiten im Realverkehr war zur damaligen Zeit nicht üblich.

14 Victoria: „Learner Kit“ (2007-2008)



1 Rahmenbedingungen der Fahrerlaubnisbildung

Ausgestaltung der Fahranfängervorbereitung

In der Supervidierten Lernphase bereiten sich die Fahranfänger durch Selbständiges Theorielernen auf eine Wissensprüfung („Learner Permit Test“) vor, deren Bestehen zur Erteilung einer Lernfahrerlaubnis führt. Mit dieser Lernfahrerlaubnis können Fahranfänger eine Fahrpraktische Ausbildung unter Anleitung eines Laienausbilders oder eines Fahrlehrers beginnen sowie im Rahmen des Begleiteten Fahrenlernens fahrpraktische Erfahrungen aufbauen. Die Lernfahrerlaubnis erstreckt sich über einen Zeitraum von mindestens 12 Monaten; in dieser Zeit müssen mindestens 120 Fahrstunden absolviert und in einem Logbuch erfasst werden. Nach dem Bestehen eines Verkehrswahrnehmungstests und einer Fahrprüfung wird eine eingeschränkte Fahrerlaubnis („Provisionary License 1“) erteilt, welche für einen Zeitraum von 12 Monaten zum selbständigen Fahren unter hohen protektiven Regelungen berechtigt. Daran anschließend erhält der Fahranfänger – sofern keine Verstöße gegen die gesetzlichen Vorgaben vorliegen – eine „Provisionary License 2“. Diese berechtigt ihn, in einem Zeitraum von 36 Monaten unter weniger umfassenden protektiven Regelungen selbständig Fahrerfahrung aufzubauen. Wenn wiederholt keine Verstöße gegen die Vorgaben begangen werden, erhält der Fahranfänger nach dem Ablauf der 36 Monate eine unbeschränkte Fahrerlaubnis.

Mindestalter und Eignungsnachweise

Für die Teilnahme an der Wissensprüfung und den Beginn der Fahrpraktischen Ausbildung ist ein Mindestalter von 16 Jahren festgelegt. Der Verkehrswahrnehmungstest kann frühestens mit 17 Jahren und 11 Monaten, die Fahrprüfung frühestens mit 18 Jahren abgelegt werden. Für die gesamte Selbständige Lernphase ist ein Zeitraum von 48 Monaten vorgegeben; dementsprechend können Fahranfänger frühestens mit 22 Jahren eine Fahrerlaubnis ohne protektive Sonderregelungen erhalten.

Als Nachweis ihrer Fahreignung müssen sich Fahrerlaubnisbewerber vor dem Ablegen der Wissensprüfung einem Sehtest unterziehen. Darüber hinaus besteht die Verpflichtung zur Angabe gesundheitlicher Beschwerden – liegen Erkrankungen vor, muss ein ärztlicher Bericht beigelegt werden.

Dauer und Kosten

In der Supervidierten Lernphase müssen Fahranfänger mindestens 12 Monate in Begleitung eines Fahrlehrers oder eines Laienausbilders bzw. Begleiters fahren. In der Regel vergehen 12 bis 18 Monate, bis ein Fahranfänger zum selbständigen Fahren unter protektiven Regelungen übergeht. Für den Erwerb der Fahrerlaubnis entstehen den Fahranfängern durchschnittliche Kosten in Höhe von 200 Euro.

Steuerungsinstrumente

In Victoria existiert kein verbindliches Curriculum für die Fahrausbildung. Allerdings erhalten

Fahranfänger nach dem erfolgreichen Absolvieren der Wissensprüfung ein Medienpaket – das sogenannte „Learner Kit“ – das aus einem Lehrbuch, einem Logbuch und einem Manual für Laienausbilder bzw. Begleiter besteht. Das Ziel des Learner Kits liegt darin, Fahranfänger auf dem Weg zu einer unbeschränkten Fahrerlaubnis zu unterstützen. Darüber hinaus soll das Learner Kit Laienausbildern bzw. Begleitern bei der Wahl geeigneter Lehr-Lernmethoden sowie bei der Strukturierung der Fahrpraktischen Ausbildung und des Begleiteten Fahrlernens Hilfestellung bieten.

2 Strukturelemente des Curriculums

Binnenstruktur des Curriculums

Das Learner Kit beginnt mit Ausführungen zur Rolle des Laienausbilders bzw. Begleiters während der Supervidierten Lernphase. Im anschließenden Teil werden typische Unfallrisiken junger Fahrer und häufig vorkommende Unfallszenarien vorgestellt. Darauf aufbauend erfolgen Beschreibungen zur Strukturierung der Ausbildung in einem vierstufigen Lernprozess; diesen Beschreibungen schließen sich detaillierte Ausführungen zu Lehr-Lernmethoden an. Im letzten Teil des Curriculums werden die weiteren Schritte dargestellt, die zum Erhalt einer unbeschränkten Fahrerlaubnis durchlaufen werden müssen.

Fahrpraktische Ausbildung und Begleitetes Fahrlernen

Organisatorische Vorgaben

Die Fahrpraktische Ausbildung bei einem Laien geht mit zunehmendem Lernfortschritt immer stärker in das Begleitete Fahrlernen über. Zu Beginn leitet der Ausbilder noch alle Fahraufgaben an und gibt ausführliche Hinweise zu den Stärken und Schwächen des Lerners. Im weiteren Verlauf nimmt er zunehmend die Rolle eines Beobachters ein. Er gibt dann nur noch bedarfsspezifische Hilfestellungen oder interveniert in kritischen Situationen.

Laienausbilder und Begleitpersonen müssen eine unbeschränkte Fahrerlaubnis der Klasse B besitzen. Während der Fahrten darf ihre maximale Blutalkoholkonzentration 0,5 Promille nicht überschreiten. Es besteht keine Bindung an einen bestimmten Laienausbilder bzw. einen bestimmten Begleiter – berechtigt ist jede Person, welche die beschriebenen Voraussetzungen erfüllt. Die Fahrten müssen von den Laienausbildern bzw. Begleitern in einem Logbuch dokumentiert werden.

Lehr-Lernziele und Lehr-Lerninhalte

Die Ausbildung soll auf einer ersten Stufe mit Übungen zur Fahrzeugbedienung beginnen. Fahranfänger sollen dabei die Kontrolle und Handhabung des Fahrzeugs (z. B. Anfahren, Bremsen) in einem Umfeld ohne Verkehr erlernen.

Die anschließende zweite Stufe fokussiert auf Übungen (z. B. Parken, Durchfahren von Kurven, Abbiegen) in verkehrsarmen Umgebungen. Die Fahranfänger sollen dabei eine sichere Fahrweise und Fähigkeiten zur Gefahrenwahrnehmung entwickeln. Die Übungen sollen bei unterschiedlichen Bedingungen (z. B. Nachtfahrten und Regenfahrten) ausgeführt werden.

Auf der dritten Stufe sollen die bereits erlernten Fähigkeiten auch in komplexen Situationen angewandt werden. Darüber hinaus werden Fähigkeiten zur Bewältigung weiterer Fahraufgaben wie z. B. Fahrstreifenwechsel und Überholen vermittelt.

Schließlich sollen die Fahranfänger auf der vierten Stufe erlernen, wie sie mit Ablenkungen umgehen und ihre bereits erworbenen fahrpraktischen Fähigkeiten verbessern. Mit zunehmender Fahrerfahrung sollen alle Fahraufgaben in allen Verkehrsumfeldern ohne Hilfe des Begleiters ausgeführt werden.

Lehr-Lernmethoden

Zum Aufbau von Fahrerfahrung sollten den Fahranfängern viele Fahrgelegenheiten geboten werden. In schwierigen Situationen, in denen die Fahranfänger überfordert sind, sollen die Ausbilder das Steuer übernehmen. Die Fahranfänger sollten bei der Planung von Übungsfahrten (z. B. Festlegen von Lehr-Lernzielen) und bei der Wahl von Fahrtrouten einbezogen werden und anschließend Rückmeldungen über ihre Zufriedenheit mit den einzelnen Ausbildungsstunden geben. Rückmeldungen der Ausbilder zu bestimmten Fahrmanövern sollten erst am Ende einer Ausbildungsfahrt gegeben werden. Um den Lerner zu motivieren, soll dabei darauf geachtet werden, auch positive Aspekte zu benennen.

Als Lehr-Lernmethode wird vor allem das „Kommentierende Fahren“ empfohlen. Diese Lehr-Lernmethode wurde in Victoria zu einem dreistufigen Verfahren mit wechselnden Rollen ausgebaut: Zunächst demonstriert der Ausbilder das Ausführen einer Fahraufgabe und kommentiert dabei laut seine Beobachtungen und seine Handlungen. Darauf aufbauend führt der Lerner die Fahraufgabe aus, während der Ausbilder wiederholt laut seine Beobachtungen

und Handlungen äußert. Wenn der Lerner eine Fahraufgabe schließlich unter üblichen Verkehrsbedingungen gut beherrscht, soll er versuchen, während der Ausführung der Fahraufgabe seine Beobachtungen und sein Verhalten selbst laut zu beschreiben.

Lehr-Lernmaterialien

Das „Lerner Kit“ umfasst ein Handbuch für den Laienausbilder bzw. Begleiter, ein Lehrbuch für den Lerner und ein Logbuch zur Dokumentation der Ausbildungsfahrten.

Lernstandseinschätzung

Das Logbuch beinhaltet – im Gegensatz zu den Logbüchern aus anderen Ländern – lediglich Rahmenangaben (z. B. Ausbildungszeit, Informationen zum Begleiter), jedoch keine detaillierten Beschreibungen der Lehr-Lerninhalte oder Möglichkeiten zum Notieren des Lernstands. Stattdessen finden sich in dem beschriebenen Handbuch für die Laienausbilder bzw. Begleiter die Inhalte der vier Ausbildungsstufen in Listen zusammengefasst; mit Hilfe dieser Listen soll der Lernstand kontinuierlich dokumentiert werden.

Lehr-Lern-Inhalte in der praktischen Ausbildung

Lernbereich		Lehr-Lern-Inhalt	Theorie	Praxis	
Grundlagenwissen		Verkehrsregeln		2/4	
		Routenplanung		3/4	
Bedienung und Kontrolle des Fahrzeugs	Verkehrsbeobachtung	Tote Winkel und Schulterblicke		2/4	
		Identifizieren von und Reagieren auf Verkehrskontrolleinrichtungen		2/4	
		Benutzung der Spiegel bei verschiedenen Fahrmanövern		2/4	
	Fahrzeugpositionierung	Sicherheitsabstände		2/4	
	Geschwindigkeitsanpassung	Bremsen		1/4	
		Anpassen der Geschwindigkeit		2/4	
	Kommunikation				
	Fahrzeugbedienung und umweltbewusstes Fahren	Instrumente und Kontrollleuchten	Instrumente und Kontrollleuchten		1/4
			Energie und umweltbewusstes Fahren		1/4
			Anfahren		1/4
Starten des Motors				1/4	
Halten und Anfahren in Schräglage				2/4	
Verkehrsrisiko Mensch		Andere Verkehrsteilnehmer, Erwartungen an sie und von ihnen		2/4	
		Aufmerksamkeit und Ablenkungen beim Fahren		4/4	
Fahraufgaben (FA) und Grundfahraufgaben (GFA)	Fahraufgabe 1	Eintritt in den Straßenverkehr		2/4	
		Verlassen des Straßenverkehrs		2/4	
		Fahrstreifenwechsel		3/4	
		Reißverschlussverfahren		3/4	
	Fahraufgabe 2	Überholen und überholt werden		3/4	
	Fahraufgabe 3	Kurven		2/4	
		Entgegenkommende Verkehrsteilnehmer		3/4	
		Fahren auf mehrspurigen Straßen		3/4	
	Fahraufgabe 4	Annäherung an Kreuzungen		2/4	
		Abbiegen		2/4	
		Befahren von Kreuzungen		3/4	
	Fahraufgabe 5	Fahren im Kreisverkehr		2/4	
	Fahraufgabe 6				
	Fahraufgabe 7				
Fahraufgabe 8					
Grundfahraufgaben	Rückwärts fahren		1/4		
	Parken und aus Parklücken herausfahren		2/4		
	Wenden		2/4		
Besondere Fahrbedingungen		Herausforderungen verschiedener Fahrumgebungen		3/4	
		Fahren unter Verwendung der Beleuchtungseinrichtungen (z. B. Nachtfahrt)		3/4	

3 Phasen der Curriculumentwicklung

Entwicklung

Ein gestuftes Fahrerlaubnissystem wurde bereits im Jahr 1990 eingeführt; eine vergleichsweise lange Supervidierte Lernphase sollte in Kombination mit protektiven Sonderregelungen in der Selbständigen Lernphase den Lernprozess der Fahranfänger strukturieren und zur Reduzierung von Unfällen junger Fahranfänger beitragen. Da junge Fahrer jedoch auch in den darauffolgenden Jahren einem hohen Unfallrisiko unterlagen, erfolgten weitere Anpassungen des Gesamtsystems der Fahranfängervorbereitung. Das aktuelle System wurde zwischen Januar 2007 und Juli 2008 in drei aufeinander aufbauenden Phasen implementiert. Seitdem müssen Fahranfänger 120 Stunden Fahrpraktische Ausbildung nachweisen. Darüber hinaus wurde der Zeitraum verlängert, in dem sie protektiven Regelungen unterliegen.

Evaluation

Der Einfluss des überarbeiteten Systems der Fahranfängervorbereitung auf das Unfallgeschehen junger Fahrer wird derzeit mit Hilfe von Unfalldatenanalysen erhoben. Die Evaluation wird voraussichtlich bis zum Jahr 2014 abgeschlossen; bisher liegen nur erste Zwischenergebnisse vor. Diese deuten darauf hin, dass die Überarbeitung des Systems der Fahranfängervorbereitung eine signifikante Reduzierung der Unfälle junger Fahrer zur Folge hat. Es ist davon auszugehen, dass die Unfallverwicklung von Fahrern mit einem Alter von 18 bis 20 Jahren im ersten Jahr des selbständigen Fahrens um 23 Prozent und in den ersten neun Monaten des zweiten Jahres um 16 Prozent sinkt (HEALY, CATCHPOLE & HARRISON, 2012).

Qualitätssicherung

Die Voraussetzungen für Laienausbilder und Begleiter wurden bereits aufgeführt; nachfolgend werden die Anforderungen an den Fahrlehrerberuf beschrieben.

Zur Ausübung des Fahrlehrerberufs wird eine unbeschränkte Fahrerlaubnis der Klasse B vorausgesetzt, die frühestens mit 22 Jahren erworben werden kann. Darüber hinaus wird das Vorliegen von Verkehrsverstößen und Straftaten überprüft. Die Fahreignung muss in einer medizinischen Untersuchung bestätigt werden. Die Ausbildung zum Fahrlehrer ist vorgeschrieben und umfasst insgesamt 360 Stunden. Um die Ausbildung zu beenden und ein Zertifikat zu erwerben, müssen schriftliche

und mündliche Wissensprüfungen, Fahrprüfungen und Lehrproben abgelegt werden. Die Fahrlehrerlizenz wird befristet erteilt und muss in einem dreijährigen Turnus verlängert werden.

Auf eine Fahrschulüberwachung wird verzichtet, da davon ausgegangen wird, dass eine qualitativ hochwertige Ausbildung der Fahranfänger durch den Wettbewerb zwischen den Fahrschulen sichergestellt ist. Das Fehlen einer offiziellen Fahrschulüberwachung wird von einigen Fahrschulinhabern bemängelt und durch interne Maßnahmen zur Qualitätssicherung kompensiert. So können beispielsweise fakultative Angebote genutzt werden, bei denen die Fahrlehrer in periodischen Abständen durch einen Supervisor bei der Ausbildungsdurchführung beobachtet werden, Feedback erhalten, über Neuerungen von Gesetzen informiert werden und theoretische Prüfungen absolvieren.

4 Verhältnis zu weiteren Elementen der Fahranfängervorbereitung

Lehr-Lernformen

Schulische Verkehrserziehung

Schüler werden häufig bereits im Rahmen der Schulischen Verkehrserziehung für fahranfänger- und jugendtypische Gefahren im Straßenverkehr sowie Verkehrsunfälle sensibilisiert. Darüber hinaus werden ihnen oftmals die Möglichkeiten zum Erwerb einer Fahrerlaubnis erläutert.

Selbständiges Theorielernen

Für das Selbständige Theorielernen zur Vorbereitung auf die Wissensprüfung werden Handbücher, computer- oder internetbasierte Trainingsprogramme (z. B. das Programm „Drive Smart“ zur Förderung der Gefahrenwahrnehmung) und Informationsseiten der Verkehrsbehörde eingesetzt. Der Lernstand kann mit internetbasierten Tests überprüft werden, die an die Wissensprüfung angelehnt sind.

Theorieunterricht

Die Teilnahme am Theorieunterricht ist nicht vorgeschrieben; die Angebote von Fahrschulen werden nur von einem sehr geringen Anteil der Lerner genutzt.

Fahrpraktische Ausbildung bei einem Fahrlehrer

Die Teilnahme an einer Fahrpraktischen Ausbildung in einer kommerziellen Fahrschule ist fakultativ. Solche Ausbildungsangebote wer-

den von etwa 50 bis 75 Prozent der Fahranfänger genutzt. Die Fahrschulen können eigene Curricula entwickeln und Kurse mit unterschiedlichem Umfang anbieten. Üblicherweise nehmen Fahranfänger dabei zwischen einer und 12 Ausbildungsfahrten zu je 45 Minuten in Anspruch.

Die Regierung unterstützt ein Programm („Keys2drive“), in dem Fahranfänger und Begleiter eine kostenlose Fahrstunde bei einem Fahrlehrer absolvieren können, um Anregungen für den Ablauf der Laienausbildung zu erhalten.

Selbständiger Fahrpraxiserwerb unter protektiven Regelungen

Der selbständige Fahrpraxiserwerb unter protektiven Regelungen erstreckt sich über einen Zeitraum von 48 Monaten. In dieser Zeitspanne gilt ein absolutes Alkoholverbot und auch das Telefonieren, das Fahren mit leistungsstarken Fahrzeugen sowie das Abschleppen von Fahrzeugen sind untersagt. In den ersten 12 Monaten des selbständigen Fahrens („Provisionary License 1“) darf maximal ein weiterer Mitfahrer im Alter von 16 bis 21 Jahren befördert werden. Verstöße gegen die Auflagen können beispielsweise durch Fahrverbote oder die Beschlagnahmung des Fahrzeugs sanktioniert werden. Weiterhin werden Strafpunkte im bestehenden Punktsystem vermerkt und Geldstrafen auferlegt. Nach dem Entzug der Fahrerlaubnis kann auch das erneute Absolvieren einer Wissensprüfung oder einer Fahrprüfung angeordnet werden.

Prüfungsformen

Wissensprüfung

Im Zuge einer 20-minütigen Wissensprüfung müssen die Bewerber 25 von insgesamt 32 Prüfungsaufgaben (Mehrfach-Wahl-Aufgaben) korrekt beantworten. Das Prüfungsergebnis wird den Bewerbern im Anschluss an die Prü-

fung mündlich mitgeteilt und schriftlich bestätigt. Die Bewerber erhalten dabei Rückmeldungen zum erreichten Gesamtpunktwert und zu den Themenbereichen, in denen Aufgaben falsch bearbeitet wurden. Die Bestehensquote liegt bei etwa 54 Prozent.

Verkehrswahrnehmungstest

Am Ende der Supervidierten Lernphase müssen die Bewerber an einem computergestützten Verkehrswahrnehmungstest teilnehmen. Anhand von Filmsequenzen müssen die Bewerber dabei die korrekten Zeitpunkte zum Ausführen vorgegebener Handlungen (z. B. Geschwindigkeit reduzieren, Überholen) festlegen.

Fahrprüfung

Die Fahrprüfung wird im Realverkehr durchgeführt und dauert insgesamt 50 Minuten. Vor dem Beginn der Prüfungsfahrt muss das Fahrzeug vom Bewerber vorbereitet werden. Die tatsächliche Fahrzeit beträgt 30 Minuten und beinhaltet zwei Prüfungsteile. Der erste Prüfungsteil besteht aus (Grund-) Fahraufgaben wie z. B. „Abbiegen“, „Fahrstreifenwechsel“ und „Rückwärts Einparken“ auf Straßen mit geringer bis mittlerer Verkehrsdichte und einer Geschwindigkeitsbegrenzung zwischen 60 bis 80 km/h. Der zweite Teil beinhaltet komplexere Fahraufgaben wie beispielsweise „Abbiegen auf mehrspurigen Straßen“ und findet auf Straßen mit mittlerer bis hoher Verkehrsdichte statt. Das Ausführen der (Grund-) Fahraufgaben wird vom Prüfer nach festgelegten Beobachtungskriterien bewertet. Direkt im Anschluss an die Prüfung erhält der Bewerber Rückmeldungen zu seinem Prüfungsergebnis und den (Grund-) Fahraufgaben, deren Ausführung er optimieren muss. Die Fahrprüfung bestehen etwa 60 bis 70 Prozent der Bewerber beim ersten Versuch.

Anhang B1:

Referenzausbildungseinheit
zum Thema
„Verkehrswahrnehmung und
Gefahrenvermeidung“

Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. (BVF)



Inhalt

1	Verkehrspädagogische Beschreibung und Begründung der Referenzausbildungseinheit „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“	5
2	Tabellarische Verlaufsplanung der Referenzausbildungseinheit „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“	9
3	Lehrpräsentation zur Referenzausbildungseinheit „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“	10

1 Verkehrspädagogische Beschreibung und Begründung der Referenzausbildungseinheit „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“

Überblick

Defizite im Bereich der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung stellen einen entscheidenden Unfallfaktor für Fahranfänger dar. Daher soll diesen Defiziten im Rahmen der Referenzausbildungseinheit „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“ entgegengetreten werden. Die Referenzausbildungseinheit lässt sich in den Lernbereich „Verkehrsrisiko Mensch“ einordnen und verbindet das Selbständige Theorielernen mit dem Theorieunterricht und der Fahrpraktischen Ausbildung. Zu Beginn der Ausbildungseinheit sollen die Fahrschüler im Theorieunterricht lernen, wie sie Gefahren besser wahrnehmen, bewerten und vermeiden können. Ferner sollen sie Kompetenzdefizite von Fahranfängern und jungen Fahrern kennenlernen und Lösungen für ein sinnvolles und verantwortungsvolles Verhalten im Straßenverkehr entwickeln. Die einzelnen Inhalte werden dabei immer wieder mit den Themeninhalten der praktischen Ausbildungseinheiten in Verbindung gebracht. Schließlich sollen die Fahrschüler beim Selbständigen Theorielernen ihre Fähigkeiten zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung festigen und vertiefen, indem sie sich mit den Gefahren beim „Fahrstreifenwechsel“ auseinandersetzen.

Motivationsphase

Durch die Motivationsphase sollen die Fahrschüler lernen, dass sie – vermutlich entgegen ihrer bisherigen Einschätzungen – lediglich über geringe Fähigkeiten zur Verkehrswahrnehmung verfügen. Diese Phase beginnt daher mit sechs Situationsdarstellungen, die den Fahrschülern zeitlich begrenzt gezeigt werden, und entsprechender Befragung zu möglichen Gefahrenmomenten. Ferner werden Gründe für Defizite in der Verkehrswahrnehmung herausgearbeitet (hier ist vor allem ein Bezug zur geringen Fahrerfahrung herzustellen: „Unsere Wahrnehmung ist auf die Dinge trainiert, die wir kennen. Deswegen musst Du möglichst viele Risiken kennenlernen, bevor Du Dich in den Straßenverkehr begibst. Wenn Du die Risiken einmal gesehen hast, erkennst Du sie vermutlich wieder und weißt vielleicht auch, wie man sie vermeiden kann.“). Die Medien sind dazu geeignet, die Fahrschüler zur Selbsteinschätzung ihrer Verkehrswahrnehmung anzuregen. Außerdem bieten sie leistungsschwächeren Lernenden wie auch Fahrschülern mit Lese-Rechtschreib-Schwäche die Möglichkeit, sich zu äußern und im Lernprozess involviert zu bleiben.

Die Motivationsphase gipfelt in der Schlussfolgerung „Sehen muss man lernen!“. Alle weiteren Abschnitte der Ausbildungseinheit sollen sich aus der Motivationsphase ableiten lassen; dazu sind im Unterrichtsverlauf Rückbezüge herzustellen.

Strukturierungsphase

Im Rahmen der Strukturierungsphase werden die Ziele und der Ablauf der Ausbildungseinheit auf einer Flipchart visualisiert. Der Flipchart-Bogen wird sichtbar aufgehängt, sodass jederzeit ein Rückbezug möglich ist, insbesondere am Ende der Ausbildungseinheit.

Erste Erarbeitungsphase „Gefahrenklassifikation“

Der Fahrlehrer erarbeitet (Lehrvortrag) im Rahmen der Gefahrenvielfalt Untergruppen, beispielsweise Straße, Fahrer, Fahrzeug, und nennt dazu (aktuelle) Beispiele.

Nach kurzer Diskussion mit ergänzenden Beispielen der Fahrschüler erteilt er ihnen den Arbeitsauftrag, möglichst viele Gefahren des Straßenverkehrs in einer Partnerarbeit schriftlich darzulegen (Arbeitsblatt „Wo lauern Gefahren?“). Die Lehr-Lernmethode „Partnerarbeit“ wurde unter Berücksichtigung von Fahrschülern mit Lese-Rechtschreib-Schwäche gewählt. Daran anschließend werden die erarbeiteten Gefahren im Rahmen einer Diskussion zusammengetragen. Anschließend erhalten die Fahrschüler ein Informationsblatt, auf dem die wichtigsten Gefahren des Straßenverkehrs aufgeführt sind. Sie werden aufgefordert, sich nach dem Unterricht über die Inhalte des Informationsblattes zu informieren, da dies als Grundlage der nächsten Ausbildungseinheit benötigt wird.

Zweite Erarbeitungsphase „Fahranfängerspezifische Defizite“

In einer diskursiven Fahrschüler-Fahrlehrer-Interaktion werden die Fahrschüler angeregt, mit Hilfe des Informationsblattes „Wo lauern Gefahren?“ fahranfänger- und jugendtypische Kompetenzdefizite zu erarbeiten.

Weiterführend werden zur Visualisierung von fahranfängerspezifischen Defiziten zur Verkehrswahrnehmung zwei vergleichende Doppelbeispiele für Blickführungen von erfahrenen Fahrern und Fahranfängern gezeigt. Hinsichtlich beider Beispiele sehen die Fahrschüler jeweils die Blickbewegungen eines erfahrenen Fahrers und eines Fahranfängers. Im Sinne des entdeckenden Lernens sollen sie erkennen, welche Unterschiede in der Blickführung bestehen, und versuchen herauszufinden, was genau man als erfahrener Fahrer bei der Blickführung besser macht.

Die Erarbeitungsphase gipfelt in der Schlussfolgerung: „Sehen muss man (im Straßenverkehr) neu lernen!“

Dritte Erarbeitungsphase „Weitere Gefahrensensoren“

Das erworbene Wissen zu den Gefahren im Straßenverkehr soll gefestigt werden. Neben dem Sehsinn, der einen Großteil der Gefahren wahrnehmen kann, werden weitere Gefahrensensoren vorgestellt wie Hörsinn, Geruchsinn, Tastsinn. Auch hier wird das Informationsblatt „Wo lauern Gefahren?“ benutzt, diesmal bei der Suche nach Gefahren, die man nicht (nur) sehen kann.

Die Erarbeitungsphase gipfelt in der Schlussfolgerung „Sehen allein reicht nicht aus – wir müssen auch die anderen Sinne und vor allem unser Gehirn nutzen“.

Erste Phase zur Lernstandseinschätzung und Festigung

Mit Hilfe eines Quiz' (Edutainment-Methode) sollen die Fahrschüler hinsichtlich ihres Wissens über die Kompetenzdefizite von Fahranfängern und jungen Fahrern geprüft werden. Jeder Fahrschüler erhält das Arbeitsblatt „Besondere Risiken von Fahranfängern und jungen Fahrern“ (und später auch die Lösung) zum Ankreuzen. Die Lehr-Lernmethode „Partnerarbeit“ wird wiederum unter Berücksichtigung von Fahrschülern mit Lese-Rechtschreib-Schwäche gewählt. Hierbei liest einer die Fragen vor, aber jeder füllt sein eigenes Arbeitsblatt aus. Zur Unterstützung wird deutlich angesagt, dass die linke Spalte „Ja“ und die rechte „Nein“ bedeutet.

Im Ergebnis wird mit Hilfe einer Präsentation zusammenfassend verdeutlicht, dass vor allem im Bereich der Verkehrswahrnehmung eine Vielzahl typischer Defizite vorhanden ist.

Vierte Erarbeitungsphase „Verkehrswahrnehmung“

Im Fokus steht die Aneignung von Beobachtungsstrategien. Die Fahrschüler sollen implizites Wissen zur Verkehrswahrnehmung erwerben. Sie sollen lernen, ihre Aufmerksamkeit zu bündeln und gezielt nach Informationen zu suchen. Hierzu kann jeweils ein Fahrschüler eine PC-gestützte Übung zur Gefahrenwahrnehmung unter dem Gesichtspunkt „Welche Gefahren lauern hier?“ durchführen. Bei dieser Aufgabe wird ihm ein Standbild einer Verkehrssituation aus Fahrersicht vermittelt, das er horizontal so verschieben kann, als ob er im Auto den Kopf dreht. Dabei soll der Übende jede mögliche Gefahr anklicken. Bevor die Aufgabe aufgelöst wird, können die anderen Fahrschüler ergänzende Vorschläge unterbreiten (diskursive Fahrschüler-Fahrlehrer-Interaktion).

Fünfte Erarbeitungsphase „Gefahrenbewertung und -abwägung“

Im Fokus stehen die Gefahrenbewertung und -abwägung; dabei sind auch Befunde zur Risikoakzeptanz aufzugreifen. Um der Realität näher zu kommen und die Relevanz der Verkehrssicherheit positiv herauszustellen, werden hier mit Hilfe dynamischer Medien (Filme) reale Straßenabschnitte vorgestellt, auf denen etliche junge Fahrer schwer, zum Teil tödlich verunglückt sind. Sie werden zunächst stillschweigend angeschaut. Dann wird analysiert und interpretiert, auch anhand von den authentischen Unfallberichten (diskursive Fahrschüler-Fahrlehrer-Interaktion). Diese realen Beispiele und authentischen Materialien bereiten einen guten Zugang zu den Verkehrssicherheitseinstellungen der Fahrschüler. Bei Bedarf können sie erneut angeschaut werden.

Sechste Erarbeitungsphase „Gefahrenvermeidung und -abwehr“

Im Fokus stehen die Gefahrenvermeidung und -abwehr. Anhand von vier sehr unterschiedlichen Verkehrssituationen werden jeweils die Fragen „Was könnte hier passieren?“ und „Welches Verhalten ist hier sinnvoll?“ erörtert. Hierbei werden Handlungsoptionen benannt und Regeln zur Handlungsauswahl vermittelt („Unter bestimmten Bedingungen können bestimmte Handlungen falsch sein“). Weiterhin werden Strategien zur Handlungsimplementierung dargelegt; dabei ist beispielsweise die angemessene Dosierung von Handlungen aufzugreifen.

Ferner werden die Grenzen der Gefahrenvermeidung und -abwehr erläutert und eine Schlussfolgerung hinzugefügt: „Es ist immer besser, Gefahren zu vermeiden, als sie abwehren zu müssen!“

Zweite Phase zur Lernstandseinschätzung und Festigung

Es wird ein Test zu den Handlungsstrategien der Verkehrswahrnehmung, Gefahrenbewertung und Gefahrenvermeidung durchgeführt. Jeder Fahrschüler erhält einen Tablet-PC, auf dem verschiedene Filme gezeigt werden. Beispielsweise befährt der „Fahrer“ zur Testung seiner Fähigkeiten zur Verkehrswahrnehmung einen bestimmten Straßenabschnitt mit normalem Verkehrsgeschehen. Während dieser virtuellen Fahrt soll der Fahrschüler sofort alle Gefahrenpunkte anklicken, die ihm auffallen (wird mit Pluspunkten belohnt). Falsch angeklickte Punkte ergeben Minuspunkte. Dieses moderne und zukunftsweisende Medium und der nicht einfache Test sollen nochmals an die Komplexität des Themas erinnern, aber auch zum Weiterlernen anregen. Hier soll spielerisch der Ehrgeiz geweckt werden, die Verkehrswahrnehmung zu verbessern (Edutainment-Methode). Es schließen sich adäquate Aufgaben an, bei denen auch die Fähigkeiten der Gefahrenbewertung bzw. Gefahrenvermeidung geprüft werden.

Siebente Erarbeitungsphase „Experiment zur Überforderung“

Es wird ein Experiment durchgeführt, bei dem die Fahrschüler erleben sollen, wie schnell sie selbst mit zwei gleichzeitig zu bewältigenden Aufgaben überlastet sind. In einer Fahrschüler-Fahrlehrer-Interaktion werden anschließend typische Ablenkungen diskutiert, die dann zu besserer Einordnung in interne (z. B. Instrumentenbeobachtung, Entertainment) und externe (z. B. Sehenswürdigkeiten beobachten, Unfallstellen) Ablenkungen unterteilt werden.

Die siebente Erarbeitungsphase gipfelt in der Schlussfolgerung: „Es gibt viele Dinge, die uns ablenken können. Deshalb müssen wir die Aufmerksamkeit ständig auf das Richtige lenken, um sicher zu fahren!“.

Hausaufgabenphase

Es wird eine Situationsorientierung mittels eines Films zur Verkehrswahrnehmung durchgeführt. Der Film hat ein überraschendes Ende, aus dem die Notwendigkeit herausgearbeitet wird, über die grundlegende Diskussion der Gefahrenwahrnehmung und -vermeidung in der vorliegenden Ausbildungseinheit hinaus situationsspezifisches Wissen und Können zu erwerben. Dieses situationsspezifische Wissen und Können zeigt sich hierbei im Hinblick auf bestimmte Akteure im Straßenverkehr.

Ein erster Schritt zum kontinuierlichen Weiterlernen erfolgt durch eine innovative E-Learning-Hausaufgabe zum Thema der nächsten Ausbildungseinheit „Fahrstreifenwechsel“ erfolgen. Im Rahmen dieser Aufgabe sollen sich die Fahrschüler zum einen ein Lehrvideo über die sichere Art, einen Fahrstreifen zu wechseln, anschauen und sich dann generelle Handlungsschritte einprägen. Zum anderen steht ihnen ein Film über besondere Risiken beim Fahrstreifenwechsel zur Verfügung, bei dem sie sich die Gefahrenpunkte merken sollen. Um auch hier mögliche Fahrschüler mit Leserechtschreib-Schwäche mit einbinden zu können, werden schriftliche Notizen als Option angeboten. Daran anschließend sollen die Fahrschüler die erworbenen Kenntnisse in verschiedenen virtuellen Fahr-Situationen anwenden (Edutainment-Methode). Hierbei zeigt sich das situationsspezifische Wissen und Können im Hinblick auf bestimmte Fahrsituationen wie den Fahrstreifenwechsel.

Phase zur Zusammenfassung

Im Kontext des Rückbezugs zur Motivationsphase werden die Inhalte der Ausbildungseinheit noch einmal zusammengefasst; dabei sind die Fahrschüler einzubeziehen und nach ihren Reflexionen zum Erkenntnisgewinn und ihren Selbsteinschätzungen zur Verkehrswahrnehmung zu befragen. Auf dieser Grundlage erfolgt ein Ausblick auf die praktische Fahrausbildung. Die Ausbildungseinheit gipfelt in den Schlüsselbotschaften, den sog. drei eisernen Geboten und der goldenen Regel der Gefahrenlehre: „Es ist immer besser, Gefahren zu vermeiden als abwehren zu müssen!“

Notwendiges Vorwissen

Theorieunterricht und Selbständiges Theorielernen

Den FahrSchülern sollte bereits bekannt sein, dass sie im Straßenverkehr grundsätzlich besonderen Anforderungen gewachsen sein müssen. Hierzu müssen zumindest theoretische Grundlagen geschaffen werden, beispielsweise Kenntnisse über die persönlichen Voraussetzungen eines Fahrzeugführers wie Gesundheit und Fitness, aber auch die Relevanz bestimmter sozialer und psychischer Fähigkeiten wie partnerschaftliches, verantwortungsbewusstes und umweltbewusstes Verhalten im Straßenverkehr. Außerdem das Wissen um korrekte Verhaltensweisen bei Krankheit, Alkohol-, Drogen- oder Medikamentenkonsum sowie der sinnvolle Umgang mit Ermüdung, Ablenkung und Stress im Straßenverkehr. Ferner ein umfangreiches Wissen über die Beeinflussung des Fahrverhaltens durch Gefühle wie Angst, Ärger, Hass, Stolz oder Freude und über Verhaltensstrategien im Umgang mit besonderen Gefühlsbelastungen oder Konfliktsituationen im Straßenverkehr. Zusätzlich sind Informationen zur realistischen Einschätzung des eigenen Fahrkönnens und -verhaltens als Grundlage des Selbstbilds hilfreich. Eine weitere Grundvoraussetzung ist das Regelwissen zu den Bereichen Vorrang, Vorfahrt, Abbiegen und Überholen, das die Beurteilung der Aufgaben erst ermöglicht.

Fahrpraktische Ausbildung

Zum Erlernen der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung sind Kenntnisse und einige praktische Erfahrungen zur korrekten Spiegeleinstellung und -benutzung inklusive Schulterblick, zum sog. toten Winkel, zu Bedien- bzw. Kontrolleinrichtungen sowie zum Schalten und Bremsen wünschenswert. Diese Erfahrungen können dann sinnvoll bei Diskussionsbeiträgen und dem Lösen der interaktiven Aufgaben eingebracht werden.

Anschließend zu erwerbendes Wissen

Theorieunterricht, Selbständiges Theorielernen und Fahrpraktische Ausbildung

Um das Wissen nach dieser Ausbildungseinheit zu erweitern, muss die Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung in den nachfolgenden Ausbildungseinheiten wieder aufgegriffen und vertieft werden. In dieser Ausbildungseinheit wurde ein Überblick über generelle Aspekte der Gefahrenlehre vermittelt und im weiteren Ausbildungsverlauf soll jeweils ein Rückbezug zu dieser Ausbildungseinheit hergestellt werden. Hier sollten dann spezielle Fahraufgaben mit der damit verbundenen möglichen Wahrnehmung von Gefahren und deren Vermeidung im Fokus stehen.

2 Tabellarische Verlaufsplanung der Referenzausbildungseinheit „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“

	Lehr-Lernziele	Lehr-Lerninhalte	Lehr-Lernmethoden	Lehr-Lernmedien
Motivationsphase	1. Die FS können Auskunft über ihre eigenen Fähigkeiten zur Verkehrswahrnehmung geben und die Ursachen für Defizite erläutern.	<ul style="list-style-type: none"> Eigene Wahrnehmungsdefizite Gründe für Wahrnehmungsdefizite; Erkenntnis, dass sich die Wahrnehmung auf die Dinge konzentriert, die man bereits kennt „Sehen muss man lernen!“ 	<ul style="list-style-type: none"> Diskursive FS-FL-Interaktion 	<ul style="list-style-type: none"> Bilder Wahrnehmungstest
Strukturierungsphase	2. Die Fahrschüler können die Ziele und Inhalte der Ausbildungseinheit wiedergeben.	<ul style="list-style-type: none"> Ziele und Inhalte 	<ul style="list-style-type: none"> Lehrvortrag 	<ul style="list-style-type: none"> Flipchart/Tafel
Erste Erarbeitungsphase „Gefahrenklassifikation“	3. Die FS können die Gefahren im Straßenverkehr benennen und erläutern, woran man die Gefahren erkennt.	<ul style="list-style-type: none"> Potenzielle Gefahren im Straßenverkehr (Straße, Wetter, Sicht, Fahrer, Fahrzeug, andere Verkehrsteilnehmer) 	<ul style="list-style-type: none"> Diskursive FS-FL-Interaktion Partnerarbeit: „Einer schreibt“ 	<ul style="list-style-type: none"> Arbeitsblatt „Wo lauern Gefahren?“ PC/Flipchart/Tafel Informationsblatt „Wo lauern Gefahren“ mit vollständiger Gefahrenklassifikation
Zweite Erarbeitungsphase „Fahranfängerspezifische Defizite“	4. Die FS können fahranfänger- und jugendtypische Kompetenzdefizite benennen.	<ul style="list-style-type: none"> Fahranfänger- und jugendtypische Kompetenzdefizite „Sehen muss man neu lernen!“ 	<ul style="list-style-type: none"> Diskursive FS-FL-Interaktion 	<ul style="list-style-type: none"> Filme zur Blickführung (geübter und ungeübter Fahrer)
Dritte Erarbeitungsphase „Weitere Gefahrensensoren“	5. Die FS können Gefahren im Straßenverkehr benennen, die nicht (nur) über den Sehsinn zu erfassen sind.	<ul style="list-style-type: none"> Weitere mögliche Gefahrensensoren „Sehen allein reicht nicht aus, man muss auch andere Sinne nutzen“ 	<ul style="list-style-type: none"> Diskursive FS-FL-Interaktion – FL fordert auf, die Gefahren zu benennen, die nicht visuell bzw. auch anders wahrzunehmen sind. 	<ul style="list-style-type: none"> Informationsblatt „Wo lauern Gefahren“
Erste Phase zur Lernstandseinschätzung und Festigung	6. Die FS sollen ihr Wissen über die Kompetenzdefizite von Fahranfängern und jungen Fahrern überprüfen und festigen.	<ul style="list-style-type: none"> Defizite von Fahranfängern und jungen Fahrern 	<ul style="list-style-type: none"> Quiz in Partnerarbeit Diskursive FS-FL-Interaktion 	<ul style="list-style-type: none"> Arbeitsblatt „Besondere Risiken von Fahranfängern und jungen Fahrern“ Präsentation

	Lehr-Lernziele	Lehr-Lerninhalte	Lehr-Lernmethoden	Lehr-Lernmedien
Vierte Erarbeitungsphase „Verkehrswahrnehmung“	7. Die FS sollen implizites Wissen zur Verkehrswahrnehmung erwerben und Strategien zur Verkehrswahrnehmung benennen.	<ul style="list-style-type: none"> • Strategien zur Verkehrswahrnehmung 	<ul style="list-style-type: none"> • Diskursive FS-FL-Interaktion 	<ul style="list-style-type: none"> • PC-gestützte Übungen zur Verkehrswahrnehmung unter dem Gesichtspunkt „Welche Gefahren lauern hier?“
Fünfte Erarbeitungsphase „Gefahrenbewertung und -abwägung“	8. Die FS sollen Gefahren bewerten und sinnvoll abwägen.	<ul style="list-style-type: none"> • Strategien zur Gefahrenbewertung; Analyse und Interpretation verschiedener Verkehrssituationen • Befunde zur Risikoakzeptanz 	<ul style="list-style-type: none"> • Diskursive FS-FL-Interaktion 	<ul style="list-style-type: none"> • Filme zur Gefahrenbewertung und -abwägung unter dem Gesichtspunkt „Was könnte hier passieren?“
Sechste Erarbeitungsphase „Gefahrenvermeidung und -abwehr“	9. Die FS sollen Strategien zur Gefahrenvermeidung und -abwehr, aber auch deren Grenzen benennen.	<ul style="list-style-type: none"> • Strategien zur Gefahrenvermeidung; Handlungsoptionen und Regeln zur Handlungsauswahl • Angemessene Dosierung von Handlungen • Grenzen: „Fehler anderer einbeziehen“ • Fazit: „Es ist immer besser, Gefahren zu vermeiden als abwehren zu müssen!“ 	<ul style="list-style-type: none"> • Diskursive FS-FL-Interaktion 	<ul style="list-style-type: none"> • Bilder zur Gefahrenvermeidung und -abwehr unter dem Gesichtspunkt „Welches Verhalten ist hier sinnvoll?“
Zweite Phase zur Lernstandseinschätzung und Festigung	10. FS sollen ihr Wissen über Handlungsstrategien der Verkehrswahrnehmung, Gefahrenbewertung und Gefahrenvermeidung festigen.	<ul style="list-style-type: none"> • Strategien zur Verkehrswahrnehmung, Gefahrenbewertung und Gefahrenvermeidung 	<ul style="list-style-type: none"> • Einzelarbeit • Diskursive FS-FL-Interaktion 	<ul style="list-style-type: none"> • Übung auf Tablet-PCs
Siebente Erarbeitungsphase „Experiment zur Überforderung“	11. Die FS sollen interne (z. B. Instrumentenbeobachtung, Entertainment) und externe (z. B. Sehenswürdigkeiten) Ablenkungen im Straßenverkehr nennen. Sie sollen erläutern, welche Gefahren mit Ablenkungen verbunden sind.	<ul style="list-style-type: none"> • Typische Ablenkungen im Straßenverkehr • „Es gibt viele Dinge, die uns ablenken können. Deshalb müssen wir die Aufmerksamkeit ständig auf das Richtige lenken, um sicher zu fahren!“ 	<ul style="list-style-type: none"> • Diskursive FS-FL-Interaktion 	<ul style="list-style-type: none"> • Film mit drei unterschiedlichen Aufgaben zur Verdeutlichung von Überforderung

	Lehr-Lernziele	Lehr-Lerninhalte	Lehr-Lernmethoden	Lehr-Lernmedien
Hausaufgabenphase	12. Vorbereitung auf das Thema „Fahrstreifenwechsel“	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterlernen • Kenntnis über besondere Risiken beim Fahrstreifenwechsel • Anwendung der erworbenen Kenntnisse in verschiedenen virtuellen Situationen 	<ul style="list-style-type: none"> • Diskursive FS-FL-Interaktion • E-Learning-Hausaufgabe 	<ul style="list-style-type: none"> • Film mit Traktor • Lehrfilm über besondere Risiken beim Fahrstreifenwechsel • Anwendungsbeispiele zum Fahrstreifenwechsel
Zusammenfassungsphase	13. Die FS können die Inhalte der Ausbildungseinheit wiedergeben. Sie können begründen, warum sie weiterhin Wissen und Fähigkeiten zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung erwerben müssen, und erläutern, wie diese Themen im Zuge der weiteren Ausbildung wieder aufgegriffen werden.	<ul style="list-style-type: none"> • Zusammenfassung des erworbenen Wissens und der erworbenen Fähigkeiten • Rückbezug zur Motivationsphase und Situationsorientierung • Situationsspezifisches Wissen im Hinblick auf bestimmte Akteure im Straßenverkehr oder auf bestimmte Fahrsituationen wie den Fahrstreifenwechsel. • Anknüpfungspunkte zu den Fahraufgaben, insbesondere zum Fahrstreifenwechsel 	<ul style="list-style-type: none"> • Lehrvortrag • Diskursive FS-FL-Interaktion 	

3 Lehrpräsentation zur Referenzausbildungseinheit „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“



Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung

Ausbildungseinheit „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“

1



Die eigene Wahrnehmung

Ausbildungseinheit „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“

2



Warum müssen Sie hier bremsbereit sein?

- a) Der Fußgänger könnte vor dem Transporter auf die Fahrbahn treten.
- b) Der gelbe Transporter könnte plötzlich rückwärts fahren.

Warum müssen Sie hier bremsbereit sein?

- a) Der Fußgänger könnte vor dem Transporter auf die Fahrbahn treten.
- b) Der gelbe Transporter könnte plötzlich rückwärts fahren.

Ausbildungseinheit „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“

5

Warum müssen Sie hier bremsbereit sein?

Der Fußgänger könnte vor dem Transporter
auf die Fahrbahn treten.



Ausbildungseinheit „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“

6



Ist es sinnvoll,
den Radfahrer hier zu überholen?

Ist es sinnvoll,
den Radfahrer hier zu überholen?



Sie wollen rechts abbiegen.
Worauf müssen Sie achten?

Ausbildungseinheit „Gefahrenwahrnehmung und Gefahrenvermeidung“

11

Sie wollen rechts abbiegen.
Worauf müssen Sie achten?



Ausbildungseinheit „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“

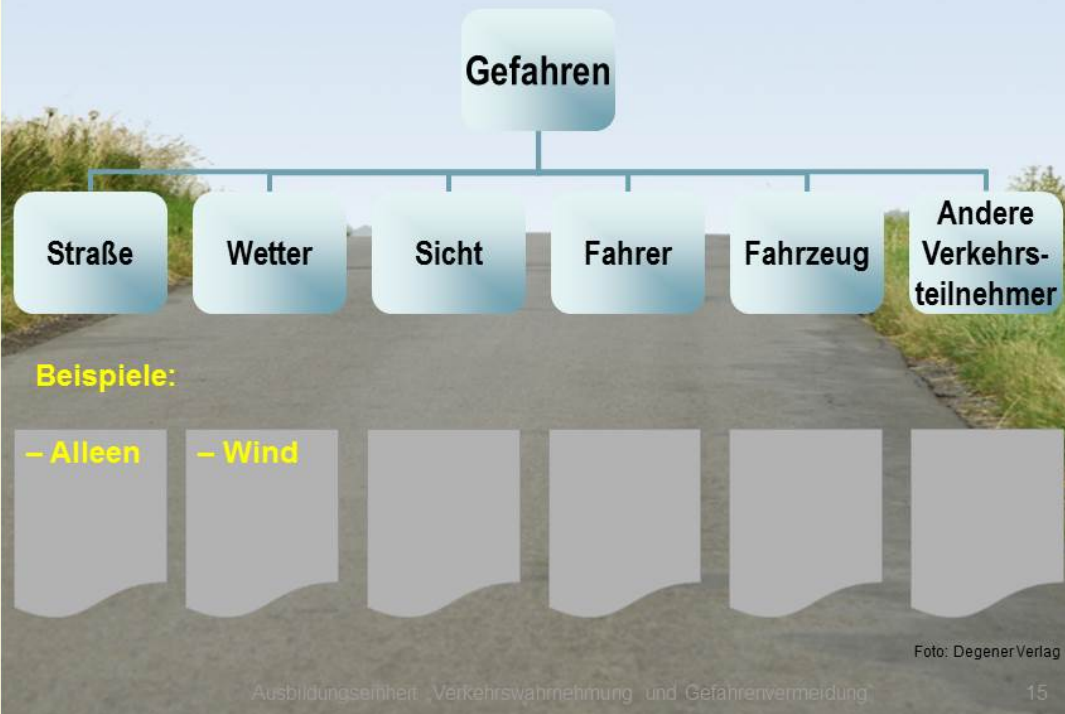
12

Sehen muss man lernen!

Was wir heute vorhaben

- Lernen, wie man Gefahren wahrnimmt, bewertet und vermeidet
- Kompetenzdefizite von Fahranfängern kennenlernen
- Ausblick auf die Praxis
- Vorbereitung „Fahrstreifenwechsel“

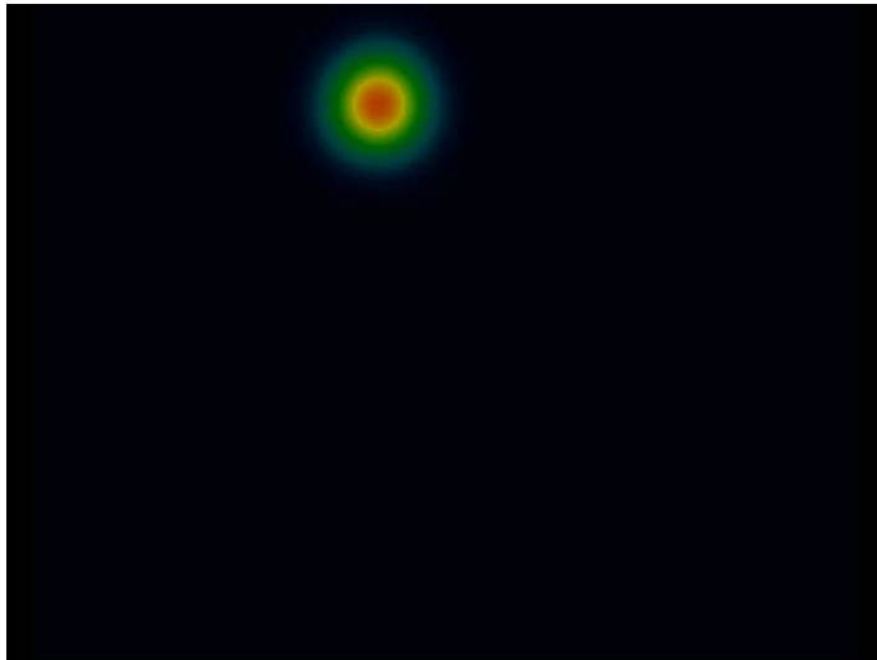
Wo lauern Gefahren im Straßenverkehr?



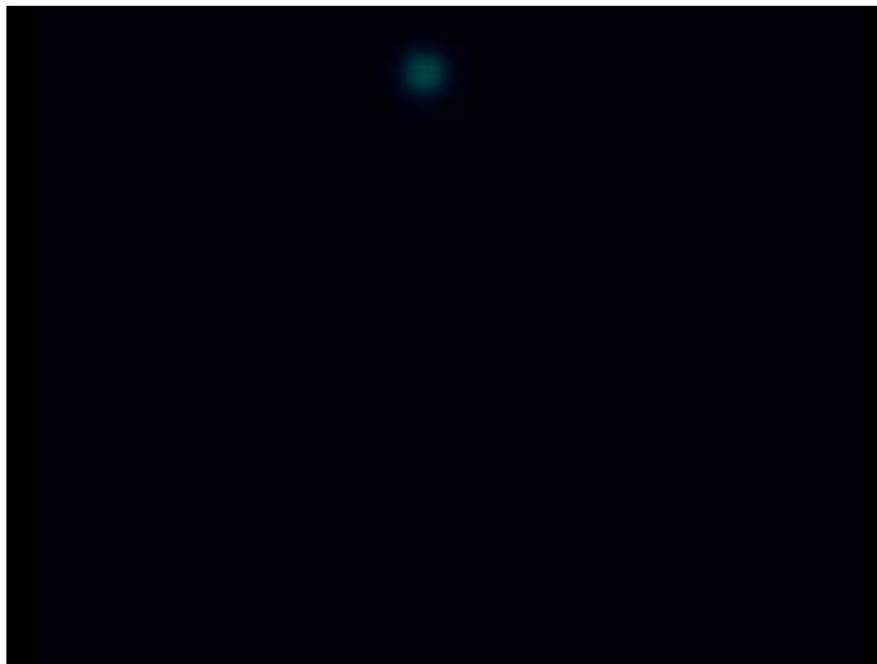
Fahranfängerspezifische Kompetenzdefizite

Welche sind das denn?

Blickbewegungen eines Fahranfängers



Blickbewegungen eines erfahrenen Fahrers



**Sehen muss
man neu lernen!**

Weitere mögliche Gefahrensensoren

Nennen Sie Gefahren,
die man nicht
sehen kann.



**Sehen allein
reicht nicht aus –
wir müssen auch
die anderen Sinne
nutzen!**

Quiz

Besondere Risiken von Fahranfängern und jungen Fahrern

Kreuzen Sie bitte an,
welche Aussagen aus Ihrer Sicht
richtig oder falsch sind.

Ja	Nein
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Besondere Risiken im Vergleich zu ...

erfahrenen Fahrern

älteren Fahrern

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Fahranfänger richten ihre Aufmerksamkeit auf weniger Details des Verkehrsgeschehens.• Sie vermuten Gefahren eher bei unbewegten Objekten als bei bewegten.• Sie haben beim Befahren von Kurven Probleme, die Fahrspur zu halten. | <ul style="list-style-type: none">• Junge Fahrer können ihre Gefühle schlechter kontrollieren.• Sie überschätzen ihre Fahrkünste häufiger.• Sie lassen sich stärker von Gleichaltrigen beeinflussen. |
|---|---|

Verkehrswahrnehmung Übung: Welche Gefahren lauern hier?

Bündeln Sie Ihre Aufmerksamkeit und gehen bitte gezielt auf die Suche.

Übungen: Welche Gefahren lauern hier?



Was könnte hier passieren?



Wie kam es möglicherweise zu den Unfällen?

Fahranfängerunfälle 2009 bis 2011			
Zeitpunkt:	06.12.2009 03:30 Sonntags	29.09.2009 02:04 Dienstags	29.08.2009 07:20 Samstags
Beteiligte:	2 Beteiligte	1 Beteiligter	1 Beteiligter
Schwere:	10000 € Sachschaden	1 Schwerverletzter 5000 € Sachschaden	500 € Sachschaden
Unfallart:	Fahrunfall: Zusammenstoß mit entgegenkommendem Fahrzeug	Fahrunfall: Abkommen von Fahrbahn nach links	Fahrunfall: Abkommen von Fahrbahn nach links
Ursachen:	Regen, Geschwindigkeit	Regen, Geschwindigkeit	Geschwindigkeit, Fehler Fz-Führer
Sonstiges:	Dämmerung	Aufprall gegen Schutzplanke / Schutzzaun	Aufprall gegen Schutzplanke / Schutzzaun

Fahranfängerunfälle 2006 bis 2008			
Zeitpunkt:	10.07.2008 16:00 Donnerstags	17.03.2006 13:00 Freitags	06.12.2008 14:00 Samstags
Beteiligte:	1 Beteiligter	1 Beteiligter	1 Beteiligter
Schwere:	1 Schwerverletzter	1 Leichtverletzter	1 Leichtverletzter
Unfallart:	Fahrunfall: Abkommen von der Fahrbahn nach rechts	Fahrunfall: Abkommen von Fahrbahn nach links	Fahrunfall: Abkommen von Fahrbahn nach rechts

Zeitpunkt:	28.11.2008 03:00 Freitags	23.06.2007 18:00 Samstags
Beteiligte:	1 Beteiligter	1 Beteiligter
Schwere:	>4000 € Sachschaden	1 Leichtverletzter
Unfallart:	Fahrunfall: Abkommen von Fahrbahn nach links	Fahrunfall: Abkommen von Fahrbahn nach rechts



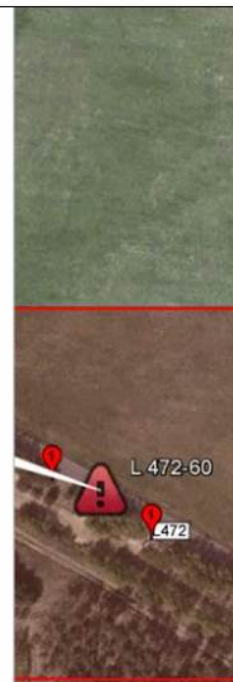
Ausbildungseinheit „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“

27

Wie kam es möglicherweise zu den Unfällen?

Fahranfängerunfälle 2009 bis 2011		
Zeitpunkt:	15.12.2011 06:50 Donnerstags	11.04.2009 01:10 Samstags
Beteiligte:	2 Beteiligte	1 Beteiligter
Schwere:	10000 € Sachschaden	1 Toter 4000 € Sachschaden
Unfallart:	Fahrunfall: Zusammenstoß mit entgegenkommendem Fahrzeug	Fahrunfall: Abkommen von Fahrbahn nach links
Ursachen:	Schnee oder Eis, Geschwindigkeit, Rechtsfahrgebot mißachtet	Rechtsfahrgebot mißachtet, Geschwindigkeit
Sonstiges:	Dämmerung	Aufprall gegen Baum

Fahranfängerunfälle 2006 bis 2008		
Zeitpunkt:	02.01.2007 07:00 Dienstags	18.06.2007 14:00 Montags
Beteiligte:	1 Beteiligter	1 Beteiligter
Schwere:	1 Toter	1 Leichtverletzter
Unfallart:	Fahrunfall: Abkommen von der Fahrbahn nach links	Fahrunfall: Abkommen von Fahrbahn nach rechts
Sonstiges:	Dämmerung, trocken	Tageslicht, trocken



Ausbildungseinheit „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“

28

Was könnte hier passieren?



Ausbildungseinheit „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“

29



Strategien zur Gefahrenvermeidung bzw. Gefahrenabwehr und deren Grenzen

Ausbildungseinheit „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“

30

Was könnte hier passieren?
Welches Verhalten ist hier sinnvoll?



Was könnte hier passieren?
Welches Verhalten ist hier sinnvoll?



Fazit: Gefahrenvermeidung und -abwehr

**Es ist immer
besser,
Gefahren zu
vermeiden,
als sie abwehren
zu müssen!**

- Handlungsoptionen
- Regeln zur Handlungsauswahl
- besondere Bedingungen, unter denen bestimmte Handlungen falsch sein können
- angemessene Dosierung von Handlungen
- Fehler Anderer einbeziehen

Test



Bitte klicken Sie im folgenden Film alle Gefahren an, die Sie erkennen. Aber klicken Sie nicht wild herum – dafür gibt es nämlich Punktabzug!

Diesen Test haben Sie bestanden, wenn Sie mindestens 75 % der Gefahren erkannt und angeklickt haben.

In der Realität müssen es 100 % sein!

Viel Erfolg!

Experiment

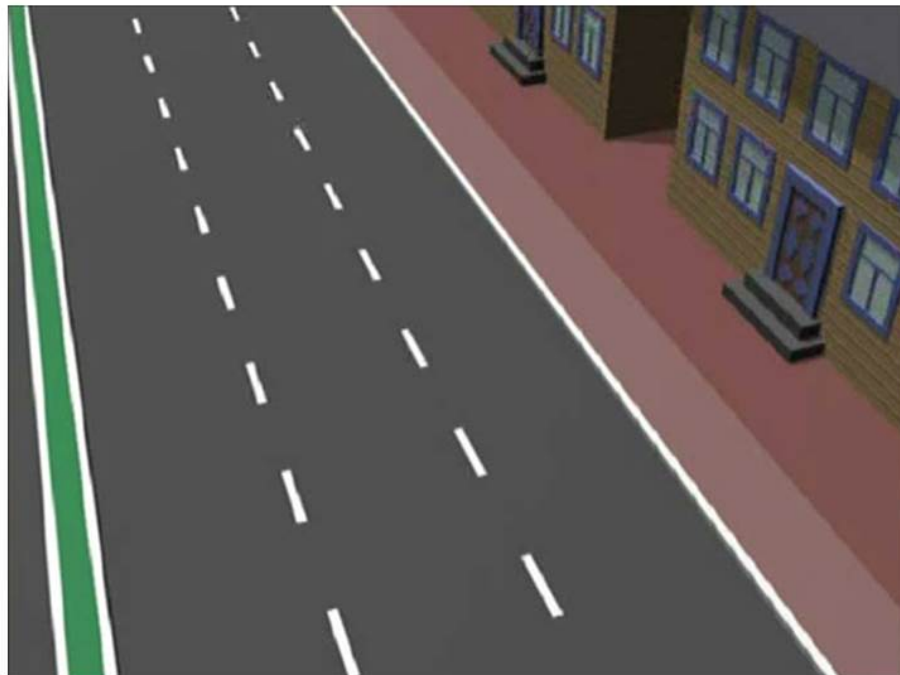
- Person A zählt alle gelben Pkw 
- Person B merkt sich die Richtung der Fahrstreifenwechsel des roten Pkw, beispielsweise rechts – rechts – links 
- Person C macht beides



Ausbildungseinheit „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“

35

Experiment






Ausbildungseinheit „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“

36

Experiment

Person C

- Wie viele?  
- Richtungswechsel? 

Person B

- Richtungswechsel? 

Person A

- Wie viele? 

Typische Ablenkungen im Straßenverkehr

Mit welchen Gefahren sind Ablenkungen im Straßenverkehr verbunden?

Interne Ablenkung

- Instrumentenbeobachtung
- Entertainment
- Navigationsgeräte
- Mitfahrer
- Essen

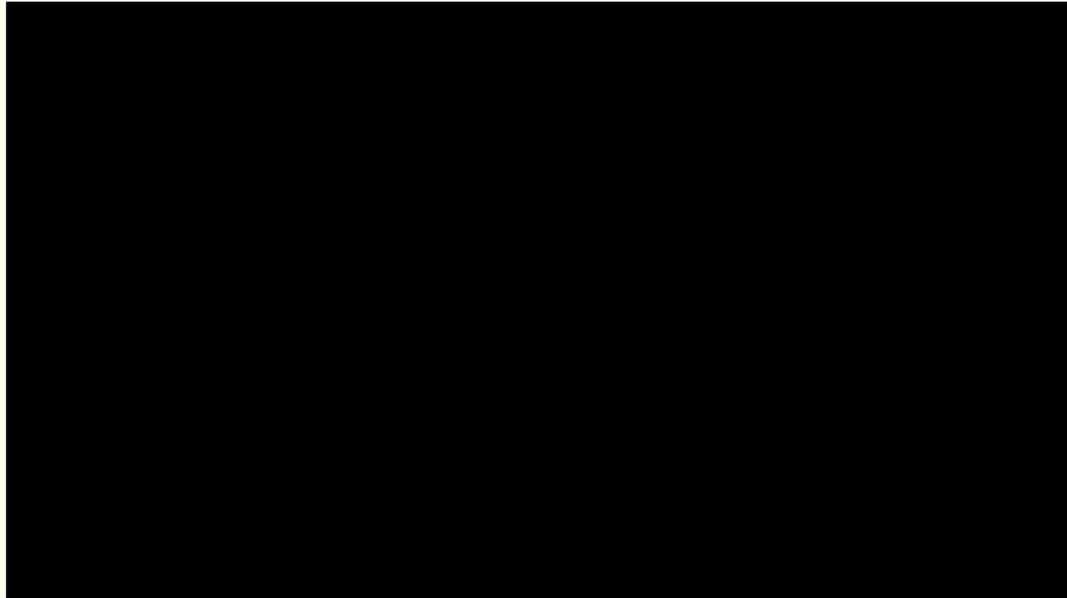
Externe Ablenkung

- Sehenswürdigkeiten
- „VIP“
- Feuerwehreinsatz
- Werbeplakate
- Unfallstellen

**Es gibt viele Dinge,
die uns ablenken
können.**

**Deshalb müssen wir die
Aufmerksamkeit
ständig auf das
Richtige lenken, um
sicher zu fahren!**

Situationsorientierung



Film: Uwe Schmidt

Ausbildungseinheit „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“

41

Vorbereitung auf das Thema Fahrstreifenwechsel

E-Learning-Material

- Film: Wie wechsle ich sicher den Fahrstreifen?
- Film: Besondere Risiken beim Fahrstreifenwechsel
- Interaktive Übungen: Fahrstreifenwechsel

Aufgaben

- ▶ Generelle Handlungsschritte nennen
- ▶ Gefahren nennen
- ▶ Virtuell Fahrstreifenwechsel üben



Ausbildungseinheit „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“

42

Die drei eisernen Gebote und die goldene Regel der Gefahrenlehre

1.
Sehen muss
man **neu**
lernen!

2.
Sehen allein
reicht nicht aus –
wir müssen auch
die anderen Sinne
und **vor allem** unser
Gehirn nutzen!

3.
Es gibt viele Dinge,
die uns ablenken können.
Deshalb müssen wir
die Aufmerksamkeit
ständig auf das **Richtige**
lenken,
um sicher zu fahren!

**Es ist immer
besser,
Gefahren zu
vermeiden,
als sie abwehren
zu müssen!**

Gemeinsame Stellungnahme zu den Ergebnissen der Begutachtung einer Referenzausbildungseinheit der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF e. V.)

1 Gesamteindruck zur Qualität der Referenzausbildungseinheit

Die Referenzausbildungseinheit der BVF e. V. zum Thema „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“ – die im Rahmen des BASt-Projekts „Ansätze zur Optimierung der Fahrschulbildung in Deutschland“ erarbeitet wurde – kombiniert auf innovative Art und Weise etablierte Ausbildungsbestandteile des Rahmenlehrplans für den Grundstoff für alle Fahrerlaubnisklassen, u. a. „Risikofaktor Mensch“ und „Persönliche Voraussetzungen“ (s. hierzu auch Anlage 1 zu § 4 FahrschAusbO). Dabei hält die Ausbildungseinheit neben einer Vielzahl zielführender und aktivierender (motivierender) Lehr-Lernmaterialien auch Elemente der Lernstandsdiagnostik bereit. Darüber hinaus vereint die Ausbildungseinheit zielgerichtet verschiedene Lehr-Lernmethoden wie z. B. das fragend-entwickelnde Lehrgespräch und Elemente der Gruppen- und Partnerarbeit.

Im Hinblick auf die Begutachtung der Erprobung lassen sich neben den positiven Beurteilungsaspekten auch Optimierungsansätze feststellen: So sind insbesondere die Methoden der Festigung und Sicherung der Lernergebnisse ausbaufähig. Hierzu gehören neben ergänzenden Hinweisen zum Fahrkompetenzerwerb der Fahrschüler und zur Prüfungsvorbereitung auch zusätzliche Lernkontrollen, um das gewonnene Wissen zu überprüfen und ggf. zielgerichtet weiter zu vertiefen.

Zusammenfassend betrachtet, stellt die begutachtete Ausbildungseinheit bereits zum Zeitpunkt der Erprobung eine nach pädagogisch-didaktischen Gesichtspunkten erfolgversprechende Lehreinheit dar, die in Ansätzen Optimierungsbedarf aufwies. Aufgrund der Geringfügigkeit der festgestellten „Mängel“ ist jedoch zu vermuten, dass die Lehreinheit – eine entsprechende Revision und Überarbeitung vorausgesetzt – das Potenzial besitzt, den Fahrschülern die Bedeutung von Gefahren erfolgreich zu vermitteln und grundlegende Kompetenzen der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung zu generieren. Das mit der Ausbildungseinheit verfolgte Ziel kann demnach vermutlich erreicht werden.

2 Begutachtungsergebnisse im Einzelnen und Optimierungsempfehlungen

Die Ausführungen zum Gesamteindruck belegen bereits, dass die Referenzausbildungseinheit insgesamt positiv eingeschätzt wurde. Dennoch sind im Rahmen der Begutachtung nicht alle Qualitätskriterien mit dem bestmöglichen Prädikat „++“ bewertet worden. Dieser Umstand lässt darauf schließen, dass – wie bereits erwähnt – Optimierungspotenziale vorhanden sind. Nachfolgend sollen die Bewertungen der Gutachter zu den einzelnen Qualitätskriterien näher beleuchtet werden: Dabei werden zunächst ihre Beobachtungen und Qualitätseinschätzungen dargelegt und ggf. auftretende Abweichungen zwischen den Einschätzungen erörtert. Daran anschließend wird zu den eingeschätzten Qualitätskriterien – sofern erforderlich – eine gemeinsame Optimierungsempfehlung formuliert.

2.1 Qualitätskriterium „Strukturierung der Unterrichtseinheit“

Das Qualitätskriterium „Strukturierung der Unterrichtseinheit“ wurde von beiden Gutachtern im Rahmen ihrer Einschätzungen mit einem positiven Prädikat (+ bzw. ++) bewertet. Die Höchstnote (++) wurde jedoch nur vom ersten Gutachter vergeben. Der zweite Gutachter be-

mängelte zum einen die unzureichende Benennung von Lehr-Lernzielen. Diese sollen den Fahrschülern die Bedeutung der Lehr-Lerninhalte vor Augen führen, d. h. sie sollen ihnen verdeutlichen, warum die Inhalte für sie relevant sind. Zum anderen konnte der Gutachter die Einhaltung der zu Beginn der Ausbildungseinheit proklamierten Inhaltsstruktur nicht erkennen, weshalb der sogenannten „rote Faden“ zeitweilig verloren ging; dies könnte zu inhaltlichen Irritationen und zu Orientierungsschwierigkeiten bei einigen Fahrschülern führen.

Aus dem anschließenden Dialog der Gutachter ergeben folgende Empfehlungen: (1) Die Lehrkraft sollte im Rahmen des Unterrichtseinstiegs die Lehr-Lernziele noch eingehender benennen, um damit die persönliche Relevanz der Lehr-Lerninhalte gegenüber den Fahrschülern hervorzuheben. (2) Die Lehrkraft sollte die Ausbildungseinheit künftig feingliedriger strukturieren (z. B. Welche Gefahren gibt es, was sind fahranfängerspezifische Kompetenzdefizite, wie erkenne ich Gefahren, was bedeutet das für die Praxis, worauf muss man konkret, z. B. beim Fahrstreifenwechsel, achten).

2.2 Qualitätskriterium „Motivierung der Fahrschüler und Praxisbezug“

Bei der Einschätzung des Qualitätskriteriums „Motivierung der Fahrschüler und Praxisbezug“ kamen die Gutachter unabhängig voneinander zu einem einheitlichen Ergebnis: Beide Gutachter bewerteten dieses Kriterium mit der Höchstnote. Durch eine Vielzahl unterschiedlicher Lehr-Lernmethoden und motivierender Elemente war die Ausbildungseinheit interessant und lernfördernd gestaltet. Hinzu kam die freundliche und anerkennende Lehrweise der Lehrkraft.

2.3 Qualitätskriterium „Fachliche Vermittlung der Unterrichtsinhalte“

Im Hinblick auf das Kriterium „Fachliche Vermittlung der Unterrichtsinhalte“ wurden keine Mängel beobachtet. Beide Gutachter vergaben das Prädikat ++, da Fachbegriffe, rechtliche Bestimmungen und Zusammenhänge über den gesamten Verlauf der Ausbildungseinheit schlüssig und korrekt dargestellt wurden sowie die Inhalte nach den Prinzipien „Vom Leichten zum Schweren“ beziehungsweise „Vom Bekannten zum Unbekannten“ strukturiert waren.

2.4 Qualitätskriterium „Binnendifferenzierung“

Die begutachtete Ausbildungseinheit eignet sich bereits zum Begutachtungszeitpunkt sehr gut, um die Lehr-Lerninhalte zu differenzieren. Dies bedeutet, dass Lehrmethoden an die individuellen Schwächen einzelner Fahrschüler angepasst sowie Stärken Einzelner gewinnbringend und lernförderlich für das Unterrichtsgeschehen genutzt werden können. Daher waren sich die Gutachter auch in diesem Punkt einig und vergaben jeweils das Prädikat ++. Trotz dieser überaus positiven Gesamteinschätzung wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die Lehrkraft künftig in einem noch höheren Maße einzelne Stärken der Fahrschüler (z. B. mit Führerscheinklassen-Vorbesitz) in das Unterrichtsgeschehen einbinden sollte. Dies könnte beispielsweise geschehen, indem sie diese Fahrschüler in Form einer Peer-Education Sachverhalte für andere Schüler erklären lässt.

2.5 Qualitätskriterium „Angemessenes Reagieren auf Beiträge der Fahrschüler“

Bei der Begutachtung des Qualitätskriteriums „Angemessenes Reagieren auf Beiträge der Fahrschüler“ kommt es darauf an, dass die Lehrkraft über den gesamten Unterrichtsverlauf Interesse an den Beiträgen der Fahrschüler zeigt, diese angemessen kommentiert und die Beiträge inhaltlich im weiteren Verlauf wieder aufgreift. Auch in diesem Punkt kamen die Gutachter zu dem Schluss, dass bei diesem Kriterium ein ++ zu vergeben ist.

2.6 Qualitätskriterium „Tempo der Vermittlung der Unterrichtsinhalte“

Das Qualitätskriterium „Tempo der Vermittlung der Unterrichtsinhalte“ ist von den Gutachtern zwar unterschiedlich eingeschätzt worden, jedoch lagen beide Gesamtbewertungen im Erfüllungsbereich: Der eine Gutachter vergab das Prädikat ++, da die Fahrschüler nicht unter- oder überfordert waren und auch die Artikulation, Betonung und Sprechgeschwindigkeit über den gesamten Unterrichtsverlauf hinweg angemessen schienen. Dass die Inhalte und die Zeitplanung nicht aufeinander abgestimmt waren (die angekündigten Gliederungspunkte „Ausblick auf die Praxis“ und „Fahrstreifenwechsel“ fehlten), betrachtete er zugunsten exemplarischer Vertiefungen anderer Lehr-Lerninhalte als sinnvoll. Die Einschätzungen des anderen Gutachters weichen im Hinblick auf diesen Punkt ab. Der zweite Gutachter sieht den Indikator „Abstimmung von Inhalten und Zeitplanung“ als nicht erfüllt an. Insgesamt kommt der zweite Gutachter dennoch zur Bewertung +.

Aus den unterschiedlichen Einschätzungen und dem anschließenden Auswertungsgespräch ergeht folgende Empfehlung: Die Lehr-Lerninhalte sind noch einmal bezüglich ihres Umfangs im Verhältnis zur vorhandenen Lehr-Lernzeit zu überdenken und gegebenenfalls zu straffen.

2.7 Qualitätskriterium „Festigung“

Beim Gesamtergebnis des Qualitätskriteriums „Festigung“ weichen die Beobachtungen voneinander ab: Während der erste Gutachter die Note + vergab, schätzte der zweite Gutachter dieses Kriterium mit dem Prädikat - ein: Aus den Bemerkungen auf den Begutachtungsbogen geht hervor, dass beide Gutachter die mehrfache Wiederholung wichtiger Lehr-Lerninhalte beobachten konnten. Allerdings kamen sie unabhängig voneinander zum Schluss, dass die Lehrkraft keinerlei Hinweise zur Vorbereitung auf die Theorieprüfung (über den Unterricht hinaus) gegeben hat; dies führte zu keiner Registrierung des entsprechenden Beobachtungsindikators. Nicht zuletzt ist den Bemerkungen zu entnehmen, dass beiden Gutachtern die Hinweise darauf, was die Fahrschüler über die Ausbildung hinaus für die Fahrkompetenzerwerb tun könnten, zu wenig waren. Dennoch hat der erste Gutachter dieses Fehlen – im Gegensatz zum zweiten Gutachter – nicht negativ registriert. Aufgrund dieser Abweichung kommt es bei diesem Qualitätskriterium mit lediglich drei Beobachtungsindikatoren zu der oben erwähnten Abweichung bei der Gesamtbewertung.

Aus dem genannten Begutachtungsergebnis ergehen folgende Empfehlungen der Gutachter: (1) Es erscheint sinnvoll, vermehrt Hinweise zum Fahrkompetenzerwerb – über die Fahrschul Ausbildung hinaus – in die Ausbildungseinheit einzubauen. In diesem Zusammenhang könnte die Lehrkraft die Fahrschüler beispielsweise dazu auffordern, bis zur nächsten Ausbildungseinheit die Blicktechniken ihrer Eltern beim Fahrstreifenwechsel zu beobachten und kritisch zu reflektieren. (2) Die Inhalte der begutachteten Ausbildungseinheit sollten enger mit einer konkreten Prüfungsvorbereitung verbunden werden, d. h. die Lehrkraft sollte mehr Verbindungen zwischen den Ausbildungs- und späteren Prüfungsinhalten herstellen sowie entsprechende Hinweise für das selbständige Lernen über den Theorieunterricht hinaus geben.

2.8 Qualitätskriterium „Visualisierung der Unterrichtsinhalte durch Medien“

Das Qualitätskriterium „Visualisierung der Unterrichtsinhalte durch Medien“ wurde von beiden Gutachtern mit der Höchstnote ++ bewertet. An dieser Stelle gab es keinen Anlass zur Kritik: Die Ausbildungseinheit bot verschiedene Medien, welche die Lehr-Lerninhalte zielgerichtet strukturierten und vertieften. Zudem beherrschte die Lehrkraft alle eingesetzten Medien.

2.9 Qualitätskriterium „Qualität der Lehrvorträge“

Über den gesamten Verlauf der Referenzausbildungseinheit hinweg konnte von keinem der beiden Gutachter ein klassischer Lehrvortrag durch die Lehrkraft festgestellt werden. Stattdessen waren Gruppen-/ Partnerarbeiten und das fragend-entwickelnde Unterrichts- bzw. Lehrgespräch die dominierenden Lehr-Lernmethoden. Vor diesem Hintergrund ist das Qualitätskriterium „Qualität der Lehrvorträge“ vollständig aus der Begutachtung herausgenommen worden. Der Qualität der Ausbildungseinheit hat das Fehlen eines Lehrvortrags nicht geschadet; die gewählten Lehr-Lernmethoden waren in vollem Maße motivierend und zielführend.

2.10 Qualitätskriterium „Organisation von Erfahrungsberichten“

Bei der Einschätzung des Qualitätskriteriums „Organisation von Erfahrungsberichten“ kamen die Gutachter zur Einschätzung, dass sowohl die Struktur der Ausbildungseinheit als auch die Tätigkeit der Lehrkraft genügend Raum für Erfahrungsberichte bereithielten. Zudem bestand immer die Möglichkeit, die Fahrschüler zu weiteren Erfahrungsberichten aufzufordern und die Erfahrungsberichte im weiteren Unterrichtsverlauf wieder aufzugreifen. Daher vergaben die Gutachter auch an dieser Stelle das Prädikat ++.

2.11 Qualitätskriterium „Organisation von Diskussionen“

Die Einschätzungen der Gutachter zum Qualitätskriterium „Organisation von Diskussionen“ weichen geringfügig voneinander ab: Während der erste Gutachter das Prädikat ++ vergibt, bewertet der zweite Gutachter dieses Kriterium mit einem +. Beide Gutachter bemängeln die unzureichend aktivierende und wenig zielgerichtete Moderation von Diskussionen. Dabei sah der erste Gutachter diesen Beobachtungsindikator noch gerade so als erfüllt an, obwohl er das Bemerkungsfeld mit dem Kommentar „wenig, könnte mehr sein“ ausgefüllt hat. Dem anderen Gutachter fehlten an dieser Stelle aktivierende Elemente, die eine intensive Diskussion initiieren und am Laufen halten können. Da die übrigen Indikatoren von beiden Gutachtern beobachtet werden konnten, ergeht an dieser Stelle folgende Empfehlung: Die Lehrereinheit sollte mehr provozierende (aktivierende) Lehr-Lernelemente bereithalten. Eine Umsetzung dieser Empfehlung könnte beispielsweise erfolgen, indem die Lehrkraft gegensätzliche Thesen zur Diskussion stellt und die Fahrschüler bittet, sich zu positionieren beziehungsweise ihren Standpunkt zu verteidigen.

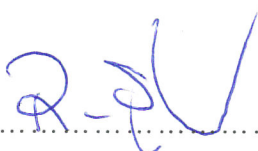
2.12 Qualitätskriterium „Durchführung von Lernkontrollen“

Bei der Einschätzung des Qualitätskriteriums „Durchführung von Lernkontrollen“ waren sich die Gutachter uneinig, ob beziehungsweise in welchem Umfang Lernkontrollen angekündigt, durchgeführt und ausgewertet wurden. Vor diesem Hintergrund kam der erste Gutachter zu dem Schluss, das gesamte Kriterium aus der Begutachtung – ähnlich wie bei den „Lehrvorträgen“ – herauszunehmen. Der zweite Gutachter hat hingegen die durchgeführten Übungen zur Verkehrswahrnehmung mit Hilfe sogenannter Schwenkbilder als Lernkontrolle eingestuft und bewertet. Im Rahmen dieser Bewertung kam er zu dem Prädikat +; d. h. aus seiner Sicht wurden Lernkontrollen (Übungen) in einem angemessenen Umfang durchgeführt und in der Gruppe ausgewertet. Lediglich die Ankündigung der Lernkontrollen und das Geben von Hinweisen für zusätzliche Lernkontrollen außerhalb der Ausbildungseinheit erfolgten aus der Perspektive dieses Gutachters nicht.

Aus den Ergebnissen zu diesem Qualitätskriterium ergeben folgende Empfehlungen der Gutachter: (1) Die Ausbildungseinheit sollte zukünftig in stärkerem Umfang Lernkontrollen für alle Fahrschüler bereithalten, z. B. einen zusammenfassenden Test. (2) Darüber hinaus sollten zusätzliche Lernkontrollen – zu speziellen Themeninhalten – beispielsweise im Rahmen von

Probepfungen (vor oder nach dem Unterricht) eingesetzt werden. (3) Bei der Kontrolle und Auswertung der Lernkontrollen sollten künftg verstrkt alle Fahrschler eingebunden werden, beispielsweise indem sie die Ergebnisse wechselseitig einschtzen, reflektieren und diskutieren.

Friedersdorf, den 22.04.2014



(Rainer Sydow)

Potsdam, den 22.04.2014

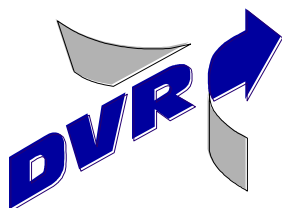


(Michael Palloks)

Referenzmuster- ausbildungs- einheiten

- Fahrstreifenwechsel -

Handbuch für professionelle
Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

Impressum

Deutscher Verkehrssicherheitsrat
Hauptstadtbüro
Jägerstraße 67-69
10117 Berlin

Autor: Kay Schulte

Fotos: Kay Schulte

Stand Oktober 2013

© DVR, 2013

Nutzung im Rahmen des BASt-Projekts „Ansätze zur Optimierung der Fahrschul Ausbildung in Deutschland“ FE 82.0515/2010 gestattet. Eine Nutzung ist nur im Rahmen der professionellen Fahrausbildung vorgesehen. Nutzung/Teilnutzung/Textentnahmen unter Angabe der Quelle gestattet. Schriftliche Änderungen im vorliegenden Konzept bedürfen der schriftlichen Zustimmung des DVR. Die Autorenrechte gelten uneingeschränkt.

Wenn im folgenden von Fahrschüler oder Fahrlehrer die Rede ist, möchten wir ausdrücklich betonen, dass sich auch Fahrschülerinnen und Fahrlehrerinnen angesprochen fühlen sollen. Der besseren Lesbarkeit und einem flüssigen Schreibstil geschuldet, wurde nur eine Form verwendet.

Inhalte

1. Aufgabenbeschreibung	Seite	4
2. Internationale Erkenntnisse (Auswahl)	Seite	6
3. Nationale Erkenntnisse (Auswahl)	Seite	8
4. Aufbau der Referenzmustersausbildungseinheiten	Seite	10
5. Mind Map Fahrstreifenwechsel	Seite	11
6. Fahrstreifenwechsel in Ausbildungsmodellen	Seite	12
7. Ausbildungsszenarien	Seite	13
SML II/2x	Selbstlernmodul Fahrstreifen	Seite 14
TH II/4.a	Theorie Fahrstreifenwechsel	Seite 17
PR II/2.2	Fahrstreifenwechsel rechts (nicht markiert)	Seite 23
PR II/2.4	Fahrstreifenwechsel links (nichtmarkiert)	Seite 28
PR II/3.x	Fahrstreifenwechsel rechts/links (markiert – verkehrsarm)	Seite 34
PR II/4.x	Fahrstreifenwechsel rechst/links (markiert – stärker befahren)	Seite 40
TH III/1.x	Fahrstreifenwechsel, warum? Sinnvoll? Notwendig? Verzichtbar)	Seite 45
PR II/5.x	Wechseln auf Straßen mit mehreren Fahrstreifen (mind. drei) für eine Richtung	Seite 52
8. Glossar	Seite	57

1. Aufgabenbeschreibung

Im Rahmen des BAST-Projekts „Ansätze zur Optimierung der Fahrschulbildung in Deutschland (OFSA)“ FE 82.0515/2010 sollen sogenannte Referenzunterrichtseinheiten für ein zukünftiges Fahrausbildungscurriculum erarbeitet und in der Praxis getestet werden. Dabei sollen folgende Aspekte beachtet werden:

- Bestimmung von Lehr-Lernzielen (IFK 26.02.13)
- Bestimmung von Lehr-Lernmethoden (IFK 26.02.13)
- Bestimmung von Lehr-Lernmedien (IFK 26.02.13)
- Kriterienkatalog „gute Fahrschulbildung“ (IFK 27.02.13)
- Beschreibung Ausbildungseinheit

Der **Deutsche Verkehrssicherheitsrat** hat im Rahmen seiner Mitwirkung im oben genannten Projekt **zugesagt**, eine **Ausbildungseinheit „Fahrstreifenwechsel“ für die professionelle Fahrausbildung** zu erarbeiten. Diese beinhaltet sowohl die Behandlung im theoretischen als auch praktischen Unterricht sowie den Aspekt einer teilweise autodidaktischen Vorbereitung, wie sie nach FahrschülerAusbildungsordnung vorgesehen ist.

Gleichzeitig wurde im Rahmen des BAST-Projekts „Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung“ FE 82.345/2008 ein sogenannter Fahraufgabenkatalog (28.02.13) für die optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung erstellt. Dieser beinhaltet die Fahraufgabe 1 „Fahrstreifenwechsel/Ein- und Ausfädelungstreifen“. Bei der dort beschriebenen Teilaufgabe 1.1 handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen der Bewerber auf einer Fahrbahn mit mehreren Fahrstreifen für eine Richtung einen Fahrstreifenwechsel durchführt (Abbiege- und Überholvorgänge sind in einer separaten Fahraufgabe beschrieben).

Dabei werden folgende Erwartungen für einen Fahrstreifenwechsel im Rahmen der Fahrerlaubnisprüfung definiert:

- Die Verkehrsbeobachtung vor dem Fahrstreifenwechsel erfolgt zunächst durch die Benutzung des Spiegel und ggf. durch Überprüfung des „Toten Winkels“ sowie durch Beobachtung der Sicherheitsabstände. Außerdem erkennt der Bewerber, dass ggf. vorhandene, gelbe Fahrbahnmarkierungen die weißen Fahrbahnmarkierungen aufheben.
- Beim Fahrstreifenwechsel in einen Zielfahrstreifen, in den von beiden Seiten gewechselt werden kann, ist besonders auf Verkehrsteilnehmer zu achten, die zeitgleich in den Zielfahrstreifen (in die avisierte „Lücke“) wechseln könnten.
- Der Bewerber hält ausreichend Sicherheitsabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, baulichen Einrichtungen und Hindernissen. Der Bewerber führt den Fahrstreifenwechsel flüssig und zügig durch, und er nimmt eine Position mittig im Zielfahrstreifen ein.
- Bei Anwendung des Reißverschlussverfahrens führt der Bewerber den Fahrstreifenwechsel am Ende seines Fahrstreifens durch. *Befindet er sich auf dem durchgehenden Fahrstreifen, muss er dem anderen vor ihm auf dem endenden Fahrstreifen fahrenden Verkehrsteilnehmer den Fahrstreifenwechsel ermöglichen.*

- Der Bewerber passt die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs an den Verkehrsfluss sowie die Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Witterungsverhältnisse unter Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an.
- Der Bewerber betätigt rechtzeitig den Blinker entsprechend der vorgesehenen Fahrtrichtung und führt den Fahrstreifenwechsel durch. Dabei berücksichtigt er Signale anderer Verkehrsteilnehmer.
- Bei einem Fahrstreifenwechsel bei hoher Verkehrsdichte und beim Reißverschlussverfahren kommuniziert der Bewerber verstärkt mit Verkehrsteilnehmern auf den anderen Fahrstreifen (z.B. direkter Blickkontakt).
- Bei dichtem Verkehr auf dem Zielfahrstreifen signalisiert der Bewerber ggf. durch frühzeitiges Betätigen und durch längeres Setzen des Blinkers („Bittblinken“ seine Absicht, den Fahrstreifen zu wechseln.
- Bei notwendigen Geschwindigkeitsanpassungen werden die Brems- und Schaltvorgänge rechtzeitig und flüssig ausgeführt. Der Bewerber führt den Fahrstreifenwechsel mit feinen, flüssigen Lenkbewegungen durch.

Mit Stand Oktober 2013 wurden basierend auf diesen Informationen eine Selbstlerneinheit, zwei Einheiten für die theoretische Ausbildung und fünf Einheiten für die praktische Ausbildung konkret beschrieben. Im Schaubild des Kapitels 5 sind diese Einheiten grün hinterlegt. Gelb hinterlegte Inhalte gehören zu den Grundvoraussetzungen, die bereits ausgebildet sein müssen, bevor mit der ersten beschriebenen praktischen Ausbildungseinheit begonnen werden kann, ohne dass darauf im Text Bezug genommen wird. Violett hinterlegte Ausbildungseinheiten werden in dieser Handreichung nicht behandelt. Weiß hinterlegte Themenfelder werden zu gegebener Zeit noch ergänzt.

Vorweg zu nehmen ist an dieser Stelle, dass es sich bei den abgegrenzten Musterausbildungseinheiten um die Darstellung einer aufbauenden, strukturierten Ausbildung handelt und nicht Schritt zwei vor Schritt eins erfolgen kann. Dabei sind die einzelnen Musterausbildungseinheiten nicht als Fahrstunden im bekannten Sinne zu betrachten, sondern als Ausbildungsschritte.

So können beispielsweise im Rahmen einer Fahrstunde durchaus zwei Ausbildungsteilziele (Ausbildungsschritte) verfolgt und miteinander kombiniert werden (z.B. „Fahrstreifenwechsel zum Einordnen nach rechts auf verkehrsarmen Straßen“ kombiniert mit „Abbiegen nach rechts auf verkehrsarmen Straßen“). Wichtig ist jedoch, dass der Fahrschüler die Ausbildungsziele vor Beginn der Fahrstunde kennt. Dies darf jedoch nicht dazu führen, dass es zu Überfrachtungen in der Ausbildung kommt. Die gleichzeitige Verfolgung von mehreren, klar benannten Teillernzielen im Rahmen einer Fahrstunde hat ihre Grenzen.

Die gewählte Nummerierung (z.B. PR II/2.2, PR II/4.x, PR II/5.x) zeigt durch die römische Ziffer die Zuordnung zur GDE-Matrix und durch die arabische Ziffer den Ausbildungsschritt an. Bei fehlenden Ziffern oder Angaben mit Variablen sind Ausbildungsmodulen aus anderen Lernbereichen zu ergänzen.

Explizit wird hier beispielhaft eine **direkte Verzahnung zwischen theoretischer und praktischer Ausbildung** anhand der **Module TH III/1.x und PR II/5.x beispielhaft** aufgezeigt und einer Erprobung zugeführt. Damit wird auch die Verbindung von Fahrmotiven und Fahrtwecken (GDE 3) zu Verkehrssituationen (GDE 2) und Lernen in der Leistungsstufe dargestellt.

2. Internationale Erkenntnisse (Auswahl)

Mit dem Bericht „Ergebnisse einer international vergleichenden Analyse von ausgewähltem Fahrausbildungscurricula“ vom 26. September 2012 (Bredow, Zwischenbericht zum BAST-Projekt „Ansätze zur Optimierung der Fahrschul Ausbildung in Deutschland“ FE 82.0515/2010) wurden 14 „Curricula“ gesichtet und bewertet.

- Das Dubai „Category B driver training curriculum“ in der Fassung 11/2009 beinhaltet mehrere Phasen der Ausbildung, wobei deutlich zwischen Theorie und Praxis unterschieden wird. Für jede Phase wird sichtbar, welche Ziele in der Theorie und welche Ziele in der Praxis erreicht werden sollen. Aufgelistet werden Inhalte und Lernziele. Methodisch/didaktische Hinweise zur Vermittlung der Inhalte werden nicht gegeben.
- Im Norwegischen Curriculum „Driving licence categories B and BE“ vom 15.10.2004 findet sich eine deutliche Beschreibung über den Aufbau der Ausbildung sowie über Lehrmethoden, Vorgehensweisen und Assessments. Bei den zu vermittelnden Inhalten werden hingegen nur Inhalte und zu erreichenden Lernziele aufgelistet.
- Das Syllabus „Learner Driver Training“ Category B der RSA aus Irland, Stand Januar 2011, unterscheidet zwischen Theorie und Praxis und zeigt die Verbindungen auf. Beschrieben werden Inhalte und Lernziele sowie erwartete Leistungen (Assessment). Begleitet wird die Ausbildung mittels eines „Learner-Logbooks“ sowie einem Train-the-Trainer-Guide und Informationen für Fahrlehrer.
- Im „Learner Driver Log Book“ von New South Wales wird der Fahrstreifenwechsel mit einer sehr oberflächlichen Inhaltsangabe sowie kurzen Hinweisen für Laienausbilder angesprochen.
- Im Neuseeländischen E-Learning Programm „Practice“ befindet sich eine Art Checkliste für einen Fahrstreifenwechsel in ganz ruhigen Straßen mit mehreren Fahrstreifen.
- Das ADTSEA-Curriculum (USA) hingegen enthält eine Beschreibung für Ausbilder mit Hinweisen auf Methoden und Materialien sowie eine Checkliste.

Letztlich erfüllen alle genannten Veröffentlichungen zwar nicht alle Kriterien, die für die Erarbeitung einer Ausbildungseinheit „Fahrstreifenwechsel“ für die professionelle Fahrausbildung herangezogen wurden, jedoch zeigen sie interessante Hinweise auf mögliche Lernziele und Inhalte. Besonders umfangreich und weitgehend sind die Veröffentlichungen aus Irland (RSA), die die Komplexität der Ausbildung schon gut verdeutlichen. Dabei wird deutlich, dass eine systematische Auseinandersetzung mit der Fahrausbildung auch international angestrebt wird.

- Mit dem EU-Projekt HERMES (2010) wurden mehr als 60 Szenarien für die Fahrausbildung kreiert, die folgende Aspekte betrachten:
 - Hintergrund für die Übung
 - Lernziel
 - Ort
 - Zuordnung in der GDE-Matrix
 - Methode
 - Beschreibung der Übung
 - Auswertung

Das Projekt HERMES liefert ausgewählte Situationen, die im Rahmen der Fahrausbildung thematisiert werden können und bedient sich dabei der Methode des Coaching. Angesprochen werden Situationen im Fahrzeug, im theoretischen Unterricht, auf einem Trainingsgelände und auf einem Simulator. HERMES beinhaltet viele Elemente, die auf ein Curriculum zutreffen.

- Letztlich hat auf Basis unterschiedlicher Entwicklungen Mika Hatakka (ehemals Universität Turku, GDE-Matrix) u.a. im Auftrag der Mercedes Benz Driving Academy im Jahr 2010 begonnen, ein umfassendes Curriculum für die Fahrausbildung in UK zu konzipieren, das zur Zeit noch in Bearbeitung ist. Dabei werden einzelne Inhalte (ca. 152 Ausbildungssituationen in Theorie, Praxis, auf einem Platz) sehr konkret nach folgenden Gesichtspunkten beschrieben:
 - Titel des Inhalts (keyword)
 - Lerninhalte/Lernziele
 - Einordnung in GDE Matrix
 - Rahmenbedingungen (Ort, Material etc.)
 - Beschreibung der Übung mit Variationen
 - Schlüsselideen die ein Schüler durchdenken soll oder Kerninhalte für Dialog
 - Kompetenzen, die erreicht werden sollen
 - Hintergrundinfos
 - ggf. Medien

3. Nationale Erkenntnisse

- Bereits 1978 haben Jensch, Spoerer, Utzelmann im BAST-Bericht 20 ihre sogenannte Verkehrsverhaltenslehre veröffentlicht. Ziel der Arbeit war es, ein didaktisches Modell zu erarbeiten, in dem normativ Gesetze sowie verkehrsjuristische und empirisch begründete verhaltenswissenschaftliche Gegenstände des Fahrschulunterrichts integriert wurden. Dabei führte die systematische Analyse des Verkehrsverhaltens zu einer Struktur von Faktorenkomplexen, in deren Zentrum das Verhalten in typischen Verkehrssituationen stand. Aus Beschreibungen der Situationen ergaben sich Fahraufgaben, die ein Kraftfahrer zu bewältigen hat. Gleichzeitig wurden Unterrichtseinheiten entwickelt, in denen auch neben den Inhalten Didaktik und Methoden dargestellt wurden.
- Hans Berentelg hat mit dem „Lehr- und Überblickschemata für den verkehrsrechtlichen Fahrschulunterricht der Klasse 3“ (1991, Verkehrsverlag Remagen) ein Werk für die Fahrlehrerausbildung geschaffen, in dem passend zu den rechtlichen Vorschriften auch Checklisten für das entsprechende Verhalten integriert wurden.
- Der Curriculare Leitfaden „praktische Ausbildung Pkw“ der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. (Erstveröffentlichung 1993) listet Lerninhalte auf und beschreibt zu erreichende Lernziele. Gleichzeitig werden didaktische Hintergrundinformationen gegeben sowie methodische Vorschläge formuliert. Diese sind jedoch eher allgemeiner Natur und nicht konkret auf die Ausbildungssituationen bezogen.
- Bezogen auf den Curricularen Leitfaden „praktische Ausbildung Pkw“ der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. haben P. Tschöpe u.a. das Begleitwerk „Praktische Ausbildung gestalten – professionelle Umsetzung der Stufenausbildung nach dem Curricularen Leitfaden“ erstellt (Verlag Heinrich Vogel, 2005). Darin finden sich weiterführende Hinweise und beispielhafte Übungen.
- Das Curriculum „Erziehung zu umweltbewusstem Fahrverhalten in der Fahrausbildung“, Technische Universität Berlin, 1990, Forschungs- und Entwicklungsvorhaben Nr. 104 04 181 hingegen listet für einen Teilbereich der Ausbildung sehr genau folgende Aspekte auf:
 - Lernbereich
 - Lernziel
 - Lerninhalt
 - Hintergrundinformation zum Inhalt
 - Begründung für Übungen
 - Beschreibung von Übungen
 - Vermittlungsform
 - Bezug zur Theorie
 - Lernzielkontrolle

4. Aufbau der Referenzmustersausbildungseinheiten

Mit den Referenzmustersausbildungseinheiten „Fahrstreifenwechsel im Rahmen der professionellen Fahrausbildung“ liefert der DVR eine Handreichung, die das Thema Fahrstreifenwechsel zum Gegenstand hat und eine Ausgangssituation für ein zu schaffendes Curriculum bildet.

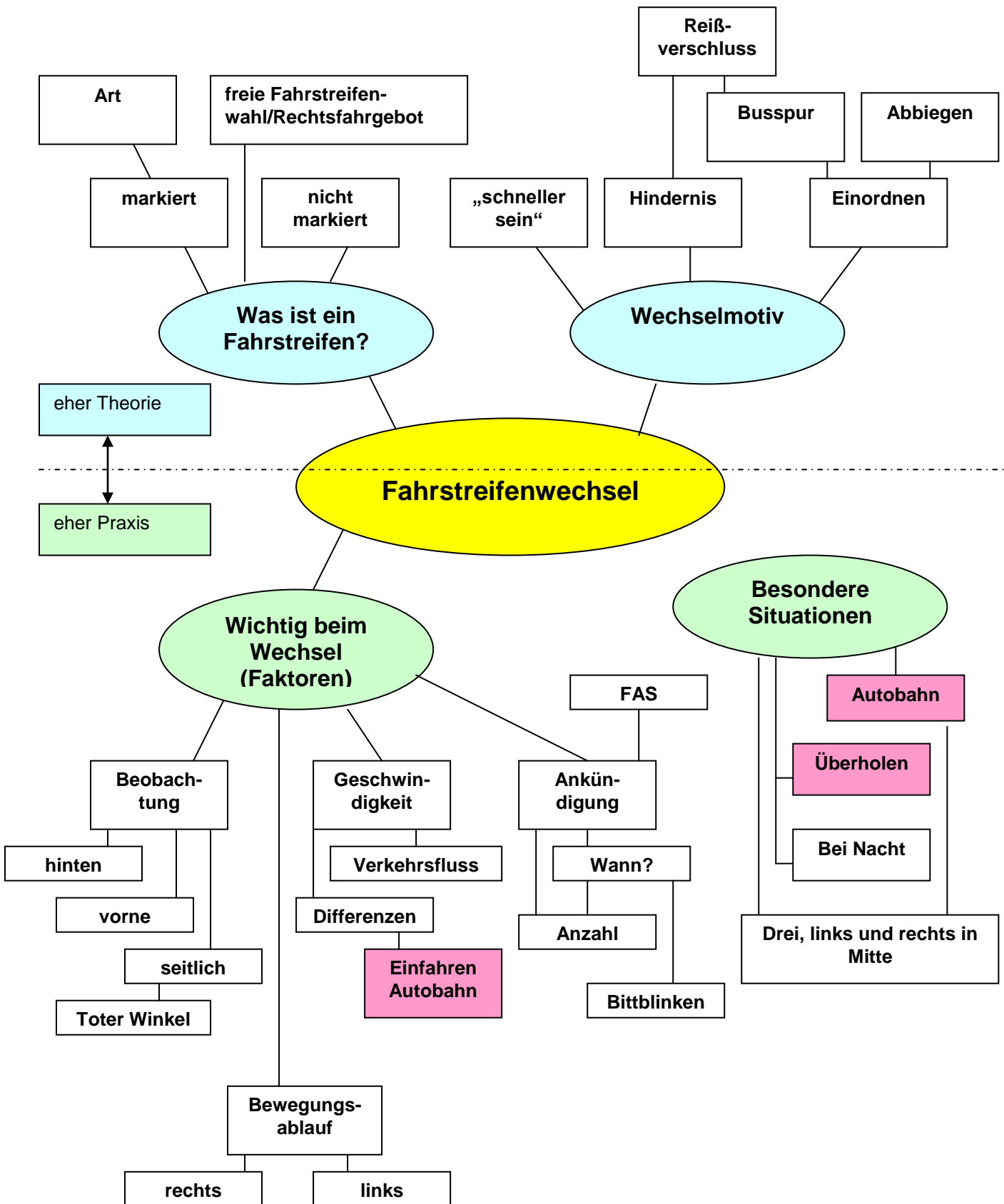
Angelehnt an den Begriff „Curriculum“ oder besser dem internationalen Begriff „Syllabus“ wird das Thema und die damit verbundenen Situationen in folgender Struktur aufgearbeitet:

- Ausbildungssituation
- Ausbildungsstufe im Rahmen des deutschen Stufenmodells
- Ausbildungsebene im Rahmen der GDE-Matrix
- Voraussetzung
- Groblernzieldefinition
- Feinlernzieldefinition
- Kompetenzerwartung
- Rahmenbedingungen
- Lerninhalte
- Methoden
- Medien/Materialien
- Ausbildungsablauf
- Korrespondenz Theorie/Praxis/andere Module
- Lernzielkontrolle/Kompetenzkontrolle

Im Kapitel 5 wird aufgezeigt, welche Aspekte beim Thema Fahrstreifenwechsel eine Rolle spielen und welchem Bereich sie eher zugeordnet werden. Mit dem Kapitel 6 werden eine Einordnung der Inhalte in die Ebenen der GDE-Matrix sowie parallel in Ausbildungssituationen innerhalb des deutschen Stufenmodells vorgenommen. Dies dient auch der Verdeutlichung, dass das Stufenmodell und die GDE-Matrix als „Denkmodelle“ nicht in Konkurrenz zu einander stehen, sondern sich ergänzen. Eine ähnliche Beschreibung wurde bereits im EU-Projekt „ECOWILL“ mit der Veröffentlichung des „Blueprints“ vorgenommen und kann als erfolgversprechend gewertet werden.

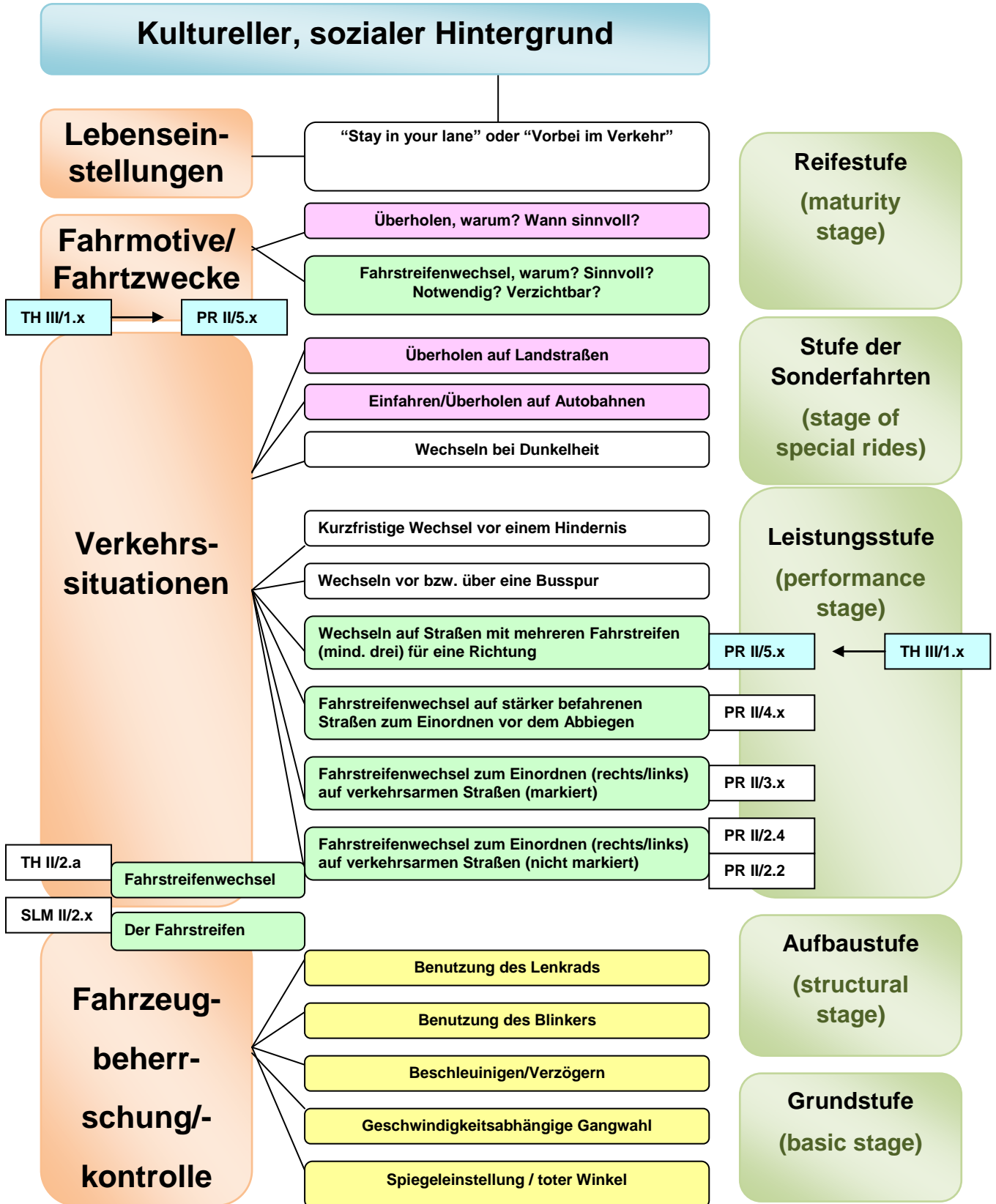
Betrachtet werden zur Zeit zwölf ganz konkrete praktische Ausbildungsmodule (ausgeklammert sind das Befahren von Autobahnen und das Überholen, die an anderer Stelle thematisiert werden) für die theoretische und praktische Fahrausbildung, die das Thema „Fahrstreifenwechsel“ zum Gegenstand haben. Einige dieser Module werden detailliert im Kapitel 7 beschrieben. Innerhalb der Module wird zusätzlich die AKUT-Methode eingesetzt, die dazu beiträgt, einen klaren didaktischen Ablauf in jeder Ausbildungssituation einzuhalten.

5. Fahrstreifenwechsel (Mind Map)



6. Fahrstreifenwechsel in Ausbildungsmodellen

Struktur im Abgleich mit GDE-Matrix (angelehnt an ECOWILL Blueprint)



7. Ausbildungsszenarien

Selbstlernmodul SML II/2x

Der Fahrstreifen



Modul	SLM II/2.x
Ausbildungssituation	Der Fahrstreifen (Definition)
Ausbildungsart	Selbstlernmodul, autodidaktische Vorbereitung (Buch o. WBT o. CBT)
Ausbildungsstufe	Vorbereitung
Ausbildungsebene GDE	Verkehrssituationen (Level 2)
Voraussetzungen	Der Fahrschüler ist darüber informiert, dass Fahrausbildung aus theoretischen und praktischen Unterrichtseinheiten besteht, aber auch Selbstlerneinheiten beinhaltet.
Großlernziel	Der Fahrschüler soll anhand geeigneter Medien/Materialien selbständig erarbeiten, was ein Fahrstreifen ist, welche Arten es gibt, wann ein Fahrstreifen gewechselt wird und was bei einem Fahrstreifenwechsel zu beachten ist.
Feinlernziele	Der Fahrschüler/die Fahrschülerin soll dabei <ul style="list-style-type: none"> • die Definition des Begriffs Fahrstreifen kennen lernen und wieder geben können • die Unterschiede zwischen markierten und nicht markierten Fahrstreifen kennen lernen und beschreiben können • sogenannte Sonderfahrstreifen und Schutzstreifen kennen lernen wiedergeben können • die verschiedenen Fahrstreifenmarkierungen kennen lernen und sich mit deren Bedeutung auseinander setzen und erläutern können • mittels der StVO eigenständig eine Checkliste für die Durchführung eines Fahrstreifenwechsels erarbeiten, die er verwenden kann • das Regelwerk „Straßenverkehrsordnung“ nutzen
Kompetenzerwartungen	Der Fahrschüler kann die unterschiedlichen Arten von Fahrstreifen benennen und erläutern, wann er einen Fahrstreifen wechselt. Der Fahrschüler kann die Handlungsabfolge für einen Fahrstreifenwechsel benennen.
Zeitbedarf	
Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> • Dem Fahrschüler stehen geeignete Medien/Materialien (z.B. Lehrbücher, Onlinezugang etc.) zur Verfügung

Modul	SLM II/2.x
Lerninhalte	§1 StVO, §2 StVO; §6 StVO; §7 StVO, §11 StVO, §41 StVO; § 42 StVO, Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 Abschnitt 3 bis 5, Abschnitt 9, Anlage 3 zu § 42 Absatz 2 Abschnitt 8
mögliche Methoden	<p>Einzelarbeit: Die Bearbeitung dieses Selbstlernmoduls sollte mittels Arbeitsblatt strukturiert sein. Dabei sollten die wichtigen Begriffe aufgeführt und Hilfestellung zur Erstellung der Checkliste vorhanden sein.</p> <p>http://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/</p>

Arbeitsblatt/Checkliste: tbd

TH II/2a

Fahrstreifenwechsel



Modul	TH II/2.a
Ausbildungssituation	Fahrstreifenwechsel
Ausbildungsart	theoretische Ausbildung
Ausbildungsstufe	
Ausbildungsebene GDE	Verkehrssituationen (Level 2)
Voraussetzungen	SML II/2.x Fahrbahn, Fahrstreifen, markierter Fahrstreifen, Fahrstreifenbegrenzung, Fahrbahnrandbegrenzung, Leitlinie, Sonderfahrstreifen, Schutzstreifen
Großlernziel	Die Fahrschüler sollen auf Basis bereits vorhandener Kenntnisse und der selbst erarbeiteten Checklisten benennen, welche Gefahren mit einem Fahrstreifenwechsel verbunden sind und wie man diese erkennen und vermeiden kann.
Feinlernziele	Die Fahrschüler sollen dabei <ul style="list-style-type: none"> • erläutern, wann ein Fahrstreifen gewechselt wird • erläutern, welche Handlungen vor einem Fahrstreifenwechsel durchzuführen sind • beschreiben, welche Gefahren mit einem Fahrstreifenwechsel nach rechts verbunden sein können • beschreiben, welche Gefahren mit einem Fahrstreifenwechsel nach links verbunden sein können • beschreiben und begründen, welche Absicherungen zu welchem Zeitpunkt notwendig und wie diese durchzuführen sind • erläutern, was er unter einer frühzeitigen Ankündigung versteht und wissen, was der Begriff „frühzeitig“ dabei bedeutet • erläutern, was mit dem Begriff „Bittblinken“ gemeint ist • erläutern, warum bei modernen Fahrzeugen der Blinker bei leichter Berührung frühestens nach dem dritten Blinken abschaltet

Modul	TH II/2.a
Kompetenzerwartungen	Am Ende des theoretischen Moduls sollen die Fahrschüler in der Lage sein, die sichere Handlungsabfolge für einen Fahrstreifenwechsel zu beschreiben und zu erläutern. Sie sollen anhand ausgewählter Situationen mögliche Gefahren benennen und Strategien für deren Vermeidung erläutern können.
Zeitbedarf	ca. 30 Minuten
Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> • theoretische Ausbildungseinheit • Abschluss des Selbstlernmoduls „Fahrstreifen“ • praktischer Unterricht max. Grund- und Aufbaustufe • Bestandteil in der heutigen FahrschülerAusbO. Themenblock 4
Lerninhalte	<ul style="list-style-type: none"> • Benutzung der Spiegel („Head Check“) – Verkehrsabsicherung • Beobachtung des toten Winkels durch Schulterblick nach rechts • Beobachtung des toten Winkels durch Seitenblick nach links • Signalgebung, Kommunikation im Verkehr durch Nutzung des Blinkers (mind. 3x), frühzeitige Ankündigung • ggf. weitere Nutzung der Spiegel zur Verkehrsbeobachtung • Geschwindigkeitsanpassung • Abstandskontrolle • gezieltes Lenken nach erfolgter Absicherung • Kontrolle nach Wechsel • Gefahren bei einem Fahrstreifenwechsel
mögliche Methoden	<p>Moderiertes Gruppengespräch Kleingruppenarbeit Präsentation Einsatz von geeigneten Medien und Materialien (z.B. aus den Lehrprogrammen der Fahrschulfachverlage)</p>

Modul	TH II/2.a
Ausbildungsablauf / Ausbildungsbeschreibung	<p>Der Fahrlehrer stellt zu Beginn das Groblernziel der Ausbildungssequenz vor und nennt die Oberbegriffe der heute zu behandelnden Inhalte.</p> <p>Im Anschluss bittet er die Fahrschüler um eine kurze Rückmeldung (ca. 5 Minuten), wie es ihnen bei der Bearbeitung des Selbstlernmoduls ergangen ist. Dabei können folgende Leitfragen eine Hilfe sein:</p> <p>Wie ist es Ihnen bei der Bearbeitung des Themas „Fahrstreifenwechsel“ ergangen? Was war einfach, was war schwierig? Welche Möglichkeiten der Information haben Sie benutzt und warum? Welche Erfahrungen haben Sie als Mitfahrer bereits gemacht? Was haben Sie beobachtet? Gab es dabei Unterschiede im Verhalten zu dem, was Sie erarbeitet haben? Was denken Sie, warum? Welche Fragen sind bei Ihnen entstanden, die Sie noch nicht klären konnten?“</p> <p>Im Anschluss bildet der Fahrlehrer drei Kleingruppen, die unterschiedliche Arbeitsaufträge (Arbeitsphase max. 10 Minuten) erhalten:</p> <p>Gruppe 1: „Diskutieren Sie aus Ihren Erkenntnissen, wie eine Definition eines Fahrstreifens lauten könnte und halten diese in einem Merksatz fest. Welche unterschiedlichen Fahrstreifen gibt es? Wann wechseln Sie aus Ihrer Sicht einen Fahrstreifen? Bitte schreiben Sie Ihre Ergebnisse als Stichworte auf.“</p> <p>Gruppe 2: „Bitte erstellen Sie ausgehend von Ihren Ergebnissen aus dem Selbstlernmodul eine Checkliste für einen Fahrstreifenwechsel, die Sie beim Lernen unterstützen kann. Diskutieren Sie dabei auch, was mit dem Begriff frühzeitige Ankündigung gemeint sein kann und welche Funktion dabei „Bittblinker“ hat. Erstellen Sie einen Merksatz, der andere Autofahrer unterstützt, Fahrstreifenwechsel frühzeitig anzukündigen.“</p> <p>Gruppe 3: „Diskutieren Sie, welche Gefahren mit einem Fahrstreifenwechsel verbunden sein können und halten Sie Ihre Ergebnisse auf Kärtchen fest.“</p> <p>Zusätzliche Fragestellung für alle drei Gruppen:</p> <p>„Worin waren Sie sich sofort einig und warum? Bei welchen Aspekten gab es unterschiedliche Auffassungen und warum?“</p>

Modul	TH II/2.a
	<p>Es bietet sich an, die drei Arbeitsaufträge auf vorbereiteten Arbeitsblättern zur Verfügung zu stellen. Während der Arbeitsphase steht der Fahrlehrer unterstützend zur Seite. Dabei kann er mit geeigneten Leitfragen die Arbeiten unterstützen bzw. die Fahrschüler weiter motivieren.</p> <p>Der Fahrlehrer erstellt nach Abschluss der Kleingruppenarbeit z.B. an einer Erfahrungswand (siehe Beispiel 4.a.1) ein gemeinsames Gruppenarbeitsergebnis (ca. 10 Minuten). Dabei sollten alle drei Gruppen vorher nach ihrem momentanen Eindruck befragt werden. Hierfür können folgende Leitfragen eine Hilfe sein:</p> <p>„Wie ist die Gruppenarbeit aus Ihrer Sicht gelaufen? Was war einfach und warum? Was war nicht so einfach und warum?“</p> <p>Im Anschluss stellt die Gruppe 1 ihr Arbeitsergebnis vor. Bedanken Sie sich bei den Fahrschülern und fragen Sie die Fahrschüler aus den anderen beiden Gruppen, ob Sie noch Ergänzungen oder Fragen haben.</p> <p>Im Anschluss folgen dann die Ergebnisse der Gruppe 2. Lassen Sie die Checkliste direkt neben die Ergebnisse der Gruppe 1 zur Fragestellung „Wann ein Fahrstreifen gewechselt wird“ hängen. Bedanken Sie sich bei den Fahrschülern und fragen Sie die Fahrschüler aus den anderen beiden Gruppen, ob Sie noch Ergänzungen oder Fragen haben.</p> <p>Zum Ende stellt die Gruppe 3 ihre Ergebnisse vor. Die Ergebnisse werden an entsprechenden Stellen den bisherigen Ergebnissen zugeordnet. Bedanken Sie sich bei den Fahrschülern und fragen Sie die Fahrschüler aus den anderen beiden Gruppen, ob Sie noch Ergänzungen oder Fragen haben.</p> <p>Halten Sie bei allen drei Gruppen eventuelle Ergänzungen an der Erfahrungswand fest. Sollten aus Sicht des Fahrlehrers noch wichtige Aspekte fehlen, sollte geeignete Fragen gestellt werden.</p>

Modul	TH II/2.a
	<p>Der Fahrlehrer erläutert im Anschluss, dass er nun ganz unterschiedliche Bilder bzw. Videosequenzen (Rückgriff auf Medien/Materialien der Fahrschulfachverlage) zeigen wird und die Fahrschüler zu den einzelnen Situationen Stellung beziehen sollen. Dies kann als Quiz durchgeführt werden, stellt jedoch gleichzeitig eine Lernstandskontrolle dar.</p> <p>Der Fahrlehrer zeigt unterschiedliche Situation, die einen Fahrstreifenwechsel notwendig machen. Folgende Situationen können mögliche Beispiele sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nicht markierte Fahrstreifen – parkende Fahrzeuge • nicht markierte Fahrstreifen – Linksabbiegen • markierte Fahrstreifen – im rechten Fahrstreifen Fahrzeug der Müllabfuhr • dicht befahrene Straßen mit mehreren markierten Fahrstreifen – Einordnen zum Linksabbiegen • dicht befahrene Straßen mit Busspuren, die zum Zwecke des Einordnens nach rechts überquert werden müssen <p>Dabei sollen die Fahrschüler z.B. anhand eines Quiz folgende mögliche Leitfragen beantworten:</p> <p>„Was passiert hier aus Ihrer Sicht? Was müssen Sie dort tun? Welche Gefahren sind aus Ihrer Sicht damit verbunden? Womit müssen Sie rechnen? Womit können Sie rechnen? Was haben z.B. Ihre Eltern/Freunde in einer derartigen Situation gemacht? Was würde Sie aus dem heutigen Arbeitsergebnis unterstützen? Was würde Ihnen noch fehlen? Was fällt Ihnen auf?“</p>

Konkretisierung der Beispielsituationen: tbd

Mustervisualisierung: tbd

Arbeitsblätter/-aufträge: tbd.

PR II/2.2

Fahrstreifenwechsel (nicht markiert) zum Einordnen (rechts) auf verkehrsarmen Straßen



Modul	PR II/2.2
Ausbildungssituation	Fahrstreifenwechsel (nicht markiert) zum Einordnen (rechts) auf verkehrsarmen Straßen
Ausbildungsart	praktische Ausbildung
Ausbildungsstufe	Leistungsstufe
Ausbildungsebene GDE	Verkehrssituationen (Level 2)
Voraussetzungen	Selbstlernmodul SLM II/2.x Modul Theorie Nr. II/2.a (Fahrstreifen) Modul Theorie Nr. (Abbiegen nach rechts) Fahrzeugbedienung (Level 1): Spiegelbenutzung, Beschleunigen, Verzögern, Lenken, Seitenbeobachtung, Toter Winkel, Benutzung des Blinkers, Schwungnutzung, Gangwahl, Geschwindigkeitsanpassung
Goßlernziel	Der Fahrschüler/die Fahrschülerin soll eigenständig einen Fahrstreifenwechsel nach rechts bei nicht markierten Fahrstreifen zum Zwecke des sicheren Einordnens vor dem Abbiegen durchführen.
Feinlernziele	Der Fahrschüler/die Fahrschülerin soll dabei <ul style="list-style-type: none"> • eigenständig erkennen, wann ein Fahrstreifenwechsel vor dem Abbiegen stattfindet und notwendig ist und entsprechend handeln; • frühzeitig den Verkehr beobachten; • frühzeitig den Fahrstreifenwechsel ankündigen (mind. 3x blinken); • vor dem Wechsel den toten Winkel absichern; • den Wechsel erst durchführen, wenn vorher alles abgesichert wurde; • den Wechsel erst durchführen, wenn der Blick wieder nach vorne gerichtet ist; • den Fahrstreifenwechsel möglichst früh durchführen; • ggf. den Blinker zurücknehmen, um Irritationen zu vermeiden
Kompetenzerwartungen	Am Ende der Ausbildungseinheit zeigt der Fahrschüler in unterschiedlichen Situationen auf verkehrsarmen Straßen mit nicht markierten Fahrstreifen eigenständig, dass er die Notwendigkeit eines Fahrstreifenwechsels erkennt und einen sicheren Fahrstreifenwechsel nach rechts durchführt.
Zeitbedarf	ca. 45 Minuten

Modul	PR II/2.2
Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> • praktische Ausbildungseinheit im Realverkehr • zu Beginn der Leistungsstufe, noch ungeübt im Straßenverkehr • verkehrsarme Straßen ohne markierte Fahrstreifen • keine bis sehr wenige Zusatzbeanspruchungen, wie Ampeln, Fußgänger, Fahrzeuge, unterschiedliche Vorfahrtsituationen (Mehrfachbeanspruchungen unbedingt vermeiden)
Lerninhalte	<ul style="list-style-type: none"> • Benutzung der Spiegel („Head Check“) – Verkehrsabsicherung • Beobachtung des toten Winkels durch Schulterblick nach rechts • Signalgebung, Kommunikation im Verkehr durch Nutzung des Blinkers (mind. 3x) • Ggf. weitere Nutzung der Spiegel zur Verkehrsbeobachtung • gezieltes Lenken nach erfolgter Absicherung • Kontrolle nach Wechsel
mögliche Methoden	<p>Komentierendes Fahren Coaching Instruktion Vormachen, Nachmachen „Trial and Error“ Feedback</p>
Ausbildungsablauf / Ausbildungsbeschreibung	<p>Nach der Begrüßung des Fahrschülers gibt der Fahrlehrer das Groblernziel für die Ausbildungseinheit vor: „Fahrstreifenwechsel nach rechts, nicht markierte Fahrstreifen“</p> <p>Aktualisieren (max. 5 Minuten)</p> <p>Ausgehend von der Vorgabe, sich anhand der theoretischen Module SLM II/2.x und TH II/2.a auf die Inhalte vorzubereiten, befragt der Fahrlehrer seinen Fahrschüler nach den Kenntnissen über einen Fahrstreifen und einen Fahrstreifenwechsel. Dabei können folgende Leitfragen eine Hilfe sein:</p> <p>„Was wissen Sie über die Definition des Begriffs Fahrstreifen?“; „Was ist ein Fahrstreifen?“; „Woran können Sie einen Fahrstreifen erkennen?“; „Wann wechseln Sie einen Fahrstreifen?“; „Wann müssen Sie einen Fahrstreifen wechseln?“;</p>

Modul	PR II/2.2
	<p>Der Fahrlehrer ergänzt oder korrigiert Aspekte zum Fahrstreifen, sofern notwendig, durch entsprechendes Nachfragen.</p> <p>Konkretisieren (max. 5 Minuten)</p> <p>Der Fahrlehrer leitet im folgenden auf das konkrete Verhalten beim Wechsel eines Fahrstreifens über. Dabei kann man sich folgender Leitfragen bedienen:</p> <p>„Was müssen Sie vor einem Fahrstreifenwechsel machen, und warum?“; „Was müssen Sie vor einem Wechsel eines Fahrstreifens nach rechts tun?“; Welche Informationen benötigen Sie, bevor Sie einen Fahrstreifen wechseln und warum?“; „Wie sieht aus Ihrer Sicht die konkrete Handlungsabfolge bei einem Fahrstreifenwechsel nach rechts aus?“; „Was würde aus Ihrer Sicht eine Checkliste für einen Fahrstreifenwechsel nach rechts beinhalten und warum?“</p> <p>Der Fahrlehrer ergänzt oder korrigiert Aspekte zum Fahrstreifenwechsel durch gezieltes Nachfragen.</p> <p>Umsetzung (ca. 30 Minuten)</p> <p>U.a. zur Klärung der methodischen Vorgehensweise in der praktischen Übungsphase leitet der Fahrlehrer durch folgende mögliche Leitfragen ein?</p> <p>„Wir werden nun in unterschiedlichen Situationen/Kreuzungen nach rechts abbiegen und müssen dabei eventuell den Fahrstreifen nach rechts wechseln. Was wünschen Sie sich als Unterstützung? Was möchten Sie gerne machen? Wie soll ich Sie unterstützen?; Wann soll ich Sie unterstützen (vorher, nachher, unmittelbar in der Situation)? Wann wären Sie mit sich selbst zufrieden?“ (Zielvereinbarung)</p> <p>Damit wird durch den Fahrschüler die zu benutzende Methode festgelegt, also geklärt, wie der Fahrlehrer zu arbeiten hat (z.B. Instruieren, Coachen oder Probieren/Korrigieren).</p> <p>In der Folge sollten unterschiedliche Kreuzungen/Einmündungen bzw. Situationen (z.B. acht Situationen) befahren werden, bei denen ein Fahrstreifenwechsel nach rechts notwendig ist.</p>

Modul	PR II/2.2
	<p>Dabei bietet es sich an, nach den ersten Fahrstreifenwechselfaufgaben eine kurze Feedbacksituation/ Rückmeldesituation einzubauen.</p> <p>„Wie ist es Ihnen bisher ergangen?“, „Was ist Ihnen leicht, was schwer gefallen und warum?“, „Wann wären Sie selbst zufrieden?“, „Wie kann ich Sie weiter unterstützen?“</p> <p>Als Hilfestellung kann hier nach Absprache auch das kommentierende Fahren in einer Situation benutzt werden, damit sich der Fahrlehrer darüber vergewissert, was der Fahrschüler erkennt und was nicht und beide danach die Zielvereinbarung aktualisieren.</p> <p>In der Folge werden weitere Situationen zum Probieren/Training angefahren. Dabei unterstützt der Fahrlehrer seinen Fahrschüler in der mit ihm abgesprochenen Form.</p> <p>Transfer (ca. 5 Minuten)</p> <p>Im Anschluss an diese Ausbildungssequenz findet ein Auswertungsgespräch mit dem Fahrschüler statt. Dabei können folgende Leitfragen benutzt werden:</p> <p>„Wie ist es aus Ihrer Sicht nun gelaufen?; Was war leicht, was war schwer?; Wo fühlen Sie sich sicher, wo noch nicht so sicher und warum?“; Was ist Ihnen wichtig, was eher nicht?“</p> <p>„Was bedeuten diese Erfahrungen für Sie für einen Wechsel nach links?“</p> <p>In der Folge wird mit dem Fahrschüler vereinbart, dass zwei weitere Situationen dahingehend angefahren werden, dass er die gesamten Handlungsabläufe ohne Unterstützung durchführt und eine Lernstandserfassung mittels Checkliste als Überprüfung auch der Zielvereinbarung erfolgt.</p> <p>Nach Abschluss der Lernstandserfassung und Diskussion des Ergebnisses werden das Lernziel für das nächste Modul benannt und Möglichkeiten der Vorbereitung besprochen.</p>

Checkliste: tbd

PR II/2.4

Fahrstreifenwechsel (nicht markiert) zum Einordnen (links) auf verkehrsarmen Straßen



Modul	PR II/2.4
Ausbildungssituation	Fahrstreifenwechsel (nicht markiert) zum Einordnen (links) auf verkehrsarmen Straßen
Ausbildungsart	praktische Ausbildung
Ausbildungsstufe	Leistungsstufe
Ausbildungsebene GDE	Verkehrssituationen (Level 2)
Voraussetzungen	Modul Theorie Nr. TH II/2.x (Fahrstreifen) Modul Theorie Nr. (Abbiegen nach links) Modul Praxis Nr. PR II/2.2 "Wechsel nach rechts" Fahrzeugbedienung (Level 1): Spiegelbenutzung, Beschleunigen, Verzögern, Lenken, Seitenbeobachtung, Toter Winkel, Benutzung des Blinkers, Schwungnutzung, Gangwahl; Geschwindigkeitsanpassung
Großlernziel	Der Fahrschüler/die Fahrschülerin soll eigenständig einen Fahrstreifenwechsel nach links bei nicht markierten Fahrstreifen zum Zwecke des sicheren Einordnens vor dem Abbiegen durchführen.
Feinlernziele	Der Fahrschüler/die Fahrschülerin soll dabei <ul style="list-style-type: none"> • eigenständig erkennen, wann ein Fahrstreifenwechsel vor dem Abbiegen stattfindet und notwendig ist und entsprechend durchführen; • frühzeitig den Verkehr beobachten; • frühzeitig den Fahrstreifenwechsel ankündigen (mind. 3 x blinken); • vor dem Wechsel den toten Winkel absichern; • den Wechsel erst durchführen, wenn vorher alles abgesichert wurde; • den Wechsel erst durchführen, wenn der Blick wieder nach vorne gerichtet ist; • den Fahrstreifenwechsel möglichst früh durchführen; • ggf. den Blinker zurücknehmen, um Irritationen zu vermeiden
Kompetenzerwartungen	Am Ende der Ausbildungseinheit zeigt der Fahrschüler in unterschiedlichen Situationen auf verkehrsarmen Straßen mit nicht markierten Fahrstreifen eigenständig, dass er die Notwendigkeit eines Fahrstreifenwechsels erkennt und einen sicheren Fahrstreifenwechsel nach links durchführt.
Zeitbedarf	ca. 35 bis 45 Minuten

Modul	PR II/2.4
Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> • praktische Ausbildungseinheit im Realverkehr • zu Beginn der Leistungsstufe, noch ungeübt im Straßenverkehr • verkehrsarme Straßen ohne markierte Fahrstreifen • keine bis sehr wenige Zusatzbeanspruchungen, wie Ampeln, Fußgänger, Fahrzeuge, unterschiedliche Vorfahrtsituationen (Mehrfachbeanspruchungen unbedingt vermeiden)
Lerninhalte	<ul style="list-style-type: none"> • Benutzung der Spiegel (Head Check) – Verkehrsabsicherung • Signalgebung, Kommunikation im Verkehr durch Nutzung des Blinkers (mind. 3 x) • Ggf. weitere Nutzung der Spiegel zur Verkehrsbeobachtung • Beobachtung des toten Winkels durch Seitenblick nach links • gezieltes Lenken nach erfolgter Absicherung • Kontrolle nach Wechsel
mögliche Methoden	<p>Kommentierendes Fahren Coaching Instruktion Vormachen, Nachmachen „Trial and Error“ Feedback</p>
Ausbildungsablauf / Ausbildungsbeschreibung	<p>Nach der Begrüßung des Fahrschülers gibt der Fahrlehrer das Groblernziel für die Ausbildungseinheit vor: „Fahrstreifenwechsel nach links, nicht markierte Fahrstreifen“</p> <p>Aktualisieren (max. 5 Minuten)</p> <p>Ausgehend von der Vorgabe, sich anhand der theoretischen Module SLM II/2.x und TH II/2.a auf die Inhalte vorzubereiten, befragt der Fahrlehrer seinen Fahrschüler nach seinen Erfahrungen mit dem Modul PR II/2.1 „Wechsel nach rechts“ und den Kenntnissen über einen Fahrstreifen und einen Fahrstreifenwechsel nach links. Dabei können folgende Leitfragen eine Hilfe sein:</p> <p>„Was wissen Sie noch über die Definition des Begriffs Fahrstreifen?“; „Was ist ein Fahrstreifen?“ „Wann glauben Sie, wechseln Sie einen Fahrstreifen nach links?“</p>

Modul	PR II/2.4
	<p>Der Fahrlehrer ergänzt oder korrigiert Aspekte zum Fahrstreifenwechsel nach links, sofern notwendig, durch entsprechendes Nachfragen.</p> <p>Konkretisieren (max. 5 Minuten)</p> <p>Der Fahrlehrer leitet im folgenden auf das konkrete Verhalten beim Wechsel eines Fahrstreifens über. Dabei kann man sich folgender Leitfragen bedienen:</p> <p>„Was müssen Sie vor einem Fahrstreifenwechsel machen, und warum?“; „Was müssen Sie vor einem Wechsel eines Fahrstreifens nach links tun?“; Welche Informationen benötigen Sie, bevor Sie einen Fahrstreifen wechseln und warum?“; „Wie sieht aus Ihrer Sicht die konkrete Handlungsabfolge bei einem Fahrstreifenwechsel nach links aus?“; „Was würde aus Ihrer Sicht eine Checkliste für einen Fahrstreifenwechsel nach links beinhalten und warum?“; „Was ist aus Ihrer Sicht bei einem Wechsel nach links anders als nach rechts?“</p> <p>Der Fahrlehrer ergänzt oder korrigiert Aspekte zum Fahrstreifenwechsel durch gezieltes Nachfragen.</p> <p>Umsetzung (ca. 20-30 Minuten)</p> <p>U.a. zur Klärung der methodischen Vorgehensweise in der praktischen Übungsphase leitet der Fahrlehrer durch folgende mögliche Leitfragen ein?</p> <p>„Wir werden nun in unterschiedlichen Situationen/Kreuzungen nach links abbiegen und müssen dabei eventuell den Fahrstreifen nach links wechseln. Was wünschen Sie sich als Unterstützung? Was möchten Sie gerne machen? Wie soll ich Sie unterstützen?; Wann soll ich Sie unterstützen (vorher, nachher, unmittelbar in der Situation)? Wann wären Sie mit sich selbst zufrieden?“ (Zielvereinbarung)</p> <p>Damit wird durch den Fahrschüler die zu benutzende Methode festgelegt, also geklärt, wie der Fahrlehrer zu arbeiten hat (z.B. Instruieren, Coachen oder Probieren/Korrigieren).</p>

Modul	PR II/2.4
	<p>In der Folge sollten unterschiedliche Kreuzungen/Einmündungen bzw. Situationen (z.B. acht Situationen) befahren werden, bei denen ein Fahrstreifenwechsel nach links notwendig ist.</p> <p>Dabei bietet es sich an, nach den ersten Fahrstreifenwechselläufgaben eine kurze Feedbacksituation/ Rückmeldesituation einzubauen.</p> <p>„Wie ist es Ihnen bisher ergangen?“, „Was ist Ihnen leicht, was schwer gefallen und warum?“, „Wann wären Sie selbst zufrieden?“, „Wie kann ich Sie weiter unterstützen?“</p> <p>Als Hilfestellung kann hier nach Absprache auch das kommentierende Fahren in einer Situation benutzt werden, damit sich der Fahrlehrer darüber vergewissert, was der Fahrschüler erkennt und was nicht und beide danach die Zielvereinbarung aktualisieren.</p> <p>In der Folge werden weitere Situationen zum Probieren/Training angefahren. Dabei unterstützt der Fahrlehrer seinen Fahrschüler in der mit ihm abgesprochenen Form.</p> <p>Transfer (ca. 5 Minuten)</p> <p>Im Anschluss an diese Ausbildungssequenz findet ein Auswertungsgespräch mit dem Fahrschüler statt. Dabei können folgende Leitfragen benutzt werden:</p> <p>„Wie ist es aus Ihrer Sicht nun gelaufen?; Was war leicht, was war schwer?; Wo fühlen Sie sich sicher, wo noch nicht so sicher und warum?“, Was ist Ihnen wichtig, was eher nicht?“, „Was war neu, was eher nicht und warum?“</p> <p>„Was bedeuten diese Erfahrungen für Sie für den Umgang mit markierten Fahrstreifen?“</p>

Modul	PR II/2.4
	<p>In der Folge wird mit dem Fahrschüler vereinbart, dass zwei weitere Situationen dahingehend angefahren werden, dass er die gesamten Handlungsabläufe ohne Unterstützung durchführt und eine Lernstandserfassung mittels Checkliste als Überprüfung auch der Zielvereinbarung erfolgt.</p> <p>Nach Abschluss der Lernstandserfassung und Diskussion des Ergebnisses werden das Lernziel für das nächste Modul benannt und Möglichkeiten der Vorbereitung besprochen.</p>

Checkliste: tbd

PR II/3.x

Fahrstreifenwechsel mit markierten Fahrstreifen zum Einordnen (rechts/links) auf verkehrsarmen Straßen



Modul	PR II/3.x
Ausbildungssituation	Fahrstreifenwechsel mit markierten Fahrstreifen zum Einordnen (rechts/links) auf verkehrsarmen Straßen
Ausbildungsart	praktische Ausbildung
Ausbildungsstufe	Leistungsstufe
Ausbildungsebene GDE	Verkehrssituationen (Level 2)
Voraussetzungen	<p>Modul Theorie Nr. TH II/2.x (Fahrstreifen) Modul Praxis Nr. PR II/2.2 "Wechsel nach rechts" Modul Praxis Nr. PR II/2.4 „Wechsel nach links“ Module Praxis Nr. xxx Abbiegen nach rechts und links</p> <p>Fahrzeugbedienung (Level 1): Spiegelbenutzung, Beschleunigen, Verzögern, Lenken, Seitenbeobachtung, Toter Winkel, Benutzung des Blinkers, Schwungnutzung, Gangwahl; Geschwindigkeitsanpassung</p>
Großlernziel	Der Fahrschüler/die Fahrschülerin soll eigenständig einen Fahrstreifenwechsel nach rechts oder links bei markierten Fahrstreifen zum Zwecke des sicheren Einordnens vor dem Abbiegen durchführen.
Feinlernziele	<p>Der Fahrschüler/die Fahrschülerin soll dabei</p> <ul style="list-style-type: none"> • die bereits gelernten Verhaltensweise aus den Modulen PR II/2.2 und PR II 2/4 übertragen und dabei • frühzeitig den Verkehr beobachten; • frühzeitig den Fahrstreifenwechsel ankündigen (mind. 3 x blinken); • vor dem Wechsel jeweils den toten Winkel absichern; • den Wechsel erst durchführen, wenn vorher alles abgesichert wurde; • den Wechsel erst durchführen, wenn der Blick wieder nach vorne gerichtet ist; • den Fahrstreifenwechsel möglichst früh durchführen; • ggf. den Blinker zurücknehmen, um Irritationen zu vermeiden
Kompetenzerwartungen	Am Ende der Ausbildungseinheit zeigt der Fahrschüler in unterschiedlichen Situationen auf verkehrsarmen Straßen mit markierten Fahrstreifen eigenständig, dass er einen sicheren Fahrstreifenwechsel nach rechts/links durchführt.

Modul	PR II/3.x
Zeitbedarf	ca. 45 Minuten
Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> • praktische Ausbildungseinheit im Realverkehr • zu Beginn der Leistungsstufe, noch ungeübt im Straßenverkehr • verkehrsarme Straßen mit markierten Fahrstreifen (möglichst zwei pro Richtung, zumindest vor Kreuzungen) • keine bis sehr wenige Zusatzbeanspruchungen, wie Ampeln, Fußgänger, Fahrzeuge, unterschiedliche Vorfahrtsituationen (Mehrfachbeanspruchungen unbedingt vermeiden)
Lerninhalte	<ul style="list-style-type: none"> • Benutzung der Spiegel (Head Check) – Verkehrsabsicherung • Signalgebung, Kommunikation im Verkehr durch Nutzung des Blinkers (mind. 3 x) • Ggf. weitere Nutzung der Spiegel zur Verkehrsbeobachtung • Beobachtung des toten Winkels durch Schulterblick nach rechts und Seitenblick nach links • gezieltes Lenken nach erfolgter Absicherung • Kontrolle nach Wechsel
mögliche Methoden	<p>Kommentierendes Fahren Coaching Instruktion Vormachen, Nachmachen „Trial and Error“ Feedback</p>
Ausbildungsablauf / Ausbildungsbeschreibung	<p>Nach der Begrüßung des Fahrschülers gibt der Fahrlehrer das Groblernziel für die Ausbildungseinheit vor: „Fahrstreifenwechsel rechts/links bei markierten Fahrstreifen“</p> <p>Aktualisieren (max. 5 Minuten)</p> <p>Ausgehend von den Erfahrungen mit den Modulen PR II/2.2 und PR II/2.4 leitet der Fahrlehrer die Ausbildungseinheit eventuell mit folgender Leitfrage ein:</p> <p>„Wir haben ja schon den Fahrstreifenwechsel nach rechts und nach links behandelt. Was ist vor und bei einem Fahrstreifenwechsel nach rechts/links aus Ihrer bisherigen Erfahrung wichtig?“;</p>

Modul	PR II/3.x
	<p>„Welche Handlungsabfolgen sind Sie aus Ihrer Erfahrung ganz wichtig?“, „Wie sieht Ihre momentane Checkliste aus?“</p> <p>Der Fahrlehrer ergänzt oder korrigiert Aspekte zum Fahrstreifenwechsel nach rechts/links, sofern notwendig, durch entsprechendes Nachfragen.</p> <p>Konkretisieren (max. 5 Minuten)</p> <p>Der Fahrlehrer leitet nun auf das neue Lernfeld ein und thematisiert den Fahrstreifenwechsel bei markierten Fahrstreifen. Dabei kann man sich folgender Leitfragen bedienen:</p> <p>„Worin liegt nach Ihrer Ansicht der Unterschied zwischen markierten und nicht markierten Fahrstreifen?; Was ist bei markierten Fahrstreifen anders als bei nicht markierten? Welche Veränderungen an Ihrer Checkliste würden Sie beim Fahrstreifenwechsel bei markierten Fahrstreifen vornehmen und warum?“</p> <p>Der Fahrlehrer ergänzt oder korrigiert Aspekte zum Fahrstreifenwechsel durch gezieltes Nachfragen.</p> <p>Umsetzung (ca. 30 Minuten)</p> <p>U.a. zur Klärung der methodischen Vorgehensweise in der praktischen Übungsphase leitet der Fahrlehrer durch folgende mögliche Leitfragen ein?</p> <p>„Wir werden nun in unterschiedlichen Situationen/Kreuzungen nach rechts/links abbiegen und müssen dabei eventuell den Fahrstreifen nach rechts oder links wechseln. Was wünschen Sie sich als Unterstützung? Was möchten Sie gerne machen? Wie soll ich Sie unterstützen?; Wann soll ich Sie unterstützen (vorher, nachher, unmittelbar in der Situation)? Was möchten Sie nach der Übungseinheit können? Wann wären Sie mit sich selbst zufrieden?“ (Zielvereinbarung)</p> <p>Damit wird durch den Fahrschüler auch die zu benutzende Methode festgelegt, also geklärt, wie der Fahrlehrer zu arbeiten hat (z.B. Instruieren, Coachen oder Probieren/Korrigieren).</p>

Modul	PR II/3.x
	<p>In der Folge sollten unterschiedliche Kreuzungen/Einmündungen bzw. Situationen (z.B. acht Situationen) befahren werden, bei denen ein Fahrstreifenwechsel nach rechts und links bei markierten Fahrstreifen notwendig ist.</p> <p>Hilfreich wäre es, wenn zwischendurch zusätzlich Fahrstreifenwechsel bei nicht markierten Fahrstreifen stattfinden würden. Diese dienen gleichzeitig als Lernstandskontrolle zu den Modulen PR II/2.2 und II/2.4.</p> <p>Dabei bietet es sich an, nach den ersten Fahrstreifenwechselläufigkeiten eine kurze Feedbacksituation/ Rückmeldesituation einzubauen.</p> <p>„Wie ist es Ihnen bisher ergangen?“, „Was ist Ihnen leicht, was schwer gefallen und warum?“, „Wann wären Sie selbst zufrieden?“, „Wie kann ich Sie weiter unterstützen?“, „Wie war der Fahrstreifenwechsel bei den nicht markierten Fahrstreifen für Sie?“, „Was würden Sie sich noch an Informationen wünschen?“, „Welche Unterschiede zwischen markierten und nicht markierten Fahrstreifen sind Ihnen aufgefallen?“</p> <p>Als Hilfestellung kann hier nach Absprache auch das kommentierende Fahren in einer Situation benutzt werden, damit sich der Fahrlehrer darüber vergewissert, was der Fahrschüler erkennt und was nicht. Beide könnten danach die Zielvereinbarung aktualisieren.</p> <p>In der Folge werden weitere Situationen zum Probieren/Training angefahren. Dabei unterstützt der Fahrlehrer seinen Fahrschüler in der mit ihm abgesprochenen Form.</p> <p>Transfer (ca. 5 Minuten)</p> <p>Im Anschluss an diese Ausbildungssequenz findet ein Auswertungsgespräch mit dem Fahrschüler statt. Dabei können folgende Leitfragen benutzt werden:</p> <p>„Wie ist es aus Ihrer Sicht nun gelaufen?; Was war leicht, was war schwer?; Wo fühlen Sie sich sicher, wo noch nicht so sicher und warum?“, Was ist Ihnen wichtig, was eher nicht?“, „Was war neu, was eher nicht und warum?“</p>

Modul	PR II/3.x
	<p data-bbox="580 275 1410 342">„Was bedeuten diese Erfahrungen für Sie für den Umgang mit Fahrstreifen?“</p> <p data-bbox="580 376 1410 600">In der Folge wird mit dem Fahrschüler vereinbart, dass zwei weitere Situationen dahingehend angefahren werden, dass er die gesamten Handlungsabläufe ohne Unterstützung durchführt und eine Lernstandserfassung mittels Checkliste als Überprüfung auch der Zielvereinbarung erfolgt.</p> <p data-bbox="580 633 1410 779">Nach Abschluss der Lernstandserfassung und Diskussion des Ergebnisses werden das Lernziel für das nächste Modul benannt und Möglichkeiten der Vorbereitung besprochen.</p>

Checkliste: tbd

PR II/4.x

Fahrstreifenwechsel auf stärker befahrenen Straßen zum Einordnen vor dem Abbiegen



Modul	PR II/4.x
Ausbildungssituation	Fahrstreifenwechsel auf stärker befahrenen Straßen zum Einordnen vor dem Abbiegen
Ausbildungsart	praktische Ausbildung
Ausbildungsstufe	Leistungsstufe
Ausbildungsebene GDE	Verkehrssituationen (Level 2)
Voraussetzungen	<p>Modul Theorie Nr. TH II/2.x (Fahrstreifen) Modul Praxis Nr. PR II/2.2 "Wechsel nach rechts" Modul Praxis Nr. PR II/2.4 „Wechsel nach links“ Module Praxis Nr. xxx Abbiegen nach rechts und links Modul Praxis Nr. PR II/3.x Fahrstreifenwechsel mit markierten Fahrstreifen zum einordnen Modul Praxis Nr. PR xxy Abstand nach vorne</p> <p>Fahrzeugbedienung (Level 1): Spiegelbenutzung, Beschleunigen, Verzögern, Lenken, Seitenbeobachtung, Toter Winkel, Benutzung des Blinkers, Schwungnutzung, Gangwahl; Geschwindigkeitsanpassung</p>
Großlernziel	Der Fahrschüler/die Fahrschülerin soll eigenständig Fahrstreifenwechsel nach rechts oder links bei markierten/nicht markierten Fahrstreifen auf befahrenen Straßen zum Zwecke des sicheren Einordnens vor dem Abbiegen durchführen.
Feinlernziele	<p>Der Fahrschüler/die Fahrschülerin soll dabei</p> <ul style="list-style-type: none"> • die bereits gelernten Verhaltensweise aus den Modulen PR II/2.2, PR II 2/4 und PR II/3.x übertragen und dabei • frühzeitig den Verkehr beobachten; • frühzeitig den Fahrstreifenwechsel ankündigen (mind. 3 x blinken); • erste Erfahrungen mit dem Einsatz des „Bittblinkens“ machen; • gezielt passende Lücken erkennen und nutzen; • geschickt Geschwindigkeitsanpassungen vornehmen; • den sicheren Abstand nach vorne einhalten • vor dem Wechsel jeweils den toten Winkel absichern; • den Wechsel erst durchführen, wenn vorher alles abgesichert wurde;

Modul	PR II/4.x
	<ul style="list-style-type: none"> • den Wechsel erst durchführen, wenn der Blick wieder nach vorne gerichtet ist; • den Fahrstreifenwechsel möglichst früh durchführen; • ggf. den Blinker zurücknehmen, um Irritationen zu vermeiden
Kompetenzerwartungen	Am Ende der Ausbildungseinheit zeigt der Fahrschüler in unterschiedlichen Situationen auf befahrenen Straßen eigenständig, dass er einen sicheren Fahrstreifenwechsel nach rechts/links durchführt, Lücken erkennt und Geschwindigkeitsanpassungen vornimmt.
Zeitbedarf	ca. 45 Minuten
Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> • praktische Ausbildungseinheit im Realverkehr • noch am Anfang der Leistungsstufe, aber bereits geübt im Straßenverkehr • befahrene Straßen mit markierten Fahrstreifen (möglichst zwei pro Richtung), • geringe Zusatzbeanspruchungen, unterschiedliche Vorfahrtsituationen vermeiden (Mehrfachbeanspruchungen unbedingt vermeiden); Befahren von Vorfahrtstraßen sinnvoll
Lerninhalte	<ul style="list-style-type: none"> • Benutzung der Spiegel (Head Check) – Verkehrsabsicherung • Signalgebung, Kommunikation im Verkehr durch Nutzung des Blinkers (mind. 3 x) • Ggf. weitere Nutzung der Spiegel zur Verkehrsbeobachtung • gezielte Geschwindigkeitsanpassung • suchen von geeigneten Lücken • Beobachtung des toten Winkels durch Schulterblick nach rechts und Seitenblick nach links • gezieltes Lenken nach erfolgter Absicherung • Kontrolle nach dem Wechsel
mögliche Methoden	<p>Kommentierendes Fahren Coaching Instruktion Vormachen, Nachmachen “Trial and Error“ Feedback</p>

Modul	PR II/4.x
Ausbildungsablauf / Ausbildungsbeschreibung	<p>Nach der Begrüßung des Fahrschülers gibt der Fahrlehrer das Groblernziel für die Ausbildungseinheit vor: „Eigenständiger Fahrstreifenwechsel auf befahrenen Straßen“</p> <p>Aktualisieren (max. 5 Minuten)</p> <p>Ausgehend von den Erfahrungen mit den Modulen PR II/2.2, PR II/2.4 und PR II/3.x leitet der Fahrlehrer die Ausbildungseinheit eventuell mit folgender Leitfrage ein:</p> <p>„Wir haben ja schon den Fahrstreifenwechsel nach rechts und nach links behandelt und geübt. Was ist vor und bei einem Fahrstreifenwechsel nach rechts/links aus Ihrer bisherigen Erfahrung wichtig?“;</p>
	<p>„Welche Handlungsabfolgen sind Sie aus Ihrer Erfahrung ganz wichtig?“; „Wie sieht Ihre momentane Checkliste aus?“</p> <p>Der Fahrlehrer ergänzt oder korrigiert Aspekte zum Fahrstreifenwechsel nach rechts und links, sofern notwendig, durch entsprechendes Nachfragen.</p> <p>Konkretisieren (max. 5 Minuten)</p> <p>Der Fahrlehrer leitet nun auf das neue Lernfeld ein und thematisiert den Fahrstreifenwechsel bei befahrenen Straßen. Dabei kann man sich folgender Leitfragen bedienen:</p> <p>„Was verändert sich aus Ihrer momentanen Erfahrung, wenn sie Fahrstreifenwechsel auf stärker befahrenen Straßen durchführen müssen?“; „Was denken Sie, wird neu sein?“; „Worauf müssen Sie achten?“; „Welche Veränderungen an Ihrer Checkliste würden Sie beim Fahrstreifenwechsel auf befahrenen Straßen vornehmen?“; „Welche Unterschiede gibt es zwischen dem Wechsel nach rechts und nach links?“</p> <p>Der Fahrlehrer ergänzt oder korrigiert Aspekte zum Fahrstreifenwechsel durch gezieltes Nachfragen.</p> <p>Er geht an dieser Stelle nach entsprechenden Antworten auch auf das Thema „Bittblinker“ ein: „Was wissen Sie über das sogenannte <Bittblinker>“?</p>

Modul	PR II/4.x
	<p>Umsetzung (ca. 30 Minuten)</p> <p>U.a. zur Klärung der methodischen Vorgehensweise in der praktischen Übungsphase leitet der Fahrlehrer durch folgende mögliche Leitfragen ein?</p> <p>„Wir werden nun auf befahrenen Straßen öfter (etwa 10 mal) den Fahrstreifen nach rechts und nach links wechseln. In einem ersten Schritt führen wir nur die Wechsel durch, ohne weitere, zusätzliche Aufgaben, wie Abbiegen.</p> <p>„Was wünschen Sie sich als Unterstützung? Wie soll ich Sie unterstützen?; Wann soll ich Sie unterstützen (vorher, nachher, unmittelbar in der Situation)? Was möchten Sie nach der Übungseinheit können? Wann wären Sie mit sich selbst zufrieden?“ (Zielvereinbarung)</p> <p>Damit wird durch den Fahrschüler auch die zu benutzende Methode festgelegt, also geklärt, wie der Fahrlehrer zu arbeiten hat (z.B. Instruieren, Coachen oder Probieren/Korrigieren).</p> <p>Anmerkung: Die Aufgabe des Fahrlehrers besteht hier insbesondere darin, den Fahrschüler in der Beobachtung geeigneter Lücken, der Geschwindigkeitsanpassung, der Abstandswahl und einer zielführenden Signalgebung („Bittblinker“) sowohl nach links als auch nach rechts zu unterstützen.</p>
	<p>Dabei bietet es sich an, nach etwa zehn durchgeführten Wechseln nach links und nach rechts eine kurze Feedbacksituation/ Rückmeldesituation einzubauen. Folgende Leitfragen können hier eine Hilfe sein:</p> <p>„Wie ist es Ihnen bisher ergangen?“, „Was ist Ihnen leicht, was schwer gefallen und warum?“; „Wann wären Sie selbst zufrieden?“; „Wie kann ich Sie weiter unterstützen?“; „Wie war die Beobachtung des fließenden Verkehrs für Sie?“; „Welche Unterschiede gibt es für Sie beim Fahrstreifenwechsel nach links und nach rechts?“; „Was würden Sie sich noch an Informationen wünschen?“;</p>

Modul	PR II/4.x
	<p>Als Hilfestellung kann hier nach Absprache auch das kommentierende Fahren in einer Situation benutzt werden, damit sich der Fahrlehrer darüber vergewissert, was der Fahrschüler erkennt und was nicht. Beide können danach die Zielvereinbarung aktualisieren.</p> <p>In der Folge werden weitere Situationen zum Probieren/Training angefahren. Hierbei wird als Zusatzaufgabe das Einordnen zum Abbiegen herangezogen. Als Aufgabenstellung könnte nun hinzukommen, dass der Fahrschüler die Aufgabe erhält, eigenständig an der dritten Kreuzung etc. abzubiegen. Dabei unterstützt der Fahrlehrer seinen Fahrschüler in der mit ihm abgesprochenen Form.</p> <p>Transfer (ca. 5 Minuten)</p> <p>Im Anschluss an diese Ausbildungssequenz findet ein Auswertungsgespräch mit dem Fahrschüler statt. Dabei können folgende Leitfragen benutzt werden:</p> <p>„Wie ist es aus Ihrer Sicht nun gelaufen?; Was war leicht, was war schwer?; Wo fühlen Sie sich sicher, wo noch nicht so sicher und warum?“; Was ist Ihnen wichtig, was eher nicht?“; „Was war neu, was eher nicht und warum?“ „Was bedeuten diese Erfahrungen für Sie für den Umgang mit Fahrstreifen?“</p> <p>In der Folge wird mit dem Fahrschüler vereinbart, dass zwei weitere Situationen dahingehend angefahren werden, dass er die gesamten Handlungsabläufe ohne Unterstützung durchführt und eine Lernstandserfassung mittels Checkliste als Überprüfung auch der Zielvereinbarung erfolgt.</p> <p>Nach Abschluss der Lernstandserfassung und Diskussion des Ergebnisses werden das Lernziel für das nächste Modul benannt und Möglichkeiten der Vorbereitung besprochen.</p>

Checklist: tbd

TH III/1.x

**Fahrstreifenwechsel, warum? Sinnvoll? Notwendig?
Verzichtbar?**

Modul	TH III/1.x
Ausbildungssituation	Fahrstreifenwechsel, warum? Sinnvoll? Notwendig? Verzichtbar?
Ausbildungsart	theoretische Ausbildung
Ausbildungsstufe	Leistungsstufe
Ausbildungsebene GDE	Fahrmotive/Fahrtzwecke (Level 3)
Voraussetzungen	SML II/2.x TH II/2.a
Großlernziel	<p>Die Fahrschüler sollen auf Basis bereits vorhandener Kenntnisse und Erfahrungen aus dem Straßenverkehr erarbeiten, warum Fahrstreifen gewechselt werden, wann es sinnvoll und notwendig und wann es besonders unter dem Gesichtspunkt der Gefahrenabwehr durchaus verzichtbar ist.</p> <p>Dabei dient dieses theoretische Modul auch dazu, den Fahrschülern erste Hilfen zur Durchführung einer „Orientierungsfahrt – unabhängiges Fahren“ (vgl. PR II/5.x) zu geben.</p>
Feinlernziele	<p>Die Fahrschüler sollen dabei</p> <ul style="list-style-type: none"> • erläutern, warum ein Fahrstreifen gewechselt werden muss; • Beispiele benennen, wann ein Fahrstreifen gewechselt werden muss; • benennen, welche anderen Situationen es noch gibt, in denen Fahrstreifen gewechselt werden; • beschreiben, welche Gefahren mit einem Fahrstreifenwechsel verbunden sein können; • ggf. beschreiben, welche Besonderheiten bei Straßen mit mind. drei Fahrstreifen bezogen auf den Fahrstreifenwechsel auftreten können; • benennen, welche Situationen auftreten können, in denen ein Fahrstreifenwechsel eher nicht sinnvoll ist; • anhand von Beispielsituationen entscheiden und begründen, wann ein Wechsel sinnvoll und wann eher verzichtbar ist

Modul	TH III/1.x
Kompetenzerwartungen	Am Ende des theoretischen Moduls sollen die Fahrschüler in der Lage sein, anhand ausgewählter Situationen Entscheidungen darüber zu treffen, ob ein Fahrstreifenwechsel notwendig ist bzw. zur Gefahrenvermeidung verzichtbar sein sollte. Dabei sollen sie ihre Entscheidung begründen. Gleichzeitig sollen sie besondere Gefahren benennen können, die bei Wechseln auf Straßen mit mind. drei Fahrstreifen auftreten können.
Zeitbedarf	ca. 45 Minuten
Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> • theoretische Ausbildungseinheit • Abschluss des Selbstlernmoduls „Fahrstreifen“ • Besuch des theoretischen Moduls II/2.a bereits erfolgt • praktischer Unterricht der Grund- und Aufbaustufe abgeschlossen und Leistungsstufe erreicht • Bestandteil heute FahrschülerAusbO. Themenblöcke 2, 4 und 9
Lerninhalte	<p>Wdh. Theoretisches Modul II/2.a</p> <p>und folgend:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wechsel in Stausituationen ▪ Wechsel bei dichtem Verkehr vor kurzzeitigen Hindernissen ▪ Wechsel vor Kreuzungen z.B. bei einem eingeordneten Links- oder Rechtsabbieger ▪ Blickfeldeinschränkungen durch andere Fahrzeuge ▪ Fahrstreifenwechsel über mehrere Fahrstreifen hinweg nach rechts und links ▪ Beobauungskriterien hinsichtlich von Fahrzeugen, die in Nachbarstreifen fahren
mögliche Methoden	<p>Moderiertes Gruppengespräch</p> <p>Kleingruppenarbeit</p> <p>Präsentation</p> <p>Einsatz von geeigneten Medien und Materialien (z.B. aus den Lehrprogrammen der Fahrschulfachverlage)</p>

Modul	TH III/1.x
Ausbildungsablauf / Ausbildungsbeschreibung	<p>Der Fahrlehrer stellt zu Beginn das Groblernziel der Ausbildungssequenz vor und nennt die Oberbegriffe der heute zu behandelnden Inhalte.</p> <p>Im Anschluss bittet er die Fahrschüler zu benennen, was vor einem Fahrstreifenwechsel zu beachten ist (ca. 5 Minuten). Dabei können folgende Leitfragen eine Hilfe sein:</p> <p>Welche Blickfolge ist vor einem Fahrstreifenwechsel aus Ihrer Sicht sinnvoll und warum? Was bedeutet für Sie Ankündigung eines Fahrstreifenwechsels? Welchen zeitlichen Vorlauf sollten Sie dabei etwa wählen und warum? Wie würden Sie eine zielführende Verkehrsbeobachtung vor einem Fahrstreifenwechsel beschreiben? Wie sieht ihre persönliche Checkliste für die Durchführung eines Fahrstreifenwechsels aus?</p> <p>Im Anschluss bildet der Fahrlehrer zwei Gruppen (bei großer Anzahl von Fahrschülern eventuell mehrere Gruppen mit identischen Arbeitsaufträgen):</p> <p>Arbeitsauftrag Gruppe 1:</p> <p>Diskutieren und sammeln Sie gemeinsam, welche Situationen Sie kennen oder beim Mitfahren erlebt haben, in denen Fahrstreifen gewechselt werden. Schreiben Sie jede Situation auf eine weiße Karte. Hierfür haben Sie etwa 5 Minuten Zeit.</p> <p>Bitte beschreiben Sie im Anschluss für jede Situation, welche besonderen Gefahren bei einem Fahrstreifenwechsel auftreten können (orange Karten). Hierfür haben Sie etwa 10 Minuten Zeit.</p> <p>Arbeitsauftrag Gruppe 2:</p> <p>Diskutieren und sammeln Sie gemeinsam, welche Situationen Sie kennen oder beim Mitfahren erlebt haben, in denen Fahrstreifen gewechselt werden. Schreiben Sie jede Situation auf eine weiße Karte. Hierfür haben Sie etwa 5 Minuten Zeit.</p> <p>Bitte beschreiben Sie im Anschluss für jede Situation, welche emotionalen, persönlichen, sachlichen Gründe dazu beitragen, dass der Fahrstreifen gewechselt wird (gelbe Karten). Hierfür haben Sie etwa 10 Minuten Zeit.</p>

Modul	TH III/1.x
Ausbildungsablauf / Ausbildungsbeschreibung	<p data-bbox="587 275 1401 409">Im Anschluss an die Kleingruppenarbeit bittet der Fahrlehrer beide Gruppen zuerst die gesammelten Situationen an eine Pinwand (Flip-Chart etc.) zu bringen. Dopplungen werden einander zugeordnet.</p> <p data-bbox="587 454 1401 779">Daran anschließend ordnet die Gruppe 2 die vermeintlichen Gründe (emotional, persönlich, sachlich) den einzelnen Situationen zu. Nach Vorstellung des Ergebnisses befragt der Fahrlehrer die Gruppe 1, ob aus ihrer Sicht noch Ergänzungen vorgenommen werden sollen. Wenn Situationen vorhanden sind, zu denen die Gruppe 2 keine Gründe benannt hat, befragt der Fahrlehrer beide Gruppen nach möglichen Gründen und ergänzt das Erfahrungsbild.</p> <p data-bbox="587 824 1401 1216">Im Anschluss an dieses Ergebnis wird nun die Gruppe 1 gebeten, die möglichen Gefahren eines Fahrstreifenwechsels den genannten Situationen zuzuordnen. Nach Vorstellung des Ergebnisses befragt der Fahrlehrer die Gruppe 2, ob aus ihrer Sicht noch Ergänzungen vorgenommen werden sollen. Für den Fall, dass auch hier Situationen vorhanden sind, zu denen die Gruppe 1 keine Aussagen getroffen hat, wird wieder die gesamte Gruppe gebeten, mögliche Gefahren zu benennen, damit das Arbeitsergebnis ergänzt werden kann.</p> <p data-bbox="587 1261 1401 1395">Bevor der nächste Arbeitsschritt erfolgt, muss der Fahrlehrer darauf achten, dass möglichst viele unterschiedliche Situationen aus folgender Auswahl vorhanden sind:</p> <ul data-bbox="635 1440 1401 1933" style="list-style-type: none"> • Fahrstreifenwechsel zum Einordnen vor dem Abbiegen • Fahrstreifenwechsel bei einem plötzlichen Hindernis • Fahrstreifenwechsel wegen Fahrbahnverengung • Fahrstreifenwechsel wegen eines vermeintlich langsameren Fahrzeugs • Fahrstreifenwechsel, weil ein abbiegendes Fahrzeug noch wartet • Fahrstreifenwechsel in einer Stausituation • Fahrstreifenwechsel, um schneller als andere zu sein • Fahrstreifenwechsel aus Spaß

Modul	TH III/1.x
Ausbildungsablauf / Ausbildungsbeschreibung	<p>Sollten im Ergebnis noch Situationen fehlen, ergänzt der Fahrlehrer entsprechend und lässt die Gefahren und die Gründe von der Gesamtgruppe benennen. Dies könnte wie folgt aussehen:</p> <p>Stellen Sie sich vor, Sie haben sich im linken Fahrstreifen eingeordnet. Sie fahren auf eine Kreuzung zu. Direkt vor ihnen bremst ein anderer Fahrer und setzt kurzfristig den Blinker nach links, um noch nach links abzubiegen. Was bedeutet das für sie? Welche Gründe kann das haben? Welche Gefahren sind damit verbunden? Was würden Sie tun und warum?</p> <p>Gegebenenfalls ergänzt der Fahrlehrer noch die Ergebniswand um diese Situationen.</p> <p>Im Anschluss bittet der Fahrlehrer die Fahrschüler zu allen Situationen eine Gefährdungseinschätzung vorzunehmen. Hierfür sollen die Fahrschüler Punkte vergeben (1 Punkt für nicht sehr gefährlich, 6 Punkte für sehr gefährlich).</p> <p>Nach Bewertung durch die gesamte Gruppe wird eine Hitliste der Gefahrensituationen erstellt. Bis zur Erstellung der Hitliste sind etwa 10 Minuten einzuplanen.</p> <p>In den verbleibenden etwa 15 Minuten stellt der Fahrlehrer anhand ausgewählter Medien der Fahrschulfachverlage oder selbst ausgewählter Medien aus seinem Repertoire verschiedene Situationen vor, in denen Fahrstreifen gewechselt werden (müssen). Er bittet jeweils einen Fahrschüler zu der jeweiligen Situationen die möglichen Ursachen und die Gefahren zu benennen die mit dem Fahrstreifenwechsel verbunden sind. Dabei sollten Situationen ausgesucht werden, die eher komplex sind und auf Straßen mit mind. drei Fahrstreifen stattfinden.</p> <p>Ausgewählte Situationen können sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linksabbieger in Kreuzungen • Müllfahrzeug im rechten Fahrstreifen • Fahrer, die einen Parkplatz suchen • Fahrer, die rechts in eine Einfahrt fahren wollen • Stausituationen, mit LKW's hinter dem eigenen Fahrzeug (Sichtfeldeinschränkung) • Warten vor Kreuzungen mit LKW's hinter dem eigenen Fahrzeug <p>usw.</p>

PR II/5.x

**Wechseln auf Straßen mit mehreren Fahrstreifen (mind.
drei) für eine Richtung**

Modul	PR II/5.x
Ausbildungssituation	Wechseln auf Straßen mit mehreren (mind. drei) Fahrstreifen
Ausbildungsart	praktische Ausbildung
Ausbildungsstufe	Leistungsstufe
Ausbildungsebene GDE	Verkehrssituationen (Level 2)
Voraussetzungen	<p>Modul Theorie Nr. TH II/2.a (Fahrstreifen) Modul Praxis Nr. PR II/2.2 „Wechsel nach rechts“ Modul Praxis Nr. PR II/2.4 „Wechsel nach links“ Module Praxis Nr. xxx Abbiegen nach rechts und links Modul Praxis Nr. PR II/3.x „Fahrstreifenwechsel mit markierten Fahrstreifen zum Einordnen“ Modul Praxis Nr. PR xxy Abstand nach vorne Modul Praxis Nr. PR II/4.x „Fahrstreifenwechsel auf stärker befahrenen Straßen » Modul Theorie TH III/1.x Fahrstreifenwechsel, warum? Notwendig? Sinnvoll? Verzichtbar?“</p>
Großlernziel	<p>Der Fahrschüler/die Fahrschülerin soll eigenständig Fahrstreifenwechsel auf Fahrbahnen mit mind. drei Fahrstreifen sicher durchführen. Der Fahrschüler/die Fahrschülerin soll nach Richtungsvorgabe eigenständig eine Orientierungsfahrt durchführen und dabei die Fahrstreifen nach Ausschilderung sicher wählen.</p>
Feinlernziele	<p>Der Fahrschüler/die Fahrschülerin soll dabei</p> <ul style="list-style-type: none"> • die bereits gelernten Verhaltensweise aus den Modulen PR II/2.2, PR II 2/4, PR II/3.x und PR II/4.x übertragen und dabei • mehrere Fahrstreifen von rechts nach links und links nach rechts wechseln (z.B. vom rechten Fahrstreifen über drei Fahrstreifen in den linken Fahrstreifen) • frühzeitig den Verkehr beobachten; • frühzeitig den Fahrstreifenwechsel ankündigen (mind. 3 x blinken); • Erfahrungen mit dem Einsatz des „Bittblinkens“ machen; • gezielt passende Lücken erkennen und nutzen; • geschickt Geschwindigkeitsanpassungen vornehmen; • den sicheren Abstand nach vorne einhalten;

Modul	PR II/5.x
	<ul style="list-style-type: none"> • vor dem Wechsel jeweils den toten Winkel absichern; • den Wechsel erst durchführen, wenn vorher alles abgesichert wurde; • Nach Richtungsvorgaben fahren und sich frühzeitig orientieren und einordnen; • Entscheidungen treffen, ob ein Wechsel durchgeführt oder besser auf den Wechsel verzichtet werden soll.
Kompetenzerwartungen	Am Ende der Ausbildungseinheit zeigt der Fahrschüler, dass er nach Zielvorgabe eigenständig fährt und dabei sichere Fahrstreifenwechsel nach rechts/links durchführt, Lücken erkennt, Geschwindigkeitsanpassungen vornimmt und begründet auf Fahrstreifenwechsel wegen höherer Gefahrenmomente verzichtet.
Zeitbedarf	ca. 45 Minuten
Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> • praktische Ausbildungseinheit im Realverkehr • gegen Ende der Leistungsstufe, geübt im Straßenverkehr, noch vor den Sonderfahrten • befahrene Straßen mit markierten Fahrstreifen (mind. drei pro Richtung), • komplexe Situationen, mehrere Zusatzbeanspruchungen
Lerninhalte	<ul style="list-style-type: none"> • Benutzung der Spiegel (Head Check) – Verkehrsabsicherung • Signalgebung, Kommunikation im Verkehr durch Nutzung des Blinkers (mind. 3 x) • Ggf. weitere Nutzung der Spiegel zur Verkehrsbeobachtung • gezielte Geschwindigkeitsanpassung • suchen von geeigneten Lücken • Beobachtung des toten Winkels durch Schulterblick nach rechts und Seitenblick nach links • Beobachtung von Fahrzeugen, die eventuell in den selben Zielfahrstreifen wechseln möchten; • Kommunikationsmöglichkeiten mit Fahrern, die in den selben Zielfahrstreifen wechseln wollen; • gezieltes Lenken nach erfolgter Absicherung; • Kontrolle nach dem Wechsel

Modul	PR II/5.x
mögliche Methoden	Kommentierendes Fahren Coaching Instruktion Vormachen, Nachmachen "Trial and Error" Feedback
Ausbildungsablauf / Ausbildungsbeschreibung	<p>Nach der Begrüßung des Fahrschülers gibt der Fahrlehrer das Groblernziel für die Ausbildungseinheit vor: „Eigenständiger Fahrstreifenwechsel auf Straßen mit mehreren Fahrstreifen (mind. drei pro Richtung)“</p> <p>Aktualisieren (max. 5 Minuten)</p> <p>Ausgehend von den Erfahrungen mit den Modulen PR II/2.2, PR II/2.4, PR II/3.x und PR II/4.x leitet der Fahrlehrer die Ausbildungseinheit eventuell mit folgender Leitfrage ein:</p> <p>„Wir haben ja schon den Fahrstreifenwechsel nach rechts und nach links behandelt und geübt. Was ist vor und bei einem Fahrstreifenwechsel nach rechts/links aus Ihrer bisherigen Erfahrung wichtig?“;</p>
	<p>„Welche Handlungsabfolgen sind Sie aus Ihrer Erfahrung ganz wichtig?“; „Wie sieht Ihre momentane Checkliste aus?“</p> <p>Der Fahrlehrer ergänzt oder korrigiert Aspekte zum Fahrstreifenwechsel nach rechts und links, sofern notwendig, durch entsprechendes Nachfragen.</p> <p>Konkretisieren (max. 5 Minuten)</p> <p>Der Fahrlehrer leitet nun auf das neue Lernfeld ein und thematisiert den Fahrstreifenwechsel bei befahrenen Straßen mind. drei Fahrstreifen. Dabei kann man sich folgender Leitfragen bedienen:</p> <p>„Welche zusätzlichen Aufgaben kommen bei Wechseln auf Straßen mit mind. drei oder mehr Fahrstreifen auf Sie zu?“; „Was bedeutet dies für die Beobachtung, die Signalgebung, die Absicherung und die Durchführung?“; „Welche Gefahrenmomente können auftreten?“; „Was können, was müssen Sie tun?“; „Womit müssen Sie rechnen?“</p>

Modul	PR II/5.x
	<p>Umsetzung (ca. 10 Minuten)</p> <p>U.a. zur Klärung der methodischen Vorgehensweise in der praktischen Übungsphase leitet der Fahrlehrer durch folgende mögliche Leitfragen ein?</p> <p>„Wir werden nun auf befahrenen Straßen mit mind. drei Fahrstreifen öfter (etwa 10 mal) den Fahrstreifen von ganz rechts nach ganz links und umgekehrt wechseln.“</p> <p>„Was wünschen Sie sich als Unterstützung? Wie soll ich Sie unterstützen?; Wann soll ich Sie unterstützen (vorher, nachher, unmittelbar in der Situation)? Was möchten Sie nach der Übungseinheit können? Wann wären Sie mit sich selbst zufrieden?“ (Zielvereinbarung)</p> <p>Damit wird durch den Fahrschüler auch die zu benutzende Methode festgelegt, also geklärt, wie der Fahrlehrer zu arbeiten hat (z.B. Instruieren, Coachen oder Probieren/Korrigieren).</p> <p>Anmerkung: Die Aufgabe des Fahrlehrers besteht hier insbesondere darin, den Fahrschüler in der Beobachtung geeigneter Lücken, der Geschwindigkeitsanpassung, der Abstandswahl und einer zielführenden Signalgebung („Bittblinken“) sowohl nach links als auch nach rechts zu unterstützen. Dabei hat er darauf hinzuweisen, dass auch Nachbarstreifen ebenfalls Fahrzeuge in denselben Zielfahrstreifen wechseln können.</p>
	<p>Dabei bietet es sich an, nach etwa zehn durchgeführten Wechseln nach links und nach rechts eine kurze Feedbacksituation/ Rückmeldesituation einzubauen. Folgende Leitfragen können hier eine Hilfe sein:</p> <p>„Wie ist es Ihnen bisher ergangen?“, „Was ist Ihnen leicht, was schwer gefallen und warum?“; „Wann wären Sie selbst zufrieden?“; „Wie kann ich Sie weiter unterstützen?“; „Wie war die Beobachtung des fließenden Verkehrs für Sie?“; „Wie war die Beobachtung der Fahrzeuge in benachbarten Fahrstreifen für Sie?“; „Was würden Sie sich noch an Informationen wünschen?“;</p>

Modul	PR II/5.x
	<p>Als weitere Hilfestellung kann hier nach Absprache auch das kommentierende Fahren in einer Situation benutzt werden, damit sich der Fahrlehrer darüber vergewissert, was der Fahrschüler erkennt und was nicht. Beide können danach die Zielvereinbarung aktualisieren.</p> <p>Umsetzung ca. 10 Minuten</p> <p>Im Anschluss an das kurze Auswertungsgespräch erhält der Fahrschüler/die Fahrschülerin nun die Aufgabe eigenständig z.B. von Berlin/Mitte zum Olympiastadion anhand der Ausschilderung zu fahren (Richtungsvorgaben z.B. Mitte, Tiergarten, Charlottenburg, Olympiastadion) und dabei die Fahrstreifen gezielt zu wechseln. Der Fahrlehrer hat eine entsprechende Route vorzubereiten.</p> <p>Transfer (ca. 5 Minuten)</p> <p>Im Anschluss an diese Ausbildungssequenz findet ein Auswertungsgespräch mit dem Fahrschüler statt. Dabei können folgende Leitfragen benutzt werden:</p> <p>„Wie ist es aus Ihrer Sicht nun gelaufen?; Was war leicht, was war schwer?; Wo fühlen Sie sich sicher, wo noch nicht so sicher und warum?“; Was ist Ihnen wichtig, was eher nicht?“; „Was war neu, was eher nicht und warum?“ „Was bedeuten diese Erfahrungen für Sie für den Umgang mit Fahrstreifen?“</p> <p>In der Folge wird mit dem Fahrschüler vereinbart, dass eine weitere eigenständige Orientierungsfahrt (ca. 10 Minuten) stattfindet, bei der die gesamten Handlungsabläufe ohne Unterstützung durchführt und eine Lernstandserfassung mittels Checkliste als Überprüfung auch der Zielvereinbarung erfolgt.</p> <p>Nach Abschluss der Lernstandserfassung und Diskussion des Ergebnisses werden das Lernziel für das nächste Modul benannt und Möglichkeiten der Vorbereitung besprochen.</p>

Checklist: tbd

8. Glossar

Head Check – Dieser Begriff stammt aus der Fahrausbildung in Großbritannien und beschreibt die Blickabfolge vor durchzuführenden Fahrmanövern. Übertragen auf den Themenbereich „Fahrstreifenwechsel“ beinhaltet der „Head Check“ den Blick in den Innenspiegel, in den jeweiligen Außenspiegel (links oder rechts), den Blick nach vorne und den Blick in den toten Winkel (links – Seitenblick, rechts Schulterblick). Diese erste Blickabfolge dient dazu, sich einen Überblick darüber zu verschaffen, welche anderen Verkehrsteilnehmer (Fahrzeuge) sich im Umfeld des Fahrzeugs befinden und durch das geplante Fahrmanöver in ihrer Handlung beeinflusst werden können.

Frühzeitig ankündigen (blinken) – Der Fahrstreifenwechsel ist frühzeitig anzukündigen. Dies bedeutet, das Verkehrsumfeld frühzeitig über die Absicht zu informieren, sobald nach dem Head Check ausgeschlossen ist, dass irgend ein anderer Verkehrsteilnehmer durch Setzen des Blinkers irritiert wird (z.B. plötzliches Setzen des Blinkers nach rechts, wenn sich rechts neben dem Fahrzeug gerade ein Motorrad befindet). Frühzeitig bedeutet auch, dass vor einer Veränderung der Fahrlinie mindestens dreimal geblinkt wird, damit andere Verkehrsteilnehmer dieses Zeichen überhaupt wahrnehmen können. Neu in den Verkehr kommende KFZ haben aus diesem Grund heute eine automatische Einstellung, die bei einer leichten Berührung des Blinkers ein dreimaliges Blinken sicherstellen.

Leider kommt es im Straßenverkehr nicht selten zu der Situation, dass Fahrstreifenwechsel durchgeführt werden, der Blinker jedoch erst während der Wechsels betätigt wird. Dies ist keine Ankündigung, sondern eher eine falsch verstandene Rechtsauslegung („Man muss Blinken“). Fahrschüler und Fahranfänger neigen leider auch dazu, den Blinker gleich wieder weg zu nehmen, wenn sie nicht sofort eine passende Lücke sehen.

Bittblinken – Bittblinken ist ein Begriff, der eigentlich überflüssig sein könnte, wenn der Blinker selbstverständlich als frühzeitige Ankündigung verstanden wird. Bittblinken wird verwendet, um zu beschreiben, dass man für einen sicheren Fahrstreifenwechsel auf Hilfe anderer Verkehrsteilnehmer angewiesen ist (sehr dichter Verkehr), in dem diese durch ihr Fahrverhalten eine passende Lücke aufmachen.

Zielvereinbarung – Eine Zielvereinbarung ist eine Technik, in der sich in diesem Falle der Fahrlehrer und der Fahrschüler gemeinsam darauf einigen, welches Ziel der Fahrschüler erreichen soll/will. Dieses muss so konkret wie möglich formuliert werden. Hierfür bietet sich die sogenannte SMART-Methode an.

S = spezifisch

M = messbar

A = attraktiv/akzeptabel

R = realistisch

T = terminiert

Eine derartige Zielformulierung könnte z.B. im Modul PR II/4.x (Fahrstreifenwechsel auf stärker befahrenen Straßen) wie folgt formuliert werden: *„Am Ende der Ausbildungseinheit möchte ich eigenständig den Fahrstreifen nach links und nach rechts sicher wechseln, ohne dass mein Fahrlehrer helfend eingreifen muss.“*

Kommentierendes Fahren – Kommentierendes Fahren ermöglicht es, dass der Fahrlehrer erkennen, was der Fahrschüler sieht, welche Gedanken er dabei hat und zu welcher Entscheidung er wann und wie kommt. Kommentierendes Fahrer beinhaltet, dass der Fahrschüler alles beschreibt, was wichtig ist, also was er gerade sieht/wahrnimmt, welche Handlungen er durchführt/durchführen will, was ihn beschäftigt. Für einen Fahrstreifenwechsel könnte dies folgendermaßen aussehen:

„Ich fahre auf einer Straße mit zwei markierten Fahrstreifen im rechten Fahrstreifen. Ich möchte demnächst nach links abbiegen und muss mich entsprechend nach links einordnen. Im Rückspiegel sehe ich ein schwarzes Auto hinter mir in einem guten Abstand. Im linken Außenspiegel sehe ich ein rotes Auto versetzt hinter mir, dass aus meiner Sicht noch weit weg ist mit etwa gleicher Geschwindigkeit wie ich. Direkt links neben mir ist kein Anderer. Vor mir fährt ein grünes Auto. Aus meiner Sicht habe ich einen ausreichenden zum Vorausfahrenden. Ich setze den Blinker nach links und beobachte den Verkehr im linken Außenspiegel. Ich sehe immer noch das rote Auto in einem aus meiner Sicht ausreichenden Abstand. Der Abstand zum Vorausfahrenden ist aus meiner Sicht auch noch ausreichend. Ich brauche meine Geschwindigkeit nicht zu verändern. Ich blicke noch einmal in den Außenspiegel, sichere durch einen Seitenblick den toten Winkel ab und sehe niemanden, blicke wieder nach vorne und wechsele nun den Fahrstreifen nach links.“

Coaching – Coaching ist eine von mehreren Methoden. Coaching in der Fahrausbildung zielt darauf ab, Selbstwahrnehmung, Selbstreflexion und Eigenverantwortlichkeit zu fördern, also einen verantwortungsbewussten Fahrer bzw. Fahrschüler im Sinne der GDE-Matrix heranzubilden. Es ist anzunehmen, dass verantwortungsbewusste Fahrer mit geringerer Wahrscheinlichkeit einen Unfall verursachen. Die wichtigste Eigenschaft eines Coachs besteht darin, zum richtigen Zeitpunkt die richtigen Fragen zu stellen und gemeinsam mit dem sogenannten Coachee Ziele zu definieren und zu verfolgen. Der Schüler als Coachee hat dabei dieselbe Verantwortung für den Lernprozess wie sein Fahrlehrer, was im vollen Umfang dem §3 der Fahrschüler-Ausbildungsverordnung entspricht. Der Fahrlehrer hat darauf zu achten, dass er seinen Fahrschüler in der Erreichung der selbst definierten Ziele (Lernzielvereinbarung) unterstützt. Dies bedeutet auch, dass sich der Fahrlehrer an den Wünschen seines Fahrschüler, z.B. bei der Auswahl der Methode orientiert.

Feedback – Feedback bedeutet, Rückmeldung zu geben und zu erhalten. Im Sinne eines zielführenden Vorgabe bedeutet dies, zu fragen, wie sich der Fahrschüler nach einer Aufgabe gefühlt hat, ob die Aufgabenstellung deutlich war, was leicht, was schwer gefallen ist und warum. Feedback heißt aber auch, dass Wünsche des Fahrschülers an den Fahrlehrer zu respektieren sind.

„**Trial and Error**“ - Versuch und Irrtum (englisch trial and error) ist eine heuristische Methode, um Probleme zu lösen, bei der so lange zulässige Lösungsmöglichkeiten probiert werden, bis die gewünschte Lösung gefunden wird. Dabei wird oft bewusst auch die Möglichkeit von Fehlschlägen in Kauf genommen. (vgl. wikipedia http://de.wikipedia.org/wiki/Versuch_und_Irrtum vom 18.10.13)

Instruktion - Eine Instruktion (von lat. instruere = vorbereiten, unterweisen, unterrichten, anweisen; PPP instructus) ist eine Handlungsanweisung. Das Bedeutungsfeld des Begriffs reicht von der bloß informativen Belehrung unter Gleichgestellten über die Unterweisung oder Schulung durch einen InstruktEUR, Ausbilder oder Anleiter (...) (vgl. wikipedia <http://de.wikipedia.org/wiki/Instruktion> vom 18.10.13).

Anhang B 3:

Referenzausbildungseinheit

zum Thema

„Autobahn“

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer e.V. (IDF)

Arbeitsstand: 08.10.2013



Inhalt

1	Allgemeine Vorbemerkungen.....	5
2	Erforderliches Vorwissen, bereits erworbene Fähigkeiten.....	5
2.1	Theoretische Vorkenntnisse vor Beginn der Autobahnausbildung.....	5
2.2	Praktische Fertigkeiten und Kenntnisse vor Beginn der Autobahnausbildung.....	6
3	Praktische Fahrausbildung auf Autobahnen.....	6
3.1	Gliederungsvorschläge der praktischen Ausbildung.....	7
3.1.1	Einfahren.....	7
3.1.2	Ausfahren.....	7
3.1.3	Fahren auf der Autobahn einschließlich Überholvorgänge.....	7
3.1.4	Park- und Rastplätze, Autohöfe.....	8
3.1.5	Autobahnkreuze und Autobahndreiecke.....	9
3.1.6	Stauverhalten.....	9
3.1.7	Befahren eines Tunnels.....	9
3.1.8	Sondersituationen.....	9
4	Schlussbemerkung.....	9

1 Allgemeine Vorbemerkungen

Die ursprüngliche Vorstellung, wie und in welchem Umfang solche Referenzeinheiten zu erstellen sind, konnten bei Organisationen mit ehrenamtlichem Charakter wie dem IDF nur zu einer klaren Ablehnung führen. Ohne finanzielle Unterstützung waren die sehr weitreichenden Forderungen nicht umsetzbar.

In einem Gespräch am 18. 07. 2013 in Günzburg mit Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher sowie den Vertretern der BAST, Georg Willmes-Lenz und Michael Bahr, wurden diverse Unklarheiten ausgeräumt und der erforderliche Umfang ganz deutlich reduziert. Auf dieser Basis hat sich dann der IDF bereit erklärt, mit der Erarbeitung einer Referenzeinheit zu beginnen und so weit als möglich fortzuführen. Der Termin Ende Oktober 2013 für die Vorlage der Arbeitsergebnisse ist extrem kurz bemessen, zumal noch die gesamte Urlaubszeit und die Motorrad-Ausbildungssaison in diesen Zeitraum fallen.

Gleichzeitig wird, wie im vorgenannten Gespräch deutlich zum Ausdruck gebracht, noch einmal klargestellt, dass der IDF eine generell verpflichtend anzuwendende Einführung von Referenzeinheiten für alle Fahrlehrer als eine ungewollte Beschränkung der pädagogischen Freiheit betrachtet. Die Verwendung bei der Fahrlehrerausbildung hingegen wird als sehr sinnvoll erachtet. Grundsätzlich sollte es dem fertig ausgebildeten Fahrlehrer überlassen werden, wie er im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen und ggf. der Referenzeinheiten unter Berücksichtigung der Struktur seiner Fahrschüler seine Unterrichtseinheiten gestaltet.

2 Erforderliches Vorwissen, bereits erworbene Fähigkeiten

Für die praktische Ausbildung auf Autobahnen sind bestimmte Voraussetzungen unabdingbar, um eine erfolgversprechende und nachhaltige Ausbildung sicherzustellen, deren Inhalte auch über den Tag der Prüfung hinaus vom Fahrnovizen noch abrufbar sind.

Die Autobahnausbildung erfordert ein erhebliches Vorwissen von den Fahrschülern und sollte daher unbedingt erst nach den Überlandfahrten begonnen werden. Idealerweise ist der Fahrschüler dann mit Geschwindigkeiten bis ca. 100 km/h vertraut.

Einige der Lehrinhalte können und sollten theoretisch vermittelt werden, da hierzu die geistige Auseinandersetzung mit dem Stoff erforderlich ist, was während praktischer Fahrstunden nur in eingeschränktem Umfang möglich ist.

Zu prüfen und in der Praxis zu erproben wäre daher, ob bestimmte Inhalte, losgelöst von den Anforderungen der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung, vertieft und in unmittelbarer zeitlichen Nähe vor Beginn einer praktischen Autobahnausbildung mit den Fahrerlaubnisbewerbern erörtert werden können. Denkbar wäre auch, eine spezielle e-learning Sequenz anzubieten, die von den Fahrschülern bei eigener Zeiteinteilung und unter eigener Regie zu erarbeiten wären. Die Antwort auf die Frage, ob überhaupt und wie zuverlässig und intensiv eine eigenständige Erarbeitung erfolgt, bliebe einem breiten Versuch vorbehalten. In keinem Fall dürften in eine solche Erprobung jedoch nur einige besonders interessierte „Musterschüler“ einbezogen werden. Als Bearbeitungsnachweis könnte auch ein sog. Testpool eingerichtet werden, dessen erfolgreiche Bearbeitung Voraussetzung für den Beginn der fahrpraktischen Ausbildung darstellt.

2.1 Theoretische Vorkenntnisse vor Beginn der Autobahnausbildung

Richtlernziel

Der Fahrerlaubnisbewerber soll die wesentlichen Verhaltensweisen für die Autobahnnutzung kennen und wiedergeben können.

Inhalte

Bedeutung der autobahnspezifischen Verkehrszeichen und Wegweiser sowie der elektronischen Leitsysteme einschließlich der Regelungen zu Umleitungen

Bedeutung des Rechtsfahrgebots auf Autobahnen und seine Ausnahmen

Verhalten an Autobahnkreuzen und Dreiecken

Die Einrichtung „Autohof“ und Autobahnraststätte

Grundsätzliches Verhalten an Autobahnein- und Ausfahrten, bei Autobahnparkplätzen und Raststätten

Bedeutung der Richtgeschwindigkeit und Geschwindigkeitsverhalten auf der Autobahn

Umgang mit der energiesparenden Fahrweise bei Autobahnen

Gefahren kennen, die von Geisterfahrern ausgehen und mit dem entsprechenden Verhalten bei Meldungen über Geisterfahrer vertraut sein, Ursachen für Geisterfahrten kennen.

Befahren von Tunneln (nicht nur autobahnspezifisch)

Entstehungsursachen von Staus und deren mögliche Vermeidung

Bildung einer Rettungsgasse, auch bei mehrstreifigen Autobahnen, Sinn und Zweck kennen

Nutzung von Navigationsgeräten, Karten und Umgang mit Hinweisen aus dem Verkehrsfunk sowie Planung von längeren Fahrten

Witterungseinflüsse und deren Bedeutung für die Autobahnfahrt

Verhalten bei Unfällen, Nutzung von Notrufsäulen und Handy, Absicherung von Unfallstellen

2.2 Praktische Fertigkeiten und Kenntnisse vor Beginn der Autobahnausbildung

Sicherer Umgang mit Schaltung, Kupplung, Blinker

Schneller und sicherer Blickwechsel, richtiges Blickverhalten, vorausschauendes Beobachten der Verkehrssituation und das Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer vor und hinter dem eigenen Fahrzeug

Sicheres und zügiges Beschleunigen

Geschwindigkeit gleichmäßig halten

Bremsen mit richtiger Dosierung, gerade auch im Hinblick auf die Autobahnausfahrten

Mit Geschwindigkeiten bis 100 km/h vertraut sein (Überlandausbildung)

In entsprechendem Umfang Geschwindigkeiten einschätzen können im Bereich Stadt / Überland, auch um bei höheren Geschwindigkeiten rechtzeitig zu reagieren und ggf. Bremsmanöver einleiten zu können

In gewissem Umfang das Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer erkennen und bewerten im Hinblick auf die Optimierung des eigenen Verhaltens und zur Vermeidung von Gefahrsituationen

In gewissem Umfang Abstände einschätzen

Sicherer Spurwechsel, optimalerweise Überholvorgänge, geübt z. B. bei mehrspurigen Straßen im Bereich innerhalb geschlossener Ortschaften

3 Praktische Fahrausbildung auf Autobahnen

Richtlernziel

Der Fahrschüler soll sich auf dem Verkehrsweg „Autobahn“ sicher, umsichtig und verkehrsgerecht verhalten können.

(Grob- und Feinlernziele werden in den jeweiligen Planungsansätzen festgelegt)

Die nachfolgende Auflistung unterliegt zunächst keiner Reihenfolge und dient als Stoffsammlung. Eine Reihenfolge wird, soweit erforderlich und sinnvoll, bei Erstellung der Planungsansätze berücksichtigt.

Vorbemerkungen

Der praktischen Ausbildung im Schnellverkehr ist eine hohe Bedeutung im Hinblick auf die Verkehrssicherheit beizumessen. Das sichere Verhalten auf Autobahnen wirkt sich letztlich auch auf die sicherere Verhaltensweise im Überlandbereich aus, der mit zu den gefährlichsten Abschnitten überhaupt gehört.

Ob eine Ausbildung mit vier verpflichtenden Sonderfahrten zu je 45 Minuten ausreicht, wird aus praktischer Sicht bezweifelt. Führt eine Fahrschule jedoch mehr derartige Fahrten durch, kann sie die für Sonderfahrten oft höheren Stundenpreise aus Gründen des Wettbewerbs nicht berechnen. Ein Fahrlehrer / Fahrschulinhaber lebt mit dem Spagat zwischen sicherer, umfassender Ausbildung und der wirtschaftlichen Rentabilität des Unternehmens.

Die Gesamtausbildung wird hinsichtlich ihrer Inhalte immer einer Verzahnung unterliegen. Es ist also nicht möglich, die einzelnen Abschnitte der hier dargestellten Sonderfahrten „Autobahn“ absolut isoliert auszubilden. Für den Aufbau von Referenzeinheiten erscheint die Aufteilung in einzelne, zusammenhängende Abschnitte jedoch unerlässlich. Damit ist klargestellt, dass die Darstellung der Referenzeinheiten zwar in Abschnitte gegliedert ist, diese Abschnitte aber nicht einzeln Punkt für Punkt abgearbeitet werden, sondern immer im Verbund zu sehen sind.

Es wird noch einmal deutlich darauf hingewiesen, dass die theoretischen Vorkenntnisse vorhanden sein müssen und der Fahrschüler in der Lage sein sollte, diese im Verlauf der praktischen Schulung, ggf. mit einfacher Unterstützung durch den Fahrlehrer, den jeweils angetroffenen Verhältnissen zuzuordnen. Rein theoretische Inhalte werden daher in dieser Lerneinheit nicht mehr thematisiert sondern vorausgesetzt.

Klar ist auch, dass im Verlauf der praktischen Schulung nicht alle Elemente geübt werden können, da viele Situationen überhaupt nicht auftreten. Hier kommt der theoretischen Unterweisung und der möglichen Medienunterstützung eine erhebliche Bedeutung zu.

Der beigefügte praktische Planungsansatz beginnt mit dem Gliederungsvorschlag zu 3.1.1 und unterteilt den Bereich „Ein- und Ausfahren“ wiederum in Teilbereiche. Leider konnte dieser Bereich aufgrund des Zeitdrucks nur begonnen werden.

Bei der Ausbildung ist von bekannten pädagogischen und lernpsychologischen Prinzipien auszugehen:

Vom Leichten zum Schweren, vom Bekannten zum Unbekannten.

3.1 Gliederungsvorschläge der praktischen Ausbildung

3.1.1 Einfahren

Inhalte:

- a) richtige Blicktechnik und Verkehrsbeobachtung
- b) normale Fahrstreifen
- c) kurze Fahrstreifen
- d) lange Fahrstreifen
- e) kein Einfädelungs-/ Ausfädelungsstreifen, evtl. sogar mit Stopp-Schild bei Einfahrten (z. B. bei Baustellen),
- f) unterschiedliche Verkehrsbedingungen: viel Verkehr, wenig Verkehr, unterschiedliche Wechselmöglichkeiten auf die durchgehende Fahrbahn, unterschiedliche Verhaltensweisen anderer Verkehrsteilnehmer
- g) Gefahren beim Wechsel vom Einfädelungsstreifen direkt auf den Überholfahrstreifen

3.1.2 Ausfahren

Inhalte:

- a) rechtzeitiges Erkennen der gesuchten Ausfahrt
- b) rechtzeitiges Einordnen auf den richtigen Fahrstreifen
- c) Geschwindigkeitsverhalten beim Wechsel auf den Ausfädelungsstreifen und auf diesem
- d) Auf die angepasste Geschwindigkeit nach der Ausfahrt achten

3.1.3 Fahren auf der Autobahn einschließlich Überholvorgänge

Inhalte:

- a) Blicktechnik: richtiges Schauen, schnelle Blickwechsel, richtiger Fokus des Blicks

- b) Durchführung von Fahrstreifenwechseln: richtige Wechselentfernungen bei Überholvorgängen,
- c) bedeutsame Wahrnehmungen von unwichtigen Wahrnehmungen unterscheiden
- d) Abstandregeln zur vorausfahrenden Fahrzeug anwenden
- e) Verhalten an Baustellen
- f) umkehren bei verpasster Ausfahrt
- g) verschiedene Witterungsbedingungen (Regen und Spurrillen, Brücken, Seitenwind, winterliche Straßen etc.)
- h) Reißverschlussverfahren an Engstellen,
- i) Gefühl für die gefahrenen höheren Geschwindigkeiten bekommen und Gefahren erkennen, die mit höheren Geschwindigkeiten verbunden sind. (Überprüfung der gefahrenen Geschwindigkeit anhand der Tachoanzeige ist immer wieder unerlässlich).
- j) erkennen, dass bei längeren Autobahnfahrten das Gefühl für die Geschwindigkeit und die Orientierung verloren gehen (An welcher Ausfahrt bin ich vorbeigefahren? Welche Geschwindigkeit gilt hier gerade?)
- k) Nutzung von Einrichtungen wie Tempomat oder Abstandsradar, soweit vorhanden
- l) erfahren, dass viele Autofahrer nach einem Überholvorgang versucht sind, die höhere Geschwindigkeit beizubehalten und weiter auf dem Überholstreifen bleiben, den nächsten Verkehrsteilnehmer auch noch zu überholen, ggf. mit noch höherer Geschwindigkeit
- m) adäquates Verhalten beherrschen beim passieren von Einfahrten mit auf die Autobahn auffahrendem Verkehr: 1. mit Verkehr auf dem Überholstreifen von hinten und 2. ohne solchen Verkehr
- n) durch vorausschauende Fahrweise rechtzeitig erkennen, wenn man sich einem langsameren Verkehrsteilnehmer nähert.
- o) Einschätzung der Geschwindigkeit von Fahrzeugen, die sich auf dem Überholstreifen von hinten nähern um ggf. entscheiden zu können, ob ein eigener Überholvorgang überhaupt noch gefahrlos einzuleiten ist.
- p) bei dichterem Verkehr auf dem Überholstreifen rechtzeitig Lücken erkennen, die für den eigenen Überholvorgang genutzt werden können
- q) entscheiden lernen, wann bei einem beabsichtigten Überholvorgang auf den Überholstreifen zu wechseln ist
- r) Wiedereinscheren nach einem Überholvorgang ohne Behinderung des überholten Verkehrsteilnehmers beherrschen
- s) rechtzeitig erkennen, wenn andere Verkehrsteilnehmer auf den beabsichtigten Überholvorgang Rücksicht nehmen und ein Ausscheren ermöglichen wollen
- t) das Rechtsfahrgebot beachten (Gültigkeit auch auf Autobahnen) und erkennen, dass auch auf dem rechten Fahrstreifen zügige Fahrt möglich ist
- u) Gefahren und richtiges Verhalten bei Autobahnabschnitten mit mehr als zwei Fahrstreifen kennen, insbesondere beim schnellen Wechsel über zwei oder mehr Fahrstreifen in einem Zug, bzw. beim Wechsel auf den mittleren von drei Fahrstreifen (möglicher Wechsel eines weiteren Fahrzeugs vom dritten Fahrstreifen ebenfalls in die Mitte) und geeignete Verhaltensweisen beherrschen

3.1.4 Park- und Rastplätze, Autohöfe

- a) Unterschiede zwischen Rastplätzen und Autohöfen kennen
- b) Das Ein- und Ausfahren an Park- und Rastplätzen als Ergänzung zu normalen Ein- und Auffahrten bei Autobahnen üben
- c) Verhaltensregeln und angepasste Geschwindigkeiten beim Einfahren in Parkplätze bzw. beim Befahren von Parkplätzen kennen (einschl. der „gefühlten Geschwindigkeit“ nach hoher Geschwindigkeit auf der durchgängigen Autobahn)
- d) bauliche Gliederung von Rastplätzen und Tankstellen (Tankbereich, Kiosk/Restaurant, Parkplätze für bestimmte Fahrzeugarten etc.)
- e) die besondere Bedeutung von Pausen bei längeren Autobahnfahrten erkennen

3.1.5 Autobahnkreuze und Autobahndreiecke

- a) passende Verhaltensweisen bei Annäherung an eine solche Stelle, entsprechend dem gewünschten Fahrziel
- b) richtiges Einordnen, Umgang mit kurzfristigen Spurwechslern

3.1.6 Stauverhalten

- a) wissen, wie man Staus rechtzeitig erkennt und wie man sich gefahrlos einem Stau nähert
- b) Verhalten im Stau (einschl. Rettungsgasse) kennen
- c) das Fahren in Kolonnen bei dichtem Verkehr und unterschiedlichen Geschwindigkeiten beherrschen

3.1.7 Befahren eines Tunnels

- a) Richtiges befahren und Verhalten im Tunnel kennen
- b) Sicherheitseinrichtungen und Verhalten bei Stau bzw. sonstigen Notfällen im Tunnel kennen

Hinweis:

Tunnelfahrten gibt es nicht nur auf der Autobahn, daher kann der Theorieteil auch losgelöst von der Autobahnfahrt behandelt werden. Speziell der Punkt b) dürfte in der Praxis kaum auszubilden sein, möglicherweise kann eine praktische Tunnelausbildung mangels Gelegenheit ohnehin gar nicht erfolgen.

3.1.8 Sondersituationen

Geisterfahrer: Der Fahrschüler soll in der Lage sein, die theoretischen Kenntnisse umzusetzen und zu erklären. Er soll aufzeigen können, wie er sich bei einer Verkehrsmeldung über Geisterfahrer verhalten würde.

Auch hier gilt: Eine praktische Ausbildung dürfte mangels Gelegenheit wohl (hoffentlich) kaum möglich sein.

4 Schlussbemerkung

Diese umfangreiche Stoffsammlung soll auch verdeutlichen, dass vier Ausbildungseinheiten für eine sichere Autobahnfahrt nur in wenigen Fällen ausreichend sein dürften. Auf die sonstigen Ausführungen wird verwiesen.

Ausbildungsgebiet: Autobahn, praktischer Teil

Thema: Ein- und Ausfahren auf die Autobahn

Teilabschnitt: Einfahren

Groblernziel: Die Fahrschüler sollen in der Lage sein, unter verschiedenen Bedingungen selbständig in eine Autobahn einzufahren.				
Zeit:	Feinlernziel	Inhalte/Verlauf	Methoden	Medien
Zeitliche Vorgaben müssen sich i. d. R. an der Situation orientieren und werden vom Fahrlehrer individuell festgelegt	Der Fahrschüler soll	Der Fahrschüler sollte, je nach Möglichkeit vor Ort, zunächst mit einfachen Einfahrten und wenig Verkehr konfrontiert werden. Oft ist das durch eine zeitliche Steuerung im Verlauf des Tages / der Woche oder Wahl eines entsprechenden BAB-Abschnitts möglich. Erst dann folgen, ggf. ebenfalls zeitlich gesteuert, schwierigere Phasen. Daher ist eine isolierte Ausbildung "nur Einfahrt" kaum möglich sondern muss im Ausbildungsverlauf je nach Entwicklung des Fahrschülers gezielt geplant werden. Das Training des Ein- und Ausfahrens kann auch bei der Ausbildung anderer Teilabschnitte (z. B. Park- und Rastplätze) trainiert werden.		
		Einleitung, Vorbereitung vor der Abfahrt		
i. R. 2 - 3 Minuten für die anstehende Ausbildungsfahrt motiviert und interessiert werden	Verhaltensweisen und Ablauf einer Ein- und Ausfahrt besprechen. Dabei werden die wichtigsten Abläufe noch einmal ins Gedächtnis gerufen, gleichzeitig kann festgestellt werden, in welchem Umfang die Vorbereitung durch den Fahrschüler tatsächlich erfolgt ist.	LG (=Lehrgespräch)	evtl. selbst erstellte Übersicht zur Verdeutlichung oder Rückgriff auf Lehrmedien
		Teil 1: Einfahren ohne Besonderheiten		

zeitliche Festlegungen richten sich immer nach den Gegebenheiten vor Ort	... einfache Einfahrten mit kurzen Anweisungen des Fahrlehrers durchführen können	<p>Einfahrt in eine Autobahn, zu Beginn bevorzugt mit wenig Verkehr. Fahrlehrer führt den Fahrschüler durch einfache und kurze Anweisungen bis auf die durchgehende Fahrbahn.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Blicktechnik beim Befahren des Einfahrbogens • Überprüfen des Verkehrs auf der durchgehenden Fahrbahn: Verkehr vorhanden - wie dicht - Pkw / Lkw /? - Verhalten der Verkehrsteilnehmer auf der durchgehenden Fahrbahn • Beobachtung des vorausfahrenden und des nachfolgenden Verkehrs • Beschleunigungsvorgang am Ende des Einfahrbogens und zu Beginn des Einfädelungstreifens in Abhängigkeit von den gegebenen Verkehrsverhältnissen • Ständige Beobachtung der Verkehrsteilnehmer auf der durchgehenden Fahrbahn und ggf. auf dem Überholstreifen sowie des Verkehrs vor (Geschwindigkeitsreduktion etc.) und hinter (frühzeitiges Ausscheren auf die durchgehende Fahrbahn) dem eigenen Fahrzeug • Auf erreichte Geschwindigkeit und Restentfernung zum Ende des Einfädelungstreifens achten, dann unter Beachtung der gesamten Verkehrssituation und der erforderlichen Verkehrsbeobachtung Wechsel auf die durchgehende Fahrbahn 	Instruktion in allen Phasen soweit erforderlich bzw. mit abnehmender Intensität entsprechend dem Lernfortschritt. Das gilt auch für die weiteren Teilabschnitte.	
		Teil 2: Einfahren bei dichterem Verkehr		
		Teil 3: Einfahrt Baustellenbereich, ggf. mit Stopp		

		Teil 4: Einfahren unter sonstigen erschwerten Bedingungen (z. B. durchgehender Fahrstreifen nicht frei / wird nicht geräumt, Fahrstreifen wird zwar geräumt, der Fahrer kommt aber vor unserem Fahrstreifenwechsel wieder zurück etc.)		
	Wichtiger ergänzender Hinweis:	Wegen des Übersichtscharakters dieses Ansatzes wurde auf eine numerische Verknüpfung mit der textlichen Darstellung verzichtet. Eine solche Verknüpfung kann erst im Zuge einer vollständigen Erstellung vorgenommen werden. Aus Zeitgründen wurde zudem auf eine Nennung aller Feinlernziele verzichtet, da der Ansatz nur exemplarisch für die weiteren Aufführungen gedacht ist.		

Anhang C:

Ziele und Inhalte der Fahrschulausbildung, Fahrlehrerausbildung und Fahrlehrerprüfung

**Ziele und Inhalte der
Fahrschulausbildung
von 1921 bis 2008**

**Ziele und Inhalte der
Fahrlehrerausbildung und
Fahrlehrerprüfung
von 1921 bis 2008**



Ziele und Inhalte der Fahrschul Ausbildung

Jahr Gesetz / Verord- nung	Hauptaussagen zum theoretischen Unterricht	Hauptaussagen zum praktischen Unterricht	Kommentar
<p>1921: Verordnung betreffend die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern vom 1. März 1921 (Reichsgesetzblatt Nr. 26, 12.03.1921, S. 212)</p>	<p>"Die Auszubildenden sind in allem, worauf sich die mündliche und praktische Führerprüfung erstreckt, gründlich zu unterweisen."</p>	<p>„Die praktische Fahrausbildung als wichtigster Teil der Ausbildung muss besonders gründlich, möglichst auch im verschiedenartigen Gelände erfolgen; hierfür sind zunächst verkehrsarme Straßen (möglichst freie Landstraßen), danach schwierigere und belebtere (geschlossene Ortsteile) aufzusuchen.“ Die praktische Fahrausbildung muss</p> <ul style="list-style-type: none"> • an mindestens zwölf verschiedenen Tagen stattfinden, • eine Fahrtstrecke von im ganzen mindestens 150 Kilometern umfassen, • während eines Zeitraums von im ganzen mindestens 8 Stunden durchgeführt werden, • unter Verantwortung eines Fahrlehrers stattfinden. 	<p>Die Inhalte der Prüfung bestimmen die Inhalte der Fahrausbildung.</p> <p>Ansatzweise ist bereits das Prinzip "vom Leichten zum Schweren" zu erkennen.</p>
<p>1930: Verordnung zur Änderung des Ausbildungswesens für Kraftfahrzeugführer vom 21. Oktober 1930 (Reichsgesetzblatt Nr. 45, 01.11.1930, S. 506)</p>		<p>„Die Ausbildung hat sich auch auf das Fahren bei Nacht zu erstrecken.“</p>	<p>Einführung der ersten Sonderfahrten, allerdings ohne Angaben zum Umfang.</p>
<p>1958: Richtlinien für die Ausbildung von Fahrschülern für den Kraftfahrzeugverkehr VkBf. vom 28. Januar 1958, S. 108</p>	<p>„Bei der theoretischen und praktischen Ausbildung soll der Fahrlehrer jede Gelegenheit benutzen, den Fahrschüler zu einem verantwortungsbewussten rücksichtsvollen Verhalten im Straßenverkehr anzuhalten.“</p> <p>„Theoretische Ausbildung“ Bei der Ausbildung sind ausreichende Kenntnisse insbesondere über Verhalten in schwierigen Verkehrslagen zu vermitteln. Die Fahrschüler sind über die schädlichen Folgen des Alkoholkonsums und der Übermüdung und über die Gefahren beim Laufenlassen von Motoren in geschlossenen Räumen zu unterrichten. Auf die Lärm- und Geräuschverhütung bei Bedienung der Kraftfahrzeuge ist besonders hinzuweisen. Der Fahrlehrer soll die Fahrschüler außerdem über den Wert einer Ausbildung in ‚Erster Hilfe‘ aufklären und sie auf die Organisationen aufmerksam machen, die sich mit dieser Ausbildung befassen. Die Ausbildung soll den Kraftfahrer befähigen, an seinem Fahrzeug Mängel, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen, zu erkennen und für ihre Behebung zu sorgen.“ Richtwert für die Klasse 3: 8 Doppelstunden</p>	<p>Für die praktische Ausbildung wird gefordert, die Bewältigung einiger globaler Fahraufgaben (Anfahren in Steigungen, Befahren von Gefällen, Rückwärtsfahren und Wenden) zu vermitteln. Kenntnisse über Verkehrsregeln („Verhalten (...) an Kreuzungen und Einmündungen, bei Ein- und Ausfahrten, an amtlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“) tauchen als Gegenstand der praktischen Ausbildung auf. Richtwert für die Klasse 3: 12 Fahrstunden. Allerdings wird bereits darauf hingewiesen: „Kein Fahrschüler sollte die Fahrschule verlassen, bevor nicht der Fahrlehrer und er selbst von seiner Prüfungsreife überzeugt sind. Maßgebend sind die Umstände des einzelnen Falles, besondere die Vorkenntnisse, die der Fahrschüler mitbringt, und die Fortschritte, die er im Unterricht erzielt.“</p>	<p>Zum ersten Mal wird Verantwortungsbewusstsein als Ausbildungsziel genannt.</p> <p>In dieser Richtlinie wird die Vermittlung von Rechtsvorschriften bzw. Verkehrsregeln im Theorieunterricht <i>nicht</i> gefordert. Verkehrsregeln werden (allein) während der praktischen Ausbildung vermittelt.</p> <p>Die Verantwortung für den Abschluss der Ausbildung liegt beim Fahrlehrer. Indirekt werden hiermit vom Fahrlehrer Lernstandseinschätzungen gefordert; für deren praktische Durchführung erhält der Fahrlehrer allerdings keine Hinweise.</p>
<p>1971: Richtlinien für die Ausbildung von Fahr-</p>	<p>„1.1 Grundlage und Ziel der Ausbildung Der Fahrschüler ist gewissenhaft und sorgfältig auszubilden. Die Ausbildung muss</p>		<p>Zum ersten Mal werden explizite Ziele der Ausbildung formuliert.</p>

<p>schülern für den Kraftfahrzeugverkehr (Ausbildungsrichtlinien) VkBBl. vom 20.09.1971, S. 512</p>	<p>1.1.1 Dem Fahrschüler ausreichende Kenntnisse der für den Führer eines Kraftfahrzeugs maßgebenden gesetzlichen Vorschriften und die Fähigkeiten der praktischen Anwendung vermitteln, 1.1.2 den Fahrschüler mit den Gefahren des Straßenverkehrs und den zu ihrer Abwehr erforderlichen Verhaltensweisen vertraut machen, 1.1.3 dem Fahrschüler die zur sicheren Führung eines Kraftfahrzeugs erforderlichen technischen Kenntnisse und die Fähigkeit der praktischen Anwendung vermitteln, 1.1.4 dem Fahrschüler ausreichende Kenntnisse über die Folgen von Zuwiderhandlungen gegen Verkehrsvorschriften und über die Pflichtversicherung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern vermitteln.“</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anlage 1 zu den Richtlinien enthält eine Aufzählung der im theoretischen Unterricht zu behandelnden Sachgebiete. Es wird gefordert, einen Unterrichtsplan aufzustellen. • „Der Fahrschüler sollte ein Lehrbuch erhalten, in welchem er das Vorgetragene nachlesen soll.“ • „Der Unterricht soll vom Bekanntem zum zu Unbekanntem, vom Leichten zum Schwierigen führen und anschaulich und leicht verständlich sein. Er soll dem Fahrschüler alle für die Verkehrssicherheit wichtigen Hinweise so vermitteln, dass sich auch der durchschnittlich begabte Fahrschüler bis zur Prüfung vollständig vertraut machen kann. Die Mitarbeit des Schülers ist durch Fragen und Diskussionen anzustreben. Für ausreichende Wiederholung ist zu sorgen, damit das Gelernte sich festigen kann.“ 	<p>Für den praktischen Unterricht werden vier Ausbildungsstufen empfohlen. Nach dem Erlernen der Fahrzeugbedienung und dem ersten Erwerb einer gewissen Routine (Stufe 1) soll das Fahren in „nicht zu starkem“ Verkehr geübt werden (Stufe 2). Es folgt das Fahren auf Straßen mit „starkem Verkehr“ unter besonderer Beachtung konflikträchtiger Verkehrslagen (Stufe 3). Stufe 4 schließlich ist einerseits der Wiederholung gewidmet, andererseits soll der Fahrschüler jetzt auch an höhere Geschwindigkeiten herangeführt werden: „Nach Möglichkeit ist auch außerhalb geschlossener Ortschaften bei Dunkelheit und mindestens eine Fahrstunde mit angelegtem Sicherheitsgurt zu fahren. Am Ende der Ausbildung sollen auch Fahrten auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen durchgeführt werden.“</p>	<p>Neben Wissen und dessen Anwendung bezüglich gesetzlicher Vorschriften sowie der Technik des Kraftfahrzeugs findet auch die sog. <i>Gefahrenlehre</i> Erwähnung.</p> <p>Es lassen sich erste methodische Empfehlungen für die Ausbildung finden.</p>
<p>1976: Verordnung über die Ausbildung von Fahrschülern für den Kraftfahrzeugverkehr (Fahrschüler-Ausbildungsordnung) Stand: 31. Mai 1976 (Bundesgesetzblatt I Nr. 63, 05. Juni 1976, S. 1366)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Der Fahrlehrer hat für den theoretischen Unterricht einen Lehrplan aufzustellen, nach dem der Unterricht zu erteilen ist. • Der Unterricht muss für den Erwerb der Klasse 3 mindestens 12 Doppelstunden zu 90 min umfassen. • Der theoretische Unterricht soll zwei Doppelstunden pro Tag nicht überschreiten. • Das Ausfüllen von Fragebogen gilt nicht als Unterricht. 	<p>In der praktischen Ausbildung sind folgende Ausbildungsfahrten durchzuführen (§ 5):</p> <ul style="list-style-type: none"> • eine Fahrt von nicht weniger als 50 km auf Bundes- oder Landstraßen, für Bewerber der Klassen zwei und drei zusätzlich • mindestens 90 min Ausbildung auf einer Autobahn oder Kraftfahrstraße und • mindestens eine Ausbildungsfahrt von nicht weniger als 45 min, bei der Beleuchtung erforderlich ist. <p>Die gleichzeitige Erteilung von praktischem Unterricht für mehrere Fahrschüler ist nicht zulässig.</p>	<p>Die Frage danach, ob ein Fahrlehrer auf Grund seiner (damaligen) Ausbildung überhaupt in der Lage ist, einen Lehrplan aufzustellen, wird nicht diskutiert.</p> <p>Bis zum 28.02.1971 war die Fahrausbildung auf Autobahnen ausdrücklich <i>verboten</i> (Straftat!). Jetzt wird zum ersten Mal die Ausbildung auf Autobahnen <i>vorgeschrieben</i>.</p>
<p>1985: Verordnung über die Ausbildung von Fahrschülern für den Kraftfahrzeugverkehr (Fahrschüler-Ausbildungsordnung) Stand: 13. Dezember 1985 (Bundesgesetzblatt I Nr. 60, 19. Dezember 1985, S. 2276)</p>		<p>Es werden neue Regelungen zum Umfang der Sonderfahrten getroffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schulungen auf Bundes- oder Landstraßen von nicht weniger als 225 min (5 Stunden zu je 45 min); in einer Ausbildungsfahrt müssen mindestens 50 km gefahren werden. • Schulungen auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen von nicht weniger als 135 min (3 Stunden zu je 45 min); jede Ausbildungsphase muss mindestens 45 min dauern. • Schulungen von nicht weniger als 90 min (2 Stunden zu je 45 min) bei Dämmerung oder Dunkelheit. <p>Bei der Ausbildung von Bewerbern um die Fahrerlaubnis der Klasse 1b ist eine Schulung auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen nicht erforderlich (WEIßMANN, 2008).</p>	

<p>1986: Verordnung über die Ausbildung von Fahrschülern für den Kraftfahrzeugverkehr (Fahrschüler-Ausbildungsordnung) Stand: 24. Oktober 1986 (Bundesgesetzblatt I Nr. 55, 31. Oktober 1986, S. 1658)</p>	<p>Der „sichere“ Fahrzeugführer, der sich rücksichtsvoll und defensiv verhält und dessen Verhalten von der Verantwortung gegenüber Mensch und Umwelt geprägt ist, soll herangebildet werden. Die theoretische und praktische Ausbildung sind „ausbildungsgerecht“ miteinander zu verbinden. Wesentlicher Inhalt der theoretischen und praktischen Ausbildung ist die umweltbewusste und energiesparende Fahrweise. Die Lehrpläne für die theoretische und praktische Ausbildung sind in den Geschäftsräumen der Fahrschule auszuhängen.¹</p>	
<p>1998/2008: Fahrschüler-Ausbildungsordnung vom 18. August 1998 (Bundesgesetzblatt I Nr. 55, 26. August 1998, S. 2307) sowie: Fahrschüler-Ausbildungsordnung vom 18. Juli 2008 (Bundesgesetzblatt I Nr. 31, 29. Juli 2008, S. 1338)</p>	<p>„§ 1 Ziel und Inhalt der Ausbildung (1) Ziel der Ausbildung ist die Befähigung zum sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewußten Verkehrsteilnehmer. Ziel der Ausbildung ist außerdem die Vorbereitung auf die Fahrerlaubnisprüfung. (2) Die Ausbildung hat ein Verkehrsverhalten zu vermitteln, das</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fähigkeiten und Fertigkeiten, um das Fahrzeug auch in schwierigen Verkehrssituationen zu beherrschen, - Kenntnis, Verständnis und Anwendung von Verkehrsvorschriften, - Fähigkeiten und Fertigkeiten zur Wahrnehmung und Kontrolle von Gefahren einschließlich ihrer Vermeidung und Abwehr, - Wissen über die Auswirkungen von Fahrfehlern und eine realistische Selbsteinschätzung, - Bereitschaft und Fähigkeit zum rücksichtsvollen partnerschaftlichen Verhalten und das Bewusstsein für die Bedeutung von Emotionen beim Fahren und - Verantwortung für Leben und Gesundheit, Umwelt und Eigentum einschließt.“ <p>„§ 2 Art und Umfang der Ausbildung Die Ausbildung erfolgt in einem theoretischen und einem praktischen Teil. Die beiden Teile sollen in der Konzeption aufeinander bezogen im Verlauf der Ausbildung miteinander verknüpft werden.</p> <p>§ 3 Allgemeine Ausbildungsgrundsätze (1) Die Ausbildung hat sich an den Zielen dieser Verordnung zu orientieren. Die Ausbildungsinhalte sind so auszuwählen und aufzubereiten, dass diese Ziele erreicht werden. Dabei kann die exemplarische Vertiefung wichtiger sein als die inhaltliche Vollständigkeit. Die Inhalte müssen sachlich richtig, anschaulich und verständlich vermittelt werden. (2) Der theoretische Unterricht und die praktische Fahrausbildung müssen systematisch und für den Fahrschüler nachvollziehbar aufgebaut sein. Die Ausbildung soll das selbst verantwortliche Weiterlernen nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis fördern. Der Fahrlehrer soll gegenüber dem Fahrschüler sachlich, aufgeschlossen und geduldig auftreten. Die Mitarbeit des Schülers ist insbesondere durch Fragen und Diskussionen anzustreben.“</p> 	

<p>1998/2008: Fahrschüler-Ausbildungsordnung vom 18. August 1998 (Bundesgesetzblatt I Nr. 55, 26. August 1998, S. 2307) sowie: Fahrschüler-Ausbildungsordnung vom 18. Juli 2008 (Bundesgesetzblatt I Nr. 31, 29. Juli 2008, S. 1338)</p>	<p>„§ 4 Theoretischer Unterricht der theoretische Unterricht hat sich an den im Rahmenplan (Anlagen 1 und 2) aufgeführten Inhalten zu orientieren und ist systematisch nach Lektionen aufzubauen. Der Unterricht soll methodisch vielfältig sein. Die Unterrichtsmedien sollen zielgerichtet ausgewählt und eingesetzt werden. Die Ausbildung setzt das selbstständige Lernen durch die Fahrschüler voraus. zur Ergebnissicherung sind Lernkontrollen einzusetzen; das Ausfüllen von Testbogen nach Art der Prüfungsbogen auch mithilfe elektronischer Medien darf nicht Gegenstand des theoretischen Mindestunterrichts sein. Der Rahmenplan für den theoretischen Unterricht gliedert sich in einen allgemeinen Teil und einen klassenspezifischen Teil. Der Umfang des allgemeinen Teils (Grundstoff) beträgt mindestens zwölf Doppelstunden. Besitzt der Fahrschüler bereits eine Fahrerlaubnis, so beträgt der Umfang mindestens sechs Doppelstunden. (...) Für den theoretischen Unterricht ist ein nach Doppelstunden (90 Minuten) gegliederter Ausbildungsplan aufzustellen. Der Ausbildungsplan hat sich inhaltlich nach dem Rahmenplan zu richten und ist durch Aushang oder Auslegen in den Geschäftsräumen der Fahrschule bekanntzugeben. Der Unterricht hat sich nach dem Ausbildungsplan zu richten und soll zwei Doppelstunden täglich nicht überschreiten.</p>	<p>§ 5 Praktischer Unterricht (1) Der praktische Unterricht ist auf die theoretische Ausbildung zu beziehen und inhaltlich mit dieser zu verzahnen. Er hat sich an den in den Anlagen 3 bis 6 aufgeführten Inhalten zu orientieren und die praktische Anwendung der Erkenntnisse einzubeziehen, die zur Beurteilung der Verkehrs und Betriebssicherheit des Fahrzeuges erforderlich sind. Er ist systematisch aufzubauen. Der praktische Unterricht besteht aus einer Grundausbildung und besonderen Ausbildungsfahrten. Zum praktischen Unterricht gehören auch (...) <ul style="list-style-type: none"> • Anleitung und Hinweise vor, während und nach der Durchführung der Fahraufgaben sowie • Nachbesprechung und Erörterung des jeweiligen Ausbildungsstandes. Der Fahrlehrer hat den jeweiligen Ausbildungsstand durch Aufzeichnungen zu dokumentieren. Diese sollen erkennen lassen, welche Inhalte behandelt wurden.“</p>	
---	--	--	--

Ziele und Inhalte der Fahrlehrerausbildung und Fahrlehrerprüfung

Jahr Gesetz / Verord- nung	Hauptaussagen zur Fahrlehrerausbildung	Hauptaussagen zur Fahrlehrerprüfung	Kommentar
<p>1921: Verordnung betreffend die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern vom 1. März 1921 (Reichsgesetzblatt Nr. 26, 12.03.1921, S. 212)</p>		<p>„Die Prüfung ist auf den Nachweis der Befähigung zur Ausbildung von Führern auf Fahrzeugen bestimmter Betriebsarten und Klassen zu richten. Sie umfasst einen schriftlichen und einem mündlichen Teil und erforderlichenfalls eine Fahrprüfung. Der Prüfling hat gründliche Kenntnisse des Kraftwagenbaus und der behördlichen Vorschriften, Vertrautsein mit den örtlichen Verkehrsverhältnissen und insbesondere die Fähigkeit nachzuweisen, in leicht verständlicher Weise sachgemäße Belehrungen über die Gegenstände zu geben, deren Kenntnisse in der Führerprüfung verlangt wird“ (Abschnitt II der Anlage zu § 4 der Verordnung).</p>	<p>In dieser Verordnung werden zum ersten Mal die von Fahrlehrern zu fordernden Qualifikationen definiert – allerdings lediglich durch die Festlegung von Prüfungsinhalten. Es werden keine Aussagen zur Fahrlehrerausbildung getroffen; diese Thematik wurde seitens des Gesetzgebers erst 45 Jahre später aufgegriffen.</p>
<p>1930: Verordnung zur Änderung des Ausbildungswesens für Kraftfahrzeugführer vom 21. Oktober 1930 (Reichsgesetzblatt Nr. 45, 1.11.1930, S. 506)</p>			<p>Abschnitt II über die Fahrlehrerprüfung von 1921 wird unverändert übernommen. Lediglich das Wort "Kraftwagenbau" ist durch "Kraftfahrzeugbau" ersetzt worden.</p>
<p>1957: Prüfungsordnung für Fahrlehrer vom 23. Juli 1957 (Bundesgesetzblatt I Nr. 34, 31.07.1957, S. 769), Anlage 2 (zu § 3 Abs. 1 Nr. 5 Fahrlehrerverordnung)</p>		<p>Die Prüfungsordnung ist als Anlage 2 (zu § 3 Abs. 1 Nr. 5) Teil der Fahrlehrerverordnung von 1957.</p> <p>§ 1 (1) Die Fahrlehrerprüfung ist vor einem Prüfungsausschuss abzulegen, der von der Erlaubnisbehörde zu bilden ist. Er besteht aus mindestens drei Mitgliedern; ein Mitglied muss amtlich anerkannter Sachverständiger für den Kraftfahrzeugverkehr, ein Mitglied Fahrlehrer sein. (2) Die Erlaubnisbehörde ernennt die Mitglieder des Prüfungsausschusses und bestimmt den Vorsitzenden. Die Mitglieder des Prüfungsausschusses, die nicht amtlich anerkannte Sachverständige für den Kraftfahrzeugverkehr sind, üben ihre Tätigkeit ehrenamtlich aus.</p> <p>§ 2 In der Fahrlehrerprüfung hat der Bewerber seine fachliche Eignung und die für die Lehrtätigkeit erforderlichen Kenntnisse sowie die Fähigkeit nachzuweisen, dieses Wissen Fahrschülern zu vermitteln.</p> <p>§ 3 (1) die Fahrlehrerprüfung umfasst eine schriftliche, eine praktische und eine mündliche Prüfung. (2) besteht der Bewerber die schriftliche oder die praktische Prüfung nicht, so kann der Prüfungsaus-</p>	<p>Im Prüfungsausschuss ist kein Pädagoge vertreten. Das Fehlen eines Pädagogen im Prüfungsausschuss führt nicht nur dazu, dass „anspruchsvollere pädagogische Leistungen vom Fahrlehrer-Anwärter nicht kompetent beurteilt“ werden können. Es ist darüber hinaus davon auszugehen, „dass sich dieser Mangel auf die gesamte vorgängige Ausbildung auswirkt“ (LAMSZUS, 1983, S. 24).</p>

		<p>schuss ihn von der weiteren Prüfung ausschließen. § 4 In der schriftlichen Prüfung hat der Bewerber unter Aufsicht eine Arbeit von etwa 3 Stunden Dauer in übersichtlicher Form und gutem Deutsch abzufassen; sie soll von Handskizzen ergänzt werden. In der Regel sind sechs Aufgaben zu behandeln, davon mindestens vier, die das verkehrsgerechte Verhalten im Straßenverkehr betreffen. § 5 (1) in der praktischen Prüfung hat der Bewerber nachzuweisen, dass er ein Kraftfahrzeug der Betriebsart und Klasse, für die er die Fahrlehrerlaubnis beantragt hat, sicher und gewandt führen sowie einen Fahrschüler beaufsichtigen und unterrichten kann. (2) der Vorsitzende kann bestimmen, dass die praktische Prüfung vor nur einem Mitglied des Prüfungsausschusses abgelegt wird. § 6 Im Rahmen der mündlichen Prüfung hat der Bewerber auch eine Lehrprobe abzulegen.</p>	
<p>1958: Richtlinien für die Prüfung der Bewerber um eine Fahrlehrerlaubnis VkB1. 22/1958, vom 12. November 1958</p>		<p>In Teil I. wird der Prüfstoff aufgelistet.¹ In Teil II. wird die Durchführung der Prüfung beschrieben. A. Schriftliche Prüfung in der schriftlichen Prüfung hat der Bewerber unter Aufsicht eine Arbeit von etwa 3 h Dauer in übersichtlicher Form und in gutem Deutsch abzufassen; sie soll durch Handskizzen ergänzt werden. In der Regel sind sechs Aufgaben zu behandeln, davon mindestens vier, die das verkehrsgerechte Verhalten im Straßenverkehr betreffen. Die Prüfungsthemen sollen sich auf folgende Gebiete erstrecken: Darstellung und Beschreibung praktischer Verkehrsunfälle, Fragen der Zulassung von Personen und Fahrzeugen, Fragen des Fahrzeugbaus und -betriebes. Bei den Handskizzen genügt eine schematische Darstellung. Hilfsmittel, insbesondere Gesetzestexte, dürfen in der schriftlichen Prüfung nicht benutzt werden. B. Praktische Prüfung In der praktischen Prüfung hat der Bewerber nachzuweisen, dass er ein Kraftfahrzeug der Betriebsart und Klasse, für die er die Fahrlehrerlaubnis beantragt hat, sicher und gewandt führen sowie einen Fahrschüler beaufsichtigen und unterrichten kann. Der zu beaufsichtigende und zu unterrichtende Fahrzeuglenker muss die entsprechende Fahrerlaubnis besitzen. Der Bewerber die Fahrlehrerlaubnis muss die praktische Prüfung auf Fahrzeugen der</p>	<p>Die schriftliche Prüfung beschränkt sich einzig auf Fachwissen.</p> <p>In der praktischen Prüfung simuliert ein Inhaber der betreffenden Fahrerlaubnis den Fahrschüler.</p>

¹ Weißmann, 2008a, S. 390-400

		<p>beantragten Klassen und Betriebsarten ablegen.</p> <p>C. Mündliche Prüfung</p> <p>Bei der mündlichen Prüfung hat der Bewerber die Kenntnisse aus Teil I nachzuweisen und eine Lehrprobe möglichst vor FahrSchülern abzulegen. Dabei soll der Bewerber zeigen, dass er in der Lage ist, den FahrSchülern das Wissen zu vermitteln, das sie als Kraftfahrzeugführer benötigen. Die Benutzung von Aufzeichnungen ist nicht zulässig. In der Regel sollte jeder Bewerber etwa 1 h mündlich geprüft werden.</p>	<p>In der Lehrprobe ist die Unterrichtung „echter“ FahrSchüler nicht zwingend vorgeschrieben. LAMSZUS (1983) spricht daher von der „Karikatur einer Prüfung“.</p>
<p>1966: Ergänzung der Richtlinien für die Prüfung der Bewerber um eine Fahrlehrerlaubnis VkbL 10/1966, vom 3. Mai 1966</p>			<p>Diese Ergänzung beinhaltet Erläuterungen über die Wahrnehmung und das Verhalten sowie Hinweise zur Unterrichtsgestaltung.</p>
<p>1966: Merkblatt für die Ausbildung des Bewerbers um die Fahrlehrerlaubnis (VkbL 11/1966, vom 23. Mai 1966)</p>			<p>Dieses Merkblatt hatte lediglich empfehlenden Charakter und sollte dem Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis Anhaltspunkte dafür geben, eine qualifizierte Fahrlehrerausbildungsstätte zu finden. Gleichwohl finden sich bereits hier Merkmale, die drei Jahre später für die Anerkennung von Fahrlehrerausbildungsstätten entscheidend waren.</p>
<p>1969: Gesetz über das Fahrlehrerwesen (Fahrlehrergesetz) vom 25. August 1969 (Bundesgesetzblatt I Nr. 84, 28.08.1969, S. 1336)</p>	<p>Fahrlehrerausbildungsstätten bedürfen ab dem 1. Oktober 1971 der amtlichen Anerkennung (§§ 22-29):</p> <p>"§ 26 Allgemeine Pflichten des Inhabers und des verantwortlichen Leiters der amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätte</p> <p>(1) Der Inhaber und der verantwortliche Leiter der amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätte haben dafür zu sorgen, dass die Ausbildung die für Fahrlehrer erforderlichen rechtlichen und technischen Kenntnisse und pädagogischen Fähigkeiten vermittelt. Geeignete Lehrkräfte müssen in ausreichender Anzahl zur Verfügung stehen. Der Unterricht muss so gestaltet und die Lehrmittel müssen so beschaffen und bemessen sein, dass das Unterrichtsziel erreicht werden kann."</p>		<p>Hier werden „pädagogischen Fähigkeiten“ gleichberechtigt neben „rechtlichen und technischen Kenntnissen“ genannt. In der Durchführungsverordnung zu diesem Gesetz tritt allerdings die Pädagogik in den Hintergrund.</p>
<p>1969: Prüfungsordnung für Fahrlehrer vom 16. September 1969 (Bundesgesetzblatt I Nr. 103, 01.10.1969, S. 1766), Anlage 1 der DV-FahrlG von 1969</p>		<p>§ 3 Teile der Prüfung</p> <p>Die Fahrlehrerprüfung besteht aus einem praktischen, einem schriftlichen und einem mündlichen Teil sowie aus einer praktischen und mündlichen Lehrprobe.</p> <p>§ 7 Praktische Lehrprobe</p> <p>(1) Der Bewerber hat die praktische Lehrprobe in einem Fahrzeug der Klasse 3 abzulegen. Dabei hat der Bewerber zu zeigen, ob er in der Lage ist, einen FahrSchüler im Straßenverkehr richtig anzuleiten.</p> <p>(2) Der Vorsitzende kann bestimmen, dass die praktische Lehrprobe vor nur zwei Mitgliedern des Prüfungsausschusses abgelegt wird, von denen ein</p>	<p>„</p>

		<p>Mitglied amtlich anerkannter Sachverständiger für den Kraftfahrzeugverkehr sein muss.</p> <p>§ 8 Mündliche Prüfung</p> <p>(1) In der mündlichen Lehrprobe hat der Bewerber nachzuweisen, dass er über ein gestelltes Thema aus dem Lehrstoff für Fahrerlaubnisbewerber in umfassender und verständlicher Form Unterricht erteilen kann.</p> <p>(2) Etwa 30 Minuten vor der Lehrprobe sind dem Bewerber zwei Themen zur Auswahl zu stellen.</p> <p>(3) Der Prüfungsausschuss bestimmt, welche Hilfsmittel vor und in der mündlichen Lehrprobe vom Bewerber verwendet werden dürfen. Aufzeichnungen und Lehrbücher sind nicht zugelassen; Gesetzestexte dürfen nur in der Lehrprobe verwendet werden.</p>	<p>Nicht die Fähigkeit, einen gründlich vorbereiteten Unterricht mit Schülern durchführen zu können, wird hier geprüft, sondern statt dessen die Fähigkeit, einen unzureichend vorbereiteten Lehrvortrag vor einer Prüfungskommission abhalten zu können“ (LAMSZUSM 1983, S. 25).</p>
<p>1969: Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz vom 16. September 1969 (Bundesgesetzblatt I Nr. 103, 01.10.1969, S. 1763)</p>	<p>In Abschnitt 2. sind die Anforderungen an Fahrlehrerausbildungsstätten festgelegt.</p> <p>„§ 6 Verantwortlicher Leiter</p> <p>Der verantwortliche Leiter einer Fahrlehrerausbildungsstätte muss</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mindestens 28 Jahre alt sein; 2. geistig und körperlich geeignet sein, und es dürfen keine Tatsachen vorliegen, die ihn für die Tätigkeit eines verantwortlichen Leiters als unzuverlässig erscheinen lassen; 3. die Fahrlehrerlaubnis für sämtliche Klassen der Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotor besitzen und entweder mindestens drei Jahre lang Fahrschüler selbstständig ausgebildet haben oder ein technisches Studium, das eine ausreichende Kenntnis des Maschinenbaus vermittelt, an einer deutschen oder einer als gleichwertig anerkannten ausländischen technischen Universität oder Hochschule abgeschlossen haben oder die Befähigung zum Richteramt besitzen. <p>§ 7 Lehrkräfte</p> <p>(1) der Fahrlehrerausbildungsstätte müssen folgende Lehrkräfte zur Verfügung stehen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. eine Lehrkraft mit Befähigung zum Richteramt; 2. eine Lehrkraft mit einem abgeschlossenen technischen Studium, das eine ausreichende Kenntnis des Maschinenbaues vermittelt. (...) die Lehrkraft muss mindestens eine zweijährige Praxis auf dem Gebiet des Baues oder Betriebs von Kraftfahrzeugen besitzen; 3. Ein Fahrlehrer, der die Fahrlehrerlaubnis für sämtliche Klassen der Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotor besitzt und mindestens drei Jahre lang selbstständig und hauptberuflich Fahrschüler ausgebildet hat; 4. eine Lehrkraft mit abgeschlossener Ausbildung in der Pädagogik oder mit abgeschlossenem Studium der Psychologie. <p>Dabei kann berücksichtigt werden, dass eine Lehrkraft mehrere Anforderungen der Nummer 1-4 erfüllt.“</p>		

	<p>§ 9 Lehrmittel in der Fahrlehrerausbildungsstätte müssen folgende Lehrmittel ständig vorhanden sein:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ein Verkehrstisch in ausreichender Größe mit Zubehör; eine Schreibtafel oder eine Magnettafel in ausreichender Größe, die auch als Schreibtafel benutzt werden kann; 2. Anschauungsmaterial über Verkehrsvorschriften, Verkehrsvorgänge, fahrtechnische Vorgänge und Kraftfahrzeugbau und -betrieb; 3. Lehrmodelle von Verkehrseinrichtungen; 4. Lehrmodelle der wichtigsten Fahrzeugbauteile, je nach Ausbildungsklasse; 5. das wichtigste Kraftfahrzeugzubehör im Original oder in Modellen; 6. Texte der Gesetze, Verordnungen und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift des Straßenverkehrsrechts und der benachbarten Rechtsgebiete sowie die dazu erlassenen Richtlinien des Bundesministers für Verkehr; 7. Erläuterungsbücher zu den Gesetzen und Verordnungen des Straßenverkehrsrechts; 8. eine fortlaufende Sammlung des Verkehrsblattes und verkehrsrechtlicher Entscheidungen sowie kraftfahrzeugtechnische Fachblätter; 9. ein Projektor für Diapositive mit dem nötigen Bildmaterial, Tonfilmvorführgerät, Tonbandgerät und Epidiaskop. <p>Die Lehrmittel müssen dem geltenden Straßenverkehrsrecht und dem Stand der Technik entsprechen.</p> <p>§ 11 Ausbildungsplan</p> <p>(1) der vorzulegende Ausbildungsplan soll auf Bewerber mit durchschnittlicher Befähigung und durchschnittlichen Vorkenntnissen und auf ganztägige, nicht unterbrochene Kurse abgestellt werden. Er soll für Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse drei etwa 550 Unterrichtsstunden je 45 min vorsehen.</p> <p>(2) in Ausbildungsplänen, die von anderen als den in Abs. 1 genannten Voraussetzungen ausgehen, muss angegeben werden, welche Voraussetzungen gelten und weshalb der Plan den Ausbildungsplänen nach Abs. 1 gleichwertig ist.</p> <p>(3) die Ausbildungspläne müssen folgende Gebiete angemessen berücksichtigen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Straßenverkehrsrecht; 2. Fahrzeugtechnik einschließlich der Unterweisung über Kraftstoffe, Schmierstoffe und Reifen; 3. Verkehrssicherheitslehre; 4. Unterrichtsgestaltung; 5. schriftliche Übungen; 6. Unterrichtsübungen für die theoretische Ausbildung; 7. praktische Lehrproben 		<p>Es wird kein Text gefordert, der sich mit Pädagogik, Didaktik, Unterrichtsplanung oder Unterrichtsmethoden befasst.</p> <p>„In der hier offenbar zu Tage tretenden geringen Einschätzung [...] ausbildungsmäßig erworbener pädagogischer Qualifikationen für die Unterrichtsarbeit kommt ein bei pädagogischen Laien weitverbreitetes, traditionsbeladenes Vorurteil über die Anforderungen pädagogischer Arbeit zum Ausdruck. Im Grunde genommen, so ist hier die Meinung, könne jeder unterrichten, wenn er nur über die entsprechenden Fachkenntnisse verfügt. D.h.: Jeder gute Fachmann (auf einem bestimmten Gebiet) ist grundsätzlich auch als Ausbilder bzw. Lehrer auf seinem Gebiet kompetent“ (LAMSZUS, 1983, S. 13).</p> <p>Es waren u.a. diese kritischen Bewertungen von pädagogischen Fachleuten, die in der Folgezeit zu Verbesserungen der Fahrlehrerausbildung geführt haben.</p>
<p>1976: Gesetz über das Fahrlehrerwesen (Fahrlehrergesetz) Stand 03. Februar 1976</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Der Ausbildungsplan der Fahrlehrerausbildungsstätten ist behördlich zu genehmigen. Dem Fahrlehreranwärter ist ein Abdruck auszuhändigen (§ 26 Abs. 2). • Umfang der Ausbildung: Mindestens fünf Monate an einer 		<p>Noch sind in der Ausbildung keinerlei unterrichtspraktische Teile vorgesehen.</p>

(Bundesgesetzblatt I Nr. 14, 06.02.1976, S. 257)	amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätte in einem ganztägigen, ununterbrochenen Lehrgang; für Fahrlehrerlaubnis der Klasse 2 sechs Monate. (§ 2 Abs. 4a)		
1977: Verordnung für die Ausbildung zum Fahrlehrer vom 13. Mai 1977 (Bundesgesetzblatt I Nr. 29 S. 733, 21. Mai 1977)	<ul style="list-style-type: none"> • Mindestens zwei der in § 8 Abs. 1 genannten Lehrkräfte (anstatt bisher eine) müssen bei der Fahrlehrerausbildungsstätte hauptberuflich tätig sein (§ 8 Abs. 2). • Die Vorschriften zum Ausbildungsplan (§ 11) werden gestrichen. Die Fahrlehrerausbildungsstätten müssen nach der Neuerung in § 26 Abs. 2 FahrIG den Ausbildungsplan behördlich genehmigen lassen und einen Abdruck dem Bewerber aushändigen. 		Der Verordnungsgeber würdigt die Bedeutung der Fahrlehrerausbildung stärker, indem er zwei Änderungen vornimmt:
1977: Fahrlehrer-Ausbildungsordnung	<p>§ 2 Dauer der Ausbildung</p> <p>(1) Die Ausbildung für die Fahrlehrerlaubnis der Klasse 3 dauert mindestens fünf Monate. (...)</p> <p>(3) Die Ausbildung beträgt wöchentlich mindestens 35 Unterrichtsstunden zu je 45 min. Die tägliche Dauer der Ausbildung darf in der Regel acht Unterrichtsstunden nicht überschreiten.</p> <p>§ 4 Durchführung der Ausbildung</p> <p>Die Sachgebiete</p> <p>(1) Rechtskunde und sonstiges Verkehrsrecht sind von einer Lehrkraft nach § 7 Abs. 1 Nr. 1 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz (Befähigung zum Richteramt)</p> <p>(2) Fahrzeugtechnik und Umweltschutz sind von einer Lehrkraft nach § 7 Abs. 1 Nr. 2 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz (Technikstudium Maschinenbau)</p> <p>(3) Allgemeine psychologische und pädagogische Grundsätze Unterrichtsgestaltung sowie besondere psychologische und pädagogische Aspekte der Ausbildung für die Fahrerlaubnis der Klasse 1 sind von einer Lehrkraft nach § 7 Abs. 1 Nr. 4 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz (Pädagoge oder Psychologe) zu unterrichten.</p>		Auf der Grundlage des Fahrlehrergesetzes von 1976 wird die erste Fahrlehrer-Ausbildungsordnung vorgelegt. Teilweise werden Regelungen des Fahrlehrergesetzes wiederholt, teilweise werden diese konkretisiert.

<p>1977: Anlage zur Fahrlehrer-Ausbildungsordnung</p>	<table border="1"> <tr> <td colspan="2">I. Ausbildung für die Fahrlehrerlaubnis der Klasse 3 (770 Stunden):</td> </tr> <tr> <td>Dauer in Stunden zu je 45 Minuten</td> <td>Sachgebiet</td> </tr> <tr> <td>60</td> <td>allgemeine psychologische und pädagogische Grundsätze</td> </tr> <tr> <td>250</td> <td>Verkehrsvorschriften und Gefahrenlehre</td> </tr> <tr> <td>80</td> <td>Rechtskunde</td> </tr> <tr> <td>140</td> <td>Fahrzeugtechnik</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>Umweltschutz</td> </tr> <tr> <td>120</td> <td>Unterrichtsgestaltung</td> </tr> <tr> <td>40</td> <td>Fahrschulwesen</td> </tr> <tr> <td>70</td> <td>Übungen zur Vertiefung des Unterrichtsstoffs</td> </tr> </table>	I. Ausbildung für die Fahrlehrerlaubnis der Klasse 3 (770 Stunden):		Dauer in Stunden zu je 45 Minuten	Sachgebiet	60	allgemeine psychologische und pädagogische Grundsätze	250	Verkehrsvorschriften und Gefahrenlehre	80	Rechtskunde	140	Fahrzeugtechnik	10	Umweltschutz	120	Unterrichtsgestaltung	40	Fahrschulwesen	70	Übungen zur Vertiefung des Unterrichtsstoffs		<p>Die Anlage zur Fahrlehrer-Ausbildungsordnung enthält Rahmenpläne für die Ausbildung in amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätten. Es wird angegeben, in welchem zeitlichen Umfang die einzelnen Sachgebiete zu unterrichten sind. Die nebenstehende Tabelle gibt den Rahmenplan für die Fahrlehrerlaubnisklasse 3 in verkürzter Form wieder.</p>
I. Ausbildung für die Fahrlehrerlaubnis der Klasse 3 (770 Stunden):																							
Dauer in Stunden zu je 45 Minuten	Sachgebiet																						
60	allgemeine psychologische und pädagogische Grundsätze																						
250	Verkehrsvorschriften und Gefahrenlehre																						
80	Rechtskunde																						
140	Fahrzeugtechnik																						
10	Umweltschutz																						
120	Unterrichtsgestaltung																						
40	Fahrschulwesen																						
70	Übungen zur Vertiefung des Unterrichtsstoffs																						
<p>1979: Prüfungsordnung für Fahrlehrer vom 27. Juli 1979 (Bundesgesetzblatt I Nr. 47, 02.08.1979, S. 1263)</p>		<p>In den §§ 4 und 5 werden Regelungen zur Befähigung und Verschwiegenheitspflicht eingefügt. Die Prüfung soll möglichst unmittelbar nach Abschluss der seit 1. September 1977 obligatorischen Ausbildung erfolgen (§ 8).</p> <p>§ 13 Gliederung der Prüfung Die Prüfung besteht aus einem schriftlichen und einem mündlichen Teil, einer mündlichen Lehrprobe, einem praktischen Teil und einer praktischen Lehrprobe. Der Vorsitzende bestimmt die Reihenfolge.</p> <p>§ 14 Schriftlicher Teil der Prüfung (1) im schriftlichen Teil der Prüfung hat der Bewerber um die Fahrerlaubnis der Klasse 3 unter Aufsicht drei Aufgaben aus dem Verkehrsrecht und eine aus der Kraftfahrzeugtechnik zu bearbeiten. Seine Ausführungen hat er gegebenenfalls durch Handskizzen zu ergänzen. Von den Aufgaben aus dem Verkehrsrecht müssen zwei das Verhalten im Straßenverkehr einschließlich der Gefahrenlehre betreffen. Für die Bearbeitung der Aufgaben ist eine Zeit von 4 Stunden vorzusehen.</p>	<p>Auch wenn verschiedene Anforderungen an die Prüfung jetzt prägnanter formuliert sind und die Vorbereitungszeiten für den Bewerber verlängert wurden, bleibt als entscheidender Mangel dieser Regelungen das Übergewicht von Recht und Technik einerseits und die unzureichende Beachtung der Pädagogik andererseits.</p>																				

		<p>(3) Gesetzestexte sind zugelassen, nicht jedoch Aufzeichnungen, Lehrbücher oder sonstige Hilfsmittel.</p> <p>§ 15 Mündlicher Teil der Prüfung Im mündlichen Teil der Prüfung hat der Bewerber in etwa 30 min einen zusammenfassenden Nachweis seines Fachwissens zu erbringen.</p> <p>§ 16 mündlichen Lehrprobe (1) in der mündlichen Lehrprobe hat der Bewerber in etwa 30 Minuten nachzuweisen, dass er über ein gestelltes Thema aus dem Lehrstoff für Fahrerlaubnisbewerber in umfassender und verständlicher Form Unterricht erteilen kann.</p> <p>(2) Etwa 1 Stunde vor der Lehrprobe sind dem Bewerber zwei Themen zur Auswahl zu stellen.</p> <p>(3) Die Verwendung von Gesetzestexten während der Vorbereitung nach Absatz 2 und in der Lehrprobe ist zulässig. Der Bewerber darf in der Lehrprobe darüber hinaus Aufzeichnungen verwenden, die er während der Vorbereitung nach Abs. 2 angefertigt hat. Der Prüfungsausschuss kann die Verwendung weiterer Lehrmittel in der Lehrprobe gestatten.</p> <p>§ 17 Praktischer Teil der Prüfung (1) Im praktischen Teil der Prüfung hat der Bewerber in etwa 30 min nachzuweisen, dass er ein Kraftfahrzeug mit Schaltgetriebe der Klasse, für die er die Fahrerlaubnis beantragt hat, vorschriftsmäßig, sicher und gewandt im Straßenverkehr führen kann.</p> <p>(2) der Vorsitzende des Prüfungsausschusses kann bestimmen, dass der praktische Teil der Prüfung vor nur zwei Mitgliedern des Prüfungsausschusses abgelegt wird.</p> <p>§ 18 praktische Lehrprobe (1) In der praktischen Lehrprobe hat der Bewerber in etwa 30 min nachzuweisen, dass er in der Lage ist, einen Fahrschüler im Straßenverkehr richtig anzuleiten. Dabei hat er ein Kraftfahrzeug mit Schaltgetriebe der beantragten Klasse zu benutzen.</p> <p>(2) der Vorsitzende des Prüfungsausschusses kann bestimmen, dass die praktische Lehrprobe vor nur zwei Mitgliedern des Prüfungsausschusses abgelegt wird.</p>	
<p>1986: Gesetz über das Fahrlehrerwesen (Fahrlehrergesetz) Stand 13. Mai 1986 (Bundesgesetzblatt I Nr. 20, 16.05.1986, S. 1141)</p>	<p>Der Inhaber der Nachschulungserlaubnis ist verpflichtet, alle zwei Jahre an einem Fortbildungslehrgang teilzunehmen. Der Lehrgang muss mindestens 24 Stunden zu 45 min umfassen (§ 31 Abs. 4).</p>		
<p>1986: Verordnung zur Änderung der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz vom 31.</p>	<p>§ 11 Inhalt der Einweisungslehrgänge (1) Einweisungslehrgänge zum Erwerb der Nachschulungserlaubnis nach § 31 des Fahrlehrergesetzes sollen den Teilnehmern die zur Durchführung von Nachschulungskurse nach § 2b Abs. 1</p>		<p>Neu sind die „Anforderungen an Einweisungslehrgänge zum Erwerb der Nachschulungserlaubnis“. Zuvor war die Nachschulung auffälliger Kraftfahr-</p>

<p>Dezember 1986 (Bundesgesetzblatt I Nr. 2, 09.01.1987, S. 80)</p>	<p>des Straßenverkehrsgesetzes erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten vermitteln. Der nach § 12f Abs. 2 der Straßenverkehrs-Zulassung-Ordnung vorgeschriebene Inhalt der Nachschulungskurse ist wesentlicher Gegenstand der Lehrgänge.</p> <p>(2) Die Lehrgänge sind unter Anwendung gruppenorientierter Lehr-Lernmethoden durchzuführen. Die Teilnehmer sind vor allem mit Moderationstechniken vertraut zu machen. Sie sollen durch aktive Mitarbeit, insbesondere durch Teilnahme an Rollenspielen und Moderationsübungen einschließlich eigener Moderation, fremde Verhaltensweisen verstehen lernen und eigene Verhaltensweisen, die für eine erfolgversprechende, eigenverantwortliche Durchführung von Nachschulungskursen von Bedeutung sind, einüben.</p> <p>§ 11a Dauer und Leitung der Lehrgänge</p> <p>(1) Lehrgänge sind an mindestens sechs möglichst aufeinanderfolgenden Tagen mit täglich 9 Stunden zu 45 Minuten durchzuführen. Die Zahl der Teilnehmer darf sechs nicht unterschreiten und 15 nicht überschreiten. Die Leitung erfolgt gemeinsam durch je eine der in Abs. 2 Nummer 1 und 2 genannten Lehrkräfte.</p> <p>(2) Zur Leitung ist berechtigt, wer</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. a) die Voraussetzungen des § 31 Abs. 2 Nr. 1 und 2 des Fahrlehrergesetzes erfüllt oder als Fahrlehrer an einer amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätte (§ 7 Abs. 1 Nr. 3) hauptberuflich ausbildet und 1. b) über Erfahrungen in der Durchführung von durch die zuständige oberste Landesbehörde anerkannten Nachschulungskursen oder über vergleichbare Erfahrungen in der Moderationstechnik verfügt, 2. die Voraussetzungen des § 7 Abs. 1 Nr. 4 erfüllt, mindestens die Fahrerlaubnis der Klasse 3 besitzt sowie über Kenntnisse und Erfahrungen in gruppenorientierten Lernprozessen und der Erwachsenenbildung verfügt, <p>und an einem mindestens viertägigen von der zuständigen obersten Landesbehörde oder der nach Landesrecht zuständigen Stelle oder von dem für die in § 14 Abs. 1 Satz 1 der Straßenverkehrs-Zulassung-Ordnung genannten Dienstbereiche jeweils zuständigen Fachminister anerkannten Einführungsseminar für Lehrgangsteilnehmer teilgenommen hat.</p> <p>§ 11b Erfolgreiche Teilnahme an einem Einweisungslehrgang</p> <p>Die Teilnahme an einem Einweisungslehrgang war erfolgreich im Sinne des § 31 Abs.2 Nr. 3 des Fahrlehrergesetzes, wenn der Teilnehmer an allen Veranstaltungen des Lehrgangs teilgenommen und durch aktive Beteiligung, insbesondere bei Übungsmoderationen, gezeigt hat, dass er zur Leitung von Nachschulungskursen befähigt ist. über das Vorliegen dieser Voraussetzungen entscheidet die Erlaubnisbehörde mit Hilfe einer Stellungnahme der Lehrgangsleiter.</p>		<p>rer lediglich im Rahmen von Modellversuchen einzelner Bundesländer geregelt. Durch diese Verordnung kommt zum ersten Mal bundesweit einheitliches Recht auf diesem Gebiet zur Anwendung.</p>
---	---	--	---

<p>1990: Verordnung über die Fortbildung von Inhabern der in der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik erteilten Fahrlehrerlaubnisse vom 11. Dezember 1990 (Bundesgesetzblatt I Nr. 68, 11.12.1990, S. 2705)</p>			<p>Es handelt sich um eine einmalige Sonderregelung, die ausschließlich dazu diente, der Berufsausübung von Fahrlehrern der DDR im wiedervereinigten Deutschland eine Rechtsgrundlage zu geben. Die geforderte vierwöchige Fortbildung wurde mit einer Prüfung abgeschlossen. Die Prüfung bestand aus dem Ausfüllen eines Prüfungsfragebogens zur theoretischen Fahrerlaubnisprüfung.</p>
<p>1998: Gesetz über das Fahrlehrerwesen (Fahrlehrergesetz) Stand 24. April 1998 (Bundesgesetzblatt I Nr. 24, 30.04.1998, S. 747)</p>	<p>„Der Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE hat sich nach fünfmonatiger Ausbildung in einer Fahrlehrerausbildungsstätte zusätzlich einer viereinhalbmonatigen Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule unterziehen. Die Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule ist während des dritten Monats durch einen einwöchigen Lehrgang in einer Fahrlehrerausbildungsstätte zu unterbrechen. Die Ausbildung des Bewerbers endet mit einem weiteren einwöchigen Lehrgang in einer Fahrlehrerausbildungsstätte nach Abschluß der Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule“ (§ 2 Abs. 1 Nr. 5). Die auf zwei Jahre befristete Fahrerlaubnis für die Klasse BE wird eingeführt (§ 9a). § 9b regelt die Voraussetzungen für die Tätigkeit als Ausbildungsfahrlehrer und die Aufgaben des Ausbildungsfahrlehrers sowie die Inhalte der Ausbildung. Für jeden Fahrlehrer ist die Teilnahme an einem dreitägigen Fortbildungslehrgang alle vier Jahre verpflichtend (§ 33 Abs. 1). Seminarleiter müssen eine erste Fortbildungsveranstaltung spätestens zwei Jahre nach der Erteilung der Seminarerlaubnis absolviert haben. Der weiteren Fortbildungsverpflichtung ist nach §33a Abs. 2 mindestens in Vierjahreszeiträumen nachzukommen (WEIßMANN, 2008, S. 194f).</p>	<p>Inhalte der Fahrlehrerprüfung sind erstmals die Themenbereiche "Verkehrspädagogik und Didaktik" (§ 4 Abs.1 Nr. 1a); der Bewerber muss zudem die Fähigkeiten und Fertigkeiten nachweisen, sachlich richtig, zielorientiert und methodisch überlegt zu unterrichten (§ 4 Abs.1 Nr. 3) Das Thema „umweltbewusste und energiesparende Fahrweise“ ist Prüfungsbestandteil (§ 4 Abs.1 Nr. 1d). Bei Erwerb der Fahrerlaubnis der Klasse BE sind Lehrproben im theoretischen und praktischen Unterricht in Ausbildungsfahrschulen mit "echten" Fahrschülern zu absolvieren (§ 4 Abs.2)</p>	<p>Die praktische Ausbildung der Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE in einer Ausbildungsfahrschule wird eingeführt.</p>
<p>1998: Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz vom 18. August 1998 (Bundesgesetzblatt I Nr. 55, 26.08.1998, S. 2307)</p>	<p>Die Anforderungen an den verantwortlichen Leiter einer Fahrlehrerausbildungsstätte sind in § 8 teilweise neu geregelt: Der verantwortliche Leiter muss entweder drei Jahre lang Inhaber der Fahrschülerlaubnis, verantwortlicher Leiter einer Fahrschule oder hauptberufliche Lehrkraft einer Fahrlehrerausbildungsstätte gewesen sein oder ein Studium, das ausreichende Kenntnisse des Maschinenbaus vermittelt, an einer Hochschule abgeschlossen haben oder die Befähigung zum Richteramt besitzen oder ein Studium der Erziehungswissenschaften an einer Hochschule abgeschlossen haben. Außerdem dürfen keine Tatsachen vorliegen, die für die Tätigkeit eines verantwortlichen Leiters einer Fahrlehrerausbildungsstätte als unzuverlässig erscheinen lassen. Besitzt der verantwortliche Leiter aus gesundheitlichen Gründen keine Fahrerlaubnis der Klasse CE, genügt es, dass er mindestens einmal die entsprechende Fahrerlaubnis erworben hatte. § 11 wird um Medien und pädagogische Fachliteratur ergänzt (WEIßMANN, 2008, S. 332).</p>		

<p>1998: Prüfungsordnung für Fahrlehrer vom 18. August 1998 (Bundesgesetzblatt I Nr. 55, 26.08.1998, S. 2331)</p>		<p>Nachdem seit 1969 der Prüfungsausschuss aus mindestens drei Mitgliedern besteht, ist jetzt das vierte Mitglied mit abgeschlossenem Studium der Erziehungswissenschaften an einer Hochschule obligatorisch (§ 2 Abs. 2 Nr. 3) Der im Prüfungsausschuss vertretene Fahrlehrer muss mindestens fünf Jahre lang Fahrschüler ausgebildet haben (§ 2 Abs. 2 Nr. 4). § 14 Gliederung der Prüfungen und Lehrproben (1) die Fahrlehrerprüfung besteht aus einer fahrpraktischen Prüfung, einer Fachkundeprüfung mit einem schriftlichen und mündlichen Teil sowie – für die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE – aus einer Lehrprobe im theoretischen und im fahrpraktischen Unterricht. (2) für die Fahrlehrerlaubnis der Klasse B muss die fahrpraktische Prüfung vor Durchführung der Fachkundeprüfung und die Fachkundeprüfung vor Durchführung der Lehrprobe bestanden sein. Bei der Fachkundeprüfung soll erst der schriftliche und dann der mündliche Teil stattfinden. Die Lehrproben können in beliebiger Reihenfolge durchgeführt werden. § 15 Fahrpraktische Prüfung (1) In der fahrpraktischen Prüfung hat der Bewerber nachzuweisen, dass er ein Kraftfahrzeug mit Schaltgetriebe und eine Fahrzeugkombination der Klasse, für die er die Fahrlehrerlaubnis beantragt hat, vorschriftsmäßig, sicher, gewandt und umweltschonend führen kann. § 16 Fachkundeprüfung (1) im schriftlichen Teil der Prüfung hat der Bewerber sein Fachwissen nachzuweisen. Der Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE hat innerhalb von 5 h – zwei Aufgaben aus den Bereichen Verkehrsverhalten einschließlich Verkehrsrecht, Gefahrenlehre und Umweltschutz sowie – je eine Aufgabe aus den Bereichen Verkehrspädagogik und Fahrzeugtechnik einschließlich Fahrphysik zu bearbeiten. (3) die schriftlichen Arbeiten sind vom fachlich zuständigen Prüfungsausschussmitglied und einem weiteren Mitglied zu bewerten. (5) Vorschriften, die vom Prüfungsausschuss gestellt werden, sind zugelassen. Aufzeichnungen, Lehrbücher oder sonstige Hilfsmittel einschließlich Taschenrechner dürfen nicht verwendet werden. (6) Im mündlichen Teil der Prüfung hat der Bewerber in etwa 30 min sein Fachwissen nachzuweisen. Eine gemeinsame Prüfung von bis zu sechs Bewerbern ist zulässig.</p>	
--	--	--	--

		<p>§ 17 Lehrprobe im theoretischen Unterricht (1) der Bewerber hat in etwa 45 min nachzuweisen, dass er in der Lage ist, Fahrschülern theoretischen Unterricht zu erteilen. Die Lehrprobe muss mit Fahrschülern durchgeführt werden; es möglichst Fahrschüler vor Ort sein, die der Bewerber in der Ausbildungsfahrschule unterrichtet hat. (2) die Lehrprobe ist als Unterrichtsstunde entsprechend dem allgemeinen Lehrplan der Ausbildungsfahrschule und dem Ausbildungsstand der Fahrschüler durchzuführen.</p> <p>§ 18 Lehrprobe im fahrpraktischen Unterricht in der Lehrprobe im fahrpraktischen Unterricht hat der Bewerber in etwa 45 min nachzuweisen, dass er in der Lage ist, Fahrschülern praktischen Unterricht zu erteilen. Für den Fahrunterricht ist ein Kraftfahrzeug mit Schaltgetriebe zu benutzen. § 17 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 sind anzuwenden.</p>	
<p>2008: Gesetz über das Fahrlehrerwesen (Fahrlehrergesetz) Stand 19. März 2008 (Bundesgesetzblatt I Nr. 11, 31.03.2008, S. 418)</p>	<p>Von der Verpflichtung nach § 33a Abs. 1, einem dreitägigen Fortbildungslehrgang an <i>aufeinanderfolgenden</i> Tagen zu absolvieren, kann seit dem Jahr 2005 abgewichen werden. In diesem Fall beträgt die Dauer der Fortbildung insgesamt vier Tage (§ 33 Abs. 3).</p>		

Anhang D:

Zeitzeugeninterviews



Inhalt

1	Methodisches Vorgehen bei der Durchführung von Zeitzeugeninterviews...	3
2	Zeitzeugeninterview mit Herrn G. L. Heiler	4
3	Zeitzeugeninterview mit Herrn G. von Bressensdorf	23
4	Zeitzeugeninterview mit Herrn Prof. B. Heilig	30
5	Zeitzeugeninterview mit Herrn Dr. H. C. Heinrich	38
6	Zeitzeugeninterview mit Herrn Dr. F. J. Jagow.....	42
7	Zeitzeugeninterview mit Herrn K. Schulte	44

1 Methodisches Vorgehen bei der Durchführung von Zeitzeugeninterviews

Eines der Teilziele des Projekts „Ansätze zur Optimierung der Fahrschulbildung in Deutschland“ bestand in der Analyse von Steuerungsprozessen in der Fahrschulbildung. Dazu wurden zunächst die rechtlichen Vorschriften seit dem Beginn der Fahrschulbildung rekonstruiert und die wichtigsten Weiterentwicklungen herausgearbeitet. Diese Weiterentwicklungen wurden dann von der DFA in einem systematischen Interviewleitfaden aufbereitet und gemeinsam mit HEILER in einem Critical Incident Interview erörtert. Im Anschluss an dieses Interview führte die DFA vertiefende Interviews mit weiteren Zeitzeugen durch, um ergänzende Informationen einzuholen und ggf. andere Perspektiven kennenzulernen.

Zur Auswahl der Interviewpartner für die vertiefenden Interviews wurde in einem ersten Schritt HEILER nach den Experten befragt, die aus seiner Sicht den größten Einfluss auf die Entwicklung der Fahrschulbildung genommen hatten (Kriterium: „Einfluss auf die Entwicklung der Fahrschulbildung“). Die benannten Personen ließen sich bestimmten Bereichen (Rechtsprechung, Erziehungswissenschaften, BAST, Fahrlehrerverbände und Verkehrssicherheitsorganisationen) zuordnen. Aus jedem dieser Bereiche wurde dann in einem zweiten Schritt derjenige Vertreter ausgewählt, der am längsten mit der Entwicklung der Fahrschulbildung befasst war (Kriterium: „Dauer der Tätigkeit im Fahrschulwesen“) und zudem für ein Interview bereitstand (Kriterium „Interviewbereitschaft“). Letztlich konnten – neben HEILER – VON BRESSENSDORF (Bereich Fahrlehrerverbände), HEILIG (Bereich Erziehungswissenschaften), HEINRICH (Bereich BAST), JAGOW (Bereich Rechtsprechung) und SCHULTE (Bereich Verkehrssicherheitsorganisationen) befragt werden.

Bei der Erarbeitung der inhalts- und personenspezifischen Interviewleitfäden für die vertiefenden Interviews erfolgte eine Einschränkung auf die Themen, bei denen sich im Interview mit HEILER Lücken auftaten bzw. wichtige Querverbindungen herzustellen waren. Aufbauend auf den genannten Schritten müssen nun im Rahmen eines eigenständigen Projekts jeweils alle relevanten Themenbereiche abgedeckt und noch stärker verschiedene Sichtweisen zu einzelnen Themen eingeholt werden. Natürlich sind dabei möglichst alle relevanten Fachexperten zu befragen.

Die DFA hat ihre Zeitzeugeninterviews für die Publikation im vorliegenden Projektbericht zur Verfügung gestellt. Nachfolgend findet sich zunächst das Hauptinterview mit HEILER, bevor anschließend die vertiefenden Interviews in alphabetischer Reihenfolge der Interviewpartner aufgeführt werden.

2 Zeitzeugeninterview mit Herrn G. L. Heiler

Die Entwicklung des Fahrausbildungssystems in Deutschland. Meilensteine – Akteure – Mechanismen

Herr Heiler, in welchem Zustand befand sich die Fahrschul Ausbildung in Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg?

Deutschland wurde nach Kriegsende bekanntlich in vier Besatzungszonen – die amerikanische, die britische, die französische und die sowjetische – geteilt und von der jeweiligen Besatzungsmacht gemäß der Beschlüsse des Alliierten Kontrollrats regiert. Die Amerikaner hatten ganz andere gewerberechtliche Vorstellungen als etwa die Franzosen, die zu zentralistischen Regelungen neigten. Die Engländer waren eher konservativ und überließen schon bald viele administrative Aufgaben den deutschen Behörden. Die Amerikaner traten für ein sehr liberales Gewerberecht ein. Bezogen auf die Fahrausbildung sollte es wie bei ihnen zuhause laufen: Jeder, der einen gültigen Führerschein besitzt, darf anderen das Fahren beibringen. Jedenfalls sollte die Pflicht, den Unterricht eines professionellen Fahrlehrers besuchen zu müssen, nicht wieder eingeführt werden.

Uneinheitliches Recht

Man kann zusammenfassend sagen: Im Grunde galt noch immer die Verordnung über die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern vom 21.12.1933, jedoch entwickelte sich die Verwaltungspraxis in den einzelnen Besatzungszonen unterschiedlich. In Deutschland war das professionelle Fahrausbildungswesen längst so gefestigt, dass revolutionäre Änderungen wenig Aussicht auf Verwirklichung hatten. Im Gegenteil, schon 1948 wollte die Verwaltung für Verkehr der drei Westzonen die von den Nazis aufgehobenen Regelungen von 1921 (Fahrschülerlaubnis, Bedürfnisprüfung usw.) durch Gesetz wieder einführen. Die Besatzungsmächte machten da aber nicht mit. Bis zum Jahr 1957 (neue Fahrlehrerverordnung) gab es in den Besatzungszonen in einzelnen Bereichen der Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung uneinheitliche Regelungen. Selbstverständlich wurde überall in den Fahrschulen theoretischer und praktischer Unterricht erteilt.

Vorrang von Regelwissen und Technik

Wenn ich mich an den Erwerb meiner Führerschein erinnere, dann lief das 1952 (Klasse 3 -

Pkw) so: Der theoretische Unterricht Pkw konzentrierte sich auf Technik und Regelwissen. Da hat man noch gelernt, wie man einen Keilriemen nachspannt, Zündkerzen reinigt und ein Rad wechselt. Im Übrigen wurden Regeln gepaukt. Mein Pkw-Fahrlehrer hat mir in puncto Verkehrssicherheitslehre/Verhaltenslehre nicht viel beigebracht. Natürlich hat er mich an Vorfahrtstraßen herangeführt und beanstandet, wenn ich zu schnell heran- oder ein bisschen zu weit vorgefahren bin. Die praktische Ausbildung spielte sich ausschließlich im Stadtgebiet ab, und zwar besonders in den Vierteln, in denen regelmäßig geprüft wurde. Es war ein schlichter Ausbildungsplan. Mein Fahrlehrer war sehr darauf bedacht, dass ich sein Auto – es war ein Ford – nicht kaputt mache. Das galt vor allem für das Lenken (ja keine Bordsteinberührung), lautloses Schalten (des nicht synchronisierten Getriebes), ruckfreies Einkuppeln, Anfahren am Berg, eben für die gesamte Fahrzeugbedienung – darin strebte er nach Perfektion. Rückwärtsfahren um zwei Ecken (ein „S“, erst links herum, dann rechts herum oder umgekehrt) war eine dominante Übung, die auch fester Bestandteil der Prüfung war. Es war ein theoretischer und praktischer Unterricht, der sich auf das Notwendigste, also auf die Anforderungen der Prüfung beschränkte. Das Technische war auch ein zentraler Inhalt der Prüfung. Die damals noch mündliche Prüfung war für viele Bewerber eine schwere Hürde, weil die Fragen nicht genormt waren und oft sehr diffizile technische Sachverhalte betrafen („Schräubchenkunde“). Soviel zum Pkw-Führerschein.

Klasse 4 ohne Fahrschule

Doch zurück zur Klasse 4, die ich 1950 im Alter von 16 Jahren erwarb. Geprüft wurde ich nur theoretisch, und zwar von der Polizeibehörde der Stadt Heilbronn, meiner Heimatstadt. Der Polizeibeamte schlug ein Buch mit Vorfahrtbildern auf. Mir wies er die Rolle zu, auf der untergeordneten Straße zu fahren und die Vorfahrtstraße zu überqueren. Ich sollte erklären, wie ich mich dabei verhalten würde. Ich sagte, dass ich langsam heranfahren und nötigenfalls anhalten würde. Da hat er „gut“ gesagt und schlug eine weitere Seite auf. Da galt rechts vor links. Als ich offenbar auch die Frage dazu richtig beantwortet hatte, musste ich noch den Paragraphen 1 der StVO aufsagen. Das war's! Für die Klasse 4 hatte ich keine Fahrschule besucht. Ein Schulkamerad hatte mir ein kleines Büchlein aus dem Jahr 1936 geschenkt, das ich mehr oder weniger auswendig gelernt hatte. Keiner hat mir vor Aushändigung des Führerscheins gezeigt, wie man Motorrad fährt. Von Vorteil für mich war es, einen älteren Bruder zu haben, der bei der Wehr-

macht das Motorradfahren gelernt hatte und mich auf meine NSU Quick (98 ccm Hubraum, Vmax 62 km/h, Baujahr 1938) einwies.

Wie wurde die Fahrausbildung vor dem Hintergrund der unterschiedlichen gewerbepolitischen Prägung der Besatzungszonen gestaltet?

So, wie ich es gerade geschildert habe, liefen in den Westzonen Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung im Großen und Ganzen ab. Doch die Rechtsverhältnisse waren unterschiedlich. Die Franzosen ließen die Bedürfnisfrage wieder aufleben. Wenn eine Fahrschule neu eröffnet werden sollte, musste zuerst geprüft werden, ob an dem Ort, gemessen an der Bevölkerungsdichte, überhaupt (noch) eine Fahrschule benötigt wird. Dafür gab es einen bestimmten Schlüssel. Wenn ich mich richtig erinnere, waren einhunderttausend in einem bestimmten Ort oder Bezirk lebende Menschen Voraussetzung für die Zulassung einer Fahrschule. Diese Regelung hatte schon von 1921 bis 1933 gegolten, wobei z. B. in Arbeiterwohnbezirken ein höherer Bevölkerungsschlüssel galt als in bürgerlichen Wohngebieten. Die Bedürfnisfrage wurde in der englischen Zone nicht gestellt. Die Engländer waren da liberaler – die Amerikaner ja ohnehin. Letzte standen auf dem Standpunkt: Wer eine Fahrschule eröffnen will, soll das tun, basta. Es gab keinen gesetzlichen Fahrschulzwang. Aber es gab einen praktischen Fahrschulzwang, jedenfalls für die Klassen 1 (schwere Motorräder), 2 (Lkw) und 3 (Pkw). Warum? Weil kaum einer die Prüfung ohne die Ausbildung durch einen Fahrlehrer bestanden hätte. Und schon damals war es so, dass bei der praktischen Prüfung der Fahrlehrer vorn im Auto auf dem rechten Sitz saß. Daran hat sich seitdem nichts geändert.

Gab es Bestrebungen, die Regelungen zonenübergreifend bundesweit zu vereinheitlichen, und wenn ja, welche Akteure waren daran beteiligt?

Solche Regelungen waren ab Gründung der Bundesrepublik am 24. Mai 1949 Sache des Bundes. Das Verkehrsrecht – und damit auch das Fahrlehrerrecht – gehörte von Anfang an zur Materie der konkurrierenden Gesetzgebung (Art. 72 GG). Es gab sehr früh Bestrebungen der wiedererstandenen Fahrlehrer-Landesverbände und der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. nach Herstellung bundeseinheitlicher Rechtsverhältnisse für das Fahrlehrerwesen. Ab 1949 hatten wir einen Verkehrsminister namens Hans-Christoph Seebohm. Er hatte das Amt von 1949 bis 1966 inne. Spötter nannten ihn den „ewigen Minister“.

Eine ausgeprägte Passion für präventive Maßnahmen der Verkehrssicherheit sagte man ihm nicht nach. Zu jener Zeit glaubte man vor allem an die Wirkung restriktiver Maßnahmen. Prävention wurde klein geschrieben!

Das „Abschreckungsgesetz“

Mit dem ersten Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 19.12.1952 wurden bis dahin im Verkehrsrecht nicht bekannte Straftatbestände eingeführt. Es war ein – so haben auch Juristen es genannt – „Abschreckungsgesetz“, das viel strafrechtliches Wirkungspotential enthielt. Prävention war kein präferiertes Thema der Gesetzesmacher. Herr Seebohm hat sich vor allem in den Wachstumszahlen der Automobilwirtschaft, des Straßenbaus und des Individualverkehrs gesonnt, denn solche Zahlen hatten in diesen Jahren des Wirtschaftswunders besonderes politisches Gewicht. Doch zugleich ergab sich von Jahr zu Jahr eine immer verheerendere Zunahme der Straßenverkehrsunfälle.

Führerscheinerwerb muss billig sein

Zwischen 1953 und 1961 kam mehr und mehr Herr Otto Schlecht ins Bild. Er war Referent und später ab 1973 Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium. Herr Schlecht hat acht Wirtschaftsminister und drei Bundeskanzler überdauert; er galt als das Gewissen der sozialen Marktwirtschaft. In dieser Eigenschaft wandte er sich vehement gegen jeden Versuch, eine stärkere rechtliche Basis für den Fahrlehrerberuf und die Fahrschülerausbildung zu schaffen. Er hatte Sorge, der Erwerb des Führerscheins könnte sich verteuern. Sein geistiges Pendant im Bundesverkehrsministerium war Ministerialrat Helmut Booß. Er war der Meinung – das hat er öffentlich gesagt –, dass Fahrlehrer sich nur eine „goldene Nase verdienen“ wollten. Man kann sagen, er war sehr voreingenommen und opponierte gegen jede weitere rechtliche Festigung der Fahrausbildung. Das heißt, das Bundesverkehrsministerium war zu jener Zeit nicht nur keine Stütze für das Fahrlehrerwesen, sondern hat bewusst alles unterlassen, was zu einer Verbesserung der Fahrausbildung hätte führen können.

Ein Bonner Fehlschlag

Doch um die Verbände zu beruhigen, die immer wieder lautstark das „inflationäre Entstehen“ neuer Fahrschulen beklagten, erließ das Bundesverkehrsministerium 1952 eine „Richtlinie für die Erteilung der Fahrlehrerlaubnis“. Dieser erste Versuch einer bundeseinheitlichen Neuordnung des Zugangs zum Fahrlehrerberuf schlug fehl, weil dafür eine rechtliche Grundlage fehlte.

Die Einführung der Fahrlehrerverordnung 1957

In den 1950er Jahren forderte die Bundesvereinigung mit Nachdruck ein bundeseinheitliches Fahrlehrerrecht. 1957 kam es schließlich zum Erlass der Fahrlehrerverordnung (23. Juli 1957). Diese Verordnung war zweifellos eine Verbesserung gegenüber dem bis dahin in den Besatzungszonen geltenden Mix aus Vorkriegs- und Besatzungsrecht. Doch hatte die Fahrlehrerverordnung kaum Einfluss auf die Fahrausbildung, denn die war weder darin noch anderswo verbindlich geregelt. Zur Ausbildungspraxis: Der Besuch des theoretischen Unterrichts war nicht Pflicht, doch wer ihm fernblieb, riskierte durchzufallen. Der behandelte Stoff bezog sich ausschließlich auf die theoretische Prüfung. „Welche Funktion hat die Füllscheibe in der Primärmanschette eines Hauptbremszylinders?“ Oder: „Erklären Sie mir, wie Sie Ihre Scheinwerfer korrekt einstellen, wenn diese wegen zu starker Beladung des Kofferraums zu weit nach oben leuchten?“ Solche Fragen konnte im Allgemeinen nur beantworten, wer Automechaniker war oder eben ausführlichen Unterricht genossen hatte.

Spielraum für Willkür

Die damals noch mündliche theoretische Prüfung ließ den Prüfern viel Spielraum. Wir haben als Fahrlehrer oft bis tief in die Nacht hinein mit unseren Fahrschülern gebüffelt, um sie für die Eigenheiten der einzelnen Prüfer fit zu machen. Die Prüfer waren zu jener Zeit nicht eigens auf diese Aufgabe vorbereitet gewesen, für sie gab es auch keine Fortbildung. Wer Diplom-Ingenieur war und die Führerscheine der Klassen 1 und 2 besaß, musste, um Fahrprüfer zu werden, eine lediglich auf Technik und ein wenig Recht ausgerichtete Sachverständigenprüfung bestehen.

Die Einführung der Ausbildungsrichtlinie 1958

In diesem Zusammenhang darf man die „Richtlinie für die Ausbildung von Fahrschülern im Fahrzeugverkehr“ vom 28. Januar 1958 nicht außer Acht lassen. Die war so vage, so grob „gestrickt“, dass daraus alles Mögliche herausgelesen oder hinein interpretiert werden konnte. Ich lese einen Abschnitt daraus vor:

A. Theoretische Ausbildung

Bei der Ausbildung sind ausreichende Kenntnisse insbesondere über Verhalten in schwierigen Verkehrslagen zu vermitteln. Die Fahrschüler sind über die schädlichen Folgen des Alkoholgenusses und der Übermüdung und über die Gefahren beim Laufenlassen von Motoren in geschlossenen Räumen zu unterrichten. Auf die Lärm- und Geräuschverhütung bei Bedienung der Kraftfahrzeu-

ge ist besonders hinzuweisen. Der Fahrlehrer soll die Fahrschüler außerdem über den Wert einer Ausbildung in "Erster Hilfe" aufklären und sie auf die Organisationen aufmerksam machen, die sich mit dieser Ausbildung befassen. Die Ausbildung soll den Kraftfahrer befähigen, an seinem Fahrzeug Mängel, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen, zu erkennen und für ihre Behebung zu sorgen.

Zur Ausbildungsdauer steht in der Richtlinie Folgendes:

C. Ausbildungsdauer

Kein Fahrschüler sollte die Fahrschule verlassen, bevor nicht der Fahrlehrer und er selbst von seiner Prüfungsreife überzeugt sind. Maßgebend sind die Umstände des einzelnen Falles, insbesondere die Vorkenntnisse, die der Fahrschüler mitbringt, und die Fortschritte, die er im Unterricht erzielt. Im Allgemeinen werden für eine ausreichende Ausbildung folgende Stundenzahlen angesetzt werden müssen:

1. für Klasse 1

- a) theoretische Ausbildung: 8 Doppelstunden;
- b) praktische Ausbildung: 8 Fahrstunden an 8 verschiedenen Tagen;

2. für Klasse 2

- a) theoretische Ausbildung: 12 Doppelstunden;
- b) praktische Ausbildung: 16 Fahrstunden an 16 verschiedenen Tagen; (bei Führerscheininhabern der Klasse 3 kann nach Ermessen des Fahrlehrers die Ausbildungsdauer herabgesetzt werden, jedoch nicht unter 10 Fahrstunden an 10 verschiedenen Tagen auf einem Fahrzeug der Klasse 2);

3. für Klasse 3

- a) theoretische Ausbildung: 8 Doppelstunden;
- b) praktische Ausbildung: 12 Fahrstunden an 12 verschiedenen Tagen.

Eine Fahr- bzw. Unterrichtsstunde ist mit 45 Minuten festzusetzen. In der Regel soll während mindestens einer Fahrstunde auch in der Dunkelheit ausgebildet werden und während mindestens einer Fahrstunde in einer größeren Stadt, es sei denn, dass hierzu eine Anfahrt von mehr als 50 km erforderlich ist. Der Fahrlehrer hat über Zeit und Ort der theoretischen und der praktischen Ausbildung Aufzeichnungen zu führen und sie vom Fahrschüler unterschriftlich bestätigen zu lassen. Die Aufzeichnungen können von den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern für den Kraftfahrzeugverkehr bei der Prüfung eingesehen werden.

Chronisch überbucht

Am 1. Dezember 1958 trat ich bei der Fahrschule Lutz in Stuttgart meine Tätigkeit als Fahrlehrer für alle Fahrerlaubnisklassen an. Innerhalb der nächsten vier Wochen teilte mir mein Chef 70 Fahrschüler zur praktischen Ausbildung zu. Insgesamt hatten mein Chef und ich zur Jahreswende 1958/1959 rund 200 fest angemeldete Fahrschüler. Unsere Fahrschüler mussten „Lieferzeiten“ in Kauf nehmen; Fahrstunden wurden nicht verkauft, sondern zugeteilt. Fast alle mir anvertrauten Fahrschüler waren über 40 Jahre alt. Die Mindestvorgabe der Richtlinie zu den zu absolvierenden Ausbildungsstunden (12 Fahrstunden) war eindeutig kontraproduktiv: Es geschah nicht selten, dass nach der elften Fahrstunde ein Rechtsanwalt, Arzt, Lehrer, Kaufmann oder Pfarrer – diese Berufe waren unter den damaligen Fahrschülern besonders stark vertreten – zu mir sagte: „Herr Heiler, nächste Woche habe ich meine zwölfte Fahrstunde, danach müsste ich ja eigentlich die Prüfung machen“. Die Leute haben natürlich auf das Geld geguckt. Damals hat eine Fahrstunde 16 Mark gekostet. Das erscheint aus heutiger Sicht nicht viel, aber die Leute haben auch nicht viel verdient. Als Fahrlehrer verdiente ich 1959 vier Mark in der Stunde (45 Minuten). Für Schüler, welche die Theorie auf Anhieb bestanden, bekam ich zusätzlich eine Prämie von fünf Mark. Wir haben täglich von morgens 7 Uhr bis abends 19 oder 20 Uhr gearbeitet; am Samstag und Sonntag nur bis 16.00 Uhr. Theorie und Praxis zusammengekommen, habe ich 300 Einheiten (45 Min.) pro Monat gearbeitet. Dafür erhielt ich brutto zwischen 1.200 und 1.400 Mark.

Sie erwähnten die Aktivitäten der Bundesvereinigung. Gab es andere bedeutende Akteure, wie z. B. den TÜV oder ADAC, die Anteil an den Entwicklungen in den 1960er Jahren nahmen?

Der TÜV hatte in den 1950er und 1960er Jahren kein Interesse daran, etwas für den Berufsstand der Fahrlehrer zu tun. Da gab es einmal die Aussage eines damals leitenden Herrn, ich glaube es war 1968 oder 1969, die lautete sinngemäß so: „Wenn es zu einer Liberalisierung des Fahrlehrerwesens kommt, Ausweitung der Laienausbildung etwa, wird uns das nicht weh tun, denn eine Prüfung wird es immer geben“.

Aus dieser mir gegenüber geäußerten Auffassung – ich war damals stellvertretender Vorsitzender des Fahrlehrerverbandes Baden-Württemberg e.V. – mag man erkennen, wie sehr sich der TÜV aus der Weiterentwicklung des Fahrschulwesens heraushielt. Um das Verhältnis von damals etwas zu verdeutlichen: Der TÜV und seine Prüfer fühlten sich den Fahrlehrern sehr überlegen.

Der ADAC hat sich sehr zurückgehalten. Dort war man der Meinung, dass Verkehrssicherheit zwar sehr wichtig sei, aber Fahrausbildung die Leute nicht viel kosten dürfe. Der ADAC war jedenfalls kein Vorkämpfer für eine verbesserte Fahrlehrer- und Fahrschülerausbildung.

Einen Fürsprecher hingegen hatte das Fahrschulwesen in der Deutschen Verkehrswacht. Bei der Verkehrswacht gab es immer Stimmen, die für eine Verbesserung der Fahrlehrerausbildung, insbesondere auch für eine pädagogische Ausbildung der Fahrlehrer, eintraten. Etwa 1974/1975 hat die Verkehrswacht in der Person ihres Bundesgeschäftsführers Wind öffentlich dafür plädiert, endlich von der unverbindlichen Ausbildungsrichtlinie abzugehen und eine verbindliche curriculare Ausbildungsordnung für Fahrschüler zu schaffen. Herr Wind hat uns damit sehr geholfen. Das war für viele Fahrlehrer, namentlich die jüngeren, ein Hoffnungsfunke. Auch in den 1970er Jahren hat die Verkehrswacht in ihren Verlautbarungen immer wieder darauf hingewiesen, dass die Fahrausbildung für die Verkehrssicherheit wichtig sei und deshalb verbessert werden müsse. Die Deutsche Verkehrswacht stellt aber keine bedeutsame Interessenvertretung der Fahrschulerausbildung dar: Sie ist eine Bürgerbewegung; ihr Anliegen ist die Verkehrssicherheit. Damit vertritt sie ein Anliegen, das dem Großteil unserer Bevölkerung am Herzen liegt.

Fahrlehrerverbände als Motor

Initiativ für Veränderungen waren vor allem die Fahrlehrerverbände. Wie schon an anderer Stelle erwähnt, gehört das Verkehrsrecht in Deutschland zur Materie der konkurrierenden Gesetzgebung, d. h. die Länder haben die Befugnis zur Gesetzgebung, solange und soweit der Bund von seiner Gesetzgebungszuständigkeit nicht Gebrauch macht. Der Bund erlässt die Gesetze, Verordnungen und Verwaltungsanweisungen, und die Länder führen sie aus. Die Länder haben dank der Zustimmungsbedürftigkeit der Gesetze und Verordnungen über den Straßenverkehr starken Einfluss. Wenn also die Fahrlehrerverbände etwas erreichen, etwas steuern wollen, waren und sind sie gut beraten, zuerst an ihre Landesregierungen heranzutreten. Als Verbandsvorsitzender wusste ich, da finde ich als erstes Gehör. So war es schon immer. Die Ländervertreter, die regelmäßig in den sog. „Bund-Länder-Fachausschüssen“ zusammentreten, waren und sind wichtige Ansprechpartner der Fahrlehrerverbände. Wenn man will, dass es vorwärts geht, wäre es ein großer Fehler, sich nur auf den Bund zu konzentrieren. Ohne die Länder ging und geht hier gar nichts. Deswegen muss man erst einmal mit den Ländern klarkommen. Nach prinzi-

pieller Einigung im Vorstand der Bundesvereinigung ergeht von dort immer die Bitte an die Landesvorsitzenden, die als notwendig erachteten Änderungen bzw. Verbesserungen an die Referenten der zuständigen Landesministerien heranzutragen.

Nur mit schlüssiger Argumentation kann man etwas erreichen. Es war deshalb für die Verbände immer wichtig, ein Netzwerk von sachverständigen und zugleich einflussreichen Persönlichkeiten aufzubauen. Wenn Druck von den Ländern kam, bewirkte dies auch im Bund Bewegung. Um nur wenige Beispiele zu nennen: Die Ausbildungspflicht für Fahrlehreranwärter 1976, die Überland- und Autobahnschulung 1976, die Mofa-Verordnung (1985), der Stufenführerschein (1986), das Begleitete Fahren (2004) und der Feuerwehrführerschein (2011) sind auf Initiativen oder starke Unterstützung aus den Ländern zurückzuführen.

1964: Die Fahrschulerlaubnis wird „kassiert“

Die Fahrlehrerverordnung von 1957 hatte die Wiedereinführung der Fahrschulerlaubnis gebracht, die von den Nazis abgeschafft worden war. 1964 wollte die Witwe eines Berliner Fahrschulinhabers, die selbst nicht Fahrlehrerin war, die Fahrschule ihres verstorbenen Mannes mit angestellten Fahrlehrern weiterführen. Die Behörde untersagte ihr das mit Hinweis auf die entsprechenden Bestimmungen der Fahrlehrerverordnung. Daraufhin klagte sie. Es kam zu einem Urteil des Kammergerichts Berlin, das zugunsten der Witwe ausfiel. Es lautete in Kurzfassung: Die Fahrschulerlaubnis ist durch das Straßenverkehrsgesetz nicht gedeckt. Das Land Berlin hat gegen das Urteil beim Bundesverwaltungsgericht geklagt und ist unterlegen. Begründung: Die Erlaubnispflicht für eine Fahrschule kann nicht im Wege einer Verordnung eingeführt werden, weil die Ermächtigung des § 6 Abs. 1 Nr. 3 StVG den Willen des Gesetzgebers zu einer die Freiheit der beruflichen Betätigung einschränkenden Regelung nicht genügend konkretisiert. Dies bedeutete, dass nach dem vom BVerwG ergangenen Urteil jedermann ohne besondere behördliche Genehmigung das Gewerbe einer Fahrschule betreiben durfte, solange er einen Fahrlehrer beschäftigte - ein schwerwiegender Rückschlag für den Berufsstand!

Das BVerwG-Urteil stellte jedoch zugleich klar, dass die Sicherheit des Straßenverkehrs es rechtfertige, die Zulassung von Fahrschulen nicht nur von einer bestimmten Ausstattung, sondern auch vom Vorhandensein besonderer Kenntnisse und bestimmter persönlicher Eigenschaften der Fahrschulinhaber abhängig zu machen. Die Entschei-

dung darüber müsse jedoch der Gesetzgeber ausdrücklich treffen.

Auf dem Weg zum Fahrlehrergesetz

Hier kommen nun einige Männer ins Bild, auf die ich unbedingt aufmerksam machen will: Ministerialdirigent Helmut Wagner und Ministerialrat Hüttebräuker, beide waren im Bundesverkehrsministerium tätig. Die beiden Herren zeigten sich etwa ab Anfang 1966 gegenüber den Forderungen der Bundesvereinigung aufgeschlossen, das Fahrlehrerwesen durch ein Gesetz zu regeln. Betrieben hat die Schaffung eines Berufsgesetzes für die Fahrlehrer vor allem Werner Hilff, Fahrschulinhaber aus Recklinghausen, der von 1963 bis 1975 Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. war. Hilff, ein kluger, strategischer Vordenker, sah in dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts nicht nur Ungemach, sondern auch die Chance, das Fahrlehrerwesen in ein Gesetz zu fassen, um den Regelungen Bestand zu sichern. Hilff erhielt dabei Unterstützung von einigen Landesregierungen und – mit durchaus unterschiedlichem Engagement – auch von den Fahrlehrer-Landesverbänden. In der Politik gab es Gegenkräfte, namentlich in der FDP, aber auch in der CDU/CSU. Grund: Viele der Vorkriegs-Fahrlehrer und der ehemaligen Wehrmachtfahrlehrer sahen das Heil des Berufsstandes in Regelungen, die den Wettbewerb reglementieren (z. B. Prüfung der Bedürfnisfrage, Einführung einer Gebührenordnung und einer Fahrlehrerkammer mit eigener Standesgerichtsbarkeit). Solche Forderungen zogen sich zu jener Zeit durch viele Veröffentlichungen und Reden von Verbandsfunktionären. Das passte aber nicht zur liberalen Wirtschaftsordnung der Bundesrepublik.

1973 habe ich es mir mit einem Artikel in der Fachzeitschrift „Fahrschule“ mit vielen Kollegen verdorben, weil ich die Meinung vertrat, diese Forderungen seien endlich zu begraben, denn sie lenkten von den wirklichen Problemen ab und verzehren unnötig Kraft und Ressourcen, die man dringend für Wichtigeres benötigt: vor allem für die Regelung des Berufszugangs und eine gesetzlich geregelte, pädagogisch orientierte Berufsausbildung der Fahrlehreranwärter.

Haben auch die Fahrlehrerverbände Widerstand geleistet?

In den Verbänden gab es durchaus Gegenströmungen. Das war zwar nicht immer die offizielle Meinung der Verbände, aber es gab in allen Verbänden mächtige Wortführer, die etwa sagten: „Ein Fahrlehrergesetz ohne Gebührenordnung usw. nützt uns nichts“. Das waren keine Marktwirtschaft-

ler, das waren Leute, die einen wirtschaftlichen „Naturschutzpark“ für die Fahrschulen errichten wollten. Marktwirtschaftler wollen keine Gebührenordnung, keine Prüfung der Bedürfnisfrage usw. Was diese Wortführer im Grunde wollten, war die Durchsetzung egoistischer Gewerbeinteressen, in deren Mittelpunkt nicht Leistungsfähigkeit und Wettbewerb, sondern die Abschottung gegenüber den Regeln des Marktes stand. Marktwirtschaftliches Interesse sagt: Ich bin zum Wettbewerb bereit. Ich will besser sein. Einige hatten das nicht begriffen und meinten, sie würden den Beruf mit solchen Forderungen endgültig konsolidieren können. Das Gegenteil wäre geschehen, denn mit Wettbewerbshemmnissen hätte sich der Beruf in puncto Aus- und Fortbildung noch viel zögerlicher weiterentwickelt. Wer im „Naturschutzgebiet“ lebt, ist doch bestens geschützt. Wofür soll er sich da noch anstrengen?

Heißt das, Sie favorisieren einen privatfinanzierten Sektor ohne staatliche Kontrolle bzw. Vorschriften?

Nein, das heißt es nicht. Kein vernünftiger Verbandsmitglied hat je bezweifelt, dass Fahrausbildung und alles, was dazugehört, staatlicher Rahmenbedingungen bedarf. Nehmen wir als Beispiel den § 19 Fahrlehrergesetz. Danach muss dem Fahrschüler spätestens bei Vertragsabschluss mitgeteilt werden, wie hoch der Grundpreis für die Theorieausbildung und die Verwaltungsaufwendungen ist. Weiterhin muss der Fahrschüler erfahren, wie viel die normale Fahrstunde, die Sonderfahrten und die Vorstellung zur Theorie- und Praxisprüfung kosten. Die zulässigen Preisbestandteile sind also im Fahrlehrergesetz geregelt. Das ist Verbraucherschutz. Der Verbraucher kann sich ausrechnen, wie viel es ihn kostet, bei dieser oder jener Fahrschule den Führerschein zu erwerben. Was jedoch der Grundpreis oder die Fahrstunde kosten soll, sagt der Staat nicht, und das ist auch gut so.

Welche Argumente gibt es für ein staatliches Eingreifen?

Für freie Märkte, ob das Attribut nun „sozial“ oder „kapitalistisch“ ist, gilt der freie Wettbewerb als das Kernstück ihres Funktionierens. Das sieht auch das Grundgesetz so vor. Der Staat darf nur eingreifen, wenn sehr wichtige Rechtsgüter geschützt werden müssen. Er greift z. B. ein, wenn er Dritte mit Aufgaben beleiht, die eigentlich seine sind, zum Beispiel bei der Fahrerlaubnisprüfung. Da macht der Staat eine Gebührenordnung, weil er will, dass die Prüfer bei der Ausführung ihres hoheitlichen Auftrags finanziell unabhängig sind. Hier

schließt der Staat Konkurrenz aus, die es eventuell billiger machen wollte. Wenn er das freigeben würde, wäre die Objektivität der Fahrprüfung stark gefährdet, und das kann niemand wollen.

Warum entwickelte sich das Fahrausbildungssystem als ein privatwirtschaftlicher Sektor?

Die Geschichte der Fahrschulen ist eng mit der des Automobils verbunden. Die ersten „Fahrlehrer“ waren Angestellte von Automobilherstellern und Autohändlern. Meistens waren es Mechaniker, die den wohlhabenden Käufern der Automobile das Fahren beibrachten. Der Staat hat sich um diese Entwicklung erst sehr viel später gekümmert. So kam es, dass in Deutschland das Fahrschulwesen in private Hand kam und blieb, sieht man von Behördenfahrschulen und von den Verhältnissen in der ehemaligen DDR ab. Die Entwicklung verlief überall in Europa ähnlich.

Haben auch wissenschaftliche Steuerungseinflüsse das Fahrschulwesen geprägt?

Soweit es um technische Entwicklungen ging, durchaus. Nicht aber hinsichtlich neuer erziehungswissenschaftlicher Erkenntnisse. Der Beruf des Fahrlehrers wurde lange gar nicht als Lehrberuf wahrgenommen. Und auch heute noch kämpfen die Fahrlehrer in vielen europäischen Ländern und den USA gegen die weit verbreitete Auffassung, Fahrausbildung sei kein Bildungsauftrag, sondern die Sonderform einer Instruktion für Maschinenbedienung. 1968 sagte ein Bonner Politiker zu mir: „Besuch mich mit deinen Fahrlehrern in Bonn, und ihr seid unser Gast.“ Wir sind hingefahren, 60 bis 70 Fahrlehrer. Wir hatten einen netten Tag in Bonn und haben die Abgeordneten u. a. gefragt, ob die Bundesregierung nicht längst eine wissenschaftliche Analyse über die Anforderung an die Fahrausbildung hätte in Auftrag geben sollen, um damit auch Klarheit über die Anforderungen des Fahrlehrerberufs zu erlangen. Das eine bedingt schließlich das andere. Die Antwort war: „Die Fahrausbildung ist nicht wissenschaftswürdig, weil ihr nichts Wissenschaftliches anhaftet“. Das, so schien mir, war damals nicht nur die Meinung eines einzigen Abgeordneten.

Im Gegensatz zur Weiterentwicklung der Humanwissenschaften führen technische Weiterentwicklungen früher oder später immer auch zu Anpassungen des Rechts. Ein den technischen Entwicklungen vauseilendes oder wenigstens paralleles Vorgehen des Gesetzgebers ist aber selten zu finden.

Die Einführung des Fahrlehrergesetzes 1969

Das „Gesetz über das Fahrlehrerwesen“, das der Deutsche Bundestag am 25. August 1969 verabschiedete, trat am 01. Oktober 1969 in Kraft. Dieses Gesetz hatte seinen Ursprung vorrangig im Wirtschaftsaufschwung und mittelbar in technischen Entwicklungen.

Der wirtschaftliche Aufschwung und der damit einhergehende allgemeine Wohlstand machten das Auto nach der Währungsreform von 1948 für breite Bevölkerungskreise erschwinglich. Die Entwicklung des Autos zum meistbegehrten Individualverkehrsmittel der Deutschen verlief geradezu stürmisch. Freilich hatten auch technische Fortschritte (z. B. leistungsfähigere Motoren, die Vollsynchronisation der Schaltgetriebes, Scheibenbremsen, Gürtelreifen) ihren Anteil an der zunehmenden privaten Motorisierung. Der damit entstandene, nie zuvor gekannte Massenverkehr auf den Straßen führte zu einer von Jahr zu Jahr drastisch ansteigenden Anzahl von Verkehrsunfällen mit Verletzten und Toten. In der alten Bundesrepublik schloss das Jahr 1970 mit der katastrophalen Bilanz von knapp 20.000 Verkehrstoten. Die seit 1954 vom Statistischen Bundesamt alljährlich verkündeten Hiobsbotschaften über Verkehrsunfälle zeigten ab Anfang der 1960er Jahre Wirkung in der Gesellschaft. Bald schon wurde (etwa ab 1965) an einer Reform des Verhaltensrechts (StVO) gearbeitet, das auf das Jahr 1938 zurückging und inzwischen durch eine Vielzahl von Novellen ein unübersichtliches Flickwerk geworden war. In diesem Kontext wurde auch immer häufiger öffentlich gefragt: „Werden unsere Fahrschüler gut genug ausgebildet?“ Allmählich dämmerte es auch in der Politik, dass Verkehrssicherheit ein wichtiges gesellschaftspolitisches Anliegen ist. Trotzdem dauerte es noch bis November 1973, bevor die Bundesregierung ihr erstes Verkehrssicherheitsprogramm zustande brachte. Vor diesem Hintergrund ist auch die Entstehung des Fahrlehrergesetzes zu sehen. Dieses wurde zunächst in weiten Teilen der Fahrlehrerschaft begrüßt, weil es die Fahrschülerlaubnis wiederbrachte, die durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts für nichtig erklärt worden war (s. o.). Das Gesetz brachte auch eine Reihe anderer wichtiger Regelungen wie beispielsweise die Begrenzung des praktischen Unterrichts auf täglich 480 Minuten und Pflichten des Fahrschulinhabers wie die Einweisung und Überwachung der beschäftigten Fahrlehrer. Das waren in der Tat sehr wichtige Regelungen.

Unzufriedenheit kommt auf

Doch schon nach kurzer Zeit machte sich vor allen Dingen bei den jüngeren Fahrlehrern Unzufrieden-

heit breit. Es wurde scharfe Kritik laut, weil in dem „Verwaltungsgesetz“ – es war kein Ausbildungsgesetz – die Zugangsvoraussetzungen für den Fahrlehrerberuf und die Fahrlehrerausbildung ungeregelt geblieben waren. Das Fahrlehrergesetz enthielt auch keine Ermächtigung zur Regelung der Ausbildung der Fahrschüler. Zuvor war die Hoffnung groß gewesen, das neue Gesetz werde dies alles beinhalten. Die Enttäuschung führte zu erheblichen Dissonanzen innerhalb der Fahrlehrerschaft. Viele waren der Auffassung, die Bundesvereinigung habe kurz vor Ende der Legislaturperiode ein unfertiges Gesetz in Kauf genommen, um überhaupt etwas vorweisen zu können. Das war sicher ein Stück weit ungerecht. Vielmehr aber brachte es die jüngeren Fahrlehrer auf, dass die Bundesvereinigung die Nachbesserung des Fahrlehrergesetzes hartnäckig als politisch nicht realisierbar abtat. Am 2. Juni 1971 erklärte der Fahrlehrerverband Baden-Württemberg e.V. den Austritt aus der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. zum Jahresende 1971. Sechs weitere Verbände folgten diesem Schritt binnen weniger Wochen. Vordergründig schien es um die Stimmrechtsverhältnisse in der Bundesvereinigung zu gehen, so wurde es jedenfalls von der Bundesvereinigung dargestellt. Aber in Wahrheit ging es um die Forderungen der „Rebellen“ nach substantieller Nachbesserung des Fahrlehrergesetzes.

Wie war der Ausschuss besetzt, der das Fahrlehrergesetz von 1969 auf den Weg brachte?

Die Bundesvereinigung saß von Anfang an mit am Tisch. Natürlich wurden auch andere Institutionen dazu gehört (Automobilklubs, Verkehrswacht usw.). Das Gesetz wurde von Juristen des Bundes und der Länder erarbeitet. Die Erziehungswissenschaften waren nicht beteiligt. Es gab damals auch noch kein Bundesbildungsministerium, das eventuell hätte gehört werden müssen. Federführend war das Bundesverkehrsministerium. Das Bundesjustizministerium und das Bundeswirtschaftsministerium mischten auch mit. Werner Hilff hätte sich wahrscheinlich nicht getraut zu verlangen, dass die Erziehungswissenschaften mitreden. Das wäre zu jener Zeit als nicht systemkonform aufgefasst worden. Hilff ging es darum, endlich wieder Boden in die durch das BVerwG-Urteil unerträglich gewordenen Rechtsverhältnisse zu kriegen. Heute kann man fragen: „Warum wurde es damals nicht gleich richtig gemacht?“ Wenn damals seitens der Bundesvereinigung die Forderungen gestellt worden wäre, zur Beratung des Gesetzes Erziehungswissenschaftler beizuziehen, wäre der Ausgang sehr zweifelhaft gewesen. Die Juristen hätten da mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht mitgemacht; sie

betrachteten das Fahrlehrerrecht als ihre ureigene Causa. In dieser Hinsicht war man 1997/98 bei der Vorbereitung der letzten größeren Novelle des Fahrlehrergesetzes wesentlich klüger vorgegangen.

Forderungen nach einer Neuausrichtung des Berufs

Übrigens habe ich Werner Hilff damals sehr gut verstanden: Er wollte lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach! Wenn wir das Fahrlehrergesetz in dieser quasi letzten Minute der Legislaturperiode nicht bekommen hätten, dann wäre die ganze bis dahin geleistete Vorarbeit wahrscheinlich umsonst gewesen. Hinzu kommt – und das will ich noch einmal unterstreichen – dass es in den Landesverbänden Kräfte gab, die weit mehr an wettbewerbshemmenden Regelungen als an einer grundsätzlichen Neuausrichtung hin zu einem pädagogischen Beruf interessiert waren.

Was viele aber nachfolgend nicht verstanden haben, und dazu gehörte auch ich, war das lethargische Hinnehmen und Zufriedensein mit dem, was 1969 erreicht worden war. Vor dem Hintergrund, dass ab 1971 allmählich, aber noch eher unverbindlich, die Sicherheits- und Gefahrenlehre in die Fahrausbildung und schließlich in die Prüfung einfluss, wurde es immer drängender, die Fahrlehrer besser auszubilden. Viele waren der Ansicht: Es geht doch nicht, dass wir für die Bekämpfung der Unfälle nur Vorschriften und Technik bieten. Den Menschen muss in der Fahrschule vielmehr beigebracht werden, wie sie durch ihr Verhalten Gefahren vermeiden können.

Fokussierung der Sicherheits- und Gefahrenlehre

Als einer der Protagonisten der Sicherheits- und Gefahrenlehre ist Prof. Dr. Wolfgang Böcher besonders zu erwähnen. Er hatte ab 1975 in der Bundesrepublik Deutschland den einzigen Lehrstuhl für Verkehrspädagogik inne, nämlich an der Universität-Gesamthochschule Duisburg-Essen. Sein Titel war „Professor für Erziehungswissenschaft mit dem Schwerpunkt Verkehrspädagogik“. In diesem Zusammenhang muss auch der Psychologe Dr. Munsch erwähnt werden, der sich in den 1960er und 1970er Jahren mit seiner „Dynamenlehre“ insbesondere dem „Verkehrssinn“ sowie der Gefahrenerkennung und Gefahrenvermeidung im Straßenverkehr zuwandte.

Prof. Dr. Böcher hat sich vor allem mit der Verkehrserziehung an öffentlichen Schulen befasst und 1975 das Werk „Vorsicht, Umsicht, Rücksicht: Ein Abriss partnerschaftlicher Sicherheits- und Gefahrenlehre“ veröffentlicht. Das hat wesentlichen Einfluss auf die theoretische und praktische

Fahrausbildung genommen, denn allmählich wurde man auch in Bonn hellhörig, da von vielen Seiten Kritik an der Fahrausbildung geübt wurde. Zu den Kritikern zählten nicht zuletzt der Berliner Verkehrspädagoge Professor Adolf-Eugen Bongard sowie Dr. Munsch. Letzterer fasste sein Credo so zusammen: „Es ist sehr wichtig, den Fahrschülern die Vorschriften beizubringen, aber was nützt ihnen Regelwissen, wenn sie nicht die Gefahren erkennen, die entstehen, wenn andere die Regeln missachten“. Dr. Munsch war ein Vorkämpfer einer anderen, von der Psychologie aus herangehenden Gefahrenlehre, was sich auch in seinen beliebten Gegenüberstellungen zeigte: Einerseits der Fahrer mit lückenlosem Regelwissen und hoher Moral, aber unterentwickeltem Sinn und Gespür für Gefahren. Andererseits der Fahrer, der weniger auf Vorschriften vertraut, aber auf Gefahrenerkennung getrimmt ist und sich im Übrigen nach dem Misstrauensgrundsatz verhält.

Dr. Munsch unterrichtete viele Jahre am Verkehrspädagogischen Institut Schorndorf, einer seinerzeit renommierten Fahrlehrerausbildungsstätte. Die Fahrlehreranwärter hingen ihm am Munde, denn er hatte wirklich etwas zu sagen. Er machte die Psychologie des Verkehrsverhaltens zu einem Erlebnis für seine Schüler. Munsch war ein ausgezeichnete Lehrer, den die Fahrlehreranwärterinnen und -anwärter gern annahmen. Auf die wenigen Stunden mit Munsch freuten sie sich geradezu. Steuernden Einfluss auf die Entwicklung des Fahrlehrerwesens hat Munsch indes nicht genommen, jedenfalls nicht unmittelbar und nicht in der Weise, dass etwa Rechtssetzungen auf sein Wirken zurückgeführt werden könnten.

Sonderfahrten

1972 schlug die Geburtsstunde der sogenannten Sonderfahrten. Der Fahrlehrerverband Baden-Württemberg e.V. hatte im September des Jahres 1972 erstmalig den „Tag der Überlandfahrt“ ausgerufen. Man muss sich erinnern: Bis zum 28. Februar 1971 untersagte die aus dem Jahr 1934 stammende Straßenverkehrsordnung die Erteilung von Fahrunterricht auf Autobahnen (§ 2 StVO – alt). Am 1. März 1971 trat die neue StVO in Kraft, die erstmals die Schulung auf Autobahnen erlaubte. Aber eine Pflicht, auf Autobahnen auszubilden, gab es nicht. Und auch Fahrten auf Landstraßen wurden nur von ganz wenigen Fahrschulen angeboten. Geübt wurde vor allem am Prüfungsort. Um den „Fahrschülern teure Fahrstunden“ zu ersparen, so der Slogan der Konkurrenz, wurden in den umliegenden Ortschaften wohnende Fahrschüler in die Stadt bestellt, eben dahin, wo die Prüfung stattfand. Fahrschulen, die Autobahn-, Nacht- und Überlandfahrten anboten, sahen sich in Konkur-

renz zu Fahrschulen, die solche Fahrten wegen fehlender Prüfungsrelevanz als überflüssig erklärten.

Unsere Fahrschüler haben diese Fahrten zwar gebucht, aber es machte zunächst oft Mühe, sie von der Notwendigkeit und dem Wert derselben zu überzeugen. Schon zu meiner Zeit als angestellter Fahrlehrer führte ich jeden Dienstag eine Nachtfahrt durch. Dabei fuhr ich jeweils mit drei Fahrschülern auf Land- und Bundesstraßen ca. 120 km. Nach der Hälfte der Strecke kehrten wir in ein Café nahe Göppingen ein, wo ich mit ausdrücklichem Einverständnis meines Chefs die Fahrschüler zu Kaffee und Kuchen einlud. Die Nachtfahrt war für die Schüler immer ein besonderes Ereignis.

Ab 1. Juli 1961 war ich selbständig. In meiner Fahrschule habe ich konsequent mit allen meinen Fahrschülern Nacht- und Überlandfahrten durchgeführt. Eine entsprechende Vereinbarung im Ausbildungsvertrag trennte schon nach kurzem die Spreu vom Weizen: Meine Klientel legte Wert auf Qualität. Das führte zu einem raschen Wachstum meines Betriebs. Innerhalb weniger Jahre waren wir eine der führenden Fahrschulen im Großraum Stuttgart. Schon 1968 betrieb ich neben der Hauptstelle drei Filialen mit einer entsprechenden Anzahl angestellter Fahrlehrer.

Wie bereits angesprochen, habe ich als junger Verbandsvorsitzender den „Tag der Überlandfahrt“ ausgerufen. Die Fahrlehrer folgten diesem Aufruf in großen Scharen und kamen mit ihren Fahrschülern von weit her zu einem Treffpunkt nahe Nürtingen. Die Veranstaltung war ein Novum, für das ich den Innenminister von Baden-Württemberg als Schirmherr hatte gewinnen können. Der „Tag der Überlandfahrt“ hat Furore gemacht und unserem Verband bundesweit ein fantastisches Medienecho gebracht. Auch Bonn wurde aufmerksam. Im Bundesverkehrsministerium war Ministerialrat Dr. Hans-Peter Vogt seit Anfang 1972 Leiter des Referats „Fahrlehrerwesen“. Vogt war ein hervorragender Jurist mit pädagogischen Einsichten. Wir haben den Tag der Überlandfahrt Jahr für Jahr wiederholt. Bonn hat schließlich begriffen, dass man die Fahrschüler nicht ohne außerörtliche Schulung in den Verkehr entlassen darf. 1976 wurden die Sonderfahrten endlich Pflicht.

Das erste Verkehrssicherheitsprogramm 1973

1973 legte die Bundesregierung erstmalig ein Verkehrssicherheitsprogramm vor. Ab 1970 ebten die bis dahin stets gewachsenen Unfallzahlen ein wenig, aber keineswegs kontinuierlich und schon gar nicht eine durchgreifende Verbesserung verheißend ab. Das hat die Politik aufgeschreckt. Doch das von der Bundesregierung aufgelegte

Verkehrssicherheitsprogramm hatte bei den Fahrlehrern einen empörten Aufschrei zur Folge. Bundesverkehrsminister Lauritz Lauritzen hatte in das Kapitel „Verkehrserziehung“ Sätze hineingeschrieben, die nicht nach dem Geschmack der deutschen Fahrlehrer waren. Danach sollten „die guten Erfahrungen, die amerikanische Schul- und Verkehrsbehörden mit der Driver Education an Schulen gemacht haben, ausgewertet und vom DVR zu einem Modellprogramm entwickelt werden“. Die Fahrlehrer glaubten, dass damit die Verschulung der Fahrausbildung eingeläutet werden sollte. Ich habe das nicht geglaubt. Aus dem Versuch, ein Modellprogramm zu erstellen, ist (fast) nichts geworden; dazu später mehr. Mein Freund Dr. George Hensel, Fahrschulinhaber in Los Angeles (Kalifornien), sagte zu mir, nachdem ich ihn in einem Telefonat über das Verkehrssicherheitsprogramm informiert hatte: „Fight it!“ Wenige Tage später schickte er mir eine ganz aktuelle wissenschaftliche Studie der Universität Kalifornien, die der Driver Education an Schulen verheerende Zensuren gab. Ich habe die Studie dem Redakteur der Zeitschrift „Fahrschule“ übersandt, die das Papier veröffentlichte. Danach war der Spuk im Wesentlichen vorbei. Was davon übrigblieb war EMS, das Kürzel für „Einführung in den motorisierten Straßenverkehr“. Aber darauf komme ich später noch einmal zurück.

1973 erregte ich mit einem kritischen Artikel zur Fahrlehrerausbildung Aufmerksamkeit. Der unter dem Titel „Fahrlehrerausbildung – Stiefkind der Bildungspolitik“ ebenfalls in der Zeitschrift „Fahrschule“ in drei aufeinanderfolgenden Ausgaben erschienene Beitrag ging mit der Fahrlehrerausbildung hart ins Gericht. Dabei kamen auch die Fahrlehrerausbildungsstätten nicht gut weg. Schon damals waren viele davon miserabel, und das ist bis heute nicht anders. Ein paar sind ganz passabel, ganz vereinzelt vielleicht sogar gut. Aber die meisten der amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätten waren und sind ganz schwache Lehranstalten, die man amtlicherseits schließen müsste. Die Gründe der mangelhaften Qualität liegen auch hier in den Anforderungen, insbesondere derjenigen an den Lehrkörper. Wir haben heute rd. 75 Fahrlehrerausbildungsstätten. Das geht weit am Bedarf vorbei. Viele davon haben nur eine amtliche Anerkennung als Fahrlehrerausbildungsstätte, weil sie glauben, dass dies ein Werbeargument für ihre gleichzeitig betriebene Fahrschule sei. Es wird dort vielleicht einmal im Jahr eine kleine Fortbildungsveranstaltung für ein paar Fahrlehrer aus der Umgebung gemacht. Damit aber wird die ganze amtliche Anerkennung in den Sumpf gezogen.

Die Einführung von curricularen Grundlagen und Stufenausbildung

Im Jahr 1975 wurden wichtige verkehrspädagogisch-didaktische Steuerungsinstrumente für das Fahrschulwesen als Grundlage für eine Stufenausbildung erarbeitet. Die Hauptakteure waren damals Prof. Dr. Lamszus, Erziehungswissenschaftler an der Universität der Bundeswehr in Hamburg, zusammen mit der Bundesvereinigung und dem Fahrlehrerverband Hamburg und seinem damaligen Vorsitzenden Rolf Walter. Entwickelt wurde zunächst ein didaktisch aufgebauter Ausbildungsplan für die praktische Ausbildung im Pkw, sozusagen ein Schmalspur-Curriculum. Die Stufenausbildung wurde von den Fahrschulen bundesweit gut angenommen. Viele Fahrlehrer lösten damit ihren selbstgestrickten Ausbildungsplan ab. Die Stufenausbildung war ein wichtiger Schritt in Richtung Rationalisierung, Nachvollziehbarkeit und Dokumentation der praktischen Fahrausbildung. Ein auf die einzelnen Stufen abgestimmtes Diagramm half, dem Schüler den Ausbildungsfortschritt zu verdeutlichen.

Die Stufenausbildung war Vorläufer des ebenfalls unter Autorenschaft von Prof. Dr. Lamszus entstandenen „Curricularer Leitfaden praktische Ausbildung Pkw“. Dieser Leitfaden wurde 1993 erarbeitet. Neben Gerhard von Bressensdorf und Peter Glowalla war ich einer der Mitwirkenden. Eine Mitarbeiterin aus meinem Büro, Frau Wimpff, führte Protokoll. Das ging so: Man kam in einigen mehrtägigen Sitzungen zusammen und diskutierte die einzelnen Themen und Schritte, teils auch heftig. Frau Wimpff schrieb die Ergebnisse ausführlich nieder und leitete sie an Lamzus weiter, der daraus die Lerninhalte, Lernziele und Hinweise zur Methodik ausformulierte. Dabei flossen viele praktische Erfahrungen ein. Wir achteten besonders darauf, dass keine Überpädagogisierung herauskam.

In dem Sinne, dass der Blick für die Realität verloren geht?

Ja, aber auch die Sprache sollte nicht zu wissenschaftlich geraten. Dieses Arbeitsverfahren war sehr erfolgreich und vor allem auch effektiv. Wir haben uns gelegentlich auch im Detail festgebissen, aber zu Recht, denn es war bei dieser grundlegenden Arbeit wichtig, alle Aspekte zu hören.

Aus alledem kann man entnehmen: Fahrlehrer wollen ihren Unterricht nach pädagogischen Erkenntnissen gestalten, sie wollen nach einer bewährten Didaktik verfahren. Außerdem ist es mir an dieser Stelle wichtig, Folgendes noch einmal deutlich zu machen: Alle wesentlichen Änderungen im Berufs-

stand wurden durch die Fahrlehrer selbst via ihrer Verbände initiiert. Nicht die Regierung oder die Wissenschaft wurden initiativ, sondern die Verbände gaben die entscheidenden Anstöße für den Wandel zur Verstärkung verkehrspädagogischer Professionalität. Aus der Mitte der Verbände heraus wuchs die Überzeugung, dass der Beruf ein anerkannter Lehrberuf werden muss.

Wie kam es zum inhaltlichen Wandel der Ausbildung von der Technik hin zu mehr Gefahrenlehre?

Die Bundesvereinigung hat einen Vorstand, der sich aus den Vorsitzenden der Landesverbände zusammensetzt. In diesem Gremium wurden und werden die Fragen der weiteren Entwicklung des Berufs diskutiert. Seit 1990 ist die Deutsche Fahrlehrer-Akademie e.V. als wissenschaftliches Forum des Berufsstands maßgeblich an allen Entwicklungen beteiligt. In den späten 1950er, den 1960er und 1970er Jahren war zentrales Thema: Weg von der Techniklastigkeit der Ausbildung hin zu Gefahren- und Verhaltenslehre. Von da war es kein weiter Schritt mehr zu fragen: Wie können wir unsere Schüler im Hinblick auf Werthaltungen besser beeinflussen?

Kann man sagen, dass sich in der Fahrlehrer- und Fahrschulbildung in den 1970er Jahren ein pädagogischer Wandel vollzog?

Es gab nicht den großen, alles verändernden Glockenschlag. Aber es wuchs die Einsicht, dass in der Fahrlehrerausbildung schwere Mängel herrschten, die sich auf die Ausbildung der Fahrschüler übertrugen. Es gab keine pädagogische Literatur für die Fahrausbildung, die Verkehrspädagogik ist erst allmählich entstanden.

Beeinflusste die Ausbildung der Fahrschüler die Fahrlehrerausbildung oder war es eher umgekehrt?

Ich glaube, retrospektiv betrachtet, sind wesentliche Impulse davon ausgegangen, dass wir in der Ausbildung der Fahrschüler schon Inhalte lehrten, die in der Fahrlehrerausbildung noch nicht vorkamen. Durch die Einführung der Stufenausbildung und der Gefahrenlehre ab etwa 1970 waren wir der Fahrlehrerausbildung, namentlich auch der Fahrlehrerprüfung, ein gutes Stück voraus. In die Fahrlehrerausbildung wurden diese Themen und pädagogische Inhalte erst ab 1976 aufgenommen. Allerdings sind Pädagogik und Didaktik auch heutzutage in der Fahrlehrerausbildung noch immer unterbelichtet. Ein Fahrlehrer sollte in erster Linie ein guter Pädagoge sein, doch die Ausbildungspläne

der Fahrlehrerausbildung sind derzeit im Verhältnis noch immer stärker auf Recht und Technik als auf Pädagogik und Lernpsychologie ausgerichtet.

Die Fahrschülerausbildung hatte gewissermaßen eine Vorreiterrolle für die Fahrlehrerausbildung?

Ja, und das hat sich bis heute nicht geändert. Alle, die diesen Beruf von innen kennen, drängen darauf, dass die Fahrlehrerausbildung und auch die Fahrlehrerprüfung stärker auf Pädagogik setzen. Wir hinken da der Entwicklung hinterher. Die Fahrlehrerausbildung wird den Anforderungen der Fahrschülerausbildung nicht gerecht; jedenfalls nicht in ausreichendem Maße, und so war es bisher immer. Das muss dringend geändert werden.

Sie würden es somit begrüßen, wenn mehr Initiative zur Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung gezeigt würde?

Ja, absolut! Dazu gab es im November 2001 ein Symposium in Berlin: „Das pädagogische Profil des Fahrlehrers – Anforderungen in Gegenwart und Zukunft“. Das Symposium endete mit einer eindeutigen Resolution. Zugegen war da auch ein Herr Bischof vom Bildungsministerium. Dieser vertrat die Meinung, man müsse gar nichts tun, alles sei gut, wie es ist. Hier ein kurzer Ausschnitt aus dem Summary der Dokumentation des Symposiums: „Während der Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Regierungsdirektor Christian Weibrecht, sich eindeutig für eine Revision der Bildungsvoraussetzungen aussprach und dies auch fundiert begründete, lehnte Regierungsdirektor Wolfgang Bischof vom Bundesministerium für Bildung und Forschung eine Änderung der bestehenden gesetzlichen Regelungen über die Vorbildungen kategorisch ab. Dies und die nur schwer nachvollziehbare Begründung der Absenz eines Vertreters des Ministerium für Wirtschaft und Technologie löste im Plenum harsche Unmutsäußerungen aus.“

Darüber waren die Fahrlehrer sehr ungehalten. Es war ein sehr gutes Symposium mit rd. 200 Leuten „von der Front“, die sich aktiv beteiligten. Alle Diskussionsbeiträge sind dokumentiert. Dem Symposium gingen 1997 gleichlautende Entschlüsse von Bundestag und Bundesrat voraus, wonach für den Fahrlehrerberuf ein Konzept zu entwickeln sei, „das aus einer pädagogischen Grundausbildung und einer fahrlehrerspezifischen theoretischen und praktischen Ausbildung besteht“. Diese Entschlüsse hat die Bundesregierung nie umgesetzt.

Ich möchte noch einmal auf die Curricularen Leitfäden zu sprechen kommen. Können Sie uns den Entstehungsprozess der Leitfäden noch etwas genauer erläutern?

Ab Januar 1975 war ich zweiter stellvertretender Vorsitzender der Bundesvereinigung (BVF). Zu meinem Geschäftsbereich gehörten u. a. das Fahrlehrerrecht und das Ausbildungsrecht. Im Vorstand der BVF waren wir entschieden der Meinung, dass wir didaktisch besser werden müssen und praktische Ausbildungsanleitungen brauchen. Die Ausbildung der Fahrlehrer war unregelmäßig. Private Fahrlehrerschulen, oft dubiose, boten Lehrgänge von zwei bis vier Monaten Dauer und auch Abendkurse an.

Da die Pkw-Ausbildung der Fahrschüler, die bis 1976 ebenfalls inhaltlich nicht kodifiziert gewesen war, etwa 80 Prozent des Geschäfts ausmachte, wollten wir zunächst hier ansetzen. Ermutigt wurden wir durch den Zuspruch, den die Stufenausbildung gefunden hatte. So machten wir uns 1992 daran, den ersten Curricularen Leitfaden zu konzipieren.

Welchen pädagogischen Wert hatte die Stufenausbildung?

Die Stufenausbildung war praktisch eine Umsetzung des Grundsatzes „Vom Leichten zum Schweren“ ohne besonderen didaktischen Anspruch. Die Intention war, nur in stimmigen Stufen vorzugehen, den Schüler nicht zu überfordern und den Lernfortschritt zu dokumentieren. Das dazugehörige Diagrammblatt ermöglichte es, bestimmte Leistungen, beispielsweise das Linksabbiegen, mit einem Plus oder Minus zu benoten oder als „beherrscht“ und damit erledigt abzuheben. Es war gut gemacht, stellte aber, wie erwähnt, keine didaktische Anleitung dar. Letztlich wurde hauptsächlich dargestellt, was man in welcher Reihenfolge lehren sollte, und weniger, wie man es lehren soll.

Dann hatte die Stufenausbildung eher den Charakter einer Checkliste? Wurden bei der Erarbeitung der Stufenausbildung ausländische Erfahrungen beachtet?

Wenn man es darauf reduzieren will, dann war es jedenfalls eine sehr ausgefeilte Checkliste. Es gab vier Stufen. Die letzte Stufe war die Reife- und Prüfungsstufe, davor die Unterstufe, die Übungsstufe und die Mittelstufe. Die Stufenausbildung ging, wie schon erwähnt, auf Initiative der Verbände zurück. Sie basierte aber teilweise auf Beispielen aus den USA. Ich hatte in der Fachpresse 1967 über einen Besuch in den USA und darüber berichtet, dass die Fahrlehrer der großen Fahr-

schulen in den USA Checklisten für jeden Schüler führen und diese zur Lernstandkontrolle in bestimmten Abständen dem Fahrschulinhaber vorgelegen müssen. Wenn alle Punkte abgehakt waren, konnte der Fahrschüler die Ausbildung beenden und zur Prüfung vorgestellt werden. In den USA war die Checkliste damals eher ein Kontrollinstrument und keine Anleitung für eine Stufung der Ausbildung. Wir wollten weitergehen und aus der praktischen Erfahrung heraus eine Reihenfolge der Inhalte festlegen: Bevor der Fahrschüler das eine nicht kann, darf das Nächste nicht angegangen werden. Wer auf der Ebene nicht anfahren kann, sollte noch nicht am Berg anfahren müssen usw. Es galt, vom Einfachen zum Komplizierten zu gehen. Die Amerikaner haben uns nichts geliehen, aber wir haben über den Zaun geguckt, um zu sehen, was dort unter hohem Wettbewerbsdruck in den sog. kommerziellen Fahrschulen gemacht wird.

Woher stammte das Interesse am amerikanischen Ausbildungssystem?

Zunächst war es reine Neugier. Was machen denn die da drüben? Nach meiner ersten Fachstudienreise nach New York und Washington im Jahre 1966 wusste ich mehr. Aber ich wusste auch, dass sich amerikanische Erfahrungen nicht einfach auf deutsche Verhältnisse übertragen lassen. Doch der Austausch gab Anregungen. Hier musste man etwas Eigenes machen, und so reiften allmählich konkretere Vorstellungen. Erst viele Jahre später ist es zu den Curricularen Leitfäden gekommen. Wir wussten, dass die im pädagogisch-didaktischen Bereich herrschenden Defizite nicht mit amerikanischen Importen zu kompensieren waren. 1967 habe ich begonnen, Fahrlehrerfortbildungen durchzuführen. Dabei gab es von vielen Fahrlehrern, namentlich den jüngeren, drängende Fragen, was man pädagogisch besser machen könne. Wer ein, zwei Jahre im Beruf war, kam ganz automatisch zu der Erkenntnis, dass man in puncto Pädagogik/Didaktik Lücken hatte.

Gab es außer den USA noch andere internationale Einflüsse oder einen Austausch zwischen Staaten über die Ausbildung?

Nein, es gab keinen großen Austausch auf offizieller Ebene. Es herrschte in puncto Fahrausbildung in Deutschland eine gewisse Überlegenheitsdenken, das es nicht dringlich erscheinen ließ, in andere Länder zu schauen. Als ich 1966 mit 150 Fahrlehrern nach New York reiste, haben wir Fahrschulen besichtigt und bei praktischen Prüfungen zugesehen, die in verkehrsberuhigten Zonen durchgeführt wurden. Von der Fahrausbildung und

der Prüfung waren die deutschen Fahrlehrer nicht beeindruckt, hingegen sehr vom effizienten Management, dem Wettbewerbsdenken und der Werbung. Von der pädagogischen Seite waren sie eher enttäuscht.

Warum kam es vor allem zu Beginn der 1970er Jahre zu massiven Anstrengungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, denken wir an die Gründung des DVR und der BAST? Lag es an den horrenden Unfallzahlen oder daran, dass die Bedeutung der Pädagogik mittlerweile gewachsen war?

Der Fahrzeugbestand wuchs und wuchs und mit diesem – überproportional – die Zahl der Unfälle. Das machte Druck, an dem auch lethargische Verkehrspolitikern nicht mehr vorbeikamen. 1970/1971 spitzte es sich zu: Das Statistische Bundesamt Wiesbaden meldete für 1970 nahezu 20.000 Verkehrstote. Das erste Mal gab es Berechnungen über den im Verkehrsbereich durch Unfälle entstandenen volkswirtschaftlichen Schaden. Diese Zahlen schockierten; sie verbesserten sich auch 1971, 1972, 1973 und 1974 nicht signifikant. Da fing natürlich die Suche nach den Ursachen an. Man fing an, ernsthaft zu forschen. Im Mittelpunkt standen zunächst die passive und aktive Sicherheit der Fahrzeuge. Doch bald gab es auch Kritik an der Fahrausbildung. Die Fahrlehrer, hieß es da vermehrt, seien nicht in der Lage, Fahrschüler ausreichend auf die Gefahren des Straßenverkehrs vorzubereiten. Es gab böartige Berichte in den Medien. Die Schuld an der Unfallmisere wurde häufig auf die Fahrlehrer geschoben. Wer wo und wie seinen Führerschein erworben hatte, ob vor oder im Krieg, vor langer Zeit oder erst vor Kurzem im Ausland, wurde nicht untersucht. Allmählich verdichteten sich die öffentlichen Forderungen nach Verbesserung der Fahrausbildung. Es kam nun auch mehr und mehr die Forderung auf, dass die Fahrlehrer wesentlich besser ausgebildet werden müssen. Gestützt hat diese Entwicklungen ein Aufsatz von Prof. Dr. Böcher, der den einzigen Lehrstuhl für Verkehrserziehung innehatte (s. o.), und von dem Diplom-Psychologen Kajan vom TÜV Rheinland; beide wollten auch, dass die Verkehrsbildung bereits in den Schulen anfängt.

Es gab ja auch Diskussionen über eine Verstaatlichung der Fahrschulausbildung, etwa um eine Verbesserung der Verkehrssicherheit oder der Ausbildung herbeizuführen. Was spricht gegen eine Verstaatlichung der Fahrausbildung?

Vieles! Nicht zuletzt die Kosten, die dem Staat bei Verstaatlichung der Fahrausbildung entstehen

würden. Nach einschlägigen Berechnungen wäre der Fahrstundenpreis dadurch zur damaligen Zeit um das 2- bis 2,5-fache gestiegen. Es gab auch die Idee, die Ausbildung durch Steuern zu finanzieren. Doch da machten die Haushälter nicht mit. Als Bürger muss man grundsätzlich dagegen sein, Steuern dafür zu zahlen, dass der Nachbarjunge umsonst Autofahren lernen kann. Wer es lernen möchte, soll es auch selbst bezahlen.

Welche Verbesserungen hat die Novelle zum Fahrlehrergesetz von 1976 gebracht?

Unter Hans Peter Vogt, der 1972 das Referat Fahrlehrerrecht im Verkehrsministerium übernommen hatte, kam es zu beträchtlichen Änderungen des Fahrlehrerrechts. Erstmals in der Geschichte des deutschen Fahrlehrerwesens gab es eine gesetzlich geregelte Fahrlehrerausbildung mit einem Rahmenplan, der die Ausbildungsinhalte und die Dauer der Ausbildung festlegte – damals 770 Stunden. Bis dahin konnten Interessenten am Fahrlehrerberuf sich zur Prüfung anmelden, ohne jemals dafür ausgebildet worden zu sein. Sie hatten sich alles selbst beigebracht, teilweise wussten sie über die StVO und andere wichtige Bereiche so gut wie nichts. Es wurden auch Crashkurse mit zweifelhaftem Wert angeboten. Es hat jedenfalls keine Pflicht bestanden, eine Ausbildung zu besuchen. Daher war dies für den Beruf ein großer Schritt nach vorn. Ebenfalls neu war die Regelung, dass Fahrlehreranwärter eine gewisse Vorbildung nachweisen mussten: Mindestens eine abgeschlossene Hauptschulbildung und eine abgeschlossene Berufsausbildung. Man wollte damit die Zugangsvoraussetzungen etwas anheben. Ein Anwärter mit Fachhochschulreife oder Abitur muss freilich keine abgeschlossene Berufsausbildung nachweisen.

Kam die Novelle eher auf Betreiben der Länder zustande oder maßgeblich durch die Verbände?

Die Fahrlehrerverbände haben auf Veränderungen gedrungen. Das hat schon Wirkung gehabt. Die Verbände, die auf Landesebene organisiert sind, sprachen mit den Vertretern der obersten Landesbehörden über ihre Probleme. Die haben das in den Bund-Länder-Fachausschuss eingebracht. Die Länder haben auf den Bund eingewirkt. Wenn es den Willen zu Veränderungen in den Verbänden nicht gegeben hätte, wäre das Gesetz von 1976 so nicht gekommen. Große Unterstützung gab es von der Deutschen Verkehrswacht. Ihr damaliger Geschäftsführer, Herr Wind, hat öffentlich unsere Forderungen unterstützt: Fahrschüler sollten nicht länger nach einer unverbindlichen Richtlinie unter-

richtet werden. Es muss einen einheitlichen, verbindlichen Kanon für die Fahrschülerausbildung geben. Wir waren als Verbände auf die Hilfe solcher Leute angewiesen. Entscheidend war aber letztlich, dass mit Hans-Peter Vogt der richtige Mann zur richtigen Zeit an der richtigen Stelle saß.

Wie wurde der Grundstein zur Fahr Schüler-Ausbildungsordnung gelegt?

Die Novelle zum Fahrlehrergesetz von 1976 enthielt eine Ermächtigung für den Erlass wichtiger Verordnungen wie die Fahrschüler-Ausbildungsordnung und die Fahrlehrer-Ausbildungsordnung. Kurz gesagt, waren damals einige Referenten, insbesondere aus den größeren Bundesländern, der Auffassung: „Wenn wir mehr von den Fahrlehrern wollen, müssen wir ihnen mehr geben. Es hat keinen Sinn, nur Kritik zu üben. Die Fahrlehrer müssen besser ausgebildet werden, um selbst besser ausbilden zu können.“ Diese Einsicht wuchs, und vom Bundesverkehrsministerium kam dank Dr. Vogt ohnehin Aufwind. Auch im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags waren Abgeordnete, wenn auch nicht alle, für die Annahme der Gesetzesnovelle.

Es kam dabei zu einer Bedeutungsverschiebung: Vorher lag der inhaltliche Fokus bei Recht und Technik, jetzt lag er auch bei der Pädagogik. Ist damit die Ausbildungsqualität in den Fahrlehrerausbildungsstätten gestiegen?

Ausbildungsstätten, die zuvor schon gut waren, sich Verkehrspädagogen ins Haus holten und überhaupt genug kompetentes Personal hatten, blieben gut. Aber es gab auch Ausbildungsstätten, die zwar die neuen Anforderungen formal erfüllten, aber hinsichtlich Kompetenz auf kleinster Flamme kochten. Die holten sich irgendeinen Lehrer aus einer öffentlichen Schule, der im Nebenerwerb die pädagogischen Unterrichtsteile abdeckte. Daran hat sich bis heute nicht viel geändert – nur die Anzahl der Ausbildungsstätten stieg an.

Kann seit den 1970er Jahren von einer Gleichberechtigung der Pädagogik neben den Gebieten „Recht“ und „Technik“ gesprochen werden?

Nein, bei weitem nicht. Mit Blick auf die Anforderungen an die Fahrausbildung herrscht hier bis zum heutigen Tage ein erhebliches Ungleichgewicht zu Lasten der Pädagogik.

Inwiefern hat die Fahrlehrer-Ausbildungsordnung von 1976 die Zusammenarbeit zwi-

schen den Verbänden und den Fahrlehrerausbildungsstätten verändert?

Die Zusammenarbeit zwischen den Verbänden und den Ausbildungsstätten war, von einigen Ausnahmen abgesehen, immer sehr kritisch. Die haben sich gegen jede Veränderung ausgesprochen, auch alle Vorsitzenden der Bundesarbeitsgemeinschaft der Fahrlehrerausbildungsstätten (BAGFA) opponierten gegen fast jede Verbesserung der Fahrlehrerausbildung. Ihre Sorge war und ist immer, höhere Anforderungen könnten ihnen das Geschäft verderben. Das war immer so. Die amtliche Anerkennung war von Anfang an falsch konzipiert. Die amtliche Anerkennung ist für viele nur ein Aushängeschild. Die Zulassungsvoraussetzungen sind viel zu schwach.

Dann liegt der Fehler in der nicht hinreichend geregelten Anerkennungspraxis von Fahrausbildungsstätten?

Wenn die Fahrausbildungsstätte hauptberuflich tätige Pädagogen, Juristen und Techniklehrer anstellen müssten, wenn man also höhere Anforderungen an die personelle Ausstattung stellen würde, könnte es besser werden. Gäbe es diese Anforderungen, würden in kurzer Zeit 50 oder mehr Fahrlehrerausbildungsstätten schließen. Wenn wir in Deutschland 15 Fahrlehrerausbildungsstätten mit gutem Personal hätten, könnten diese eine ordentliche Ausbildung und Fortbildung anbieten. Dann wäre immer noch Konkurrenz vorhanden, aber auf einem höheren Qualitätsniveau. Derzeit spielt sich Wettbewerb vorwiegend über den Preis ab. Bei guten Instituten kostet die Fahrlehrerausbildung vielleicht 10.000 Euro, bei den schwachen Instituten vielleicht 4.500 Euro. Für diesen Preis kann keine vernünftige Ausbildung zustande kommen. Wer bessere Fahrlehrer und eine bessere Fahrausbildung haben will, muss an drei Punkten angreifen:

1. Die Latte für die Zulassung der amtlich anerkannten Fahrausbildungsstätte muss erheblich höher gelegt werden – etwa auf College-Niveau.
2. Der Qualitätsanspruch an die pädagogische Ausbildung der Fahrlehreranwärter ist deutlich zu erhöhen.
3. Die Anforderungen an die Vorbildung der Fahrlehreranwärter muss auf Fachhochschulniveau angehoben werden (Nachweis durch entsprechenden schulischen Abschluss oder eine Berufseignungsprüfung).

1976 kam die Fahrschüler-Ausbildungsordnung. Wer hatte Einfluss auf die Themen der Ausbildung?

Die Verbände hatten Einfluss. In den Sitzungen der Bundesvereinigung wurden die Ausbildungspläne für die einzelnen Fahrerlaubnisklassen beraten. Das ist ganz gut gelungen. Die Verbände hatten Kontakt mit ihren Landesreferenten, sodass auch im Bundesrat die Hürden nicht mehr sehr hoch waren.

Wurde damals auch eingebracht, dass nicht alle Inhalte abgedeckt werden müssen, sondern dass es reicht, wenn exemplarisch vertieft wird?

Das war eine Änderung von 1998, nicht von 1976. Da war ich nicht mehr Landesvorsitzender. Dieser Satz hat der Fahrschülerausbildung nicht geschadet. Im Gegenteil, damit wurde klar, dass das weniger Wichtige dem Wichtigen Raum geben muss. Es gibt in den Plänen der theoretischen Ausbildung Wissensstoff, den die Schüler sich ohne Anleitung eines Fahrlehrers aneignen können. Dafür gibt es Lehrbücher. Für Sachverhalte, die für die Verkehrssicherheit eine eher untergeordnete Rolle spielen, soll nicht wertvolle Unterrichtszeit vertan werden. Die weniger wichtigen Gegenstände muss der Fahrlehrer kurz anreißen und selbstverständlich in die Lernkontrolle einbeziehen, aber er muss nicht lang und breit darauf eingehen. Hat Sie der Satz gestört?

Ich finde es seltsam, dass es die Freiheit gibt, willkürlich Lehr-Lerninhalte wegzulassen. Mir ist es beispielsweise vor Kurzem passiert, dass in einer Fahrschule das Thema „Risikofaktor Mensch“ zugunsten anderer Themen nahezu komplett ausgelassen wurde.

Dann wurde der Satz erstens falsch interpretiert. Zum Zweiten ist das Thema „Risikofaktor Mensch“ ein nicht ganz leicht zu unterrichtendes. Deshalb meiden es möglicherweise die Fahrlehrer, die dafür nicht über das pädagogisch-didaktische Rüstzeug verfügen. Dieses Beispiel zeigt einmal mehr, wie wichtig eine gute, umfassende pädagogische Ausbildung der Fahrlehrer ist.

Gab es bei denjenigen, die Lehrmaterialien herstellen, pädagogische Konzepte?

Die führenden Verlage für Fahrschullehrmittel (Vogel, Degener, Remagen) hatten immer pädagogisch gebildete Mitarbeiter. Was die auf den Markt bringen, ist in aller Regel auch pädagogisch ordentlich gemacht. In diesem Kontext sind die Curricularen Leitfäden zu erwähnen, mit denen wir als

Bundesvereinigung den Fahrlehreranwärtern und natürlich auch den altgedienten Fahrlehrern Anleitungen für die praktische Ausbildung geben wollten.

Warum hat man nicht auch Leitfäden für die theoretische Ausbildung erstellt, wenn man weiß, dass die Fahrlehrer Probleme mit bestimmten Themen haben?

Wir haben geglaubt, dass es besonders für den praktischen Teil wichtig sei, Curricula zu haben. Solche Leitfäden auch für die Theorie zu schaffen, wurde damit nicht für alle Zeit ausgeschlossen. Aber den praktischen Teil in einen operationalisierten Plan zu bringen, erschien uns für die Erhöhung der Verkehrssicherheit erheblich wichtiger zu sein. Ansätze, ein übergreifendes, verbindliches Curriculum zu entwickeln, gab es damals nicht. Dass es bis jetzt zu keinem Curriculum für den theoretischen Teil gekommen ist, liegt vielleicht daran, dass es dafür die Lernsysteme der Verlage gibt.

Welche weiteren wichtigen Entwicklungen eigneten sich in den 1970er Jahren nach dem Erlass der Fahrschüler-Ausbildungsordnung?

Hier ist unbedingt die Nachschulung zu nennen. Betrachtet man ihre Entwicklung und Einführung genauer, erfährt man auch einiges darüber, wie die Steuerung des Fahrschulwesens läuft. 1977 begann in Bayern ein Modellversuch für auffällige Kraftfahrer mit eigens geschulten Fahrlehrern. Bis dahin war das kein Thema gewesen. Starke Impulse gab es dazu von der bayrischen Verkehrswacht und dem bayrischen Fahrlehrerverband. Der bayrische Fahrlehrerverband hat sich da stark engagiert. Woher das Programm kam, kann ich nicht sagen. Ich kann nur vermuten, dass Ministerialrat Bouska vom bayrischen Innenministerium Anregungen dafür aus den USA mitbrachte. Der bayrische Landesverband hat mit der Nachschulung auffälliger Kraftfahrer angefangen und damit in den anderen Ländern Neugier erregt. Dann haben die BVF zusammen mit dem Fahrlehrerverband Hamburg und Prof. Dr. Lamszus ein eigenes Programm für die Nachschulung auffälliger Kraftfahrer entwickelt. Das wurde den anderen Verbänden angeboten. In Baden-Württemberg sind wir groß eingestiegen und haben in kurzer Zeit 180 Moderatoren dafür ausgebildet. Die Kollegen haben alle gesagt, die Schulung – es war eine pädagogisch-didaktische Fortbildung – habe ihnen viel gebracht, auch wenn die Kundschaft nicht so zahlreich kam wie erhofft. In den acht Tagen Fortbildung wurde den Teilnehmern vor allem die Moderationstechnik nahegebracht; dies war ein wichti-

ger Schritt weg vom Frontalunterricht. Die Kollegen waren alle begeistert.

War dieser Modellversuch essentiell für die spätere Entwicklung der Curricularen Leitfäden?

Die Aufgabe der Nachschulung hat einen wichtigen Impuls gebracht: Viele Fahrlehrer lernten dabei neue didaktische Ansätze kennen. Das machte die Runde. Als Verbände haben wir daraus gelernt, wie eminent wichtig die pädagogische Schulung der Fahrlehrer ist. Wir engagierten gute Fachkräfte. Diese Fortbildungsseminare waren immer ausgebucht. Ich glaube, die Nachschulung hat unserem Beruf insgesamt viel gebracht.

Einführung der Mofa-Ausbildung

Lassen Sie mich noch zu einer anderen wichtigen Neuerung kommen, die Ende der 1970er Jahre ihren Anfang nahm und uns dann auch in die 1980er Jahre führt. 1979 hatten die Mofa-Unfälle drastische Ausmaße angenommen. Ich möchte dabei zunächst an das Verkehrssicherheitsprogramm von 1973 erinnern. Dieses trug, wie schon erwähnt, der BAST auf, ein Fahrschulprogramm nach amerikanischem Muster (Driver Education) zu entwickeln. Was schließlich dabei herauskam (unter dem Kürzel EMS – „Einführung in den motorisierten Straßenverkehr“) war ein Programm, das für die Mofa-Ausbildung an Schulen gedacht war. Vier kleine Bändchen, die in einem sog. Schuber steckten, enthielten das für die Zielgruppe (14-Jährige) erarbeitete Programm. Den baden-württembergischen Fahrlehrern, etwas rebellisch von Hause aus, missfiel sehr, dass fortan Schullehrer die Mofa-Ausbildung machen sollten. Prof. Karl-Heinz Lenz, damals Präsident der BAST, war mit dem EMS-Programm wohl auch nicht unbedingt glücklich. Gleichzeitig gab es auch noch ein Mofa-Programm von der Verkehrswacht. Es gab also Konkurrenz. Die Verkehrswacht war ebenfalls daran interessiert, mit ihrem Programm in die Schulen zu kommen. Die Wogen zwischen der BAST und den Fahrlehrern legten sich in einer Beiratssitzung des Verbandes, als Lenz mein Angebot annahm, die Fahrlehrer würden künftig das EMS-Programm in Baden-Württemberg übernehmen.

Im Ergebnis führten die baden-württembergischen Fahrlehrer exklusiv die Mofa-Ausbildung durch; das Innenministerium verfügte das Nähere in einem Erlass. Wir hatten uns zuvor den ADAC, ACE, den TÜV und die Landesverkehrswacht ins Boot geholt, die die theoretische Prüfung der Mofa-Aspiranten abnehmen durften. In einigen anderen Bundesländern gab es einen Aufschrei der Regie-

renden, weil man die Mofa-Ausbildung unbedingt an den Schulen behalten wollte. Die Fahrlehrer jedoch sahen den baden-württembergischen Weg meist positiv. Wir bekamen allgemein guten Rückenwind, weil wir das Programm der BASt übernommen hatten. Die Fahrlehrer mussten nach diesem Programm ausbilden. Es hieß jetzt „50 Kubik“. Die Bücher wurden zum Selbstkostenpreis an die Mofa-Aspiranten abgegeben. Der Mofa-Kurs kostete 160 DM. So lief die Mofa-Ausbildung in Baden-Württemberg nur noch in Fahrschulen, und so ist es noch heute.

Der BASt oblag die wissenschaftliche Begleitung des baden-württembergischen Mofa-Modells. Trotz steigender Bestandszahlen bei den Mofas waren in Baden-Württemberg 18 Monate nach Übernahme der Ausbildung durch die Fahrlehrer die tödlichen Unfälle von Mofa-Fahrern um mehr als 20% gesunken. Und das, obwohl das Programm zunächst nur theoretischen Unterricht umfasste. Die Helmtragequote war bei Mofa-Fahrern in Baden-Württemberg mit 60 Prozent doppelt so hoch wie im übrigen Bundesgebiet. 1985 kam es schließlich zur bundeseinheitlichen Mofa-Verordnung. Die ausführliche amtliche Begründung der Verordnung stützte sich explizit auf die guten Erfahrungen und den signifikanten Rückgang der Unfallzahlen in Baden-Württemberg. Damit wurde in Deutschland das erste Mal gesetzlich festgelegt, dass bestimmte motorisierte Verkehrsteilnehmer an einer theoretischen und praktischen Ausbildung in einer Fahrschule teilnehmen müssen. Dass diese Regelung ausgerechnet und nur für die kleinsten Kraftfahrzeuge galt, brachte viele ins Grübeln. Denn den Führerschein fürs Auto konnte man erwerben, indem man sich einfach beim TÜV zur Prüfung anmeldete. Ein Ausbildungsnachweis musste nicht erbracht werden. Man musste lediglich mit einem Fahrlehrer und einem mit Doppelbedienung ausgestatteten Fahrzeug zur praktischen Prüfung erscheinen. Nach der Fahrschule oder der Anzahl der Fahrstunden wurde nicht gefragt.

Wie viele Schüler haben damals den Theorieunterricht besucht?

Etwa 97 Prozent kamen zum theoretischen Unterricht. Es gab keine Handhabe, sie zu zwingen. Sie kamen sicher nicht regelmäßig und zu jeder Lektion. Das hing auch von der Qualität des Unterrichts in den einzelnen Fahrschulen ab.

Nur die Mofa-Fahrschüler mussten ab 1985 sechs Doppelstunden theoretischen Unterricht besuchen und dies vom Fahrlehrer bestätigt bekommen. Dies war strategisch von außerordentlicher Bedeutung. Wer Mofa fahren wollte, musste zur Fahrschule,

wer Motorrad fahren wollte, musste keine Ausbildung absolvieren. Das war nicht länger zu halten. Deswegen kam es 1986 zu bedeutsamen Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes:

- Abschaffung der Fahrausbildung durch Laien,
- Unterrichtsverpflichtung für alle Fahrschüler mit Ausbildungsnachweis und
- Führerschein auf Probe.

Bis dahin durften auch Laien Fahrschüler ausbilden, allerdings benötigten Sie dafür eine Genehmigung, die aber in der Regel erteilt wurde.

Im öffentlichen Straßenverkehr oder in extra dafür abgesperrten Gebieten?

Auf den öffentlichen Straßen. Man benötigte vor 1986 nur eine Einzelausbildungsgenehmigung gemäß §31 FahrIG. Der § 31 wurde 1986 ersatzlos gestrichen. Wir waren außer Norwegen das einzige Land in Europa, das die Laienausbildung abschaffte. Die Gründe dafür lagen nicht zuletzt darin, dass bei Verkehrsverstößen von Fahranfängern im Rahmen des Führerscheins auf Probe bestimmte Maßnahmen zu treffen sind (Nachschulung etc.). Ohne verpflichtenden theoretischen Unterricht hätten sich Inhaber von Probeführerscheinen hinausreden können, sie hätten das eine oder andere nie gehört und deshalb nicht gewusst.

Bekamen die Laienausbilder vor 1986 Ausbildungsmaterialien an die Hand?

Es gab für diese Form der Ausbildung kein spezielles Lehrmaterial. Meistens handelte es sich bei den Laienausbildern um Ingenieure, Beamte und Prüfer. Sie erkundigten sich – oft bei Fahrschulen – über die Anforderungen der Fahrerlaubnisprüfung.

Welche Neuerungen prägten die Entwicklung des Fahrschulwesens in den 1980er Jahren darüber hinaus?

Hier ist vor allem an die Verbesserung der Lkw-Ausbildung zu denken. Die Ausbildung der angehenden Lkw-Fahrer lag damals im Argen. Bis 1985 beschränkten sich die Anforderungen an das Ausbildungsfahrzeug darauf, dass es eine Druckluftbremse und ein zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t aufweisen musste. Manche Fahrlehrer wollten den Aufwand gering halten und haben einen Lkw zwischen 7,51 t und 8 t genutzt, um damit ohne Anhänger die künftigen Fernfahrer auszubilden. So konnte es nicht weitergehen. Vertreter des Fuhrgewerbes und der Gewerkschaften übten zunehmend harsche Kritik an der Ausbildung.

Zusammen mit Dr. Vogt habe ich damals einen Arbeitskreis, die sog. „Brummi-Runde“, gegründet, an der neben Vertretern der Gewerkschaften auch solche des Fuhrgewerbes teilnahmen. Es ging darum, die Ausbildung der Lkw-Fahrer endlich den Anforderungen der verladenden Wirtschaft anzupassen, sie grundlegend zu modernisieren. Der Fahrlehrerverband Baden-Württemberg e.V. hat hierbei ab 1982 eine Vorreiterrolle übernommen und die Pläne erarbeitet. Im November 1985 wurde die 5. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften erlassen. Die darin verordnete Einführung der Ausbildung auf Lastzügen war wieder ein wichtiger Schritt für die Verkehrssicherheit allgemein und im Besonderen für den Lastkraftverkehr.

Als ein weiteres wichtiges Steuerungselement aus den 1980er Jahren bleibt die Expertise „Vorschläge einer Expertenkommission zur Neuregelung des Fahrerlaubnisrechts für motorisierte Zweiräder“ aus dem Juni 1984 in Erinnerung. Damals hatten die Unfallzahlen der Motorradfahrer enorm zugenommen. Eine Expertenkommission hatte nach mehreren Sitzungen unter Leitung von Ministerialrat List vom Bundesverkehrsministerium einen Bericht zur Lage verfasst und Vorschläge unterbreitet, die zur Einführung der Stufenausbildung und des Stufenführerscheins in der Motorradausbildung führten.

Gründung der Deutschen Fahrlehrer-Akademie e.V. (DFA)

Ein besonders wichtiges Ereignis markiert den Übergang von den 1980er in die 1990er Jahre: Im Frühjahr 1990 wurde in Stuttgart die Deutsche Fahrlehrer-Akademie als wissenschaftliches Forum des Berufsstandes gegründet. Näheres hierzu ist einer Broschüre zu entnehmen, die die DFA 2010 aus Anlass ihres 20-jährigen Bestehens aufgelegt hat (Titel: „20 Jahre DFA – eine kurzgefasste Chronik“). Die DFA ist das einzige wissenschaftliche Forum, das den Fahrlehrern nahesteht. Hier begegnen sich Menschen aus vielen wissenschaftlichen Disziplinen, die sich offen austauschen und vertrauensvoll miteinander arbeiten.

Kam es durch den Mauerfall zu Machtverschiebungen in der Konstellation der Akteure des Fahrausbildungssystems?

Nein, nicht wirklich. In den neuen Bundesländern formierten sich Fahrlehrerverbände nach dem Muster der im Westen etablierten Vereine. Die neuen Verbände traten schon 1990 der Bundesvereinigung bei.

Erzählen Sie uns bitte etwas über das Qualitätssicherungssystem für Fahrschulen, das von der DFA gefordert wird.

Das Ziel bestand darin, die Ausbildungsqualität der Fahrschulen zu fördern. Ein Anreiz, einem Qualitätssicherungssystem beizutreten, sollte der Verzicht auf die staatliche Überwachung sein. So steht es auch seit 1998 im Fahrlehrergesetz (§ 34 Abs. 3 und 4). In der DFA ein Qualitätssicherungssystem für Fahrschulen zu entwickeln, geht auf einen Vorschlag von Ministerialrat Enkel aus dem baden-württembergischen Verkehrsministerium zurück. Die heute übliche, in den Bundesländern sehr unterschiedlich praktizierte Überwachung der Fahrschulen ist meist nicht geeignet, die Ausbildungsqualität zu bewerten. Das war hauptsächlich der Grund, das Qualitätssicherungssystem zu entwickeln, das mehr sein sollte als ein verbessertes Überwachungssystem. Dass das längst fertiggestellte, in sich stimmige Qualitätssicherungssystem der DFA noch nicht zur Anwendung kommt, liegt an der offensichtlichen Unfähigkeit des Gesetzgebers, die erforderliche Verordnung gemäß § 34 Absatz 4 FahrIG zu erlassen. Ein Qualitätssicherungssystem und obendrein die staatliche Überwachung, das wäre eine Doppelbelastung, die den Fahrschulen nicht zugemutet werden kann.

Welche weiteren Entwicklungen gab es in den 1990er Jahren und danach?

Schon an anderer Stelle habe ich die Entschließung des Deutschen Bundestags vom 14. November 1997, der sich der Bundesrat nahezu wortgleich anschloss, erwähnt. Ich muss das hier nicht mehr wiederholen. Dazu nur so viel: Diese Entschließungen waren als Entwicklungsimpuls und Steuerungsinstrument gedacht: Der Fahrlehrerberuf sollte nämlich zu einem echten Lehrberuf aufgewertet werden. Die inzwischen erfolgten Änderungen des Fahrlehrergesetzes gingen auf diese Entschließungen nicht ein. Das am 1.1.1999 eingeführte viereinhalbmonatige Praktikum für angehende Fahrlehrer war zwar ein richtiger Schritt, hat aber die Qualität der Fahrlehrerausbildung nicht grundsätzlich verbessert.

1999 wurde die Fahrschüler-Ausbildungsverordnung verändert. Diese Änderung bestand darin, dass ab 1999 der theoretische Pflichtunterricht für die Klasse B um zwei auf insgesamt 14 Doppelstunden erhöht wurde. Zugleich wurden die Autobahn- und Überlandfahrten jeweils um eine Fahrstunde aufgestockt.

Das Wesentliche zum Symposium „Das pädagogische Profil des Fahrlehrers – Anforderungen in Gegenwart und Zukunft“ von 2001 habe ich schon

an anderer Stelle gesagt. Ergänzen will ich hier noch die Argumentation eines rückwärtsgewandten Politikers, der damals Folgendes sagte: „Sie wollen, dass wir die Fahrlehrerausbildung in Deutschland verschärfen, damit sie nicht mehr so viel Konkurrenz haben. Machen sie das und sie werden sehen, dass die Europäer auf ihren Markt drücken.“ Dieses Totschlagargument wurde vom Plenum mit Hohn und Spott quittiert.

Damit war gemeint, dass Fahrlehreranwärter ihre Fahrlehrerlaubnis im Ausland erwerben?

Er spielte damit auf die seinerzeit in Vorbereitung gewesene EU-Richtlinie für die Anerkennung nicht akademischer Berufe an, die 2004/2005 im § 2 des Fahrlehrergesetzes Niederschlag fand. Es gibt seitdem Fälle, in denen Fahrlehreranwärter, die mehrmals in der deutschen Fahrlehrerprüfung versagt haben, ins Ausland gehen (Österreich, Polen, Tschechien) und dort eine „Ausbildung light“ und eine „Prüfung light“ absolvieren. Sie kommen zurück und verlangen von den deutschen Behörden die Erteilung der deutschen Fahrlehrerlaubnis. Diese Umgehung der deutschen Qualitätsnormen beunruhigt uns sehr. Es muss zur Kenntnis genommen werden, dass diese kontraproduktive Entwicklung in Europa um sich greift. Wir haben in Deutschland, trotz aller Mängel, eine weit besser geregelte Ausbildung der Fahrlehrer als in den übrigen europäischen Ländern, ausgenommen Norwegen.

Welche Steuerungseinflüsse hatte die EU auf die Entwicklung des deutschen Fahrschulausbildungssystems?

Einigermaßen zuverlässig kann ich über die Entstehung der Steuerungsmechanismen der EU nur bis zum Jahr 2000 berichten. Ab 1993 war ich Mitglied des sog. Umsetzungsausschusses des Bundesverkehrsministeriums, der die Umsetzung der 2. EG-Führerscheinrichtlinie in deutsches Recht vorbereitete. Mittlerweile gab es dazu Ergänzungsrichtlinien und zuletzt auch die 3. EU-Führerscheinrichtlinie vom 20. Dezember 2006, die mit der Richtlinie vom 19. November 2012 ergänzt wurde. Bei diesen Richtlinien handelt es sich um Mindestanforderungen, welche die Mitgliedsstaaten erfüllen müssen. Hiervon gehen erhebliche Steuerungskräfte aus. Mit einer 4. Richtlinie über den Führerschein soll nun auch die Harmonisierung der Fahrschulerausbildung kommen. Von Richtlinie zu Richtlinie vergeht meist geraume Zeit. Die erste Richtlinie kam 1980, die zweite 1991, die dritte im Jahr 2006. Ganz allgemein wurde die 3. EU Richtlinie begrüßt, weil Fehler und Lücken der zweiten Richtlinie behoben wurden.

Welchen Wert hat die Steuerung durch die EU – beispielsweise ein Form von EU-Richtlinien – wenn die Steuerungsvorgaben nicht verbindlich sind?

Die Steuerungsfunktion bezieht sich, wie erwähnt, lediglich auf die Einteilung der Führerscheinklassen, die Anforderungen an die Eignung der Führerscheinebewerber sowie die Mindestanforderungen an die Prüfung und an die Prüfungsfahrzeuge. Diese Mindestanforderungen müssen in allen Staaten der EU und des EWR umgesetzt werden. Wer sie nicht erfüllt, riskiert eine Vertragsklage der EU.

In diesem Zusammenhang würde ich noch gern auf das EU-Projekt „MERIT“ eingehen, in dem es um Mindestanforderungen an die Fahrlehrerausbildung ging. Das Akronym steht für „Minimum European Requirements for Driving Instructor Training“. Das Projekt war eine sehr aufwändige Studie, an der über die Europäische Fahrlehrer-Assoziation (EFA) Vertreter einer ganzen Reihe von EU-Staaten mitgearbeitet haben. Die EU hat die Kosten des Projekts getragen. Es kam zu zukunftsweisenden Vorschlägen, auf die sich die Vertreter der Staaten einvernehmlich verständigt hatten, die jedoch bis heute nicht den Status des Entwurfs einer Richtlinie erreichten. Wir hatten gehofft, aus MERIT könnte wenigstens ein gemeinsamer Sockel für die Fahrlehrerausbildung entstehen. Es scheint aber, die Resultate von MERIT wurden einfach zu den Akten genommen. Wenn Sie mich fragen, ist das eine schlimme Vergeudung öffentlicher Mittel.

Kommen wir noch einmal zu den Curricularen Leitfäden zurück, die Anfang der 1990er Jahre in Deutschland als Hilfe für die Fahrlehrer erarbeitet wurden. Auf welche Akzeptanz stießen die Leitfäden bei den Fahrlehrern?

Die Leitfäden waren und sind begehrt und jeweils schnell vergriffen. Das ist als ein Indiz dafür anzusehen, dass sie breit genutzt werden. Für viele Fahrlehrer sind die Curricularen Leitfäden willkommene didaktische Hilfestellungen. Die Gerichte greifen heute regelmäßig auf die Leitfäden zurück, wenn es bei Klagen darum geht, etwaige Ausbildungsfehler oder Ausbildungsversäumnisse aufzuklären. Auch die Fahrlehrerausbildungsstätten arbeiten mit den Leitfäden.

Sind die Leitfäden über die Jahre zu einem zentralen Steuerungselement in der Ausbildung geworden?

Ja, ich denke, dass das deutsche Fahrschulwesen ohne diese Werke ein Stück ärmer wäre.

Erhält jeder Fahrlehrer ein Exemplar der Leitfäden?

Früher bekam jedes Verbandsmitglied die Leitfäden; wer Mitglied in einem Fahrlehrerverband wurde, bekam ein Anfängerpaket, das die Curricularen Leitfäden enthielt. Ich schätze, das ist heute nicht anders. Es ist ja wichtig, dass möglichst viele Mitglieder die Werke besitzen. Die Leitfäden enthalten immer auch etwas Werbung, weil man so die Kosten senken kann. Der erste Leitfaden wurde von der BVF, die folgenden von der DFA herausgegeben.

Warum hat die deutsche Industrie die Curricularen Leitfäden gefördert?

Die deutsche Automobilindustrie und andere Unternehmen im Umfeld der Fahrschulen zeigten immer Interesse an der Arbeit der Fahrschulen. Ich fasse die Motivation der werbenden Unternehmen so auf: Wir haben hervorragende Produkte, dafür wollen wir hervorragende Fahrer.

Wurden finanzielle Ressourcen von der Industrie bewusst als Steuerungsfaktor eingesetzt?

Nein, da würden die Verbände nicht mitmachen.

Welche zukünftigen Entwicklungen halten sie zur Verbesserung des Fahrausbildungssystems für dringend notwendig?

Wenn wir die Zugangsvoraussetzungen zum Fahrlehrerberuf nicht erhöhen und die Voraussetzungen der amtlichen Anerkennung der Fahrlehrerausbildungsstätten nicht verschärfen, wird es keine bessere, den heutigen und künftigen Anforderungen der Fahrschülerausbildung adäquate Fahrlehrerausbildung geben. Das Wesentliche hierzu habe ich schon an anderer Stelle dieses Interviews ausgeführt. Nach dem was ich höre, soll das Fahrlehrergesetz in der kommenden Legislaturperiode des Bundestags durchgreifend modernisiert werden. Einige Kräfte zielen dabei vor allem auf gewerberechtliche Regelungen, die nichts mit der Qualität der Ausbildung zu tun haben. Wenn nur das die Ziele sind, rate ich dringend, von Änderungen Abstand zu nehmen. Es muss eine andere Gewichtung kommen. Der Schwerpunkt muss auf Pädagogik und einem guten Maß an Psychologie liegen. Natürlich darf das Fachliche nicht zu kurz kommen. Nach meinem Empfinden wird die Kraftfahrzeugtechnik heute noch immer zu ausführlich und nicht genug anwendungsbezogen behandelt. Fahrlehrer sollen Fachleute für die Vermittlung der Handhabung von Fahrzeugen - auch solchen mit Assistenzsystemen - sein, nicht aber Experten für „Schräbchenkunde“. Sie müssen vor allem Pädä-

gogen sein, die für das komplexe Feld des Straßenverkehrs ihren Fahrschülern nachhaltig Werthaltungen, verkehrsgerechtes Verhalten und soziale Kompetenz überbringen können.

Und noch etwas: Wenn heute ausgebildete Fahrlehrer nach Jahren im Auto nach anderen, ihrem bisherigen Beruf ähnlichen Tätigkeit Ausschau halten, reicht das „Fahrlehrerpatent“ für einen Wechsel oft nicht aus. Ich denke, für die Bildungs- und Weiterbildungsfähigkeit der Fahrlehreranwärter und Fahrlehreranwärter sind höhere schulische Zugangsvoraussetzungen dringend notwendig. Wenn es gelingt, den pädagogischen Teil in der Fahrlehrerausbildung in den Vordergrund zu stellen, werden damit auch berufliche Perspektiven geschaffen, die über die Tätigkeit als Fahrlehrer hinausgehen.

Was kennzeichnet für Sie ein erfolgreiches Steuerungsmodell des Fahrausbildungssystems?

Künftig ist eine wissenschaftlich fundierte Berufsausbildung der Fahrlehrer unerlässlich. Diese vorausgesetzt, würden m. E. ein qualifiziertes Rahmencurriculum, eine von Fahrlehrern geprägte, kontinuierlich arbeitende Curriculumkommission unter staatlicher Aufsicht sowie eine empirische Erprobung und wissenschaftliche Abstützung von Neuerungen entscheidend zur Steigerung der Qualität der Fahrausbildung beitragen.

Vielen Dank für das interessante Interview!

3 Zeitzeugeninterview mit Herrn G. von Bressendorf

Wann, durch wen und aus welchem Anlass wurde die BVF gegründet?

Nach dem Zweiten Weltkrieg dauerte es eine Weile, bis sich in den einzelnen Besatzungszonen wieder private Fahrschulen etablieren konnten. Sobald dies aber geschehen war, gründeten sich wieder Landesverbände, wie wir sie schon aus den frühen dreißiger Jahren kannten. Sehr bald entstand dann der Wunsch, auch einen gesamtdeutschen Dachverband zu gründen. Er sollte Ansprechpartner für die Politik und Ministerien sein, insbesondere um gegenüber dem Verkehrs- und Wirtschaftsministerium auftreten zu können. Die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände ging aus der Arbeitsgemeinschaft der Westdeutschen Fahrschulverbände (AWF, 19.11.1949) hervor; ihre gut vorbereitete Gründung fand am 17. und 18. Februar 1951 statt. Die Gründungsverbände wurden von Ludwig Sporer (München), Johannes Tevs (Schleswig-Holstein), Herrman Horlacher (Stuttgart) Württemberg-Hohenzollern-Baden, Max Schandtke (Berlin), Karl Moser (Rheinland Pfalz), Jean Guttendorf (Koblenz) und Hermann Erdniß (Frankfurt) vertreten. Erster Vorsitzender war Ludwig Sporer, der auch der AWF vorstand (Fahrschule 3/1951 Seite 1).

Der Anlass der Gründung war der Wunsch, die Verkehrssicherheit zu fördern, dazu die Aufgaben der Fahrschulen zu beschreiben, der Arbeit der Fahrschulen eine gesetzliche Grundlage zu geben und sie bundesweit zu vereinheitlichen, die wirtschaftliche Grundlage der Fahrschulen zu stabilisieren und einen intensiven Erfahrungsaustausch zwischen den Fahrlehrerverbänden zu pflegen.

Wann und aus welchem Grund wurden neben der Bundesvereinigung weitere Fahrlehrerorganisationen gegründet, die beanspruchen, überregional bzw. bundesweit Fahrlehrerinteressen zu vertreten?

a) Der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF) wurde im Jahr 2003 gegründet und in das Vereinsregister eingetragen. Unter dem damaligen Vorsitzenden, Robert Klein aus Günzburg, haben sich Fahrlehrer, nicht Fahrlehrerverbände zusammengeschlossen. Die Gründung war eine Folge der zahlreichen Rechtsänderungen, die in 1999 veröffentlicht wurden und erhebliche Änderungen für die Fahrlehrer brachten. Diese Veränderungen lösten in der Fahrlehrerschaft Unzufriedenheit und Verärgerung aus. Der IDF griff eine Reihe

von Forderungen der Fahrlehrerschaft auf und kündigte an, an Gesetzen, Verordnungen und Verwaltungsvorschriften zum Fahrlehrerrecht und zum Fahrerlaubnisrecht mitzuwirken, um diese Forderungen im Interesse der Verbesserung der Verkehrssicherheit durchzusetzen. Dieses Versprechen wurde in weiten Teilen bis heute nicht erfüllt, trotzdem seien die Forderungen des Interessenverbandes Deutscher Fahrlehrer e. V. noch einmal aufgeführt:

- Abschaffung unnötiger Formulare und Unterschriften, insbesondere die ersatzlose Abschaffung der Ausbildungsbescheinigung,
- Verhinderung weiterer kostenpflichtiger Überwachungen zur Vermeidung von Übermaßregelungen,
- Verhinderung von Qualitätssicherungssystemen, solange im Fahrlehrergesetz kostenpflichtige Überwachungen vorgeschrieben sind, um zusätzliche Aufzeichnungspflichten und höhere Kosten zu vermeiden,
- Anhebung der Anzahl der Theorieunterrichtsstunden (Fahrerlaubnisbewerber für die Klasse B sollen auch die Ausbildung zur Klasse A klassenspezifisch absolvieren),
- Einführung einer verbindlichen zweiten Ausbildungsphase,
- Verlängerung der Ausbildungsdauer zum Fahrlehrer auf zwei bis drei Jahre mit dem vorrangigen Ziel einer besseren pädagogischen Ausbildung,
- Vereinheitlichung aller Regelungen für Fahrlehrer auf Bundesebene,
- Einführung einer Mindeststundenzahl in der Grundausbildung (wie bei Klasse D) sowie
- Einführung einer Mindestgebührenordnung aus Gründen der Verkehrssicherheit, da die hohe Konkurrenzintensität bewirkt, dass in immer mehr Regionen keine kostendeckenden Preise erzielt werden können.

Ein Großteil der IDF-Mitglieder ist – nach eigenen Aussagen des IDF-Vorsitzenden – auch weiterhin Mitglied in den etablierten Fahrlehrerverbänden der BVF.

Ein ganz entscheidender Grund für die Aktivitäten des IDF war der Wunsch, sich an der konzeptionellen Gestaltung der Aufbauseminare zu beteiligen. Die gesetzlichen Vorgaben hierfür waren nicht klar genug umrissen; den Berufsverbänden war aber im Gesetz die

Möglichkeit eröffnet worden, als Träger der Aus- und Fortbildung tätig zu werden. Aus unserer Sicht war dies einer der Hauptgründe der IDF-Gründungsmitglieder, einen Verband zu gründen und in Folge dann auch ein eigenes Seminarkonzept aufzustellen.

In den folgenden Jahren hat sich herausgestellt, dass vom IDF vielfach nicht mehrheitsfähige Einzelinteressen vertreten wurden und es zu einer teilweise höchst unerfreulichen Konkurrenz zwischen der Bundesvereinigung und dem IDF gekommen ist. Im Rahmen dieser Konkurrenz werden immer wieder Unterstellungen und Verunglimpfungen laut, die zu einem Anerkennungsverlust des gesamten Berufsstandes führen. Diese Schwächung der Interessenvertretung der Fahrlehrerschaft erscheint unnötig und bedauerlich, zumal die überwiegende Zahl der Mitglieder des IDF auch Mitglieder in den Landesverbänden sind, die der Bundesvereinigung angehören (s. o.).

- b) Im Jahr 2011 wurde der Bundesverband deutscher Fahrschulunternehmer (BDFU) gegründet. Der Vorsitzende, Herr Rainer Zeltwanger, ist nach wie vor Mitglied des Landesverbandes der Fahrlehrer in Baden-Württemberg, welcher der Bundesvereinigung angehört, und hat dort mehrfach für Ämter im Vorstand kandidiert, ohne dass er für seine Vorstellungen von Fahrschulunternehmen eine Mehrheit finden konnte. Dies hat vermutlich zur Gründung eines Unternehmerverbandes beigetragen, dessen Satzung die Interessen von Fahrschulunternehmen im Vergleich zu den Interessen der Fahrlehrer stark fokussiert

Neben den allgemeinen Satzungszielen wie die Steigerung der Verkehrssicherheit und die Förderung des umweltbewussten Verhaltens im Straßenverkehr verfolgt der BDFU auch Ziele, die seit Jahrzehnten intensiv in der Bundesvereinigung diskutiert wurden, aber dort keine Mehrheiten finden konnten. Dazu gehört einerseits die Forderung nach einer „Begleiteten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung“ in der Klasse B. Andererseits wird gefordert, das Prüfmonopol der beliebigen Technischen Prüfstellen bei der Durchführung von theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfungen zu überprüfen.

Bei der „Begleiteten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung“ in der Klasse B wird zur Verbesserung der Ausbildungsqualität – analog zur Klasse A – die Durchführung der praktischen Fahrprüfung mit zwei Fahrzeugen (der Fahrerlaubnisbewerber fährt mit dem Prüfungsfahr-

zeug seiner Fahrschule allein voraus und erhält seine Anweisungen per Führungsfunk, der Fahrerlaubnisprüfer folgt in einem zweiten Fahrzeug) gefordert. Mit diesem Vorgehen würde – aus Sicht des BDFU – die Verantwortung des Fahrlehrers für eine qualitativ hochwertige Ausbildung gestärkt; die Fahrlehrerschaft könne so täglich den Leistungsnachweis für eine kompetente, professionelle Führerscheinausbildung erbringen. Aus unserer Sicht bleibt bei dieser Forderung zum Einen unberücksichtigt, dass die unmittelbare Anwesenheit des Fahrlehrers im Prüfungsfahrzeug die Verkehrssicherheit erhöht, da der Fahrlehrer als verantwortlicher Fahrzeugführer bei einem sicherheitsgefährdenden Fahrfehler des Fahrerlaubnisbewerbers sofort eingreifen und so die Folgen des Fehlverhaltens eingrenzen kann. Zum Anderen kann der Fahrerlaubnisprüfer, wenn er – wie der Bewerber – im Prüfungsfahrzeug sitzt, die Prüfungsleistungen des Bewerbers wesentlich valider bewerten, weil er den Straßenverkehr in ähnlicher Weise wie der Bewerber wahrnimmt und sein Fahrverhalten besser beobachten kann. Schließlich ist auch an die zu erwartenden zusätzlichen Kosten eines zweiten Fahrzeugs bei der Prüfungsdurchführung zu denken.

Die Überprüfung des Prüfmonopols der beliebigen Technischen Prüfstellen bei der Durchführung von theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfungen soll aus Sicht des BDFU dazu beitragen, die Dienstleistungsqualität der Prüforganisationen zu verbessern (z. B. ausreichende und zeitnahe Prüftermine, Optimierung der Abrechnungsmodalitäten, Bereitstellung von Abend- und Samstagsterminen). Mit dieser Forderung wird – selbst wenn man eine Qualitätsoptimierung für wünschenswert hält – ausgeblendet, dass der Gesetzgeber aus guten Gründen die Konkurrenz der Technischen Prüfstellen auf diesem Feld begrenzt hat, um die methodische Qualität der Prüfungsdurchführung nicht einem kostenorientierten Wettbewerb zu unterwerfen.

Bei nüchterner Betrachtung des Verhältnisses zwischen den drei überregionalen Fahrlehrerverbänden gibt es viele Interessensüberschneidungen und eine Reihe gemeinsamer Grundpositionen. Andere Punkte sind von so fundamentaler Bedeutung für die Fahrlehrerschaft, dass wir den beiden anderen Verbänden vorschlagen, gemeinsam nach zukunftsfähigen Positionen und Lösungen zu suchen.

Einige dieser Punkte bzw. Herausforderungen seien kurz angesprochen:

- Wir würden es sehr begrüßen, wenn wir ein System von Fahrschulunternehmern auf der einen Seite und angestellten bzw. abhängig beschäftigten Mitarbeitern auf der anderen Seite hätten, sodass der Fahrschulinhaber bzw. verantwortliche Leiter der Fahrschule seiner Verantwortung und seinen Aufsichtspflichten voll nachkommen kann. In einem freiberuflichen Mitarbeiter wird zuweilen nur eine billige Arbeitskraft gesucht. Die Fragen der sozialen Altersabsicherung bleiben in diesen Fällen fast immer auf der Strecke. Außerdem werden die Risiken der Scheinselbstständigkeit nicht ausreichend bedacht oder berücksichtigt.
- Der Berufsstand muss für moderne Entwicklungen im pädagogischen und technischen Bereich offen bleiben. Allerdings dürfen wir uns keinen „Traumtäzereien“ hingeben und Dinge fordern, deren Entwicklung noch abgewartet werden muss, denken wir beispielsweise an die Elektro-Mobilität. Es ist zu wünschen, dass verkehrspädagogisch-didaktische Konzepte wie ein Rahmencurriculum für die Fahrschulbildung einschließlich Referenzbildungseinheiten einerseits die pädagogisch wünschenswerte und für die sehr unterschiedlichen Ausbildungsvoraussetzungen der Fahrschüler auch notwendige Vielfalt der Ausbildungsangebote erlauben. Andererseits muss gewährleistet werden, dass diese Angebote in einer Bandbreite praktiziert werden, die sowohl politisch als auch in der Bevölkerung und aus wissenschaftlicher Sicht akzeptiert wird.
- Entwicklungen, die eine Laienbildung fördern könnten, muss gemeinsam entgegengetreten werden, da die hohen Anforderungen, die national und auch in der Europäischen Union an die Fahrkompetenz der Fahranfänger gestellt werden, nur durch ein hohes Maß an Professionalität in der Fahrschulbildung erfüllt werden können.

Wie schätzen Sie den verkehrspolitischen Einfluss der Fahrlehrerverbände ein? Wo sehen Sie die besondere Bedeutung der Bundesvereinigung?

In den letzten Jahren hat die politische Akzeptanz und Anerkennung der Fahrlehrerverbände eindeutig dadurch sehr stark gelitten, dass die Verbände mit unterschiedlichen Konzepten und Vorstellungen agieren und auf die politischen Entscheidungsträger zugegangen sind. Letztendlich führt

Unstimmigkeit innerhalb der Berufsverbände dazu, dass die Politik die Maßnahmen ergreift, die sie ihrerseits für geeignet und sinnvoll hält. Nur eine konzentrierte Bündelung der Interessen des Berufsstandes – aber eng abgestimmt auf die Notwendigkeiten der Verkehrssicherheit – garantiert auch eine fachlich angemessene und verkehrspolitisch sensible Abwägung berufspolitischer Positionen und Forderungen.

Welchen Hintergrund hatte die Entwicklung der Curricularen Leitfäden im Jahr 1993?

Die Entwicklung der Curricularen Leitfäden hängt eng mit dem kontinuierlichen Bemühen des Berufsstandes zusammen, eine solide Rechtsgrundlage für die Fahrschulbildung und Fahrerlaubnisprüfung zu bekommen. Gerade von der Bundesvereinigung war die Entwicklung des Berufsrechts seit Jahren intensiv gefordert worden. Dies führte im Jahr 1969 zur Verkündung des Fahrlehrergesetzes in Deutschland. Auf dieser Rechtsgrundlage sind dann 1998 die Fahrschüler-Ausbildungsordnung und in Folge die Fahrlehrer-Ausbildungsordnung sowie die Prüfungsordnung für Fahrlehrer entstanden.

Bereits zu diesem frühen Zeitpunkt hatte die Bundesvereinigung erkannt, dass eine bessere verkehrspädagogische Begründung und eine größere Verbindlichkeit in die Fahrschulbildung, sowohl im Theorieunterricht als auch in der fahrpraktischen Ausbildung, kommen müssen. Dazu wurden mit Hilfe von Professor Dr. Lamszus erste Überlegungen angestellt, die auch in der Schriftenreihe der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände dokumentiert und begründet wurden. Das Verkehrsministerium, und insbesondere Herr Staatssekretär Heinz Ruhnau erkannten – nachzulesen im Vorwort eines Heftes dieser Schriftenreihe – die Bedeutung einer pädagogisch anspruchsvollen Fahrausbildung bei ständig wachsendem Verkehr und leider auch ständig steigenden Unfallzahlen. Die Bedeutung der Fahrschulbildung war seitdem unbestritten; die Ausbildung hat von diesem Zeitpunkt an eine stetige Anerkennung und Weiterentwicklung erfahren.

Aus der ersten Schriftenreihe „Modellfahrschule-Stufenausbildung in der Fahrschule“ heraus wurden dann in kurzer Folge ein weiteres Heft „Lernziele für Stufenausbildung“ und dann der Vorläufer eines Curriculums „Krafradausbildung – 10 Stufen zur Fahrzeugbeherrschung“ (1976) erarbeitet. Dies ging mit der explosionsartigen Neuentdeckung des Motorrads und einer verstärkten Ausbildungsnachfrage in diesem Bereich einher.

In den ersten Jahren hat sich insbesondere der Geschäftsführende Vorstand der Bundesvereinigung unter den Herren Werner Hilff, Ernst Fröhling, Gebhard L. Heiler und Rolf Walther intensiv um die ersten konzeptionellen Grundlagen der Ausbildung in den Fahrschulen gekümmert. Auf Grundlage der gesetzlichen Rahmenfestlegungen wurden detaillierte Festschreibungen von curricularen Lehrplänen, insbesondere für die praktische Ausbildung, durch den Berufsstand selbst in Eigeninitiative und unter Hinzuziehung von Experten aus allen Landesverbänden geschaffen. Für den Theorieunterricht wurden von den damals drei großen Verkehrsverlagen – Verlag Heinrich Vogel, Degener Lehrmittelverlag und Verkehrsverlag Remagen – Ausbildungskonzepte erarbeitet und stetig weiterentwickelt bzw. verfeinert. In der Folgezeit kam es zu einer inhaltlichen Verzahnung dieser Elemente, weil der Verbindung zwischen dem theoretisch Erlernten und seiner fahrpraktischen Umsetzung eine immer größere Bedeutung beigemessen wurde.

1993 wurde in einer Arbeitsgruppe unter Leitung von Professor Dr. Lamszus als Hauptautor und Gebhard L. Heiler als Repräsentanten des Geschäftsführenden Vorstands der Bundesvereinigung sowie unter Mitwirkung von Peter Glowalla, Jochen Lau und Gerhard von Bressensdorf ein moderner neuer Curricularer Leitfaden für die praktische Ausbildung geschaffen, wobei erstmalig Inhalte des umweltbewussten und umweltschonenden Fahrens integriert waren. Damals erkannte man die große Bedeutung, die dem immer dichter werdenden Straßenverkehr in punkto Umweltschutz, Umweltschonung und Energieverbrauch beizumessen ist.

Im internationalen Vergleich war Deutschland damals in einer Spitzenstellung, denn die professionelle Ausbildung in Deutschland war weltweit anerkannt und geschätzt. Abgesehen von den uns weitgehend unbekannteren Ausbildungsleitlinien in den Ostblockstaaten, war in den westlichen Ländern der Welt – auch in Europa – überwiegend die Laienausbildung anzutreffen. Gerade für die Laienausbildung gab es allerdings kaum nutzbare Ausbildungskonzepte.

An den verkehrswissenschaftlichen Entwicklungen, und insbesondere an dem zu diesem Zeitpunkt beginnenden größeren Interesse an wissenschaftlich gestützten verkehrspädagogischen Ausbildungskonzepten, nahm die Bundesvereinigung allzeit Anteil. Professor Dr. Lamszus brachte die pädagogischen Erkenntnisse, die damals zur Verfügung standen, in die Curricularen Leitfäden ein. Mit Jochen Lau und Kay Schulte trugen zwei wei-

tere akademisch ausgebildete Verkehrspädagogen zu einer modernen Fahrschulausbildung bei. Die Verbindung unserer Ausbildungskonzepte zu den in dieser Zeit noch spärlichen wissenschaftlichen Grundlagen lässt sich aus den Literaturverzeichnissen der Ausbildungsmaterialien rekonstruieren.

Von wem gingen die Entwicklungsimpulse für die Curricularen Leitfäden aus? Wie haben sich die Leitfäden seit 1993 weiterentwickelt?

Wir möchten nicht unbescheiden sein, aber es ist eindeutig festzustellen, dass die entscheidenden Impulse ausschließlich vom Berufsstand selbst gekommen sind. Neben der systematischen Weiterentwicklung der bereits vorliegenden Materialien und unter Einbeziehung neuester Erkenntnisse, wurden die Curricularen Leitfäden Motorrad (1988) und Pkw (1993, 2000 in bisher 10 Auflagen, insgesamt ca. 50 000 Exemplare) sowie im Jahr 2002 die Curricularen Leitfäden für die Klassen C, CE und D, DE (2004) neu geschaffen. 2012 wurde darüber hinaus der neueste 5. Leitfaden für B 96 und die Klasse BE erstellt und an alle Fahrschulen verteilt. 2013 konnte die BVF den völlig überarbeiteten Leitfaden Motorrad veröffentlichen. Außer dem Leitfaden für die Motorradausbildung haben sich alle Leitfäden auf die praktische Ausbildung bezogen sowie ein Stufenkonzept als Basis und Grundlage gehabt.

Die Curricularen Leitfäden fanden in den europäischen Ländern große Beachtung, aber Mittel für eine Übersetzung ins Englische standen der BVF nicht zur Verfügung. In einer Broschüre berichtete die Deutsche Fahrlehrer-Akademie in drei Sprachen über die Ausbildung in Deutschland; dies förderte die internationale Verbreitung der Curricularen Leitfäden und ihrer Inhalte. Da in fast allen Ländern die Laienausbildung Grundlage für die Ausbildung von angehenden Kraftfahrern war, fanden sich kaum Anregungen durch andere Lehrpläne. Erst durch die Möglichkeiten des Internets ist eigentlich eine intensivere Beobachtung der Entwicklung curricularer Konzepte im internationalen Rahmen entstanden. Heute kommt dem Berufsstand die entscheidende Aufgabe zu, die bestehenden Curricularen Leitfäden weiterzuentwickeln und dabei Konzepte für eine noch stärkere inhaltliche Verzahnung von Theorie und Praxis zu berücksichtigen. Die Deutsche Fahrlehrer-Akademie hat 2013 den Beschluss gefasst, in möglichst enger Abstimmung mit den Verkehrsverlagen ein Rahmencurriculum für die Theorie und Praxis zunächst für die Klasse B, BE zu entwickeln. Es ist daran gedacht, diesen Beschluss in die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe „Hochrisi-

kopphase“ bei der Bundesanstalt für Straßenwesen einzubringen.

**Warum wurde nicht auch auf einen Curricula-
ren Leitfadern für den Theorieunterricht oder ein
übergreifendes Curriculum für den Theorie-
und Praxisunterricht hingewirkt?**

Für die theoretische Ausbildung haben die Verlage unterschiedliche Verlagskonzepte entwickelt und Leitfäden erarbeitet, an welchen Fahrlehrer aus vielen Regionen Deutschlands mitgewirkt haben. Eine Notwendigkeit, für den Theorieunterricht ein Curriculum zu erstellen, hat es deshalb nicht gegeben. Es kam seit Jahren zu einer Teilung der Aufgaben: Der theoretisch-wissenschaftliche Teil der Konzeptentwicklung wurde den Verlagen überlassen, der praktisch-wissenschaftliche Teil wurde vom Berufsstand in Angriff genommen, selbst gestaltet und auch mit Hilfe von Sponsoren finanziert.

**Besteht hinsichtlich der Verzahnung der Fahr-
schulbildung mit der Fahrerlaubnisprüfung
Optimierungsbedarf?**

Ich bin der Meinung, dass bezüglich der Verzahnung sowohl von Theorie und Praxis einerseits als auch – noch stärker – von Fahrschulbildung und Fahrerlaubnisprüfung andererseits ein großer Optimierungsbedarf besteht.

Es war interessant für uns zu beobachten, dass im Zusammenhang mit der Optimierung der theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung einerseits als auch mit dem Projekt „Fahranfängervorbereitung im internationalen Vergleich“ (Genschow, Sturzbecher & Wilmes-Lenz; 2013) der Bundesanstalt für Straßenwesen andererseits zwischenzeitlich ein intensiver Blick auf international bestehende Prüfungs- und Ausbildungskonzepte gerichtet wurde, zumal vorher die enorme Weiterentwicklung, die besonders auch im theoretischen Bereich durch die Verkehrsverlage geleistet worden ist, nicht ausreichend gesehen und erkannt wurde.

Durch die TÜV | DEKRA arge tp 21 wurden mit der Modernisierung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung am PC neue Möglichkeiten eröffnet, die auch die weitere Optimierung der Fahrschulbildung gefördert haben. Zwar war der Theorieunterricht in den Fahrschulen bereits zuvor seit Jahren mit digitalen Medien am PC gestaltet worden, aber eine echte Verzahnung von Fahrschulbildung und Theorieprüfung gab es in dieser Hinsicht nicht. Mit großem Interesse, aber auch mit großem Einsatz hat die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände die Optimierung der theoretischen und prak-

tischen Fahrerlaubnisprüfung in den entscheidenden Arbeitsgruppen mitgestaltet.

Wie bei allen Modernisierungs- und Optimierungsmaßnahmen bestand eine große Sorge, ob mit den Neuerungen nicht eine erhebliche Erschwerung der Prüfungsanforderungen und damit eine Verschlechterung der Bestehensquoten einhergehen könnten. Dies ist aber erfreulicherweise nicht eingetreten. Dank der intensiven Arbeit und soliden Vorbereitung hat die Implementierung der Theorieprüfung am PC nur zu fast vernachlässigbaren Problemen geführt; die Maßnahmeneinführung muss insgesamt als sehr geglückt bezeichnet werden.

**Wie beurteilen Sie die Aussage, dass das Prü-
fungswesen in der Vergangenheit eine Vorrei-
terrolle für das Ausbildungswesen einnahm?**

Dies trifft aus meiner Sicht für die Jahre bis 1980 sicher zu: Die Prüfung hat bestimmt, was die Ausbildung zu erbringen hatte, denn was nicht geprüft wurde, wurde mehr oder weniger auch nicht ausgebildet. Mit den bedeutend erweiterten Anforderungen der Fahrschüler-Ausbildungsordnung hat aber auch der Berufsstand ganz erheblich mitgewirkt, die Inhalte und methodischen Gestaltungsformen der Prüfung mitzugestalten und in Abstimmung mit der Ausbildung zu optimieren.

Durch die Einführung der sog. „Aufbauseminare“ in den späten 1970er und frühen 1980er Jahren erfuhr das Ausbildungswesen eine Modernisierung und bekam Impulse, die letztendlich auch Auswirkungen auf die Fahrerlaubnisprüfung hatten: Durch die modernere Gestaltung des Fahrschulunterrichts wurde es möglich, auch die Inhalte der Fahrerlaubnisprüfung deutlich zu optimieren. Auch die Mitwirkung des Berufsstandes an den beiden Arbeitskreisen der Technischen Prüfstellen zur Weiterentwicklung der theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung hat sich fruchtbar und sinnvoll auf das Prüfungswesen ausgewirkt. So entstand einerseits die Möglichkeit, die Leistungen der Fahrschulbildung im Prüfungswesen gebührend zu berücksichtigen; andererseits wurden die Rückwirkungen, die das Prüfungssystem auf die Ausbildung hat, erst richtig wahrgenommen.

In den letzten Jahren wurde für die Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung ein nicht unerheblicher finanzieller Betrag aus den erhobenen Prüfgebühren zur Verfügung gestellt. Für die systematische Optimierung der Fahrschulbildung wird seit Jahren ein ähnliches finanzielles Gerüst gefordert: In enger Abstimmung sollten Ausbildung und Prüfung unter Beachtung wissenschaftlicher Erkenntnisse und Standards weiterentwickelt werden. Die

Bundesvereinigung hat sich zum festen Ziel gesetzt, die Arbeiten, die nun seit mehr als 50 Jahren bei der Entwicklung Curricularer Leitfäden geleistet wurden, in die Entwicklung neuer Curricula für alle Fahrerlaubnisklassen in Theorie und Praxis einzubringen und dabei auch die internationale Curriculumforschung zu berücksichtigen. Hierbei bedarf es einer engen Zusammenarbeit mit wissenschaftlichen Institutionen wie auch mit der Berufspraxis.

Besteht hinsichtlich der Verzahnung der Fahrschul Ausbildung und der Fahrlehrerausbildung noch Optimierungsbedarf? Wie beurteilen Sie die Aussage, dass die Weiterentwicklung der Fahrschul Ausbildung in der Vergangenheit eine Vorreiterrolle für die Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung übernommen hat?

Ich bin fest davon überzeugt, dass die Verzahnung der Fahrschul Ausbildung und der Fahrlehrerausbildung noch optimiert werden kann. In all den Jahren waren bei Optimierungsbemühungen, insbesondere wenn sie von der Bundesvereinigung ausgegangen sind, ganz erhebliche Widerstände bei den Fahrlehrerausbildungsstätten zu überwinden. Man hatte die Sorge, bei höheren Anforderungen nicht genügend Fahrlehrer ausbilden zu können. Solche wirtschaftlichen Interessen haben häufig die Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung blockiert. Daher setzt sich die Bundesvereinigung seit Jahren dafür ein, die Fahrlehrerausbildung zu optimieren und noch stärker verkehrspädagogisch-konzeptionell zu „unterfüttern“. Auf die diesbezüglichen wegweisenden Anregungen von Professor Heilig möchte ich ganz besonders hinweisen.

In zurzeit 76 Fahrlehrerausbildungsstätten soll die Fahrlehrerausbildung für den Berufsnachwuchs erbracht werden. Wir wissen, dass von den bestehenden Fahrlehrerausbildungsstätten aber nur ein ganz geringer Teil wirklich die Fahrlehrerausbildung betreibt. Die Mehrzahl ist nur im Bereich der Fahrlehrerweiterbildung tätig.

Konzeptionell gibt es noch kein verbindliches Ausbildungskonzept für die Fahrlehrerausbildung, auch wenn in der Fahrlehrer-Ausbildungsordnung und in den gesetzlichen Grundlagen des Fahrlehrergesetzes einerseits sowie in der Fahrlehrer-Prüfungsordnung andererseits solide Grundlagen gelegt sind. Aus der Praxis wissen wir, dass große Unterschiede in den Fahrlehrerausbildungsstätten, in den Ausbildungsfahrschulen und auch im Bereich der Fahrlehrerprüfungsausschüsse zu finden sind. Alle drei Teile der Fahrlehrerausbildung müssen eng mit der Realität der Fahrschul Ausbildung verzahnt werden. So wie für die Fahrschul Ausbil-

dung dringend ein Rahmencurriculum benötigt wird, ist auch für die Fahrlehrerausbildung ein Theorie- und Praxis-Curriculum dringend nötig; eine enge Verbindung beider Curricula ist zu sichern. Weltweit ist festzustellen, dass Curricula für die Fahrlehrerausbildung kaum zur Verfügung stehen. Deutschland hat damit die Chance, ein solches solides Werk zu schaffen, das auch international heiß begehrt sein dürfte.

Welche Entwicklungen halten Sie für erstrebenswert?

a. Inwieweit sind die Eingangsvoraussetzungen für den Fahrlehrerberuf sowie die Aus- und Fortbildungsangebote zu verbessern?

Für die Weiterentwicklung des Fahrlehrerberufs würde ich mir wünschen, dass für alle Fahrlehrerbewerber ein fachlich und wissenschaftlich fundierter Berufseingangstest eingeführt wird. Unsere alte Forderung, dass gewisse schulische Abschlüsse eine Voraussetzung für den Eintritt in den Fahrlehrerberuf sein sollten, haben wir aufgegeben. Wir mussten feststellen, dass aus unterschiedlichen Schul- und Berufsabschlüssen sehr wohl hervorragende Fahrlehrer hervorgehen können. Dies setzt aber voraus, dass sie mit ausreichend Lebenserfahrung, mit grundlegenden Fähigkeiten und Liebe zur pädagogischen Profession sowie mit Verantwortungsbewusstsein für die Ziele der Fahrschul Ausbildung ausgestattet sind und auf dieser Grundlage bestens ausgebildet werden. Die Deutsche Fahrlehrer-Akademie hat übrigens einen Berufseingangstest erarbeitet; dieser sollte aufgegriffen und weiterentwickelt werden.

Für die Fahrlehrerfortbildung sollten Konzepte für eine jährliche, eintägige Fortbildung geschaffen werden. Es muss auch überlegt werden, ob die Fortbildung in Intervallen von zwei Jahren durchgeführt werden kann, sodass beispielsweise Neuerungen möglichst zeitnah an die gesamte Fahrlehrerschaft vermittelt werden können. So, wie für Prüfer eine jährliche Fortbildung vorgeschrieben ist, sollte dies auch für Fahrlehrer erfolgen, nicht zuletzt um zu bestimmten Inhalten auch gemeinsame Fortbildungsveranstaltungen einrichten zu können: Wir halten punktuelle gemeinsame Fortbildungsangebote für Fahrlehrer und Fahrerlaubnisprüfer für sinnvoll, um die Schnittpunkte des beruflichen Handelns noch besser ausgestalten zu können.

b. Wie kann die Ausbildungsqualität in den Fahrschulen gesteigert werden?

Neben einer optimierten Ausbildung und einer ebenfalls deutlich optimierten Prüfung der Fahrlehrer kommt der Qualitätssicherung eine ganz besondere Bedeutung zu. Hierzu sollten für den Fahrlehrerberuf, der in Deutschland einheitlich definiert ist, aber in den Ländern teilweise sehr unterschiedlich (qualitäts-) überwacht wird, einheitliche Überwachungsstandards gesetzt werden. Bei festgestellten Qualitätsmängeln sollte ein ganz gezieltes Förderangebot gemacht werden, um die Defizite ausgleichen zu können.

Der Erfolg der Fahrschul Ausbildung darf sich nicht allein an den Prüfungsergebnissen messen. Vielmehr muss er an der Langzeitbewährung der ausgebildeten Fahrer im realen Straßenverkehr gemessen und beurteilt werden. Hierzu müssen entsprechende Konzepte und Maßnahmen entwickelt werden, die wissenschaftlich abgesichert eingeführt werden sollten. Nur erprobte Modelle sollten flächendeckend zur Anwendung kommen; eine ständige Überprüfung und – sofern notwendig – Aktualisierung der Maßnahmen ist unerlässlich.

c. Welche Ausbildungsziele sollten für die Fahrschüler definiert werden?

Die Ausbildungsziele, wie sie heute definiert sind, halte ich für grundsätzlich ausreichend: Wenn diese Ziele ernsthaft verfolgt und professionell umgesetzt würden, müssten alle Fahranfänger über eine hohe Fahrkompetenz verfügen. Dazu könnten weiterentwickelte Lehr-Lernmethoden und der Einsatz moderner Medien (vor allem im Hinblick auf die Förderung der Gefahrenerkennung und Gefahrenvermeidung) sowie eine praxisorientierte Didaktik der Fahrausbildung sicher einen ganz erheblichen Beitrag leisten.

Wünschenswert wäre auch ein Angebot für das lebenslange Weiterlernen von Kraftfahrzeugführern: Nicht nur die Fahrlehrer und Fahrerlaubnisprüfer, sondern auch die Führerscheininhaber sollten sich in regelmäßigen Abständen weiterbilden, um ihr Verkehrswissen und ihr Verkehrsverhalten zu überprüfen und zu pflegen.

4 Zeitzeugeninterview mit Herrn Prof. B. Heilig

Wann wurden erstmals pädagogische (erziehungswissenschaftliche, lehr-lernpsychologische?) Konzepte berücksichtigt, um die Fahrschulbildung weiterzuentwickeln (in diesem Zusammenhang interessieren nicht nur explizit als Quellen ausgewiesene Konzepte, sondern ggf. auch implizite Zugriffe)? Welche Konzepte spielten ggf. eine Rolle? Inwieweit waren Sie oder andere (Verkehrs-) Pädagogen daran beteiligt, derartige Konzepte in die Diskussion der Fachöffentlichkeit zu tragen?

Welche expliziten erziehungswissenschaftlichen Konzepte die Kollegen Sackmann, Böcher, Lamszus, Bongard u. a. anwandten, ist für Sie sicher zu rekonstruieren. Die wertvollen Arbeiten von Böcher (Aggression, Eigenverantwortung im Straßenverkehr) erschienen bei der Verkehrswacht. Sie wurden leider zu wenig beachtet – vermutlich auch in der Fahrschulbildung - und „vergilbten in den Depots“ (Auskunft Verkehrswacht). Die Arbeiten von Lamszus beförderten sehr stark die curriculare Diskussion. Wenn ich mich recht erinnere, standen sie am Anfang der Diskussion um curriculare Leitfäden.

Mein – und meiner Kollegen - Engagement in diesem Feld beginnt 1988. Ich hatte den Auftrag übernommen, an der PH GD das Feld „Verkehrspädagogik“ aufzubauen (Lehrangebot für GHS-Studenten, Erweiterungsstudiengang, Sondierungen für DP-Studiengang). Vom 9. – 10. Mai 1988 war ich Gast beim Symposium der BVF „Aufgaben und Verantwortung des Fahrlehrers in der Zukunft“ (Referenten waren u. a. von Bressensdorf, Kroj, Sackmann, Bongard, Lamszus und Heinrich). Zusammen mit Herrn Rentschler (DVPI Urbach) veranstalteten wir einige Tage später vom 11. – 13. Mai 1988 einen Kongress „Perspektiven der Verkehrspädagogik“. Referenten waren unter anderem Schlag, Clarner, Geiler, Bongard, Koch und Kleinert. Am 13.3.1989 traf ich in Stuttgart mit dem Geschäftsführenden Vorstand der BVF, Herrn Fröhling, zusammen. Herr Fröhling teilte mir danach in einem Schreiben vom 10. April 1989 mit: „Die Landesverbände Baden-Württemberg und Bayern streben ein Pilotprojekt mit der Pädagogischen Hochschule Schwäbisch Gmünd an. Dieses Projekt soll Pädagogik-Seminare im Rahmen der Fahrlehrerfortbildung zum Inhalt haben.“ Im Februar 1990 fand an der PH Schwäbisch Gmünd das erste Kontaktstudium Fahrlehrerfortbildung statt. Es wurde bis 2006 durchgeführt und zwar als dreitägiges Seminar ausschließlich mit fahrschulpäda-

gogischen Themen, die bestritten wurden durch Kollegen der PH GD; selten traten externe Referenten wie z. B. Herr Dr. Heinrich und Frau Dr. Kretschmer-Bäumel auf. Themen wie Unterrichtsqualität und -effektivität, Lehrerverhalten, Unterrichtsklima, Ausbildungsinhalte, Ausbildungsziele, Unterrichtsmethodik, Unterrichtsprinzipien, Unterrichtseinstiege, „neue“ Themen in der Anlage zur FahrschAusbO, Fahrer-Selbstbild und Selbsteinschätzung, Selbstgesteuertes Lernen, Lernmotivation, junge Fahrer, Angst, Aggression, Fahrerlaubnisprüfung wurden auf dem aktuellen Stand der Erziehungswissenschaft, der Psychologie und der Verkehrsverhaltens-Forschung für Fahrlehrer aufbereitet (zum Einsatz kamen demnach einschlägige Konzepte der Erziehungswissenschaft, insbesondere Didaktik, Methodik und Lernorganisation; Lehr-Lernforschung; Lehr-Lernpsychologie, insbesondere selbstgesteuertes Lernen; Verkehrsverhaltensforschung).

Im November 1990 nahmen Prof. Dr. Knörzer, Prof. Dr. Kolb, StR Pommerenke und ich die Arbeiten an dem BAST- Projekt FP 8915 „Curriculum für die Fahrlehrerausbildung“ auf. Dieses Projekt wurde im Herbst 1994 fertiggestellt. Der Abschlussbericht wurde in der BAST-Reihe „Mensch und Sicherheit“ als Heft M 44 veröffentlicht. Das Literaturverzeichnis weist aus, welche „Konzepte berücksichtigt (wurden), um die Fahrschulbildung weiterzuentwickeln“. Insbesondere handelt es sich um Curriculumentwicklung, Didaktik, Kommunikationstheorie und Verkehrsverhaltensforschung.

Im Januar 1997 erschien im Verlag Heinrich Vogel die 1. Auflage von „Der Fahrlehrer als Verkehrspädagoge“, herausgegeben von mir, verfasst von mir sowie von Dr. Heinrich, Klammer, Kendziora, Knörzer, Maier, Pommerenke, und Strehl. Das Buch erscheint in der Zwischenzeit in der 6. Auflage.

Bei der Mitarbeit an der FahrschAusbO fanden die internationalen Forschungen zur Unterrichtseffektivität und Didaktik inkl. der Ausbildungsmethodik Eingang. Insbesondere sind hier das Handbook of research on teaching (Wittrock), das Buch Pedagogical Psychology (Gage & Berliner) und die Literatur zu Didaktik-Modellen (Lernzielorientierung, Methodenpluralismus, Feedback mit Dokumentation, exemplarische Auswahl und Aufbereitung, curriculärer Aufbau, Fremdsteuerung und Selbststeuerung) zu nennen. Dabei handelt es sich nicht um Leerformeln oder Augenblickseingaben, sondern um gut begründete Planungs-, Analyse- und Evaluationskonzepte für Unterricht und Ausbildung, die in die FahrschAusbO Eingang fanden. Der FahrschAusbO liegt ein bewährtes, erprobtes,

empirisch validiertes Konzept von Unterrichtsqualität und -effektivität zu Grunde.

Zu den „neuen Themen“ der FahrschAusbO veranstalteten meine Kollegen und ich vom 17. bis 19. Juli 1997 ein Einweisungssseminar. Wir präsentierten Unterrichtsmodelle zu den Themen Stress und Belastung, aggressives Fahren, junge Fahrer, Weiterlernen nach der Fahrschule, Fahrer selbstbild und Gefühle beim Fahren. Die BVF hatte dazu die Fortbildungsreferenten der Landesverbände nach Schwäbisch Gmünd eingeladen. Viele Landesverbände waren vertreten. Teilnehmer waren u. a. die DFA-Beiratsmitglieder Fingskes und Dr. Weißmann. Die Unterrichtsmodelle wurden auch in der Fahrlehrerfortbildung in Baden-Württemberg vorgestellt. Einige der Unterrichtsmodelle wurden als Fahrlehrerbrief veröffentlicht. Hier ging es also um Unterrichtskonstruktion und Modell-Einheiten.

Ich referierte beim Verkehrsgerichtstag 1998 in Goslar im Arbeitskreis 1 „Neue Strukturen im Fahrschulwesen“, bei Jahreshauptversammlungen verschiedener Fahrlehrer-Landesverbände, bei diversen Sitzungen der BVF, im Bund-Länder-Fachausschuss usw. zu Lehreraufgaben und Lehrerkompetenzen sowie zur Professionalisierung.

Ich arbeitete mit am BAST-Projekt FP 9.5440 „Eignung von Pkw-Fahrsimulatoren für Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung“; hier stand die Medientechnologie im Vordergrund.

Ich steuerte beim DFA-Symposium „Das pädagogische Profil des Fahrlehrers“ am 14. und 15. November 2001 in Berlin ein Referat zum Thema: „Die neue Fahrschüler-Ausbildungsordnung und ihre pädagogischen und didaktischen Anforderungen an den Fahrlehrer“. Auch hier ging es um Lehreraufgaben und Lehrerkompetenzen sowie die Professionalisierung.

Bei der Zweiten Internationalen Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen“ am 29. und 30. Oktober 2001 in Wolfsburg referierte ich über „Fahren lernen zwischen Fremdeinschätzung und „realistischer Selbsteinschätzung“ – Impulse für die Fahrschul-Pädagogik aus dem Paradigmenwechsel in der Lerntheorie.“ Hier standen selbstgesteuertes vs. fremdgesteuertes Lernen und die Selbstbeurteilung im Vordergrund.

2003 begann die Odyssee mit einem Qualitätssicherungssystem (später Qualitätsmanagementsystem), an dem außer mir als Projektleiter auch die Kollegen Prof. Dr. Knörzer, OStR Pommerenke und anfangs auch Prof. Dr. Maier (PH GD) mitarbeiteten. Der Schwerpunkt lag auf der Erstellung und Evaluation von Instrumenten zur Beobachtung und Beurteilung von theoretischem und prakti-

schem Fahrschulunterricht. Grundlage für diese Arbeit war die internationale Forschung zur Unterrichtsqualität. In späteren Jahren brachte ich das System zusammen mit Dr. Heinrich in eine ISO-Form, nachdem die Reserven gegen einen „ISO-Schleiß“ (O-Ton Präsidiumsmitglied DFA) überwunden waren.

2004 erschien im Verlag Heinrich Vogel die erste Auflage von „Berufsziel Fahrlehrer. Handbuch für Fahrlehrer-Anwärter und ihre Ausbilder“. Autoren waren und sind bis zur gegenwärtig vertriebenen 6. Aufl. Borgdorf, Darius und ich. In dem Buch geht es um die Unterrichtsplanung, -analyse und -evaluation.

Bei allen Aktivitäten war/en ich/ wir „daran beteiligt, derartige (erziehungswissenschaftliche) Konzepte in die Diskussion der Fachöffentlichkeit zu tragen“.

Wie beeinflusste der Aufschwung der Empirischen Bildungsforschung/ der Schuleffektivitäts- und Unterrichtsforschung in den 1980er Jahren die Fahrschulbildung?

Ich erlaube mir eine Korrektur: Der „Aufschwung der Empirischen Bildungsforschung/ der Schuleffektivitäts- und Unterrichtsforschung“ war keine Angelegenheit der 80er Jahre. Er fand kontinuierlich ab den 60er Jahren statt. Er wurde in der Lehrerausbildung rezipiert. In unsere Aktivitäten floss er auf alle Fälle ein (z. B. Erziehungsstil- und Führungsstilforschung, Forschungen zum Gruppenunterricht, Methodenvergleichs-Forschung, Gesamtschuluntersuchungen, Lehrereinstellungen, Lernmotivation, Interaktionsanalyse, Micro-Teaching). Einer der Meilensteine war das Buch „Begabung und Lernen“ von Roth, in dem es um Gutachten und Studien des Deutschen Bildungsrats ging.

Bei allen Aktivitäten wurden „pädagogische (erziehungswissenschaftliche, lehr-lernpsychologische) Konzepte berücksichtigt, um die Fahrschulbildung weiterzuentwickeln“. Der Fahrschulunterricht wurde dadurch sicher „beeinflusst“. Was meine und meiner Kollegen Aktivitäten anbelangte, so flossen die Forschungsansätze selbstverständlich in alle o. g. Aktivitäten ein. Welche Breiten- und Tiefenwirkungen sie allerdings im Berufsfeld entfalteten, kann ich bei vorhandener „realistischer Selbsteinschätzung“ nur zu einem kleinen Teil beurteilen. Sie liegen irgendwo zwischen Ignoranz bzw. Desinteresse und Akzeptanz bzw. Resonanz.

Wie kann Forschung überhaupt die Ausbildung beeinflussen? Um den in der Frage angelegten Gedanken fortzuführen: Wie beeinflusste wohl z. B. die 1993 veröffentlichte Untersuchung von Dr.

Heinrich über „Lernklima und Lernerfolg in Fahrschulen“ die Fahrschulerausbildung?

Gab es konkrete Ereignisse bzw. Diskurse, durch die der Einfluss der Pädagogik bei der Weiterentwicklung der Fahrschulerausbildung zunahm?

Meilensteine waren

- a) Symposium „Aufgaben und Verantwortung des Fahrlehrers in der Zukunft“
- b) Fahrschüler-Ausbildungsordnung von 1998
- c) Fahrlehrer-Ausbildungsordnung von 1998 und Fahrlehrer-Prüfungsordnung von 1998
- d) Richtlinie für die Durchführung der Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule für die Fahrlehreranwärter von 1999
- e) Symposion „Das pädagogische Profil des Fahrlehrers“ 2001, veranstaltet von der DFA in Berlin
- f) Curriculare Leitfäden
- g) viele Artikel aus der „Fahrschule“, dem offiziellen Organ der BVF
- h) Ab 1997 jeder zweite Fahrlehrerbrief (Verlag Heinrich Vogel)

Die Einführung eines QM-Systems würde die „Pädagogisierung“ der Fahrschulerausbildung konsequent weiterführen.

Welche Interessengruppen förderten die Berücksichtigung pädagogischer Konzepte bei der Weiterentwicklung der Fahrschulerausbildung, welche behinderten sie eher? Welche Rolle spielten beispielsweise das Bundesverkehrsministerium, die BASt und die Fahrlehrerverbände?

Was das Bundesverkehrsministerium anbelangt, müsste man die Frage für einzelne Ministeriale wohl sehr unterschiedlich beantworten. Bei den Arbeiten am Curriculum für Fahrlehrerausbildung war leider ein Referent zuständig, von dem der Fortgang der Arbeiten wenig profitierte. Er ließ in seinem Kommentar zum Fahrlehrergesetz (VVR) kaum ein Verständnis für und von pädagogische(n) Konzepte(n) erkennen.

Bedauerlich ist vor allem, dass im Bundesverkehrsministerium die Einführung des QM-Systems für Fahrschulen bisher nicht unterstützt wurde.

Die Streubreite der „Förderung pädagogischer Konzepte“ war in den zuständigen Länderministerien und -behörden mindestens genauso groß. Ich habe die Sitzungen und Gespräche mit dem bayerischen MR Bouska in sehr guter Erinnerung. Sei-

ne Kommentare zu den einschlägigen Verordnungen lassen ein gutes Verständnis der „pädagogischen Konzepte“ erkennen.

Bei der BASt (Lenz, Kroj, Dr. Heinrich) gab es nicht nur hervorragende Unterstützung, sondern vielfältige produktive Zuarbeiten zur pädagogisch fundierten Weiterentwicklung der Fahrschulerausbildung. Das habe ich erfahren bei den Arbeiten am Curriculum für die Fahrlehrerausbildung, bei den Arbeiten zum Fahrsimulator und bei der Etablierung eines QM-Systems für die Fahrerlaubnisprüfung. Das kann ich v. a. an der Person des Reg. Dir. a. D. Dr. Heinrich festmachen. Er leitete seinerzeit die Sitzungen mit hoher Kompetenz und viel Empathie für alle Beteiligten und war in hohem Maß am Gelingen interessiert.

Die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände war zu allen Zeiten der entscheidende Motor zur Weiterentwicklung der Fahrschulerausbildung, wenn auch die einzelnen Verbände mit unterschiedlichen Drehzahlen am Fortschritt beteiligt waren (z. B. bei der Diskussion über ein QM-System: „Nicht schon wieder eine neues Fass aufmachen!“).

Kann bereits von einer Gleichberechtigung der „Pädagogik“ – neben den Gebieten „Recht“ und „Technik“ – bei der Weiterentwicklung der Fahrschulerausbildung ausgegangen werden? Ab wann wurde ggf. eine solche Gleichberechtigung erreicht?

Die Frage überrascht mich. Mir ist der Gedanke fremd, dass es bei der Weiterentwicklung der Fahrschulerausbildung um „Gleichberechtigung“, um „bereits“ und „erreichen“ ginge. Die Fahrschulerausbildung steht, weil es sich um die Optimierung von Lehr-Lernprozessen handelt, grundsätzlich – sehr salopp ausgedrückt – unter pädagogischer „Auftragsverwaltung“. Alle (akademischen) Sachgebiete, die zu einem zukunftsfähigen Konzept der Fahrschulerausbildung beitragen, legitimieren sich in der Fahrschulerausbildung ausschließlich darin, dass sie hierzu einen Beitrag leisten. In der FahrIAusO und FahrIPro kommt dies deutlich zum Ausdruck. Für Curricula und Verordnungen ist dieses Strukturprinzip deutlich definiert. Fahrlehrer (-anwärter) müssen so viel von Recht und Technik verstehen (lernen), dass sie die Inhalte der Fahrschüler-Ausbildung qualifiziert vermitteln können (Das angeschnittene Thema ist auch in der Lehrerausbildung ein ständige Aufgabe: Wie viel Fachwissenschaft – Mathematik, Theologie, Biologie – muss jemand studieren, um die korrespondierende Fachdidaktik zu verstehen und ein guter Mathematik-, Religions-, Biologielehrer zu sein).

Auf einem anderen Blatt steht die Qualifikation der Dozenten und vor allem der Prüfer in der Fahrlehrerausbildung und -prüfung. Da war in der Zeit, in der ich intensivere Einblicke in das „Milieu“ hatte, noch extrem „viel Luft nach oben“. Vielleicht hat sich das aber auch zum Besseren geändert.

Welchen Hintergrund hatte die Entwicklung der Curricularen Leitfäden im Jahr 1993: Auf welchen theoretischen Konzepten beruhen die Leitfäden? Hat man sich bei der Erarbeitung der Leitfäden an anderen Ländern orientiert? Wie haben sich die Leitfäden weiterentwickelt? Von wem gingen die Entwicklungsimpulse aus? Welche Inhalte wurden aus welchen Gründen forciert? Warum wurde nicht auch auf einen „Curricularen Leitfaden“ für den Theorieunterricht oder ein übergreifendes Curriculum für Theorie und Praxis hingewirkt?

Diese Fragen können andere besser beantworten. An der Entwicklung der Curricularen Leitfäden war ich nicht beteiligt. Natürlich kenne ich sie und schätze sie sehr als praxisrelevante Leitfäden. Ihre Funktion ist klar definiert. Sie legitimieren sich durch die Kompetenz der Autoren, durch Berufserfahrung und einschlägige pädagogische Forschungen.

Auf welchen theoretischen Konzepten beruht das von Ihnen erarbeitete „Curriculum für die Fahrlehrerausbildung“?

Die Konzepte sind ausführlich dargestellt in Heilig, Knörzer und Pommerenke „Curriculum für die Fahrlehrerausbildung“ (BASt M. 44, 1995). Ausgehend von Robinsohn („Bildungsreform als Revision des Curriculum“, 1967) gab es ab den 70er Jahren eine wahre Explosion von Curriculum-Aktivitäten. Meterweise wurde Literatur produziert, unzählige Curriculum-Institute entstanden, neue akademische Stellen wurden eingerichtet, Projektgruppen produzierten noch und noch Curriculum-Modelle und Curriculum-Strategien.

Das Problem, das hinter diesen Aktivitäten stand, ist sehr einfach: Die Lehrpläne für öffentliche Schulen enthielten bis in die 70er Jahre lediglich Inhaltsangaben (Unterrichts-, Lehr-, Ausbildungsinhalte) und keine Angaben darüber, welche Intentionen erreicht werden sollen, mit welchen Intentionen (Absichten, Ziele, Lehr-Lernziele, Ausbildungsziele) diese Inhalte bearbeitet werden sollten. Aber erst die Angabe der Intentionen macht die Planung präzise, transparent, diskutierbar und überprüfbar. Nur wenn man weiß, welches Ziel man verfolgt, kann man auch überprüfen, ob man es erreicht hat. In der Konsequenz wurden die

Lehrpläne umformuliert. Sie enthielten fortan Inhalts- und Zielformulierungen und hießen dann z. B. Curriculare Lehrpläne, curriculare Rahmenpläne, Rahmenrichtlinien usw. Die moderne Diskussion um Bildungsstandards (vgl. KMK) führt diese Diskussion fort und ergänzt sie um die Definition von Niveaustufen, die in den einzelnen Schulfächern in den verschiedenen Altersstufen erreicht werden müssen, sollen, können.

Der erste Ansatz zur Curriculum-Entwicklung von Robinsohn war einfach: 1. Bildung (und Ausbildung) besteht in der Bewältigung von **Lebenssituationen**; diese müssen analysiert und strukturiert werden (in welche beruflichen Situationen kommt z. B. ein Fahrlehrer?). 2. Welche unterschiedlichen **Qualifikationen** müssen erworben werden (Ziele erreicht werden), um diese Situationen zu meistern? 3. Durch welche **Inhalte** (Bildungsinhalte, Ausbildungsinhalte, Unterrichtsstoffe) können diese Qualifikationen erworben werden? Mit diesem heuristisch wertvollen Ansatz im Hinterkopf ließ sich bei der Curriculum-Entwicklung einiges anfangen. In der Folge entstand eine Unzahl von Curriculum-Modellen und -Strategien, viele davon theoretisch hypertroph und von Theoretikern entworfen, die selbst keine Curricula entwickelten.

Was ist ein Curriculum? Es gibt keine Normdefinition. Ich will den über 100 Curriculum-Definitionen keine weitere eigene hinzufügen, sondern an die Quintessenz aller Curriculum-Definitionen und -Entwürfe erinnern. Demnach ist ein Curriculum ein Dokument, in dem die Gestaltung eines Bildungs-, Ausbildungs-, bzw. Lernverlaufs entworfen wird. Ein solcher Entwurf sollte enthalten:

- (1) die **Ziele** (Bildungs-, Ausbildungs-, Lehr-, Lernziele, Qualifikationen, Kompetenzen), die erreicht werden sollen sowie
- (2) die **Inhalte** (Bildungs-, Ausbildungs-, Lehr-, Lerninhalte, Stoffe, Aufgaben), mit denen diese Ziele erreicht werden sollen. Es kann enthalten - wo als notwendig erachtet
- (3) eine **Systematik** (Strukturierungsprinzipien nach Abschnitten und Kapitel) und/oder die **Abfolge** (Lernschritte, Verlauf, Aufbau, Sequenzierung), evtl. auch - wo nötig -
- (4) die **Verfahren** (Lehr-, Lern-Methoden, Lernarrangement, Lernsituationen) und **Organisationsformen**, welche das Erreichen der Ziele ermöglichen, begünstigen, befördern, gelegentlich auch Angaben über
- (5) **Standards** - unterschiedlich hoch - die erreicht werden können, sollen, evtl. auch
- (6) Angaben über **Funktion, Stellung** im Ensemble der Planungs- und Gestaltungsdokumente.

Der Schwerpunkt unserer Arbeit lag bei den Zielen und Inhalten und hier besonders bei deren Systematisierung und Strukturierung. Eine nachvollziehbare Struktur und Systematik (nicht nur Aneinanderreihung) sind für alle Zwecke, die ein Curriculum haben soll, wesentlich. Für eine Verkehrsverhaltenslehre galt es, das Handeln im Straßenverkehr zu strukturieren, und für eine Fahrschulpädagogik wurden Systeme und Strukturen der Lehrerausbildung, der diversen Didaktik-Modelle adaptiert. Einige Jahre später kam eine EU-Projektgruppe GADGET zu vergleichbaren Lösungen. In den GADGET-Papieren wird unser Curriculum und „Der Fahrlehrer als Verkehrspädagoge“ erwähnt. Hier hat man auch von einer von uns entwickelten Ziel-Methoden-Matrix profitiert.

Curricula sind im Ensemble der Steuerungs- und Gestaltungs-Dokumente zwischen 1. juristisch kodifizierten verpflichtenden Vorgaben (Lehrpläne, staatl. Ausbildungsordnungen), die für alle Anwender sowie die gesamte Ausbildung gültig sind, und 2. der konkreten Ausbildungsplanung für eine Ausbildungseinheit eines einzelnen Lehrers andererseits angesiedelt. Sie sind konkreter als amtliche Vorgaben und interpretieren, erläutern, konkretisieren diese. Daher sind sie auch umfangreicher. Und sie sind andererseits abstrakter als Lehrbücher und Arbeitsmaterialien, als Unterrichtsmodelle und als die konkrete Ausbildungsplanung für den einzelnen Fahrlehrer, der heute Abend ein bestimmtes Thema bearbeitet.

Vielfach werden bei der Entwicklung eines Curriculums die Berücksichtigung bestimmter Curriculum-Modelle und die Berücksichtigung von elaborierten Curriculum-Strategien vorgeschlagen. Solche Modelle und Strategien können wertvolle Hilfsmittel sein; ihre Auswahl, ihre Erarbeitung, ihre Rechtfertigung bringen allerdings einen zusätzlichen Arbeits- und Kostenaufwand. Von der Wissenschaftstheorie und insbesondere von der Diskussion um Didaktik-Modelle wissen wir, dass die Arbeit mit Modellen auch ihre Tücken hat. Wer mit Theoriemodellen (Didaktik, Sozialisation, Curriculum, Bildungssteuerung usw.) arbeitet, muss (1) die einschlägigen Modelle kennen, muss (2) das Modell auswählen, das am besten für seine Aufgabe passt und muss (3) sich in dieses Modell einarbeiten. Da die Modelle (produktiv) einseitig sind, muss er (4) prüfen, inwiefern sein Ergebnis dadurch einseitig und reduktionistisch wird.

Für das Curriculum für die Fahrlehrerausbildung haben wir einen pragmatischen Zugriff gewählt und diese 5 Prinzipien berücksichtigt:

a) Sachkompetenz der Curriculum-Entwicklungsgruppe: Wer Curricula entwickelt,

muss in den Sachgebieten, für welche die Curricula entwickelt werden, kompetent sein. Sachkompetenz kann die Neugier auf formale Curriculum-Modelle und –Strategien ersetzen. Es ist allerdings leider ein Zug der Zeit, formale Methodenmodelle zu favorisieren, bei denen man angeblich sachlich nicht/kaum kompetent sein muss. Dies zeigt sich in der Moderation, im Coaching, im Brainstorming und in der Konfliktberatung – das kann Jeder, auch wenn er sachlich nicht ausgewiesen ist. Für Coaching ist es angeblich sogar das Beste, man kennt sich im Feld nicht aus. Für das Curriculum für die Fahrlehrerausbildung brachten wir unsere Lehrerausbildungskompetenz mit, hospitierten vielfach im Fahrschulunterricht, in der Fahrlehrer-Ausbildung, boten Fahrlehrerfortbildung (Kontaktstudium) an, befragten Studierende nach ihren Fahrschulerinnerungen und Prüfungserinnerungen.

- b) Curriculum-Konferenzen mit Betroffenen: Wie Fahrlehrer künftig ausgebildet werden sollten, das konnten nicht nur „Lehrerbildner“, das mussten vor allem auch Fahrlehrer, Fahrlehrerausbilder und ihre Repräsentanten einbringen. Diskursive Legitimation sollte auf allen Stufen der Curriculum-Entwicklung praktiziert werden.
- c) Bei der Ausarbeitung des Curriculums für die Fahrlehrerausbildung mussten traditionelle Sachgebiete wie Recht und Technik auf den Curriculumzweck Fahrlehrerausbildung ausgelegt werden, das Sachgebiet Verkehrsverhalten (Gefahrenlehre, Sicherheitslehre) musste neu konzipiert und strukturiert werden, ebenso das Gebiet der Fahrschulpädagogik. Gab es vorher eine systematische Verkehrsverhaltenslehre und Fahrschulpädagogik? Die Konzeptionen und Systematiken mussten konsensfähig sein. Die einseitige Favorisierung bestimmter Theorien und Modellen (Didaktik, Kommunikationstheorie, Lehrerverhalten) wäre dafür nicht zielführend gewesen.
- d) Wer ein Curriculum für die Fahrlehrerausbildung entwickelt, muss nicht glauben, er müsse das Rad neu erfinden, bei Adam und Eva anfangen und der Fachwelt erzählen, dass alles, was Andere produzieren und vorher produziert haben, zu vernachlässigen ist. Es muss auch in dieser Branche eine kumulative Argumentation und Produktion geben. Wir haben bei der Entwicklung des Curriculums für die Fahrlehrerausbildung v. a. die Impulse des Bad Honnef-Symposiums, die Arbeit von Lamszus und Bongard und die Impulse aus

unseren Fahrlehrerfortbildungen (Kontaktstudium) aufgenommen und weitergeführt.

- e) Curriculumarbeit muss kommuniziert werden, und Kommunikation bedarf der Verständlichkeit. Die elaborierte und oft internationale Sprache der Wissenschaft muss so verständlich wie dies ohne Verfälschungen möglich ist kommuniziert werden.

Inwiefern beeinflusste das Curriculum die Novelle des Gesetzes über das Fahrlehrerwesen im Jahr 1998?

Das „Curriculum für die Fahrlehrerausbildung“ wurde in das Gesetz über das Fahrlehrerwesen im Jahr 1998 weitgehend übernommen. Die Anlage (zu § 2 Abs. 1) „Rahmenplan für die Fahrlehrerausbildung an Fahrlehrerausbildungsstätten“ ist weitgehend identisch mit unseren Arbeiten. Sie wurde für die Fahrzeugklassen nach Fertigstellung des Curriculums noch ausdifferenziert. Das Curriculum enthält einige Empfehlungen für die Formulierung der FahrIAusbO, der FahrIPro und des DV-FahrIG. Bedauerlicherweise wurde die Empfehlung, dass in jeder Fahrlehrerausbildungsstätte ein hauptamtlicher Erziehungswissenschaftlicher (mindestens DP, MA) angestellt sein müsste, nicht aufgenommen. Eine Lehrerausbildung (egal welcher Branche) ohne DP-MA-Erziehungswissenschaftler ist ein absolutes „Geht nicht“. Dieser Fehler hat dazu geführt, dass zentrale Bestandteile der Reform in vielen Fahrlehrerausbildungsstätten nicht auf dem erforderlichen Niveau umgesetzt werden können.

Die Fahrlehrerausbildungsstätten müssten eigentlich Träger der Weiterentwicklung der Fahrschulpädagogik und der anderen Sachgebiete in der Fahrlehrerausbildung sein. Soweit ich das beurteilen kann, kann das nur für wenige Ausbildungsstätten konstatiert werden. Weil die Fahrlehrerausbildungsstätten privatwirtschaftlich organisiert sind, haben sie keinen Anlass, ihre u. U. qualifizierten Weiterentwicklungen der Fahrschulpädagogik zu veröffentlichen. Ein fachöffentlicher Diskurs ist in dieser Konstellation nicht unbedingt zu erwarten.

Bei vielen Fragen in diesem Interviewleitfaden geht es um Einflussstrukturen, um Steuerungsprozesse und die Umsetzung von Reformen und die Optimierung der Ausbildung. Da kann eine besondere Erfahrung nützlich sein: Unser Curriculum zur Fahrlehrerausbildung enthält Vorschläge zur Reform der Fahrlehrerprüfung. Auf Grund dessen konnte ich bei der Neukonzeption der FahrIPro mitwirken. Diese FahrIPro enthält viele gravierende Reformen und eine ganze Reihe von Bestimmungen, die einen Interpretationsspielraum las-

sen. Meine Kollegen und ich boten den Fahrlehrerbänden und den Prüfungskommissionen an, in 2-tägigen Fortbildungsveranstaltungen Empfehlungen zur Gestaltung und Beurteilung der Fachkundeprüfung (Prüfungsfragen formulieren, schriftliche und mündliche Prüfungen beurteilen) und der Lehrproben (Auswahl, Beurteilung) zu formulieren und ein Forum zu bieten, um offene Fragen konsensuell zu beantworten. Aus den Unterlagen und den Erfahrungen entstand 2003 die DFA-Broschüre „Die Fahrlehrerprüfung“. Wir stellten fest, dass es unbedingt notwendig war, die Rolle der Prüfungsvorsitzenden zu klären, Hilfestellung bei der Formulierung von schriftlichen und mündlichen Prüfungsfragen zu geben, Prüfungsstrategien aufzuarbeiten, die Notenfindung abzusprechen und vor allem die Beurteilung von Lehrproben zu bearbeiten. Letzteres z. B. ist ja nur möglich, wenn man Beurteilungskriterien (worauf kommt es an?) und Beurteilungsmaßstäbe (wie gut ist eine Leistung?) kennt, akzeptiert und sie absprachegemäß anwendet.

Unser Angebot wurde von den einzelnen Bundesländern sehr unterschiedlich aufgenommen; es gab Ignoranz und Begeisterung. Wir stellten bei den Veranstaltungen fest, dass die Prüferkompetenz sehr unterschiedlich ausgeprägt war und dass die Bereitschaft, unsere „Assistenz“ bei der Umsetzung der FahrIPro zu akzeptieren, nicht immer vorhanden war. Eine Anekdote mag unsere Situation erhellen: In einem Bundesland wurden wir z. B. eine Stunde vor Ende der Veranstaltung verabschiedet und den anwesenden Prüfern wurde vom Prüfungsvorsitzenden erklärt: „Was die Referenten ihnen erzählt haben, können sie vergessen – wir machen das so, wie ich Ihnen das jetzt erkläre.“ Offensichtlich waren wir in eine Herrschaftsdomäne eingebrochen. Mich wundert es nicht, dass – wie Herr Sturzbecher letzthin erzählte – Prüfer nichts mit dem „exemplarischen Prinzip“ anfangen können (vgl. FahrschAusbO) oder dass die Beurteilungen von Prüfungslehrproben und Klausurkorrekturen erheblich auseinanderliegen. Eher wundert es mich, dass man die Wege, diese Defizite zu beheben, kennt, sie aber nicht einschlägt. Ausbildungs- und Prüfungsordnungen müssen nicht nur verordnet werden. Es muss auch Assistenz und Motivation bei der Umsetzung geben.

Welche Entwicklungen halten Sie für erstrebenswert, um die Fahrschulausbildung zu optimieren?

- a. Inwieweit sind die Eingangsvoraussetzungen für den Fahrlehrerberuf sowie die

Aus- und Fortbildungsangebote für Fahrlehrer zu verbessern?

Um Gottes willen! Wie soll ich in einer akzeptablen Anzahl von Zeilen diese gewichtigen Fragen beantworten, mit denen ich mich ein halbes Berufsleben lang – in diesem Jahr ein Vierteljahrhundert – beschäftigt habe?

Beginnen wir mit der leichtesten Frage: Über die Eingangsvoraussetzungen für den Fahrlehrerberuf ist schon viel geredet und geschrieben worden, sodass ich mir die Wiederholung sparen kann. Die DFA hat 2001 in Berlin ein Symposium „Das pädagogische Profil des Fahrlehrers“ veranstaltet, das sich ausführlich diesem Thema widmete. Im neuesten Wegweiser Newsletter der DFA aus dem November 2013 hat von Bressensdorf das Wichtigste dargestellt. Ich schließe mich dieser Position 100%ig an: Fahrlehrer (-Anwärter) müssen Fachliteratur lesen und verstehen können. Das ist nur mit einem angemessenen Bildungs- v.a. Sprachniveau möglich. Wenn Sie nicht in einer angemessenen Sprache erklären, beraten, diagnostizieren und beurteilen können, leidet die Qualität des Unterrichts darunter. Fahrschüler sind zu ca. 40% oder mehr Gymnasiasten. Sie müssen das „Futter bekommen“, das ihren Erwartungen und Ansprüchen entspricht, sonst sind sie gelangweilt und unterfordert. Alle Fach-Publikationen sind in einer Sprache geschrieben, für die ein entsprechendes Bildungsniveau eine günstige Voraussetzung ist.

b. Wie kann die Ausbildungsqualität in Fahrschulen gesteigert werden?

Das Wichtigste ist sehr einfach! Wenn es gelingen würde, die Bestimmungen der FahrschAusbO besser umsetzen, ließe sich die Ausbildungsqualität enorm verbessern. Ich wage die Behauptung, dass höchstens 50% der Fahrlehrer mehr als 50% der Bestimmungen der FahrschAusbO umsetzen. Dabei enthält die FahrschAusbO Bestimmungen, die einen bestimmten Standard von Ausbildungsqualität gewährleisten können – Bestimmungen die bewährt, erprobt und durch (internationale empirische) Forschung ausreichend evaluiert sind (s. o.). Die Fahrlehrerverbände und die (anderen) Anbieter von Fahrlehrerfortbildungen leisten teilweise Sisyphusarbeit, bekanntlich ist ihr Einfluss begrenzt. Wie viel Prozent der Fahrlehrer in Deutschland werden durch die Publikationen der Fahrlehrerverbände und der Bundesvereinigung erreicht? Eine effektive – auf die Ausbildungsqualität bezogene - Fahrschulüberwachung (vgl. Bouska-Kommentar zur FahrschAusbO) könnte hier viel bewirken. Diese müsste allerdings konsequent auf die Bestimmungen der FahrschAusbO bezogen sein. In der Form, wie sie derzeit praktiziert wird,

kann sie das kaum leisten. Mir ist kein Ansatz bekannt, der dies leisten würde. Die Einführung eines QM-Systems würde wohl sicher die durchschnittliche Ausbildungsqualität sowie die Spitzenqualitäten (best practice) verbessern, weniger wohl die Ausbildungsqualität von stark optimierbaren Fahrschulen.

Das wichtigste Reformprojekt – seit Jahrzehnten gefordert und immer wieder konzipiert - ist die Einführung einer zweiten Ausbildungsphase in der Fahrschülerausbildung. Dies ist sehr gut begründet. Sie könnte die Fahrschulausbildung erheblich verbessern.

c. Welche Ausbildungsziele sollten für Fahrschüler definiert werden?

Diese Frage verstehe ich nicht – vielleicht deshalb, weil ich mich damit sehr ausführlich seit Jahrzehnten beschäftige.

Die Ausbildungsziele für Fahrschüler sind ziemlich abstrakt (und wenn Sie wollen auch hierarchisiert) in der FahrschAusbO in Form von Richtzielen definiert. Dort sind sie aufgeschrieben worden, weil sie die Anforderungen zusammenfassen, die heutzutage legitim an Fahrzeugführer gestellt werden können. Anders ausgedrückt und dasselbe gemeint: Das, was man heutzutage als Fahrzeugführer wissen und können muss, muss man in Fahrschulen in einer theoretischen und einer praktischen Ausbildung lernen. An diesen Formulierungen muss wohl was dran sein, denn die Formulierungen im EU-Projekt „Gadget“ sind damit vergleichbar (der „Fahrlehrer als Verkehrspädagoge“ wird in den Gadget-Papieren zitiert). Die Ausbildungsziele auf dieser Ebene haben Verbindlichkeitscharakter.

Solche abstrakten Lernziele verstehen nicht alle, vielleicht verstehen viele etwas Verschiedenes darunter und vielleicht leuchtet nicht unmittelbar ein, wie sie umgesetzt werden können. Daher müssen die abstrakten Lernziele erläutert werden, interpretiert werden, kleingearbeitet werden und sind dann im Sinne von Grobzielen eher hilfreich und praktisch anwendbar. Dann ist auch eher klar, was gemeint und wie es gemeint ist. Im Curricularen Leitfadens, im „Fahrlehrer als Verkehrspädagoge“, in manchen Fahrlehrerbriefen (z. B. „Ausbildungsziel Kenntnis, Verständnis und Anwendung der Verkehrsvorschriften“ oder „Ausbildungsziel Gefahrenwahrnehmung. Vorsicht da vorne kommt einer“) und implizit in jedem Lehrbuch und Medienpaket werden aus den sehr abstrakten Ausbildungszielen der Ebene 1 weniger abstrakte Ausbildungsziele (Ebene 2). Es wäre wünschenswert, wenn auf dieser Ebene ein ausführlicherer Diskurs

stattfände. Die Ausbildungsziele auf dieser Ebene haben Empfehlungscharakter. Für die einzelne Fahrstunde (mit einem bestimmten Fahrschüler auf einer bestimmten Ausbildungsstufe) oder den Theorieunterricht zu diesem oder jenem Thema müssen sie im Sinne von Feinzielen noch viel konkreter formuliert werden, sodass die Planung transparent wird und prinzipiell überprüfbar ist, ob die Ziele erreicht wurden. Diese Ziele sind Explikationen und Interpretationen der abstrakteren Ziele und daher durch sie legitimiert. Die FahrschAusbO ist die obligatorische gesetzliche Grundlage und Curricula sind (im günstigen Fall) hilfreiche Quellen.

In unserem demokratischen Gesellschaftssystem sollen (obligatorische) Ausbildungs- und Prüfungsordnungen das regeln, was unbedingt geregelt werden muss, um einen Mindeststandard zu gewährleisten. Alles andere wie Curricula und Lehrbücher muss – dem Subsidiaritätsprinzip entsprechend – der konkurrierenden Interpretation und dem weiterführenden Diskurs der Beteiligten überlassen sein.

5 Zeitzeugeninterview mit Herrn Dr. H. C. Heinrich

Welche Rolle spielt die Wissenschaft bzw. die Forschung bei der Weiterentwicklung der Fahrschulbildung in Deutschland? Welche Studien haben in der Vergangenheit in bedeutsamer Weise die Fahrschulbildung beeinflusst?

Die Fahrschule wurde erst relativ spät zum Gegenstand der wissenschaftlichen Forschung. Über viele Jahrzehnte hinweg hat sich kein Pädagoge mit Fahrschulfragen befasst. Vielleicht hängt dies damit zusammen, dass man sich in der Wissenschaftsgemeinde mit diesem Thema keinen Namen machen konnte. Mir scheint übrigens, dass dies bis heute gilt. Einzig Graf Hoyos hat bereits in den 1960er Jahren aus psychologischer Sicht einige wichtige Hinweise gegeben.

Die Situation änderte sich erst, als im Jahr 1972 bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) der Bereich „Unfallforschung“ gegründet wurde. Die BASt hatte sich bis dahin ausschließlich mit technischen Fragen des Straßen- und Brückenbaus sowie der Verkehrstechnik beschäftigt und war daher durch Ingenieurwissenschaftler geprägt. Die Mitarbeiter des Bereichs Unfallforschung hingegen waren größtenteils Verhaltenswissenschaftler. Die meisten davon – übrigens fast nur Psychologen, ein paar Soziologen, aber kein Pädagoge – wussten allerdings zunächst wenig über den Straßenverkehr, weil sie aus anderen Bereichen kamen oder den Verkehrsbezug lediglich aus dem Blickwinkel der Fahreignungsbegutachtung hatten. Wir mussten uns unseren Forschungsgegenstand also erst einmal erarbeiten.

Themen des Fahrschulwesens bzw. insbesondere die Fahrschulbildung standen dabei zunächst nicht im Vordergrund. Stattdessen wurde vor allem die Verkehrserziehung in und außerhalb der Schule fokussiert. Auf diesem Gebiet sind inzwischen enorme Fortschritte erzielt worden. So hatten wir im Jahr 1970 noch rund 2.000 getötete Kinder im Straßenverkehr zu beklagen, während diese Zahl heutzutage nur noch in einem zweistelligen Bereich liegt. Die in der BASt initiierten Projekte haben – besonders am Anfang – die bisherigen Anstrengungen mit wissenschaftlichen Maßstäben gemessen. Und da sahen die engagierten Laien, die ihr Bestes gegeben hatten, soweit sie es eben konnten, oftmals nicht gut aus. Hieraus konnte man vor allem zwei Dinge lernen:

1. Einerseits kommt man, wenn man etwas verbessern will, nicht umhin, die Schwachpunkte des Bestehenden zu kritisieren.
2. Andererseits muss man immer berücksichtigen, dass sich die Personen, die mit den Verhältnissen bisher ganz gut zurechtgekommen sind bzw. zurecht kommen mussten, häufig intensiv dafür eingesetzt haben. Will man mit dieser Personengruppe auch in Zukunft zusammenarbeiten, darf die Botschaft nicht lauten, was in der Vergangenheit alles falsch gemacht worden ist, vielmehr muss man sie (behutsam) in den Verbesserungsprozess einbeziehen. Betroffene zu Beteiligten machen lautet die bekannte Lösung für dieses Prinzip.

Gegen diese Regel ist schon bei der „Einführung in den motorisierten Straßenverkehr“ (EMS) verstoßen worden. Im Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung des Jahres 1973 stand der Programmpunkt „Entwicklung eines Modellprogramms für die theoretische und praktische Vorbereitung zum Kraftfahrer in der Schule“. Einigen Abgeordneten, die in den USA die dort als Driver Education bezeichnete Fahrausbildung in Schulen kennengelernt hatten, schien diese Form des Führerschein-erwerbs durchaus nachahmenswert. Die BASt bekam also den Auftrag, ein Modellprojekt zu entwickeln. Offenbar war die Fahrlehrerschaft davon einigermaßen überrascht worden. Jedenfalls erschien in der Zeitschrift „Fahrschule“ ein wütender Artikel unter der Überschrift „Driver Education – extreme Dummheit“. Erst danach wuchs unter den verantwortlichen Mitarbeitern der BASt die Erkenntnis, dass es bei dem Projekt keineswegs nur um die Frage ging, wie Aspekte der Fahrschulbildung in die Institution Schule integrierbar sein könnten, sondern dass der Berufsstand der Fahrlehrer eine derartige Initiative als massiven und bedrohlichen Angriff auf ihre Existenz ansah.

Später wurde das Ganze auf die Mofaausbildung in Schulen heruntertransformiert und heute weiß kaum jemand mehr, dass es bei EMS ursprünglich um den Erwerb der Fahrerlaubnis Klasse B in Schulen ging. Alles in allem haben die Auseinandersetzungen um EMS über mehrere Jahre das Vertrauensverhältnis zwischen der BASt und der Fahrlehrerschaft belastet. Die Grundidee aber, dass die Fahranfängervorbereitung zeitlich ausgedehnt werden sollte und dass man die Zeit in der Sekundarstufe dazu nutzen sollte, ist heute so aktuell wie damals.

Ein weiteres wichtiges Thema war die Nachschulung. Die überproportional hohe Unfallbelastung junger Fahrer war nicht auf Deutschland beschränkt. Eine erste Aufarbeitung der Problematik

im internationalen Rahmen fand in der OECD-Gruppe „Young Driver Accidents“ statt, an der die BAST beteiligt war. Die dort vorgetragenen Ideen wurden dann in einer Projektgruppe der BAST für Deutschland aufbereitet. Der Titel des Projektgruppenberichts „Unfälle junger Fahrer und Möglichkeiten gezielter Nachschulung“ weist darauf hin, dass auch hier die eigentliche Fahrschulung nicht im Zentrum der Betrachtung stand. Vielmehr ging es darum, Defizite oder Mängel bei jungen Fahrern zu korrigieren, deren Beeinflussung in der Fahrschule offenbar nicht gelungen war. An der Projektgruppe waren nun Fahrschulvertreter beteiligt; die in der Projektgruppe geführten Gespräche haben wesentlich zum wechselseitigen Verständnis beigetragen. Viele Fahrlehrer, die dann später als Kursleiter für die Fahranfängerkurse ausgebildet wurden und zum Einsatz kamen, lernten im Rahmen der Nachschulungen zum ersten Mal moderne Unterrichtsmethoden und Gedanken der Gruppendynamik kennen. Sie äußerten nun den Wunsch, diese Methoden auch in ihrer Ausbildung einzusetzen.

Ein letztes wichtiges Projekt waren die Studien zur Fahrlehrerausbildung von Lamszus und Bongard (BAST, 1983). Hier wurde zum ersten Mal detailliert analysiert, welche Kardinalfehler bislang bei der Fahrlehrerausbildung gemacht worden waren. Die Literaturanalyse von Lamszus legte offen, welche fehlerhaften Prämissen den bisherigen Ansätzen zugrunde lagen. Die Berichte, die Bongard anhand der teilnehmenden Beobachtungen zu Protokoll gab (einer seiner Studenten hatte sich im Laufe des Projekts zum Fahrlehrer ausbilden lassen), rundeten das Bild ab. Die Anstöße, die sich aus diesem Projekt ergaben, wirkten noch Jahrzehnte nach.

Welche Bedeutung kommt dem Gutachten „Möglichkeiten zu einer Neugestaltung des Fahrerlaubnisbildungssystems“ aus dem Jahr 1982 zu?

Das Gutachten geht auf einen Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr aus dem Jahr 1980 zurück. In Deutschland waren zu diesem Zeitpunkt die ersten Nachschulungskurse für verkehrsauffällige Fahranfänger erprobt worden, in den USA war die Diskussion über „Driver Improvement Kurse“ in vollem Gange und in Norwegen war das Modell einer zweiphasigen Fahrschulung in Erprobung gegangen. Nach der Durchsicht der damals verfügbaren Literatur waren wir zu dem Schluss gekommen, dass das Hauptproblem der Fahrschulung darin zu sehen ist, dass sie zu kurz ist: wichtige Lernphasen des Fahranfängers, die man allgemein mit „Erfahrungsbildung“ um-

schreiben kann, liegen erst nach dem Abschluss der Fahrerlaubnisprüfung und sind daher ohne pädagogische Begleitung. Der Fahrschüler wird bis zur Prüfung nur soweit gebracht, dass er die Fähigkeit zum Fahren erwirbt, Fertigkeiten muss er auf eigene Faust erlernen.

Die Annahme, auf die sich das Gutachten stützt, bestand darin, dass vor allem eine Verlängerung der Lernphase unter Anleitung dazu beitragen könnte, die Ergebnisse der Erfahrungsbildung zu verbessern. Dazu sollte eine zweiphasige Ausbildung eingeführt werden. Nach dem Abschluss einer ersten Ausbildungsphase mit einer Prüfung, sollte die Fahrerlaubnis unter Auflagen (L-Schild, Geschwindigkeitsbegrenzung, kein Alkohol) erteilt werden. Wenn die Fahranfänger dann in einem gewissen Umfang Erfahrungen im Straßenverkehr gemacht hatten, sollten diese in einer zweiten Ausbildungsphase aufgearbeitet werden. Darüber hinaus sollte eine obligatorische Nachschulung für verkehrsauffällige Fahranfänger eingeführt werden.

Der im Gutachten beschriebene Ansatz wurde nur in Teilen aufgegriffen und verwirklicht. Man nahm im Bundesministerium an, dass eine zweiphasige Ausbildung politisch nicht durchsetzbar sein würde. Warum sollte man alle Fahranfänger einer Maßnahme unterziehen, die vermutlich nur für einen Bruchteil von ihnen erforderlich war? Später zeigte sich, dass diese Entscheidung auch wegen der Unwirksamkeit zweiphasiger Ausbildungskonzepte richtig war. Die Probezeit und die Nachschulung nur für auffällige Kraftfahrer schienen hingegen administrabel und auch in der Öffentlichkeit vermittelbar. Also wurde der Führerschein auf Probe zum 1. September 1986 Vorschrift.

Die weiteren Vorschläge aus dem Gutachten – d. h. die Erarbeitung eines geschlossenen didaktischen Konzepts für die Ausbildung und die Prüfung sowie die auf das Ausbildungssystem und seine Inhalte abgestimmte Qualifikation des Fahrlehrers und des Fahrerlaubnisprüfers – fanden keine Beachtung. Vermutlich konnten sich die verantwortlichen Entscheidungsträger darunter nur wenig vorstellen; auch wären hierfür weitergehende und langfristige Entwicklungsarbeiten erforderlich gewesen.

Wie beeinflusste das von Heilig (1995) erarbeitete „Curriculum für die Fahrlehrerausbildung“ die Novellierung des Fahrlehrergesetzes im Jahr 1998?

Den ersten Anstoß für das „Curriculum für die Fahrlehrerausbildung“ gaben die erwähnten Studien von Lamszus und Bongard. 1988 war beim

Bundesministerium die Arbeitsgruppe „Fahrschulen, Fahrlehrer“ eingerichtet worden, in der neben der BAST (Heinrich) unter anderem auch die Fahrlehrerschaft (Heiler) und die Pädagogik (Lamszus) vertreten waren. Zu den verschiedenen Empfehlungen der Arbeitsgruppe gehörte u. a. der Auftrag an die BAST, ein Projekt zur Erarbeitung eines Curriculums für die Fahrlehrerausbildung auszuschreiben.

Die im Curriculum formulierten Vorstellungen wurden vollständig in die Neufassung des Fahrlehrergesetzes und die damit verbundene Verordnung von 1998 übernommen. Im Curriculum sind Anweisungen enthalten, wie Fahrlehrer auszubilden sind. Alle Überlegungen zur Fahrlehrerausbildung werden dabei stringent aus einer Didaktik der Fahrschulbildung abgeleitet. Wer die Ausbildung in Deutschlands Fahrschulen verbessern will, kommt daher um dieses Werk nicht herum, das eine komplette Fahrschuldidaktik enthält.

Es ist an dieser Stelle angebracht, zu bemerken, dass es sich bei allen Studien zur Fahrlehrerausbildung um rein deutsche Forschungen und Entwicklungen handelt, während nahezu alle übrigen Entwicklungen auf Anregungen aus dem Ausland zurückgehen. Dies gilt für die Nachschulung (USA), EMS (USA), die zweiphasige Ausbildung (Norwegen) und auch für die erfolgreichen Entwicklungen zu BF 17 (Schweden, Nordamerika, Frankreich). Internationale Recherchen haben sich für die Ideenfindung in Deutschland immer ausgezahlt.

Wie gestaltete sich in der Vergangenheit das Verhältnis zwischen Fahrschulbildung und Fahrerlaubnisprüfung bei der Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung? Welche Veränderungen halten Sie ggf. für wünschenswert?

Die Durchsicht historischer Gesetze und Verordnungen zeigt, dass bereits in den Anfängen des Fahrschulwesens die Prüfung über die Ausbildung dominierte: Es sollte das ausgebildet werden, was auch geprüft wird. Das Primat der Prüfung vor der Ausbildung geht aber auch aus den beruflichen Anforderungen hervor, die an Fahrlehrer bzw. Fahrerlaubnisprüfer gestellt werden: Prüfer müssen Ingenieure, also Akademiker sein; von Fahrlehrern wird keine akademische Ausbildung verlangt. Prüfer müssen zudem einer Prüforganisation angehören, die ihnen Sicherheit und Rückhalt gibt. Mit anderen Worten: Auf drei entscheidenden Ebenen – institutionell, wirtschaftlich und intellektuell – haben Prüfer oftmals einen höheren Status als Fahrlehrer. Diese Dominanz der Prüfer gegen-

über den Fahrlehrern spiegelt sich auch in der Lobbyarbeit wider, die seitens TÜVs und DEKRA wirksamer betrieben wird als durch die Fahrlehrerverbände.

Sichtbar wurde der starke Einfluss der Prüforganisationen u. a. in der jahrzehntelangen Verhinderung der Entwicklung moderner Prüfungsformen, obwohl bereits in den 1970er Jahren durch Hampel (TÜV Rheinland) gezeigt worden war, wie die altbackenen Prüfbögen überwunden werden könnten. Aber der TÜV Rheinland Verlag hatte das Monopol zum Druck dieser Bögen und Hampel hatte sich keinen Gefallen getan, als er versuchte, im eigenen Hause Weiterentwicklungen anzuregen, die letztlich zu deren Fortfall führen würden.

Nach einigen Turbulenzen ist es mit der TÜV | DEKRA arge tp 21 gelungen, ein Gremium zu schaffen, in dem Fahrlehrer und Prüforganisationen zu mehr Verständnis füreinander gefunden haben.

Welche Bedeutung hatten Evaluationsstudien bislang für die Weiterentwicklung der Fahrschulbildung? Welche Rolle sollten Evaluationsstudien zur Lern- und Sicherheitswirksamkeit von Maßnahmen der Fahrschulbildung künftig spielen? In welchem Rahmen sollten sie ggf. eingesetzt werden?

Das Thema „Evaluationsstudien“ hat viele Facetten: Studien zur formativen Evaluation von Maßnahmen haben gewöhnlich den positiven Effekt, dass eventuelle Unzulänglichkeiten dieser Maßnahmen ausgeräumt werden und insofern eine Verbesserung eintritt. Studien zur summativen Evaluation haben in der Vergangenheit nur in Ausnahmefällen dazu geführt, die Wirksamkeit einer Maßnahme nachzuweisen. Zu diesen Ausnahmen gehörte in jüngster Zeit der große Erfolg von BF 17.

Zu den ernüchternden Evaluationen gehören u. a. die Studien über

- den Führerschein auf Probe (signifikanter Rückgang der Unfälle um 5 Prozent nur bei männlichen Fahranfängern und nur innerorts),
- die Nachschulungsmaßnahmen für verkehrsauffällige Fahranfänger (keine erkennbare Wirkung der Nachschulung),
- das Programm „Jugend fährt sicher“ (keine Unterschiede zwischen Experimental und Kontrollgruppe, weder im Bereich der Einstellungen noch bei selbst berichteten Unfällen, Delikten und Auffälligkeiten);

- die „Freiwilligen Fortbildungsseminare für Fahranfänger“ (kein Nachweis der Verbesserung verkehrsrelevanter Einstellungen) und
- das „ADAC Sicherheitstraining für Motorradfahrer“ (kein Nachweis der Verbesserung verkehrsrelevanter Einstellungen, deutliche Verschlechterung sicherheitsrelevanten Verkehrsverhaltens nach dem Kurs).

Evaluationsstudien sind Entscheidungshilfen bei der Frage, ob eine Maßnahme fortgeführt, eingestellt oder überarbeitet werden sollte. Bei einem deutlichen Ergebnis für die Wirksamkeit der Maßnahme ist die Entscheidung für deren Fortführung leicht. Schwierig wird es, wenn die Resultate nicht für eine Wirksamkeit sprechen, denn dies ist kein zwingender Beweis für die Unwirksamkeit der Maßnahme. Schließlich ist es nicht möglich, die Nichtexistenz von etwas zu beweisen. Man kann nicht beweisen, dass es keine Elfen oder kein energetisches Wasser oder eben keine Wirksamkeit einer Verkehrssicherheitsmaßnahme gibt. Allerdings ist man in der Regel gut beraten, wenn man von einer Unwirksamkeit ausgeht. Hat man keine formative Evaluation durchgeführt, stehen gewöhnlich auch keine Anhaltspunkte zur Verfügung, in welchen Teilen eine Überarbeitung zu Verbesserungen der Wirksamkeit führen würde.

Wie mit Evaluationsstudien umgegangen wird, deren Ergebnisse auf die Unwirksamkeit einer Maßnahme hindeuten, hängt wohl u. a. davon ab, mit wie viel Engagement sich die Verantwortlichen für die Einführung der betreffenden Maßnahme eingesetzt haben. Es wird ein erheblicher Verlust an sozialem und politischem Prestige befürchtet, wenn sich herausstellt, dass man sich für etwas Unwirksames stark gemacht hat. Nicht selten wird die Maßnahme dann weiterhin verteidigt und dafür die Evaluationsstudie kritisiert bzw. die dafür verantwortlichen Wissenschaftler. Als Steuerungsinstrument sind Evaluationsstudien nur dann geeignet, wenn vor deren Durchführung verbindlich festgelegt wird, welche Konsequenzen man bei den verschiedenen möglichen Ergebnissen ziehen will. So kann man das Vorgehen in Norwegen als vorbildlich bewerten; dort wurde die zweiphasige Ausbildung wieder abgeschafft, nachdem deren erhoffte Wirksamkeit nicht nachgewiesen werden konnte.

Welche Entwicklungen halten Sie für erstrebenswert?

a. Inwieweit sind die Eingangsvoraussetzungen für den Fahrlehrerberuf sowie die Aus- und Fortbildungsangebote für Fahrlehrer zu verbessern?

Die kürzlich durch Herrn von Bressensdorf formulierte Forderung nach einer dualen, fachakademischen Ausbildung im Umfang von mindestens 24 Monaten kann ich nur unterstützen. Die Fachhochschulreife sollte dafür Mindestvoraussetzung sein. Einem Berufseignungstest stehe ich skeptisch gegenüber, weil ich bezweifle, dass dieser die in ihn gesetzten Hoffnungen erfüllen kann. Die empirische Basis bei der Erprobung des vorhandenen Berufseignungstests erscheint bisher viel zu schmal, um zu einem seriösen abschließenden Urteil zu gelangen.

b. Wie kann die Ausbildungsqualität in Fahrschulen gesteigert werden?

Es sollte verbindlich ein festes Kurssystem eingeführt werden. Die Paternostermethode, bei der man zu jedem Zeitpunkt die theoretische Ausbildung beginnen kann, sollte abgeschafft werden. Im Sinne der vielfach geforderten „Verzahnung“ von Theorie und Praxis sollte jeder Fahrschüler nur einen Fahrlehrer haben, der ihn vom Ausbildungsanfang bis zur Prüfung begleitet.

c. Welche Ausbildungsziele sollten für Fahrschüler definiert werden?

Vermutlich reichen die in der Fahrschülerausbildungsordnung festgelegten Ziele aus.

6 Zeitzeugeninterview mit Herrn Dr. F. J. Jagow

Vorbemerkung Dr. Jagow:

Unmittelbar verantwortlich für das Fahrlehrerrecht und dessen Weiterentwicklung war ich erst von 1994 bis Anfang 1999 im Bundesverkehrsministerium als zuständiger Referatsleiter und – in Personalunion – als zuständiger Unterabteilungsleiter. Zusammen mit der 1998 vorgenommenen Neuordnung des Fahrerlaubnisrechts (Schaffung der Fahrerlaubnis-Verordnung als eigenständiges Vorschriftenwerk durch Herausnahme aus der StVZO, verbunden insbesondere mit der Einführung der internationalen Fahrerlaubnisklassen A, B, C, D, E und des Kartenführerscheins) wurde gleichzeitig auch das gesamte Fahrlehrerrecht novelliert. Dies erfolgte durch eine umfangreiche Änderung des Fahrlehrergesetzes sowie durch eine Neufassung der vier Fahrlehrer-Verordnungen (Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz, Fahrlehrer-Ausbildungsordnung, Prüfungsordnung für Fahrlehrer und die Fahrschüler-Ausbildungsordnung).

Vorbereitet wurde das „Fahrlehrer-Paket“ vom sog. „Münchener Arbeitskreis“, dem die Vertreter der Länder Baden-Württemberg, Bayern, Brandenburg und Nordrhein-Westfalen sowie der Vorstand der BVF und der Vorstand der BAGFA angehörten. Den Vorsitz führte ich als Vertreter des Bundesverkehrsministeriums. Der Arbeitskreis erstellte 1996 und 1997 in 12 Sitzungen nach eingehenden Erörterungen und in sehr konstruktiver Zusammenarbeit den Entwurf zur Änderung des Fahrlehrergesetzes sowie die Entwürfe für die Neufassung der vier Fahrlehrer-Verordnungen.

Wie und durch wen entstanden die Vorgaben der Fahrschüler-Ausbildungsordnung (z. B. Lehr-Lerninhalte, Ausbildungsumfang) in den Jahren 1958 bzw. 1976? Wurde die Erarbeitung der Ausbildungsordnung von Pädagogen begleitet?

Da ich erst 1994 im Bundesverkehrsministerium das Fahrlehrerrecht übernommen hatte, fehlt mir für die Jahre 1958 und 1976 die erforderliche persönliche Erfahrung.

Kann bereits von einer Gleichberechtigung der „Pädagogik“ – neben den Gebieten „Recht“ und „Technik“ – bei der Weiterentwicklung der Fahrschulerausbildung ausgegangen werden? Ab wann wurde ggf. eine solche Gleichberechtigung erreicht?

Die Gleichberechtigung der „Pädagogik“ neben den Gebieten „Recht“ und „Technik“ wurde in den Novellen von 1998 als besonderes Anliegen vor allem wie folgt rechtlich verankert:

- a) Die entsprechende Änderung der Fahrlehrer-Prüfungsordnung wird am besten verdeutlicht durch das betreffende Zitat in der amtlichen Begründung hierzu: „Die neue Vorschrift des § 4 des Fahrlehrergesetzes über die Fahrlehrerprüfung setzt neue Akzente bei der fachlichen Eignung des Fahrlehrers. Neu ist die ausdrückliche Erwähnung der verkehrspädagogischen Kenntnisse, denen auch pädagogische Fertigkeiten entsprechen müssen (vgl. amtl. Begründung in BT-Drucks. 13/6914, S. 87). Folgerichtig ist deshalb, dass zu den bisherigen drei Prüfern (Jurist, Ingenieur, Fahrlehrer) als vierter der Pädagoge bzw. Erziehungswissenschaftler hinzutritt. Damit soll gemäß dem Willen des Gesetzgebers auch in der Prüfung die Pädagogik den ihr gemäßen Platz erhalten“ (Verkehrsblatt – Amtsblatt des Bundesverkehrsministeriums - 1998 S. 1213).
- b) Auch in der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz erhielt bei den Anforderungen an die Fahrlehrerausbildungsstätten die Pädagogik die ihr gebührende Bedeutung. Auch hier soll das betreffende Zitat aus der amtlichen Begründung (Verkehrsblatt 1998 S. 1212) für sich sprechen: „Der zweite Abschnitt (Anforderungen an Fahrlehrerausbildungsstätten, §§ 8 -12) ist in seiner Struktur unverändert geblieben. Der Pädagoge bzw. Erziehungswissenschaftler findet jedoch Eingang in § 8 (Anforderungen an den verantwortlichen Leiter der Fahrlehrerausbildungsstätte) und § 9 (Lehrkräfte in Fahrlehrerausbildungsstätten). Damit soll den Berufspädagogen und der Erziehungswissenschaft der ihnen im Rahmen der Fahrlehrerausbildung zustehende Platz eingeräumt werden.“
- c) Der Stellenwert der Pädagogik wird ebenfalls in der Fahrschüler-Ausbildungsordnung unterstrichen (amtl. Begründung in Verkehrsblatt 1998 S. 1213): „ Da nach Auffassung vieler Experten auch generalpräventive Maßnahmen im Sinne einer Vorbeugung notwendig sind, muss auch bei der Fahrschülerausbildung angesetzt werden. Die Ausbildung muss verbessert und effizienter gemacht werden, um die

überdurchschnittlich hohe Unfallhäufigkeit der jungen Fahrer weiter zu vermindern. In der theoretischen Ausbildung wird deshalb ‚ein neuer Ansatz‘ in der Fahrschüler-Ausbildungsordnung verankert. Die neuen Vorschriften über den theoretischen Unterricht (§4) sehen verbindlich ein Konzept vor, nach dem die Verkehrsvorschriften nicht lediglich gelernt werden, sondern der Theorie-Unterricht sieht methodisch als ersten Schritt eine Thematisierung und Problematisierung der betreffenden Verkehrsregelungen vor. Diese Thematisierung /Problematisierung ist im allgemeinen Ausbildungsstoff nach der neuen Anlage 1 zur Fahrschüler-Ausbildungsordnung verankert. Im Einzelnen wird auch auf die Begründung zu § 4 Abs. 2 der Fahrschüler-Ausbildungsordnung verwiesen. Thematisiert werden soll im theoretischen Unterricht auch der „Risikofaktor Mensch“ sowohl in Bezug auf die eigene Einstellung wie auch bei den anderen Verkehrsteilnehmern.“

- d) Schließlich erfuhr die Pädagogik eine besondere Aufwertung durch die Einführung eines viereinhalb monatigen Praktikums in einer Ausbildungsfahrschule für die Fahrlehreranwärter (Änderung des § 2 Abs. 3 Fahrlehrergesetz). Hierdurch wurde die bis dahin alleinige fünfmonatige theoretische Ausbildung in einer Fahrlehrerausbildungsstätte ergänzt und dem Fahrlehreranwärter Gelegenheit geboten, sich bei einer Ausbildungsfahrschule in die Praxis der Pädagogik einzuüben.

Wie wurde der zunehmende Einfluss der Pädagogik in rechtswissenschaftlichen / politischen Kreisen bewertet?

In „rechtswissenschaftlichen /politischen Kreisen“ fand der zunehmende Einfluss der Pädagogik kaum eine besondere Erwähnung oder Bewertung. Vielmehr wurde dies wohl im Wesentlichen als eine fahrlehrerrechtliche Fachfrage angesehen.

In welchem Ausmaß hing die bisherige Weiterentwicklung der Fahrschulerausbildung von einzelnen bedeutenden Politikern oder anderen Personen ab? Sollte eine derartige Abhängigkeit ggf. überwunden werden und wie könnte dies aus Ihrer Sicht geschehen?

Der damals zuständige Bundesverkehrsminister Wissmann hat sich für die fahrlehrerrechtliche Novellierung wie für die fahrerlaubnisrechtliche Novellierung mit großem Engagement eingesetzt. Auch der federführende Verkehrsausschuss des Bundestages hat die Novellierungen grundsätzlich befürwortet. Bundestag und Bundesrat haben sie

mit großer Mehrheit gebilligt. Abgesehen vom neuen Punktsystem kommen Anstöße für den Gesetzgeber im Straßenverkehrsbereich kaum von „einzelnen bedeutenden Politikern“, sondern eher von Verbänden und vor allem von der EU aus Brüssel.

Wie wirkt sich die Tatsache, dass das Verkehrsrecht im Rahmen der konkurrierenden Gesetzgebung weiterentwickelt wird, auf die Effektivität von diesbezüglichen Steuerungsprozessen aus?

Die Tatsache, dass Straßenverkehrsrecht und Fahrlehrerrecht der konkurrierenden Gesetzgebung unterliegen, dürfte auch für die Weiterentwicklung kaum eine Rolle spielen. Bei der konkurrierenden Gesetzgebung hat stets der Bund den ersten Zugriff und ist insoweit auch frei bei der inhaltlichen Ausgestaltung.

7 Zeitzeugeninterview mit Herrn K. Schulte (Fahrlehrer/ Pädagoge)

Welche Rolle spielt die Wissenschaft bzw. die Forschung bei der Weiterentwicklung der Fahrschul Ausbildung in Deutschland? Welche Studien haben in der Vergangenheit in bedeutsamer Weise die Fahrschul Ausbildung beeinflusst?

Die Rolle der Wissenschaft bei der Weiterentwicklung der Fahrschul Ausbildung wird traditionell von Seiten der Fahrlehrerschaft aufmerksam mit Interesse verfolgt. Die Gründe dafür sind vielfältig, lassen sich aber beispielhaft benennen:

- a) Ausländische Studien werden in der Regel in Frage gestellt, da ihre Übertragbarkeit auf Deutschland angezweifelt wird. Dabei spielt eine Rolle, dass fast alle anderen Staaten auch Systeme einer Laienvorbereitung besitzen, die in Deutschland im Jahr 1986 abgeschafft wurde. Es sind Ängste vorhanden, ausländische Studien könnten dazu beitragen, Systeme der Laienvorbereitung wieder einzuführen.
- b) Die unterschiedlichen pädagogischen Fachbereiche der verschiedenen Universitäten, die sich mit Elementen der Fahrausbildung beschäftigen, sprechen nicht mit einer Sprache. Innerhalb der Wissenschaft finden Methodendiskussionen statt, die für die Glaubwürdigkeit der Aussagen in der Fahrlehrerschaft nicht förderlich sind. Persönliche Auseinandersetzungen zwischen wissenschaftlich arbeitenden Personen, die im Bereich der Fahrausbildung aktiv werden wollen, verstärken eine negative Sichtweise gegenüber Neuerungen. Letztlich scheint es innerhalb der pädagogischen Diskussionen im Bereich der Fahrausbildung teilweise auch um Vormachtstellungen zu gehen und nicht nur um Inhalte. Dies wird von Seiten der Fahrlehrerschaft bemerkt.
- c) Die organisierte Fahrlehrerschaft sucht gern eigenständig nach Lösungen und möchte nicht das Gefühl haben, von außen „bevormundet“ zu werden.

Rückblickend lassen sich insbesondere zwei wissenschaftliche Arbeiten hervorheben, die die Fahrausbildung maßgeblich thematisch beeinflusst haben:

- „Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer“ (Schulze, 1996; Schulze, 1999)
- „Gefühle im Straßenverkehr“ (Lamszus)

Diese Arbeiten führten dazu, dass im Rahmen des Theorieunterrichts beispielsweise die Bedeutung von Emotionen und Gefühlen mit einem eigenen Unterrichtsthema behandelt werden musste.

Wie beeinflusste die Einführung des „Nachschulungskurses für Fahranfänger FaP“ und der damit verbundenen „neuen“ Lehr-Lernmethoden (z. B. Moderationsmethoden) die Gestaltung des Theorieunterrichts und die Anreicherung verkehrspädagogisch-didaktischer Kompetenzen bei den Fahrlehrern?

Mit der Einführung des „Nachschulungskurses für Fahranfänger FaP“ fand eine Erweiterung der methodischen Möglichkeiten statt. Ein erklärtes Ziel bestand darin, an die bisherigen Fahrerlebnisse der Teilnehmer anzuknüpfen, statt an den Teilnehmern vorbei Wissen zu vermitteln. Dies beinhaltete die Nutzung von sogenannten teilnehmerorientierten Methoden. Dabei wurden Arbeitstechniken verwendet, die auch in der „Moderation“ eingesetzt wurden. Nicht ganz sauber wurde leider kommuniziert, dass im Rahmen der Nachschulungskurse nunmehr moderiert wird. Eigentlich bediente man sich nur einiger Elemente, die in der Moderation verwendet werden. Die intensive Ausbildung der Seminarleiter führte aber dazu, dass innerhalb der Fahrausbildung eine Auseinandersetzung über lehrerzentrierte und schülerzentrierte Methoden in Gang gesetzt wurde und die aktiven Seminarleiter die aktivierenden Methoden mehr und mehr auch im Theorieunterricht angewandt haben und damit auch zum Gegenstand von Fahrlehrerfortbildungen machten.

Mit der Einführung des „Nachschulungskurses für Fahranfänger FaP“ bestand zu Beginn das Vorurteil, dass auffällige Fahranfänger schlecht ausgebildet waren und von schlechten Fahrschulen kamen. Dieses Vorurteil wurde erst dann richtig abgebaut, als Seminarleiter zum ersten Mal ihre eigenen ehemaligen Schüler in Seminaren hatten. Dies führte unterstützend zu einem Nachdenken über den Lernprozess, ein Auto sicher im Straßenverkehr zu führen. Man fing in der Fahrlehrerschaft an, darüber nachzudenken, dass Lernen auch unabhängig von der Fahrschule stattfindet und die Einstellungen und das Verhalten Einfluss auf Lernprozesse nehmen. Auch dies trug dazu bei, dass die aktivierenden Methoden – also die aktive Einbindung der Schüler in die Gestaltung des Unterrichts – mehr und mehr in den Theorieunterricht integriert wurden.

Letztlich führte die Reform der Fahrlehrerausbildung mit der deutlichen Ausweitung des Fachs „Pädagogik“ im Jahr 1999 dazu, dass innerhalb

der Fahrlehrerschaft mehr und mehr über unterschiedliche Methoden diskutiert wurde. Pädagogische Kompetenzen und Themen wurden in der Fahrlehrerprüfung konkret geprüft. Inwieweit sich jedoch die Methodenvielfalt in einzelnen Fahrschulen durchsetzte, hing auch davon ab, welche Ausbildungsfahrschule von Fahrlehreranwärtern besucht wurde. Hoch motivierte und gut ausgebildete Jungfahrlehrer wurden teilweise durch Ausbildungsfahrlehrer in ihrer pädagogischen Kompetenz eingeeengt.

Ebenfalls als kontraproduktive Entwicklung, die die Auswahl pädagogischer Methoden im Theorieunterricht einschränkte, ist die digitale Bereitstellung von Unterrichtsmaterialien durch die Fahrschulfachverlage zu sehen. Anstatt sich immer wieder neu auf den Theorieunterricht vorzubereiten, vertrauten Fahrlehrer leider den vorgefertigten Medien. Die Notwendigkeit zur Unterrichtsvorbereitung war nicht mehr gegeben.

Welche Ansätze zur Entwicklung von Curricula oder von prototypischen Referenzausbildungseinheiten haben die Fahrschulausbildung in Deutschland beeinflusst? Warum sind derartige Ansätze nicht in ein übergreifendes Rahmencurriculum eingeflossen bzw. warum wurden sie nicht flächendeckend umgesetzt?

Mit Einführung des „Nachschulungskurses für Fahranfänger FaP“ gelang es immer mehr, dass Pädagogen die Fahrausbildung mit neuen Ideen und methodischen Vorgehensweisen bereicherten. Der unter dem Begriff FAKT veröffentlichte Fahr Schüler-Abschluss-Kontroll-Test (Ende 1980er/Anfang 1990er Jahre) konnte sich nicht durchsetzen, diente aber auch als Grundlage für den „Curricularen Leitfadens – Praktische Ausbildung Pkw“ und für die Ausbildungsdiagrammkarte der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände.

Der „Curriculare Leitfadens – Praktische Ausbildung Pkw“ der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände ist dabei als ein Ansatz für ein Curriculum zu werten, der sich bundesweit bis heute etabliert und die Fahrpraktische Ausbildung nachhaltig beeinflusst hat. Die in der Folge erarbeiteten Leitfäden Motorrad, LKW, Bus etc., die heute von der Deutschen Fahrlehrer-Akademie (DFA) herausgegeben werden, gehören zu den einzigen Werken, die im Rahmen der Fahrausbildung eine langfristige und breite Verbreitung bis heute erfahren haben. Ebenso bundesweit verbreitet wurden die „Info über die Sonderfahrten (1991)“ und die „Info über die Grundausbildung (1992)“; beide haben dazu beigetragen, dass sich Fahrlehrer pädagogisch mit Ausbildungselementen beschäftigten. Die

„Info über den theoretischen Unterricht“ mit einer Vielzahl von Unterrichtsbeispielen hat sich hingegen nicht verbreitet.

Das Theorie- und Praxiscurriculum „Erziehung zu umweltbewusstem Fahrverhalten in der Fahrausbildung (1986-1990)“ hat im Nachgang zumindest die Fahrpraktische Ausbildung beeinflusst, indem es zu einer modernen und sicheren Fahrweise beigetragen hat. Viele Gedanken und Hinweise sind in die überarbeitete Neuauflage des „Curricularen Leitfadens – Praktische Ausbildung Pkw“ eingeflossen. Letztlich führte die Aufnahme umweltschonender Fahrtechniken in die Fahrerlaubnisprüfung im Jahr 1999 zur Akzeptanz der Curriculuminhalte. Entsprechende Resonanz erfuhr das Angebot „Ecodriving für Fahrlehrer“ in den Jahren 2001 bis 2003, das curriculare Ansätze mit Fortbildungen verband.

Eine bundesweite Verbreitung des curricularen Ansatzes „Cool fahren – Sprit sparen. Clever und umweltschonend im Verkehr unterwegs“ konnte dadurch realisiert werden, dass in den Jahren 2006 bis 2008 die Teilnahme an entsprechenden Fortbildungen mit finanziellen Anreizen verbunden war. Das Beispiel von „Cool fahren – Sprit sparen“ zeigt jedoch auch die Schwachstellen auf, die eine bundesweite Verbreitung von curricularen Ansätzen beeinträchtigen. Die Integration von derartigen Ansätzen in die Fahrlehrerfortbildung ist davon abhängig, inwieweit sich die Anbieter von Fortbildungen offen gegenüber pädagogischen Methoden zeigen und selbst von Inhalten überzeugt sind. Dabei spielt auch eine Rolle, dass die Fahrlehrerschaft eher nicht dazu geneigt ist, Konzepte anzunehmen, die nicht innerhalb der Fahrlehrerschaft selbst erstellt wurden, sondern von „außen“ kommen.

Gute, didaktisch aufgebaute Materialien wie „Meine Sicht – Deine Sicht – Ansichtssache?“, „Aus der Spur gekommen“, „Verkehrsrisiko Jugend?!“ oder „Allein: schön, aber gefährlich“ hatten aus zwei Gründen keine Chance, bundesweit eingeführt zu werden:

- a) sie wurden nur vereinzelt in Fahrlehrerfortbildungen behandelt;
- b) sie erforderten von den Fahrlehrern eine Unterrichtsvorbereitung, die leider nicht weit verbreitet ist.

Dass die vorhandenen Materialien und Angebote bisher nicht in ein übergreifendes Rahmencurriculum eingeflossen sind, liegt eher darin begründet, dass in der Fahrlehrerschaft das Interesse an einem Rahmencurriculum als begrenzt bezeichnet werden kann. Frei nach dem Motto „Ein Fahrlehrer

weiß, was er zu tun hat“ ist eine gezielte Unterrichtsvorbereitung oder auch strukturierte, evaluierbare Arbeitsweise eher selten vorzufinden. Das vom Verlag Heinrich Vogel veröffentlichte Handbuch „Praktische Ausbildung gestalten“ zeigt, dass mit curricularen Ansätzen keine Massenaufgaben verbunden sind, wenn sie nicht z. B. „kostenfrei“ an die Mitglieder versendet werden. Ob diese dann auch benutzt werden, muss noch hinterfragt werden.

Welche Auswirkungen haben die Organisationsstrukturen der Fahrlehrerschaft (z. B. die Fahrlehrerverbände) auf die Weiterentwicklung der Fahrschulbildung?

Momentan gibt es drei Verbände, die als Bundesverbände gewertet werden, aber eher in Konkurrenz zueinander stehen. Zu nennen sind die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF), der Interessensverband Deutscher Fahrlehrer (IDF) und der Bundesverband der deutschen Fahrschulunternehmer (BDFU). Dabei ist die BVF, als Zusammenschluss von 18 Landesverbänden, der älteste und war über Jahrzehnte der einzige Verband, der bundesweit aktiv die Interessen der Fahrlehrerschaft bearbeitet hat. Hinzu kommt noch die Bundesarbeitsgemeinschaft der Fahrlehrerausbildungsstätten (BAGFA). Die drei Verbände (BVF, IDF, BDFU) nehmen für sich in Anspruch, die Interessen der Fahrlehrer zu vertreten, wobei der BDFU von seinen Mitgliedern her eher die Fahrschulunternehmer vertreten muss, was nicht gleichbedeutend mit Fahrlehrerinteressen sein muss bzw. kann.

Aus der Aufgabenstellung der Verbände wird deutlich, dass hier nicht primär die Interessen einer „Weiterentwicklung“ der Fahrausbildung vertreten werden. Letztendlich erwarten die Mitglieder (Fahrlehrer) der Verbände, dass für ihre Interessen gehandelt wird und nicht unbedingt für das gesellschaftliche Interesse der Ausbildung. Was allen Verbänden fehlt, ist eine Leitidee oder auch Vision, wie die Fahrausbildung oder der Fahrlehrerberuf z. B. im Jahr 2025 aussehen muss. Insofern werden Anstöße für Veränderungen eher von „außen“ gegeben und seitens der Verbände erst einmal kritisch betrachtet und diskutiert. Die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände ist zudem ein Zusammenschluss von 18 einzelnen Landesfahrlehrerverbänden, die häufig nicht von Beginn an mit einer Sprache sprechen, sondern erst nach längeren, internen Diskussionen zu Ergebnissen bzw. Aussagen kommen.

Hinzu kommt, dass alle Verbände eher ehrenamtlich arbeiten und persönliche Interessen die Arbeit

prägen können. Mit der Gründung der Deutschen Fahrlehrer-Akademie (DFA) wurde eine Einrichtung geschaffen, die unabhängig von Verbänden die Arbeit an der Veränderung der Fahrausbildung durchführen könnte. Die DFA hat jedoch in den notwendigen Diskussionen noch nicht den Stellenwert, den sie eigentlich haben sollte. Woran es auch immer liegen möge, vermag hier nicht zu klären sein, jedoch wäre es denkbar, dass die DFA nicht ganz so unabhängig ist, wie es wünschenswert wäre.

Welche Entwicklungen im internationalen Bereich haben in welcher Weise zur Professionalisierung der Fahrschulbildung in Deutschland beigetragen? Welche Neuerungen wurden aus welchen Gründen nur wenig oder nicht berücksichtigt?

Deutschland hat im Gegensatz zu anderen Ländern eine rein professionelle Fahrausbildung, was von meiner Seite als fantastisch anzusehen ist. Dies führt aber auch dazu, dass internationale Erkenntnisse eher kritisch betrachtet und von Beginn an abgelehnt wurden, ohne sich intensiv mit den Ergebnissen zu beschäftigen. Insbesondere Diskussionen innerhalb der Europäischen Union stehen unter dem Vorurteil, sie könnten zu einer Wiedereinführung von Systemen einer Laienvorbereitung in Deutschland führen.

Der mit der GDE-Matrix (Goals of Driver Education) verbundene Versuch, innerhalb des EU-Projekts GADGET eine systematische Beschreibung der für das Fahrverhalten verantwortlichen Kompetenzen vorzunehmen, ist z. B. in Deutschland nicht offensiv diskutiert worden. Im Gegenteil, die GDE-Matrix wurde als Konkurrenzmodell zur deutschen Stufenausbildung betrachtet und wird leider fälschlicherweise immer noch als hierarchisches Modell diskutiert. Das deutsche Stufenmodell soll beschreiben, wie die Fahrpraktische Ausbildung aufgebaut sein kann. Die GDE-Matrix hingegen ist eine Hilfestellung dafür, welche Kompetenzen aus welchen Bereichen herangebildet werden müssen, um zu einem sicheren Autofahrer auszubilden. Dabei müssen Inhalte betrachtet werden, die thematisch nicht der Fahrpraktischen Ausbildung zugerechnet werden können. Dieses grundsätzliche Missverständnis führt dazu, dass in Deutschland die GDE-Matrix nicht großartig thematisiert wird, obwohl es bereits Veröffentlichungen gibt, die zeigen, wie die GDE-Matrix und das Stufenmodell miteinander zu verknüpfen sind. Dies führt leider auch dazu, dass viele Anregungen aus dem Ausland nicht weiter beachtet werden, da sie auf der Grundlage der GDE-Matrix basieren. So wird im europäischen Ausland beispielsweise die

GDE-Matrix dafür benutzt, Erklärungen für Widerstände bei Fahrerlaubnisinhabern zu finden bzw. Lernprozesse und vorhandene Hemmnisse bei Fahrschülern beschreiben und erklären zu können, um geeignete Vorgehensweisen zu finden. Ein derart systematischer Umgang mit der GDE-Matrix ist bisher in die deutsche Fahrausbildung noch nicht eingeflossen.

Ein weiteres Beispiel ist die im EU-Projekt HERMES vorgeschlagene Nutzung der Coaching-Methode im Rahmen der Fahrausbildung. Anstatt sich mit der Methode zu beschäftigen und Ausbildungssituationen zu definieren, in denen diese Methode zielführend ist, wurde in einer Schwarz-Weiß-Diskussion eher pauschal argumentiert, ohne die Möglichkeiten in der Tiefe zu diskutieren. Hinzu kam, dass der Begriff Coaching in anderen Bereichen leider falsch verwendet wurde (z. B. Verkehrscoach in Österreich). Dies führte zu grundsätzlichen Widerständen, deren Ursache nicht in der Methode zu suchen ist. Es handelt sich eher um Scheindiskussionen.

Diese beiden Beispiele zeigen das Dilemma, in dem sich die Verkehrspädagogik in Deutschland im Bereich der Fahrausbildung befindet. Es fehlt an einer wirklich inhaltlichen Auseinandersetzung, einer Beschreibung von Möglichkeiten, einer Beschreibung von Chancen. Es wird eher pauschal diskutiert, warum etwas in Deutschland nicht funktionieren kann. Leider wird in Deutschland im Rahmen der Fahrausbildung nicht darüber diskutiert, was die professionellen Ausbilder im Ausland teilweise tun, um in einem Markt, in dem Laien tätig sind, zu bestehen und sich durch Qualität abzuheben. Hier ließen sich einige Konzepte übertragen und die Qualität der Ausbildung anheben.

Wie beeinflusste der Ausbau der Pädagogik in der Fahrlehrerausbildung ab 1999 die Qualität des Fahrschulunterrichts?

Insgesamt wurde die pädagogische Qualität des Unterrichts deutlich gesteigert, die Fahrlehreranwärter haben ein gutes pädagogisches Rüstzeug. Inwieweit die Qualität bei den „neuen“ Fahrlehrern erhalten bleibt, hängt vielfach von den Ausbildungsfahrlehrern bzw. den Ansinnen der zukünftigen Arbeitgeber (Fahrschulinhaber) ab. Hier gibt es einen deutlichen Bedarf an Nachbesserung.

Wie schätzen Sie die Fahrlehrerfortbildung in Deutschland hinsichtlich der bearbeiteten Themen und der Fortbildungsqualität ein?

Im Bereich der Fahrlehrerfortbildung besteht ein ausgesprochener Optimierungsbedarf. Es ist nachvollziehbar, dass im Zuge der vielen rechtli-

chen Veränderungen entsprechende rechtliche Informationen bereitgestellt werden müssen. Ein Vielzahl von Themen (Technik, Versicherung etc.) oder praktischen Events müssen hinsichtlich ihrer pädagogischen Relevanz für die Fahrausbildung auf den Prüfstand gestellt werden. Die Erprobung, die Diskussion und das Sammeln von Erfahrungen mit pädagogischen Vorgehensweisen müssen ausgebaut werden. Wünschenswert wäre eine standardisierte Erfassung der einzelnen Themen hinsichtlich ihrer Relevanz für die Fahrausbildung, bevor eine Anerkennung als Fortbildung ausgesprochen wird.

Welche Entwicklungen halten Sie für erstrebenswert:

- a. **Inwieweit sind die Eingangsvoraussetzungen für den Fahrlehrerberuf sowie die Aus- und Fortbildungsangebote für Fahrlehrer zu verbessern?**
- b. **Wie kann die Ausbildungsqualität in Fahrschulen gesteigert werden?**
- c. **Welche Ausbildungsziele sollten für Fahrschüler definiert werden?**

Für eine wirkliche Stärkung der professionellen Fahrausbildung muss der Fahrlehrerberuf ein anerkannter Beruf werden. Momentan ist es eher ein mit Rechtsrahmen beschriebener Fortbildungsberuf. Zu diskutieren ist, ob es ein Ausbildungsberuf oder ein akademischer Beruf werden sollte. Die Zugangsvoraussetzungen müssten mindestens mit einem Berufseignungstest verbunden werden.

Ausbildungsangebote müssen auf einem Curriculum basieren und nicht nur auf einer Ausbildungsordnung, die lediglich Schlagworte und Themenfelder beinhaltet. Fortbildungsangebote müssen vor behördlicher Genehmigung hinsichtlich ihrer Relevanz für die Fahrausbildung standardisiert erfasst und beschrieben sowie mit Evaluationskriterien versehen werden. Dabei sollte der Besuch einer bestimmten Stundenzahl im Bereich der Pädagogik/Psychologie verbindlich vorgeschrieben werden. Es ist zu überlegen, welche Formen der Fortbildung anerkannt werden können.

Für eine Steigerung der Ausbildungsqualität muss ein verbindlicher Rahmen geschaffen werden. Angelehnt an die schulischen Entwicklungen sollte mindestens ein Rahmenlehrplan (oder auch ein Curriculum bzw. Referenzcurriculum) entwickelt und öffentlich zur Verfügung gestellt werden, um geeignete Kontrollen – auch soziale Kontrollen – ausüben zu können. Der Rahmenlehrplan (oder das Curriculum bzw. Referenzcurriculum) muss sich an den minimal zu erreichenden Kompeten-

zen orientieren. Diese Kompetenzen stellen dann die Grundlage für die zu erreichenden Ausbildungsziele dar und geben den Rahmen für die Definition der Prüfung. Eine qualitative Supervision und Bewertung der Ausbildung in Fahrschulen muss obligatorisch eingeführt werden.