

Reform der Fahrlehrerausbildung

Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen

Mensch und Sicherheit Heft M 275

bast

Reform der Fahrlehrerausbildung

**Teil 1:
Weiterentwicklung der
Fahrlehrerausbildung
in Deutschland**

**Teil 2:
Kompetenzorientierte
Neugestaltung der Qualifizierung
von Inhabern / verantwortlichen
Leitern von Ausbildungsfahrschulen und
Ausbildungsfahrlehrern**

**Gutachten im Auftrag der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

von

Roland Brünken
Detlev Leutner
Dietmar Sturzbecher

unter Mitwirkung von
Bianca Bredow
Sebastian Ewald

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 275

bast

Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht ihre Arbeits- und Forschungsergebnisse in der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen**. Die Reihe besteht aus folgenden Unterreihen:

A - Allgemeines
B - Brücken- und Ingenieurbau
F - Fahrzeugtechnik
M - Mensch und Sicherheit
S - Straßenbau
V - Verkehrstechnik

Es wird darauf hingewiesen, dass die unter dem Namen der Verfasser veröffentlichten Berichte nicht in jedem Fall die Ansicht des Herausgebers wiedergeben.

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt bei der Carl Schünemann Verlag GmbH, Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen, Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in der Regel in Kurzform im Informationsdienst **Forschung kompakt** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos angeboten; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

Ab dem Jahrgang 2003 stehen die **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)** zum Teil als kostenfreier Download im elektronischen BASt-Archiv ELBA zur Verfügung.
<http://bast.opus.hbz-nrw.de>

Impressum

Bericht zum Forschungsprojekt F1100.4413013:

T1: Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland.
T2: Kompetenzorientierte Neugestaltung der Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer.
Gutachten im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen

Fachbetreuung:

Michael Bahr

Herausgeber

Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach
Telefon: (0 22 04) 43 - 0
Telefax: (0 22 04) 43 - 674

Redaktion

Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Druck und Verlag

Fachverlag NW in der
Carl Schünemann Verlag GmbH
Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen
Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53
Telefax: (04 21) 3 69 03 - 48
www.schuenemann-verlag.de

ISSN 0943-9315

ISBN 978-3-95606-335-0

Bergisch Gladbach, November 2017

Kurzfassung – Abstract

Reform der Fahrlehrerausbildung

Im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien CDU, CSU und SPD für die 18. Legislaturperiode wurde vereinbart, im Rahmen einer Reform des Fahrlehrerrechts auch die Qualität der Fahrlehrerausbildung zu verbessern. Um die inhaltlichen Voraussetzungen zur Erreichung dieses Ziels zu schaffen, hat die Bundesanstalt für Straßenwesen ein Gutachten in Auftrag gegeben. In diesem Gutachten wurde – unter Berücksichtigung des aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstands und der vorliegenden Vorschläge zur Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland – ein kompetenzorientiertes Konzept für eine modularisierte Fahrlehrerausbildung erarbeitet. Darüber hinaus wurden die für Fahrlehrer erforderlichen fachlichen sowie pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Kompetenzen definiert, mit curricularen Ausbildungsinhalten untersetzt, auf wissenschaftlicher und berufspraktischer Ebene begründet sowie in einem Rahmenplan verankert. Schließlich wurden Vorschläge zur Anpassung der Zugangsvoraussetzungen zum Fahrlehrerberuf sowie zur Weiterentwicklung der curricularen Strukturen in der Fahrlehrerausbildung erarbeitet.

Aufbauend auf den genannten Arbeiten wurde ein zweites Gutachten zur Novellierung der fahrlehrerrechtlichen Grundlagen bezüglich der Qualifizierung von Inhabern bzw. verantwortlichen Leitern einer Ausbildungsfahrschule sowie von Ausbildungsfahrlehrern in Auftrag gegeben. In diesem Gutachten wurden die im Einweisungsseminar zu vermittelnden Kompetenzen und Ausbildungsinhalte für Inhaber bzw. verantwortliche Leiter einer Ausbildungsfahrschule und für Ausbildungsfahrlehrer definiert, begründet und in einem Rahmenplan verankert. Darüber hinaus wurden weitere Vorschläge zur Novellierung der Qualifizierungsgrundlagen unterbreitet, die vor allem die Voraussetzungen für den Betrieb bzw. die verantwortliche Leitung einer Ausbildungsfahrschule, die Voraussetzungen zur Tätigkeit als Ausbildungsfahrlehrer und die Einführung einer Fortbildungspflicht für Ausbildungsfahrlehrer betreffen.

Reform of driving instructor training

As a part of their coalition agreement for the 18th legislative period, the governing parties CDU, CSU and SPD resolved to improve the quality of driving instructor training by a reform of the law on driving instructors. As a prerequisite for achieving this goal, an expert report was commissioned by the German Federal Highway Research Institute. In this report, a competence-oriented concept of a modularized driving instructor training was suggested, taking into account the current scientific state of knowledge as well as preexisting suggestions for the further development of driving instructor training in Germany. Additionally, the competencies required by driving instructors with regard to driving-related knowledge, instructional psychology and traffic education were defined, underpinned with curricular educational contents, substantiated from a scientific and practical point of view and anchored in a curricular framework. Finally, suggestions were worked out with regard to adjusting the admission requirements for becoming a driving instructor as well as the further development of the curricular structures of driving instructor training.

Building upon the mentioned work, a second expert report was commissioned to deal with possible amendments to the legal bases of the qualification required by holders or heads of educational driving schools (specific driving schools authorized for driving instructor training) as well as driving instructor trainers. In this report, the competencies and educational contents to be conveyed to holders and heads of an educational driving school as well as to driving instructor trainers in the mandatory instructional seminar were defined, substantiated and anchored in a curricular framework. Additionally, suggestions were presented on how to amend the bases of qualification, particularly concerning the preconditions for owning or managing an educational driving school, the preconditions for becoming a driving instructor trainer and the introduction of mandatory continuous advanced training for driving instructor trainers.

Autorenangaben

Roland BRÜNKEN, Universitätsprofessor, Dr. phil., Dipl.-Psych., leitet den Lehrstuhl für Empirische Bildungsforschung an der Universität des Saarlandes. Zu seinen Arbeitsschwerpunkten in Forschung und Lehre gehören die Ausbildung von Lehramts- und Psychologiestudierenden, die empirische Lehr-Lernforschung insbesondere unter Berücksichtigung des Einsatzes neuer Medien, Forschung zur Entwicklung pädagogischer Kompetenzen im Lehrerberuf sowie die Verkehrspsychologie. Im Rahmen der verkehrspsychologischen Forschung beschäftigt er sich mit der Evaluation von Ausbildungskonzepten in der Fahrschüler- und Fahrlehrerausbildung, der Messung von Aspekten der Fahrkompetenz insbesondere bei Fahranfängern und der Entwicklung computerbasierter Trainingsmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit junger Fahrer. Die Arbeiten werden in Drittmittelprojekten von verschiedenen Institutionen, u. a. der BAST, gefördert und sind in zahlreichen nationalen und internationalen Zeitschriften veröffentlicht. Er ist Mitglied der BAST-Arbeitsgruppe zur Hochrisikophase von Fahranfängern und des BAST Fachausschusses „Fahrerlaubnisprüfung“.

Detlev LEUTNER, Universitätsprofessor, Dr. phil. Dr. h.c., Dipl.-Psych., Lehrstuhl für Lehr-Lernpsychologie der Universität Duisburg-Essen. Mitglied im Senat der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG), Mitglied im Kuratorium des KMK-Instituts zur Qualitätsentwicklung im Bildungswesen (IQB) in Berlin, Koordinator des DFG-Schwerpunktprogramms „Kompetenzmodelle“ (zusammen mit E. Klieme). Forschungsschwerpunkte: Lernen mit Multimedia, selbstreguliertes Lernen, Problemlösen, Kompetenzen von Lehrerinnen und Lehrern. BAST-Projekte zur Fahrerlaubnis auf Probe und zum Ausbildungspraktikum für Fahrlehreranwärter. Mitglied der BAST-Arbeitsgruppen zum Begleiteten Fahren ab 17 und zur Hochrisikophase von Fahranfängern. Erstautor (zusammen mit R. Brünken und G. Willmes-Lenz) eines Überblickartikels über Fahrenlernen und Fahrausbildung, Enzyklopädie der Psychologie.

Dietmar STURZBECHER, Dr. habil. päd., Dipl.-Lehrer, apl. Professor für Familien-, Jugend- und Bildungssoziologie an der Universität Potsdam; Direktor des Instituts für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung an der Universität

Potsdam. Seine Arbeitsschwerpunkte liegen in der Durchführung von pädagogisch-psychologischen und testpsychologischen Forschungs- und Entwicklungsprojekten im Bereich der Fahrausbildung (z. B. BAST-Projekt „Ansätze zur Optimierung der Fahrschulbildung in Deutschland“, Entwicklung von Lehr-Lernmedien und Referenzbildungseinheiten für den Fahrschulunterricht), Fahrerlaubnisprüfung (z. B. BAST-Projekte zur methodischen Weiterentwicklung und Evaluation der theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung, Entwicklung eines Verkehrswahrnehmungstests), Fahrschulüberwachung (z. B. Erarbeitung und Weiterentwicklung der „Pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung“) und Nachschulung verkehrsauffälliger Kraftfahrer (z. B. BAST-Projekte zur Entwicklung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars). Darüber hinaus entwickelt er familiendiagnostische Tests, E-Learning-Programme für technische Sachverständige und Methoden zur Erfassung der Bildungsqualität in Kindertageseinrichtungen. Er ist Mitglied der BAST-Arbeitsgruppe zur „Hochrisikophase von Fahranfängern“.

An der Erstellung der vorliegenden Gutachten wirkten Frau Dipl.-Psych. Bianca BREDOW und Herr Sebastian EWALD (B. A.) vom Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung an der Universität Potsdam mit.

Inhalt

Teil 1 – Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland

1	Ausgangslage und Zielsetzung	7	4.4	Pädagogisch-psychologische und verkehrspädagogische Kompetenzen von Fahrlehrern	52
2	Wissenschaftliche Grundlagen	15	4.5	Fazit	57
2.1	Überblick	15	5	Qualifikationsniveau von Fahrlehrern und Zugangsvoraussetzungen zum Fahrlehrerberuf	57
2.2	Entwicklung wissenschaftlicher Grundlagen im schulischen Bildungssystem	15	5.1	Überblick	57
2.3	Professionelle Kompetenzen von Lehrkräften im schulischen Bildungssystem	16	5.2	Derzeitiges Qualifikationsniveau von Fahrlehrern und bestehende Zugangsvoraussetzungen zum Fahrlehrerberuf	58
2.4	Professionelle Kompetenzen von Fahrlehrern	18	5.3	Reformbedarf der Zugangsvoraussetzungen aus Sicht des Gesetzgebers und unterschiedlicher Interessengruppen	59
3	Fachliches Professionswissen von Fahrlehrern	19	5.4	Ausgangspunkte für eine professionswissenschaftliche Einordnung des Fahrlehrerberufs in den Deutschen Qualifikationsrahmen	62
3.1	Überblick	19	5.5	Schlussfolgerung für die Festlegung des Qualifikationsniveaus von Fahrlehrern, die Novellierung fahrlehrerrechtlicher Zugangsvoraussetzungen zum Fahrlehrerberuf und die Gestaltung der Fahrlehrerausbildung	64
3.2	Fachliches Professionswissen gemäß der Fahrlehrer-Ausbildungsordnung	20	6	Entwurf einer modularisierten Fahrlehrerausbildung	69
3.3	Reformbedarf des fachlichen Professionswissens aus Sicht des Gesetzgebers und unterschiedlicher Interessengruppen	22	6.1	Überblick	69
3.4	Fachliche Kompetenzen von Fahrlehrern	25	6.2	Berufsbild des Fahrlehrers und modularisierte Fahrlehrerausbildung	69
3.4.1	Fachliche Kompetenzen von Fahrlehrern der Klasse BE	25	6.3	Beschreibung des obligatorischen Grundmoduls	71
3.4.2	Fachliche Kompetenzen von Fahrlehrern der Klasse A.	33	6.4	Skizzierung der fakultativen Zusatzmodule	76
3.4.3	Fachliche Kompetenzen von Fahrlehrern der Klasse CE	36	7	Vorschläge zur Änderung fahrlehrerrechtlicher Regelungen	79
3.4.4	Fachliche Kompetenzen von Fahrlehrern der Klasse DE	42	8	Literatur	88
4	Pädagogisch-psychologisches und verkehrspädagogisches Professionswissen von Fahrlehrern	48	Anlage		
4.1	Überblick	48		Die Anlage zu Teil 1 dieses Berichts ist im elektronischen BAST-Archiv ELBA unter:	
4.2	Standards der Kultusministerkonferenz	48		http://bast.opus.hbz-nrw.de abrufbar.	
4.3	Reformbedarf des pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Professionswissens aus Sicht des Gesetzgebers und unterschiedlicher Interessengruppen	50			

Teil 2 – Kompetenzorientierte Neugestaltung der Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer		3 Kompetenzorientierte Neugestaltung der Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer.	
1	Ausgangslage und Zielsetzung	95	
2	Derzeitige Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer.	96	
2.1	Relevante Rechtsvorschriften	96	3.1 Theoretische Grundlagen 109
2.1.1	Rechtsvorschriften zum Betrieb bzw. zur verantwortlichen Leitung von Ausbildungsfahrschulen	96	3.1.1 Kompetenzbegriff 109
2.1.2	Rechtsvorschriften zur Tätigkeit von Ausbildungsfahrlehrern	99	3.1.2 Kompetenzorientierte Struktur des Professionswissens der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer 110
2.1.3	Rechtsvorschriften zur Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer	100	3.2 Fachliches Professionswissen der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer 112
2.2	Einweisungsseminar für Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und für Ausbildungsfahrlehrer	100	3.3 Pädagogisch-psychologisches und verkehrspädagogisches Professionswissen der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer 117
2.3	Reformbedarf des Einweisungsseminars für Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und für Ausbildungsfahrlehrer	101	4 Weitere Empfehlungen zur Neugestaltung der Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer. 121
2.3.1	Kritische Analyse der Richtlinie zum Einweisungsseminar.	101	5 Literatur 126
2.3.2	Reformbedarf des Einweisungsseminars aus Sicht der Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Reform des Fahrlehrerrechts“.	103	Anlagen 131
2.3.3	Reformbedarf des Einweisungsseminars aus Sicht berufsständischer Interessengruppen	103	
2.3.4	Exkurs zur Qualifizierung von Ausbildern in anerkannten Ausbildungsberufen	106	
2.3.5	Exkurs zur Qualifizierung von Lehrerbildnern im Bereich der Ausbildung von Schullehrern	108	
2.3.6	Fazit	108	

Teil 1 – Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland

1 Ausgangslage und Zielsetzung

Gutachterauftrag

Im Koalitionsvertrag „Deutschlands Zukunft gestalten“ der Regierungsparteien CDU, CSU und SPD für die 18. Legislaturperiode wurde vereinbart, im Rahmen einer Reform des Fahrlehrerrechts auch die Qualität der Fahrlehrerausbildung zu verbessern. Das vorliegende, im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen erstellte Gutachten soll einen Beitrag zur Erarbeitung der dazu benötigten inhaltlichen Voraussetzungen darstellen und auf einem von der Arbeitsgruppe „Reform des Fahrlehrerrechts“ abgestimmten Eckpunktpapier aufbauen.

Mit dem Gutachten sollen – unter Berücksichtigung des aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstands und vorliegender Vorschläge zur Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland – ein Rahmenplan sowie fachlich begründete Vorschläge für Änderungen der Ausbildungs- und Prüfungsordnung für den Fahrlehrerberuf vorgelegt werden. Weiterhin sollen, ausgehend von den neugestalteten Qualifizierungsvorgaben, Vorschläge zur Anpassung der Zugangsvoraussetzungen zum Fahrlehrerberuf erarbeitet werden. Schließlich sollen erste Überlegungen zur Weiterentwicklung der curricularen Strukturen in der Fahrlehrerausbildung formuliert werden.

Fachliche Ausgangspositionen

Analog zu den unterschiedlichen Fahrerlaubnisklassen gemäß § 6 der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV¹) existieren verschiedene Fahrlehrerlaubnisklassen, die zur Ausbildung von Fahrerlaubnisbewerbern² der jeweiligen Klasse berechtigen. Dabei werden im § 1 des Gesetzes über das Fahrlehrerwesen (Fahrlehrergesetz – FahrIG³) die Fahrlehrerlaubnisklassen BE, A, CE und DE unterschieden. Die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE dient als Grundfahrlehrerlaubnis, auf deren Basis die anderen Fahrlehrerlaubnisklassen erworben werden können (BOUSKA & MAY, 2009).

Rechtliche Vorgaben zur Ausbildung und Prüfung von Fahrlehrern finden sich in diversen fahrlehrerrechtlichen Vorschriften, wobei die maßgeblichen Aspekte in den folgenden Rechtsvorschriften geregelt sind:

1. Gesetz über das Fahrlehrerwesen (Fahrlehrergesetz – FahrIG),
2. Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz (DV-FahrIG⁴),
3. Fahrlehrerausbildungsordnung (FahrIAusbO⁵) und
4. Prüfungsordnung für Fahrlehrer (FahrIPrüfO⁶).

Das FahrIG enthält vorrangig im ersten und dritten Abschnitt bedeutsame Vorgaben für die Ausbildung und Prüfung von Fahrlehrern: Der erste Abschnitt beinhaltet Vorgaben zur Fahrlehrerlaubnis, beispielsweise zum Inhalt und zur Erfordernis einer Fahrlehrerlaubnis (§ 1 FahrIG), zu den Voraussetzungen für ihre Erteilung (§ 2 FahrIG) und zu den Grundlagen der Fahrlehrerprüfung (§ 4 FahrIG). Im dritten Abschnitt werden Regelungen für Fahrlehrerausbildungsstätten getroffen. In der FahrIAusbO wird die Ausbildung von Fahrlehrern konkretisiert; in ihr ist als Anlage auch ein Rahmenplan für die Fahrlehrerausbildung an Fahrlehrerausbildungsstätten enthalten. In diesem Rahmenplan werden inhaltliche und zeitliche Mindeststandards für die Ausbildung in den einzelnen Klassen festgelegt. Die FahrIPrüfO regelt insbesondere Details zur Fahrlehrerprüfung; beispielsweise enthält sie Vorgaben be-

¹ FeV vom 13. Dezember 2010, BGBl. I: S. 1980; zuletzt geändert durch Artikel 1 der Ersten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 16. Dezember 2014, BGBl. I: S. 2213.

² Aus Lesbarkeitsgründen gilt bei allen personenbezogenen Bezeichnungen die gewählte Form für beide Geschlechter.

³ FahrIG vom 25. August 1969, BGBl. I: S. 1336; zuletzt geändert durch Artikel 2 des Fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 28. August 2013, BGBl. I: S. 3313.

⁴ DV-FahrIG vom 19. Juni 2012, BGBl. I: S. 1346; zuletzt geändert durch Artikel 5 der Zehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 16. April 2014, BGBl. I: S. 348.

⁵ FahrIAusbO vom 19. Juni 2012, BGBl. I: S. 1307.

⁶ FahrIPrüfO vom 19. Juni 2012, BGBl. I: S. 1302; zuletzt geändert durch Artikel 4 der Zehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 16. April 2014, BGBl. I: S. 348.

züglich der Prüfungsausschüsse und der Prüfungsdurchführung. In der DV-FahrlG werden schließlich einige ausbildungs- und prüfungsrelevante Aspekte konkretisiert bzw. weitere Aspekte geregelt, die in den übrigen Rechtsvorschriften nicht behandelt werden. Dazu gehören beispielsweise Festlegungen zu Anpassungslehrgängen und Eignungsprüfungen für Fahrlehrer mit ausländischen Fahrlehrerlaubnissen und Befähigungsnachweisen sowie zu Anforderungen an Fahrlehrerausbildungsstätten.

Die letzte umfassende Novellierung der Fahrlehrerausbildung und der entsprechenden fahrlehrerrechtlichen Vorgaben erfolgte im Jahr 1999, als gleichzeitig im Zuge der Umsetzung der Zweiten EU-Führerscheinrichtlinie 91/439/EWG weitreichende Änderungen des Fahrerlaubnisrechts⁷ vorgenommen wurden. Dabei wurde das FahrlG in weiten Teilen geändert⁸; die DV-FahrlG, die FahrlAusbO und die FahrlPrüfO wurden gänzlich neu verfasst⁹. Das Ziel der Novellierung bestand vorrangig in der Erhöhung der (verkehrspädagogischen) Qualifikation von Fahrlehrern (BR-Drs. 442/98; BT-Drs. 13/6914). Dazu wurde teilweise auf wissenschaftliche Empfehlungen von HEILIG, KNÖRZER

und POMMERENKE (1995) zurückgegriffen, die im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen ein Curriculum für die Fahrlehrerausbildung entwickelt hatten. Im Ergebnis der Novellierungen entstand schließlich ein zweistufiges Ausbildungssystem für den Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse BE, das in Bild 1 schematisch dargestellt und anschließend näher beschrieben wird.¹⁰

Wie Bild 1 zu entnehmen ist, werden Fahrlehreranwärter in einem ersten Ausbildungsabschnitt fünf Monate in einer Fahrlehrerausbildungsstätte unterrichtet (§ 2 Abs. 5 FahrlG; § 2 FahrlAusbO). Der Unterricht ist hierbei nach einem von der Erlaubnisbehörde zu genehmigenden Ausbildungsplan durchzuführen, der mindestens die Sachgebiete und Stundenzahlen des oben genannten Rahmenplans beinhalten muss (§ 2 Abs. 1 FahrlAusbO). Die Tabelle 1 bietet einen Überblick über diese Sachgebiete und über die Anzahl der Unterrichtsstunden, die für den Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse BE für die Sachgebiete aufgewendet werden sollen.

Die Ausbildung in den verschiedenen Sachgebieten soll durch unterschiedliche Lehrkräfte vorgenommen werden. So sollen Fahrlehrerausbildungsstätten gemäß § 9 Abs. 1 DV-FahrlG über die folgenden Lehrkräfte verfügen:

1. eine Lehrkraft mit der Befähigung zum Richteramt,
2. eine Lehrkraft mit einem abgeschlossenen technischen Studium, das ausreichende Kenntnisse des Maschinenbaus vermittelt, und mit mindestens zweijähriger Praxis auf dem Gebiet des Baus oder des Betriebs von Kraftfahrzeugen,
3. ein Fahrlehrer, der die Fahrlehrerlaubnis der Klassen A, BE und CE besitzt und drei Jahre lang hauptberuflich Fahrschüler theoretisch und praktisch ausgebildet hat,

⁷ Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18. August 1998, BGBl. I: S. 2214.
⁸ Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 24. April 1998, BGBl. I: S. 747.
⁹ Verordnung zur Änderung fahrlehrerrechtlicher Vorschriften vom 18. August 1998, BGBl. I: S. 2307.
¹⁰ Für das vorliegende Gutachten stellt das System der Fahrlehrerausbildung und Fahrlehrerprüfung aus dem Jahr 1999 den Ausgangspunkt für die Erarbeitung von Optimierungsvorschlägen dar. Darüber hinaus finden sich natürlich auch in den früheren Systemlösungen Wurzeln und Traditionslinien des heutigen Systems. Deshalb können der Anlage 1 ergänzende einschlägige Hintergrundinformationen zur Fahrlehrerausbildung und Fahrlehrerprüfung vor dem Jahr 1999 entnommen werden.

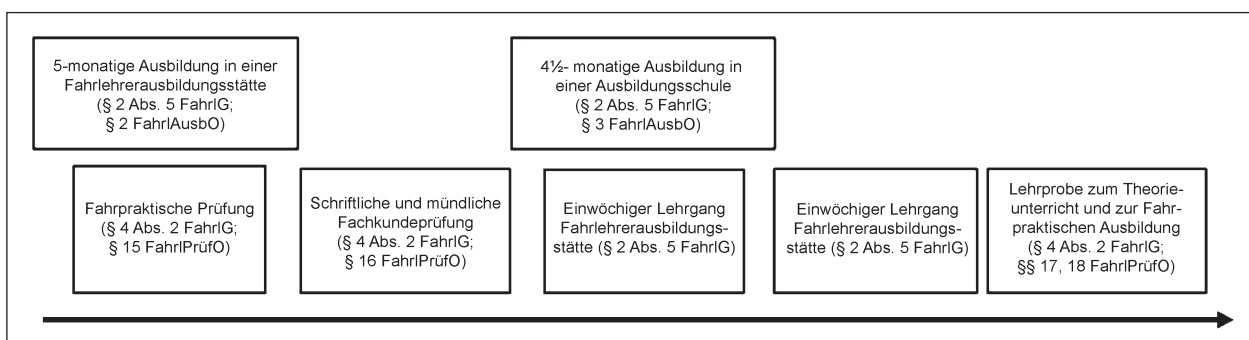


Bild 1: Schematische Darstellung des derzeitigen Ausbildungsverlaufs zum Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse BE

Sachgebiet	Stundenanzahl (à 45 Minuten)
Verkehrsverhalten (Verkehrsverhalten unter besonderer Berücksichtigung der Gefahrenlehre; Beobachtung und Vermittlung von Fahrverhalten; Verkehrspsychologie)	280
Recht (Rechtssystem; Wechselbeziehungen zwischen Grundrechten, Ansprüchen des einzelnen und Gemeinschaftsinteressen; Zusammenhang persönliches Interesse und Verantwortung gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern und der Umwelt; Reflexion des Rechtsverständnisses, Einstellungen von Fahrschülern)	70
Technik (Aufbau und Funktion des Kraftfahrzeugs und seiner Teile; Verkehrssicherheit; Umweltschutz; Reflexion des Technikverständnisses)	90
Umweltschutz (Zusammenhang Straßenverkehr und Umweltschutz; Möglichkeiten des Energiesparens)	10
Fahren (Vervollkommnung der Fähigkeiten und Fertigkeiten im sicheren, umweltschonenden und gewandten Fahren in den verschiedenen Fahrerlaubnisklassen; Erklärung von Fahrverhalten)	15
Verkehrspädagogik (Planung, Gestaltung und Analyse von theoretischen und praktischem Unterricht; Grundlagen der Erwachsenenpädagogik und Lernpsychologie; Verständnis des pädagogischen Auftrags)	235
Auswertung der Erfahrungen aus der praktischen Ausbildung	70
Gesamtstundenzahl	770

Tab. 1: Überblick über die Sachgebiete und die diesbezüglichen Unterrichtsstunden zum Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse BE

4. ein Fahrlehrer mit entsprechender Fahrerlaubnis und Unterrichtserfahrung für die Ausbildung von Fahrlehreranwärtern, welche die Fahrerlaubnis der Klasse DE erwerben wollen, und
5. eine Lehrkraft mit abgeschlossenem Studium der Erziehungswissenschaft an einer Hochschule und mit der Fahrerlaubnis der Klasse BE.

Gemäß § 4 Abs. 1 FahrIG müssen Fahrlehreranwärter in verschiedenen Prüfungen ihre fachliche Eignung zur Ausbildung von Fahrschülern nachweisen. Dabei müssen sie auch belegen, dass sie Kenntnisse bezüglich der oben genannten Sachgebiete haben und zu ihrer praktischen Anwendung befähigt sind (§ 13 FahrIPrüfO). Die erste Prüfung – eine sogenannte „Fahrpraktischen Prüfung“ – wird bereits während des zweiten oder dritten Ausbildungsmonats in der Fahrlehrerausbildungsstätte absolviert (§ 9 FahrIPrüfO). In dieser Prüfung weisen die Anwärter nach, dass sie ein der beantragten Fahrerlaubnisklasse entsprechendes Kraftfahrzeug und eine entsprechende Fahrzeugkombination sicher, vorschriftsmäßig, umweltschonend und gewandt führen können (§ 15 Abs. 1 FahrIPrüfO). Die Mindestdauer der Prüfung für die Klasse BE beträgt 60 Minuten (§ 15 Abs. 2 FahrIPrüfO), wobei für den Abbruch der Prüfung die Vorschriften für die Fahrerlaubnisprüfung Anwendung finden (§ 15 Abs. 3 FahrIPrüfO).

Die sogenannte „Fachkundeprüfung“ soll möglichst unmittelbar im Anschluss an die Ausbildung in der Fahrlehrerausbildungsstätte absolviert werden (§ 9 FahrIPrüfO). Sie besteht aus einem schriftlichen und einem etwa 30-minütigen mündlichen Teil, in denen die Bewerber ihr Fachwissen nachweisen müssen (§ 16 Abs. 1, Abs. 6 FahrIPrüfO). Im schriftlichen Teil der Fachkundeprüfung müssen für den Erwerb der Fahrerlaubnisklasse BE zwei Aufgaben aus dem Bereich „Verkehrsverhalten“ inklusive Verkehrsrecht, Gefahrenlehre und Umweltschutz sowie jeweils eine Aufgabe aus den Bereichen „Verkehrspädagogik“ und „Fahrzeugtechnik“ (inklusive Fahrphysik) bearbeitet werden (§ 16 Abs. 1 FahrIPrüfO). Die mündliche Prüfung wird durch einen Prüfungsausschuss durchgeführt. Dieser Prüfungsausschuss setzt sich aus einem Mitglied mit der Befähigung zum Richteramt oder zum höheren nicht-technischen Verwaltungsdienst, einem amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr (auch mit Teilbefugnissen), einem Fahrlehrer, der die vom Bewerber beantragte Fahrerlaubnisklasse besitzt und fünf Jahre lang Fahrschüler ausgebildet hat, sowie einem Mitglied mit abgeschlossenem Hochschulstudium der Erziehungswissenschaft und der Fahrerlaubnis der Klasse BE zusammen (§ 2 Abs. FahrIPrüfO). Wenn die Ausbildung in der Fahrlehrerausbildungsstätte abgeschlossen ist und die erforderlichen Prüfungen be-

standen wurden, wird dem Bewerber eine befristete Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE erteilt (§ 9a Abs. 1 FahrIG); er wird „Fahrlehrer in Ausbildung“.¹¹

Mit der befristeten Fahrlehrerlaubnis absolvieren die Fahrlehrer in Ausbildung im zweiten Ausbildungsabschnitt eine viereinhalbmonatige Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule. Das Ziel dieses zweiten Ausbildungsabschnitts besteht in der Anwendung der in der Fahrlehrerausbildungsstätte erworbenen Kenntnisse.¹² Dazu sind die Fahrlehrer in Ausbildung von einem erfahrenen Ausbildungsfahrlehrer sorgfältig auszubilden (§ 9b Abs. 2 FahrIG). Gemäß § 21a Abs. 1 FahrIG darf eine Ausbildungsfahrschule nur betrieben werden, wenn der Fahrschulinhaber bzw. der verantwortliche Leiter des Ausbildungsbetriebs seit mindestens drei Jahren die Fahrschülerlaubnis besitzt bzw. als verantwortlicher Leiter tätig ist. Weiterhin muss er innerhalb der letzten fünf Jahre mindestens drei Jahre lang hauptberuflich Fahrerlaubnisbewerber der Klasse B in Theorie und Praxis ausgebildet und an einem mindestens dreitägigen Einweisungseminar teilgenommen haben. Neben dem Inhaber einer Ausbildungsfahrschule bzw. dem verantwortlichen Leiter können auch angestellte Fahrlehrer als Ausbildungsfahrlehrer tätig werden, wenn sie – mit Ausnahme der Tätigkeit als Fahrschulinhaber oder verantwortlicher Leiter – die gleichen Voraussetzungen erfüllen (§ 9b Abs. 1 FahrIG).

Die Ausbildung in der Ausbildungsfahrschule erfolgt gemäß § 3 Abs. 1 FahrIAusBO nach einem genehmigungspflichtigen Ausbildungsplan, der die Ausbildung in folgende Bestandteile gliedern soll:

- eine Einführungsphase,
- eine Hospitationsphase (Beobachtung des Unterrichts des Ausbildungsfahrlehrers),

- eine Lehrphase (eigenständige Unterrichtsdurchführung mit und ohne Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers) und
- eine Phase, in welcher der Fahrlehrer in Ausbildung Fahrschüler zur Prüfung vorstellt.

Die wöchentliche Ausbildungsdauer beträgt mindestens 20 und maximal 40 Stunden a 45 Minuten (§ 3 Abs. 2 FahrIAusBO); insgesamt sind mindestens 360 Stunden zu absolvieren. Ergänzend müssen im dritten Ausbildungsmonat und nach Abschluss der Ausbildung in der Ausbildungsfahrschule zwei einwöchige Lehrgänge in einer Fahrlehrerausbildungsstätte durchgeführt werden (§ 2 Abs. 5 FahrIG). Abschließend werden die Fähigkeiten der Bewerber zur Durchführung von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung in zwei jeweils 45-minütigen Lehrproben überprüft (§ 4 Abs. 2 FahrIG; §§ 17 Abs. 1, 18 FahrIPrüfO). Nach dem Bestehen beider Lehrproben wird die unbefristete Fahrlehrerlaubnis für die Klasse BE erteilt, sofern alle Voraussetzungen gemäß § 2 Abs. 1 FahrIG erfüllt sind (BOUSKA & MAY, 2009).

Während die Ausbildung für die Fahrlehrerlaubnisklasse BE aus zwei Abschnitten (Fahrlehrerausbildungsstätte und Ausbildungsfahrschule) besteht, erfolgt die Ausbildung für die Fahrlehrerlaubnisklassen A, CE und DE ausschließlich an einer Fahrlehrerausbildungsstätte. Zur Erteilung der Fahrlehrerlaubnisklasse A muss ein einmonatiger Lehrgang (140 Stunden a 45 Minuten) absolviert werden. Der Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklassen CE oder DE erfordert das Absolvieren eines zweimonatigen Lehrgangs (280 Stunden a 45 Minuten), der jedoch um einen Monat verkürzt werden kann, wenn der Bewerber für die Klasse CE bereits im Besitz der Fahrlehrerlaubnis der Klasse DE ist oder der Bewerber für die Klasse DE über die Fahrlehrerlaubnis der Klasse CE verfügt (§ 2 Abs. 3 FahrIG). Die Tabelle 2 bietet einen Überblick über die Anzahl der Unterrichtsstunden, die für den Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklassen A, CE und DE im Hinblick auf die unterschiedlichen Sachgebiete (s. o.) aufgewendet werden sollen.

Ähnlich wie beim Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse BE, müssen für den Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklassen A, CE und DE neben einer Ausbildung auch Prüfungen absolviert werden: Im Gegensatz zur Fahrlehrerlaubnisklasse BE handelt es sich dabei allerdings nur um eine fahrpraktische und eine Fachkundeprüfung; Lehrproben sind nicht durchzuführen (§ 4 Abs. 2 FahrIG).

¹¹ Es existieren keine einheitlichen Bezeichnungen für die zweite Ausbildungsphase und den Fahrlehrer mit befristeter Fahrlehrerlaubnis. BORGDORF (2012, S. 34) führt an, dass dieser Ausbildungsabschnitt als „Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule“ und die Absolventen als „Inhaber einer befristeten Fahrlehrerlaubnis“ oder „Fahrlehrer in Ausbildung“ bezeichnet werden sollten. Dagegen seien die häufig verwendeten Begriffe „Praktikum“ oder „Ausbildungspraktikum“ bzw. „Praktikant“ oder „Fahrlehreranwärter“ inhaltlich unangemessen, abwertend und unzutreffend.

¹² Richtlinie für die Durchführung der Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule für die Fahrlehreranwärter (Praktikum) nach § 2 Abs. 5 Fahrlehrergesetz und § 3 Fahrlehrer-Ausbildungsordnung“ vom 18. Juni 1999, VkB1. 1999: S. 445.

Sachgebiet	Stundenanzahl (á 45 Min.) Fahrlehrerlaubnisklasse		
	A	CE	DE
Verkehrsverhalten	45	85 (40+45)	85 (40+45)
Recht	/	5 (0+5)	5 (0+5)
Technik	30	105 (60+45)	115 (60+55)
Umweltschutz	/	/	/
Fahren	10	10 (0+10)	10 (0+10)
Verkehrspädagogik	55	75 (40+35)	65 (40+25)
Gesamtstundenzahl	140	280 140+140	280 (140+140)

Tab. 2: Überblick über die zu absolvierenden Unterrichtsstunden für die Fahrlehrerlaubnisklassen A, CE und DE

Seit 1999 haben im Hinblick auf die Ausbildung und Prüfung von Fahrlehrern nur marginale Veränderungen stattgefunden. So wurden im Jahr 2002 die Mindestteilnehmerzahl für Lehrgänge an einer Fahrlehrerausbildungsstätte zum Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse DE gestrichen und das Procedere bei krankheitsbedingtem Rücktritt von der Fahrlehrerprüfung (BR-Drs. 497/02) verändert.¹³ Im Jahr 2012 wurden die FahrIAusbO und die FahrIPrüfO aufgrund von formalen Rechtsfehlern neu erlassen¹⁴, allerdings entsprechen die neu erlassenen Verordnungen vollinhaltlich dem vorherigen Recht (BR-Drs. 230/12; 231/12). Im Jahr 2014 wurden schließlich die Regelungen der FahrIPrüfO¹⁵ im

Hinblick auf den Einsatz von Automatikfahrzeugen in der fahrpraktischen Prüfung zum Erwerb der Fahrlehrerlaubnis verändert (BR-Drs. 78/14).

Änderungen hinsichtlich der curricularen Grundlagen der Fahrlehrerausbildung wurden seit dem Jahr 1999 nicht vorgenommen: Obwohl bereits HEILIG et al. (1995) auf die Notwendigkeit zur Vorgabe von Ausbildungszielen hingewiesen haben, stellt der Rahmenplan noch immer vorrangig eine Auflistung von Ausbildungsinhalten dar. Ausbildungsziele sind dem Plan nur fragmentarisch zu entnehmen; zentrale Kompetenzstandards, die im Verlauf der Ausbildung erreicht werden sollen, werden nicht beschrieben. Weiterhin wird die Auswahl der Ausbildungsinhalte im Rahmenplan nicht wissenschaftlich begründet. Schließlich erscheint die Formulierung und Strukturierung des Rahmenplans auch unter formalen Gesichtspunkten nicht durchgehend verständlich, stringent und zielführend – der Rahmenplan bedarf daher einer Revision.¹⁶

Neben den genannten pädagogischen Anforderungen lassen auch Änderungen im Straßenverkehr und im Tätigkeitsfeld des Fahrlehrers eine Neugestaltung der fahrlehrerrechtlichen Grundlagen erforderlich erscheinen. Hier ist beispielsweise der demografische Wandel zu nennen. So wird die Anzahl der jungen Fahrerlaubnisbewerber in den nächsten Jahren weiter abnehmen (MAIER et al., 2012); der Anteil älterer Kraftfahrer wird dagegen zunehmend ansteigen (POSCHADEL et al., 2012). Für die Fahrlehrer ist es demnach erforderlich, dass sie zum einen die Besonderheiten, Risikofaktoren und Kompensationsmöglichkeiten älterer Kraftfahrer im Rah-

¹³ Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (FeVÄndV) vom 7. August 2002, BGBl. I: S. 3267.

¹⁴ Fahrlehrer-Ausbildungsordnung vom 19. Juni 2012, BGBl. I: S. 1307; Prüfungsordnung für Fahrlehrer vom 19. Juni 2012, BGBl. I: S. 1302.

¹⁵ Zehnte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 16. April 2014, BGBl. I: S. 348.

¹⁶ Beispielhaft genannt sei hier der Sachgebetsbereich „Fahr-schulwesen“ (Abschnitt 1.6.5) aus dem Sachgebiet „Verkehrspädagogik“, in dem u. a. die Ausbildungsinhalte „Vorschriften über Ausbildung und Prüfung von Fahrschülern einschließlich Fahrerlaubnis auf Probe und Nachschulung“ sowie „Vorschriften über Ausbildung und Prüfung von Fahrschülern und Prüfung von Fahrlehrern“ genannt werden. Unklar bleibt an dieser Stelle, weshalb die Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung von Fahrschülern doppelt aufgelistet werden (und die Ausbildung von Fahrlehrern nicht angesprochen wird).

men der Fahrschul Ausbildung thematisieren. Zum anderen ergeben sich für die Fahrlehrerschaft neue Betätigungsfelder in der Beratung und Weiterbildung älterer Kraftfahrer – beispielsweise in Bezug auf die Fahrkompetenzdiagnostik und auf Trainingsprogramme zum Erhalt bzw. zur Wiedererlangung der Fahrkompetenz. Diese Betätigungsfelder sind nicht zu unterschätzen, denn die von FOLLMER et al. (2010) festgestellte Zunahme des Verkehrsaufkommens im Zeitraum von 2002 bis 2008 wird auf die zunehmende Mobilität der Senioren zurückgeführt, die – bedingt durch ihre Verkehrssozialisation – möglichst bis ins hohe Alter das Auto nutzen.

Weitere Beispiele für Veränderungen, die den Straßenverkehr und das Tätigkeitsfeld der Fahrlehrer betreffen, finden sich im Bereich der Fahrzeugtechnik. Hier sind seit Ende der 1990er Jahre vielfältige Fortschritte zu verzeichnen. Beispielsweise lassen sich im Bereich der Fahrerassistenzsysteme in den letzten Jahren zahlreiche Neu- und Weiterentwicklungen sowie eine zunehmende Verbreitung feststellen. Die Systeme bergen ein hohes Potenzial für die Sicherheit im motorisierten Straßenverkehr, erfordern aber auch neues Wissen und Können der Fahrzeugführer (STURZBECHER, BÖNNINGER, RÜDEL & MÖRL, 2011). Gleiches gilt für technische Innovationen, die mit der Automatisierung des Fahrens verbunden sind. Zwar ist eine vollständige Automatisierung des Fahrens im öffentlichen Straßenverkehr derzeit noch nicht möglich, jedoch lässt sich eine vom Fahrer kontrollierbare Teilautomatisierung des Fahrens in Fahrsituationen mit geringer Komplexität bereits heute in Serienfahrzeugen umsetzen (GASSER et al., 2012). In diesem Zusammenhang ist auf die derzeit laufende Anpassung des „Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr“¹⁷ hinzuweisen. Im März 2014 wurde ein Änderungsvorschlag durch die WP 1 (Working Party on Road Traffic Safety) der Economic Commission for Europe verabschiedet, wonach Systeme des (teil-)automatisierten Fahrens künftig möglich sein sollen, wenn sie entweder von Typgenehmigungsvorschriften (UN-Regelungen) vorgesehen sind oder wenn sie durch die Fahrer jederzeit

übersteuerbar bleiben (Economic and Social Council, 2014). Die genaue Reichweite der Änderung ist derzeit jedoch noch unklar, sofern der Automatisierungsgrad über eine Teilautomatisierung hinausgeht. Schließlich schreitet – neben den Fortschritten im Hinblick auf Fahrerassistenzsysteme und das automatisierte Fahren – auch die Entwicklung und Verbreitung alternativer Antriebstechnologien weiter fort (KÜTER, HOLDIK, PÖPPEL-DECKER & ULITZSCH, 2013). Fahrlehrer sollten daher durch Aus- und Weiterbildungsangebote dazu beitragen, die mit neuen Technologien verbundenen möglichen Gewinne an Verkehrssicherheit und Umweltschonung zu realisieren.

Zu guter Letzt ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit in den letzten Jahren zunehmend in den Fokus des öffentlichen Interesses gerückt. So haben die Vereinten Nationen den Zeitraum von 2011 bis 2020 zum Jahrzehnt der Verkehrssicherheit erklärt (WHO, 2013), und die Europäische Kommission hat sich das Ziel gesetzt, die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Personen in Europa bis zum Jahr 2020 zu halbieren (Europäische Kommission, 2010). Dieses Ziel, zu dessen Erreichung auch eine deutliche Absenkung des Fahranfängerrisikos notwendig ist, verfolgt auch die deutsche Bundesregierung mit ihrem Verkehrssicherheitsprogramm. Als weitere Ziele werden die Ermöglichung einer umweltverträglichen und nachhaltigen Mobilität, die Förderung technischer Innovationen und die Unterstützung von Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, genannt. Insgesamt soll eine Kultur der Rücksichtnahme und des verantwortungsbewussten Verhaltens im Straßenverkehr etabliert werden (BMVBS, 2011), wozu auch die Tätigkeit der Fahrlehrer einen wichtigen Beitrag leisten muss.

Neben der Beschreibung künftiger Tätigkeitsschwerpunkte bedarf es auch einer Analyse der Besonderheiten und Voraussetzungen der Zielgruppen der Fahrlehrerausbildung sowie ggf. der zielgruppenspezifischen Veränderungen seit 1999, um Aussagen über den Anpassungsbedarf der fahrlehrerrechtlichen Grundlagen treffen zu können. Zu den Zielgruppen zählen zum einen die Fahrlehreranwärter, die entweder eine Grundfahrlehrerlaubnis der Klasse BE oder darauf aufbauend eine Fahrlehrerlaubnis in den Klassen A, CE oder DE erwerben möchten. Zum anderen stellen auch die Fahrerlaubnisbewerber eine Zielgruppe der Fahrlehrerausbildung dar, denn die Qualität ihrer Fahrschulbildung hängt in entscheidendem Ausmaß von der Qualität der Fahrlehrerausbildung ab.

¹⁷ Gesetz zu den Übereinkommen vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr und über Straßenverkehrszeichen, zu den Europäischen Zusatzübereinkommen vom 1. Mai 1971 zu diesen Übereinkommen sowie zum Protokoll vom 1. März 1973 über Straßenmarkierungen vom 21. September 1977, BGBl II: S. 809.

Hinsichtlich der Fahrlehrer, die eine Grundfahrlehrerlaubnis erwerben möchten, lässt sich die Situation wie folgt beschreiben: Die Anzahl der erteilten Fahrlehrerlaubnisse wird durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) erfasst. Im Jahr 2012 wurde nach Angaben des KBA (2013) insgesamt 652 Personen nach Abschluss ihrer Ausbildung in der Fahrlehrerausbildungsstätte sowie nach erfolgreicher Absolvierung der fahrpraktischen Prüfung und der Fachkundeprüfung die befristete Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE erteilt. Weiterhin erhielten 853 Fahrlehrer in Ausbildung nach dem Bestehen der beiden Lehrproben die unbefristete Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE. Damit hat sich die Anzahl erteilter Fahrlehrerlaubnisse der Klasse BE bzw. der Klasse 3 seit 1999 deutlich reduziert (BAGFA, 2011; KBA, 2013; HEINRICH, 2013).

Im Gegensatz zur Anzahl erteilter Fahrlehrerlaubnisse ist unbekannt, wie viele Personen zwar eine Ausbildung zum Fahrlehrer der Klasse BE begonnen hatten, diese jedoch – aufgrund nicht bestandener Prüfungen oder durch Abbruch – nicht erfolgreich abschließen konnten. Darüber hinaus liegen kaum Informationen über das Alter, das Geschlecht und das Bildungsniveau von Fahrlehreranwärtern vor. Zwar haben FRIEDRICH, BRÜNKEN, DEBUS, LEUTNER und MÜLLER (2006) eine Untersuchung zur Wirksamkeit der Ausbildung in Ausbildungsfahrschulen durchgeführt, die auch erste Hinweise auf die demografischen Daten von Fahrlehreranwärtern enthält.¹⁸ Allerdings merken die Autoren kritisch an, dass die Stichprobe Selektionsmechanismen unterworfen sein könnte und daher nicht unbedingt repräsentativ sei (ebd.).

Ein ähnliches Bild ergibt sich im Hinblick auf die Fahrlehreranwärter, die aufbauend auf ihrer Grundfahrlehrerlaubnis eine Fahrlehrerlaubnis der Klassen A, CE oder DE erwerben möchten: Lediglich bezüglich der Anzahl erteilter Fahrlehrerlaubnisse

können zuverlässige Aussagen getroffen werden. So wurden beispielsweise im Jahr 2012 418 Fahrlehrerlaubnisse der Klasse A, 259 Fahrlehrerlaubnisse der Klasse CE und 123 Fahrlehrerlaubnisse der Klasse DE erteilt. Hinsichtlich der Personengruppe, die eine Ausbildung in diesen Fahrlehrerlaubnisklassen begonnen hat, sowie ihrer Alters-, Geschlechts- und Bildungsstruktur liegen keine Statistiken vor. Es ist zu vermuten, dass die Gruppe der Fahrlehreranwärter, die Fahrlehrerlaubnisse der Klassen A, CE und DE erwerben möchten, sehr heterogen ist. Dies betrifft insbesondere ihre Berufserfahrungen: Während einige Fahrlehrer unmittelbar im Anschluss an ihre BE-Ausbildung einen Erweiterungslehrgang besuchen und damit kaum Berufserfahrung aufweisen, verfügen andere Fahrlehrer bereits über jahrelange Erfahrung, bevor sie weitere Fahrlehrerlaubnisklassen erwerben. Diese Unterschiede müssen bei der Gestaltung von Erweiterungslehrgängen berücksichtigt werden.

Die Fahrlehrerausbildung muss sich – wie bereits gesagt – nicht nur auf die Besonderheiten künftiger Fahrlehreranwärter einstellen, sondern auch die Lernvoraussetzungen künftiger Fahrerlaubnisbewerber bei der Ausgestaltung der Ausbildungsinhalte und -methoden berücksichtigen. Wie haben sich die Fahrerlaubnisbewerber in den letzten Jahren verändert und welche dieser Veränderungen sind bei der Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung unbedingt zu berücksichtigen?

Bei den Fahrerlaubnisbewerbern handelt es sich in der Regel um junge Erwachsene. Daher ist die Fahrschulausbildung an erwachsenenpädagogischen Anforderungen sowie an den Sozialisationsbedingungen und Lernvoraussetzungen junger Menschen auszurichten. Davon ausgehend gelten neben klassischen Formen der Wissensvermittlung auch zunehmend partizipative Lernangebote, in denen vorrangig diskursive Lehr-Lernmethoden wie Diskussionen und Erfahrungsaustausch eingesetzt werden, als erfolgversprechend (WATERMANN, 2003; RENKL, 2008). Aus diesem Grund müssen Fahrlehrer auch zur Umsetzung partizipativer bzw. kooperativer Lernangebote befähigt werden.

Weitere Besonderheiten ergeben sich hinsichtlich der Verfügbarkeit und Bedeutsamkeit von Medien: Jugendliche wachsen heute in komplexen Medienwelten auf und weisen im Umgang mit Medien ein vielseitiges Interesse und eine hohe Kompetenz auf (REINDERS & WILD, 2003; JIM, 2013). Darüber hinaus unterlag die Art der Mediennutzung in den

¹⁸ Im Rahmen der Studie wurden 257 Fahrlehreranwärter mithilfe eines Fragebogens zu ihren Ausbildungsbedingungen befragt. Das mittlere Alter der Fahrlehreranwärter betrug 31 Jahre, wobei der jüngste Anwärter 21 Jahre alt war, während der älteste Anwärter ein Alter von 54 Jahren erreicht hatte. 18,4 % der Befragten waren weiblich, der Anteil männlicher Personen betrug 81,6 %. Ein Großteil der Anwärter (78 %) verfügte mindestens über einen Realschulabschluss. Ergänzend zur Befragung durchgeführte Experteninterviews deuten allerdings darauf hin, dass der Anteil von Fahrlehreranwärtern, die mindestens einen Realschulabschluss vorweisen konnten, vor den Reformen im Jahr 1999 noch höher lag. Gleiches gilt für den Anteil weiblicher Fahrlehreranwärter.

letzten Jahren einem starken Wandel. So zeigen sich die meisten Heranwachsenden heutzutage nicht nur als passive Rezipienten von Medienbotschaften, sondern auch als aktive und konkreative Mediengestalter (FERCHOFF, 2007). Diese hohe Medienaffinität und Medienkompetenz ist auch in der Fahrschulausbildung aufzugreifen; dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass moderne Medien vielfältige Potenziale für den Lehr-Lernprozess bieten (vgl. BRÜNKEN, SEUFERT & LEUTNER, 2008). So ermöglichen es gerade innovative computergestützte Medien, lebens- und handlungsnaher Lernumgebungen zu visualisieren und Lerninhalte in verschiedenen Kontexten und aus unterschiedlichen Perspektiven zu betrachten. Fahrlehreranwärter müssen daher in stärkerem Ausmaß als noch vor einigen Jahren in die Lage versetzt werden, geeignete Medien für den Fahrschulunterricht auszuwählen und diese im Unterricht kompetent anzuwenden (BREDOW & STURZBECHER, 2014).

Betrachtet man die internationalen Diskurse zur Fahrlehrerausbildung, so geraten insbesondere das EU-Projekt MERIT (Minimum European Requirements for driving Instructor Training; BARTL et al., 2005) und das CIECA-Projekt RUE (Road User Education) in den Blick. Im MERIT-Projekt wurden zum einen die rechtlichen Vorgaben für die Fahrlehrerausbildung in den EU-Mitgliedsstaaten herausgearbeitet. Zum anderen wurden Empfehlungen für Mindeststandards formuliert, die an die Zugangsvoraussetzungen zum Fahrlehrerberuf, an die Fahrlehrerausbildung, an die Fahrlehrerprüfung, an die Fahrlehrerfortbildung und an die Qualitätssicherung zu stellen sind. Einen wichtigen Ausgangspunkt für die Erarbeitung der Empfehlungen bildete die GDE-Matrix (HATAKKA et al., 2002); dementsprechend wird im Ergebnis des MERIT-Projekts vor allem gefordert, dass in der Fahrlehrerausbildung – wie auch in der Fahrschulausbildung – sicherheitskritische Aspekte des Fahrens vermittelt und sicherheitsorientierte Einstellungen aufgebaut werden. Allerdings liegen bislang kaum psychologisch begründete Vermittlungs- bzw. Lernstrategien für die Einstellungs- und Wertevermittlung in der Fahr(lehrer)ausbildung vor. Hier müssen die Potenziale von theoretischen Zugängen aus der Sozialpsychologie und anderen Bereichen der Psychologie für eine mögliche Anwendung in der Fahr(lehrer)ausbildung überprüft werden (z. B. Framing-Methoden nach ELSTEIN, 1987; Methoden der persuasiven Kommunikation nach DILLARD & PFAU, 2002; Methoden auf Basis der „Theorie des geplanten Verhaltens“ von AJZEN, 1991; Überblicke über die For-

schung zu Einstellungen und Einstellungsänderung finden sich z. B. bei PETTY, WEGENER & FABRIGAR, 1997 und bei WOOD, 2000; s. auch LEUTNER, BRÜNKEN & WILLMES-LENZ, 2009).

Im CIECA-Projekt RUE wurden drei Arbeitsgruppen einberufen, die unterschiedlichen Fragestellungen nachgehen sollten: Eine erste Arbeitsgruppe sollte sich mit der Entwicklung von Kompetenzstandards für Fahrer beschäftigen. Die Erarbeitung derartiger Kompetenzstandards als Bindeglied zwischen der Fahrschulausbildung und der Fahrerlaubnisprüfung wurde bereits von HAMPEL und STURZBECHER (2008) gefordert und hat mit der Vorlage eines Fahraufgabenkatalogs sowie darauf bezogener Bewertungskriterien für das Fahren im Realverkehr (STURZBECHER, MÖRL & KALTENBAEK, 2014) schon erste Erfolge getragen. In einer zweiten Arbeitsgruppe sollte ein Referenzrahmen für ein europäisches Curriculum für die Fahrausbildung erarbeitet werden. Eine dritte Arbeitsgruppe sollte sich schließlich mit der Erarbeitung von Mindeststandards für Fahrschulen, Fahrlehrer und Begleitpersonen befassen. Insbesondere die Ergebnisse dieser dritten Arbeitsgruppe könnten für das vorliegende Gutachten von Interesse sein: Bezüglich der Mindeststandards für das Qualifikationsniveau von Fahrlehrern empfehlen die Mitglieder der Arbeitsgruppe die Erreichung der Stufe 4 des Europäischen Qualifikationsrahmens. Darüber hinaus sollen Fahrlehrer die Fähigkeit zur „klientenzentrierten Kompetenzvermittlung“ erwerben (CIECA, 2014), womit wahrscheinlich ebenfalls partizipative Lernangebote gemeint sind. Standards für Fahrschulen und Begleitpersonen wurden entgegen dem ursprünglichen Arbeitsauftrag nicht vorgelegt. Die Ergebnisse aller drei Arbeitsgruppen werden derzeit in einem Abschlussbericht zusammengefasst, der Mitte des Jahres 2015 publiziert werden soll.

Vorgehen

Welche Schlussfolgerungen lassen sich nun aus den bisherigen Darlegungen ziehen? Insgesamt betrachtet zeigt sich in vielfältigen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens (z. B. demografischer Wandel, Medienkonsum) und insbesondere im Straßenverkehr (z. B. technischer Fortschritt) ein Wandel, dem auch im Hinblick auf die Qualifizierung von Fahrlehrern Rechnung getragen werden muss. Die Veränderungen in den genannten Bereichen und die internationalen Forschungsarbeiten (MERIT, CIECA) wurden vom Gesetzgeber reflektiert; daraus wurde die Notwendigkeit abgeleitet, die

fahrlehrerrechtlichen Grundlagen bezüglich der Qualifizierung von Fahrlehrern zu überprüfen und zu novellieren. Das vorliegende Gutachten stellt einen ersten Schritt auf diesem Weg dar.

Im Kapitel 2 wird zunächst der Forschungsstand zur Qualifizierung von pädagogischem Personal an Schulen dargelegt; darüber hinaus wird beschrieben, inwieweit sich Anforderungen und Gestaltungsmerkmale der Lehrerbildung auf die Fahrlehrerausbildung übertragen lassen. Im Ergebnis wird ein bildungswissenschaftlicher Rahmen für die künftige Fahrlehrerausbildung skizziert. Darauf aufbauend werden in Kapitel 3 wissenschaftlich begründete Vorschläge für das fachliche Professionswissen unterbreitet, über das Fahrlehrer künftig am Ende der Fahrlehrerausbildung verfügen sollten. In ähnlicher Weise werden in Kapitel 4 lehr-lerntheoretisch fundierte Empfehlungen für das pädagogisch-psychologische und verkehrspädagogische Professionswissen gegeben, das Fahrlehreranwärter künftig im Verlauf der Ausbildung erwerben sollten. Daran anschließend werden in Kapitel 5 Empfehlungen bezüglich der künftigen Zugangsvoraussetzungen zum Fahrlehrerberuf vorgestellt. Das Kapitel 6 beinhaltet den Entwurf eines Verlaufsmodells für eine optimierte modularisierte Fahrlehrerausbildung. Zudem wird in Kapitel 6 beschrieben, wie die curricularen Strukturen in der Fahrlehrerausbildung künftig weiterentwickelt werden können. Schließlich wird in Kapitel 7 dargelegt, welche fahrlehrerrechtlichen Änderungsbedarfe sich bei Umsetzung der genannten Empfehlungen ergeben würden.

2 Wissenschaftliche Grundlagen

2.1 Überblick

Die Aufgabe von Fahrlehrern besteht in der Ausbildung von Fahrschülern unterschiedlicher Fahrerlaubnisklassen im Rahmen von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung sowie in der Durchführung weiterer verkehrspädagogischer Maßnahmen (z. B. Aufbauseminare für Fahranfänger, verkehrspädagogische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars). Ihre Tätigkeit ähnelt damit unter strukturellen und prozessualen Gesichtspunkten (z. B. Unterrichtsettings, Zielgruppen) der Tätigkeit von Lehrkräften in anderen pädagogischen Berufsfeldern, für die prototypisch das Berufsbild des Leh-

lers an Schulen steht: Lehrer wie auch Fahrlehrer sollen bei (Fahr-)Schülern in Bezug auf festgelegte Inhalte Lernprozesse auslösen, die zu erwünschten Lerneffekten führen; dazu planen sie Ausbildungsabläufe und setzen sie gemeinsam mit den Lernenden um.

Die Ähnlichkeit der Berufsfelder von Lehrern und Fahrlehrern wie auch die Tatsache, dass „Fahren lernen“ als Kompetenzerwerb (LEUTNER, BRÜNKEN & WILLMES-LENZ, 2009) und die Fahrerlaubnisprüfung als Kompetenzdiagnostik (STURZBECHER, 2010) aufzufassen sind, legen es nahe, wissenschaftliche Entwicklungen in den pädagogisch verwandten Bereichen professioneller Kompetenzvermittlung zu betrachten, um hier ggf. „Anleihen“ für eine evidenzbasierte Neuformulierung der Ausbildungsziele und -inhalte der Fahrlehrerausbildung aufzunehmen. Hierbei scheint insbesondere der Bereich der schulbezogenen Bildungsforschung vielversprechend, da hier wie in kaum einem zweiten Bereich in den letzten Jahren ein regelrechter Paradigmenwechsel zu verzeichnen ist, der von erheblichen Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen flankiert wird (SPINATH et al., 2012). Für das vorliegende Gutachten besonders wertvoll sind dabei Entwicklungen, die eine Professionalisierung des pädagogischen Personals zum Inhalt haben. Im Folgenden soll daher ausgeführt werden, ob und inwieweit die in den letzten zwei Jahrzehnten im Bereich der schulbezogenen empirischen Bildungsforschung zu verzeichnende Entwicklungen geeignet sind, als Rahmenmodell für eine Neukonzeptionierung der Fahrlehrerausbildung zu dienen.

2.2 Entwicklung wissenschaftlicher Grundlagen im schulischen Bildungssystem

Beim Blick auf die Ausbildung von Lehrkräften an Schulen ist zunächst festzustellen, dass sich seit den 2000er Jahren – als Folge der PISA-Studien (z. B. BAUMERT, KLIEME, NEUBRAND, PRENZEL et al., 2001; PRENZEL, BAUMERT, BLUM, LEHMANN et al., 2005; PRENZEL, SÄLZER, KLIEME & KÖLLER, 2013) – im deutschen Bildungswesen ein deutlicher Wandel vollzogen hat, der mit den Begriffen „Kompetenzorientierung“, „Output-Steuerung“ und „Empirische Wende“ gekennzeichnet werden kann:

- Unter „Kompetenzorientierung“ ist zu verstehen, dass in Lehrplänen nicht mehr detaillierte Lehrin-

halte aufgelistet werden, sondern in Bildungsstandards Kompetenzen beschrieben werden, die Schülerinnen und Schüler am Ende der Grundschule, am Ende der Sekundarstufe I und am Ende der Sekundarstufe II erreicht haben sollen (vgl. die sogenannte „Klieme-Expertise“; KLIEME et al., 2003). Bei diesen Kompetenzen handelt es sich um kognitive Voraussetzungen, die Schüler dazu befähigen, bereichsspezifische Situationen und Anforderungen zu bewältigen (KLIEME & LEUTNER, 2006). Dabei geht es nicht mehr um rein fachliches Wissen oder rein fachliche Fertigkeiten, sondern um fachliche und fächerübergreifende Kompetenzen in Anwendungskontexten, die sich durch Aufgabenklassen definieren lassen.

- Unter „Output-Steuerung“ ist zu verstehen, dass von Seiten der Schuladministration weniger der Input in die Schulen bestimmt wird (z. B. detaillierte Lehrpläne mit Vorschriften, welche Inhalte mit welchen Methoden zu unterrichten sind), sondern dass vielmehr über die Setzung von Bildungsstandards festgelegt wird, über welche Kompetenzen die Schüler am Ende verfügen sollen. Dabei bleibt es den Schulen bzw. Lehrern weitgehend selbst überlassen, Verfahren und Modelle zu entwickeln, um die kompetenzorientierten Ziele zu erreichen. Gleichzeitig wird im Wege des Bildungsmonitorings (KMK, 2006) regelmäßig empirisch überprüft, inwieweit dies gelingt, und zwar auf Ebene der Einzelschule (via jährlicher Lernstandserhebungen und Vergleichsarbeiten; vgl. LEUTNER, FLEISCHER & SPODEN, 2007), auf Ebene der Bundesländer (via regelmäßiger Ländervergleiche; z. B. PANT, STANAT, SCHOEDERS, ROPPELT et al., 2013) und auf Ebene des nationalen Bildungssystems (via regelmäßiger Teilnahme an internationalen Schulleistungsvergleichsstudien wie PISA).
- Unter der „Empirischen Wende in der Bildungspolitik“ ist zu verstehen, dass Ergebnisse empirischer Bildungsforschung vermehrt herangezogen werden, um bildungspolitische Entscheidungen vorzubereiten und zu begründen (vgl. LEUTNER, 2013). Dies bezieht sich nicht nur auf Ergebnisse nationaler und internationaler Schulleistungsvergleichsstudien, sondern insbesondere auch auf Ergebnisse der international orientierten Lehr-Lernforschung, die sich empirisch-experimenteller Forschungsdesigns bedient und auf Metaanalysen fokussiert (z. B. HATTIE, 2009; vgl. KLAUER & LEUTNER, 2012).

Der geschilderte Wandel im Bildungssystem und das Ziel aller damit verbundenen Forschungs- und Gestaltungsbemühungen bestand darin, die Systemsteuerung wie auch die Systementwicklung an evidenten Forschungsergebnissen zu orientieren, um damit politisch-administrative Entscheidungen auf wissenschaftlicher Grundlage treffen zu können. Die Entwicklung in Deutschland folgte damit einem internationalen Trend zur evidenzbasierten Steuerung von Bildungsprozessen (evidence based educational policies; SLAVIN, 2002).

2.3 Professionelle Kompetenzen von Lehrkräften im schulischen Bildungssystem

Dem skizzierten allgemeinen Wandel im schulischen Bildungssystem ist die Ausbildung von Lehrkräften eng gefolgt. Im Sinne der Kompetenzorientierung ist man beispielsweise dazu übergegangen, von der „Entwicklung professioneller Kompetenzen“ von Lehrkräften zu sprechen (BAUMERT & KUNTER, 2006; TERHART, 2000). Dabei geht es um diejenigen berufsspezifischen Voraussetzungen, die es einer Lehrkraft ermöglichen, qualitativ hochwertigen Unterricht durchzuführen. Im Hinblick auf das hierfür erforderliche berufsspezifische Wissen von Lehrkräften unterscheidet man in der internationalen Bildungsforschung nach SHULMAN (1986, 1987) drei Komponenten des Professionswissens: fachliches Wissen (content knowledge), pädagogisch-psychologisches (bildungswissenschaftliches) Wissen (pedagogical knowledge) und fachdidaktisches Wissen (pedagogical content knowledge):

- Unter „fachlichem Wissen“ wird der Bereich des Professionswissens verstanden, der die fachlichen Inhalte der zu vermittelnden Domäne umfasst. Hierbei geht man davon aus, dass der Lehrende über deutlich tiefergehendes Wissen verfügen muss, als es seine Lehrziele bzw. die Lernziele der von ihm unterrichteten Schüler erfordern. Ein Mathematiklehrer muss beispielsweise über ein substanzielles mathematisches Wissen verfügen, das deutlich über das seinen Schülern zu vermittelnde Wissen hinausgeht. Diesbezüglich werden in der international sehr gut rezipierten COACTIV-Studie (KUNTER et al., 2011) vier fachlich-mathematische Wissensbereiche unterschieden: „Mathematisches Alltagswissen“, „Beherrschung des Schulstoffs“, „Tiefes Verständnis der Fachinhalte des zu un-

terrichtenden Curriculums“ und „Universitäres mathematisches Wissen“, das vom Curriculum der Schule unabhängig ist (vgl. KRAUSS et al., 2008).

- Das „pädagogisch-psychologische (bzw. bildungswissenschaftliche) Wissen“ umfasst Kenntnisse und Fertigkeiten, die eine Voraussetzung für eine wissenschaftlich begründete, reflektierte pädagogische Tätigkeit darstellen. Ein Mathematiklehrer muss, um im Beispiel zu bleiben, über fachspezifisches Wissen bezüglich der Mittel und Strategien zur Schaffung und Erhaltung lernförderlicher Bedingungen verfügen (BAUMERT & KUNTER, 2006). Hierzu gehört beispielsweise Wissen über Klassenführung, allgemeine Unterrichtsmethoden, individuelle Lernprozesse und Leistungsbeurteilungen (VOSS et al., 2014). Fasst man den Begriff „pädagogisch-psychologisches Wissen“ weiter und bezieht allgemeines bildungswissenschaftliches Wissen (als Wissensbasis für die in den Bildungsstandards der Kultusministerkonferenz für Lehrkräfte geforderten Kompetenzen; KMK, 2004, 2014) mit ein, wie es beispielsweise in der BilWiss-Studie (TERHART et al., 2012) oder dem SIOS-L Projekt (KAUB et al., 2012) geschieht, dann lassen sich unter Bezugnahme auf die Ergebnisse einer Delphi-Studie (KUNINA-HABENICHT et al., 2012) folgende Wissensbereiche unterscheiden: Wissen über Unterricht, Lernprozesse, Diagnostik und Evaluation, Entwicklungs- und Sozialisationsprozesse, Heterogenität und soziale Konflikte, den Lehrerberuf, die Bildungstheorie sowie das Bildungssystem und die Schulorganisation. Eine vergleichbare Differenzierung findet sich im Rahmen der bildungswissenschaftlichen Standards für die Lehrerbildung der Kultusministerkonferenz (KMK, 2004, 2014) mit der Unterscheidung der vier Kompetenzbereiche „Unterrichten“, „Erziehen“, „Beurteilen“ und „Innovieren“.
- „Fachdidaktisches Wissen“ bezieht sich auf Kenntnisse und Fertigkeiten, fachliche Lehrinhalte für die spezifischen Lernbedingungen der Zielgruppe aufzubereiten sowie die Inhalte unter Berücksichtigung dieser Lernbedingungen zu vermitteln. Ein Mathematiklehrer, um auch hier im Beispiel zu bleiben, muss also über fachdidaktisches Wissen verfügen, das auf die Mathematik und den Mathematikunterricht bezogen ist. In der COACTIV-Studie (BAUMERT et al., 2010) wurden in diesem Zusammenhang folgen-

de drei zentrale Bereiche fachdidaktischen Wissens von Mathematiklehrkräften betrachtet: Wissen über fachspezifische Schülervorstellungen, Wissen über fachspezifische Instruktions- und Vermittlungsstrategien – d. h. Wissen über angemessenes Erklären, Repräsentieren und Vermitteln von Fachinhalten – sowie Wissen über angemessene Reaktionen auf fachlich kritische Unterrichtssituationen. In der TEDS-M-Studie (BLÖMEKE, KAISER & LEHMANN, 2010) wurden darüber hinaus Wissen über den Lehrplan und Wissen über die fachliche Bewertung und Beurteilung als weitere Aspekte fachdidaktischen Wissens untersucht.

Studiengangspezifische Kompetenzmodelle im Bereich der Lehrerbildung gehen nun davon aus, dass Lehrkräfte am Ende der Ausbildung über professionelles Wissen und professionelle Fertigkeiten verfügen sollten, die zum Gelingen von Unterricht beitragen (DARLING-HAMMOND, 2000; TERHART, 2006). Nach BAUMERT und KUNTER (2006) lässt sich die professionelle Kompetenz von Lehrkräften dabei als Zusammenspiel von Professionswissen, Überzeugungen und Werthaltungen, motivationalen Orientierungen sowie selbstregulativen Fähigkeiten definieren (vgl. auch BROMME, 1994, DARLING-HAMMOND & BRANSFORD, 2005). KUNTER et al. (2011) sehen professionelle Kompetenz als Voraussetzung für erfolgreiches Handeln von Lehrkräften im Unterricht und integrieren in ihrem Kompetenzentwicklungsmodell für Lehrkräfte Annahmen des Eignungs- und Qualifikationsansatzes der Lehrerverberufungs- und Qualifikationsforschung. Darin wird angenommen, dass berufsbezogene Kompetenzen und professionelles Verhalten als Resultat der professionsspezifischen Ausbildung erlern- und entwickelbar seien (Qualifikation) und dass gleichzeitig die Aneignung professioneller Kompetenzen – im Sinne der Wahrnehmung, Nutzung und Verarbeitung spezifischer Lernangebote – von bestimmten individuellen Persönlichkeitsmerkmalen beeinflusst würden.

Neben den individuellen Voraussetzungen, die berufsgeeignete Lehramtsstudierende mitbringen sollten, bestimmen insbesondere die Art und Qualität der formellen und informellen Lerngelegenheiten in der Lehrerausbildung die Entwicklung professioneller Lehrkräftekompetenzen (BLÖMEKE et al., 2008; BLÖMEKE et al., 2010; DARLING-HAMMOND 2006; KUNTER et al., 2011). Bisherige Arbeiten zeigen, dass die Verfügbarkeit und die Nutzung von bestimmten Lerngelegenheiten innerhalb der Aus-

bildung (z. B. Anzahl der belegten Kurse, schulpraktische Erfahrungen) mit Unterschieden im professionellen Wissen von Lehrkräften einhergehen (BLÖMEKE et al., 2008, 2010; BLÖMEKE & KÖNIG, 2011; BRUNNER et al., 2006; KUNTER et al., 2011). Darüber hinaus deuten erste Erkenntnisse darauf hin, dass die Ausbildungsfaktoren:

- pädagogische Überzeugungen der Lehrerbildner,
- Lerngelegenheiten während des Vorbereitungsdienstes,
- Umgang mit anderen Lehramtskandidaten,
- Bedingungen an der Ausbildungs- bzw. Praktikumsschule und
- Interaktion mit Ausbildungslehrkräften

eine große Bedeutung für die Entwicklung professioneller Kompetenzen von Lehramtsanwärtern besitzen (BLÖMEKE, 2006; BLÖMEKE et al., 2010; KUNTER et al., 2011; SCHUBARTH & POHLENZ, 2006).

2.4 Professionelle Kompetenzen von Fahrlehrern

In den vorangegangenen Kapiteln wurden bildungswissenschaftliche Grundlagen und Befunde im Hinblick auf die notwendigen Kompetenzen von Lehrern und auf eine kompetenzfördernde Lehrer(aus)bildung dargestellt. Überträgt man nun diese Grundlagen und Befunde auf die Kompetenzen und die Ausbildung von Fahrlehrern, so bedeutet dies, dass Fahrlehrer erstens über ein tieferes fachliches Wissen und Können verfügen müssen, als es von ihren Fahrschülern am Ende der Ausbildung erwartet wird. So müssen sie beispielsweise nicht nur Fahrerassistenzsysteme und das damit verbundene Sicherheitspotenzial kennen, sondern den Fahrschülern auch die dahinter stehenden technischen und fahrphysikalischen Gegebenheiten erklären können. Zweitens müssen Fahrlehrer genauso wie Lehrer über bildungswissenschaftliches Wissen verfügen, insbesondere im Hinblick auf allgemeine Strategien und Techniken des Unterrichtens, auf Lern-, Entwicklungs- und Sozialisationsprozesse junger Erwachsener, auf die Diagnostik und Bewertung von Lernständen, Lernverläufen und Lernschwierigkeiten sowie nicht zuletzt auf den Umgang mit Heterogenität und sozialen Konflikten. Drittens schließlich müssen Fahrlehrer auch über fach-

didaktisches Wissen verfügen, insbesondere Wissen über fachspezifische (hier: verkehrspädagogische) Instruktions- und Vermittlungsstrategien (sowohl für den Theorieunterricht als auch für die Fahrpraktische Ausbildung), über fachliche Bewertungen und Beurteilungen sowie über fachspezifische Schülervorstellungen.

Trotz der genannten strukturellen und prozessualen Ähnlichkeiten weist die Ausbildung von Fahrlehrern für Fahrschulen im Vergleich mit der Ausbildung von Lehrern für Schulen auch deutliche Unterschiede auf, die insbesondere die wünschenswerten Eingangsvoraussetzungen und das mit der Ausbildung angestrebte Qualifikationsniveau betreffen. Diese Unterschiede spiegeln sich nicht zuletzt in der sehr unterschiedlichen zeitlichen Dauer der Ausbildung wider: Während Lehrer eine sechs- bis siebenjährige Ausbildung absolvieren müssen, durchlaufen Fahrlehrer ihre Ausbildung in weniger als einem Jahr. Auch in der Ausübung des Berufs zeigen sich deutliche Differenzen, beispielsweise im Hinblick auf die didaktisch-methodischen Freiräume bei der Gestaltung des Unterrichts (größere Gestaltungsfreiräume bei Lehrern an Schulen) und das Unterrichtssetting (zumeist Unterrichtsraum bei Lehrern; Unterrichtsraum und Ausbildungsfahrzeug bei Fahrlehrern). Schließlich steht Fahrlehrern im Vergleich zu Lehrern deutlich weniger Zeit zur Verfügung, um auf das Erreichen einstellungsbezogener Lehr-Lernziele hinzuwirken (z. B. obere Stufen der GDE-Matrix nach HATAKKA et al., 2002).

Vor dem Hintergrund der beschriebenen Gemeinsamkeiten und Unterschiede bei den Berufsbildern von Lehrern und Fahrlehrern muss sehr genau abgewogen werden, welche Prinzipien der Lehrer(aus)bildung auf die Fahrlehrerausbildung übertragen werden können. Offensichtlich erscheint, dass angesichts der Kürze der Ausbildung von Fahrlehrern und der (zeitlich) beschränkten Einwirkungspotenziale auf Fahrschüler deutlich geringere Anforderungen sowohl an die Berufseingangsvoraussetzungen von Fahrlehreranwärtern als auch an das fachliche Qualifikationsniveau von ausgebildeten Fahrlehrern zu stellen sind (s. Kapitel 6). Das hat aber zur Konsequenz, dass Fahrlehrer deutlich konkretere und verbindlichere Vorgaben zur methodisch-didaktischen Gestaltung des (Theorie-)Unterrichts bzw. der (Fahrpraktischen) Ausbildung erhalten müssen als Lehrer an Schulen.

Zusammenfassend lässt sich folgendes festhalten: Im Hinblick auf deutsche Schulen haben sich seit

der „Empirischen Wende“ Anfang der 2000er Jahre kompetenzorientierte Bildungsstandards, eine evidenzbasierte, outputorientierte Steuerung des Bildungssystems und die Nutzung des Rahmenmodells von SHULMAN (1986, 1987) zur Konzeptualisierung des Professionswissens von Lehrern etabliert. Aus pädagogisch-psychologischer Sicht erscheint es möglich und zielführend, den fortgeschrittenen Forschungsstand der empirischen Bildungsforschung im Schulsystem – im Vergleich mit der überschaubaren Anzahl wissenschaftlicher Studien im Bereich der Fahrlehrerausbildung und Fahrschulbildung – auf die Fahrlehrerausbildung und die Fahrschulbildung zu übertragen. Nicht zuletzt bietet auch die methodisch-didaktische Ausgestaltung von Lernangeboten im Bereich der Ausbildung von Lehrkräften an Universitäten und im Vorbereitungsdienst bzw. im Bereich der Bildung von Schülern an Schulen Anknüpfungsmöglichkeiten für die Formulierung methodisch-didaktischer Vorgaben in der Fahrlehrerausbildung und der Fahrschulbildung. Allerdings ist bei der Nutzung des Shulman-Modells im Bereich der Fahrlehrerausbildung zu berücksichtigen, dass aus Sicht der Gutachter auf eine explizite Trennung bildungswissenschaftlicher und fachdidaktischer Kompetenzen – anders als in der Lehrerbildung – verzichtet werden kann, weil die entsprechenden Kompetenzbereiche wegen der relativ überschaubaren Bildungsinhalte der Fahrlehrerausbildung eine Zusammenfassung im Interesse der Übersichtlichkeit nahelegen: Diese Zusammenfassung erscheint nicht nur aus pädagogisch-psychologischer Sicht geraten, sondern wurde auch bereits am 17.09.2014 im Bund-Länder-Fachausschuss diskutiert und als wünschenswert beschlossen.¹⁹

¹⁹ Als übergreifende Bezeichnung für den sich ergebenden Bereich der Ausbildungsinhalte, der sowohl pädagogisch-psychologisches bzw. im erweiterten Sinne bildungswissenschaftliches Wissen als auch fachdidaktisches Wissen enthält, wählen die Gutachter nachfolgend den Terminus „pädagogisch-psychologisches und verkehrspädagogisches Professionswissen“. Diese verkürzende Bezeichnung dient zum einen der besseren Lesbarkeit und Übersichtlichkeit der Darlegungen. Zum anderen erscheint diese Bezeichnung angemessen, da sie die Berufsbedeutung pädagogisch-psychologischer Kompetenzen betont und gleichzeitig berücksichtigt, dass üblicherweise sowohl ein Teil der – über die Pädagogische Psychologie hinausgehenden – bildungswissenschaftlichen Inhalte als auch die fachdidaktischen Inhalte der (Verkehrs-)Pädagogik zugerechnet werden. Schließlich trifft die Bezeichnung „verkehrspädagogisch“ den in der Fachöffentlichkeit verbreiteten Sprachgebrauch.

3 Fachliches Professionswissen von Fahrlehrern

3.1 Überblick

Entsprechend den vorangegangenen Ausführungen zu den unterschiedlichen Komponenten des Professionswissens von Lehrkräften an Schulen (SHULMAN, 1986, 1987) wird im vorliegenden Kapitel die Komponente des fachlichen Professionswissens von Fahrlehrern behandelt. Fahrlehrerrechtlich erscheint in diesem Zusammenhang vor allem § 4 Abs. 1 FahrlG bedeutsam, da dort die derzeitigen Anforderungen an die Fahrlehrerprüfung geregelt werden. Dabei werden vom Bewerber gründliche Kenntnisse der Verkehrsverhaltenslehre inklusive der Gefahrenlehre, der maßgeblichen gesetzlichen Vorschriften, der umweltbewussten und energiesparenden Fahrweise und der Fahrphysik gefordert. Zudem sollen Bewerber ausreichende Kenntnisse der Kraftfahrzeugtechnik aufweisen. Allerdings werden die Anforderungen im Gesetz nicht operationalisiert bzw. konkretisiert. BOUSKA und MAY (2009, S. 42) führen diesbezüglich in ihrem Kommentar zum Fahrlehrerrecht an, dass die Prüfung „ein hohes fachliches Niveau haben [muss]“. Im Hinblick auf den im Gesetz genutzten Terminus „gründliche Kenntnisse“ ergänzen die Autoren, dass gründliche Kenntnisse weitreichender seien als ausreichende Kenntnisse und der Bewerber die betreffenden Fachgebiete daher „gut kennen und beherrschen [muss], soweit dies nach vernünftiger Auffassung für den Unterricht in einer Fahrschule relevant ist“ (BOUSKA & MAY, 2009, S. 43). Ausreichende Kenntnisse seien hingegen vorhanden, wenn der Bewerber „in der Lage ist, die wesentlichen kraftfahrzeugtechnischen Einrichtungen und ihre Wirkungsweise (z. B. Motor, Getriebe, Antrieb, Lenkung, Bremsen, Beleuchtung) zu verstehen und gegenüber Dritten fachkundig zu erläutern“ (ebd.).

Ausführungen zu fachlichen Inhalten der derzeitigen Fahrlehrerausbildung sind insbesondere der FahrlAusbO zu entnehmen, die im Kapitel 3.2 analysiert wird. Daran anschließend wird in Kapitel 3.3 der Reformbedarf bezüglich der fachlichen Ausbildungsinhalte aus Sicht des Gesetzgebers und unterschiedlicher Interessengruppen (BAGFA, BDFU, BVF, IDF) dargelegt. In Kapitel 3.4 wird dann ein Vorschlag für die kompetenzorientierte Neustrukturierung des fachlichen Professionswissens von Fahrlehrern vorgestellt, wobei die notwendigen

Kompetenzen und entsprechende unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte fahrlehrerlaubnis-klassenspezifisch dargelegt und begründet werden. Weiterhin erfolgt ein Vergleich des Strukturierungsvorschlags mit den fachlichen Ausbildungsinhalten des derzeit geltenden Rahmenplans.

3.2 Fachliches Professionswissen gemäß der Fahrlehrer-Ausbildungsordnung

Die Strukturierung der Ausbildung in Fahrlehrerausbildungsstätten erfolgt anhand des bereits im Kapitel 1 beschriebenen Rahmenplans für die Fahrlehrerausbildung an Fahrlehrerausbildungsstätten, der eine Anlage der Fahrlehrer-Ausbildungsordnung darstellt. Dieser Rahmenplan soll nachfolgend hinsichtlich seiner fachinhaltlichen Vorgaben analysiert und kritisch reflektiert werden.

Wie in Kapitel 1 bereits dargelegt, werden im Rahmenplan die sechs Sachgebiete „Verkehrsverhalten“, „Recht“, „Technik“, „Umweltschutz“, „Fahren“ und „Verkehrspädagogik“ unterschieden, die für die Ausbildung in allen Fahrlehrerlaubnisklassen gelten. Ausbildungsinhalte des fachlichen Professionswissens finden sich vor allem in den Sachgebieten „Verkehrsverhalten“, „Recht“, „Technik“, „Fahren“ und „Umweltschutz“. Einen Sonderfall stellt der Sachgebietsbereich „Fahrschulwesen“ dar, der zwar hauptsächlich rechtliche Vorschriften beinhaltet, jedoch derzeit dem Sachgebiet „Verkehrspädagogik“ zugeordnet wird. Von HEILIG et al. (1995) übernommen wurden die Sachgebiete „Verkehrsverhalten“, „Recht“, „Technik“, „Fahren“ und „Verkehrspädagogik“, obwohl für den Rahmenplan teils abweichende Bezeichnungen der Sachgebiete verwendet werden. Das Sachgebiet „Umweltschutz“ wurde – entgegen der Forderung von HEILIG et al. (1995), die sich für eine Auflösung dieses Sachgebiets und eine Integration in die übrigen Sachgebiete ausgesprochen hatten – aus dem vorherigen Rahmenplan übernommen, wobei es dort unter der Bezeichnung „Umweltschutz, energiesparende Fahrweise“ firmierte.

Analysiert man die Struktur der einzelnen Sachgebiete, so ist zu erkennen, dass bei der Erarbeitung des derzeit geltenden Rahmenplans in unterschiedlicher Weise zum einen auf das Curriculum für die Fahrlehrerausbildung von HEILIG et al. (1995) und zum anderen auf den bis 1999 gültigen Rahmenplan zurückgegriffen wurde. Beispielhaft zu nennen

wäre hier das Sachgebiet „Verkehrsverhalten“, das bei HEILIG et al. (1995) in die Sachgebietsbereiche „Krafftfahrer“, „Fahrverhalten“ und „Straßenverkehr“ gegliedert ist. Diese Struktur findet sich auch im aktuellen Rahmenplan wieder. Bei Betrachtung der einzelnen Ausbildungsinhalte der genannten drei Sachgebietsbereiche ergeben sich für die Bereiche „(Kraft-)Fahrer“ und „Fahrverhalten“ große Übereinstimmungen mit der Darstellung bei HEILIG et al. (1995). Für den Bereich „Straßenverkehr“ trifft dies allerdings nicht zu – HEILIG et al. (1995) thematisieren in diesem Bereich insbesondere die Bewältigung von Fahraufgaben (z. B. McKNIGHT & ADAMS, 1970a; 1970b), unterschiedliche Verkehrsverhältnisse sowie die Verkehrsplanung und die Verkehrspolitik. Im aktuellen Rahmenplan werden in diesem Sachgebietsbereich jedoch ausschließlich die Verkehrsregeln sowie die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr aufgeführt. Diese scheinen aus dem seit 1987 geltenden Rahmenplan²⁰ übernommen worden zu sein, in dem das Sachgebiet „Verkehrsvorschriften, Gefahrenlehre“ existierte, welches u. a. den Sachgebietsbereich „Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr“ beinhaltete. Betrachtet man die Struktur der Sachgebiete „Recht“ und „Technik“, so unterscheidet sich diese ebenfalls recht deutlich von der vorgeschlagenen Struktur bei HEILIG et al. (1995); auch hier wurde die Struktur anscheinend in Anlehnung an den bis 1999 geltenden Rahmenplan erarbeitet. Ebenfalls nicht in den Rahmenplan übernommen wurden die zahlreichen bei HEILIG et al. (1995) zu findenden Lehr-Lernziele für die Fahrlehrerausbildung, die diese für die einzelnen Sachgebiete formuliert hatten (s. Kapitel 1).

Im Hinblick auf die Differenzierung von Lehr-Lerninhalten und auf die Angabe von Lehr-Lernzielen bzw. zu erreichenden Qualifikationsniveaus ist im geltenden Rahmenplan teilweise eine unsystematische Vorgehensweise anzumerken. So werden in Bezug auf die Fahrlehrerlaubnisklasse BE beispielsweise im Sachgebietsbereich „Fahrer“ des Sachgebiets „Verkehrsverhalten“ die Ausbildungsinhalts-Komplexe „Fähigkeiten und Fahrfertigkeiten“ und „Fahrtüchtigkeit“ aufgeführt. Diesen Komplexen folgt eine Auflistung in unterschiedlichem Ausmaß konkretisierter Ausbildungsinhalte (z. B. werden für den Komplex „Fahrtüchtigkeit“ die Inhalte „Beanspru-

²⁰ Erste Verordnung zur Änderung der Fahrlehrer-Ausbildungsordnung vom 20. November 1987, BGBl. I: S. 2387.

chung, Stress, Emotionen und Traumwelten, Alkohol und andere Drogen, Medikamente“ aufgeführt). In manchen Fällen finden sich im Anschluss an diese Inhaltsauflistungen ergänzende Verben. So werden für die Inhalte des Komplexes „Fahrtüchtigkeit“ die Verben „Wissen, beachten, beobachten, beeinflussen“ genannt. Es lässt sich vermuten, dass diese Verben das angestrebte Qualifikationsniveau beschreiben sollen, wobei insgesamt jedoch uneinheitlich vorgegangen wurde: Zum einen finden sich diese Niveaubeschreibungen nur in einigen Sachgebieten und fehlen in anderen Gebieten völlig (z. B. bei der Ausbildung für die Klasse BE für das Sachgebiet „Technik“); zum anderen erscheinen einzelne Niveaubeschreibungen unverständlich oder unangemessen.

Weiterhin ist zuweilen eine unsystematische Zuordnung einzelner Ausbildungsinhalte zu den Sachgebetsbereichen festzustellen. Während beispielsweise im Rahmenplan für die BE-Ausbildung das Thema „Aggression, Selbstdurchsetzung und Gewalt im Straßenverkehr“ (Abschnitt 1.1.1.4) im Sachgebiet „Verkehrsverhalten“ dem Sachgebetsbereich „Fahrer“ zugeordnet wird, findet sich beim Rahmenplan für die Klasse A der Ausbildungsinhalt „Aggressives Fahren“ zwar ebenfalls im Sachgebiet „Verkehrsverhalten“, wird dort jedoch im Sachgebetsbereich „Fahrverhalten des Kraftradfahrers“ (Abschnitt 2.1.2) verortet. Ein weiteres Beispiel stellt im Abschnitt 1.6.5 die – bereits erwähnte – falsche Zuordnung rechtlicher Ausbildungsinhalte (z. B. „Fahrlehrergesetz und Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz“) des Sachgebetsbereichs „Fahrschulwesen“ zum Sachgebiet „Verkehrspädagogik“ dar.

Als weiterer Kritikpunkt am derzeitigen Rahmenplan lässt sich festhalten, dass in manchen Bereichen ein Missverhältnis zwischen dem vom Fahrlehrer geforderten Kompetenzniveau und den aufgelisteten Ausbildungsinhalten vorliegt. Dies soll nachfolgend am Beispiel des Themenfeldes der Fahrphysik verdeutlicht werden: In § 4 Abs. 1 FahrlG werden vom Bewerber um eine Fahrlehrerlaubnis gründliche Kenntnisse im Bereich der Fahrphysik verlangt, sodass davon ausgegangen werden muss, dass dieses Themenfeld im Rahmen der Ausbildung umfangreich und vertieft behandelt wird. Werden jedoch die fahrphysikalischen Ausbildungsinhalte für die Fahrlehrerausbildung der Klasse BE betrachtet, so finden sich in Abschnitt 1.3.9 („Fahrphysik“) lediglich die Ausbildungsinhalte „Antriebskräfte, Fahrwiderstände; Kurvenkräfte;

Bremskräfte“ und damit nur ein Minimum an fahrphysikalischen Ausbildungsinhalten. Weder der Kamm'sche Kreis als „Standard-Modell“ zur Verdeutlichung des Zusammenspiels von Kräften am Reifen und der Haftungsgrenze (MITSCHKE & WALLENTOWITZ, 2004; POTTHOFF & SCHMID, 2012) noch der bedeutsame Aspekt der Rad- und Achslastverschiebung (MITSCHKE & WALLENTOWITZ, 2004) werden explizit genannt. Auch weitere relevante fahrphysikalische Ausbildungsinhalte wie beispielsweise das Fahrverhalten von Pkw oder Pkw-Gespannen (HEIßING, ERSOY & GIES, 2013; MITSCHKE & WALLENTOWITZ, 2004; Robert Bosch GmbH, 2004), Fahrstabilisierungssysteme zur Unterstützung des Fahrers (REIF, 2010) und Verhaltensmaßnahmen im fahrphysikalischen Grenzbereich (GERSTL & SCHWARZ, 2010; LEWERENZ & RÖHRL, 2008; MARES, COYNE & MACDONALD, 2013) fehlen.

Unabhängig davon bleibt anzumerken, dass die angesprochenen Fahrwiderstände zwar dem Bereich der Fahrdynamik zugeordnet werden können (HEIßING et al., 2013), jedoch insbesondere im Bereich der umweltschonenden Fahrweise von Bedeutung sind (HEIßING et al., 2013; MITSCHKE & WALLENTOWITZ, 2004). Dementsprechend sollten sie eher im Zusammenhang mit einer umweltschonenden und energiesparenden Fahrweise thematisiert werden.

Bei weiterer Betrachtung der im aktuellen Rahmenplan aufgeführten fachlichen Ausbildungsinhalte ist schließlich auffällig, dass der in Kapitel 1 dargestellte Wandel im Straßenverkehr und bei den Tätigkeitsfeldern des Fahrlehrers bislang keinen Einzug in die Fahrlehrerausbildung gehalten hat. Demzufolge finden sich beispielsweise keine Ausbildungsinhalte zu Änderungen des Mobilitätsverhaltens im Sinne einer multimodalen Mobilität (FOLLMER et al., 2010), und auch die zahlreichen Fahrerassistenzsysteme, welche als effektive Möglichkeit zur Steigerung der Verkehrssicherheit – insbesondere für die Hochrisikogruppe der jungen Fahranfänger – angesehen werden (MAIER, 2014), sind nicht explizit angesprochen. Außerdem weist der aktuelle Rahmenplan einige fachliche Ausbildungsinhalte auf, die für die Tätigkeit des Fahrlehrers als irrelevant erscheinen. Beispielfhaft zu nennen wären an dieser Stelle die Ausbildungsinhalte „Neuartige Baumkrankheiten“ (Sachgebiet „Umweltschutz“ bei der Ausbildung für die Fahrlehrerlaubnis-Klasse BE) und „Bordküche“ (Sachgebiet „Technik“ bei der Ausbildung für die Fahrlehrerlaubnis der Klasse DE).

Zusammenfassend lässt sich für den aktuellen Rahmenplan zur Fahrlehrerausbildung an Fahrlehrerausbildungsstätten festhalten, dass dieser

- (1) einige formale Fehler enthält,
- (2) vor allem mit Blick auf Lehr-Lernziele und das jeweilige Lehr-Lernzielniveau nicht stringent gestaltet ist,
- (3) teilweise unklare Zuordnungen von Ausbildungsinhalten aufweist,
- (4) einige verkehrssicherheitsrelevante Themenfelder nur unzureichend durch Ausbildungsinhalte hinterlegt,
- (5) neuartige Ausbildungsinhalte (z. B. zu alternativen Antriebstechnologien und Fahrerassistenzsystemen oder zur multimodalen Mobilität) gar nicht oder nur unzureichend thematisiert und
- (6) Ausbildungsinhalte beinhaltet, die für die Tätigkeit als Fahrlehrer eine geringe oder keinerlei Bedeutung haben.

Neben diesem formalen bzw. strukturellen und inhaltlichen Überarbeitungsbedarf bleibt festzuhalten, dass eine wissenschaftliche Begründung der Relevanz der Ausbildungsinhalte für die Tätigkeit von Fahrlehrern und somit auch für die Fahrlehrerausbildung – im Gegensatz zum Curriculumvorschlag von HEILIG et al. (1995) – nicht angegeben wird: Geht man davon aus, dass ein fachlich und verkehrspädagogisch-didaktisch begründetes Curriculum für die Fahrlehrer-ausbildung den orientierenden Referenzrahmen für die Ausbildungspraxis bietet und die fahrlehrerrechtlichen Grundlagen eine inhaltlich adäquate (verkürzte) Kodifizierung von wichtigen Eckpunkten dieses Curriculums darstellen, so wären wissenschaftliche Begründungen in den fahrlehrerrechtlichen Grundlagen entbehrlich. Eine derartige Verzahnung eines Curriculums für die Fahrlehrerausbildung, das kontinuierlich evaluiert und weiterentwickelt wird, mit kongruenten fahrlehrerrechtlichen Grundlagen, die im Bedarfsfall dem erreichten Stand der Curriculumentwicklung angepasst werden, ist derzeit noch nicht gegeben. Sie erscheint jedoch als Idealfall der künftigen Steuerung der Fahrlehrerausbildung.

3.3 Reformbedarf des fachlichen Professionswissens aus Sicht des Gesetzgebers und unterschiedlicher Interessengruppen

Im Hinblick auf den Stand der maßnahmenpolitischen Diskussion sind zum einen die Erwartungen des Gesetzgebers im Hinblick auf die künftige Ausgestaltung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland von hoher Bedeutung. Zum anderen sollten auch die Reformerwartungen der Interessenverbände der Fahrlehrerschaft (BDFU, BVF, IDF) und anderer Vertreter der Fachöffentlichkeit mit engem Bezug zur Fahrlehrerausbildung (BAGFA, MOVING) bei der Beschreibung der Anforderungen an die künftige Fahrlehrerausbildung Berücksichtigung finden. In Absprache mit dem Auftraggeber werden nachfolgend nur Stellungnahmen und Positionspapiere von Interessengruppen berücksichtigt, die bis zum 15.10.2014 beim BMVI vorlagen. Dabei handelt es sich

- (1) um das „Eckpunktepapier“ der Bund-Länder Arbeitsgruppe „Reform des Fahrlehrerrechts“²¹ von Februar 2012 bzw. um einen Bericht zum Umsetzungsstand des Eckpunktepapiers von April 2014,
- (2) um ein Positionspapier der BAGFA vom 08.12.2011,
- (3) um ein Positionspapier der BVF vom 23.08.2011 und
- (4) um ein Positionspapier von MOVING (o. J.). Darüber hinaus wurden
- (5) eine Stellungnahme des BDFU e. V. vom 08.12.2011 und
- (6) ein Positionspapier des IDF (o. J.) ausgewertet, die sich auf die Reform des FahrIG im Allgemeinen beziehen.

Die genannten Dokumente beinhalten in unterschiedlichem Ausmaß Aspekte der Fahrlehrerausbildung und Vorschläge zu ihrer Neuregelung. Sie stimmen darin überein, dass die Optimierungsvorschläge sich vorrangig auf die Ausbildungsstrukturen beziehen, wohingegen die Aussagen zur wünschenswerten Optimierung der fachlichen Ausbildungsinhalte eher allgemein bleiben. Nachfolgend werden einerseits die strukturellen Optimierungserwartungen dargestellt, die sich in den Stellungnahmen und Positionspapieren finden. Andererseits

werden die Vorschläge zur Veränderung von Ausbildungs- und Prüfungsinhalten aufgeführt, soweit sie das fachliche Professionswissen betreffen. Empfehlungen zur Optimierung des pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Professionswissens von Fahrlehrern werden im Kapitel 4 dargelegt.

Die Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Reform des Fahrlehrerrechts“ hat in ihrem Eckpunktepapier (2012) sowie in ihrem Bericht über die Umsetzung des Eckpunktepapiers (2014) die Forderung erhoben, den Fahrlehrerberuf langfristig aufzuwerten. Die fahrpraktische Prüfung soll vor Beginn der Ausbildung in einer Fahrlehrerausbildungsstätte durchgeführt werden; die Ausbildung soll dann mit einer vierwöchigen Hospitationsphase beginnen. Dabei sollen zwei Wochen in einer Fahrschule und zwei Wochen in einer Fahrlehrerausbildungsstätte absolviert werden. Insgesamt soll die Ausbildungsdauer in der Fahrlehrerausbildungsstätte von fünfeinhalb auf sechseinhalb Monate angehoben werden, um Vorbereitungszeit für die Fachkundeprüfung und die Lehrproben zu gewinnen. Bezüglich der fachlichen Inhalte der Fahrlehrerausbildung und Fahrlehrerprüfung wird eine stärkere Gewichtung der Sachgebiete „Umweltschutz“ und „Verkehrsverhalten“ erwartet. Darüber hinaus soll das Thema „Elektromobilität“ in der Aus- und Fortbildung von Fahrlehrern verankert werden.

Die BAGFA fordert in ihrem Positionspapier eine Verlängerung der Fahrlehrerausbildung für die Klasse BE auf insgesamt 12 Monate. Zur besseren Verzahnung von Theorie und Praxis wird zunächst die Einführung einer Orientierungsphase vor Ausbildungsbeginn gefordert, die mit einer einwöchigen Einweisung in der Fahrlehrerausbildungsstätte beginnt. Daran schließt sich eine zweiwöchige Hospitationsphase in einer Ausbildungsfahrschule an, in der die Fahrlehreranwärter einerseits einen Einblick in den Berufsalltag erhalten. Andererseits bearbeiten sie konkrete Beobachtungs- und Arbeitsaufträge, die in der folgenden Auswertungswoche an der Ausbildungsstätte im Hinblick auf die Reflexion von Erfahrungen abgearbeitet werden. Des Weiteren sind nach dem Konzept im ca. vierwöchigen Zeitraum zwischen dem schriftlichen und mündlichen Teil der Fachkundeprüfung Unterrichtsübungen im Theorieunterricht und in der Fahrpraktischen Ausbildung vorgesehen, um die Fahrlehreranwärter besser auf die Ausbildung in der Ausbildungsfahrschule vorzubereiten. Außerdem werden ein stärkerer Austausch und eine bessere Vernetzung zwi-

sehen Fahrlehreranwärter, Ausbildungsstätte und Ausbildungsfahrschule gefordert, was durch eine Umstrukturierung des Ausbildungsabschnitts in der Fahrschule geschehen soll. Dieser soll in seiner zeitlichen Ausdehnung unverändert bleiben, jedoch sollen die Fahrlehrer in Ausbildung nach jedem Monat für zwei Tage zur Reflexion in der Ausbildungsstätte erscheinen, anstatt – wie bisher – in zwei einwöchigen Lehrgängen. Zusätzlich wird eine bessere Qualifizierung der Ausbildungsfahrlehrer gefordert, und zwar durch eine Verlängerung des Einweisungsseminars auf fünf Tage sowie eine stärkere Fokussierung auf arbeitspädagogische Inhalte. Auf konkrete Ausbildungsinhalte des fachlichen Professionswissens, die in der Ausbildung von Fahrlehrern vermittelt werden sollen, wird im Positionspapier der BAGFA nicht eingegangen.

Das BVF-Konzept zur Fahrlehrerausbildung sieht eine zweijährige Ausbildungsdauer und eine bessere Verzahnung von theoretischer und praktischer Ausbildung vor. Die Ausbildung beginnt mit einem zweimonatigen Praktikum in einer Ausbildungsfahrschule, um die Abläufe in einer Fahrschule kennen zu lernen und sich auf die fahrpraktische Prüfung vorzubereiten. Das Bestehen dieser Prüfung sowie das Absolvieren eines Berufseignungstests sind erforderlich, um die Ausbildung fortzusetzen und den nächsten Ausbildungsteil zu beginnen, der vorrangig in der Fahrlehrerausbildungsstätte durchgeführt wird. Der weitere Ausbildungsverlauf ist durch zwei viermonatige Ausbildungsblöcke in der Fahrlehrerausbildungsstätte gekennzeichnet, zwischen denen eine zweimonatige Hospitationsphase in der Ausbildungsfahrschule erfolgt. Im Anschluss an den zweiten Ausbildungsblock in der Ausbildungsstätte findet die Fachkundeprüfung statt. Der nächste Ausbildungsteil findet überwiegend in der Ausbildungsfahrschule statt – hierbei bildet der Fahrlehrer in Ausbildung zunächst zwei Monate in Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers Fahrschüler aus, gefolgt von einem Monat selbstständiger Ausbildung. Der nächste Monat dient der Reflexion der gewonnenen Ausbildungserfahrungen in der Fahrlehrerausbildungsstätte. Die folgenden Ausbildungsmonate sind hauptsächlich für das selbstständige Ausbilden in der Ausbildungsfahrschule (vier Monate) sowie die Reflexion der Ausbildungserfahrungen und die Vorbereitung auf die Lehrproben in der Fahrlehrerausbildungsstätte (fünfter Monat) vorgesehen. Ein abschließender Ausbildungsmonat in der Ausbildungsfahrschule soll die weitere selbstständige Ausbildungstätigkeit und die vertiefende

Vorbereitung auf die Lehrproben ermöglichen. Insgesamt gesehen, soll die vorgeschlagene Verlängerung der Ausbildung vor allem zur Entzerrung der Ausbildungsinhalte beitragen.

Ähnlich wie die BAGFA spricht sich auch die BVF für eine Verlängerung der Ausbildung zum Ausbildungsfahrlehrer aus. Dabei soll das Einweisungseminar jedoch auf zehn Tage verlängert und nach einem vorgegebenen Rahmenplan durchgeführt werden; weiterhin soll es mit einer Prüfung enden. Allerdings wird im BVF-Konzept nicht erläutert, welche Ausbildungsinhalte der Rahmenplan umfassen soll. Außerdem fordert die BVF auch für die Ausbildung in den Fahrlehrerlaubnisklassen A, CE und DE die Einführung von Lehrproben. Auch im Konzept der BVF werden keine Vorstellungen bezüglich einer Weiterentwicklung der fachlichen Ausbildungsinhalte dargelegt.

Die vom BDFU zur Verfügung gestellte Stellungnahme enthält nur einige allgemein gehaltene, stichpunktartige Ausführungen zur Modernisierung der Fahrlehrerausbildung. So erwartet man ebenfalls eine bessere Verzahnung der Ausbildung in der Fahrlehrerausbildungsstätte mit der Ausbildung in der Ausbildungsfahrschule. Weiterhin werden die Einführung einer Orientierungsphase zu Beginn der Ausbildung, eine verbesserte Ausbildung der Ausbildungsfahrlehrer sowie die Einführung von Lehrproben als zusätzliche Prüfungsteile beim Erwerb der Fahrlehrerlaubnis für die Klassen CE und DE gefordert. Auch in diesem Dokument finden sich keine Ausführungen zur Weiterentwicklung der Ausbildungsinhalte im Bereich des fachlichen Professionswissens.

Im Positionspapier des IDF (o. J., S. 1) wird die derzeitige Fahrlehrerausbildung als „qualitativ hochwertig“ eingeschätzt. Allerdings wird die Einführung eines drei- bis vierwöchigen Praktikums in einer Ausbildungsfahrschule zum Ausbildungsbeginn als Möglichkeit vorgeschlagen, um den Fahrlehreranwärtern einen Einblick in die realen Berufsverhältnisse zu vermitteln. Zudem wird eine Verkürzung des derzeit viereinhalb Monate dauernden Ausbildungsabschnitts in der Ausbildungsfahrschule um eineinhalb Monate empfohlen; die gewonnene Zeit solle stattdessen für die Vorbereitung auf die Lehrproben in der Ausbildungsstätte genutzt werden. Im Gegensatz zu anderen Interessengruppen fordert der IDF die Beibehaltung der dreitägigen Ausbildung der Ausbildungsfahrlehrer: Diese habe sich bewährt und brauche daher weder zeitlich verlän-

gert noch durch eine Prüfung ergänzt werden. Auch der IDF äußert in seinem Positionspapier keine expliziten Empfehlungen zur Veränderung von Ausbildungsinhalten beim fachlichen Professionswissen.

Das von MOVING bereitgestellte Positionspapier sieht eine Steigerung der Attraktivität des Fahrlehrerberufs insbesondere durch eine Ausdifferenzierung der Fahrlehrerausbildung in die vier Berufsmodule bzw. konsekutiven Qualifizierungsschritte:

- (1) „Fahrausbilder“ für die Fahrpraktische Ausbildung,
- (2) „Fahrlehrer“ für den Theorieunterricht und die Fahrpraktische Ausbildung,
- (3) „Pädagogischer Fachleiter“ für die Durchführung von Fachaufsicht im Theorieunterricht und bei der Fahrpraktischen Ausbildung sowie für die Ausübung einer fahrlehrerrechtlichen Filialleitung sowie
- (4) „Fahrschulleiter“ für die Geschäftsführung bzw. Inhaberschaft eines Fahrschulbetriebs vor.

Die Erreichung der Qualifizierungsstufen soll mit unterschiedlichen Zugangs – und Ausbildungsvoraussetzungen verbunden werden. Die Ausbildung soll dabei modularisiert werden und eine enge Verzahnung zwischen theoretischen und fahrpraktischen Ausbildungsinhalten ermöglichen. Zur Erreichung der ersten Qualifizierungsstufe sollen die sechs Inhaltsmodule

- (1) „Kommunikation/Lernprozesse/Lernatmosphäre“,
- (2) Lehrveranstaltungs-Planung/-Durchführung,
- (3) Methodik/Pädagogik/Didaktik,
- (4) Rechtliche Grundlagen/Automobiltechnik/Umwelt/Infrastruktur,
- (5) Verkehrssinnbildung und
- (6) Verhalten im Verkehr/Ausbildungsplanung des praktischen Fahrunterrichts absolviert werden.

Diese Inhaltsmodule für die Fahrlehrerausbildung bilden eine nicht durchgehend nachvollziehbare Rahmenstruktur für unterschiedliche Ausbildungsinhalte (z. B. ist die Planung und Durchführung von Lehrveranstaltungen – abgesehen von organisatorischen Aspekten – aus Sicht der Gutachter als Gegenstand der Fachdidaktik anzusehen; der Vorteil einer Zusammenfassung von technischen und

rechtlichen Ausbildungsinhalten erscheint nicht offensichtlich). Zudem fehlen im vorliegenden Positionspapier eine wissenschaftliche Begründung der Inhaltssystematik und eine Konkretisierung der Ausbildungsinhalte für die einzelnen Module. Letzteres gilt sowohl für das nachfolgend beschriebene fachliche Professionswissen als auch für das im Kapitel 4 dargelegte pädagogisch-psychologische und verkehrspädagogische Professionswissen.

3.4 Fachliche Kompetenzen von Fahrlehrern

Für eine kompetenz- und outputorientierte Umstrukturierung des Rahmenplans werden nachfolgend Kompetenzen des fachlichen Professionswissens für Fahrlehrer in den einzelnen Fahrlehrerlaubnisklassen definiert und mit curricularen Ausbildungsinhalten unterlegt, die zur Erreichung der jeweiligen Kompetenzen als zielführend erachtet werden. Diese Ausbildungsinhalte stellen allerdings lediglich Mindest-Empfehlungen der Gutachtergruppe dar. In der Zukunft erscheint eine regelmäßige Prüfung und Weiterentwicklung durch erfahrene wissenschaftliche und berufspraktische Experten geboten, um die Inhalte an zukünftige Entwicklungen anzupassen.

Hinsichtlich der nachfolgend verwendeten Terminologie ist – mit Bezug auf die in Kapitel 2 dargestellten bildungswissenschaftlichen Grundlagen – eine Anpassung der derzeitigen Begriffe erfolgt. Demzufolge werden im Folgenden die beiden Bereiche „Fachliches Professionswissen“ sowie „Pädagogisch-psychologisches und verkehrspädagogisches Professionswissen“ unterschieden. Das fachliche Professionswissen beinhaltet die „Kompetenzbereiche“ (vorher „Sachgebiete“) „Verkehrsverhalten“, „Recht“ und „Technik“, für die im nächsten Abschnitt fachliche Kompetenzen konkretisiert werden. Das bisher vorhandene Sachgebiet „Fahren“ wird gestrichen, da ein hohes Niveau an Fahrkompetenz als grundlegende Voraussetzung für die Tätigkeit als Fahrlehrer anzusehen ist und demzufolge bereits zu Beginn der Ausbildung vorhanden sein sollte. Weiterhin wird das Sachgebiet „Umweltschutz“ aufgelöst und – wie bereits von HEILIG et al. (1995) vorgeschlagen – in die übrigen Kompetenzbereiche integriert. Nachfolgend werden die einzelnen fachlichen Kompetenzen inklusive des geforderten Kompetenzniveaus sowie der unverzichtbaren curricularen Ausbildungsinhalte

dargelegt und mit den Inhalten des derzeit geltenden Rahmenplans verglichen.

3.4.1 Fachliche Kompetenzen von Fahrlehrern der Klasse BE

Die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE berechtigt zur Ausbildung von Fahrschülern, die eine Fahrerlaubnis der Klasse B oder BE erwerben möchten (§ 1 Abs. 1 FahrIG). Zusätzlich dürfen Fahrerlaubnisbewerber der Klasse L ausgebildet werden (§ 1 Abs. 2 FahrIG), und der Fahrlehrer der Klasse BE darf darüber hinaus den allgemeinen Teil des Theorieunterrichts durchführen (§ 1 Abs. 3 FahrIG). Ebenso ist es dem BE-Fahrlehrer erlaubt, Fahrerschulungen nach Anlage 7a FeV durchzuführen, welche die Voraussetzung für die Eintragung der Schlüsselzahl 96 in die Fahrerlaubnis der Klasse B darstellen (§ 6a Abs. 3 FeV).²² Außerdem sind Inhaber einer Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE aufgrund der Anlage 1 der Vierten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung²³ seit dem 31.12.2014 dazu berechtigt, zusätzliche Fahrzeugeinweisungen für Fahrerlaubnisinhaber der Klasse B durchzuführen. Eine solche Fahrzeugeinweisung berechtigt den Fahrerlaubnisinhaber dazu, nach Eintragung der Schlüsselzahl 192 im Inland Fahrzeuge²⁴ mit einer zulässigen Gesamtmasse von max. 4,25 t zu führen, die elektrisch betrieben sind und im Bereich des Gütertransports eingesetzt werden (§ 1 4. FeVAusN).

Insgesamt gesehen, stellt die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE die Grundfahrlehrerlaubnis dar, die zunächst erworben werden muss, bevor darauf aufbauend auf die übrigen Klassen (A, CE und DE) erweitert werden kann. Die Ausbildung für die Klasse BE erweist sich als besonders umfassend, da hierbei die grundlegenden fachlichen Kompetenzen erworben werden, um in den o. g. Tätigkeitsbereichen

²² Die Schlüsselzahl 96 gestattet es, mit der Fahrerlaubnisklasse B Fahrzeugkombinationen zu führen, die aus einem Kraftfahrzeug der Klasse B und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen, sofern die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination 3.500 kg überschreitet, aber 4.250 kg nicht übersteigt.

²³ Vierte Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung (4. FeVAusN) vom 22. Dezember 2014, BGBl. I: S. 2432.

²⁴ In § 1 Abs. 1 der 4. FeVAusN ist von Fahrzeugen die Rede, obwohl die Fahrerlaubnis der Klasse B zum Führen von Kraftfahrzeugen berechtigt (§ 6 Abs. 1 FeV).

eine qualitativ hochwertige Ausbildung durchzuführen. Bei der Erweiterung auf andere Fahrlehrerlaubnisklassen findet dann vorrangig ein klassenspezifischer Ausbau dieser grundlegenden Kompetenzen statt. Daher werden im Folgenden diejenigen Ausbildungsinhalte, die bereits in der BE-Ausbildung vermittelt wurden und die Grundlage der klassenspezifischen Erweiterungsinhalte bilden, bei der Darlegung von Kompetenzen für die Erweiterungsklassen nicht nochmals explizit aufgelistet. Stattdessen werden ausschließlich die klassenspezifischen Erweiterungsinhalte genannt. Ausnahmen ergeben sich hinsichtlich der Ausbildungsinhalte, für die eine obligatorische Wiederholung als notwendig erachtet wird – mit Blick auf die Heterogenität der Teilnehmergruppe im Rahmen der Erweiterung der Fahrlehrerlaubnis auf die Klassen A, CE oder DE sollte es in den meisten Fällen jedoch im pädagogisch-didaktischen Ermessen des jeweiligen Dozenten liegen, darüber zu entscheiden, inwiefern eine Wiederholung der grundlegenden Basisinhalte der BE-Ausbildung vorzunehmen ist, um eine erfolgreiche Vermittlung der klassenspezifischen Erweiterungsinhalte sicherzustellen.

Kompetenzbereich „Verkehrsverhalten“

- **Kompetenz BE-1 – Fahreignung, Fahrtüchtigkeit und Fahrverhalten**

Fahrlehrer der Klasse BE kennen psychische und physische Einflussfaktoren auf die Fahreignung, die Fahrtüchtigkeit und das Fahrverhalten sowie die entsprechenden rechtlichen Vorschriften und können diese erklären.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte: Alkohol, Drogen und Medikamente; Ablenkung; Müdigkeit; Krankheit; Emotionen; Aggression und Selbstdurchsetzung; Belastung und Beanspruchung; Einfluss von Beifahrern; Fahrmotive; Einstellungen zum Fahrzeug und Fahren; Fahrer-selbstbild; Fahrertypologien; theoretische Modelle des Fahrverhaltens; rechtliche Vorschriften zur Fahreignung und Fahrtüchtigkeit (z. B. FeV, StVG).

Begründung:

Es existiert eine Vielzahl an psychischen und physischen Einflussfaktoren, welche die Fahreignung, die Fahrtüchtigkeit und das Fahrverhalten eines Fahrers beeinflussen und dem Fahrlehrer der Klasse BE bekannt sein sollten. Dies erscheint zum einen erforderlich, damit der Fahrlehrer seine Fahr-

schüler über diese Faktoren informieren und diesbezüglich beraten kann. Zum anderen ermöglichen diese Kenntnisse dem Fahrlehrer, seine Fahrschüler zu sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Verkehrsteilnehmern im Sinne des § 1 Abs. 1 FahrschAusbO auszubilden. Da Fahrlehrer jedoch – im Gegensatz zu Verkehrspsychologen und Verkehrsmedizinern – mit Blick auf die genannten Einflussfaktoren nicht vorrangig bzw. im rechtlichen Sinne begutachtend oder rehabilitierend, sondern eher lehrend und informierend tätig werden, ist für diese Kompetenz nur ein grundlegendes Niveau zu fordern. Die genannten unverzichtbaren curricularen Ausbildungsinhalte beziehen sich auf die Vermittlung fundierter Wissensgrundlagen bezüglich der wesentlichen psychischen und physischen Einflussfaktoren der Fahreignung, der Fahrtüchtigkeit und des Fahrverhaltens (z. B. Alkohol, Drogen, Medikamente, Ablenkung, Müdigkeit, Fahrmotive und Fahrer-selbstbild) sowie auf theoretische Fahrverhaltensmodelle. Diese Grundlagen werden im Hinblick auf die Fahreignung und die Fahrtüchtigkeit durch die Thematisierung der relevanten Rechtsvorschriften ergänzt.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Ein Großteil der unverzichtbaren curricularen Ausbildungsinhalte findet sich im derzeitigen Rahmenplan der Klasse BE in den Abschnitten 1.1.1.2 bis 1.1.1.5 wieder. Die Inhalte „Ablenkung“ und „Krankheit“ werden nicht explizit genannt und lassen sich eher implizit einigen der in Abschnitt 1.1.1.1 aufgeführten Inhalten zuordnen. Das Gleiche gilt für die relevanten Rechtsvorschriften zur Fahreignung und Fahrtüchtigkeit, welche implizit in den Abschnitt 1.1.3.2 einzuordnen sind. Die Themen „Müdigkeit“, „Einfluss von Beifahrern“ sowie „Theoretische Modelle des Fahrverhaltens“ sind im bisherigen Rahmenplan der Klasse BE nicht enthalten.

- **Kompetenz BE-2 – Heterogenität im Straßenverkehr**

Fahrlehrer der Klasse BE sind zur Übernahme der Perspektive anderer Verkehrsteilnehmer in der Lage und können die individuellen Besonderheiten anderer Verkehrsteilnehmer erläutern sowie die erforderliche Anpassung des eigenen Fahrverhaltens begründen.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte: Übernahme der Perspektive anderer Verkehrsteilnehmer; individuelle Besonderheiten von und mögliche Gefahrensituationen mit anderen Verkehr-

steilnehmern (Kinder; Ältere; Menschen mit Behinderung; Fußgänger; Radfahrer; Pedelec- und E-Bike-Fahrer; Kraftradfahrer; Fahrer von Quads, Trikes und sonstigen Leichtkraftfahrzeugen; Lkw- und KOM-Fahrer; Fahrer von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen; Reiter und Führer von Tieren); erforderliche Anpassung des eigenen Fahrverhaltens.

Begründung:

Im Straßenverkehr trifft eine Vielzahl unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer aufeinander, die jeweils bestimmte Besonderheiten aufweisen. Um in diesem Zusammenhang ein geordnetes, sicheres und partnerschaftliches Miteinander zu ermöglichen, müssen Verkehrsteilnehmer mit den Besonderheiten anderer Verkehrsteilnehmer und den sich daraus ergebenden Gefahrenpotenzialen vertraut sein. Zudem müssen sie ableiten können, wie sie ihr eigenes Fahrverhalten an die Besonderheiten anderer Verkehrsteilnehmer anpassen sollten. Eine Kernaufgabe des Fahrlehrers besteht darin, diese Inhalte im Rahmen der Fahrschul Ausbildung zu thematisieren, um die Fahrschüler zu sicheren und verantwortungsvollen Verkehrsteilnehmern im Sinne des § 1 Abs. 1 FahrschAusbO auszubilden. Im vorliegenden Kompetenzbereich ist daher ein hohes Kompetenzniveau zu fordern: Fahrlehrer müssen in der Lage sein, die Perspektive anderer Verkehrsteilnehmer einzunehmen. Sie benötigen zudem umfassende Kenntnisse über die Besonderheiten von Verkehrsteilnehmern, mögliche Gefahrensituationen beim Aufeinandertreffen sowie die erforderliche Anpassung des eigenen Fahrverhaltens.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Auch im derzeit geltenden Rahmenplan werden andere Verkehrsteilnehmer thematisiert – so werden in Abschnitt 1.1.1.6 „Hilfsbedürftige, Kinder, Jugendliche, Senioren, Fußgänger, Radfahrer, Kraftfahrer“ aufgeführt. Die im Rahmen der Neustrukturierung vorgenommene Auflistung von Ausbildungsinhalten weist im Vergleich allerdings einen höheren Grad an Differenziertheit auf.

- **Kompetenz BE-3 – Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung**

Fahrlehrer der Klasse BE können die Komponenten der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung bezüglich des Fahrens von Pkw und Pkw-Gespanssen erläutern und Verkehrssituationen mit Blick auf Gefahren und Verhaltensmöglichkeiten beurteilen.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte: Komponenten der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung; Wahrnehmung der Verkehrsumwelt; mögliche Gefahren im Straßenverkehr; Antizipation von (latenten) Gefahrensituationen im Straßenverkehr; Risikowahrnehmung; Selbsteinschätzung der eigenen Fahrkompetenz; Risikoakzeptanz; Umgang mit Gefahrensituationen (Gefahrenvermeidung und Gefahrenabwehr); vorausschauende und defensive Fahrweise; Trainingsmöglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung (z. B. computergestützte Trainingsprogramme, kommentierendes Fahren).

Begründung:

Fehler in der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung sind für eine Vielzahl von Verkehrsunfällen (mit-)verantwortlich. Insbesondere im Hinblick auf die Hochrisikogruppe der 18- bis 24-jährigen Fahranfänger wird eine unzureichend ausgeprägte Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung als maßgebliche Unfallursache angesehen. Hinzu kommt, dass die Gefahrenlehre gemäß § 1 Abs. 2 FahrschAusbO zwar einen relevanten Inhaltsbaustein der Fahrschul Ausbildung darstellt, in den entsprechenden Rahmenplänen für den Theorieunterricht und die Fahrpraktische Ausbildung aber bislang nur unzureichend Beachtung findet. Zur stärkeren Verankerung der Gefahrenlehre in der Fahrschul Ausbildung benötigen Fahrlehrer der Klasse BE ein hohes Kompetenzniveau, das es ihnen ermöglicht, die Kompetenzen ihrer Fahrschüler bezüglich der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung zu erfassen und zu fördern. Dabei sollen sie die Fahrschüler insbesondere zu einem defensiven Umgang mit Gefahrensituationen befähigen können.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Ausbildungsinhalte zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung sind im Rahmenplan nur einzeln in den Abschnitten 1.1.1.1, 1.1.1.5 und 1.1.2.2 zu finden. Wichtige Ausbildungsinhalte (z. B. „Komponenten der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“, „Antizipation von (latenten) Gefahrensituationen im Straßenverkehr“ sowie „Trainingsmöglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“) werden derzeit nicht explizit thematisiert. Im Rahmen der Neustrukturierung des fachlichen Professionswissens werden auch diese Inhalte in die Fahrlehrerausbildung integriert.

- **Kompetenz BE-4 – Partnerschaftliches Verhalten**

Fahrlehrer der Klasse BE können die Erfordernis und die Vorteile eines durch Vorsicht, Rücksicht und Partnerschaft geprägten Verkehrsverhaltens begründen und diese Aspekte im Rahmen ihres eigenen Verkehrsverhaltens sowie ihrer beruflichen Tätigkeit anwenden.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte: Werte und Normen im Straßenverkehr; regelkonformes, delinquentes und kooperatives Verhalten im Straßenverkehr; Kommunikation im Straßenverkehr und ihre Besonderheiten; Grundregeln der Verkehrsteilnahme (§ 1 StVO); Vertrauensgrundsatz; Grundsatz der doppelten Sicherung; weitere Vorschriften der StVO bezüglich eines rücksichtsvollen und verantwortungsbewussten Verkehrsverhaltens.

Begründung:

Prosoziales Verkehrsverhalten, das durch ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht geprägt ist, bildet gemäß § 1 Abs. 1 StVO das Leitbild der Verkehrsteilnahme. Dementsprechend stellt die Förderung eines durch Vorsicht, Rücksicht und Partnerschaft geprägten Verkehrsverhaltens bei Fahrern auch ein wesentliches Ziel der Fahrschulung dar. Damit Fahrlehrer dieses Ziel erreichen können, erscheint ein hohes Kompetenzniveau erforderlich. Die curricularen Mindest-Ausbildungsinhalte umfassen Werte und Normen im Straßenverkehr, wobei vorrangig fahr- und fahrzeugbezogene Werthaltungen von jungen Erwachsener zu thematisieren sind, da diese die Hauptzielgruppe des BE-Fahrlehrers darstellen. Weiterhin sind Ursachen und Konsequenzen regelkonformen, delinquenten und kooperativen Verhaltens im Straßenverkehr, die Besonderheiten der Kommunikation im Straßenverkehr sowie rechtliche Vorschriften bezüglich eines rücksichtsvollen und verantwortungsbewussten Verkehrsverhaltens zu behandeln.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Im derzeit geltenden Rahmenplan für die Fahrlehrerausbildung finden sich die genannten Ausbildungsinhalte in den Abschnitten 1.1.2.1, 1.1.2.3, 1.1.2.4 und 1.1.3.1 wieder. Die vorgenommene Aufteilung der Ausbildungsinhalte auf verschiedene Themenkomplexe soll im Rahmen der Neustrukturierung des fachlichen Professionswissens überwunden werden. Darüber hinaus soll auch eine Straffung der Ausbildungsinhalte erfolgen.

- **Kompetenz BE-5 – Fahraufgaben**

Fahrlehrer der Klasse BE kennen die verschiedenen Fahraufgaben im Straßenverkehr und können diese hinsichtlich ihrer Verhaltensanforderungen sowie ihrer sicheren Durchführung mit Pkw und Pkw-Gespannen erläutern. Sie können die Fahraufgaben selbst fehlerfrei absolvieren und die Durchführung von Fahraufgaben kriteriengeleitet beurteilen.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte: Fahraufgabenkatalog für die jeweiligen Fahrerlaubnisklassen; Durchführungs- und Bewertungsstandards für die Fahraufgaben; fahraufgabenrelevante Vorschriften der StVO.

Begründung:

Fahraufgaben bilden das „alltägliche Handwerkszeug“ von Fahrlehrern. Darüber hinaus ermöglichen Fahraufgaben die Herstellung von Verknüpfungen zwischen der Fahrlehrerausbildung, der Fahrschulung und der Fahrerlaubnisprüfung. In Bezug auf die Fahrlehrerausbildung sollten hohe fahraufgabenspezifische Kompetenzen gefordert werden: Fahrlehrer müssen dazu befähigt werden, ihre Fahrschüler in der verkehrssicheren und fehlerfreien Durchführung von Fahraufgaben zu schulen. Zudem sollten bei der Vermittlung fahraufgabenspezifischer Kompetenzen auch inhaltliche Aspekte anderer Kompetenzen (z. B. Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung) anwendungsorientiert vertieft werden.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Das Konzept der Fahraufgaben ist im aktuellen Rahmenplan zur Fahrlehrerausbildung nicht explizit aufgeführt; implizite Bezüge sind in Abschnitt 1.5 zu erkennen. Die „fahraufgabenrelevanten Vorschriften der StVO“ lassen sich in Abschnitt 1.1.3.1 verorten. Im Rahmen der Neustrukturierung des fachlichen Professionswissens wird der Bereich der Fahraufgaben stärker in die Fahrlehrerausbildung der Klasse BE integriert.

- **Kompetenz BE-6 – Fahrkompetenzdefizite und Unfälle**

Fahrlehrer der Klasse BE kennen die wesentlichen Fahrkompetenzdefizite und Fahrverhaltensbesonderheiten von Fahrern unterschiedlicher Altersgruppen und Expertisegrade. Sie können typische Unfälle dieser Gruppen analysieren.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte: Fahrkompetenzdefizite und Fahrverhaltensbesonderheiten von Fahrern unterschiedlicher Altersgrup-

pen und Expertisegrade (insbesondere von Fahranfängern, jungen Fahrern und älteren Fahrern); Unfallbeteiligung und typische Unfallszenarien dieser Gruppen (Unfallbeteiligung, Unfallarten und Unfalltypen, Unfallursachen und Vermeidungsstrategien, regionale Gefahrenstrecken); Taxonomien von Fehlhandlungen bei der Fahrzeugführung.

Begründung:

Fahrlehrer sollen ihre Fahrschüler zu sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Verkehrsteilnehmern ausbilden (§ 1 Abs. 1 FahrSchAusbO). Dabei hat die Ausbildung u. a. die benötigten Fähigkeiten und Fertigkeiten zur Beherrschung des Fahrzeugs in schwierigen Verkehrssituationen, die Fähigkeiten und Fertigkeiten zur Wahrnehmung und Kontrolle von Gefahren inklusive ihrer Vermeidung und Abwehr sowie das Wissen über die Auswirkungen von Fahrfehlern zu vermitteln (§ 1 Abs. 2 FahrSchAusbO). Hierfür benötigen Fahrlehrer der Klasse BE umfassende Kenntnisse über Fahrkompetenzdefizite, Fahrverhaltensbesonderheiten und typische Unfallsituationen von Fahrern unterschiedlicher Altersgruppen und Expertisegrade, sodass ein hohes Kompetenzniveau zu fordern ist. Schwerpunkte sollten auf den (jungen) Fahranfängern und den älteren Kraftfahrern liegen, da sie die (zukünftigen) Hauptzielgruppen der Fahrlehrertätigkeit darstellen. Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte bilden die Fahrkompetenzdefizite und Fahrverhaltensbesonderheiten sowie die Unfallbeteiligung und die typischen Unfallszenarien dieser Gruppen, wobei neben der Unfallbeteiligung, der Unfallart und dem Unfalltyp auch Unfallursachen und Vermeidungsstrategien behandelt werden sollten. Weiterhin erscheint es empfehlenswert, für die Analyse des Unfallgeschehens regionale Gefahrenstrecken zu berücksichtigen, auf denen die genannten Zielgruppen häufig verunfallen. Schließlich sollten Taxonomien von Fehlhandlungen bei der Fahrzeugführung genutzt werden, um das mit den Unfällen in Zusammenhang stehende Fehlverhalten der Beteiligten umfassend analysieren zu können.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan:

Fahrkompetenzdefizite und typische Unfallszenarien von Fahranfängern und jungen Fahrern werden in den Abschnitten 1.1.1.1 und 1.1.2.2 des Rahmenplans genannt. Fahrkompetenzdefizite, Fahrverhaltensbesonderheiten und Unfallszenarien älterer Kraftfahrer werden im derzeitigen Rahmenplan nicht explizit aufgeführt. Ebenso findet sich der Ausbildungsinhalt „regionale Gefahrenstrecken“

nicht im Rahmenplan. Die fehlenden Ausbildungsinhalte wurden im Zuge der Neustrukturierung des fachlichen Professionswissens aufgegriffen; zudem wurden die bisherigen Ausbildungsinhalte zusammengefasst und konkretisiert.

• **Kompetenz BE-7 – Mobilitätsverhalten**

Fahrlehrer der Klasse BE können Trends des Mobilitätsverhaltens in Deutschland beschreiben und Maßnahmen zur umweltschonenden und nachhaltigen Mobilitätsgestaltung erläutern.

Beispielhafte curriculare Ausbildungsinhalte:

Mobilitätsverhalten in Deutschland; multimodale Mobilität; Möglichkeiten der umweltschonenden und nachhaltigen Mobilitätsgestaltung.

Begründung:

Insbesondere in Ballungsräumen ist in den letzten Jahren eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung im Sinne einer steigenden multimodalen Mobilität zu erkennen. Dabei nutzen vor allem junge Menschen zunehmend öffentliche Verkehrsmittel oder das eigene Fahrrad – auch wenn das Automobil für sie immer noch das Hauptverkehrsmittel darstellt. Außerdem wird eine möglichst nachhaltige und umweltschonende Gestaltung der Mobilität als grundlegendes Ziel einer modernen Verkehrs- und Umweltpolitik angesehen. Fahrlehrer können im Rahmen der Fahrschul Ausbildung einen Beitrag zur Verbreitung und Akzeptanz einer umweltschonenden multimodalen Mobilität leisten, indem sie ihre Fahrschüler über die Möglichkeiten zur Gestaltung der eigenen Mobilität informieren und Motivationsarbeit leisten. Da die Förderung eines umweltschonenden und nachhaltigen Mobilitätsverhaltens eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe darstellt, an der neben der Fahrschule noch weitere Institutionen beteiligt sind und insbesondere von Seiten der Politik und der Wirtschaft die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen, erscheint es angebracht, in diesem Bereich nur ein grundlegendes Kompetenzniveau zu formulieren.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan:

Im derzeitigen Rahmenplan wird das Sachgebiet Umweltschutz sehr umfassend thematisiert. Dabei werden auch Ausbildungsinhalte aufgeführt, deren Vermittlung nur bedingt zielführend erscheint. Ausbildungsinhalte bezüglich des Mobilitätsverhaltens in Deutschland sind dem Rahmenplan dagegen nicht zu entnehmen. Im Zuge der Neustrukturierung

wird der Fokus auf Trends des Mobilitätsverhaltens sowie entsprechende umweltschonende und nachhaltige Optionen zur Mobilitätsgestaltung gelegt.

Kompetenzbereich „Recht“

• Kompetenz BE-1 – Rechtssystematik

Fahrlehrer der Klasse BE können die Struktur und die Funktion des Rechtssystems beschreiben.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:

Rechtsordnung (Gewaltenteilung, Öffentliches Recht, Privatrecht, Gerichtsbarkeit); System der Rechtsquellen (Rechtsquellen des Europarechts, Gesetze, Verordnungen, Verwaltungsvorschriften, Richtlinien, Dienstanweisungen); Rechtsmittel.

Begründung:

Der Kenntnis rechtlicher Vorschriften kommt im Rahmen der Tätigkeit als Fahrlehrer eine besondere Bedeutung zu. Da Fahrlehrer verkehrsbezogene rechtliche Vorschriften kennen müssen und sich über rechtliche Neuerungen selbstständig informieren sollen, benötigen sie Kenntnisse über die Struktur und Funktion des Rechtssystems. Hierbei ist ein grundlegendes Kompetenzniveau als ausreichend anzusehen. Detaillierte Kenntnisse, wie sie beispielsweise von einem Juristen verlangt werden können, erscheinen für die Tätigkeit des Fahrlehrers nicht erforderlich.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan:

Die genannten Ausbildungsinhalte finden sich im Abschnitt 1.2.1 des derzeitigen Rahmenplans. Die dort aufgeführten Inhalte wurden komprimiert, um dem grundlegenden Kompetenzniveau dieses Bereichs Rechnung zu tragen.

• Kompetenz BE-2 – Verkehrsrechtliche Vorschriften und angrenzende Rechtsgebiete

Fahrlehrer der Klasse BE können die relevanten Vorschriften des Straßenverkehrsrechts erläutern und diese anwenden, um beispielhafte Fallkonstellationen zu bearbeiten. Sie können die für den Straßenverkehr relevanten Grundlagen des Sozialrechts und des Steuerrechts beschreiben.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:

Rechtsvorschriften aus den Bereichen „Verhalten im Straßenverkehr“ (z. B. StVG; StVO), „Fahrerlaubnis- und Zulassungsrecht“ (z. B. FeV; FZV; Richtlinie 2006/126/EG; StVG; StVZO), „Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht des Straßenverkehrs“

(z. B. BKatV; OWiG; StGB; StPO; StVG), „Haftungs- und Versicherungsrecht im Straßenverkehr“ (z. B. BGB; PflversG; StVG) sowie „Fahrschulwesen“ (z. B. DV-FahrlG; FahrlAusbO; FahrlG; FahrlPrüfO; StVG); Fahrverbot und Entzug der Fahrerlaubnis; Fahreignungs-Bewertungssystem; Gefährdungs- und Verschuldenshaftung; Sozialvorschriften im Straßenverkehr (z. B. AETR; ArbZG; FPersG; FPersV; VO (EG) Nr. 561/2006; VO (EU) Nr. 165/2014); Steuerrechtliche Vorschriften für den Straßenverkehr (z. B. KraftStDV; KraftStG).

Begründung:

Der Bereich des Straßenverkehrsrechts beinhaltet die Gesamtheit aller Rechtsvorschriften, die für den öffentlichen Straßenverkehr gelten. Er enthält demnach diejenigen rechtlichen Vorschriften, die für die Tätigkeit des Fahrlehrers von besonderer Bedeutung sind. Demzufolge ist von Fahrlehrern der Klasse BE in diesem Rechtsbereich ein hohes Kompetenzniveau zu fordern. Im Gegensatz zur hohen Bedeutsamkeit vieler Bereiche des Straßenverkehrsrechts spielen die sozial- und steuerrechtlichen Vorschriften im Rahmen des Straßenverkehrs für die Tätigkeit als Fahrlehrer der Klasse BE eine eher untergeordnete Rolle. Demzufolge ist in diesem Rechtsbereich ein grundlegendes Kompetenzniveau als ausreichend anzusehen. Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte hinsichtlich der vorliegenden Kompetenz stellen die zentralen rechtlichen Vorschriften des Straßenverkehrsrechts sowie die für den Straßenverkehr relevanten Grundlagen des Sozial- und Steuerrechts dar.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan:

Die o. g. unverzichtbaren Ausbildungsinhalte decken sich zum Großteil mit den derzeit im Sachgebiet „Recht“ aufgeführten Ausbildungsinhalten; sie finden in den Abschnitten 1.2.2 bis 1.2.6 Entsprechung. Zudem werden Rechtsvorschriften der Bereiche „Verhalten im Straßenverkehr“, „Fahrerlaubnis- und Zulassungsrecht“ sowie „Fahrschulwesen“ derzeit in den Sachgebieten „Verkehrsverhalten“ (Abschnitte 1.1.3.1 und 1.1.3.2) und „Verkehrspädagogik“ (Abschnitt 1.6.5) thematisiert. Im Zuge der Neustrukturierung des Professionswissens von Fahrlehrern wurden die zentralen rechtlichen Vorschriften des Straßenverkehrsrechts nun zusammengefasst. Der derzeit in Abschnitt 1.2.6 aufgeführte Aspekt des Wettbewerbsrechts wurde dabei nicht übernommen, da dieser – zumindest in den ersten Jahren der Berufsausübung – für die Tätigkeit als Fahrlehrer der Klasse BE keine besondere Relevanz aufweist.

Kompetenzbereich „Technik“

• Kompetenz BE-1 – Technische Grundlagen

Fahrlehrer der Klasse BE kennen den grundlegenden Aufbau und die Funktionsweise der wesentlichen technischen Bestandteile von Personenkraftwagen und Anhängern sowie die entsprechenden rechtlichen Vorschriften und können diese beschreiben. Dies gilt insbesondere für sicherheitsbedeutende und umweltschutzrelevante Bestandteile.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:

Motor (insbesondere konventionelle und alternative Antriebstechnologien); Antriebsstrang; Fahrwerk; Fahrzeugaufbau; elektrische Anlage; Schadstoffminderung; aktive und passive Sicherheit; Fahrerassistenzsysteme; Anhänger und Verbindungseinrichtungen; Beladung und Ladungssicherung; Kontrolle der Betriebs- und Verkehrssicherheit; rechtliche Vorschriften zur Technik (z. B. Richtlinien und Verordnungen (EU/EG/EWG); StVZO).

Begründung:

Insbesondere in der Anfangszeit der Fahrlehrerausbildung stellte der Bereich der Kraftfahrzeugtechnik einen wichtigen Ausbildungsschwerpunkt dar. Die Bedeutung der Kraftfahrzeugtechnik für die Tätigkeit des Fahrlehrers hat sich inzwischen als Folge des technischen Fortschritts und einer zunehmenden verhaltensorientierten Ausrichtung der Fahrerschulung allerdings reduziert. Heutzutage benötigt der Fahrlehrer der Klasse BE vorrangig Kenntnisse im kraftfahrzeugtechnischen Bereich, um Fahrschüler in die Funktionsweise von Pkw und Anhängern einzuweisen, ihnen die erforderlichen Tätigkeiten der Fahrzeugwartung und -pflege zu vermitteln und ihnen die technisch orientierten Fragen im Zusammenhang mit der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung erläutern zu können. Da die Tätigkeit des Fahrlehrers somit vorrangig die Vermittlung technischen Grundlagenwissens an den Fahrerlaubnisbewerber und nicht – wie bei Kraftfahrzeugmechatikern oder Ingenieuren im Bereich der Kraftfahrzeugtechnik – die Reparatur oder Entwicklung von Kraftfahrzeugen beinhaltet, ist im Hinblick auf die technischen Bestandteile von Kraftfahrzeugen ein grundlegendes Kompetenzniveau als ausreichend anzusehen. Besondere Bedeutung kommt dabei den sicherheits- und umweltschutzrelevanten technischen Bestandteilen zu, da sich Sicherheits- und Umweltschutzaspekte nach § 1 Abs. 1 FahrSchAusbO für die Fahrerschulung als zentral erweisen. Die unverzichtbaren curricularen

Ausbildungsinhalte stellen zum einen die einzelnen Baugruppen des Kraftfahrzeugs dar (z. B. Motor; Antriebsstrang; Fahrwerk). Zum anderen werden weitere umweltschutzrelevante und sicherheitsbedeutende Ausbildungsinhalte für den sicheren Betrieb von Pkw und Pkw-Gespanssen aufgeführt (z. B. Maßnahmen zur Schadstoffminderung; Fahrerassistenzsysteme; Beladung und Ladungssicherung). Zusätzlich sind die rechtlichen Vorschriften zur Technik von Pkw und Anhängern zu behandeln.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: In Abschnitt 1.3 („Technik“) des derzeit geltenden Rahmenplans werden in insgesamt zehn von elf Sachgebieten (Abschnitte 1.3.1 bis 1.3.11 mit Ausnahme von Abschnitt 1.3.9) kraftfahrzeugtechnische Ausbildungsinhalte für die Fahrlehrerausbildung der Klasse BE aufgelistet. Diese Inhalte entsprechen zum Großteil den neu strukturierten Ausbildungsinhalten. Veränderungen ergaben sich vorrangig dahingehend, dass einige Ausbildungsinhalte zusammengefasst wurden. Zudem wurden Ergänzungen im Hinblick auf die Ausbildungsinhalte „Fahrerassistenzsysteme“, „Beladung und Ladungssicherung“ sowie „Rechtliche Vorschriften zur Technik (z. B. Richtlinien und Verordnungen (EU/EG/EWG); StVZO)“ vorgenommen; diese Inhalte waren dem derzeitigen Rahmenplan nicht explizit zu entnehmen.

• Kompetenz BE-2 – Fahrphysik

Fahrlehrer der Klasse BE können fahrphysikalische Grundlagen des Fahrens mit Pkw und Pkw-Gespanssen erläutern und auf dieser Basis das Fahrverhalten dieser Fahrzeuge analysieren.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:

Kräfte und Momente am Fahrzeug; Kamm'scher Kreis; Haftungsgrenze der Reifen bei unterschiedlichen Bedingungen; Achs- und Radlastverschiebung; Kippgrenze; Seitenwind; Aquaplaning; Pendeln oder Einknicken des Anhängers; Fahrverhalten von Pkw und Pkw-Gespanssen; Fahrstabilisierungssysteme; Anhalteweg; Zusammenhang von Fahrphysik und Fahrerverhalten (Linienwahl, Lenktechnik und Blickverhalten beim Kurvenfahren, Verhaltensmaßnahmen im fahrphysikalischen Grenzbereich).

Begründung:

Das Thema „Fahrphysik“ stellt einen wesentlichen Bestandteil der Fahrerschulung und der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung dar (Anlage 2.2

FahrschAusbO; Anlage 7 FeV). Die Relevanz des Themas wird darüber hinaus deutlich, wenn typische Unfallszenarien junger Fahranfänger ausgewertet werden: Junge Fahrer sind insbesondere bei Alleinunfällen aufgrund von Kontrollverlust über das Fahrzeug deutlich überrepräsentiert. Außerdem scheinen einige junge Fahrer bewusst ein riskantes Fahrverhalten zu praktizieren, um die Grenzen der Fahrphysik auszutesten. Zur Verhinderung derartigen Verhaltens müssen Fahrlehrer über ein hohes Kompetenzniveau im Bereich der Fahrphysik verfügen. Dies ermöglicht es Fahrlehrern, ihren Fahrschülern fahrphysikalische Grundlagen anschaulich zu vermitteln und sie für die Besonderheiten des Fahrens unter herausfordernden fahrphysikalischen Bedingungen (z. B. bei Schnee und Glatteis) zu sensibilisieren. Darüber hinaus versetzt ein hohes Kompetenzniveau in diesem Bereich Fahrlehrer in die Lage, Fehlverhalten der Fahrschüler bei der Fahrpraktischen Ausbildung zu erkennen und darauf zu reagieren.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Der Themenbereich „Fahrphysik“ wird im bisherigen Rahmenplan nur oberflächlich durch Ausbildungsinhalte untersetzt. So findet sich in Abschnitt 1.3.9 lediglich ein Minimum an fahrphysikalischen Ausbildungsinhalten, welche dem neu formulierten Ausbildungsinhalt „Kräfte und Momente am Fahrzeug“ entsprechen. Die weiteren vorgeschlagenen Ausbildungsinhalte werden im derzeitigen Rahmenplan nicht explizit ausgewiesen. Die oberflächliche Auflistung von Ausbildungsinhalten im derzeitigen Rahmenplan erscheint insbesondere vor dem Hintergrund der in der Fahrlehrerprüfung geforderten gründlichen fahrphysikalischen Kenntnisse (§ 4 Abs. 1 FahrlG) und der hohen Relevanz des Themenbereichs als unzureichend. Im Rahmen der Neustrukturierung spiegelt sich der hohe Stellenwert der Fahrphysik auch in der Zahl und der Art der aufgelisteten Ausbildungsinhalte wider.

- **Kompetenz BE-3 – Technische Aspekte umweltschonenden Fahrens**

Fahrlehrer der Klasse BE kennen die wesentlichen Merkmale einer umweltschonenden Fahrweise für Pkw; sie können diese erläutern und anwenden.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:
Fahrwiderstände; Motorkennlinien und Verbrauchskennfelder; Merkmale umweltschonenden Fahrens.

Begründung:

Das Hauptziel der Fahrschulbildung liegt in der Ausbildung der Fahrschüler zu sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Verkehrsteilnehmern (§ 1 Abs. 1 FahrschAusbO); dazu ist u. a. eine „Verantwortung für Leben und Gesundheit, Umwelt und Eigentum“ zu vermitteln (§ 1 Abs. 2 FahrschAusbO). Umweltbewusstem Verkehrsverhalten kommt damit im Rahmen der deutschen Fahrschulbildung ein besonderer Stellenwert zu. Dies bestätigt sich auch bei einem Blick in die Rahmenpläne für den Theorieunterricht und die Fahrpraktische Ausbildung. Darüber hinaus erweist sich umweltschonendes Verhalten als ein zentraler Inhalt der theoretischen und der praktischen Fahrerlaubnisprüfung; in den Prüfungen muss der Bewerber ausreichende Kenntnisse über eine umweltbewusste Fahrweise nachweisen und diese Kenntnisse auch praktisch anwenden können (§ 2 Abs. 5 StVG; §§ 16, 17 FeV). Um dem Fahrschüler die erforderlichen Kenntnisse zu vermitteln und ihn zu ihrer praktischen Anwendung zu befähigen, benötigen Fahrlehrer der Klasse BE ein hohes Kompetenzniveau. Die zur Erreichung dieses Kompetenzniveaus geforderten curricularen Mindest-Ausbildungsinhalte setzen sich aus den Fahrwiderständen, den Motorkennlinien und Verbrauchskennfeldern sowie den Merkmalen des umweltschonenden Fahrens zusammen. Die Kompetenz und die damit verbundenen curricularen Mindest-Ausbildungsinhalte fokussieren vor allem auf die technischen Aspekte des umweltschonenden Fahrens und sind somit als Ergänzung zur Kompetenz BE-7 des Kompetenzbereichs „Verkehrsverhalten“ zu verstehen, in der es vorrangig um Maßnahmen zur umweltschonenden und nachhaltigen Mobilitätsgestaltung geht.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Der Themenbereich „Technische Aspekte umweltschonenden Fahrens“ wird im bisherigen Rahmenplan eher oberflächlich durch Ausbildungsinhalte untersetzt. So werden in Abschnitt 1.3.9 „Fahrwiderstände“ aufgeführt. In den Abschnitten 1.3.11 und 1.4 werden die Ausbildungsinhalte „Kontrolle, Wartung und Pflege“, „Möglichkeiten des Energiesparens“ und „Verkehrsvermeidungsstrategien“ behandelt, die dem neuen Ausbildungsinhalt „Merkmale umweltschonenden Fahrens“ zuzuordnen sind, ihn aber nicht vollständig ausfüllen. Motorkennlinien und Verbrauchskennfelder werden im derzeitigen Rahmenplan nicht thematisiert.

3.4.2 Fachliche Kompetenzen von Fahrlehrern der Klasse A

Der Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse A ermöglicht die Ausbildungstätigkeit im Kraftrad-Bereich und berechtigt zur Ausbildung von Fahrschülern, die eine Fahrerlaubnis der Klasse AM, A1, A2 oder A erwerben möchten (§ 1 Abs. 2 FahrIG). Weiterhin dürfen Fahrlehrer der Klasse A Führer von Mofas und geschwindigkeitsbeschränkten Kleinkraftfahrzeugen ausbilden (§ 5 Abs. 2 FeV). Die im Folgenden für die drei Kompetenzbereiche „Verkehrverhalten“, „Recht“ und „Technik“ formulierten Kompetenzen und die damit verbundenen unverzichtbaren Ausbildungsinhalte stellen klassenspezifische Erweiterungen der in der Klasse BE festgelegten Kompetenzen dar. Sie sind als Kompetenzen anzusehen, die für die Durchführung einer qualitativ hochwertigen Kraftrad-Ausbildung notwendig sind. Im Hinblick auf das Kompetenzniveau sei auf die entsprechenden Ausführungen bei der Klasse BE verwiesen; lediglich für abweichende Niveaustufen oder im Falle neu generierter Kompetenzen wird das zu erreichende Kompetenzniveau dargelegt und begründet. Bezüglich der verwendeten Nummerierung orientieren sich die einzelnen Kompetenzen der jeweiligen Kompetenzbereiche an der Nummerierung bei der Fahrlehrerlaubnisklasse BE; dies bedeutet, dass für ähnliche Kompetenzen dieselbe Nummer genutzt wird. Für neu generierte Kompetenzen, die keine Entsprechung im Rahmen der Klasse BE aufweisen, wird eine neue Nummer verwendet.

Kompetenzbereich „Verkehrverhalten“

• Kompetenz A-1 – Fahreignung, Fahrtüchtigkeit und Fahrverhalten

Fahrlehrer der Klasse A kennen klassenspezifische psychische und physische Einflussfaktoren auf die Fahreignung, die Fahrtüchtigkeit und das Fahrverhalten von Kraftradfahrern und können diese erklären.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte: Fahrmotive; Emotionen (z. B. Flow-Erleben); Einstellungen zum Kraftradfahren; Fahrertypologien; Ablenkung; Belastung und Beanspruchung; körperliche Fitness beim Kraftradfahren; Fahren in der Gruppe.

Begründung:

Die bereits beim Erwerb der Klasse BE thematisierten psychischen und physischen Einflussfaktoren

auf die Fahreignung, die Fahrtüchtigkeit und das Fahrverhalten werden hier um solche Faktoren ergänzt, die insbesondere im Zusammenhang mit dem Führen von Krafträdern relevant erscheinen. Zu den entsprechenden Mindest-Ausbildungsinhalten zählen „Fahrmotive“, „Emotionen“, „Einstellungen zum Kraftradfahren“ und „Fahrertypologien von Kraftradfahrern“, wobei im Zusammenhang mit dem Thema „Emotionen“ insbesondere das Flow-Erleben berücksichtigt werden sollte. Als weitere kraftradrelevante Ausbildungsinhalte sind „Ablenkung“, „Belastung und Beanspruchung“, „Körperliche Fitness beim Kraftradfahren“ und „Fahren in der Gruppe“ zu nennen.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Einflussfaktoren auf die Fahreignung, die Fahrtüchtigkeit und das Fahrverhalten von Motorradfahrern werden im derzeitigen Rahmenplan in den Abschnitten 2.1.1 und 2.2.2 thematisiert. Im Rahmen der Neustrukturierung des fachlichen Professionswissens wurden die dort genannten Ausbildungsinhalte gestrafft, da einige von ihnen bereits bei der Ausbildung zur Klasse BE umfangreich thematisiert werden und keine kraftradspezifischen Besonderheiten erkennbar sind. Zusätzlich wurden die bislang nicht behandelten Ausbildungsinhalte „Fahrmotive“, „Ablenkung“ sowie „Belastung und Beanspruchung“ in den Rahmenplan aufgenommen. Schließlich wurde der bisherige Ausbildungsinhalt „Fahrgefühle“ zum Inhalt „Emotionen“ ausgebaut.

• Kompetenz A-3 – Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung

Fahrlehrer der Klasse A können die klassenspezifischen Komponenten der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung bezüglich des Fahrens von Krafträdern erläutern und Verkehrssituationen mit Blick auf klassenspezifische Gefahren und Verhaltensmöglichkeiten beurteilen.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:

Wahrnehmung der Verkehrsumwelt; mögliche Gefahren im Straßenverkehr; Antizipation von (latent) Gefahrensituationen; Risikowahrnehmung; Selbsteinschätzung der eigenen Fahrkompetenz; Risikoakzeptanz; Umgang mit Gefahrensituationen (Gefahrenvermeidung und Gefahrenabwehr); vorausschauende und defensive Fahrweise; Trainingsmöglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung (z. B. computergestützte Trainingsprogramme).

Begründung:

Das Thema „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“ sollte aus unterschiedlichen Gründen auch in der Ausbildung von Fahrlehrern der Klasse A einen Schwerpunkt darstellen. Zum einen bilden diese Fahrlehrer eine sehr heterogene Klientel aus, die über unterschiedlich stark ausgeprägte Fähigkeiten zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung verfügt. Zum anderen existieren für Kraftradfahrer vielfältige Gefahren im Straßenverkehr, die über die für Pkw-Fahrer relevanten Gefahren hinausgehen. Beispielhaft genannt seien hier die Tatsachen, dass Kraftradfahrer häufig übersehen werden und bei ungünstigen Fahrbahnzuständen wegrutschen bzw. stürzen können. Zudem weisen sowohl die Verkehrswahrnehmung von Kraftradfahrern als auch ihr Umgang mit Gefahrensituationen einige Unterschiede zur Verkehrswahrnehmung und zum Umgang mit Gefahren von Pkw-Fahrern auf. Die aufgelisteten unverzichtbaren curricularen Ausbildungsinhalte umfassen klassenspezifische Aspekte, die auf den grundlegenden Ausbildungsinhalten zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung im Rahmen der BE-Ausbildung aufbauen.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Einige wenige Ausbildungsinhalte zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung bei der Klasse A-Ausbildung finden sich in den Abschnitten 2.1.1 und 2.1.2 des derzeitigen Rahmenplans. Dabei werden weder mögliche Gefahren für Kraftradfahrer im Straßenverkehr noch die Gefahrenantizipation oder der Umgang mit Gefahren thematisiert. Auch Trainingsmöglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrswahrnehmung (z. B. durch computergestützte Programme) werden nicht behandelt. Die fehlenden Ausbildungsinhalte wurden in der neustrukturierten Version des Rahmenplans ergänzt.

- **Kompetenz A-5 – Fahraufgaben**

Fahrlehrer der Klasse A kennen die verschiedenen Fahraufgaben im Straßenverkehr und können diese hinsichtlich ihrer klassenspezifischen Verhaltensanforderungen sowie der sicheren Durchführung mit Krafträdern mit und ohne Beiwagen erläutern. Sie können die Fahraufgaben selbst fehlerfrei absolvieren und die Durchführung von Fahraufgaben kriteriengeleitet beurteilen.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte: Fahraufgabenkatalog für die jeweilige Fahrerlaubnisklasse; Durchführungs- und Bewertungsstan-

dards für die Fahraufgaben; fahraufgabenrelevante klassenspezifische Vorschriften der StVO.

Begründung:

Wie bereits den Darlegungen zur Fahrlehrerausbildung der Klasse BE zu entnehmen ist, stellt das Konzept der Fahraufgaben eine Möglichkeit da, Verknüpfungen zwischen der Fahrlehrerausbildung, der Fahrschulausbildung und der Fahrerlaubnisprüfung herzustellen. Weiterhin besitzen die Fahraufgaben eine hohe berufspraktische Relevanz. Die Fahraufgaben sind dementsprechend auch bei der Ausbildung zum Fahrlehrer der Klasse A zu thematisieren; dabei sollte der Fokus auf die Bewältigung von Fahraufgaben mit Krafträdern mit und ohne Beiwagen gelegt werden. Als entsprechende Ausbildungsinhalte gelten der Fahraufgabenkatalog für die Kraftradklassen AM, A1, A2 und A sowie die Durchführungs- und Bewertungsstandards der einzelnen Fahraufgaben. Zusätzlich sollten Vorschriften der StVO behandelt werden, die für die Durchführung von Fahraufgaben mit Krafträdern mit und ohne Beiwagen relevant sind.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Analog zur Klasse BE wird das Konzept der Fahraufgaben im aktuellen Rahmenplan nicht explizit aufgegriffen. Implizite Bezüge bezüglich der korrekten Absolvierung von Fahraufgaben sind im Sachgebiet „Fahren“ (Abschnitt 2.3) zu erkennen. Zudem werden die fahraufgabenrelevanten Vorschriften der StVO in Abschnitt 2.1.3.1 des Rahmenplans thematisiert. Im Rahmen der Neustrukturierung des fachlichen Professionswissens wird der Bereich der Fahraufgaben stärker in die Fahrlehrerausbildung der Klasse A integriert.

- **Kompetenz A-6 – Fahrkompetenzdefizite und Unfälle**

Fahrlehrer der Klasse A kennen die wesentlichen Fahrkompetenzdefizite und Fahrverhaltensbesonderheiten von Kraftradfahrern und können typische Kraftrad-Unfälle analysieren.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte: Fahrkompetenzdefizite und Fahrverhaltensbesonderheiten; Unfallbeteiligung und typische Unfallszenarien (Unfallbeteiligung, Unfallarten und Unfalltypen, Unfallursachen und Vermeidungsstrategien, regionale Gefahrenstrecken).

Begründung:

Im Jahr 2012 verunglückten rund 45.000 Benutzer von Mofas, Mopeds und Motorrädern im Straßen-

verkehr, wobei das Verletzungsrisiko auf motorisierten Zweirädern deutlich höher ausfällt als bei Pkw-Insassen. Insbesondere junge Kraffradfahrer weisen ein hohes Risiko auf, bei Kraffradunfällen tödlich zu verunfallen (Statistisches Bundesamt, 2013c). Um Kraffradfahrer zu sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Verkehrsteilnehmern im Sinne des § 1 Abs. 1 Fahr-schAusbO auszubilden, erscheint es daher dringend geboten, dass Fahrlehrer über hohe Kenntnisse bezüglich der Fahrkompetenzdefizite und Fahrverhaltensbesonderheiten sowie der typischen Unfallszenarien von Kraffradfahrern verfügen. Diese Kenntnisse ermöglichen es ihnen, Fahrschüler für typische Unfallsituationen zu sensibilisieren und konkrete Unfallvermeidungsstrategien zu vermitteln.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Der Abschnitt 2.1.2 des aktuellen Rahmenplans für die Klasse A enthält einige Ausbildungsinhalte zu Fahrkompetenzdefiziten und Unfällen. Im Rahmen der Neustrukturierung wird der Schwerpunkt dieser eher allgemein gehaltenen Inhalte auf die zentralen Aspekte im Zusammenhang mit dem Unfallgeschehen von Kraffradfahrern verschoben. Zudem werden bislang fehlende Ausbildungsinhalte (z. B. Unfallvermeidungsstrategien, regionale Gefahrenstrecken) ergänzt.

Kompetenzbereich „Recht“

- **Kompetenz A-2 – Verkehrsrechtliche Vorschriften und angrenzende Rechtsgebiete**

Fahrlehrer der Klasse A können die für das Führen von Kraffrädern relevanten Vorschriften des Straßenverkehrsrechts erläutern und diese anwenden, um beispielhafte Fallkonstellationen zu bearbeiten.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte: Relevante Rechtsvorschriften aus den Bereichen „Verhalten im Straßenverkehr“ (z. B. StVG; StVO), „Fahrerlaubnis- und Zulassungsrecht (z. B. FeV; FZV; Richtlinie 2006/126/EG; StVG; StVZO), „Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht des Straßenverkehrs“ (z. B. BKatV; OWiG; StGB; StPO; StVG), „Haftungs- und Versicherungsrecht im Straßenverkehr“ (z. B. BGB; PflversG; StVG) sowie „Fahrschulwesen“ (z. B. DV-FahrlG; FahrlAusbO; FahrlG; FahrlPrüfO; StVG); Gefährdungs- und Verschuldenshaftung, insbesondere bei der Kraffradausbildung.

Begründung:

Es erscheint geboten, dass Fahrlehrer der Klasse A über gründliche Kenntnisse der für die Kraffradausbildung und das Führen von Kraffrädern relevanten Vorschriften des Straßenverkehrsrechts verfügen, um diese auch in der Fahrschulausbildung berücksichtigen und vermitteln zu können. Analog zur Ausbildung der Fahrlehrerlaubnisklasse BE sind bei der Ausbildung der Fahrlehrerlaubnisklasse A insbesondere die Bereiche „Verhalten im Straßenverkehr“, „Fahrerlaubnis- und Zulassungsrecht“, „Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht des Straßenverkehrs“, „Haftungs- und Versicherungsrecht im Straßenverkehr“ sowie „Fahrschulwesen“ zu thematisieren, wobei lediglich klassenspezifische Aspekte zu behandeln sind.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Im geltenden Rahmenplan ist das Sachgebiet „Recht“ für die Ausbildung der Fahrlehrerlaubnisklasse A nicht vorgesehen. Lediglich in den Abschnitten 2.1.3.1, 2.1.3.2 und 2.4.5 finden sich Anknüpfungspunkte an die Rechtsvorschriften aus den Bereichen „Verhalten im Straßenverkehr“, „Fahrerlaubnis- und Zulassungsrecht“ sowie „Fahrschulwesen“. Die übrigen vorgeschlagenen Ausbildungsinhalte werden im Rahmenplan für die Ausbildung zum Klasse A-Fahrlehrer nicht aufgeführt.

Kompetenzbereich „Technik“

- **Kompetenz A-1 – Technische Grundlagen**

Fahrlehrer der Klasse A kennen den grundlegenden Aufbau und die Funktionsweise der wesentlichen technischen Bestandteile von Kraffrädern und Beiwagen sowie die entsprechenden rechtlichen Vorschriften und können diese beschreiben. Dies gilt insbesondere für sicherheitsbedeutsame und umweltschutzrelevante Bestandteile.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte: Kraffradarten; Motor (insbesondere konventionelle und alternative Antriebstechnologien); Antriebsstrang; Fahrwerk; elektrische Anlage; Abgasanlage und Schadstoffminderung; aktive und passive Sicherheit (insbesondere Schutzkleidung); Fahrerassistenzsysteme; Beiwagen; Kontrolle der Betriebs- und Verkehrssicherheit; Funkanlagen; rechtliche Vorschriften zur Technik (z. B. Richtlinien und Verordnungen (EU/EG/EWG); StVZO).

Begründung:

Fahrlehrer der Klasse A benötigen Kenntnisse zur Technik von Kraffrädern, um Fahrschüler in der

Funktion von Krafträdern zu unterweisen sowie die für die Kontrolle der Betriebs- und Verkehrssicherheit und die zur Wartung und Pflege notwendigen Kenntnisse zu vermitteln. Zudem sollen sie Fahrern die amtlichen Fragen im Rahmen der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung erläutern können, welche die Technik von Krafträdern betreffen. Analog zur Klasse BE sollen auch bei der Klasse A-Ausbildung im Kompetenzbereich „Technik“ insbesondere sicherheits- und umweltschutzrelevante Bestandteile behandelt werden. Neben den unterschiedlichen Arten von Krafträdern stellen die wesentlichen technischen Bestandteile von Krafträdern unverzichtbare Ausbildungsinhalte dar. Zusätzlich werden weitere kraftradspezifische Aspekte wie beispielsweise das Thema „Schutzkleidung“ im Bereich der aktiven und passiven Sicherheit und der Betrieb von Beiwagen thematisiert.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Ausbildungsinhalte zur Technik von Krafträdern finden sich derzeit in den Abschnitten 2.2.1 bis 2.2.9 des Rahmenplans (mit Ausnahme von Abschnitt 2.2.7); die in diesen Abschnitten aufgeführten Inhalte decken zu weiten Teilen die o. g. Ausbildungsinhalte ab. Allerdings werden derzeit weder alternative Antriebstechnologien noch die elektrische Anlage oder Fahrerassistenzsysteme thematisiert. Zudem werden auch die rechtlichen Vorschriften zur Technik von Krafträdern nicht im Rahmenplan aufgeführt. Im Rahmen der Neustrukturierung wurden die bisherigen Ausbildungsinhalte zusammengefasst und um die fehlenden Aspekte ergänzt.

- **Kompetenz A-2 – Fahrphysik**

Fahrlehrer der Klasse A können fahrphysikalische Grundlagen des Fahrens mit Krafträdern mit und ohne Beiwagen erläutern und auf dieser Basis das Fahrverhalten dieser Fahrzeuge analysieren.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte: Kräfte und Momente am Fahrzeug; Kamm'scher Kreis; Haftungsgrenze der Reifen bei unterschiedlichen Bedingungen; Radlastverschiebung; Schräglage; Kippgrenze; Seitenwind; Fahrverhalten von Krafträdern mit und ohne Beiwagen; Fahrstabilisierungssysteme; Zusammenhang von Fahrphysik und Fahrerverhalten (Lenkimpulstechnik; Kurvenstile, Linienwahl und Blickverhalten beim Kurvenfahren; Verhaltensmaßnahmen im fahrphysikalischen Grenzbereich).

Begründung:

Beim Fahren von Krafträdern mit und ohne Beiwagen sind – im Vergleich zum Fahren von Pkw – einige fahrphysikalische Besonderheiten zu beachten: Krafträder weisen im Langsamfahrbereich beispielsweise eine Instabilität auf, die sich erst mit zunehmender Geschwindigkeit aufgrund der wirkenden Kreiselkräfte stabilisiert. Auch das Kurvenverhalten unterscheidet sich im Vergleich zu Pkw erheblich, da Krafträder ohne Beiwagen in Schräglage gebracht werden müssen, um Kurven zu durchfahren. Da Fahrlehrer ihre Fahrern mit den fahrphysikalischen Besonderheiten des Kraftradfahrens vertraut machen müssen, erweist sich die Fahrphysik als ein besonders relevanter Bereich im Rahmen der Tätigkeit als Fahrlehrer der Klasse A. Dementsprechend sollte die Fahrdynamik von Krafträdern auch einen zentralen Inhalt der Ausbildung zum Klasse-A-Fahrlehrer bilden. Dabei sollten auch einige Ausbildungsinhalte wiederholt werden, die zwar bereits im Rahmen der BE-Ausbildung vermittelt wurden, deren Kenntnis aber zur vertiefenden Behandlung fahrdynamischer Besonderheiten von Krafträdern vorzusetzen ist (z. B. Kamm'scher Kreis).

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Im derzeitigen Rahmenplan finden sich Inhalte zu den fahrphysikalischen Grundlagen der Fahrdynamik in Abschnitt 2.2.7. Viele relevante Grundlageninhalte der Fahrdynamik (z. B. Radlastverschiebung, Kamm'scher Kreis) werden dabei allerdings nicht genannt. Mit Blick auf kraftradspezifische Aspekte der Fahrphysik werden lediglich die Besonderheiten von Krafträdern mit Beiwagen thematisiert. Auf weitere bedeutsame Inhalte (z. B. Schräglage, Lenkimpulstechnik, Kurvenstile) wird nicht eingegangen. Durch die Neustrukturierung wird das tätigkeitsrelevante Themenfeld der Fahrphysik um zusätzliche relevante Inhalte ergänzt.

3.4.3 Fachliche Kompetenzen von Fahrlehrern der Klasse CE

Die Fahrerlaubnis der Klasse CE berechtigt den Fahrlehrer zur Ausbildung von Bewerbern um eine Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C und CE (§ 1 Abs. 1 FahrIG); ein Großteil dieser Bewerber strebt eine Tätigkeit als Fahrer im gewerblichen Güterverkehr an. Weiterhin ermöglicht die Fahrerlaubnisklasse CE die Ausbildung von Fahrern der Klasse T (§ 1 Abs. 2 FahrIG), die Kraftfahrzeuge in der Land- und Forstwirtschaft führen wollen. Demzufolge sollten in der Fahrlehrerausbildung

der Klasse CE insbesondere der gewerbliche Güterverkehr und die Tätigkeit in der Land- und Forstwirtschaft thematisiert werden, um die Fahrlehreranwärter umfassend auf die Ausbildung dieser beiden Hauptzielgruppen vorzubereiten. Fahrschulen mit der Fahrschülerlaubnis der Klasse CE sind zudem anerkannte Ausbildungsstätten für die beschleunigte Grundqualifikation und die Weiterbildung im Rahmen der Berufskraftfahrer-Qualifikation (§ 7 Abs. 1 BkrFQG); Fahrlehrer der Klasse CE sollten also auch mit diesen Bereichen vertraut sein. Die nachfolgend formulierten Kompetenzen in den einzelnen Kompetenzbereichen sowie die damit einhergehenden unverzichtbaren Ausbildungsinhalte sollen dazu dienen, Fahrlehrer mit den zur Bewältigung der genannten Tätigkeiten notwendigen Kompetenzen auszustatten. Im Hinblick auf das Kompetenzniveau sei auf die entsprechenden Ausführungen bei der Klasse BE verwiesen; lediglich für abweichende Niveaustufen oder im Falle neu generierter Kompetenzen wird das zu erreichende Kompetenzniveau dargelegt und begründet. Bezüglich der verwendeten Nummerierung orientieren sich die einzelnen Kompetenzen der jeweiligen Kompetenzbereiche erneut an der Nummerierung bei der Fahrlehrerlaubnisklasse BE; für ähnliche Kompetenzen wird demnach dieselbe Nummer verwendet. Für neu generierte Kompetenzen, die keine Entsprechung im Rahmen der Klasse BE aufweisen, wird eine neue Nummer genutzt.

Kompetenzbereich „Verkehrsverhalten“

- **Kompetenz CE-1 – Fahreignung, Fahrtüchtigkeit und Fahrverhalten**

Fahrlehrer der Klasse CE kennen klassenspezifische psychische und physische Einflussfaktoren auf die Fahreignung, die Fahrtüchtigkeit und das Fahrverhalten von Lkw-Fahrern und Fahrern in der Land- und Forstwirtschaft und können diese erklären.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:
Tätigkeitsbezogene Einstellungen; FahrerSelbstbild; Fahrertypologien; Ablenkung; Müdigkeit; Belastung und Beanspruchung; Aggression und Selbstdurchsetzung.

Begründung:
Der Einsatz der Fahrerlaubnisklassen C1, C1E, C, CE und T erfolgt überwiegend im beruflichen Kontext, wobei vorrangig Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit hoher Masse und großen Ab-

messungen geführt werden. Weiterhin ist der berufliche Kontext oft durch spezielle Rahmenbedingungen wie beispielsweise das Zurücklegen großer Distanzen im Rahmen des internationalen Güterkraftverkehrs und häufige Fahrten bei Dämmerung und Dunkelheit im internationalen Fernverkehr gekennzeichnet. Ebenso können in der Landwirtschaft häufige Fahrten während der Erntesaison erforderlich sein. Demzufolge sollten die Kenntnisse um psychische und physische Einflussfaktoren auf die Fahreignung, die Fahrtüchtigkeit und das Fahrverhalten, die Fahrlehrer im Rahmen ihrer BE-Ausbildung erworben haben, bei der Fahrlehrerausbildung der Klasse CE um weitere Aspekte ergänzt werden. Dazu gehört insbesondere das klassenspezifische Wissen über diejenigen Einflussfaktoren, die im Zusammenhang mit dem Führen von Lkw, Last- und Sattelzügen sowie land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen stehen.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan:
Der aktuelle Rahmenplan für die Ausbildung zum CE-Fahrlehrer enthält Ausbildungsinhalte, welche die psychischen und physischen Einflussfaktoren auf die Fahreignung, die Fahrtüchtigkeit und das Fahrverhalten betreffen, im Sachgebiet „Verkehrsverhalten“ in den Abschnitten 3.1.1, 4.1.1. 4.1.1.2 und 4.1.1.3. Die aufgelisteten Inhalte decken sich zum Großteil mit den Inhalten, die im Rahmen der Neustrukturierung festgelegt wurden. Einige Inhalte wurden jedoch zusammengefasst.

- **Kompetenz CE-3 – Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung**

Fahrlehrer der Klasse CE können die klassenspezifischen Komponenten der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung bezüglich des Fahrens von Lkw, Last- und Sattelzügen sowie land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen erläutern und Verkehrssituationen mit Blick auf klassenspezifische Gefahren und Verhaltensmöglichkeiten beurteilen.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:
Wahrnehmung der Verkehrsumwelt; mögliche Gefahren im Straßenverkehr; Antizipation von (latent) Gefahrensituationen; Umgang mit Gefahrensituationen (Gefahrenvermeidung und Gefahrenabwehr); vorausschauende und defensive Fahrweise; Trainingsmöglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung (z. B. computergestützte Trainingsprogramme).

Begründung:

Das Fahren von Lkw, Last- und Sattelzügen sowie von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen stellt aufgrund der großen Fahrzeugabmessungen und der damit verbundenen Sichteinschränkungen besondere Anforderungen an die Verkehrswahrnehmung. Deutlich wird dies beispielsweise bei Abbiegeprozessen von Lkw: Lkw weisen – im Vergleich zum Pkw – größere Sichtschatten auf, sodass vor allem Fußgänger und Radfahrer schnell übersehen werden. Aus diesem Grund erfordern Abbiegeprozesse ein besonderes Blickverhalten. Außerdem können sich für die Fahrer von Lkw, Last- und Sattelzügen sowie von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen aufgrund der hohen Fahrzeugmasse, der großen Abmessungen und des damit verbundenen besonderen Fahrverhaltens vielfältige Gefahrensituationen ergeben, mit denen die Fahrer vertraut sein sollten. Zu nennen sind hier beispielsweise kritische Situationen mit anderen Verkehrsteilnehmern, die keine Erfahrungen bezüglich des Fahrverhaltens großer Fahrzeuge aufweisen. Daher sollte die Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung in der Ausbildung von CE-Fahrlehrern einen besonderen Stellenwert einnehmen.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Der derzeit geltende Rahmenplan für die Ausbildung zum Fahrlehrer der Klasse CE beinhaltet in den Abschnitten 3.1.1 und 4.1.1 nur sehr wenige Ausbildungsinhalte, die einen expliziten oder impliziten Bezug zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung aufweisen. Viele der o. g. unverzichtbaren curricularen Ausbildungsinhalte sind im aktuellen Rahmenplan nicht enthalten und wurden im Zuge der Neustrukturierung ergänzt.

- **Kompetenz CE-5 – Fahraufgaben**

Fahrlehrer der Klasse CE kennen die verschiedenen Fahraufgaben im Straßenverkehr und können diese hinsichtlich ihrer klassenspezifischen Verhaltensanforderungen sowie der sicheren Durchführung mit Lkw, Last- und Sattelzügen bzw. mit land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen erläutern. Sie können die Fahraufgaben selbst fehlerfrei absolvieren und die Durchführung von Fahraufgaben kriteriengeleitet beurteilen.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:

Fahraufgabenkatalog für die jeweilige Fahrerlaubnisklasse; Durchführungs- und Bewertungsstandards für die Fahraufgaben; fahraufgabenrelevante klassenspezifische Vorschriften der StVO.

Begründung:

Die erfolgreiche Bewältigung von Fahraufgaben im Straßenverkehr mit Lkw, Last- und Sattelzügen bzw. mit land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen erfordert aufgrund der hohen Fahrzeugmassen und der großen Abmessungen ein besonderes Verhalten des Fahrers. Aus diesem Grund sollten Fahraufgaben in der Fahrlehrerausbildung der Klasse CE eine besondere Rolle spielen. Fahrlehreranwärter sollten in die Lage versetzt werden, ihren zukünftigen Fahrschülern die korrekte Bewältigung von Fahraufgaben mit den genannten Fahrzeugen zu vermitteln. Zur Erreichung dieses Ziels wurden der Fahraufgabenkatalog für die Klassen C1, C1E, C, CE und T mit den entsprechenden Durchführungs- und Bewertungsstandards sowie die fahraufgabenrelevanten klassenspezifischen Rechtsvorschriften der StVO als curriculare Mindest-Ausbildungsinhalte festgelegt.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Analog zu den Fahrlehrerlaubnisklassen BE und A wird das Konzept der Fahraufgaben im aktuellen Rahmenplan für die CE-Ausbildung nicht explizit aufgegriffen. Implizite Bezüge bezüglich der korrekten Absolvierung von Fahraufgaben sind im Sachgebiet „Fahren“ (Abschnitt 4.4) zu erkennen. Darüber hinaus werden in den Abschnitten 3.1.2.1 und 4.1.2.1 die fahraufgabenrelevanten Vorschriften der StVO thematisiert. Im Zusammenhang mit der Neustrukturierung des fachlichen Professionswissens wird der Bereich der Fahraufgaben stärker in die Fahrlehrerausbildung der Klasse CE integriert.

- **Kompetenz CE-6 – Fahrkompetenzdefizite und Unfälle**

Fahrlehrer der Klasse CE kennen die wesentlichen Fahrkompetenzdefizite und Fahrverhaltensbesonderheiten von Lkw-Fahrern und Fahrern in der Land- und Forstwirtschaft und können typische Unfälle dieser Gruppen analysieren.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:

Fahrkompetenzdefizite und Fahrverhaltensbesonderheiten; Unfallbeteiligung und typische Unfallszenarien (Unfallbeteiligung, Unfallarten und Unfalltypen, Unfallursachen und Vermeidungsstrategien).

Begründung:

Im Jahr 2012 ereigneten sich insgesamt 30.873 Unfälle mit Personenschaden, an denen mindestens

ein Güterkraftfahrzeug beteiligt war (Statistisches Bundesamt, 2013a). Derartige Unfälle haben aufgrund der hohen Fahrzeugmassen und der Fahrzeuggröße oftmals eine hohe Verletzungsschwere des Unfallgegners zur Folge; der Fahrer des Güterkraftfahrzeugs wird häufig als Hauptunfallverursacher eingestuft. Unfälle mit landwirtschaftlichen Zugmaschinen treten aufgrund der geringen Anzahl dieser Fahrzeuge zwar eher selten auf, erweisen sich jedoch ebenfalls als folgenschwer; zudem werden auch die Fahrer der landwirtschaftlichen Zugmaschinen häufig als Hauptunfallverursacher eingestuft. Um diese Aspekte im Rahmen der Ausbildungstätigkeit zu thematisieren und die Fahrschüler für Unfallsituationen und Unfallvermeidungsstrategien zu sensibilisieren, benötigen CE-Fahrlehrer Kenntnisse zu Fahrkompetenzdefiziten, Fahrverhaltensbesonderheiten und typischen Unfallszenarien von Lkw-Fahrern und Fahrern in der Land- und Forstwirtschaft.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Fahrkompetenzdefizite und Fahrverhaltensbesonderheiten von Lkw-Fahrern und Fahrern in der Land- und Forstwirtschaft sowie die Unfallbeteiligung und typische Unfallszenarien unter Beteiligung von Lkw, Last- und Sattelzügen sowie land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen werden im derzeitigen Rahmenplan nicht explizit als Ausbildungsinhalte aufgeführt. Sie wurden im Rahmen der Neustrukturierung des fachlichen Professionswissens ergänzt.

Kompetenzbereich „Recht“

- **Kompetenz CE-2 – Verkehrsrechtliche Vorschriften und angrenzende Rechtsgebiete**

Fahrlehrer der Klasse CE können die für das Führen von Lkw, Last- und Sattelzügen sowie land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen relevanten rechtlichen Vorschriften des Straßenverkehrsrechts erläutern und diese anwenden, um beispielhafte Fallkonstellationen zu bearbeiten.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:

Relevante Rechtsvorschriften aus den Bereichen „Verhalten im Straßenverkehr“ (z. B. StVG; StVO), „Fahrerlaubnis- und Zulassungsrecht (z. B. FeV; FZV; Richtlinie 2006/126/EG; StVG; StVZO), „Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht des Straßenverkehrs“ (z. B. BKatV; OWiG; StGB; StPO; StVG), „Steuerrecht (z. B. KraftStG; KraftStDV), „Haftungs- und Versicherungsrecht beim (gewerblichen)

Gütertransport“ (z. B. BGB; PflversG; StVG) sowie „Fahrschulwesen“ (z. B. DV-FahrlG; FahrlAusbo; FahrlG; FahrlPrüfO); Fahrverbot und Entzug der Fahrerlaubnis; Fahreignungs-Bewertungssystem; Gefährdungs- und Verschuldenshaftung beim (gewerblichen) Gütertransport.

Begründung:

Das Straßenverkehrsrecht beinhaltet die rechtlichen Vorschriften, die sich als maßgeblich für das Verhalten im Straßenverkehr erweisen und daher von Fahrlehrern im Rahmen ihrer Ausbildungstätigkeit aufzugreifen und zu vermitteln sind. Dies gilt insbesondere für CE-Fahrlehrer, deren Fahrschüler ihre Fahrerlaubnis vorrangig im beruflichen Kontext nutzen und dementsprechend häufig mit Lkw, Last- und Sattelzügen bzw. land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen unterwegs sind. Schwerpunkte in der Fahrlehrerausbildung für die Klasse CE sollten die Bereiche „Verhalten im Straßenverkehr“, „Fahrerlaubnis- und Zulassungsrecht“, „Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht des Straßenverkehrs“, „Steuerrecht“, „Haftungs- und Versicherungsrecht beim (gewerblichen) Gütertransport“ und „Fahrschulwesen“ sowie die jeweiligen bereichsrelevanten Rechtsvorschriften bilden. Analog zur Klasse A stellen die unverzichtbaren Ausbildungsinhalte klassenspezifische Erweiterungen der im Rahmen der BE-Ausbildung erworbenen verkehrsrechtlichen Kompetenzen dar. Daher sollen die Ausbildungsinhalte mit dem Fokus auf die für die Fahrerlaubnisklassen C1, C1E, C, CE und T relevanten rechtlichen Aspekte behandelt werden.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Ausbildungsinhalte zum Straßenverkehrsrecht finden sich in unterschiedlichen Sachgebieten des Rahmenplans für die Ausbildung zum CE-Fahrlehrer. So werden im Sachgebiet „Verkehrsverhalten“ in den Abschnitten 3.1.2.1, 3.1.2.2 und 4.1.2.1 Inhalte angeführt, welche die Bereiche „Verhalten im Straßenverkehr“ sowie „Fahrerlaubnis- und Zulassungsrecht“ betreffen. Bezüge zum Steuerrecht sind in Abschnitt 4.2.2 zu erkennen. Ausbildungsinhalte zum Fahrschulwesen finden sich in Abschnitt 3.3.3. Ausbildungsinhalte zum Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht des Straßenverkehrs sowie zum Haftungs- und Versicherungsrecht beim (gewerblichen) Gütertransport sind dem Rahmenplan nicht zu entnehmen. Im Rahmen der Neustrukturierung wurden die bisherigen (verstreuten) Inhalte zusammengefasst und um die fehlenden Ausbildungsinhalte ergänzt.

• **Kompetenz CE-3 – Gütertransport- und Berufskraftfahrerrecht**

Fahrlehrer der Klasse CE können die für den gewerblichen Gütertransport und die Tätigkeit als Berufskraftfahrer relevanten rechtlichen Vorschriften erläutern und diese anwenden, um beispielhafte Fallkonstellationen zu bearbeiten.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:
Sozialvorschriften im Straßenverkehr (z. B. AETR; ArbZG; FPersG; FPersV; VO (EG) Nr. 561/2006; VO (EU) Nr. 165/2014); Handhabung EG-Kontrollgerät; DGUV-Vorschriften (z. B. DGUV-Vorschrift 70); Vorschriften zur Gefahrgutbeförderung (z. B. ADR; GGBefG; GGVSEB); Vorschriften zum (inter-)nationalen Gütertransport (z. B. BFStrMG; GüKG; GüKGrKabotageV; LKW-MautV); Vorschriften zur Berufskraftfahrerausbildung und – qualifikation sowie zur Ausbildung als Kraftverkehrsmeister (z. B. BKrFQG; BKrFQV; BKV)

Begründung:

Da ein Großteil der Fahrschüler von CE-Fahrlehrern die Fahrerlaubnis erwirbt, um als Berufskraftfahrer im gewerblichen Güterverkehr tätig zu werden, benötigen CE-Fahrlehrer umfangreiches Wissen über die für den gewerblichen Gütertransport und die Tätigkeit als Berufskraftfahrer relevanten rechtlichen Vorschriften, um diese den Fahrschülern vermitteln zu können. Weiterhin dürfen Fahrschulen mit einer Fahrschülerlaubnis der Klasse CE – wie bereits erwähnt – als Ausbildungsstätten für die beschleunigte Grundqualifikation und die Weiterbildung im Rahmen des Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetzes tätig werden, sodass Fahrlehrer auch mit den für diese Tätigkeit relevanten Vorschriften vertraut sein sollten. Aufgrund der hohen Relevanz der genannten rechtlichen Vorschriften ist ein hohes Kompetenzniveau zu fordern. Die dargelegten unverzichtbaren curricularen Ausbildungsinhalte decken die relevanten Bereiche des gewerblichen Gütertransports ab und ermöglichen es Fahrlehrern, ihre Fahrschüler nicht nur über die Voraussetzungen für die Tätigkeit als Berufskraftfahrer zu informieren, sondern auch individuelle Beratungen bezüglich der Karriere-möglichkeiten vorzunehmen. Das breite Spektrum ist erforderlich, da Berufskraftfahrern im gewerblichen Gütertransport ein weites Tätigkeitsfeld eröffnet wird, indem sie beispielsweise im nationalen oder internationalen Gütertransport arbeiten und in diesem Zusammenhang auch Gefahrguttransporte durchführen können.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Im aktuellen Rahmenplan findet sich ein Großteil der genannten Ausbildungsinhalte wieder, jedoch sind diese unterschiedlichen Sachgebieten zugeordnet worden. So werden einige Inhalte im Sachgebiet „Verkehrsverhalten“ (Abschnitte 4.1.2.2 bis 4.1.2.7) thematisiert, während andere Inhalte im Sachgebiet „Recht“ (Abschnitt 4.2.1) aufgeführt werden. Unklar bleibt, weshalb diese Aufteilung der Ausbildungsinhalte vorgenommen wurde und warum lediglich in Abschnitt 4.2.1 eine konkrete Rechtsvorschrift genannt wird, die zu thematisieren ist. Wichtige Vorschriften des Güterverkehrs (z. B. das BFStrMG oder die LKW-MautV) werden nicht aufgelistet. Ebenfalls wird die Handhabung des EG-Kontrollgeräts nicht explizit als Ausbildungsinhalt benannt. Mit der Neustrukturierung wurden die (verstreuten) Ausbildungsinhalte zusammengefasst und um weitere tätigkeitsrelevante Inhalte ergänzt. Zudem wurden bedeutsame rechtliche Vorschriften dargelegt, die im Rahmen der Ausbildung thematisiert werden sollten.

Kompetenzbereich „Technik“

• **Kompetenz CE-1 – Technische Grundlagen**

Fahrlehrer der Klasse CE kennen den grundlegenden Aufbau und die Funktionsweise der wesentlichen technischen Bestandteile von Lkw, Last- und Sattelzügen sowie von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen. Sie kennen die entsprechenden rechtlichen Vorschriften und können diese beschreiben. Dies gilt insbesondere für sicherheitsbedeutende und umweltschutzrelevante Bestandteile.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:
Bau- und Aufbauarten bei Lkw, Last- und Sattelzügen sowie land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen; Motor (insbesondere konventionelle und alternative Antriebstechnologien); Antriebsstrang; Fahrwerk; Fahrzeugelektrik; Abgasanlage und Schadstoffminderung; aktive und passive Sicherheit; Fahrerassistenzsysteme; Verbindungseinrichtungen; Beladung und Ladungssicherung; Kontrolle der Betriebs- und Verkehrssicherheit; Sicherheits- und Abfahrtkontrollen; technische Besonderheiten von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen; rechtliche Vorschriften zur Technik (z. B. Richtlinien und Verordnungen (EU/EG/EWG); StVZO).

Begründung:

Die Fahrzeugtechnik von Lkw, Last- und Sattelzügen sowie von land- und forstwirtschaftlichen

Fahrzeugen unterscheidet sich deutlich von der Pkw-Technik. Fahrlehrer der Klasse CE benötigen grundlegende Kenntnisse über die Fahrzeugtechnik der o. g. Fahrzeuge, um ihre Fahrschüler über diese Technik zu informieren und sie für die Kontrolle der Betriebs- und Verkehrssicherheit sowie die Durchführung von Sicherheits- und Abfahrtskontrollen zu sensibilisieren und zu befähigen. Weiterhin ist technisches Wissen notwendig, um die Fahrschüler in der Fahrzeugbedienung unterweisen und ihnen die technisch orientierten Fragen im Rahmen der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung erläutern zu können. Da die Fahrschüler die Fahrerlaubnis vorrangig im beruflichen Kontext nutzen, müssen Fahrlehrer ihnen eine gewisse technische Grundkompetenz vermitteln und sie dazu befähigen, verantwortungsvoll mit der komplexen Technik der Fahrzeuge umzugehen. Dies erscheint notwendig, da die o. g. Fahrzeuge aufgrund ihrer Abmessungen und Fahrzeugmassen ein hohes Unfallschadenspotenzial aufweisen; Fahrer haben damit im Sinne der Verkehrssicherheit eine besondere Verpflichtung im Hinblick auf den technischen Zustand ihres Fahrzeugs. Analog zu den Klassen BE und A wird auch bei der CE-Ausbildung den sicherheits- und umweltschutzrelevanten Bestandteilen eine besondere Gewichtung zugemessen. Die aufgelisteten unverzichtbaren curricularen Ausbildungsinhalte umfassen neben den Bau- und Aufbauarten von Lkw, Last- und Sattelzügen sowie land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen die Hauptbaugruppen von Nutzfahrzeugen. Weiterhin werden klassenspezifische technisch orientierte Ausbildungsinhalte aufgeführt, die für das sichere Führen der o. g. Fahrzeuge bedeutsam erscheinen. Dazu gehören beispielsweise die Inhalte „Beladung und Ladungssicherung“, „Kontrolle der Betriebs- und Verkehrssicherheit“ sowie „Sicherheits- und Abfahrtskontrollen“, welche zum einen Bestandteile der Fahrerlaubnisprüfung darstellen (Anlage 7 FeV) und zum anderen von Fahrschülern nach Abschluss ihrer Fahrschul Ausbildung regelmäßig eigenständig umgesetzt werden sollten.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Im aktuellen Rahmenplan für die CE-Ausbildung weist das Sachgebiet „Technik“ einen hohen Stellenwert auf – es umfasst mehr als ein Drittel der gesamten Ausbildungszeit. Die dabei in den Abschnitten 3.2.1 bis 3.2.9 (mit Ausnahme von Abschnitt 3.2.8) sowie den Abschnitten 4.3.1 bis 4.3.7 aufgelisteten technischen Ausbildungsinhalte decken einen Großteil der o. g. Inhalte ab.

Einige Inhalte, die gerade im Lkw-Bereich von hoher Sicherheitsrelevanz sind, werden allerdings nicht thematisiert (z. B. Fahrerassistenzsysteme). Ebenso finden sich die rechtlichen Vorschriften zur Technik der o. g. Fahrzeuge nicht im derzeitigen Rahmenplan. Im Zuge der Neustrukturierung wurden die bisherigen Ausbildungsinhalte zusammengefasst und um die fehlenden Aspekte ergänzt.

• **Kompetenz CE-2 – Fahrphysik**

Fahrlehrer der Klasse CE können fahrphysikalische Grundlagen des Fahrens mit Lkw, Last- und Sattelzügen sowie mit land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen erläutern und auf dieser Basis das Fahrverhalten dieser Fahrzeuge analysieren.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte: Kräfte und Momente am Fahrzeug; Kamm'scher Kreis; Haftungsgrenze der Reifen bei unterschiedlichen Bedingungen; Achs- und Radlastverschiebung; Kippgrenze; Seitenwind; Pendeln oder Einknicken des Anhängers oder Aufliegers; Fahrverhalten von Lkw, Last- und Sattelzügen sowie land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen; Anhalteweg; Fahrstabilisierungssysteme; Zusammenhang von Fahrphysik und Fahrerverhalten (Linienwahl, Lenktechnik und Blickführung beim Kurvenfahren; Verhaltensmaßnahmen im fahrphysikalischen Grenzbereich).

Begründung:

Viele Fahrer von Lkw, Last- und Sattelzügen sowie von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen sind im Rahmen ihrer beruflichen Tätigkeit auch bei fahrphysikalisch anspruchsvollen Bedingungen (z. B. Glatteis) unterwegs. Ihre Fahrzeuge weisen aufgrund der Abmessungen, der Fahrzeugmasse und konstruktiver Merkmale aus fahrphysikalischer Sicht ein besonderes Fahrverhalten auf, welches je nach Bauart des Fahrzeugs, nach Fahrzeugkombination und nach Beladungszustand unterschiedlich ausfallen kann. In Anbetracht der Tatsache, dass Unfälle unter der Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen häufig eine hohe Verletzungsschwere des Unfallgegners zur Folge haben, sollten die Fahrer der o.g. Fahrzeuge mit den fahrphysikalischen Besonderheiten und entsprechenden Verhaltensmaßnahmen im fahrphysikalischen Grenzbereich vertraut sein, um etwaige Unfälle verhindern zu können. Um die dargelegten Aspekte in der Fahrschul Ausbildung aufgreifen zu können,

sollte der Bereich der Fahrphysik einen wesentlichen Bestandteil der Fahrlehrerausbildung für die Klasse CE darstellen. Die unverzichtbaren curricularen Ausbildungsinhalte umfassen dabei eine Wiederholung der für alle Fahrzeuge relevanten fahrphysikalischen Grundlagen der Fahrdynamik (z. B. Kamm'scher Kreis) und eine Vertiefung dieser Grundlagen um klassenspezifische Aspekte.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Im Rahmenplan für die Ausbildung zum Fahrlehrer der Klasse CE sind in Abschnitt 3.2.8 wenige fahrphysikalische Ausbildungsinhalte aufgelistet. Viele für das Führen von Lkw, Last- und Sattelzügen sowie von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen relevante Ausbildungsinhalte (z. B. Kippgrenze, Pendeln oder Einknicken des Anhängers oder Aufliegers, Fahrstabilisierungssysteme) werden nicht im Rahmenplan genannt. Im Zuge der Neustrukturierung des fachlichen Professionswissens wurden die fehlenden Ausbildungsinhalte ergänzt, um der hohen Verkehrssicherheitsbedeutung des Bereichs „Fahrphysik“ gerecht zu werden.

- **Kompetenz CE-3 – Technische Aspekte umweltschonenden Fahrens**

Fahrlehrer der Klasse CE kennen die klassenspezifischen wesentlichen Merkmale einer umweltschonenden Fahrweise für Lkw, Last- und Sattelzüge sowie land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge; sie können diese erläutern und anwenden.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte: Fahrwiderstände; Motorkennlinien und Verbrauchskennfelder; Merkmale umweltschonenden Fahrens.

Begründung:

Insbesondere für Berufskraftfahrer im gewerblichen Gütertransport ist eine umweltschonende und energiesparende Fahrweise aufgrund der hohen Fahrleistung von großer Bedeutung. Die umweltschonende Fahrweise nimmt daher sowohl im Rahmen des Theorieunterrichts, der Fahrpraktischen Ausbildung und der Fahrerlaubnisprüfung (§ 1 sowie Anlagen 1, 2.3 und 3 FahrSchAusbO; Anlage 7 FeV) als auch bei der Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern (Anlage 1 BKrFQV) einen besonderen Stellenwert ein. Aus diesem Grund müssen Fahrlehreranwärter dazu befähigt werden, Kenntnisse und Fähigkeiten bezüglich der Techniken umweltschonenden Fahrens zu vermitteln. Die unverzicht-

baren curricularen Ausbildungsinhalte „Fahrwiderstände“, „Motorkennlinien und Verbrauchskennfelder“ sowie „Merkmale umweltschonenden Fahrens“ sind speziell im Hinblick auf die o. g. Fahrzeuge zu behandeln.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Trotz der hohen Relevanz von technischen Aspekten umweltschonenden Fahrens finden sich im Rahmenplan für die Ausbildung zum CE-Fahrlehrer nur wenige diesbezügliche Ausbildungsinhalte in den Abschnitten 3.2.8, 3.2.9 und 4.4. Im Zuge der Neustrukturierung des fachlichen Professionswissens wurden die fehlenden Ausbildungsinhalte ergänzt.

3.4.4 Fachliche Kompetenzen von Fahrlehrern der Klasse DE

Fahrlehrer der Klasse DE dürfen Fahrschüler ausbilden, die eine Fahrerlaubnis der Klasse D1, D1E, D oder DE erwerben möchten (§ 1 Abs. 1 FahrIG). Der Erwerb einer solchen Fahrerlaubnis dient als Grundvoraussetzung für den gewerblichen Personentransport mit Kraftomnibussen (KOM), wobei für die Ausübung dieser Tätigkeit eine Zusatzqualifikation im Rahmen der Berufskraftfahrer-Qualifikation erforderlich ist (§ 2 Abs. 2 BKrFQG). Weiterhin sind Fahrschulen mit der Fahrschülerlaubnis der Klasse DE anerkannte Ausbildungsstätten für die beschleunigte Grundqualifikation und die Weiterbildung im Rahmen der Berufskraftfahrer-Qualifikation (§ 7 Abs. 1 BKrFQG); Fahrlehrer der Klasse DE müssen daher auch mit diesen Bereichen vertraut sein. Insgesamt gesehen müssen in der Ausbildung zum Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse DE damit die notwendigen Kompetenzen zur qualitativ hochwertigen Aus- und Weiterbildung von Fahrschülern und Berufskraftfahrern im gewerblichen Personenverkehr vermittelt werden. Im Hinblick auf das Kompetenzniveau sei auf die entsprechenden Ausführungen bei der Klasse BE verwiesen; lediglich für abweichende Niveaustufen oder im Falle neu generierter Kompetenzen wird das zu erreichende Kompetenzniveau dargelegt und begründet. Die Nummerierung der Kompetenzen erfolgt in Anlehnung an die Nummerierung bei der Fahrlehrerlaubnisklasse BE; dies bedeutet, dass für gleichartige Kompetenzen dieselbe Nummer genutzt wird. Für neu generierte Kompetenzen, die keine Entsprechung im Rahmen der Klasse BE aufweisen, wird eine neue Nummer verwendet.

Kompetenzbereich „Verkehrsverhalten“

• Kompetenz DE-1 – Fahreignung, Fahrtüchtigkeit und Fahrverhalten

Fahrlehrer der Klasse DE kennen klassenspezifische psychische und physische Einflussfaktoren auf die Fahreignung, die Fahrtüchtigkeit und das Fahrverhalten von KOM-Fahrern und können diese erklären.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:
Tätigkeitsbezogene Einstellungen; Fahrer selbstbild; Fahrertypologien; Belastung und Beanspruchung; Ablenkung; Müdigkeit; Aggression und Selbstdurchsetzung.

Begründung:

Die Nutzung einer Fahrerlaubnis der Klasse D1, D1E, D oder DE erfolgt mehrheitlich im beruflichen Kontext des gewerblichen Personentransports, wobei sich je nach Tätigkeitsfeld (z. B. Personenbeförderung im Rahmen des ÖPNV, Transport von Schülern, Fahrtätigkeit im internationalen Reiseverkehr) besondere Rahmenbedingungen und Einflussfaktoren für KOM-Fahrer ergeben. Fahrlehrer der Klasse DE müssen Fahrschüler auf diese Rahmenbedingungen und Einflussfaktoren sowie auf den verkehrssicherheitskonformen Umgang mit ihnen vorbereiten; dazu benötigen sie entsprechende Kenntnisse.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan:
Im Sachgebiet „Verkehrsverhalten“ des Rahmenplans für die Fahrlehrerausbildung der Klasse DE findet sich eine Vielzahl an Ausbildungsinhalten zu den Einflussfaktoren auf die Fahreignung, die Fahrtüchtigkeit und das Fahrverhalten (Abschnitte 3.1.1, 5.1.1.1, 5.1.1.2 und 5.1.1.3). Im Zuge der Neustrukturierung des fachlichen Professionswissens wurden die bisherigen Ausbildungsinhalte zusammengefasst und neue Schwerpunkte festgelegt (z. B. Ablenkung und Müdigkeit).

• Kompetenz DE-3 – Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung

Fahrlehrer der Klasse DE können die klassenspezifischen Komponenten der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung bezüglich des Fahrens von KOM erläutern und Verkehrssituationen mit Blick auf klassenspezifische Gefahren und Verhaltensmöglichkeiten beurteilen.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:
Wahrnehmung der Verkehrsumwelt; mögliche Gefahren im Straßenverkehr; Antizipation von (laten-

ten) Gefahrensituationen; Umgang mit Gefahrensituationen (Gefahrenvermeidung und Gefahrenabwehr); vorausschauende und defensive Fahrweise; Trainingsmöglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung (z. B. computergestützte Trainingsprogramme).

Begründung:

Das Führen von KOM stellt nicht nur aufgrund der Fahrzeugabmessungen und der damit einhergehenden erschwerten Wahrnehmung der Verkehrsumwelt besondere Anforderungen an die Fahrer. Da KOM-Fahrer auch für den sicheren Transport ihrer Fahrgäste verantwortlich sind, müssen sie zusätzlich die Situation im Fahrzeug beobachten. Weiterhin ergeben sich für KOM-Fahrer aufgrund ihrer hohen Fahrleistung in unterschiedlichen Verkehrsräumen (z. B. Stadt, Landstraße, Autobahn) vielfältige Gefahrenpotenziale. Beispielhaft genannt sei an dieser Stelle das – je nach Fahrzeugart unterschiedlich stark ausgeprägte – Ausschwenken des Fahrzeughecks beim Abbiegen, das Verkehrsteilnehmer in unmittelbarer Nähe gefährden könnte. Um Fahrschüler für die besondere Bedeutung der Verkehrswahrnehmung als KOM-Fahrer und die vielfältigen KOM-spezifischen Gefahrensituationen des Straßenverkehrs zu sensibilisieren, müssen Fahrlehreranwärter der Klasse DE umfassende Kenntnisse erwerben. Die unverzichtbaren Ausbildungsinhalte ähneln den Inhalten in der CE-Ausbildung, fokussieren jedoch auf den Kontext des Fahrens von KOM.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan:
Im derzeitigen Rahmenplan für die Ausbildung zum Fahrlehrer der Klasse DE finden sich kaum Ausbildungsinhalte zum Themenkomplex „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“. Lediglich das Blickverhalten beim Führen von KOM wird explizit thematisiert (Abschnitt 3.1.1). Im Rahmen der Neustrukturierung wurden die fehlenden Ausbildungsinhalte ergänzt.

• Kompetenz DE-5 – Fahraufgaben

Fahrlehrer der Klasse DE kennen die verschiedenen Fahraufgaben im Straßenverkehr und können diese hinsichtlich ihrer klassenspezifischen Verhaltensanforderungen und der sicheren Durchführung mit unterschiedlichen Arten von KOM erläutern. Sie können die Fahraufgaben selbst fehlerfrei absolvieren und die Durchführung von Fahraufgaben kriteriengeleitet beurteilen.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:
 Fahraufgabenkatalog für die jeweiligen Fahrerlaubnisklassen; Durchführungs- und Bewertungsstandards für die Fahraufgaben; fahraufgabenrelevante klassenspezifische Vorschriften der StVO.

Begründung:

Die erfolgreiche Bewältigung von Fahraufgaben im Straßenverkehr erfordert vom Fahrer eines KOM nicht nur aufgrund der Fahrzeugabmessungen ein besonders vorausschauendes Fahrverhalten; zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass mit der Beförderung von Personen eine hohe Verantwortung einhergeht. Diese hohe Verantwortung spiegelt sich auch in den Anforderungen der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung wider, da Bewerber um eine Fahrerlaubnis der Klasse D1, D1E, D oder DE – im Unterschied zu Bewerbern anderer Fahrerlaubnisklassen – ausreichende Fertigkeiten zum vorausschauenden und gewandten Fahren bzw. bei der Bewältigung von Fahraufgaben nachweisen müssen (§ 17 Abs. 1 FeV). Damit Fahrlehrer der Klasse DE ihre Fahrschüler in die Lage versetzen können, diese Anforderungen zu erfüllen, müssen sie sich mit dem Fahraufgabenkatalog für die KOM-Fahrerlaubnisklassen, mit den entsprechenden Durchführungs- und Bewertungsstandards sowie mit den fahraufgabenrelevanten KOM-spezifischen Vorschriften der StVO auseinandersetzen.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan:
 Im geltenden Rahmenplan wird das Konzept der Fahraufgaben auch bei der DE-Ausbildung bislang nicht explizit aufgegriffen. Implizite Bezüge finden sich in den Abschnitten 3.1.2.1, 5.1.2.1, 5.3.8 und 5.4. Im Zusammenhang mit der Neustrukturierung des fachlichen Professionswissens wird der Bereich der Fahraufgaben stärker in die Fahrlehrerausbildung der Klasse DE integriert.

- **Kompetenz DE-6 – Fahrkompetenzdefizite und Unfälle**

Fahrlehrer der Klasse DE kennen die wesentlichen Fahrkompetenzdefizite und Fahrverhaltensbesonderheiten von KOM-Fahrern und können typische KOM-Unfälle analysieren.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:
 Fahrkompetenzdefizite und Fahrverhaltensbesonderheiten; Unfallbeteiligung und typische Unfallszenarien (Unfallbeteiligung, Unfallarten und Unfalltypen, Unfallursachen und Vermeidungsstrategien).

Begründung:

Die meisten KOM-Unfälle ereignen sich innerhalb geschlossener Ortschaften, wobei neben Verkehrsunfällen mit anderen motorisierten Verkehrsteilnehmern auch „Non Collision Events“ eine beachtenswerte Gefahrenquelle darstellen. Hierbei handelt es sich um Unfälle mit Fahrgästen; diese Unfälle entstehen im normalen Betriebsablauf – beispielsweise durch Anfahren und Bremsen oder beim Ein- und Aussteigen – und werden nicht durch Zusammenstöße mit anderen Fahrzeugen verursacht. Unerfahrene KOM-Fahrer verursachen häufiger Unfälle als erfahrene Fahrer, und auch mit Blick auf den Einsatzzweck des KOM (Linienverkehr, Schülertransport oder Reiseverkehr) zeigen sich Unterschiede im Unfallgeschehen (Statistisches Bundesamt, 2013b). Demzufolge empfiehlt es sich, Fahrkompetenzdefizite und Fahrverhaltensbesonderheiten von KOM-Fahrern sowie das Unfallgeschehen von KOM im Rahmen der Fahrlehrerausbildung der Klasse DE zu thematisieren, sodass der Fahrlehrer seine künftigen Fahrschüler für kritische Unfallsituationen und sinnvolle Verhaltensmaßnahmen sensibilisieren kann.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan:
 Fahrkompetenzdefizite und Fahrverhaltensbesonderheiten von KOM-Fahrern sowie die Unfallbeteiligung und typische Unfallszenarien unter Beteiligung von KOM werden im derzeitigen Rahmenplan nicht explizit als Ausbildungsinhalte aufgeführt. Die Neustrukturierung behebt diesen Mangel und führt das entsprechende Themenfeld in die DE-Ausbildung ein.

Kompetenzbereich „Recht“

- **Kompetenz DE-2 – Verkehrsrechtliche Vorschriften und angrenzende Rechtsgebiete**

Fahrlehrer der Klasse DE können die für das Führen von KOM relevanten rechtlichen Vorschriften des Straßenverkehrsrechts erläutern und diese anwenden, um beispielhafte Fallkonstellationen zu bearbeiten.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:
 Relevante Rechtsvorschriften aus den Bereichen „Verhalten im Straßenverkehr“ (z. B. StVG; StVO), „Fahrerlaubnis- und Zulassungsrecht (z. B. FeV; FZV; Richtlinie 2006/126/EG; StVG; StVZO), „Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht des Straßenverkehrs“ (z. B. BKatV; OWiG; StGB; StPO; StVG), „Steuerrecht (z. B. KraftStDV; KraftStG), „Haftungs-

und Versicherungsrecht bei der (gewerblichen) Personenbeförderung“ (z. B. BGB; PflversG; StVG) sowie „Fahrschulwesen“ (z. B. DV-FahrIG; FahrIAusbO; FahrIG; FahrPrüfO); Fahrverbot und Entzug der Fahrerlaubnis; Fahreignungs-Bewertungssystem; Gefährdungs- und Verschuldenshaftung bei der (gewerblichen) Personenbeförderung.

Begründung:

Die verantwortungsvolle Tätigkeit der gewerblichen Personenbeförderung stellt hohe Anforderungen an den KOM-Fahrer. In diesem Zusammenhang wird vom Fahrer ein sicheres und gewandtes Fahrverhalten wie auch die Beachtung rechtlicher Regelungen erwartet, die speziell für die Tätigkeit als KOM-Fahrer relevant sind. Damit der Fahrlehrer seinem Fahrschüler diese rechtlichen Regelungen vermitteln kann, benötigt er vertiefte Kenntnisse in diesem Bereich. Schwerpunkte sollten insbesondere das Verhalten im Straßenverkehr, das Fahrerlaubnis- und Zulassungsrecht, das Straf- und Ordnungswidrigkeitsrecht des Straßenverkehrs, das Steuerrecht, das Haftungs- und Versicherungsrecht beim (gewerblichen) Gütertransport und das Fahrschulwesen sowie die jeweiligen bereichsrelevanten Rechtsvorschriften bilden. Analog zu den Klassen A und CE stellen die unverzichtbaren Ausbildungsinhalte klassenspezifische Erweiterungen der im Rahmen der BE-Ausbildung erworbenen verkehrsrechtlichen Kompetenzen dar. Daher sollen die Ausbildungsinhalte mit dem Fokus auf die für die Fahrerlaubnisklassen D1, D1E, D und DE relevanten rechtlichen Aspekte behandelt werden.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Rechtliche Ausbildungsinhalte mit Bezug zum Straßenverkehrsrecht sind im Rahmenplan für die DE-Ausbildung in unterschiedlichen Sachgebieten verortet. So werden im Sachgebiet „Verkehrsverhalten“ in den Abschnitten 3.1.2.1, 3.1.2.2 und 5.1.2.1 Inhalte aufgeführt, die das Verhalten im Straßenverkehr sowie das Fahrerlaubnis- und Zulassungsrecht betreffen. Mit Blick auf das Steuerrecht wird in Abschnitt 5.2.2 (Sachgebiet „Recht“) das Kraftfahrzeugsteuergesetz als Ausbildungsinhalt genannt, wohingegen sich Inhalte bezüglich des Fahrschulwesens in Abschnitt 3.3.3 (Sachgebiet „Verkehrspädagogik“) finden. Weitere Ausbildungsinhalte, die das Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht des Straßenverkehrs oder das Haftungs- und Versicherungsrecht bei der (gewerblichen) Personenbeförderung betreffen, sind dem Rahmenplan nicht zu entnehmen. Im Rahmen der Neustrukturierung wird daher eine Ergänzung der

Ausbildungsinhalte um weitere tätigkeitsrelevante rechtliche Aspekte vorgenommen.

• **Kompetenz DE-3 – Personenbeförderungs- und Berufskraftfahrerrecht**

Fahrlehrer der Klasse DE können die für die gewerbliche Personenbeförderung und die Tätigkeit als Berufskraftfahrer relevanten rechtlichen Vorschriften erläutern und diese anwenden, um beispielhafte Fallkonstellationen zu bearbeiten.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:

Sozialvorschriften im Straßenverkehr (z. B. AETR; ArbZG; FPersG; FPersV; VO (EG) Nr. 561/2006; VO (EU) Nr. 165/2014); Handhabung EG-Kontrollgerät; DGUV-Vorschriften (z. B. DGUV-Vorschrift 70); Vorschriften zur (inter-)nationalen gewerblichen Personenbeförderung (z. B. BefBedV; BO-Kraft; PBefG); Vorschriften zur Berufskraftfahrerausbildung und -qualifikation sowie zur Ausbildung als Kraftverkehrsmeister (z. B. BKrFQG; BKrFQV; BKV).

Begründung:

Da ein Großteil der Fahrschüler von DE-Fahrlehrern die Fahrerlaubnis erwirbt, um als Berufskraftfahrer in der gewerblichen Personenbeförderung tätig zu werden, benötigen DE-Fahrlehrer umfangreiches Wissen über die für die gewerbliche Personenbeförderung und die Tätigkeit als Berufskraftfahrer relevanten rechtlichen Vorschriften, um diese den Fahrschülern vermitteln zu können. Zudem sind Fahrschulen mit einer Fahrschülerlaubnis der Klasse DE als Ausbildungsstätten für die beschleunigte Grundqualifikation und die Weiterbildung im Rahmen des Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetzes (BKrFQG) anerkannt (§ 7 Abs. 1 BKrFQG), sodass Fahrlehrer auch mit den für diese Tätigkeit relevanten Vorschriften vertraut sein sollten. Aufgrund der hohen Relevanz der genannten rechtlichen Vorschriften für die gewerbliche Personenbeförderung und die Tätigkeit als Berufskraftfahrer ist ein hohes Kompetenzniveau zu fordern. Die dargelegten unverzichtbaren Ausbildungsinhalte ermöglichen es Fahrlehrern, ihre Fahrschüler nicht nur über die Pflichten zu informieren, die von allen Berufskraftfahrern bei der gewerblichen Personenbeförderung zu beachten sind, sondern mit Blick auf die individuellen Berufsplanungen der Fahrschüler auch tätigkeitsspezifische Vorschriften vermitteln zu können. Darüber hinaus erlauben es die genannten Inhalte Fahrlehrern, individuelle Beratungen bezüglich der Karrieremöglichkeiten ihrer Fahrschüler vorzunehmen.

men. Das breite Spektrum ist erforderlich, da Berufskraftfahrern im gewerblichen Personenverkehr ein weites Tätigkeitsfeld eröffnet wird, indem sie beispielsweise im Linienverkehr, beim Schülertransport oder auch im internationalen Reiseverkehr arbeiten können.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Im aktuellen Rahmenplan findet sich ein Großteil der aufgelisteten curricularen Mindest-Ausbildungsinhalte wieder, jedoch sind diese unterschiedlichen Sachgebieten zugeordnet worden. So werden entsprechende Inhalte im Sachgebiet „Verkehrverhalten“ in den Abschnitten 5.1.3.1 bis 5.1.3.5 genannt. Dem Sachgebiet „Recht“ werden einige Inhalte in den Abschnitten 5.2.1 und 5.2.2 zugeordnet. Unklar bleibt, weshalb eine Aufteilung dieser eher rechtlich orientierten Ausbildungsinhalte vorgenommen wurde und weshalb lediglich in zwei Fällen konkrete Rechtsvorschriften genannt werden, die zu thematisieren sind. Mit Blick auf die praxisrelevante Handhabung des EG-Kontrollgeräts ist festzustellen, dass dieser Aspekt im derzeitigen Rahmenplan nicht explizit angesprochen wird. Die Neustrukturierung führt zu einer Zusammenfassung der rechtlichen Ausbildungsinhalte und zu einer Benennung bedeutsamer rechtlicher Vorschriften, die in diesem Zusammenhang behandelt werden sollten.

Kompetenzbereich „Technik“

- **Kompetenz DE-1 – Technische Grundlagen**

Fahrlehrer der Klasse DE kennen den grundlegenden Aufbau und die Funktionsweise der wesentlichen technischen Bestandteile von KOM sowie die entsprechenden rechtlichen Vorschriften und können diese beschreiben. Dies gilt insbesondere für sicherheitsbedeutsame und umweltschutzrelevante Bestandteile.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte: Bauarten von KOM; Motor (insbesondere konventionelle und alternative Antriebstechnologien); Antriebsstrang; Fahrwerk; Fahrzeugelektrik; Abgasanlage und Schadstoffminderung; aktive und passive Sicherheit; Fahrerassistenzsysteme; technische Serviceeinrichtungen und Nothilfeeinrichtungen; Beladung und Ladungssicherung; Kontrolle der Betriebs- und Verkehrssicherheit; Sicherheits- und Abfahrtskontrollen: Handfertigkeiten; rechtliche Vorschriften zur Technik (z. B. Richtlinien und Verordnungen (EU/EG/EWG); StVZO).

Begründung:

Der KOM gilt als eines der sichersten Verkehrsmittel, wobei der optimale technische Zustand eines solchen Fahrzeugs eine Grundvoraussetzung für die sichere Personenbeförderung darstellt. In diesem Zusammenhang kommt dem KOM-Fahrer eine hohe Verantwortung zu, weil er durch eine regelmäßige Kontrolle des technischen Zustands Mängel frühzeitig erkennen und – im Falle kleinerer technischer Mängel – direkt selbst beheben kann. Diese regelmäßige Überprüfung wird in der Praxis allerdings oft nur unzureichend durchgeführt. Aus diesem Grund sollten zukünftige KOM-Fahrer die notwendige technische Grundkompetenz zur Überprüfung der Betriebs- und Verkehrssicherheit eines KOM besitzen und für die hohe Sicherheitsbedeutung einer regelmäßigen Kontrolle des technischen Zustands sensibilisiert werden. Um dies im Rahmen der Fahrschul Ausbildung vermitteln zu können, benötigen Fahrlehrer der Klasse DE grundlegende Kenntnisse über die Fahrzeugtechnik von KOM. Außerdem ist technisches Wissen notwendig, um die Fahrschüler in der Fahrzeugbedienung zu unterweisen und ihnen die technisch orientierten Fragen im Rahmen der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung erläutern zu können. Analog zu den übrigen Klassen wird auch bei der DE-Ausbildung den sicherheits- und umweltschutzrelevanten Bestandteilen ein besonderes Gewicht zugemessen. Die aufgelisteten unverzichtbaren curricularen Ausbildungsinhalte beziehen sich insbesondere auf die Hauptbaugruppen von Nutzfahrzeugen sowie weitere KOM-spezifische Aspekte, beispielsweise Fahrerassistenzsysteme, technische Serviceeinrichtungen und Nothilfeeinrichtungen sowie die im Rahmen der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung zu demonstrierenden Handfertigkeiten (Anlage 7 FeV).

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Bei Betrachtung des Rahmenplans für die DE-Ausbildung erweist sich das Sachgebiet „Technik“ mit einem Pensum von 105 der vorgesehenen 280 Stunden als das umfangreichste Sachgebiet. Die dort thematisierten Ausbildungsinhalte bilden – ähnlich wie bei der Klasse CE – einen sehr großen Teil der aufgelisteten neuen Ausbildungsinhalte und finden sich in den Abschnitten 3.2.1 bis 3.2.9 und 5.3.1 bis 5.3.8. Die sicherheitsbedeutsamen „Sicherheits- und Abfahrtskontrollen“ wurden bislang nicht im Sachgebiet „Technik“ behandelt, sondern im Sachgebiet „Verkehrspädagogik“ (Abschnitt 5.5.2). Weitere relevante Inhalte (z. B. Beladung und Ladungssicherung, Fahrerassistenzsysteme,

Rechtsvorschriften) fehlen vollständig. Die Neustrukturierung fasst die Ausbildungsinhalte zusammen, wobei eine Orientierung an den Hauptbaugruppen von Nutzfahrzeugen erfolgt, und ergänzt die Inhalte um fehlende verkehrssicherheitsrelevante Aspekte.

- **Kompetenz DE-2 – Fahrphysik**

Fahrlehrer der Klasse DE können fahrphysikalische Grundlagen des Fahrens mit KOM erläutern und auf dieser Basis das Fahrverhalten dieser Fahrzeuge analysieren.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:

Kräfte und Momente am Fahrzeug; Kamm'scher Kreis; Haftungsgrenze der Reifen bei unterschiedlichen Bedingungen; Achs- und Radlastverschiebung; Kippgrenze; Seitenwind; Pendeln oder Einknicken des Anhängers oder Gelenkbusses; Fahrverhalten von KOM; Aquaplaning; Anhalteweg; Fahrstabilisierungssysteme; Zusammenhang von Fahrphysik und Fahrerverhalten (Linienwahl, Lenktechnik und Blickführung beim Kurvenfahren; Verhaltensmaßnahmen im fahrphysikalischen Grenzbereich).

Begründung:

Die Fahrer von KOM sind im Rahmen ihrer beruflichen Tätigkeit und dem damit einhergehenden hohen Fahrpensum auch bei fahrphysikalisch anspruchsvollen Fahrbedingungen unterwegs (z. B. bei Glätteis). Zudem tragen KOM-Fahrer bei der gewerblichen Beförderung von Personen eine besondere Verantwortung für einen sicheren Transport der Fahrgäste. Weiterhin weisen KOM aufgrund ihrer Abmessungen, der Fahrzeugmasse, unterschiedlicher Beladungszustände und aufgrund konstruktiver Merkmale aus fahrphysikalischer Sicht ein besonderes Fahrverhalten auf. Um eine sichere Beförderung der Fahrgäste zu gewährleisten und Unfälle verhindern zu können, sollten KOM-Fahrer mit den fahrphysikalischen Besonderheiten und entsprechenden Verhaltensmaßnahmen im fahrphysikalischen Grenzbereich vertraut sein. Somit kommt dem Aspekt der Fahrphysik große Bedeutung für die Fahrschulung zu; er sollte daher auch einen wesentlichen Bestandteil der Fahrlehrerausbildung für die Klasse DE darstellen. Die unverzichtbaren curricularen Ausbildungsinhalte umfassen eine Wiederholung der für alle Fahrzeuge relevanten fahrphysikalischen Grundlagen der Fahrdynamik (z. B. Kamm'scher Kreis) und eine Vertiefung dieser Grundlagen um klassenspezifische Aspekte.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Das Themenfeld der Fahrphysik wird im derzeitigen Rahmenplan bei der Ausbildung für die Fahrlehrerlaubnis DE eher oberflächlich angesprochen; im Sachgebiet „Technik“ finden sich in Abschnitt 3.2.8 einzelne fahrphysikalische Ausbildungsinhalte, wobei eine Vielzahl der für das Führen von KOM bedeutsamen Aspekte (z. B. Kippgrenze, Aquaplaning, Anhalteweg, Seitenwind, Fahrstabilisierungssysteme, Zusammenhang von Fahrphysik und Fahrerverhalten) nicht genannt werden. Im Rahmen der Neustrukturierung erfolgt somit eine Ergänzung des fahrphysikalischen Themenfeldes mit bedeutsamen Ausbildungsinhalten, um der hohen Verkehrssicherheitsbedeutung dieses Bereichs gerecht zu werden.

- **Kompetenz DE-3 – Technische Aspekte umweltschonenden Fahrens**

Fahrlehrer der Klasse DE kennen die wesentlichen klassenspezifischen Merkmale einer umweltschonenden Fahrweise für KOM; sie können diese erläutern und anwenden.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:

Fahrwiderstände; Motorkennlinien und Verbrauchskennfelder; Merkmale umweltschonenden Fahrens.

Begründung:

Insbesondere für Berufskraftfahrer im gewerblichen Personenverkehr erweist sich eine umweltschonende und energiesparende Fahrweise aufgrund der hohen Fahrleistung als bedeutsam. Die umweltschonende Fahrweise besitzt daher sowohl im Rahmen des Theorieunterrichts, der Fahrpraktischen Ausbildung und der Fahrerlaubnisprüfung (§ 1 sowie Anlagen 1, 2.5 und 3 FahrschAusBO; Anlage 7 FeV) als auch bei der Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern (Anlage 1 BKrFQV) einen besonderen Stellenwert. Aus diesem Grund müssen Fahrlehreranwärter dazu befähigt werden, Kenntnisse und Fähigkeiten bezüglich der Techniken umweltschonenden Fahrens zu vermitteln. Die unverzichtbaren curricularen Ausbildungsinhalte sind speziell im Hinblick auf KOM zu behandeln.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Trotz der hohen Relevanz von technischen Aspekten einer umweltschonenden Fahrweise finden sich im Bereich der DE-Ausbildung im derzeitigen Rahmenplan nur wenige diesbezügliche Ausbildungsinhalte in den Abschnitten 3.2.8, 3.2.9 und 5.4. Viele

spezielle Merkmale des umweltschonenden Fahrens von KOM werden im derzeitigen Rahmenplan nicht explizit thematisiert. Darüber hinaus fehlt eine ganzheitliche Betrachtung des Themas. Beide Defizite werden mit der Neustrukturierung des Rahmenplans behoben.

- **Kompetenz DE-4 – Störungssuche und Fehlerbeseitigung**

Fahrlehrer der Klasse DE können technische Störungen und Fehler bei KOM erkennen sowie geringe technische Mängel beheben.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte: Werkstattausbildung (Störungssuche und Fehlerbeseitigung).

Begründung:

Im Rahmen der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung bilden die von Bewerbern der Klasse D1 und D durchzuführenden Handfertigkeiten und Abfahrkontrollen einen eigenständigen Prüfungsteil. Um den Bewerbern die hierzu notwendigen technischen Kompetenzen zu vermitteln, benötigen DE-Fahrlehrer eine grundlegende Kompetenz zur Erkennung technischer Störungen und Fehler bei KOM sowie zur selbstständigen Behebung geringer Mängel. Da die Hauptaufgabe von Fahrlehrern jedoch nicht in der Reparatur von KOM oder der Durchführung von Fahrzeuguntersuchungen besteht, genügt ein grundlegendes Kompetenzniveau. Die Werkstattausbildung inklusive der Störungssuche und Fehlerbeseitigung bildet den curricularen Mindest-Ausbildungsinhalt, wobei eine Orientierung an den häufig bei KOM vorzufindenden Mängeln stattfinden sollte.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Im aktuellen Rahmenplan werden in Abschnitt 5.3.9 entsprechende Inhalte thematisiert. Diese werden im Rahmen der Neustrukturierung übernommen und präzisiert.

4 Pädagogisch-psychologisches und verkehrspädagogisches Professionswissen von Fahrlehrern

4.1 Überblick

Im vorliegenden Kapitel werden die Komponenten des pädagogisch-psychologischen und verkehr-

spädagogischen Professionswissens von Fahrlehrern beschrieben. Den Ausgangspunkt bilden dabei die von der Kultusministerkonferenz (KMK, 2004, 2014) festgelegten bildungswissenschaftlichen Kompetenzen von Lehrern an Schulen. Diese werden von den Gutachtern zunächst im Hinblick auf die Möglichkeit ihrer Umsetzung im Fahrschulbereich untersucht. Ergänzend wird dargelegt, welche inhaltlich einschlägigen Empfehlungen von der Bund-Länder-Arbeitsgruppe und den im Kapitel 3 aufgeführten Interessengruppen geäußert wurden. Darauf aufbauend werden dann – unter zusätzlicher Berücksichtigung fachdidaktischer Aspekte – Kompetenzen definiert, die für die Ausübung des Fahrlehrerberufs besonders bedeutsam sind. Dazu gehört auch die exemplarische Angabe von Ausbildungsinhalten, die geeignet sind, diese Kompetenzen zu vermitteln. Auf eine explizite Trennung bildungswissenschaftlicher (bzw. pädagogisch-psychologischer) und fachdidaktischer (bzw. verkehrspädagogischer) Kompetenzen wurde dabei – anders als in der Lehrerbildung – verzichtet (s. Kapitel 2). Schließlich wird wie im vorangegangenen Kapitel 3 beschrieben, inwieweit die definierten Kompetenzen durch den Rahmenplan der gegenwärtigen Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung abgedeckt sind.

4.2 Standards der Kultusministerkonferenz

In den „Standards für die Lehrerbildung: Bildungswissenschaften“ der KMK (2004, 2014) werden folgende bildungswissenschaftliche Kompetenzen von Lehrkräften an Schulen festgelegt:

- Kompetenzbereich „Unterrichten“: Lehrkräfte sind Fachleute für das Lehren und Lernen
 - Kompetenz 1: Lehrkräfte planen Unterricht unter Berücksichtigung unterschiedlicher Lernvoraussetzungen und Entwicklungsprozesse fach- und sachgerecht und führen ihn sachlich und fachlich korrekt durch.
 - Kompetenz 2: Lehrkräfte unterstützen durch die Gestaltung von Lernsituationen das Lernen von Schülern. Sie motivieren alle Schüler und befähigen sie, Zusammenhänge herzustellen und Gelerntes zu nutzen.
 - Kompetenz 3: Lehrkräfte fördern die Fähigkeiten der Schüler zum selbstbestimmten Lernen und Arbeiten.

- Kompetenzbereich „Erziehen“: Lehrkräfte üben ihre Erziehungsaufgabe aus.
 - Kompetenz 4: Lehrkräfte kennen die sozialen und kulturellen Lebensbedingungen, etwaige Benachteiligungen, Beeinträchtigungen und Barrieren von und für Schüler und nehmen im Rahmen der Schule Einfluss auf deren individuelle Entwicklung.
 - Kompetenz 5: Lehrkräfte vermitteln Werte und Normen, eine Haltung der Wertschätzung und Anerkennung von Diversität und unterstützen selbstbestimmtes Urteilen und Handeln von Schülern.
 - Kompetenz 6: Lehrkräfte finden Lösungsansätze für Schwierigkeiten und Konflikte in Schule und Unterricht.
- Kompetenzbereich „Beurteilen“: Lehrkräfte beraten sach- und adressatenorientiert und üben ihre Beurteilungsaufgabe gerecht und verantwortungsbewusst aus.
 - Kompetenz 7: Lehrkräfte diagnostizieren Lernvoraussetzungen und Lernprozesse von Schülern; sie fördern Schüler gezielt und beraten Lernende und deren Eltern.
 - Kompetenz 8: Lehrkräfte erfassen die Leistungsentwicklung von Schülern und beurteilen Lernen und Leistung auf der Grundlage transparenter Beurteilungsmaßstäbe.
- Kompetenzbereich „Innovieren“: Lehrkräfte entwickeln ihre Kompetenzen ständig weiter.
 - Kompetenz 9: Lehrkräfte sind sich der besonderen Anforderungen des Lehrerberufs bewusst. Sie verstehen ihren Beruf als öffentliches Amt mit besonderer Verantwortung und Verpflichtung.
 - Kompetenz 10: Lehrkräfte verstehen ihren Beruf als ständige Lernaufgabe.
 - Kompetenz 11: Lehrkräfte beteiligen sich an der Planung und Umsetzung schulischer Projekte und Vorhaben.
- Im Hinblick auf den Kompetenzbereich „Unterrichten“ ist zu beachten, dass der Theorieunterricht hinsichtlich seiner Inhalte und ihrer möglichen Sequenzierung durch die FahrschAusbO vorstrukturiert ist und – in Bezug auf den Erwerb der Fahrerlaubnisklasse B – in der Regel aus lediglich 14 Ausbildungslektionen besteht. Hinzu kommt, dass durch die Fahrschulverlage für die Durchführung dieser 14 Ausbildungseinheiten und die Lernstandsdiagnostik detaillierte methodische Gestaltungsvorschläge und professionelle Lehr-Lernmedien in unterschiedlichen Versionen und bereits eingebunden in elektronische Lernplattformen angeboten werden. Dies erleichtert dem Fahrlehrer die Unterrichtsplanung, sodass er sich – sofern er nicht besondere verkehrspädagogische Kreativität und Individualität bei der methodischen Unterrichtsplanung und -durchführung entwickeln will – auf die inhaltliche Auswahl effektiver Lehr-Lernmethoden und Lehr-Lernmedien sowie auf die Anpassung seiner Ausbildungs- und Diagnosestrategien an die besonderen Lernvoraussetzungen der Fahrschüler beschränken kann. Bei der Fahrpraktischen Ausbildung ist dagegen das pädagogisch-psychologische und verkehrspädagogische Professionswissen des Fahrlehrers auch im Hinblick auf die Ausbildungsplanung, die Lernstandsdiagnostik, die Lernverlaufsdagnostik und individualisierte, förderorientierte Leistungsrückmeldungen gefordert, weil die vielfältigen individuumsspezifischen Lernvoraussetzungen (z. B. auch Ängste hinsichtlich der Bewältigung von Fahraufgaben bei hoher Verkehrsdichte) und Lernsituationen der Fahrschüler im realen Straßenverkehr auch eine individualisierte und situationsspezifische Organisation und Unterstützung des Lernprozesses erfordern. Schließlich ist in Rechnung zu stellen, dass Lehrer an Schulen im Wesentlichen auf das Planen und Gestalten von Unterricht fokussieren, nicht aber Schüler oder Erwachsene weiterbilden und in diesem Zusammenhang eigenständige Angebote (auch zu inhaltlich verwandten Themen) entwickeln. Fahrlehrer müssen dagegen – zumindest wenn sie selbst unternehmerische Verantwortung für eine Fahrschule wahrnehmen – Weiterbildungsangebote (z. B. Fahrkompetenztrainings für ältere Kraftfahrer) entwickeln, um im wirtschaftlichen Wettbewerb besser bestehen zu können. Dies bedeutet, dass sie die eigenen Kompetenzen zur Erarbeitung innovativer Angebote pflegen und die Weiterentwicklung derarti-

Verwendet man diese bildungswissenschaftlichen Standards aus dem Bereich der Lehrerbildung als Ausgangspunkt für die Festlegung von Fahrlehrerkompetenzen sowohl im allgemeinen pädagogisch-psychologischen als auch im speziellen verkehrspädagogischen Bereich, sind aus Sicht der Gutachter folgende Punkte zu berücksichtigen:

ger Angebote im Wettbewerbsfeld verfolgen müssen. Hier finden sich Bezüge zum schulischen Kompetenzbereich „Innovieren“ (s. u.). Aufgrund der höheren Vielfalt der Lernangebote von Fahrlehrern – Fahrlehrer unterrichten eben nicht nur im Theorieunterricht, sondern führen auch eine Einzelausbildung in der Fahrpraktischen Ausbildung durch und bieten (Fahrer-) Weiterbildung an – wird der entsprechende Kompetenzbereich im vorliegenden Gutachten, abweichend vom Sprachgebrauch in der Lehrerbildung, als „Unterrichten, Ausbilden und Weiterbilden“ bezeichnet.

- Im Hinblick auf den Kompetenzbereich „Erziehen“ ist zu beachten, dass die Kontaktzeit zwischen Fahrlehrern und Fahrschülern – anders als bei Lehrern und Schülern an Schulen – auf vergleichsweise wenige Stunden begrenzt ist. Darüber hinaus variiert in der Regel die Zusammensetzung der Lerngruppen im Verlauf des Theorieunterrichts von Ausbildungslektion zu Ausbildungslektion. Erzieherische Aufgaben können vor diesem Hintergrund durch Fahrlehrer nur sehr eingeschränkt wahrgenommen werden.
- Im Hinblick auf den Kompetenzbereich „Beurteilen“ ist zu beachten, dass Fahrlehrer – im Gegensatz zu Lehrern an Schulen – keine Noten und Zeugnisse vergeben. Entscheidend ist am Ende weniger die Frage, ob die Beurteilung eines Fahrschülers gerecht ist, sondern eher die Frage, ob die Beurteilung eines Fahrschülers hinreichend treffsicher ist, den Erfolg in der theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung zu prognostizieren. Es geht also um die kriteriumsorientierte Klassifikation der Fahrschüler als Könnler oder als Nichtkönnler (KLAUER, 1987; KLAUER & LEUTNER, 2012). In der Fahrpraktischen Ausbildung besteht – noch im wesentlich höheren Ausmaß als im Theorieunterricht – darüber hinaus die besondere Herausforderung darin, das (fahrerische) Können einzelner Fahrschüler angemessen beurteilen und das Beurteilungsergebnis als Grundlage für individuell angepasste Übungen verwenden zu können.
- Im Hinblick auf den Kompetenzbereich „Innovieren“ ist davon auszugehen, dass Fahrlehrer ihre Kompetenzen ständig weiter entwickeln müssen, insbesondere auch vor dem Hintergrund gesellschaftlicher und ökonomischer Veränderungen im Bereich der Mobilität, zunehmend be-

schleunigter technischer Entwicklungen und allgemeiner Entwicklungen im Bereich der Fahr- und Verkehrsausbildung. Dabei geht es um wissensbezogene Kompetenzen, die bei Fahrlehrern eher dem Bereich des Fachwissens zuzuordnen sind. Zwar werden einzelne Fahrlehrer mitunter an strategischen Innovationsprozessen mitwirken (z. B. bei der Weiterentwicklung ihrer Fahrschule oder bei der Optimierung des Fahrschulwesens über die Berufsverbände); allerdings sind Fahrlehrer unter anderen Bedingungen tätig als Schullehrer: Sie sind meist nicht in ein Team eingebunden, das Erfahrungsaustausch und Diskussion ermöglicht, und sie stehen im Wettbewerb mit anderen Fahrschulen. Vor diesem Hintergrund erscheint es sinnvoll, die für die Fahrlehrerausbildung relevanten und aus Gutachtersicht vergleichsweise eingeschränkten Kompetenzaspekte im Bereich „Innovieren“ in die Kompetenzbereiche „Unterrichten, Ausbilden und Weiterbilden“, „Erziehen“ sowie „Beurteilen“ zu integrieren (s. o.).

Die Kompetenzbereiche „Unterrichten, Ausbilden und Weiterbilden“, „Erziehen“ sowie „Beurteilen“ werden im Rahmenplan der gegenwärtig geltenden Fahrlehrer-Ausbildungsordnung im Sachgebiet „Verkehrspädagogik“ thematisiert. Dort werden jedoch lediglich Ausbildungsinhalte, nicht aber zu erwerbende Kompetenzen aufgeführt.

4.3 Reformbedarf des pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Professionswissens aus Sicht des Gesetzgebers und unterschiedlicher Interessengruppen

Zu den Kernforderungen des Eckpunktepapiers der Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Reform des Fahrlehrerrechts“ (2012) zählt eine „stärkere Gewichtung der Verkehrspädagogik“ in der Ausbildung und Prüfung von Fahrlehrern. Daher ist davon auszugehen, dass der Gesetzgeber im Bereich des pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Professionswissens eine stärkere Ausdifferenzierung dieser Ausbildungsinhalte in den Planungsgrundlagen für die Fahrlehrerausbildung, einen höheren zeitlichen Anteil entsprechender Ausbildungseinheiten im Ausbildungsverlauf und damit auch eine höhere Verbindlichkeit der Unterrichtung entsprechender Ausbildungsinhalte durch die Fahr-

lehrausbildungsstätten und Ausbildungsfahrschulen erwartet. Diese Auslegung wird auch durch die Forderung nach Pflichtfortbildungen zu verkehrspädagogischen Themen gestützt.

Betrachtet man die Positionspapiere der Interessengruppen (BAGFA, BDFU, BVF, IDF, MOVING) im Hinblick auf Vorschläge zur Weiterentwicklung des pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Professionswissens, so finden sich vorrangig allgemein gehaltene Ausführungen. Gemeinsam ist allen Stellungnahmen, dass – wie in Kapitel 3.3 bereits dargelegt – eine stärkere Verzahnung der theoretischen und praktischen Fahrlehrerausbildung gefordert wird, die mit einer besseren Vernetzung der an der Ausbildung Beteiligten (Fahrlehreranwärter, Ausbildungsfahrschule und Fahrlehrerausbildungsstätte) einhergehen soll. Darüber hinaus lässt sich allen Positionspapieren entnehmen, dass das pädagogisch-psychologische und verkehrspädagogische Professionswissen von Fahrlehrern in der Fahrlehrerausbildung und Fahrlehrerprüfung einen deutlich höheren Stellenwert einnehmen soll. Diese Forderung wird von den verschiedenen Interessengruppen unterschiedlich unteretzt: So fordern beispielsweise der BDFU und die BAGFA eine Verlängerung und Intensivierung der Einweisung für Ausbildungsfahrlehrer. Im MOVING-Positionspapier wird die besondere Bedeutung von „Lehrpotenzialen im Theorieunterricht“ betont. Zudem betreffen vier der sechs vorgeschlagenen Ausbildungsmodule die Kompetenzbereiche „Unterrichten, Ausbilden und Weiterbilden“, „Erziehen“ sowie „Beurteilen“:

- M1 „Kommunikation, Lernprozesse, Lernatmosphäre“,
- M2 „Lernveranstaltungsplanung, Lernveranstaltungsdurchführung“,
- M3 „Methodik, Pädagogik, Didaktik“ und
- M6 „Verhalten im Verkehr; Ausbildungsplanung des praktischen Fahrunterrichts“.

Andere Interessengruppen schlagen die Prüfung von verkehrspädagogischen bzw. fachdidaktischen Kompetenzen des Fahrlehrers auch bei der Erweiterung der Fahrlehrerlaubnisklassen durch die Einführung von Lehrproben beim Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklassen A, CE und DE (BVF) bzw. CE und DE (BDFU) vor. Schließlich wird eine verbesserte Vermittlung von pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Kompetenzen im Zusam-

menhang mit einer Ausweitung der Orientierungsphase zu Beginn der Fahrlehrerausbildung, der praktischen Unterrichtsübungen im gesamten Ausbildungsverlauf und der Reflexionsanteile in der zweiten Ausbildungsphase gefordert. So schlägt beispielsweise die BAGFA die Einführung eines Orientierungsmonats zu Beginn der Ausbildung vor, damit die Fahrlehreranwärter u. a. einen Einblick in die verkehrspädagogisch-didaktisch geprägte Fahrlehrertätigkeit erhalten und diese anhand von Beobachtungs- und Arbeitsaufträgen reflektieren können. Weiterhin solle die ca. einmonatige „Leerlaufphase“ zwischen dem schriftlichen und mündlichen Teil der Fachkundeprüfung vorrangig für Unterrichtsübungen im Theorieunterricht und in der Fahrpraktischen Ausbildung verwendet werden. Zu guter Letzt ist im Konzept der BAGFA eine Erhöhung des Reflexionsanteils in der zweiten Ausbildungsphase um 10 Stunden vorgesehen. Alle diese Forderungen lassen den Wunsch nach einer pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogisch-didaktisch optimierten Fahrlehrerausbildung erkennen, müssen aber noch durch konkretisierende Konzepte beispielsweise für die Gestaltung der Orientierungsphase, der Unterrichtsübungen und der Reflexionsphasen unteretzt werden.

Im Hinblick auf die bereits angesprochene Qualifizierung von Ausbildungsfahrlehrern findet sich in der Stellungnahme der BAGFA (2011, S. 4) noch ein etwas konkreterer Bezug zum pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Professionswissen: Es wird gefordert, dass in der Ausbildung zum Ausbildungsfahrlehrer „insbesondere zusätzliche arbeitspädagogische Inhalte vermittelt werden [sollen]“. Diese Inhalte sollen den Inhalten der Meisterausbildung ähneln, die in der Ausbilder-Eignungsverordnung (AusbEignV²⁵) für die Meisterausbildung genannt werden. Die AusbEignV legt in § 1 fest, dass Ausbilder für die Ausbildung in anerkannten Ausbildungsberufen gewisse berufs- und arbeitspädagogische Fertigkeiten, Kenntnisse und Fähigkeiten nachzuweisen haben. Diese pädagogische Eignung beinhaltet die Kompetenz zur Planung, Durchführung und Kontrolle der Berufsausbildung in den vier Handlungsfeldern „Ausbildungsvoraussetzungen prüfen und Ausbildung planen“, „Ausbildung vorbereiten und bei der Einstel-

²⁵ Ausbilder-Eignungsverordnung vom 21. Januar 2009, BGBl I: S. 88.

lung von Auszubildenden mitwirken“, „Ausbildung durchführen“ und „Ausbildung abschließen“ (§ 2 AusbEignV). In § 3 AusbEignV werden anschließend Kompetenzen genannt, über die Ausbilder in den jeweiligen Handlungsfeldern verfügen sollen. Leider wird im BAGFA-Positionspapier nicht näher ausgeführt, welche der in der AusbEignV genannten Aspekte für die Schulung von Ausbildungsfahrlehrern übernommen und dort entsprechend vermittelt werden sollen.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass es in den Stellungnahmen der unterschiedlichen Interessengruppen zwar eine Fülle von Hinweisen darauf gibt, dass die Bedeutung des pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Professionswissens in hohem Maße gestärkt werden soll, es jedoch an konkreten Vorschlägen für entsprechende Ausbildungsinhalte mangelt. Es bleibt daher zu präzisieren, welche pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Kompetenzen im Einzelnen vermittelt werden sollen und welche Ausbildungsinhalte und Ausbildungsformen dafür geeignet erscheinen.

Auch die Ergebnisse wissenschaftlicher Studien deuten auf die besondere Wichtigkeit des pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Professionswissens und seiner angemessene Operationalisierung im Rahmen der Fahrlehrerausbildung hin. Beispielsweise wurden in einer BAST-Studie zur Wirksamkeit des 1999 neu eingeführten Ausbildungspraktikums (FRIEDRICH et al., 2006) 140 Fahrlehreranwärter am Ausbildungsende zur wahrgenommenen Wichtigkeit verschiedener Ausbildungsinhalte befragt. Folgende Inhalte des pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Inhaltsbereichs wurden von mindestens 80 Prozent der Befragten für „Sehr wichtig“ gehalten:

- „Unterrichtsinhalte didaktisch aufbereiten, auswählen und organisieren“ (92 %),
- „Unterricht nach Lernzielen planen und Unterrichtsmaterial danach analysieren“ (86 %),
- „Methoden des Fahrschulunterrichts anwenden und fachgerecht einplanen“ (84 %),
- „Medien lehrzielorientiert in den Unterricht einplanen“ (89 %),
- „Lernstörungen und -probleme mit deren Ursachen und Vermeidungsmöglichkeiten kennen“ (89 %),

- „Sich didaktisch auf unterschiedliche Situationen und auf Eigenheiten besonderer Gruppen einstellen“ (81 %),
- „Prüfungsgänge realisieren und abbauen“ (89 %),
- „Fahr- und Prüfungsleistung von Fahrschülern beobachten, registrieren, beurteilen und mitteilen“ (87 %) sowie
- „Fahrschüler beraten“ (83 %).

Die aufgeführten Befragungsergebnisse verdeutlichen den Bedarf an Kompetenzen in den oben genannten Kompetenzbereichen „Unterrichten, Ausbilden und Weiterbilden“, „Erziehen“ sowie „Beurteilen“. Darüber hinaus zeigte sich in der Studie, dass Kenntnisse im Bereich der Leistungsbeurteilung (bzw. Lernstandsdiagnostik) und Fahrschülerberatung zwar für sehr wichtig gehalten wurden, jedoch die tatsächlich erbrachten Leistungen – erfasst über standardisierte Fallstudien – lediglich im mittleren Bereich lagen. Dies unterstreicht die besondere Bedeutung einer wirkungsvollen Ausbildung von Beurteilungs- und Beratungskompetenzen.

4.4 Pädagogisch-psychologische und verkehrspädagogische Kompetenzen von Fahrlehrern

Die aus dem Vergleich der Tätigkeit von Lehrern an Schulen einerseits und von Fahrlehrern andererseits resultierenden Überlegungen sowie die Empfehlungen des Gesetzgebers und der Interessengruppen führen zur Festlegung der nachfolgend beschriebenen pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Fahrlehrerkompetenzen, die am Ende der Fahrlehrerausbildung erreicht sein sollten. Dabei handelt es sich um diejenigen Kompetenzen, die in der Ausbildung zum Erwerb der Fahrlehrerlaubnis BE erworben werden sollen und auch für den (nachfolgenden) Erwerb der anderen Fahrlehrerlaubnisklassen grundlegend sind. Bei der Ausbildung zu weiteren Fahrlehrerlaubnisklassen werden also nicht generell andere Kompetenzen vermittelt; die Kompetenzvermittlung bedarf aber klassenspezifischer Ergänzungen im verkehrspädagogischen Bereich. Als Beispiele dafür können die Vermittlung von Wissen über klassenspezifische Unterschiede bei der Fahrmotivation (z. B. Zeitdruck bei Lkw-Fahrern, Flow-Erleben bei Motorradfahrern) oder über klassenspezifische

Eingriffsmöglichkeiten bei der Fahrpraktischen Ausbildung genannt werden. Hier findet sich wiederum eine Analogie zur Ausbildung von Lehrern an Schulen: Die bildungswissenschaftlichen Anteile der Lehrerbildung sind Bestandteil der Ausbildung von Lehrkräften aller Unterrichtsfächer, während sich die fachdidaktischen Anteile der Lehrerbildung auf spezifische Anforderungen einzelner Unterrichtsfächer beziehen.

- **Kompetenzbereich „Unterrichten, Ausbilden und Weiterbilden“**

Kompetenz 1 – Grundlagen der Fahranfängervorbereitung

Fahrlehrer kennen die vielfältigen Lehr-Lernformen und Prüfungsformen im System der Fahranfängervorbereitung sowie die mit ihnen verbundenen Ziele, Inhalte und rechtlichen Rahmenbedingungen. Sie kennen insbesondere die Ziele, die Inhalte und die rechtlichen Rahmenbedingungen der Fahrschulbildung, können sie erläutern sowie ihren Theorieunterricht und ihre Fahrpraktische Ausbildung daran ausrichten.

Unverzichtbare curriculare Inhalte:

Lehr-Lernformen und Prüfungsformen im System der Fahranfängervorbereitung; Rahmenplan Theorieunterricht; Rahmenplan Fahrpraktische Ausbildung; curriculare Grundlagen der Fahrschulbildung; Ausbildungspläne; rechtliche Rahmenbedingungen (z. B. DV-FahrlG, FahrlG, FahrschAusbO, FeV, Prüfungsrichtlinie, StVG); Fahrschulüberwachung.

Begründung:

Die Befähigung zur Durchführung der Fahrschulbildung stellt das zentrale Ausbildungsziel der Fahrlehrerausbildung dar. Dabei ist die Kenntnis der Ziele, Inhalte und rechtlichen Rahmenbedingungen der Fahrschulbildung als eine wichtige Bedingung für eine erfolgreiche professionelle Tätigkeit als Fahrlehrer anzusehen. Zusätzlich sollten Fahrlehrer das Gesamtsystem der Fahranfängervorbereitung mit seinen vielfältigen Lehr-Lernformen und Prüfungsformen kennen, um der sehr heterogen zusammengesetzten Lerngruppe der Fahrschüler unterschiedliche, an die jeweiligen Lernvoraussetzungen angepasste Lernmöglichkeiten empfehlen und die Ausbildung an den Prüfungsanforderungen ausrichten zu können.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Die Ausbildungsinhalte „Lehr-Lernformen und Prüfungsformen im System der Fahranfängervorbereitung“

und „Fahrschulüberwachung“ werden im gültigen Rahmenplan für die Ausbildung zum Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse BE nicht explizit thematisiert. Alle weiteren vorgeschlagenen Ausbildungsinhalte finden sich in den Abschnitten 1.6.1.1, 1.6.1.2 und 1.6.5 des Rahmenplans wieder.

Kompetenz 2 – Gestaltung des Theorieunterrichts

Fahrlehrer kennen Bestandteile und Erwerbsverläufe von Fahr- und Verkehrskompetenz. Weiterhin kennen sie Lehrfunktionen (Motivation, Information, Informationsverarbeitung, Speichern und Abrufen, Anwendung und Transfer, Steuerung und Kontrolle) und Qualitätskriterien guten Theorieunterrichts. Sie können Lehrfunktionen und Qualitätskriterien erläutern, kennen Methoden ihrer Umsetzung und können sie bei der Planung und Durchführung des Theorieunterrichts anwenden.

Unverzichtbare curriculare Inhalte:

Bestandteile und Erwerbsverläufe von Fahr- und Verkehrskompetenz; Risiken am Beginn der Fahrerkarriere und deren psychologische Grundlagen; Lehrfunktionen; Motivationstheorien (insbesondere Lern- und Leistungsmotivation); Wissensarten und deren Erwerb (deklaratives, prozedurales Wissen); Unterrichtsplanung; Unterrichtsmethoden; Auswahl und Nutzung von Lehr-Lernmedien; E-Learning und Blended-Learning; kognitive Aktivierung; zielerreichendes Lernen und Konsolidierung; Fahrlehrer-Fahrschüler-Kommunikation und Klassenführung; Qualitätskriterien guten Theorieunterrichts; Fehlkonzepte von Fahrschülern; Selbst- und Fremdevaluation; Vorbereitung auf die theoretische Fahrerlaubnisprüfung.

Begründung:

Jede Planung und Durchführung von Ausbildung ist an die Kenntnis der speziellen Strukturen und Lernverläufe des Ausbildungsgegenstands – also der Fahr- und Verkehrskompetenz – gebunden. Erfolgreicher Unterricht und erfolgreiche Ausbildung erfordern die Umsetzung von Lehrfunktionen: Lehrfunktionen sind Effekte, die durch Unterricht erreicht werden müssen, damit Lernen erfolgreich stattfinden kann (KLAUER & LEUTNER, 2012). Demnach müssen Lernende motiviert sein (Lehrfunktion „Motivation“); sie müssen Informationen aufnehmen (Lehrfunktion „Information“), verarbeiten (Lehrfunktion „Informationsverarbeitung“) und im Langzeitgedächtnis so speichern, dass sie wieder abgerufen (Lehrfunktion „Speichern und Abrufen“)

fen“) und zur Bearbeitung neuer Aufgaben- und Problemstellungen verwendet werden können (Lehrfunktion „Anwendung und Transfer“). Weiterhin muss der gesamte, bei jedem Lernenden spezifisch ablaufende Lernprozess – individuell angepasst – vom Lehrer gesteuert und kontrolliert werden, sofern die Lernenden nicht selbst dazu in der Lage sind (Lehrfunktion „Steuerung und Kontrolle“). Es gibt vielfältige Möglichkeiten, was Lehrende didaktisch und methodisch tun können, um diese Lehrfunktionen in ihrem Unterricht umzusetzen (für einen Überblick über die diesbezügliche Lehr-Lernforschung siehe KLAUER & LEUTNER, 2012). Darüber hinaus lassen sich unter dem Stichwort „Unterrichtsqualität“ weitere Aspekte von Unterricht nennen, die erfolgreiches Lernen unterstützen. In diesem Zusammenhang müssen vor allem die in der Fahrschulüberwachung speziell im Hinblick auf den Theorieunterricht etablierten und empirisch gesicherten Qualitätskriterien bekannt sein und umgesetzt werden können (z. B. STURZBECHER, 2004; STURZBECHER & PALLOKS, 2012). Hierzu gehören beispielsweise die strukturierte Nutzung der verfügbaren Unterrichtszeit, die methodische Vielfalt des Unterrichts, seine Binnendifferenzierung gemäß den Lernvoraussetzungen der Lernenden und das angemessene Reagieren auf fehlerhafte Beiträge von (Fahr-)Schülern (für einen Überblick siehe auch HELMKE, 2012, oder HATTIE, 2009). Aus verkehrspädagogischer Perspektive ist es schließlich erforderlich, typische Fehlkonzepte von Fahrschülern zu kennen und auf diese angemessen eingehen zu können.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Die Ausbildungsinhalte „Unterrichtsplanung“ (1.6.1.4 und 1.6.4), „Unterrichtsmethoden“ (1.6.2), „Auswahl und Nutzung von Lehr-Lernmedien“ (1.6.3), „Fahrlehrer-Fahrschüler-Kommunikation und Klassenführung“ (1.6.1.5 und 1.6.1.6) sowie „Vorbereitung auf die theoretische Fahrerlaubnisprüfung“ (1.6.1.7) werden im derzeitigen Rahmenplan für den Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse BE aufgeführt. Die Ausbildungsinhalte „Bestandteile und Erwerbsverläufe von Fahr- und Verkehrskompetenz“, „Risiken am Beginn der Fahrerkarriere und deren psychologische Grundlagen“, „Lehrfunktionen“, „Motivationstheorien (insbesondere Lern- und Leistungsmotivation)“, „Wissensarten und deren Erwerb (deklaratives, prozedurales Wissen)“, „E-Learning und Blended-Learning“, „Kognitive Aktivierung“, „Zielerreichendes Lernen und Konsolidierung“, „Qualitätskriterien guten Theorieunterrichts“, „Fehl-

konzepte von Fahrschülern“ sowie „Selbst- und Fremdevaluation“ werden nicht explizit im Rahmenplan thematisiert.

Kompetenz 3 – Gestaltung der Fahrpraktischen Ausbildung

Fahrlehrer kennen – aufbauend auf den Prinzipien des Erwerbs von Fahr- und Verkehrskompetenz – Möglichkeiten der Verzahnung von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung sowie die Qualitätskriterien guter Fahrpraktischer Ausbildung. Sie können die Verzahnungsmöglichkeiten und Qualitätskriterien erläutern, kennen Methoden ihrer Umsetzung und können sie bei der Planung und Durchführung der Fahrpraktischen Ausbildung anwenden.

Unverzichtbare curriculare Inhalte:

Aufbau automatisierter Fertigkeiten; Expertiserwerb und deliberate practice; Sequenzierung der Fahrpraktischen Ausbildung; Anforderungen und Bewertungskriterien bei der Bewältigung von Fahraufgaben; Qualitätskriterien guter Fahrpraktischer Ausbildung; Instruktion und Feedback; Scaffolding und Fading; Eingriffsmöglichkeiten und Eingriffsnotwendigkeiten des Fahrlehrers; Möglichkeiten der Verzahnung von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung; Vorbereitung auf die praktische Fahrerlaubnisprüfung.

Begründung:

Der Erwerb von Fahr- und Verkehrskompetenz ist ein längerfristiger Prozess des Erwerbs von Expertise (für einen Überblick siehe LEUTNER, BRÜNKEN & WILLMES-LENZ, 2009), bei dem die Fahrpraktische Ausbildung die ersten Schritte unterstützt. Möglichkeiten, den gesamten Prozess des Expertiseerwerbs durch Auswahl geeigneter Übungsaufgaben zielführend zu fördern, werden grundlegend beispielsweise von ERICSSON, KRAMPE und TESCH-RÖMER (1993) unter dem Stichwort „deliberate practice“ beschrieben (ERICSSON, CHARNESSE, FELTOVICH & HOFFMAN, 2006). Speziell für die Fahrpraktische Ausbildung und praktische Fahrerlaubnisprüfung wurden Anforderungen und Bewertungskriterien zu den einzelnen Fahraufgaben in einem Fahraufgabenkatalog (STURZBECHER et al., 2014) als gemeinsame Bildungsstandards wissenschaftlich begründet und festgelegt. Empirisch gesicherte Qualitätskriterien guter Fahrpraktischer Ausbildung finden sich beispielsweise in den Grundlagen der „Pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung“ (STURZBECHER, 2004; STURZBECHER & PALLOKS, 2012).

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Die Ausbildungsinhalte „Aufbau automatisierter Fertigkeiten“ (1.1.1.1), „Sequenzierung der Fahrpraktischen Ausbildung“ (1.6.4), „Instruktion und Feedback“ (1.6.1.7 und 1.6.4) sowie „Vorbereitung auf die praktische Fahrerlaubnisprüfung“ (1.6.1.7) werden im Rahmenplan für die Ausbildung zum Fahrlehrer der Klasse BE aufgeführt. Anknüpfungspunkte zum Ausbildungsinhalt „Eingriffsmöglichkeiten und Eingriffsnotwendigkeiten des Fahrlehrers“ finden sich im Abschnitt 1.6.4 des Rahmenplans. Die Ausbildungsinhalte „Expertiseerwerb und deliberate practice“, „Anforderungen und Bewertungskriterien bei der Bewältigung von Fahraufgaben“, „Qualitätskriterien guter Fahrpraktischer Ausbildung“, „Scaffolding und Fading“ sowie „Möglichkeiten der Verzahnung von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung“ werden nicht explizit im Rahmenplan thematisiert.

Kompetenz 4 – Grundlagen des Fahrlehrerberufs

Fahrlehrer kennen die vielfältigen Tätigkeitsfelder ihres Berufes sowie die damit verbundenen Anforderungen und Weiterbildungsmöglichkeiten. Weiterhin kennen sie berufliche Belastungs- und Stressfaktoren sowie die Möglichkeiten zur Stressprävention. Sie können die genannten Faktoren erläutern und bei der Gestaltung ihrer beruflichen Karriere berücksichtigen.

Unverzichtbare curriculare Inhalte:

Fahrlehrerberuf und Berufsbild; mögliche Angebote von Fahrschulen; Weiterqualifizierungsmöglichkeiten; Aktualisierung und Ergänzung des Professionswissens; Arbeitsorganisation; Belastung; Stress und Stressprävention.

Begründung:

Neben ihrem „Kerngeschäft“ – der Durchführung von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung – können Fahrlehrer in vielfältigen weiteren Aufgabenfeldern tätig werden. Diese Aufgabenfelder sowie die mit ihnen verbundenen Möglichkeiten und Erfordernisse zur Weiterqualifizierung sollten Fahrlehreranwärter kennenlernen. Weiterhin müssen Fahrlehreranwärter in die Lage versetzt werden, ihre berufsrelevante Wissensbasis regelmäßig zu aktualisieren und zu ergänzen; sie müssen demzufolge Fähigkeiten zum lebenslangen Lernen erwerben.

Die facettenreichen Anforderungen des Fahrlehrerberufs können Belastungen enthalten, die als Stress empfunden werden und mittel- bis langfristig zu

emotionaler Erschöpfung und Burnout führen können (BAKKER & DEMEROUTI, 2007; BAMBERGER & BUSCH, 1996; UDRIS & FRESE, 1988). Aus diesem Grund sollten Fahrlehrer schließlich mit Belastungs- und Stressfaktoren sowie mit Möglichkeiten zur Stressprävention vertraut sein. In diesem Zusammenhang konnte für junge Lehrer an Schulen gezeigt werden, dass bildungswissenschaftliches Wissen im Allgemeinen und Kompetenzen im Bereich der Klassenführung (s. o.) im Besonderen vor emotionaler Erschöpfung schützen können (DICKE et al., 2014, 2015).

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan:

Ein Großteil der genannten Ausbildungsinhalte wird im gültigen Rahmenplan für die Ausbildung zum Fahrlehrer der Klasse BE in den Abschnitten 1.6.7 und 1.6.8 aufgeführt. Lediglich die Ausbildungsinhalte „Aktualisierung und Ergänzung des Professionswissens“ sowie „Stress und Stressprävention“ werden nicht explizit thematisiert; es wird empfohlen, diese Inhalte im Rahmen der Neustrukturierung des Professionswissens von Fahrlehrern zu ergänzen.

• Kompetenzbereich „Erziehen“

Kompetenz 1 – Berücksichtigung personeller, sozialer und kultureller Lernbedingungen

Fahrlehrer kennen typische soziale und kulturelle Lebensbedingungen von Fahrschülern, können sie erläutern sowie im Theorieunterricht und in der Fahrpraktischen Ausbildung berücksichtigen.

Unverzichtbare curriculare Inhalte:

Entwicklung und Sozialisation über die Lebensspanne mit Schwerpunkt im Jugendalter; Umgang mit Heterogenität.

Begründung:

Um das Verhalten der Fahrschüler verstehen und angemessen auf darauf reagieren zu können, müssen Fahrlehrer grundlegende entwicklungspsychologische und jugendsoziologische Kenntnisse aufweisen (z. B. SCHNEIDER & LINDENBERGER, 2012; ECARIUS et al., 2011). Darüber hinaus sind Lerngruppen in der Fahrschulerausbildung beispielsweise hinsichtlich des Alters, des kulturellen Hintergrunds, des Bildungsniveaus, der Motivation und des Fahrerlaubnisvorbesitzes der Fahrschüler oftmals sehr heterogen zusammengesetzt; daher sind grundlegende Kenntnisse über den Umgang mit heterogenen Lerngruppen erforderlich.

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Die Ausbildungsinhalte „Entwicklung und Sozialisation über die Lebensspanne mit Schwerpunkt im Jugendalter“ und „Umgang mit Heterogenität“ werden nicht explizit im Rahmenplan für die Ausbildung zum Fahrlehrer der Klasse BE thematisiert. Anknüpfungspunkte bezüglich des Umgangs mit Heterogenität finden sich lediglich in Abschnitt 1.6.1.3 (Inhalte „Lernvoraussetzungen“, „Lernstand“ und „Lernstörungen“).

Kompetenz 2 – Vermittlung von Verkehrssicherheitseinstellungen

Fahrlehrer kennen die Prozesse des Einstellungserwerbs und die Methoden der Einstellungsveränderung. Sie können diese Prozesse und Methoden erläutern sowie bei der Planung und Durchführung von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung berücksichtigen.

Unverzichtbare curriculare Inhalte:

Lernen am Modell und Wirkung von Sanktionen; Erwerb und Beeinflussung von Einstellungen zur Verantwortungsübernahme und Sicherheit im Straßenverkehr.

Begründung:

Das Verhalten im Straßenverkehr ist stark von Einstellungen zur Verantwortungsübernahme und Sicherheit im Straßenverkehr geprägt. Die Förderung sicherheitsdienlicher Einstellungen bzw. die Veränderung sicherheitsabträglicher Einstellungen gehört – trotz des relativ kurzen Ausbildungszeitraums – zu den wichtigen Zielen der Fahrschulbildung (EU-Project GADGET, 1999). Dementsprechend müssen Fahrlehrer Wissen darüber erwerben, wie sicherheits- und verantwortungsrelevante Einstellungen entstehen (z. B. sozial-kognitive Lerntheorie nach BANDURA, 1986) und wie sie verkehrspädagogisch zielgerichtet verändert werden können (z. B. Theorie des geplanten Verhaltens nach AJZEN, 1991; Framing-Methoden nach ELSTEIN, 1987; Methoden der persuasiven Kommunikation nach DILLARD & PFAU, 2002; s. auch LEUTNER et al., 2009).

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan: Anknüpfungspunkte zum Ausbildungsinhalt „Erwerb und Beeinflussung von Einstellungen zur Verantwortungsübernahme und Sicherheit im Straßenverkehr“ finden sich im Abschnitt 1.1.1.3 („Einstellungen zum Fahren und Fahrzeug; Möglichkeiten und Schwierigkeiten der Beeinflussung“) des Rahmenplans für die Ausbildung zum Erwerb der Fahrlehr-

erlaubnisklasse BE. Der Ausbildungsinhalt „Lernen am Modell und Wirkung von Sanktionen“ wird nicht explizit im Rahmenplan thematisiert.

• Kompetenzbereich „Beurteilen“

Kompetenz 1 – Förderorientierte Lernstands- und Lernverlaufdiagnostik

Fahrlehrer können Lernvoraussetzungen, Lernprozesse und Lernergebnisse von Fahrschülern diagnostizieren und die Ergebnisse zur individuellen Förderung und Beratung bezüglich des weiteren Lernwegs verwenden.

Unverzichtbare curriculare Inhalte:

Leistungsmessung und Leistungsbeurteilung; Bezugsnormen (kriterial, sozial, individuell); Beobachtungs- und Beurteilungsfehler; Prüfungsangst; Lernstörungen; Lernstands- und Lernverlaufdiagnostik; Leistungsrückmeldung und Formen von Feedback; Orientierung von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung am Kenntnis- und Ausbildungsstand des Fahrschülers; Beratung bezüglich des Lernwegs; Prüfungsreife.

Begründung:

Zielführender Unterricht und zielführende Ausbildung machen es erforderlich, den augenblicklichen Lernstand des Schülers zu diagnostizieren, um die nachfolgenden Lehrhandlungen daran ausrichten zu können. Dies führt zu einem Regelkreismodell von Unterricht und Ausbildung (KLAUER & LEUTNER, 2012): Es sollte so lange unterrichtet bzw. ausgebildet werden, bis das jeweilige Ziel erreicht ist; erst dann sollte zum nächsten Ziel übergegangen werden. Am Ende steht die Zulassung zur theoretischen bzw. praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Vor diesem Hintergrund benötigen Fahrlehrer umfassende Kenntnisse auf allen Gebieten der fahrausbildungsrelevanten Lern- und Leistungsdiagnostik sowie der individualisierten, förderorientierten Rückmeldung von Lernergebnissen (für einen Überblick zum Thema „Individualdiagnostik“ siehe z. B. WIRTH & LEBENS, 2014).

Vergleich mit dem derzeit geltenden Rahmenplan:

Die Ausbildungsinhalte „Leistungsmessung und Leistungsbeurteilung“, „Beobachtungs- und Beurteilungsfehler“, „Prüfungsangst“, „Leistungsrückmeldungen und Formen von Feedback“ sowie „Prüfungsreife“ werden in Abschnitt 1.6.1.7 des Rahmenplans für die Ausbildung zum Fahrlehrer der Klasse BE aufgeführt. Der Ausbildungsinhalt „Lernstörungen“ findet sich in Abschnitt 1.6.1.3. Zudem

lässt der Rahmenplan Anknüpfungspunkte zu den Ausbildungsinhalten „Lernstands- und Lernverlaufdiagnostik“ (Abschnitt 1.6.1.3 „Lernvoraussetzungen“ und „Lernstand“) sowie „Beratung bezüglich des Lernwegs“ (Abschnitt 1.6.1.3 „Weiterlernen nach der Fahrerlaubnisprüfung“; Abschnitt 1.6.1.8 „Beratung von Fahrschülern“) erkennen. Die Ausbildungsinhalte „Bezugsnormen (kriterial, sozial, individuell)“ sowie „Orientierung von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung am Kenntnis- und Ausbildungsstand des Fahrschülers“ werden nicht explizit thematisiert.

4.5 Fazit

Ausgangspunkt der in diesem Kapitel vorgelegten Definitionen von Kompetenzen des pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Professionswissens von Fahrlehrern war der Vergleich des Lehrens und Lernens an Schulen einerseits und an Fahrschulen andererseits. Von besonderer Bedeutung ist dabei, dass das Lehren und Lernen an Schulen ein seit vielen Jahren national und international etablierter Gegenstand der bildungswissenschaftlichen Lehr-Lernforschung bzw. der Professionsforschung ist, während die diesbezüglichen Forschungsergebnisse im Hinblick auf Fahrschulen noch überschaubar sind. Insofern lag es nahe zu vergleichen, was in den bisherigen Überlegungen und Konzepten zur Ausbildung von Fahrlehrern noch fehlt und was aus der Ausbildung von Schullehrern in den Fahrlehrerbereich übertragen werden kann.

Dieser Denkansatz hat sich als fruchtbar erwiesen: Er hat zum einen offen gelegt, dass vieles von dem, was in der bildungswissenschaftlichen (und fachdidaktischen) Ausbildung von Schullehrern mittlerweile selbstverständlich ist, in der verkehrspädagogischen Ausbildung von Fahrlehrern noch nicht oder noch unzureichend berücksichtigt wird. Dies betrifft Kompetenzen in allen Kompetenzbereichen, insbesondere aber die Kompetenzen „Gestaltung der Fahrpraktischen Ausbildung“, „Vermittlung von Verkehrssicherheitseinstellungen“ sowie „Förderorientierte Lernstands- und Lernverlaufdiagnostik“. Zum anderen konnte festgestellt werden, dass sich die in der bildungswissenschaftlichen Ausbildung von Schullehrern etablierten Kompetenzbereiche „Unterrichten“, „Erziehen“ und „Beurteilen“ im Wesentlichen und mit Gewinn auf die Fahrlehrerausbildung übertragen lassen und es ermöglichen, die bisher im Sachgebiet „Verkehrspädagogik“ sub-

summierten Ausbildungsinhalte sinnvoll zu strukturieren und zu ergänzen.

Im Ergebnis wurden in diesem Kapitel in den drei genannten Kompetenzbereichen sieben Kompetenzen definiert, über die Fahrlehreranwärter – als Ausdruck ihres pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Professionswissens – am Ende der Ausbildung zum Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse BE verfügen sollten. Über die Fahrlehrerlaubnisklasse BE hinausgehend bilden diese Kompetenzen auch die Grundlage für den Erwerb vertiefter verkehrspädagogischer Kompetenzen, die speziell für den Erwerb weiterer Fahrlehrerlaubnisklassen notwendig sind.

5 Qualifikationsniveau von Fahrlehrern und Zugangsvoraussetzungen zum Fahrlehrerberuf

5.1 Überblick

In den letzten Jahren wurde national – vor dem Hintergrund der geplanten Novellierung des Fahrlehrerrechts²⁶ – und international von verschiedenen Seiten über das notwendige Qualifikationsniveau von Fahrlehrern und eine Reform der Zugangsvoraussetzungen zum Fahrlehrerberuf diskutiert. In Deutschland hat die Bund-Länder-Arbeitsgruppe zur „Reform des Fahrlehrerrechts“ Vorschläge zur Neuregelung des anzustrebenden Qualifikationsniveaus und der Zugangsvoraussetzungen vorgelegt. Weiterhin wurden Positionspapiere von Interessengruppen zu diesen Themen veröffentlicht (s. Kapitel 3). Im vorliegenden Beitrag sollen diese Vorschläge und Positionen erörtert und abgewogen werden, um darauf aufbauend Schlussfolgerungen für die Festlegung des künftigen Qualifikationsniveaus von Fahrlehrern und die Novellierung der beruflichen Zugangsvoraussetzungen zu ziehen. Dazu werden nachfolgend zunächst das derzeitige Qualifikationsniveau von Fahrlehrern beschrieben und die bestehenden fahrlehrerechtlichen Zugangsvoraussetzungen dargelegt.

²⁶ Die Zugangsvoraussetzungen zur Fahrlehrerausbildung, das Qualifikationsniveau von Fahrlehrern und die Voraussetzungen zur Erteilung einer Fahrlehrerlaubnis sind im FahrIG (insbesondere im Abschnitt 1) geregelt. Sie werden in der DV-FahrIG sowie in der FahrIGPrüfO konkretisiert.

5.2 Derzeitiges Qualifikationsniveau von Fahrlehrern und bestehende fahrlehrerrechtliche Zugangsvoraussetzungen zum Fahrlehrerberuf

Derzeitiges Qualifikationsniveau von Fahrlehrern

Die vorliegenden Vorschläge der Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Reform des Fahrlehrergesetzes“ zur Neuregelung des Qualifikationsniveaus von Fahrlehrern orientieren sich genauso wie die diesbezüglichen Diskussionen in der Fachöffentlichkeit formal am „Deutschen Qualifikationsrahmen für Lebens-

langes Lernen“ (AK DQR, 2011). Dieser Qualifikationsrahmen stellt eine Umsetzung des Europäischen Qualifikationsrahmens dar; letzterer fungiert als einheitlicher Referenzrahmen für allgemeine und berufliche Bildungsabschlüsse innerhalb der EU.

Wie in Tabelle 3 dargestellt, sieht der Deutsche Qualifikationsrahmen insgesamt acht Qualifikationsniveaustufen vor, die eine Bandbreite von Berufsvorbereitungsmaßnahmen (Niveaustufe 1) bis hin zu wissenschaftlichen Qualifikationen (Promotion, Niveaustufe 8) umfasst. Der Vergleich der geltenden rechtlichen Regelungen zur Fahrlehrerqualifikation mit dem Deutschen Qualifikations-

Niveau	Beschreibung	Qualifikationen
1	Über Kompetenzen zur Erfüllung einfacher Anforderungen in einem überschaubaren und stabil strukturierten Lern- oder Arbeitsbereich verfügen. Die Erfüllung der Aufgaben erfolgt unter Anleitung.	<ul style="list-style-type: none"> Berufsausbildungsvorbereitung Maßnahmen der Arbeitsagentur (BvB) Berufsvorbereitungsjahr (BVJ)
2	Über Kompetenzen zur fachgerechten Erfüllung grundlegender Anforderungen in einem überschaubaren und stabil strukturierten Lern- oder Arbeitsbereich verfügen. Die Erfüllung der Aufgaben erfolgt weitgehend unter Anleitung.	<ul style="list-style-type: none"> Berufsausbildungsvorbereitung Maßnahmen der Arbeitsagentur (BvB) Berufsvorbereitungsjahr (BVJ) Einstiegsqualifizierung (EQ) Berufsfachschule (Berufliche Grundbildung)
3	Über Kompetenzen zur selbstständigen Erfüllung fachlicher Anforderungen in einem noch überschaubaren und zum Teil offen strukturierten Lernbereich oder beruflichen Tätigkeitsfeld verfügen.	<ul style="list-style-type: none"> Duale Berufsausbildung (2-jährige Ausbildungen) Berufsfachschule (Mittlerer Schulabschluss)
4	Über Kompetenzen zur selbstständigen Planung und Bearbeitung fachlicher Aufgabenstellungen in einem umfassenden, sich verändernden Lernbereich oder beruflichen Tätigkeitsfeld verfügen.	<ul style="list-style-type: none"> Duale Berufsausbildung (3- und 3½-jährige Ausbildungen) Berufsfachschule (Assistentenberufe) Berufsfachschule (vollqualifizierende Berufsausbildung nach BBiG/HwO)
5	Über Kompetenzen zur selbstständigen Planung und Bearbeitung umfassender fachlicher Aufgabenstellungen in einem komplexen, spezialisierten, sich verändernden Lernbereich oder beruflichen Tätigkeitsfeld verfügen.	<ul style="list-style-type: none"> IT-Spezialist (Zertifizierter) Servicetechniker (Geprüfter)
6	Über Kompetenzen zur Planung, Bearbeitung und Auswertung von umfassenden fachlichen Aufgaben- und Problemstellungen sowie zur eigenverantwortlichen Steuerung von Prozessen in Teilbereichen eines wissenschaftlichen Faches oder in einem beruflichen Tätigkeitsfeld verfügen. Die Anforderungsstruktur ist durch Komplexität und häufige Veränderungen gekennzeichnet.	<ul style="list-style-type: none"> Bachelor Fachkaufmann (Geprüfter) Fachschule (Staatlich Geprüfter) Fachwirt (Geprüfter) Meister (Geprüfter) Operativer Professional (IT) (Geprüfter)
7	Über Kompetenzen zur Bearbeitung von neuen komplexen Aufgaben- und Problemstellungen sowie zur eigenverantwortlichen Steuerung von Prozessen in einem wissenschaftlichen Fach oder in einem strategierorientierten beruflichen Tätigkeitsfeld verfügen. Die Anforderungsstruktur ist durch häufige und unvorhersehbare Veränderungen gekennzeichnet.	<ul style="list-style-type: none"> Master Strategischer Professional (IT) (Geprüfter)
8	Über Kompetenzen zur Gewinnung von Forschungserkenntnissen in einem wissenschaftlichen Fach oder zur Entwicklung innovativer Lösungen und Verfahren in einem beruflichen Tätigkeitsfeld verfügen. Die Anforderungsstruktur ist durch neuartige und unklare Problemlagen gekennzeichnet.	<ul style="list-style-type: none"> Promotion 2. Staatsexamen

Tab. 3: Niveaustufen des Deutschen Qualifikationsrahmens

rahmen zeigt, dass sich das derzeitige Qualifikationsniveau der Fahrlehrer in Deutschland nicht eindeutig in den Deutschen Qualifikationsrahmen einordnen lässt. Vor dem Hintergrund der Zugangsvoraussetzung einer „abgeschlossenen Berufsausbildung in einem anerkannten Lehrberuf nach abgeschlossener Hauptschulbildung“ (§ 2 Abs. 1 Satz 3 FahrIG) könnte man – wohlwollend betrachtet – den Fahrlehrerberuf zwar auf der Niveaustufe 3 (berufliche Ausbildung mit einer Dauer von mindestens zwei Jahren) verorten; allerdings muss die berufliche Vorbildung für die Aufnahme der Fahrlehrerausbildung bislang keinen Bezug zur angestrebten Fahrlehrertätigkeit aufweisen. Nur in Verbindung mit einer einschlägigen beruflichen Vorbildung wäre die Fahrlehrerausbildung als eine berufliche Erstausbildung mit einer Dauer von drei bis dreieinhalb Jahren (Niveaustufe 4) anzusehen. Keinesfalls stellt sie eine spezialisierende Aufstiegsfortbildung dar, wie sie für die Niveaustufe 5 erforderlich wäre. Damit ist das derzeitige Qualifikationsniveau der Fahrlehrer in Deutschland – je nach inhaltlicher Einschlägigkeit der beruflichen Vorbildung – aus Gutachtersicht zwischen den Niveaustufen 3 und 4 anzusiedeln.

Bestehende fahrlehrerrechtliche Zugangsvoraussetzungen

Die personellen und beruflichen Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrlehrererlaubnis sind in § 2 Abs. 1 FahrIG beschrieben und umfassen:

- ein Mindestalter von 22 Jahren,
- die geistige, körperliche und fachliche Eignung sowie persönliche Zuverlässigkeit,
- mindestens eine abgeschlossene Berufsausbildung in einem anerkannten Lehrberuf (nach abgeschlossener Hauptschulbildung) oder eine gleichwertige Vorbildung; hierzu gehören neben einer Fachhochschulzugangsberechtigung (Fachabitur) auch bestimmte militärische Qualifikationsabschlüsse,
- den Besitz der Fahrerlaubnisklassen A2, BE und CE (für die Fahrlehrererlaubnisklassen BE und CE), ggf. zusätzlich den Besitz der Fahrerlaubnisklassen A bzw. DE (für die Fahrlehrererlaubnisklassen A bzw. DE),
- eine ausreichende Fahrpraxis,
- die Ausbildung zum FL in den letzten drei Jahren,

- den Nachweis der fachlichen Eignung in einer Fahrlehrerprüfung sowie
- den Besitz der erforderlichen Kenntnisse der deutschen Sprache.

Wie und zu welchem Zeitpunkt diese Zugangsvoraussetzungen nachzuweisen sind und wie bei Personen zu verfahren ist, die ihre Fahrlehrererlaubnis oder ihren Befähigungsnachweis im Ausland erworben haben, wird in §§ 2a, 3, 3a FahrIG, § 1 DV-FahrIG und § 8 FahrIG geregelt.

5.3 Reformbedarf der Zugangsvoraussetzungen aus Sicht des Gesetzgebers und unterschiedlicher Interessengruppen

Angestrebtes Qualifikationsniveau für den Fahrlehrerberuf

Erste Orientierungen zum wünschenswerten beruflichen Qualifikationsniveau von Fahrlehrern finden sich bereits im Eckpunktepapier der Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Reform des Fahrlehrerrechts“ von 2012. Hier wurde festgehalten, dass langfristig eine Aufwertung des Fahrlehrerberufs zu einem „echten Ausbildungsberuf“ erfolgen sollte, was mit einer entsprechenden Veränderung der Fahrlehrerausbildung einhergehen muss. Im Jahr 2014 wurde dann im Bericht über den Umsetzungsstand des Eckpunktepapiers eingeschätzt, dass eine Ausgestaltung der Fahrlehrerausbildung als duale Ausbildung nicht möglich sei (vgl. BBIG). Darüber hinaus fand sich erstmals eine konkrete Bestimmung des anzustrebenden beruflichen Qualifizierungsniveaus von Fahrlehrern mit Bezug zum Deutschen Qualifikationsrahmen: Mit der neuen Qualifizierung soll das Niveau 5 des Deutschen Qualifizierungsrahmens erreicht werden.

Mindestalter als Zugangsvoraussetzung für den Fahrlehrerberuf

Derzeit ist für die Erteilung der Fahrlehrererlaubnis gemäß § 2 Abs. 1 FahrIG ein Mindestalter von 22 Jahren vorgesehen (s. o.). Im Eckpunktepapier der Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Reform des Fahrlehrerrechts“ (2012) wird darauf orientiert, dass für die Erteilung der Fahrlehrererlaubnis notwendige Mindestalter auf 21 Jahre herabzusetzen. Die gleiche Forderung findet sich im Positionspapier von MOVING (o. J.). Es sei angemerkt, dass in beiden

Fällen für die geforderte Herabsetzung des Mindestalters keine expliziten entwicklungs- oder verkehrspsychologischen Begründungen genannt werden, sondern eher berufspolitische Hintergründe zu existieren scheinen: Es soll ein möglichst frühzeitiger Zugang zum Fahrlehrerberuf im Rahmen der Berufskarriere junger Erwachsener eröffnet werden.

Kontrovers zu den Positionen des Gesetzgebers und von MOVING sprechen sich die Vertreter des IDF (o. J.) für die Anhebung des Mindestalters für die Erteilung der Fahrlehrerlaubnis auf 25 Jahre aus. Begründet wird dies mit der Ansicht, dass ein zukünftiger Fahrlehrer altersmäßig der Risikogruppe der jungen Fahranfänger entwachsen sein sollte. Zusätzlich wird argumentiert, dass durch die Anhebung des Mindestalters zum einen die erforderliche Vorbildung in Form einer Ausbildung in einem staatlich anerkannten Lehrberuf in den meisten Fällen vorhanden sei. Zum anderen wird die Meinung vertreten, dass durch die Erhöhung des Mindestalters ein angemessenes Niveau an Lebenserfahrung sowie „pädagogische Reife“ sichergestellt seien.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass in der Fachöffentlichkeit offensichtlich gegensätzliche Positionen im Hinblick auf eine Neuregelung des Mindestalters für den Erwerb der Fahrlehrerlaubnis vertreten werden.

Bildungsabschluss als Zugangsvoraussetzung für den Fahrlehrerberuf

Zur Erteilung einer Fahrlehrerlaubnis muss derzeit – wie bereits dargelegt – gemäß § 2 Abs. 1 FahrlG mindestens eine abgeschlossene Berufsausbildung in einem anerkannten Lehrberuf (nach abgeschlossener Hauptschulbildung) oder eine gleichwertige Vorbildung (z. B. Fachhochschulzugangsberechtigung, bestimmte militärische Qualifikationsabschlüsse) nachgewiesen werden.

Die BVF (2011) schlägt in ihrem Positionspapier eine moderate Änderung der genannten Zugangsvoraussetzungen im Hinblick auf den Bildungsabschluss vor. Demnach werden (1) die Fachhochschulreife/Hochschulreife oder (2) eine abgeschlossene Hauptschulbildung und eine Berufsausbildung in einem anerkannten Lehrberuf und ein obligatorischer Berufseignungstest als Vorschlag bezüglich der Bildungsvoraussetzungen genannt. Der Berufseignungstest soll dabei vor Beginn der Ausbildung in einer Fahrlehrerausbildungsstätte erfolgen – wir kommen darauf zurück. WEIßMANN

(2014) ergänzt in seiner Begründung zum Vorschlag der BVF, dass die über lange Zeit – und insbesondere auch beim Symposium der DFA 2001 von mehreren Experten – geforderte Hochschulreife als wünschenswerte Zugangsvoraussetzung zum Fahrlehrerberuf aufgrund der zunehmenden Durchlässigkeit des deutschen Bildungssystems nicht länger als Mindestvoraussetzung für den Fahrlehrerberuf gefordert werden sollte. Die Anrechnung früheren Lernens zur Kompensation von Defiziten in der schulischen Erstausbildung beim Zugang zu beruflicher Weiterqualifizierung würde dem erwachsenenbildnerischen Postulat des lebenslangen Lernens besser gerecht werden. Ob der Bewerber um eine Fahrlehrerlaubnis aufgrund seiner individuellen Voraussetzungen von einer erfolgreichen Teilnahme an der Fahrlehrerausbildung ausgehen kann, sei mit einem geeigneten Berufseignungstest feststellbar. Die Deutsche Fahrlehrer-Akademie würde seit 2006 einen „Berufseignungstest für Fahrlehrerbewerber“ (BET-F; STURZBECHER, SACKMANN, PREUßER & HERMANN, 2005) erfolgreich einsetzen.

Im Positionspapier von MOVING (o. J.) wird – in Übereinstimmung mit dem vorgeschlagenen modularen bzw. konsekutiven System der Fahrlehrerausbildung – ein differenzierter Umgang mit den Bildungsvoraussetzungen empfohlen. Demnach sollen die zu fordernden Bildungsvoraussetzungen vom angestrebten Ausbildungsziel abhängen: Für die Ausbildung zum „Fahrausbilder“ sollen Fahrlehreranwärter über eine abgeschlossene Schulausbildung oder Berufsausbildung verfügen. Die Ausbildung zum Fahrlehrer, zum Pädagogischen Fachleiter und zum Fahrschulleiter soll dagegen an den Besitz der Fachhochschulreife oder alternativ dazu an das Vorliegen von Praxiserfahrungen in unterschiedlichem Ausmaß geknüpft werden.

Der IDF (o. J.) stellt in seinem Positionspapier fest, dass eine Veränderung der Zugangsvoraussetzungen zum Fahrlehrerberuf im Hinblick auf den Bildungsabschluss nicht notwendig sei; eine wünschenswerte Anhebung des Bildungsniveaus der Fahrlehrer sieht er ggf. bereits durch die von ihm vorgeschlagene Anhebung des Mindestalters für die Erteilung der Fahrlehrerlaubnis auf 25 Jahre gegeben: „Durch die Altersanhebung beim Berufszugang ergibt sich in den meisten Fällen automatisch, dass die derzeit vorgeschriebene Vorbildung in Form einer zusätzlichen Ausbildung in einem staatlich anerkannten Lehrberuf vorhanden ist. Der Mittlere Bildungsabschluss wird unter anderem durch

die in der Berufsschulverordnung normierte Gleichwertigkeitsregelung erworben, wenn die schulische Grundbildung im Bereich der Hauptschule oder vergleichbar angesiedelt ist. Die Vorschrift einer darüber hinausgehenden Regelung ist entbehrlich. Die notwendigen Fähigkeiten eines Fahrlehrers erfordern keine schulische Vorbildung mit Berechtigung zum Studium. Unabhängig davon würden sich dann künftig kaum noch geeignete Bewerber für den Fahrlehrerberuf entscheiden. Allein die Verdienstmöglichkeiten würden dem entgegenstehen“ (IDF, o. J., S. 2). Die dargelegten Positionen lassen vermuten, dass vom IDF ein Mittlerer Schulabschluss als wünschenswerte Voraussetzung für eine erfolgreiche Fahrlehrerausbildung angesehen wird, auch wenn dieser nicht explizit gefordert wird.

Vergleicht man die Positionen der unterschiedlichen Interessengruppen, so zeigt sich übereinstimmend, dass eine grundsätzliche Anhebung der Mindestbildungsvoraussetzungen für den Fahrlehrerberuf auf (Fach-)Hochschulreife nicht erwartet wird. Allerdings ist ein Bestreben unverkennbar, die Mindestbildungsvoraussetzungen so zu ergänzen, dass spezifische grundlegende Kompetenzvoraussetzungen für die Ausübung des Fahrlehrerberufs nachgewiesen werden sollen.

Berufseignungstest als Zugangsvoraussetzung für den Fahrlehrerberuf

Im Eckpunktepapier der Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Reform des Fahrlehrerrechts“ (2012) wurde die Einführung eines Eignungstestes vorgeschlagen, mit dem die soziale und pädagogische Kompetenz, das Textverständnis und die sprachliche Ausdrucksfähigkeit (schriftlich/mündlich) erfasst werden sollen. Dieser Vorschlag wurde auch in fast allen Positionspapieren der Interessengruppen in unterschiedlicher Weise aufgegriffen: Die BVF (2011) fordert einen obligatorischen Berufseignungstest für diejenigen, die keine (Fach-)Hochschulreife erworben haben (s. o.), und weist darauf hin, dass die DFA über einen solchen Test verfügt und ihn auch erfolgreich einsetzt.²⁷ Die Empfehlung für einen obligatorischen Berufseignungstest findet sich auch in den Stellungnahmen von BDFU (2011) und IDF (o. J.), während im Positionspapier von MOVING (o. J.) ein Berufseignungstest auf freiwilliger Basis vorgeschlagen wird.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass alle Interessengruppen das Absolvieren eines Berufseignungstests als eine Möglichkeit begrüßen, ange-

henden Fahrlehrern ihre berufsrelevanten Stärken und Schwächen aufzuzeigen. Inwieweit diese Möglichkeit verbindlich vorgegeben und mit Folgen für eine Zulassung zur Fahrlehrerausbildung verbunden werden kann, scheint dagegen umstritten zu sein. Auch der Gesetzgeber hat sich schließlich gegen eine verbindliche Einführung eines Berufseignungstests mit dem Ziel einer Bewerberselektion entschieden, weil dies einen schwerwiegenden rechtlichen Eingriff in die Berufsfreiheit bedeuten würde und letztendlich nicht umsetzbar sei.

Die Frage, inwieweit ein Fahrerlaubnisvorbesitz als Zugangsvoraussetzung für den Erwerb einer Fahrlehrerlaubnis gelten soll, wird in den Positionspapieren der Interessengruppen unter verschiedenen Gesichtspunkten und teilweise kontrovers erörtert. Vorausgeschickt sei, dass die derzeitigen Regelungen gemäß § 2 Abs. 1 FahrlG den Besitz der Fahrerlaubnis der Klassen A2, BE und CE für die Erteilung der Fahrlehrerlaubnisklasse BE voraussetzen.

Die Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Reform des Fahrlehrerrechts“ forderte in ihrem Eckpunktepapier (2012), dass die Fahrerlaubnisklassen A und CE als Voraussetzung für die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE wegfallen sollen. An dieser Position wurde auch im Bericht über den Umsetzungsstand des Eckpunktepapiers aus dem Jahr 2014 festgehalten. Zusätzlich wurde als Alternative für den Wegfall der

²⁷ Die Stellungnahme der BVF (2011) verweist auf den „Berufseignungstest für Fahrlehrerbewerber“ (BET-F), der von einer Arbeitsgruppe der DFA (STURZBECHER et al., 2005) entwickelt wurde und seitdem im Zusammenwirken mit Arbeitsagenturen zur Einschätzung von Bewerbern für eine öffentlich finanzierte Fahrlehrerausbildung eingesetzt wird. Für diesen Test existiert eine Abschätzung seiner prognostischen Validität, die zwar zufriedenstellende Ergebnisse erbrachte, aber nur auf einer Stichprobe von 20 Probanden beruht. Dies erscheint für einen Einsatz als Selektionsinstrument nicht ausreichend. Allerdings kann ein gut konzipierter Berufseignungstest für Fahrlehrerbewerber wertvolle Hilfe bei der Beratung von Ausbildungsinteressierten und Ausbildungsfängern leisten. Daher empfehlen sich – wie von den Testautoren vorgeschlagen – weitere empirische Erprobungen und eine darauf aufbauende Testrevision, um den BET-F als sinnvolles Beratungsinstrument für Fahrlehreranwärter weiter zu verbessern. Hierbei sollte auch verstärkt Bezug auf parallele Diskussionen und Entwicklungen im Bereich der Studieneingangstests für Lehramtsstudierende an Hochschulen genommen werden. Ein Einsatz eignungsdiagnostischer Materialien bei der Beratung von Fahrlehreranwärtern erscheint nicht zuletzt deshalb sinnvoll, weil er zur Objektivierung der beruflichen Kompetenzerwartungen von Anwärtern beitragen und diesen so finanzielle Belastungen durch eine erfolglose Fahrlehrerausbildung ersparen kann.

Klassen A und CE eine Kombination aus Fahrstunden, Hospitation im Realverkehr bzw. während Schulungsfahrten in die Diskussion gebracht, um Fahrerfahrungsdefizite in den Fahrerlaubnisklassen A und CE auszugleichen.

Die BAGFA (2011) spricht sich für den Wegfall der derzeit erforderlichen Fahrerlaubnisklassen A und CE beim Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse BE aus. Die Forderung, dass ein Fahrlehrer der Klasse BE sich in die Situation von Kraftfahrern der Klassen A und CE hineinversetzen können muss, wird aber als sinnvoll erachtet. Diese Forderung könne jedoch auch durch eine Integration entsprechender verkehrspädagogischer Inhalte (z. B. Kommunikation und Empathie gegenüber anderen Verkehrspartnern sowie deren Besonderheiten bei der Teilnahme am Straßenverkehr) erreicht werden, sodass das Erfordernis der Fahrerlaubnisklassen A und CE heute nicht mehr gegeben sei. Außerdem würde der Wegfall dieses Erfordernisses auch die finanzielle Belastung der Fahrlehreranwärter reduzieren. Nicht zuletzt ließe sich durch die Abschaffung dieser Zugangsvoraussetzung ein verstärktes Interesse von Frauen bzw. von Personen mit einem höheren Bildungsabschluss für den Fahrlehrerberuf erhoffen: Diesen würde derzeit durch das Erfordernis der Klassen A und CE der Berufszugang erschwert. Ähnlich wird in den Positionspapieren des BDFU (2011), des IDF (o. J.) und von MOVING (o. J.) argumentiert, in denen – analog zur BAGFA – ebenfalls der Wegfall der Fahrerlaubnisklassen A und CE beim Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse BE gefordert wird. Als zusätzliches Argument wird beim BDFU angeführt, dass die geringeren Hürden beim Berufszugang auch zu einer Erhöhung der Attraktivität des Fahrlehrerberufs für Teilzeitarbeiter führen würden und sich damit beispielsweise die Anforderungen von Beruf und Familie besser vereinbaren ließen. Die Vertreter des IDF schlagen zur Kompensation von Fahrerfahrungsdefiziten vor, dass angehende Fahrlehrer die Probleme und besondere Situation von Lkw-Fahrern im Straßenverkehr durch das Absolvieren einer Praktikumsphase als Beifahrer in einem Lkw erkennen und verstehen lernen.

Zusammenfassend betrachtet scheinen die Stellungnahmen der Interessengruppen und die Forderungen des Gesetzgebers übereinstimmend darauf hinauszulaufen, dass die Fahrerlaubnisklassen A und CE für den Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse BE wegfallen sollen. Diesem Eindruck steht allerdings gegenüber, dass sich beim Fahrlehrerkongress der BVF im November 2014 eine überwälti-

gende Mehrheit der ca. 1.800 Teilnehmer für ein Festhalten am Erfordernis der Fahrerlaubnisklassen A und CE ausgesprochen hat. Die dabei erörterten Argumente werden in den Schlussfolgerungen zur Neugestaltung der Zugangsvoraussetzungen aufgegriffen.

Fahrpraxis als Zugangsvoraussetzung für den Fahrlehrerberuf

Gemäß § 2 Abs. 1 FahrIG müssen Fahrlehreranwärter zur Erteilung einer Fahrlehrerlaubnis generell über eine „ausreichende Fahrpraxis“ auf Kraftfahrzeugen der Klasse verfügen, für welche die Fahrlehrerlaubnis erteilt werden soll. Im Hinblick auf den Erwerb der Fahrerlaubnisklassen BE und DE genügt es aber bereits, wenn Fahrlehreranwärter eine „ausreichende Fahrpraxis“ auf Kraftfahrzeugen der Klassen B bzw. D aufweisen. Als ausreichend gilt die Fahrpraxis in der Regel, wenn der Fahrlehreranwärter innerhalb der letzten fünf Jahre vor Antragsstellung drei Jahre lang Kraftfahrzeuge der Klasse B bzw. zwei Jahre lang Kraftfahrzeuge der Klassen A, CE und D geführt hat (§ 2 Abs. 2 FahrIG).

Die Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Reform des Fahrlehrerrechts“ plädiert in ihrem Bericht über den Umsetzungsstand des Eckpunktepapiers (2014) dafür, dass – unter Zugrundelegung gleicher Fristen wie bislang – statt einer ausreichenden Fahrpraxis die Dauer des Fahrerlaubnisvorbesitzes als Zugangsvoraussetzung für den Fahrlehrerberuf herangezogen werden solle. Im Positionspapier von MOVING (o. J.) wird im Hinblick auf den Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse BE ein dreijähriger Vorbesitz der Fahrerlaubnisklasse BE als Zugangsvoraussetzung empfohlen; weitere Vorschläge finden sich nicht. Von den anderen Interessengruppen liegen keine Empfehlungen zum wünschenswerten Ausmaß an Fahrpraxis bzw. zur Dauer des Fahrerlaubnisvorbesitzes als Zugangsvoraussetzung zum Fahrlehrerberuf vor.

5.4 Ausgangspunkte für eine professionswissenschaftliche Einordnung des Fahrlehrerberufs in den Deutschen Qualifikationsrahmen

Vor dem Hintergrund der vielfältigen Überlegungen und teils deutlich divergierenden Vorstellungen zur Reform der Fahrlehrerausbildung stellt sich die

Frage, welche Anforderungen aus professionswissenschaftlicher Perspektive künftig an das Qualifikationsniveau von Fahrlehrern, an die Zugangsvoraussetzungen für den Fahrlehrerberuf und schließlich an die Weiterentwicklung der Strukturen der Fahrlehrerausbildung und ihre Steuerung zu stellen sind.

Einen Ausgangspunkt zur Beantwortung dieser Fragen stellen zum einen die Strukturen der bisherigen Fahrlehrerausbildung und Fahrschulausbildung, die damit verbundenen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und nicht zuletzt die zu erreichenden Zielgruppen der Fahrlehrerausbildung und Fahrschulausbildung dar; die entsprechenden Informationen wurden im Kapitel 1 aufbereitet. Zum anderen sind die mit der Fahrlehrertätigkeit verbundenen Anforderungen und Aufgaben sowie die zu ihrer professionellen Ausübung notwendigen Kompetenzen in Rechnung zu stellen; dazu wurden im Kapitel 2 grundlegende Rahmenbedingungen sowie in den Kapiteln 3 und 4 die anzustrebenden fachlichen bzw. die pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Kompetenzen vorgestellt.

Welche weiteren Ausgangspositionen sind grundlegend zu berücksichtigen, wenn man den Fahrlehrerberuf hinsichtlich des künftig anzustrebenden Qualifikationsprofils näher einordnen will? Wichtig erscheint, dass mit der Ausübung der Fahrlehrertätigkeit auch eine Verantwortungsübernahme für die Verkehrssicherheit einhergehen muss: Die wichtigste Ursache für Unfälle im Straßenverkehr ist menschliches Versagen; für diese Erkenntnis und die allzeit notwendige Gefahrenvermeidung muss der Fahrlehrer seine Fahrschüler durch fachlich sowie pädagogisch-psychologisch und verkehrspädagogisch professionelle Lernangebote sowie eine zielgruppenspezifische Kommunikation sensibilisieren (s. auch BARTL, 2006). Weiterhin lassen sich hinsichtlich des Tätigkeitsprofils von Fahrlehrern verschiedene Aufgaben- bzw. Anforderungsbereiche unterscheiden, die je nach Status des Fahrlehrers und seiner beruflichen Spezialisierung (z. B. angestellter Fahrlehrer, Fahrschulinhaber, Spezialisierung auf bestimmte Zielgruppen, Ausbildungsfahrlehrer) zum Teil zusätzliche Kompetenzen voraussetzen. So erfordert das klassische „Kerngeschäft“ des Fahrlehrers – die Durchführung von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung – vor allem allgemeine verkehrspädagogische Kompetenzen; dagegen sind für den angemessenen Umgang mit spezifischen Zielgruppen (z. B. mit hochhängstlichen Fahrschülern) zusätzliche didaktische und diagnostische Kompetenzen erforderlich.

Künftige Fahrschulinhaber schließlich benötigen – im Vergleich mit angestellten Fahrlehrern – betriebswirtschaftliches Wissen und tiefergehende Kenntnisse im juristischen Bereich.

Fasst man all diese Anforderungen und Merkmale des Fahrlehrerberufs zusammen, so zeichnet sich ein Berufsbild ab, das einen eindeutigen (verkehrs-) pädagogischen Schwerpunkt aufweist, mit gesellschaftlicher Verantwortung einhergeht und darüber hinaus – je nach Tätigkeitsmerkmalen – eine variable Anzahl zusätzlicher Komponenten erfordert. Dies deutet einerseits auf die Notwendigkeit einer modularen Fahrlehrerausbildung hin (s. u.). Andererseits impliziert es die Schwierigkeit, vergleichbare Berufsbilder zu identifizieren, die als Vorlage für eine Bestimmung des wünschenswerten Qualifikationsniveaus künftiger Fahrlehrer dienen können. Vielmehr erscheinen – je nach Tätigkeitsschwerpunkt – verschiedene berufliche Qualifizierungsmodelle relevant: Während man hinsichtlich der pädagogisch-didaktischen Basisqualifikation Anleihen bei der Lehrer- und Erzieherausbildung aufnehmen könnte, empfiehlt sich in Bezug auf die Ausbildertätigkeit ein Vergleich mit den Regularien der Ausbildereignungsprüfung, und bei juristisch-betriebswirtschaftlichen Fragen wäre eine vergleichende Betrachtung der handwerklichen Meisterausbildung aussichtsreich.

Im Folgenden soll in einem Exkurs exemplarisch das Qualifikationsniveau von Erziehern betrachtet werden, um Ansatzpunkte für die Festlegung des anzustrebenden Qualifizierungsniveaus für Fahrlehrer zu gewinnen. Die Betrachtung der Ausbildung von Erziehern ist nicht nur dem Umstand geschuldet, dass es sich hierbei ebenfalls um einen Beruf mit einem pädagogischen Berufsbild handelt. Vielmehr hat bei der Auswahl des Betrachtungsgegenstandes eine Rolle gespielt, dass in der Fachöffentlichkeit zuweilen eine Angleichung des Qualifikationsniveaus von Fahrlehrern an das Niveau von Erziehern diskutiert wird (z. B. HEILIG, 1999). Im Folgenden soll erörtert werden, inwieweit die Anforderungsprofile von Fahrlehrern und Erziehern tatsächlich ähnlich ausfallen.

Exkurs: Erzieherausbildung im Überblick

Eine berufliche Qualifikation als Erzieher kann auf verschiedenen Wegen bzw. in verschiedenen Einrichtungen erworben werden (z. B. an Berufsschulen, an Oberstufenzentren, an Fachschulen bzw. Fachakademien, an Berufsfachschulen und an

Hochschulen). Die Aus- bzw. Weiterbildung dauert zwischen zwei und viereinhalb Jahren. Dabei können auch Zusatzqualifikationen erworben werden.

Im Rahmen der Ausbildung sollen Kompetenzen in einer Reihe von Handlungsfeldern erworben werden (KMK, 2011). Erst die Vielfalt bzw. das Zusammenspiel dieser Handlungsfelder ermöglicht die Steuerung von pädagogischen Teilprozessen. Die Erzieher müssen:

- Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene in ihrer Lebenswelt verstehen und pädagogische Beziehungen zu ihnen gestalten,
- Entwicklungs- und Bildungsprozesse anregen, unterstützen und fördern,
- in Gruppen pädagogisch handeln,
- Erziehungs- und Bildungspartnerschaften mit Eltern und Bezugspersonen gestalten,
- die Bildungsinstitution und das Team weiterentwickeln sowie
- in Netzwerken kooperieren und Übergänge (z. B. im Hinblick auf Bildungsgänge oder Lebenskontexte) gestalten.

Darüber hinaus sollen die Erzieher ihr Handeln in den einzelnen Handlungsfeldern nach dem didaktischen Prinzip der „vollständigen sozialpädagogischen Handlung“ gestalten (KMK, 2011). Die damit verbundenen Prozessschritte des pädagogischen Handelns sind:

- (1) Wissen und Verstehen,
- (2) Analyse und Bewertung,
- (3) Planung und Konzeption sowie
- (4) Durchführung, Reflexion und Evaluation.

Aufgrund der vielfältigen Handlungsfelder und der hohen Handlungsanforderung sind die Berufsabschlüsse von Erziehern an Fachschulen und Hochschulen Ende Januar 2012 gemeinsam in die Stufe 6 des Deutschen Qualifikationsrahmens (DQR) eingestuft worden: Beide Ausbildungen sind zwar nicht gleich, aber gleichwertig.

Vergleicht man nun die Handlungsfelder und Handlungsanforderungen von Erziehern und Fahrlehrern, so fällt auf, dass – bei aller Gemeinsamkeit hinsichtlich des pädagogischen Charakters des Arbeitsfeldes – die Unterschiede in den Berufsbildern

überwiegen und die oben genannte Forderung nach einer Angleichung des Qualifikationsniveaus von Fahrlehrern an das Niveau von Erziehern nicht zu überzeugen vermag: So haben Erzieher einen generellen Erziehungsauftrag, den sie auf zahlreichen verschiedenen, aber miteinander verwobenen Handlungsfeldern (s. o.) über einen längeren Zeitraum (d. h. in der Regel mehrere Jahre) verwirklichen müssen. Fahrlehrer hingegen beschäftigen sich in ihrem „Kerngeschäft“, der Fahrschul Ausbildung, nur wenige Wochen mit ihren Fahrschülern, um eine vergleichsweise eingeschränkte Zielkompetenz („Fahr- und Verkehrskompetenz“) zu vermitteln; die Vielfalt bzw. Komplexität ihrer Handlungsfelder fällt – im Vergleich mit Erziehern – bei weitem geringer aus. Damit erscheint klar, dass allein ein vergleichender Verweis auf den pädagogischen Charakter der Fahrlehrertätigkeit nicht ausreicht, um eine Einordnung des Qualifikationsniveaus von Fahrlehrern in das Qualifikationsniveau von Erziehern zu rechtfertigen.

5.5 Schlussfolgerung für die Festlegung des Qualifikationsniveaus von Fahrlehrern, die Novellierung fahrlehrerrechtlicher Zugangs-voraussetzungen zum Fahrlehrerberuf und die Gestaltung der Fahrlehrerausbildung

Modulare Struktur der Ausbildung

Es wurde im vorangegangenen Kapitel bereits ausführlich dargelegt, dass sich im Tätigkeitsprofil von Fahrlehrern verschiedene Aufgaben- bzw. Anforderungsbereiche unterscheiden lassen, die je nach Status des Fahrlehrers und seiner beruflichen Spezialisierung variieren. Ein solch breites, variierendes Tätigkeitsprofil lässt sich nicht zufriedenstellend durch ein einheitliches Ausbildungsmodell bedienen: Ein solches einheitliches Ausbildungsmodell müsste den Erwerb sehr vielfältiger Kompetenzen mit ausreichender Tiefe ermöglichen und würde demzufolge hohe Kosten für alle Auszubildenden verursachen, obwohl ein Teil der Auszubildenden einzelne Kompetenzen gar nicht benötigt. In einem wesentlich besseren Ausmaß könnte ein modularisiertes, kompetenzorientiertes Modell der Fahrlehrerausbildung den bestehenden Ausbildungsbedarf befriedigen (s. Kapitel 6). In Anlehnung an die Reform der akademischen Lehrerbildung (KMK, 2004, 2014) schlagen die Gutachter deshalb vor, an Stan-

dards orientierte Aus- und Fortbildungsmodul zu entwickeln, die eine konsekutive Struktur der Fahrlehrerausbildung ermöglichen. Dadurch kann auch ein gestaffeltes System der Qualifikationsniveaustufen implementiert werden.

Angestrebtes Qualifikationsniveau für den Fahrlehrerberuf

Es erhebt sich die Frage, ob die vom Gesetzgeber vorgeschlagene Erreichung der Qualifikationsniveaustufe 5 des Deutschen Qualifikationsrahmens im Gegenstandsbereich der Fahrlehrerausbildung derzeit eine realistische Zielgröße darstellt bzw. wie sie ggf. zu erreichen ist. Bevor diese Frage beantwortet werden soll, sei noch einmal an die konstituierenden Merkmale der Qualifikationsniveaustufe 5 erinnert (vgl. Tabelle 3): Der Ausübende verfügt über Kompetenzen zur selbstständigen Planung und Bearbeitung umfassender fachlicher Aufgabenstellungen in einem komplexen, spezialisierten, sich verändernden Lernbereich oder beruflichen Tätigkeitsfeld (die kursiv gesetzten Aspekte kennzeichnen den Unterschied zur Qualifikationsniveaustufe 4). Die Qualifikationsstufe 4 bedeutet, dass eine berufliche Erstausbildung im Umfang von drei bis dreieinhalb Jahren vorhanden ist. Die Qualifikationsniveaustufe 5 kann erreicht werden, wenn – aufbauend auf der mit der Stufe 4 nachgewiesenen beruflichen Erstausbildung – eine spezialisierende Aufstiegsfortbildung erfolgreich absolviert wird, wie dies beispielsweise bei zertifizierten IT-Spezialisten oder bei geprüften Servicetechnikern der Fall ist.

Überträgt man diese im Deutschen Qualifikationsrahmen festgelegten Prinzipien auf die Fahrlehrerausbildung, so wäre die Fahrlehrerausbildung – bei einer einschlägigen beruflichen Vorbildung – günstigstenfalls als eine Erstausbildung mit einer Dauer von drei bis dreieinhalb Jahren anzusehen. Dies würde einer Verortung auf der Qualifikationsniveaustufe 4 entsprechen. Wäre die Fahrlehrerausbildung nun modular und konsekutiv aufgebaut, ließen sich die der Ausbildung zum Fahrlehrer der Klasse BE folgenden Zusatzmodule als spezialisierende Aufstiegsfortbildung anrechnen, sodass damit die Qualifikationsniveaustufe 5 erreicht werden könnte. Geht man davon aus, dass (Fachschul-)Abschlüsse auf der Qualifikationsniveaustufe 6 im Allgemeinen für die Übernahme von erweiterter beruflicher Verantwortung und Führungstätigkeiten qualifizieren und in der Regel eine Voraussetzung für die berufliche Selbstständigkeit darstellen (z. B. Eintra-

gung in die Handwerksrolle) könnte das erfolgreiche Absolvieren von Zusatzmodulen, die einerseits zur fachlichen und unternehmerischen Leitung einer Fahrschule berechtigen und andererseits die Durchführung einer Reihe von speziellen Lernangeboten erlauben, sogar zum Erwerb der Qualifikationsniveaustufe 6 führen. Die genauen beruflichen Qualifikationswege und Aufstiegsmöglichkeiten einschließlich des Umfangs der damit verbundenen Fortbildungsmodul müssten im Einzelnen noch genauer expliziert und festgelegt werden, sobald der inhaltliche Zuschnitt des grundlegenden Ausbildungsmoduls und der spezialisierenden Fortbildungsmodul geklärt worden ist. Bis dahin mag als Orientierung dienen, dass die Aufstiegsfortbildung an Fachschulen für das Erreichen der Qualifikationsniveaustufe 6 mindestens 2.400 Unterrichtsstunden umfassen muss.

Insgesamt gesehen würde die Einführung eines modularen Systems der Fahrlehrerausbildung, verbunden mit der Chance, höhere Qualifikationsniveaustufen als bisher zu erreichen, dem in vielen Vorschlägen der Interessengruppen aufscheinenden Wunsch nach einer Steigerung der Attraktivität des Berufsbildes und einer Anhebung des Ausbildungsniveaus Rechnung tragen.

Mindestalter, Fahrerlaubnisbesitz und Fahrerfahrung als Zugangsvoraussetzung für den Fahrlehrerberuf

Im Hinblick auf ein Mindestalter für den Erwerb einer Fahrlehrerlaubnis ist festzuhalten, dass derartige Festlegungen in der Regel willkürlich erscheinen, solange sie inhaltlich unbegründet sind oder unter Hinweis auf eine zu erreichende „Reife“, „Lebenserfahrung“ oder „Rechtschaffenheit“ erfolgen. Mindestalterfestlegungen für die Ausübung des Fahrlehrerberufs bedürfen einer pädagogisch-psychologischen oder verkehrspädagogischen Begründung. In diesem Zusammenhang ist bedeutsam, welche Kompetenzvoraussetzungen man für die Ausübung des Fahrlehrerberufs benötigt. Dabei dürfen nur Kompetenzen eine Rolle spielen, die nicht erst in der Fahrlehrerausbildung erworben werden. Zu diesen Kompetenzen zählt in erster Linie die Fahrerfahrung: Wer Fahrschülern Fahr- und Verkehrskompetenz vermitteln will, sollte in diesem Bereich schon eine gewisse Expertise besitzen.

Rekurriert man auf die erworbene Fahrerfahrung als Zugangsvoraussetzung für die Erteilung einer Fahr-

lehrerlaubnis, so ist davon auszugehen, dass der Fahrkompetenzerwerb als ein komplexer Lernprozess zu verstehen ist, der sich mindestens über einen zwei- bis dreijährigen Zeitraum erstreckt (MAYCOCK, LOCKWOOD & LESTER, 1991; GREGERSEN & NYBERG, 2002; SCHADE, 2001) und Fahrleistungen von etwa 50.000 Kilometern erfordert (SUMMALA, 1987; Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, 2012). Geht man von einem Mindestalter von 18 Jahren für das selbstständige Fahren aus und hat der Fahrlehreranwärter seine Fahrerlaubnis entsprechend früh erworben, so dürfte – eine regelmäßige Fahrpraxis vorausgesetzt – eine gewisse Fahrexpertise frühestens mit 21 Jahren gegeben sein. Demzufolge empfehlen die Gutachter, den Vorschlägen des Gesetzgebers zu folgen und das Mindestalter zur Erteilung einer Fahrlehrerlaubnis auf 21 Jahre zu senken; dieses Mindestalter gilt auch in anderen großen westeuropäischen Ländern und nicht zuletzt in allen reformorientierten Ländern (z. B. Finnland, Norwegen) Europas (GENSCHOW et al., 2014). Weiterhin sollte sich der Fahrlehreranwärter nicht mehr in der Probezeit befinden; denn die damit verbundene Nichtverlängerung der Probezeit würde auf die im Wesentlichen rechtstreue Fahrweise des Anwärters hindeuten. Ältere Fahrlehreranwärter sollten entsprechend in den letzten drei Jahren vor der Antragsstellung zur Erteilung der Fahrlehrerlaubnis ununterbrochen im Besitz der Fahrerlaubnis gewesen sein.

Schließlich bleibt noch die Frage zu klären, ob – wie vom Gesetzgeber und den meisten Interessengruppen empfohlen – die Fahrerlaubnisklassen A und CE als Zugangsvoraussetzung für die Erteilung der Fahrlehrerlaubnisklasse BE entfallen sollten oder ob es auch Argumente gibt, die gegen einen Wegfall der Fahrerlaubnisklassen A und CE wurde vor allem damit begründet, den Zeitaufwand und die finanziellen Kosten für den Erwerb der Fahrlehrerlaubnis BE zu senken und damit auch Interessenten für den Fahrlehrerberuf zu gewinnen, die diesen Beruf nur befristet oder als Teilzeitbeschäftigung ausüben wollen. Darüber hinaus wurde durchaus als Problem erkannt, dass mit dem vorgeschlagenen Wegfall des Fahrerlaubnisvorbesitzes in den Klassen A und CE auch Fahrerfahrungen beispielsweise im Hinblick auf die unterschiedlichen visuellen Perspektiven von Kraftfahrzeugführern verschiedener Fahrerlaubnisklassen und die verschiedenen fahrphysikalischen Bedingungen beim Führen von Krafträdern oder Schwerkraftfahrzeugen entfallen.

Als Kompensation für die fehlenden Fahrerfahrungen mit Krafträdern bzw. Schwerkraftfahrzeugen wurden unter anderem verkehrspädagogische Lernangebote im Rahmen von theoretischer Unterweisung (z. B. zum Thema Perspektivenübernahme), Fahrstunden und Hospitationen ins Gespräch gebracht; eine Konkretisierung der kompensatorischen Maßnahmen im Hinblick auf ihre Inhalte oder ihren zeitlichen Umfang erfolgte bislang nicht.

Bevor der Wegfall der Fahrerlaubnisklassen A und CE als Zugangsvoraussetzung zur Erteilung der Fahrlehrerlaubnisklasse BE begründet abgewogen werden kann, ist fachlich festzuhalten, dass der Erwerb der Fahrerlaubnisklasse B gleichzeitig den Erwerb der Einschlussklassen AM und L bedeutet (§ 6 Abs. 3 FeV): Ein BE-Fahrlehrer unterrichtet also Fahrschüler, die nach dem erfolgreichen Ablegen der Fahrerlaubnisprüfungen berechtigt sind, die nachfolgend aufgeführten Kraftfahrzeuge zu führen (§ 6 Abs. 1 FeV):

- bestimmte zwei- und dreirädrige Kleinkrafträder, bestimmte vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge, Fahrräder mit Hilfsmotor,
- Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h (mit Anhängern dürfen diese nur mit bis zu 25 km/h bewegt werden²⁸), die für die Verwendung für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke bestimmt sind und für solche Zwecke eingesetzt werden, sowie
- selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Futtermischwagen, Stapler und andere Flurförderzeuge, jeweils mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h (auch mit Anhängern).

Weiterhin ist zu beachten, dass ein BE-Fahrlehrer nach derzeitigem Recht (§ 1 Abs. 3 FahrIG) auch den allgemeinen Teil des Theorieunterrichts für Fahrschüler in allen Fahrerlaubnisklassen durchführen darf. Dazu gehört gemäß Rahmenplan zur FahrschAusbO (Anlage 1 zu § 4 FahrschAusbO) die Lektion 7, die dem Thema „Andere Teilnehmer

²⁸ Der Besitz der Fahrerlaubnisklasse L berechtigt beispielsweise dazu, eine Zugmaschine mit zwei Anhängern (§ 32a StVZO) und einer Gesamtzulänge von 18,75 Metern (§ 32 Abs. 4 StVZO) zu führen. Es erscheint offensichtlich, dass damit verkehrssicherheitsrelevante Besonderheiten der Fahrzeugführung verbunden sind.

im Straßenverkehr“ gewidmet ist. In dieser Lektion sollen die Fahrschüler beispielsweise etwas über die Besonderheiten von Motorradfahrern und Führern von Schwerkraftfahrzeugen sowie angemessenes Verkehrsverhalten ihnen gegenüber lernen. Zu diesen Besonderheiten dürften nicht zuletzt die oben genannten klassenspezifischen visuellen Perspektiven und fahrphysikalischen Handlungsvoraussetzungen von Kraftfahrzeugführern zählen.

Betrachtet man nun die beschriebenen inhaltlichen Lehrverpflichtungen (Einschlussklassen) bzw. Lehrberechtigungen (Theorieunterricht in allen Fahrerlaubnisklassen) eines BE-Fahrlehrers, so ist festzustellen, dass er ohne den Fahrerlaubnisvorbesitz der Klassen A und CE Lehr-Lerninhalte vermitteln müsste bzw. dürfte, die er sich selbst i. d. R. nicht praktisch angeeignet hat. Selbst wenn er die oben genannten kompensatorischen Maßnahmen durchlaufen hat, stände ihm zu diesen Lehr-Lerninhalten vorrangig nur Faktenwissen zur Verfügung, dessen Verkehrssicherheitsbedeutung er kaum erfahren hat. Es darf bezweifelt werden, dass ein solches Aneignungsniveau ausreicht, um später die Fahrschüler für diesen Themenbereich im Hinblick auf zu vermittelnde Verkehrssicherheitseinstellungen überzeugend zu sensibilisieren, um ihnen das entsprechende Wissen und Können kompetent zu vermitteln und vor allem um bei der Fahrpraktischen Ausbildung von B/BE-Fahrschülern im Realverkehr, an dem natürlich auch Krafträder und Schwerkraftfahrzeuge teilnehmen, die Verkehrssicherheit als verantwortlicher Kraftfahrzeugführer zu garantieren. Gerade die zuletzt genannte Verpflichtung ist mit einer hohen Sicherheitsverantwortung verbunden, die eine frühzeitige und verlässliche Antizipation des Verhaltens von Kraftradfahrern und Schwerkraftfahrzeugführern voraussetzt und zuweilen ein sekundenschnelles Reagieren auf Verkehrsrisiken erfordert.

Ein Wegfall des Fahrerlaubnisvorbesitzes in der Klasse A würde auch bedeuten, dass BE-Fahrlehrer im Fahrschulunterricht teilnehmerorientiert an die Vorerfahrungen von Fahrschülern mit Besitz der Fahrerlaubnisklasse AM oder A anknüpfen müssten, obwohl sie diese Fahrerfahrungen unter Umständen nicht nachvollziehen können (z. B. wenn sie die Fahrerlaubnisklasse A nicht besitzen und auf das Führen von Fahrzeugen der Klasse AM verzichtet haben).

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass das Richtziel des § 1 Abs. 1 FahrschAusbO, einen sicheren, verantwortungsvollen und umweltbe-

wussten Verkehrsteilnehmer auszubilden, nur erreicht werden kann und eine sichere Fahrpraktische Ausbildung nur möglich ist, wenn der BE-Fahrlehrer fahrerlaubnisklassenspezifische Besonderheiten des Fahrverhaltens nachgewiesenermaßen kennt und im eigenen Fahrverhalten berücksichtigen kann. Dies kann aus Sicht der Gutachter auf einem Mindestniveau durch den Vorbesitz der Fahrerlaubnisklassen A1 sowie C oder D gesichert werden: Um die Fahrbedingungen auf einem Schwerkraftfahrzeug nachvollziehen zu können, erscheint es unerheblich, ob man Fahrerfahrungen in der Klasse C oder D gesammelt hat. Grundlegende Erfahrungen im Umgang mit Fahrzeugkombinationen sind auch in der Klasse BE eingeschlossen; demzufolge erscheint der Nachweis der Klassen CE oder DE nicht notwendig. Genauso können hinreichende Erfahrungen im Umgang mit Krafträdern bereits beim Erwerb der Fahrerlaubnisklasse A1 erworben werden; der Erwerb der Klasse A2 ist nicht erforderlich. Natürlich erscheinen auch kompensatorische Maßnahmen anstelle des Fahrerlaubnisvorbesitzes denkbar; allerdings bliebe zu fragen, wie man die Gleichwertigkeit dieser Maßnahmen sicherstellen will und ob diese Maßnahmen im Ergebnis nicht ebenfalls einen substantiellen Zeit- und Kostenaufwand erfordern, der darüber hinaus keine Effekte im Hinblick auf das Voranschreiten in der Berufskarriere zeigt. So erwirbt die Mehrheit der angehenden Fahrlehrer früher oder später auch die Fahrerlaubnisklasse A, die in jedem Fall den Fahrerlaubnisvorbesitz in der Klasse A voraussetzen muss. Weiterhin müsste – wie oben begründet wurde – ein Wegfall des Vorbesitzes der Fahrerlaubnisklassen A und CE als Zugangsvoraussetzung zur Erteilung der Fahrlehrerlaubnisklasse BE dazu führen, dass Fahrlehrer ohne diese Voraussetzungen bestimmte Themen im Theorieunterricht (z. B. Lektion 7, s. o.) nicht mehr unterrichten dürften. Hier wären also ergänzende fahrlehrerrechtliche Regelungen notwendig, die darüber hinaus auch kontrolliert werden müssten; dies erscheint kaum möglich. Alles in allem bleibt es also fraglich, ob der von verschiedenen Seiten geforderte Wegfall des Fahrerlaubnisbesitzes der Klassen A und CE zu einem Bürokratieabbau und zu einer substantiellen Zeit- und Kostenersparnis in der Fahrlehrerausbildung führen würde. Demgegenüber erscheinen Einbußen im Hinblick auf das fachliche sowie das pädagogisch-psychologische und verkehrspädagogische Ausbildungsniveau wahrscheinlich und Folgen für die Verkehrssicherheit der Fahrschul Ausbildung nicht ausschließbar.

Bildungsabschluss als Zugangsvoraussetzung für den Fahrlehrerberuf

Bei der Beantwortung der Frage, mit welchem Bildungsniveau der Zugang zu einer Fahrlehrerausbildung verknüpft werden sollte, ist zum einen davon auszugehen, dass heutzutage die meisten Ausbildungsberufe zumindest einen mittleren Bildungsabschluss voraussetzen. Demzufolge ließe sich kaum begründen, warum eine (Berufs-)Ausbildung, die zur Unterrichtung und Ausbildung Erwachsener berechtigt, auf einem geringeren Bildungsabschluss aufbauen kann. Zum anderen zeigen einschlägige Studien zur Kompetenzentwicklung von Schülern (insbesondere die PISA-Studien von BAUMERT et al., 2001; PRENZEL et al., 2005; PRENZEL et al., 2013), dass auch beim Erreichen eines Hauptschulabschlusses noch mit erheblichen Defiziten in schulischen Basiskompetenzen (Lesekompetenz, mathematische Grundbildung) gerechnet werden muss. Dies stünde im Kontrast zur angestrebten Aufwertung der Ausbildung im Sinne des Deutschen Qualifikationsrahmens. Die Gutachter erachten es daher als wünschenswert und geboten, die Zugangsvoraussetzungen für die Erteilung der Fahrlehrerlaubnis mindestens auf einen Mittleren Bildungsabschluss zusammen mit einer abgeschlossenen – möglichst inhaltlich einschlägigen – Berufsausbildung²⁹ oder alternativ dazu auf die (Fach-)Hochschulreife anzuheben. Bei der Abwägung des Gutachtervorschlags sollte auch berücksichtigt werden, dass in der Mehrheit der europäischen Länder ein Bildungsabschluss gefordert wird, der über den mittleren Bildungsabschluss hinausgeht (GENSCHOW et al., 2014).

Überwachung der Fahrlehrerausbildungsstätten und Qualitätssicherung der Lehr-Lernmedien

Im Schulsystem findet sich mit dem Übergang zur Outputsteuerung auch eine Etablierung bzw. Neuausrichtung der Schulinspektion. Die Schulinspektion stellt eine Form der externen Schulevaluation dar; ihre Ausgestaltung unterscheidet sich in den einzelnen Bundesländern. Die mit der Durchführung von Schulinspektionen Beauftragten nutzen verschiedene empirische Methoden, um die Schulqualität zu bestimmen. Von besonderer Bedeutung sind dabei Unterrichtshospitationen sowie die Befragung von Lehrkräften, Schülern und Eltern. Als inhaltliche Grundlage der Schulinspektion existieren Qualitätsmerkmale, die sich in unterschied-

lichen Qualitätsbereichen (z. B. Ausbildungsergebnisse, Lehr-Lernkultur bzw. Qualität der Lehr-Lernprozesse, Schulkultur, Schulmanagement, Lehrprofessionalität, Ziele und Strategien der Qualitätsentwicklung) verorten lassen. Neben derartigen Standards und ihrer Überwachung findet sich auch eine Qualitätssicherung bei den wichtigen Lehr-Lernmedien, also beispielsweise bei den Schulbüchern. Zwar unterscheiden sich hier die Zulassungsregelungen länderspezifisch³⁰, in jedem Falle aber gibt es eine pädagogisch-didaktische Qualitätskontrolle der einzusetzenden Medien im öffentlichen Interesse.

Auch in der Fahrlehrerausbildung existiert eine rechtlich vorgegebene Pflicht zur externen Evaluation der Ausbildungsqualität an Fahrlehrerausbildungsstätten: Nach § 33 Abs. 1 FahrIG überwacht die nach Landesrecht zuständige Behörde – neben den Fahrlehrern sowie den Fahrschulen und deren Zweigstellen – auch die Fahrlehrerausbildungsstätten mindestens alle zwei Jahre an Ort und Stelle. Aus unterschiedlichen Gründen und nicht zuletzt zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen wäre dabei eine bundeseinheitliche und auf verkehrspädagogische Qualitätskriterien fokussierende Ausgestaltung der Überwachung der Fahrlehrerausbildungsstätten wünschenswert. Es existieren keine belastbaren wissenschaftlichen Informationen darüber, ob die gegenwärtige Überwachung der Fahrlehrerausbildungsstätten tatsächlich auf verkehrspädagogische bzw. fachdidaktische Qualitätskriterien fokussiert und in den einzelnen Bundesländern ähnlich ausgestaltet ist. An dieser Stelle zeigt sich Forschungs- und Entwicklungsbedarf. Gleichmaßen erscheint eine Qualitätssicherung bei den eingesetzten Lehr-Lernmedien notwendig. Mit einer solchen Qualitätssicherung würden wirksame Anreize geschaffen, qualitativ hochwertige Lehrbücher und Ausbildungsmaterialien zu erarbeiten, die dem aktuellen Stand der Lehr-Lernforschung entsprechen.

²⁹ Besonders erstrebenswert erscheint eine Berufskraftfahrerausbildung.

³⁰ Beispielsweise werden Lehr-Lernmedien in Bayern zentral durch das Staatsministerium für Unterricht und Kultus zugelassen. In Berlin entscheidet anstelle einer zentralen Zulassung jede Schule selbst, welche Lehr-Lernmedien eingesetzt werden; zur Entscheidungsfindung werden Fachkonferenzen einberufen.

Weiterentwicklung des Curriculums für die Fahrlehrerausbildung und Etablierung einer Curriculumkommission

Der Gesetzgeber und die verschiedenen Interessengruppen – sowie nicht zuletzt auch die Gutachter – stimmen darin überein, dass das Curriculum für die Fahrlehrerausbildung weiterzuentwickeln ist und dabei eine stärkere Fokussierung auf pädagogisch-psychologische und verkehrspädagogische Inhalte erfolgen muss. Dabei ist davon auszugehen, dass die Curriculumentwicklung in den Bildungswissenschaften heute nicht mehr als abzuschließender Prozess aufgefasst wird. Vielmehr bedarf es einer ständigen Evaluation und Revision eines Curriculums, um dem fachlichen sowie dem pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Erkenntnisfortschritt zu entsprechen und diesen möglichst zeitnah im Ausbildungsprozess zu berücksichtigen (BRAND, 2006; MEIER & JAKUPEC, 2010). Ein solcher strukturierter und wissenschaftlich begründeter Weiterentwicklungsprozess bedarf einer organisatorischen und fachlichen Steuerung; diese Steuerung wird im Bildungssystem üblicherweise durch Curriculumkommissionen geleistet. Daher schlagen die Gutachter die Einrichtung einer Curriculumkommission, bestehend aus Bildungswissenschaftlern und Fachpraktikern, unter Federführung des Gesetzgebers vor.

6 Entwurf einer optimierten modularisierten Fahrlehrerausbildung

6.1 Überblick

Im vorliegenden Kapitel wird zunächst das Berufsbild des Fahrlehrers mit seinen vielfältigen Karrieremöglichkeiten beschrieben. Darauf aufbauend wird dann ein Konzept für eine optimierte modularisierte Fahrlehrerausbildung vorgestellt, die diesem Berufsbild gerecht werden soll. Das empfohlene modularisierte Ausbildungsmodell umfasst einerseits ein Grundmodul, dessen Ziel im Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse BE besteht; andererseits beinhaltet es eine Reihe von Zusatzmodulen, die zu einem ergänzenden und vertieften Kompetenzerwerb in spezifischen Tätigkeitsfeldern führen sollen. Während die Ausbildungsabläufe und Inhalte des Grundmoduls nachfolgend detailliert dargestellt werden, soll im Hinblick auf die Zusatzmodule nur

ein erster Rahmen skizziert werden, der durch weitere Forschungs- und Entwicklungsarbeiten ausgestaltet und konkretisiert werden muss.

6.2 Berufsbild des Fahrlehrers und modularisierte Fahrlehrerausbildung

Das Tätigkeitsfeld von Fahrlehrern ist facettenreich. So können Fahrlehrer neben ihrem Kerngeschäft, der Fahrschulerausbildung, vor allem in folgenden Bereichen tätig werden:

- Fahrerweiterbildung (z. B. Fahrkompetenztrainings für ältere Kraftfahrer),
- Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern (z. B. Unterricht zum Erwerb der beschleunigten Grundqualifikation),
- Beratung von auffällig gewordenen Kraftfahrern und Durchführung von Interventionsmaßnahmen zur Fahrer Rehabilitation (z. B. verkehrspädagogische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars),
- Betrieb bzw. Leitung einer eigenen Fahrschule,
- Sachverständigentätigkeit im Rahmen der Fahrschulüberwachung,
- Aus- und Fortbildung sowie Prüfung von Fahrlehrern (z. B. Dozententätigkeit als Fahrlehrer an einer Fahrlehrerausbildungsstätte, Mitwirkung in einem Fahrlehrerprüfungsausschuss) sowie
- Verkehrserziehung (z. B. in Kindertagesstätten).

Eine Aufnahme von Tätigkeiten bzw. die Durchführung von Maßnahmen in den genannten Bereichen setzt teilweise spezielle Zusatzqualifikationen voraus, die zur Maßnahmendurchführung berechtigen. Im Hinblick auf die Weiterentwicklung des Berufsbildes des Fahrlehrers wird von einzelnen Interessengruppen (z. B. MOVING, o. J.) in der Fachöffentlichkeit vorgeschlagen, als Eingangsniveaustufe der Fahrlehrerqualifikation so genannte „Fahrausbilder“ auszubilden, die lediglich zur Durchführung von Fahrpraktischer Ausbildung berechtigt sind. Eine Berechtigung zur Durchführung von Theorieunterricht soll nach diesen Vorschlägen hingegen die zweite Niveaustufe der Fahrlehrerqualifikation darstellen und in einem Zusatzmodul erworben werden. Begründet wird dieser Vorschlag damit, dass der Ausbildungsbedarf in der Fahrpraktischen

Ausbildung den Ausbildungsbedarf im Theorieunterricht weit übersteigen würde³¹ und daher aus Kosten-Nutzen-Erwägungen eine Absenkung der Eingangsqualifikation von Fahrlehrern vertretbar wäre. Weiterhin wird argumentiert, dass eine solche Unterscheidung bereits in einigen Ländern wie Bulgarien, Österreich und Italien praktiziert würde (GENSCHOW et al., 2013), ohne dass eine verkehrssicherheitsrelevante Einschränkung der pädagogischen Qualität der Ausbildung erkennbar sei.

Den genannten Argumenten steht entgegen, dass die Fahrschulausbildung aufgrund der mit ihr verbundenen zeitlichen und finanziellen Belastungen für die Bewerber effizient und effektiv ausgestaltet werden muss und in erster Linie alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden müssen, um sicherheitsrelevantes Wissen und Können sowie sicherheitsdienliche Einstellungen zum Straßenverkehr zu vermitteln. Zur Ausschöpfung der diesbezüglichen Lernpotenziale müssen nicht zuletzt verschiedene Lehr-Lernformen – der Theorieunterricht und die Fahrpraktische Ausbildung – fachlich, pädagogisch-psychologisch und verkehrspädagogisch sinnvoll miteinander verzahnt werden. Das Niveau dieser Verzahnung beeinflusst die Wahrscheinlichkeit und das Ausmaß von Synergieeffekten beim Einsatz der Lehr-Lernformen im Allgemeinen und die Transformation deklarativen und prozeduralen Wissens in vielseitig anwendungsbereites Handlungswissen bzw. entlastende Handlungsroutrinen im Besonderen (BREDOW & STURZBECHER, 2014). Dementsprechend zeichnen sich auch andere Bildungsmaßnahmen, mit denen – wie bei der Fahrschulausbildung – unter Sicherheitsrisiken sowohl Wissen als auch psychomotorische Fähigkeiten vermittelt bzw. erworben werden sollen, durch eine hohe Verzahnung von wissensorientierten und anwendungsorientierten Lernelementen aus (z. B. Risikoberufe und Risikosportarten wie Gerüstbauertätigkeiten, Sportklettern und Sporttauchen; vgl. HOFFMANN & STURZBECHER, 2009). In Analogie dazu legen lehr-lernpsychologische Analysen zum Erwerb von Fahr- und Verkehrskompetenz nahe, dass auch bei der Fahrausbildung eine starke Segmentierung von wissensorientierten und anwendungsorientierten Lernelementen weder wünschenswert noch sinnvoll ist (GRATTENTHALER et al., 2009).

Insgesamt betrachtet sollte in Deutschland – trotz Kostendruck – im Interesse einer ganzheitlichen, den Theorieunterricht und die Fahrpraktische Ausbildung inhaltlich verzahnenden Fahrschulausbil-

dung keine Trennung zwischen Fahrlehrern für den Theorieunterricht und Fahrlehrern für die Fahrpraktische Ausbildung vorgenommen werden. Stattdessen sollte die Ausbildung zum Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse BE weiterhin die Basis (bzw. das „Grundmodul“) darstellen, im Rahmen derer sowohl Kompetenzen zur Durchführung von Theorieunterricht als auch Kompetenzen zur Durchführung der Fahrpraktischen Ausbildung erworben werden. Die Gutachter plädieren zum einen dafür, das Niveau des Kompetenzerwerbs zur Durchführung des Theorieunterrichts in der Eingangsqualifikation des BE-Fahrlehrers keinesfalls abzusenken, sondern in einzelnen Punkten sogar zu verbessern (z. B. im Hinblick auf die Auswahl und Nutzung von Lehr-Lernmedien). Zum anderen soll gleichzeitig eine Verbesserung der Ausbildungskompetenzen im Hinblick auf die Durchführung hochwertiger Fahrpraktischer Ausbildung erreicht werden.³² Damit würde künftig die Eingangsqualifikation für den Fahrlehrerberuf nicht hinter der bestehenden Eingangsqualifikation zurückfallen: Dies erscheint auch deshalb wünschenswert, weil die Anhebung des pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Niveaus der Fahrlehrerqualifikation ein erklärtes Reformziel des Gesetzgebers und aller Interessengruppen ist.³³ Darüber hinaus finden sich in den großen westeuropäischen Ländern und in den reformorientierten skandinavischen Ländern Fahrlehrer mit einer Einschränkung ihrer Ausbil-

³¹ Die Durchführung der Fahrpraktischen Ausbildung stellt heute und vermutlich auch künftig den Schwerpunkt der Berufstätigkeit von Fahrlehrern dar. Das Kraftfahrt-Bundesamt (2014) geht davon aus, dass im Jahr 2030 ca. 0,60 Millionen „Pkw-Fahrschüler“ ausgebildet werden. Bei 14 Ausbildungseinheiten Theorieunterricht je Fahrschüler und einer Gruppengröße von ca. 10 Fahrschülern müssen damit 0,84 Millionen Ausbildungseinheiten Theorieunterricht geleistet werden. Dagegen sind – bei durchschnittlich 33 Ausbildungseinheiten Fahrpraktischer Ausbildung (FLVBW, 2014) je Fahrschüler – 19,80 Millionen fahrpraktische Ausbildungseinheiten durchzuführen. Das Verhältnis zwischen den Ausbildungseinheiten im Theorieunterricht und den fahrpraktische Ausbildungseinheiten beträgt damit etwa 1:23.

³² Allerdings ist bei der Ausgestaltung der Fahrlehrerausbildung zu berücksichtigen, dass eine spezielle Fachdidaktik für die Fahrpraktische Ausbildung noch nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung steht.

³³ Verglichen mit anderen großen westeuropäischen Ländern wird in Deutschland mit 770 Stunden zwar derzeit der größte Stundenumfang in der Fahrlehrerausbildung gefordert, in reformorientierten Ländern wie Finnland (2.700 Ausbildungsstunden), Norwegen (3.360 Ausbildungsstunden) und Schweden (2.520 Ausbildungsstunden) finden sich allerdings noch weit höhere Stundenumfänge (GENSCHOW et al., 2014).

dungsbefugnis auf die Fahrpraktische Ausbildung eher selten bzw. gar nicht (GENSCHOW et al., 2014), was im Rahmen einer wünschenswerten Angleichung der Qualifikationsniveaus nicht unbeachtet bleiben sollte. Schließlich haben sich die Bundesländer in der Sitzung des BLFA vom 17.09.2014 für ein Festhalten am bisherigen Eingangsqualifikationsniveau für Fahrlehrer ausgesprochen.

Ungeachtet der Tatsache, dass Fahrlehrer mit dem Eingangsqualifikationsniveau für die Fahrlehrerlaubnisklasse BE auch künftig zur Erteilung von Theorieunterricht berechtigt sein sollten, erscheint den Gutachtern ein ergänzendes Zusatzmodul wünschenswert, mit dem vertiefende Kompetenzen zur Durchführung von Theorieunterricht (z. B. im Hinblick auf die eigenständige Gestaltung von Lehr-Lern-Medien) erworben werden können. Weitere Zusatzmodule sollten zur Bearbeitung von ergänzenden Tätigkeitsfeldern (z. B. Fahrerweiterbildung, Durchführung von Interventionsmaßnahmen zur Fahrerrehabilitation, s. o.) qualifizieren. Dabei ist zwischen zwei Arten von Zusatzmodulen zu unterscheiden: Einige Zusatzmodule berechtigen – im Falle des erfolgreichen Absolvierens – zur Durchführung bestimmter Maßnahmen; sie sind zur Erlangung der Berechtigung also verpflichtend zu absolvieren. Hierunter fallen beispielsweise die Zusatzmodule zum Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklassen A, CE oder DE. Andere Zusatzmodule

dienen hingegen zwar ebenfalls dem ergänzenden Kompetenzerwerb in einem bestimmten Tätigkeitsfeld; die Ausübung der Tätigkeit ist dabei aber nicht an das erfolgreiche Absolvieren des entsprechenden Zusatzmoduls gekoppelt. Beispiele hierfür sind die wünschenswerten Zusatzmodule für die Durchführung von Eco-Trainings und Verkehrserziehung.

6.3 Beschreibung des obligatorischen Grundmoduls

Überblick

Das Grundmodul beinhaltet die Ausbildung zum Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse BE und dient dem Aufbau der für die Durchführung der Fahrschul Ausbildung in dieser Klasse notwendigen fachlichen sowie pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Kompetenzen. Das Modul setzt sich aus Ausbildungssegmenten in einer Fahrlehrerausbildungsstätte und Ausbildungssegmenten in einer Ausbildungsfahrschule zusammen, die sich insgesamt über mindestens 12 Monate erstrecken. Im Vergleich zur bislang geltenden zehnmonatigen Ausbildung (exklusive einer ca. einmonatigen „Leerlaufphase“ zwischen dem schriftlichen und dem mündlichen Teil der Fachkundeprüfung) erfolgt damit eine Ausdehnung der Ausbildung um zwei Monate. Ein erster Überblick über die Ausbildungsverläufe des Grundmoduls findet sich im Bild 2.

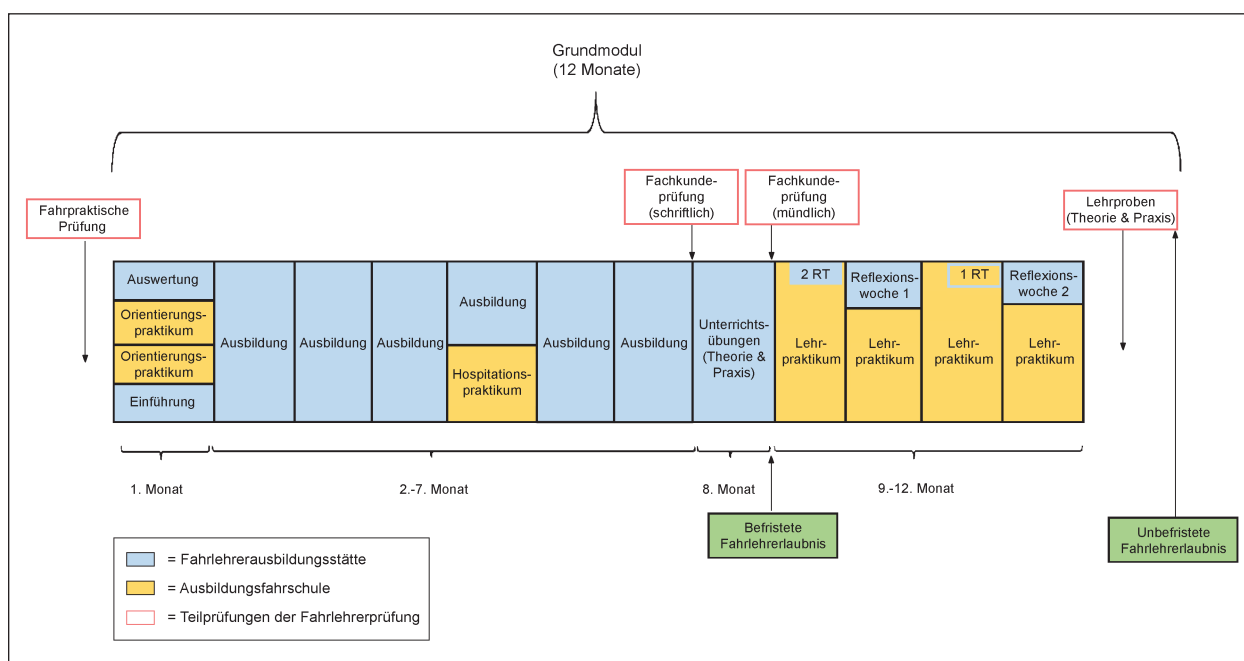


Bild 2: Schematische Darstellung des Grundmoduls zum Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse BE

Fahrpraktische Prüfung

Vor dem Ausbildungsbeginn sollte der Fahrlehreranwärter die fahrpraktische Prüfung nach § 15 FahrIPrüfO absolvieren, in der er seine Fähigkeiten zum Führen eines Kraftfahrzeugs und einer Fahrzeugkombination der Klasse BE unter Beweis stellen muss. Derzeit ist die fahrpraktische Prüfung an das Konzept der praktischen Fahrerlaubnisprüfung angelehnt, wobei von Fahrlehreranwärtern ein höheres Anforderungsniveau verlangt wird. BOUSKA und MAY (2009, S. 279) beschreiben die Ansprüche an die Fahrkompetenz wie folgt: „Nicht nur vorschriftsmäßig, sondern auch sicher und gewandt, also vorausschauend, situationsangepasst, ´geschmeidig´, gleichsam ´elegant´, dabei stets umweltschonend, ist zu fahren“. Im Hinblick auf die Abbruchkriterien der fahrpraktischen Prüfung gelten die Vorschriften der Fahrerlaubnisprüfung (§ 15 Abs. 3 FahrIPrüfO), wobei ein Nichtbestehen bereits möglich ist, wenn zwar keine Rechtsfehler gemacht werden, jedoch die sichere, gewandte und umweltschonende Fahrweise nur unzureichend praktiziert wird (BOUSKA & MAY, 2009). Insgesamt betrachtet sind die Anforderungen an das erforderliche Fahrkompetenzniveau von Fahrlehreranwärtern bislang auf einem allgemeinen Niveau gehalten. Für eine zukünftige fahrpraktische Prüfung sollten sie angemessen operationalisiert und durch Bewertungsstandards untersetzt werden. Diesbezügliche Anleihen können bei STURZBECHER et al. (2014) genommen werden, die Bewertungsstandards für die praktische Fahrerlaubnisprüfung aufgestellt haben.

Im Vergleich zur derzeitigen Ausbildung, bei der die fahrpraktische Prüfung im zweiten oder dritten Monat abgelegt wird (§ 9 FahrIPrüfO), sollte die Prüfung künftig zeitlich vorgezogen werden. Diese Vorverlagerung ermöglicht es zum einen, die für die fahrpraktische Ausbildung der Fahrlehreranwärter bislang vorgesehenen 15 Unterrichtseinheiten für den Aufbau von Kompetenzen im fachlichen sowie im pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Bereich zu nutzen. Zum anderen ist mit der Vorverlagerung eine finanzielle Entlastung einiger Anwärter verbunden: Wenn ein Anwärter die fahrpraktische Prüfung drei Mal nicht besteht, darf er sie bislang erst nach einer Wartezeit von fünf Jahren und nochmaliger Ausbildung erneut absolvieren (§ 25 FahrIPrüfO). Bei einer Vorverlegung der Prüfung hätte er im Falle eines Prüfungsversagens noch keine Zeit und kein Geld in die Ausbildung inves-

tiert.³⁴ Die Vorbereitung auf die fahrpraktische Prüfung sollte durch den Anwärter vorgenommen werden – zur Unterstützung könnten ggf. Trainingsprogramme von Fahrschulen oder Fahrlehrerausbildungsstätten dienen.

1. Monat – Orientierungsphase inklusive Orientierungspraktikum

Nach dem erfolgreichen Absolvieren der fahrpraktischen Prüfung beginnt die Fahrlehrerausbildung. Im Zuge dieser Ausbildung wird zunächst eine einmonatige Orientierungsphase durchgeführt. Die erste Woche findet in einer Fahrlehrerausbildungsstätte statt und dient dazu, die Fahrlehreranwärter mit dem Ausbildungsablauf vertraut zu machen sowie konkrete Arbeits- und Beobachtungsaufträge für das folgende zweiwöchige Orientierungspraktikum in der Ausbildungsfahrschule aufzugeben. Im Praktikum erhalten die Anwärter dann einen Einblick in den Fahrschulalltag (z. B. Arbeitsorganisation, Tätigkeitsspektrum, Unterrichtshospitationen) und bearbeiten die Arbeits- und Beobachtungsaufträge. In Anbetracht der Tatsache, dass die Fahrlehreranwärter zu diesem Zeitpunkt noch keine umfassenden fachlichen sowie pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Kenntnisse besitzen, sollten die Aufträge eher grundlegenden Charakter aufweisen. So könnten beispielsweise die Tätigkeitsfelder von Fahrlehrern, die Abläufe eines Anmeldegesprächs oder die Unterrichtsinhalte in der Ausbildung der Klasse B/BE herausgearbeitet werden. Weiterhin erscheint es im Hinblick auf den Theorieunterricht empfehlenswert, einzelne Unterrichtslektionen hinsichtlich der mit ihnen verbundenen Ziele, Inhalte, Methoden und Medien zu analysieren. Bezüglich der Fahrpraktischen Ausbildung sollten die geplanten und tatsächlichen Schwerpunkte der Ausbildungseinheiten, die Wahl der Fahrstrecke, die Lehr-Lernmethoden sowie Fehler der Fahrschüler und Eingriffe des Fahrlehrers erkundet werden. Die im Fahrschulalltag gewonnenen Erfahrungen und insbesondere die Ergebnisse der Arbeits- und Beobachtungsaufträge sollen dann in der vierten Woche der Orientierungsphase in der Fahrlehrerausbildungsstätte ausgewertet und reflektiert werden.

³⁴ Zukünftig sollte auch auf die fünfjährige Wartezeit bei dreimaligem Nichtbestehen der fahrpraktischen Prüfung verzichtet werden, da der Aufbau der notwendigen Fahrkompetenz in einem kürzeren Zeitraum zu bewerkstelligen ist.

Insgesamt betrachtet soll die Orientierungsphase dem Bewerber einen realistischen Einblick in den Berufsalltag und die damit einhergehenden Anforderungen bieten. Dies soll es Fahrlehreranwärtern, deren Vorstellungen nicht der beruflichen Realität entsprechen, frühzeitig ermöglichen, die Ausbildung abzubrechen und sich aufwändige finanzielle und zeitliche Investitionen zu ersparen. Darüber hinaus stellen die im Rahmen des Orientierungspraktikums gewonnenen Erfahrungen einen teilnehmerorientierten Bezugsrahmen dar, auf den im weiteren Ausbildungsverlauf zurückgegriffen werden kann.

2.-7. Monat – Ausbildung Fahrlehrerausbildungsstätte und Hospitationspraktikum

In den auf die Orientierungsphase folgenden Monaten findet die Ausbildung vorrangig an der Fahrlehrerausbildungsstätte statt. Inhaltlich sollten dabei das gesamte fachliche Professionswissen (Kompetenzbereiche „Verkehrsverhalten“, „Recht“ und „Technik“) sowie ein wesentlicher Teil des pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Professionswissens (Kompetenzbereiche „Unterrichten, Ausbilden und Weiterbilden“, „Erziehen“ und „Beurteilen“) vermittelt werden.

Zu Beginn des fünften Ausbildungsmonats wird ein zweiwöchiges Hospitationspraktikum an der Ausbildungsfahrschule durchgeführt. Dieses Praktikum dient vor allem der Verzahnung der in der Fahrlehrerausbildungsstätte erworbenen Kenntnisse mit praxisorientierten Lernelementen. Dazu sollen die Fahrlehreranwärter insbesondere Hospitationen des Theorieunterrichts und der Fahrpraktischen Ausbildung durchführen. Es empfiehlt sich, bezüglich des Theorieunterrichts sowohl im Grundstoff-Unterricht (Anlage 1 FahrschAusbO) als auch im klassenspezifischen Unterricht der Klasse B (Anlage 2.2 FahrschAusbO) zu hospitieren. Mit Blick auf die Fahrpraktische Ausbildung sollten Fahrlehreranwärter bei Ausbildungsfahrten von Fahrschülern unterschiedlichen Leistungsstandes und – sofern möglich – auch bei Prüfungsfahrten hospitieren. Alle Unterrichtseinheiten sollten hinsichtlich der Erfüllung von Qualitätskriterien guten Theorieunterrichts bzw. guter Fahrpraktischer Ausbildung (z. B. STURZBECHER & PALLOKS, 2012) ausgewertet werden. Darüber hinaus sollten die Vor- und Nachbesprechung der Unterrichtseinheiten sowie die Feststellung der theoretischen und fahrpraktischen Prüfungsreife mit dem Ausbildungsfahrlehrer diskutiert werden, da diese lernstandsdiagnostischen Aspekte wesentliche Bestandteile der späteren

eigenständigen Ausbildungstätigkeit des Fahrlehreranwärters darstellen.

8. Monat – Unterrichtsübungen und Fachkundeprüfung

Zu Beginn des achten Ausbildungsmonats findet der schriftliche Teil der Fachkundeprüfung (§ 16 FahrlPrüfO) statt. Die folgenden vier Wochen sollten insbesondere für den Ausbau der pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Kompetenzen genutzt werden. Hierzu können vor allem Unterrichtsübungen dienen: So können die Lehrkräfte der Fahrlehrerausbildungsstätte die Fahrlehreranwärter bei der Planung von Unterrichtseinheiten unterstützen, die Unterrichtsdurchführung beobachten und im Rahmen der Unterrichtsauswertung wertvolle Rückmeldungen über die Erfüllung von Qualitätskriterien guten Unterrichts liefern. Weiterhin könnten – wie bei dem Projekt „Driver Instructor Education 2.0“ der Universität der Bundeswehr München (RANNER & REINMANN, 2011; VOHLE & REINMANN, 2012) – einzelne Unterrichtsübungen videografisch erfasst und auf einem Internetportal so zur Verfügung gestellt werden, dass die Fahrlehreranwärter die Übungen auch selbst im Hinblick auf die Erfüllung von Qualitätskriterien reflektieren können. Für die Fahrlehreranwärter würde dies eine Chance darstellen, in einem verkehrspädagogischen „Schonraum“ (d. h. ohne reale Fahrschüler und Prüfungsdruck) ihre Fähigkeiten zur pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Selbstreflexion weiterzuentwickeln.

Ein weiterer Teil der Ausbildungszeit sollte für die Vorbereitung auf die mündliche Fachkundeprüfung genutzt werden, die am Ende des achten Ausbildungsmonats absolviert werden muss (§ 16 FahrlPrüfO). In diesem Zusammenhang könnten insbesondere Prüfungssimulationen wertvolle Lernbeiträge leisten. Sobald die mündliche Fachkundeprüfung bestanden wurde, ist dem Fahrlehreranwärter eine auf zwei Jahre befristete Fahrlehrerlaubnis zu erteilen (§ 9a FahrlG).

9.-12. Monat – Ausbildung Ausbildungsfahrschule (Lehrpraktikum)

Die letzten vier Monate der Ausbildung dienen – im Sinne eines Lehrpraktikums – vorrangig der praktischen Ausbildungstätigkeit in einer Ausbildungsfahrschule. Hier sollen die Bewerber – mit und ohne Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers – selbst-

ständig Fahrschüler ausbilden; im Bedarfsfall können ergänzende Hospitationen durchgeführt werden. Darüber hinaus umfasst das Lehrpraktikum auch die Vorstellung von Fahrschülern zur praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Auf eine obligatorische Vorstellung von Fahrschülern zur theoretischen Fahrerlaubnisprüfung, wie sie derzeit festgelegt ist, sollte hingegen verzichtet werden, da – im Gegensatz zur praktischen Fahrerlaubnisprüfung – eine Begleitung und Beaufsichtigung des Fahrschülers während des Ablegens der Prüfung nicht möglich ist.³⁵

Die Ausbildung an der Ausbildungsfahrschule soll durch verschiedene Reflexionsphasen ergänzt werden: So soll am Ende des neunten Ausbildungsmonats zunächst eine zweitägige Reflexionsphase in der Fahrlehrerausbildungsstätte stattfinden. Diese Reflexionsphase sollte vor allem zur Klärung organisatorischer Fragen, zur Unterstützung beim Verfassen des Berichtshefts und zur Behebung möglicher Probleme mit den Tätigkeiten in der Ausbildungsfahrschule dienen. Am Ende des zehnten Ausbildungsmonats ist eine einwöchige Reflexionsphase in der Fahrlehrerausbildungsstätte vorgesehen, in der insbesondere die Auswertung und Reflexion von Ausbildungserfahrungen sowie die Durchführung und Analyse von Unterrichtsübungen im Theorieunterricht und in der Fahrpraktischen Ausbildung im Vordergrund stehen soll. Gegen Ende des elften Ausbildungsmonats soll eine eintägige Reflexionsphase in der Ausbildungsfahrschule stattfinden. Dabei soll ein Lehrender der Fahrlehrerausbildungsstätte den Bewerber einen Tag während der Durchführung von Theorieunterricht und von unterschiedlichen fahrpraktischen Ausbildungseinheiten begleiten. Der Bewerber soll die Unterrichts- bzw. Ausbildungseinheiten vorab schriftlich planen, sodass der Lehrende diese Planung in die Analyse des Unterrichts mit einbeziehen kann. Eine

solche intensive Betreuung des Bewerbers soll es dem Lehrenden ermöglichen, einen realitätsgetreuen Einblick in die Unterrichtskompetenz des Anwärters zu erhalten und diesen mit Blick auf individuelle Stärken und Schwächen zu beraten.³⁶ Eine letzte, einwöchige Reflexionsphase findet gegen Ende des zwölften Ausbildungsmonats in der Fahrlehrerausbildungsstätte statt und dient der Vorbereitung auf die Lehrproben. In diesem Zusammenhang sind insbesondere Einheiten des Theorieunterrichts und der Fahrpraktischen Ausbildung zu planen, durchzuführen und gemäß den Qualitätskriterien guten Theorieunterrichts bzw. guter Fahrpraktischer Ausbildung (z. B. STURZBECHER & PALLOKS, 2012) zu analysieren. Insgesamt gesehen, wird die derzeitige 70-stündige Reflexionszeit (2 Reflexionswochen à 35 Stunden) damit auf 91 Stunden (2 Reflexionswochen à 35 Stunden und drei Reflexionstage à jeweils 7 Std.) ausgebaut; darüber hinaus wird die Reflexionszeit stärker über den Ausbildungsverlauf verteilt.

Lehrproben zum Theorieunterricht und zur Fahrpraktischen Ausbildung

Die Lehrproben zum Theorieunterricht und zur Fahrpraktischen Ausbildung (§§ 17, 18 FahrIPrüfO) können frühestens nach dem Absolvieren der letzten Reflexionsphase am Ende des zwölften Ausbildungsmonats abgelegt werden. Die Dauer der Lehrproben zum Theorieunterricht sollte dabei von 45 Minuten auf 90 Minuten erhöht werden. Dies erscheint geboten, damit sich die Prüfer einen umfassenden Überblick über die fachlichen sowie die pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Kompetenzen des Bewerbers verschaffen können: Auch im regulären Fahrschulbetrieb finden sich im Theorieunterricht zumeist 90-minütige Unterrichtseinheiten. Eine 90-minütige Lehrprobe zum Theorieunterricht entspräche also eher dem Berufsalltag mit seinen verkehrspädagogischen und arbeitsorganisatorischen Anforderungen. Sobald die Lehrproben bestanden wurden und die sonstigen Voraussetzungen erfüllt sind, sollte eine unbefristete Fahrerlaubnis erteilt werden.

Notwendige Änderungen des Rahmenplans für die Fahrlehrerausbildung an Fahrlehrerausbildungsstätten

Mit der Neugestaltung der Fahrlehrerausbildung und der Neustrukturierung des zu vermittelnden Professionswissens müssen auch Änderungen im

³⁵ Generell ist zu prüfen, inwieweit die derzeit in § 3 Abs. 1 FahrIAusbO festgelegten Abschnitte des Ausbildungsplans für die Durchführung der Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule sowie die in der „Richtlinie für die Durchführung der Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule für die Fahrlehreranwärter (Praktikum) nach § 2 Abs. 5 Fahrlehrergesetz und § 3 Fahrlehrer-Ausbildungsordnung“ festgelegten Lerninhalte und Mindeststundenzahlen aktualisiert werden müssen.

³⁶ Im Bereich der Lehrer(aus)bildung stellen Unterrichtsbesuche durch erfahrene Ausbilder und Unterrichtsanalysen anhand von Qualitätskriterien bereits seit längerem bewährte Ausbildungsbausteine dar.

Rahmenplan für die Ausbildung an Fahrlehrerausbildungsstätten einhergehen. Bevor diese Änderungen beschrieben werden, soll zunächst noch einmal daran erinnert werden, welche Festlegungen im derzeitigen Rahmenplan getroffen wurden: Der bisherige Rahmenplan für die Ausbildung zum BE-Fahrlehrer an Fahrlehrerausbildungsstätten sieht 700 Unterrichtsstunden à 45 Minuten vor. Davon entfallen 280 Stunden auf das Sachgebiet „Verkehrsverhalten“, 70 Stunden auf das Sachgebiet „Recht“, 90 Stunden auf das Sachgebiet „Technik“, 10 Stunden auf das Sachgebiet „Umweltschutz“, 15 Stunden auf das Sachgebiet „Fahren“ und 235 Stunden auf das Sachgebiet „Verkehrspädagogik“. Zusätzlich werden 70 Stunden für die Auswertung praktischer Erfahrungen angesetzt.

Im vorgeschlagenen Rahmenplan für die künftige Fahrlehrerausbildung wird das Professionswissen des Fahrlehrers in fachliches Professionswissen einerseits sowie pädagogisch-psychologisches und verkehrspädagogisches Professionswissen andererseits unterschieden (s. Kapitel 3 und 4). Für beide Arten des Professionswissens wurden unterschiedliche Kompetenzbereiche festgelegt. So sind in Bezug auf das fachliche Professionswissen – in Anlehnung an die Sachgebiete des derzeitigen Rahmenplans – die Kompetenzbereiche „Verkehrsverhalten“, „Recht“ und „Technik“ vorgesehen. Im Hinblick auf das pädagogisch-psychologische und verkehrspädagogische Professionswissen von Fahrlehrern wurden dagegen – in Anlehnung an die Lehrerbildung und die Ausführungen der Kultusministerkonferenz (KMK, 2004; 2014) – die Kompetenzbereiche „Unterrichten, Ausbilden und Weiterbilden“, „Erziehen“ sowie „Beurteilen“ festgelegt. Für die einzelnen Kompetenzbereiche wurden jeweils entsprechende Kompetenzen formuliert und mit unverzichtbaren curricularen Ausbildungsinhalten unterlegt. Um die-

se Kompetenzen in der Fahrlehrerausbildungsstätte zu erwerben, stehen – unter Berücksichtigung der zeitlichen Ausdehnung der Fahrlehrerausbildung sowie exklusive der Orientierungsphase und der Reflexionsphasen – insgesamt sechseinhalb Monate zur Verfügung. Bei einer Zugrundlegung von 140 Unterrichtsstunden à 45 Minuten pro Ausbildungsmonat ergibt sich somit eine Gesamtsumme von 910 Unterrichtsstunden. Von diesen 910 Stunden sollen 450 Stunden auf die Vermittlung des fachlichen Professionswissen entfallen, während 460 Stunden für die Vermittlung des pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Wissen aufgewendet werden sollen. Einen Überblick über die konkrete Aufteilung der Stunden bezüglich der beiden Bestandteile des Professionswissens bzw. hinsichtlich der entsprechenden sechs oben genannten Kompetenzbereiche bietet die Tabelle 4.

In Bezug auf das fachliche Professionswissen ist der Tabelle 4 zu entnehmen, dass sich der Gesamtstundenumfang gegenüber dem bisherigen Rahmenplan kaum verändert hat. Allerdings wurden die fachlichen Ausbildungsinhalte aktualisiert (d. h. relevante fehlende Ausbildungsinhalte wurden ergänzt, irrelevante Inhalte wurden gestrichen) und restrukturiert; dies führte auch zu Anpassungen bei den Stundenumfängen der einzelnen Kompetenzbereiche. Im Hinblick auf den Kompetenzbereich „Verkehrsverhalten“ erfolgte eine geringfügige Kürzung der Unterrichtszeit von 280 auf 260 Stunden. Diese Kürzung ist vorrangig dadurch zu begründen, dass einige rechtliche Vorschriften, die bislang im Sachgebiet „Verkehrsverhalten“ enthalten sind, im Zuge der Neustrukturierung in den Kompetenzbereich „Recht“ ausgegliedert wurden. Dementsprechend wurde der Stundenumfang für den Kompetenzbereich „Recht“ von 70 auf 100 Stunden erhöht. Der Stundenumfang bezüglich des Kompe-

Kategorie des Professionswissens	Kompetenzbereich	Stundenumfang	
Fachliches Professionswissen	Verkehrsverhalten	260 (28,6 %)	450 (49,45 %)
	Recht	100 (11 %)	
	Technik	90 (9,9 %)	
Pädagogisch-psychologisches und verkehrspädagogisches Professionswissen	Unterrichten, Ausbilden und Weiterbilden	280 (30,8 %)	460 (50,55 %)
	Erziehen	70 (7,7 %)	
	Beurteilen	110 (12 %)	
Gesamtumfang		910 (100 %)	

Tab. 4: Aufteilung der Unterrichtsstunden in der Fahrlehrerausbildungsstätte auf die Bestandteile des Professionswissens und die Kompetenzbereiche

tenzbereichs „Technik“ blieb gegenüber dem bisherigen Rahmenplan unverändert.

Der Bereich des pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Professionswissens soll mit insgesamt 460 Stunden zukünftig mehr als die Hälfte der zur Verfügung stehenden Ausbildungszeit einnehmen. Im Vergleich zum derzeitigen Rahmenplan wurden die Kompetenzbereiche „Unterrichten, Ausbilden und Weiterbilden“ sowie „Beurteilen“ ausgebaut und der Kompetenzbereich „Erziehen“ neu aufgenommen.³⁷ Die Kompetenzbereiche „Unterrichten, Ausbilden und Weiterbilden“ sowie „Beurteilen“ spiegeln Tätigkeitsschwerpunkte des Fahrlehrers wider; dies wird auch aus den Stundenumfängen der beiden Kompetenzbereiche ersichtlich. Der vergleichsweise geringe Umfang des Kompetenzbereichs „Erziehen“ ist auf die spezifischen Rahmenbedingungen der Fahrlehrertätigkeit (z. B. kurze Ausbildungszeiträume) zurückzuführen, die dem erzieherischen Einfluss des Fahrlehrers Grenzen setzen.

Ein Entwurf des Rahmenplans für die Ausbildung an Fahrlehrerausbildungsstätten inklusive einer Darstellung der zu erreichenden Kompetenzen, der unverzichtbaren Mindestausbildungsinhalte (vgl. Kapitel 3 und 4) und der für die Kompetenzvermittlung zuständigen Lehrkräfte³⁸ findet sich in der Anlage 3.

6.4 Skizzierung der fakultativen Zusatzmodule

Im Anschluss an den Erwerb der Grundfahrlehrerlaubnisklasse BE bestehen Karrieremöglichkeiten von Fahrlehrern insbesondere im Erwerb der zusätzlichen Fahrlehrerlaubnisklassen A, CE und DE.

Darüber hinaus kann im Bereich der Fahrschulbildung eine Spezialisierung auf die Ausbildung besonderer Zielgruppen (z. B. die Ausbildung von Fahrschülern mit Prüfungs- oder Fahrangst oder von Menschen mit Behinderung) vorgenommen werden. Weitere Karrieremöglichkeiten stellen die Ausbildung zum Seminarleiter für die Durchführung von Aufbau-seminaren (§ 31 FahrIG) oder zum Seminarleiter für die verkehrspädagogische Teilmaßnahme des Fahr-eignungsseminars (§ 31a FahrIG) dar. Zudem können sich Fahrlehrer als Dozenten im Rahmen der Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz (BKrF-QG) sowie im Bereich der Fahrerweiterbildung betätigen. In diesem Zusammenhang erweisen sich die Durchführung von „Auffrischungsstunden“ für Fahrerlaubnisinhaber, die Durchführung von Eco- oder Sicherheitstrainings, die Beratung und Begleitung besonderer Zielgruppen von Fahrerlaubnisinhabern (z. B. ältere Kraftfahrer, verkehrsauffällige Fahrer) sowie die Durchführung von Informationsveranstaltungen (z. B. zu Änderungen des Straßenverkehrsrechts, zu Fahrerassistenzsystemen oder zur Gestaltung einer umweltgerechten multimodalen Mobilität) als mögliche Tätigkeitsfelder. Weiterhin stellen auch Tätigkeiten als Ausbildungsfahrlehrer, als Dozent in der Fahrlehrerausbildung und Fahrlehrerfortbildung sowie als Mitglied im Fahrlehrerprüfungsausschuss Karriereoptionen dar. Darüber hinaus bieten sich Tätigkeiten im Rahmen der Verkehrserziehung an Bildungseinrichtungen (z. B. Kindertagesstätten) an. Schließlich können Fahrlehrer sich zum Sachverständigen für die Fahrschulüberwachung ausbilden lassen oder – und dies trifft für einen substantiellen Teil der Fahrlehrer zu – einen eigenen Fahrschulbetrieb eröffnen. Insgesamt gesehen beinhaltet das Berufsbild des Fahrlehrers damit vielfältige Karrieremöglichkeiten, denen durch unterschiedliche Zusatzmodule zur Weiterqualifizierung von Fahrlehrern entsprochen werden muss. Eine beispielhafte, aber nicht abschließende Auflistung von möglichen Zusatzmodulen findet sich in Bild 3.

In Bild 3 sind – wie bereits dargelegt – zwei Arten von Zusatzmodulen erkennbar: Einige Module sind mit Berechtigungen verknüpft und müssen daher erfolgreich absolviert werden, um die entsprechenden Angebote durchführen zu dürfen. Andere Zusatzmodule dienen zwar ebenfalls dem vertiefenden und ergänzenden Kompetenzerwerb; für die Durchführung der darin bezeichneten Angebote wird aber eine erfolgreiche Absolvierung der Module rechtlich nicht vorgeschrieben.³⁹

³⁷ Zwar findet sich im Abschnitt 1.6.1 des derzeitigen Rahmenplans der Ausbildungsinhalt „Unterrichts- und Erziehungsstile“; unter „Erziehungsstilen“ werden in der Erziehungswissenschaft traditionell aber nicht – in der Fahrschule praktikable – unterschiedliche Erziehungsmethoden verstanden, sondern eher allgemeine typologische Konzepte elterlichen Erziehungsverhaltens (TAUSCH & TAUSCH, 1979; z. B. autokratisch, sozial-integrativ oder laissez-faire).

³⁸ Bislang wurde die Zuordnung der Lehrkräfte zu den jeweiligen Sachgebieten in § 2 Abs. 4 FahrIAusbO geregelt. Aus Gründen der Übersichtlichkeit empfehlen die Gutachter, die Zuordnung künftig im Rahmenplan festzulegen.

³⁹ Es sollte – analog zu universitären Weiterbildungen – eine Einführung von Zertifikaten erwogen werden, die bestimmten Qualitätsstandards entsprechen und beispielsweise für Marketingaktivitäten genutzt werden können.

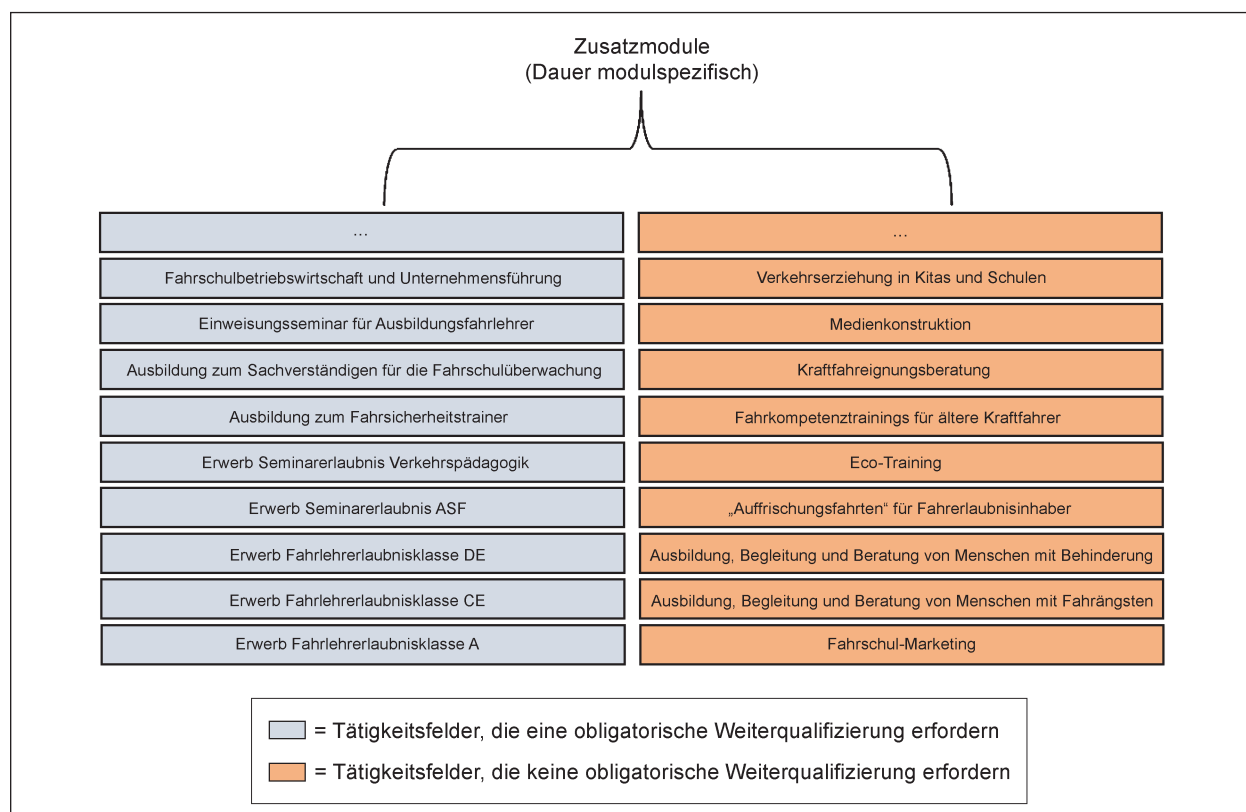


Bild 3: Beispielhafte Zusatzmodule einer modularisierten optimierten Fahrlehrerausbildung

Hinsichtlich der möglichen Anbieter von Zusatzmodulen kommen in erster Linie die amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätten in Betracht. Darüber hinaus sind auch weitere Anbieter denkbar, die jedoch – insbesondere im Falle der Zusatzmodule, die mit Berechtigungen zur Durchführung zusätzlicher Angebote verbunden sind – über eine entsprechende staatliche Anerkennung verfügen sollten.

Es bleibt hinzuzufügen, dass es aus Sicht der Gutachter empfehlenswert erscheint, die Absolvierung von Zusatzmodulen auf die Fortbildungspflicht für Fahrlehrer nach § 33a Abs. 1 FahrIG anzurechnen, um Anreize für die Weiterqualifizierung zu schaffen. Darüber hinaus sollte – anknüpfend an die bisherigen Darlegungen – eine vollständige Übersicht über mögliche Zusatzmodule im Rahmen einer optimierten, modularisierten Fahrlehrerausbildung erarbeitet werden. Weiterhin sollte eine detaillierte Ausarbeitung der Zusatzmodule (z. B. mit Blick auf die zeitliche Dauer, die zu vermittelnden Kompetenzen und die inhaltliche Ausgestaltung) vorgenommen werden. Diese Arbeiten stellen allerdings keinen Bestandteil des vorliegenden Gutachtens dar, sondern bezeichnen notwendigen künftigen Forschungs- und Entwicklungsbedarf. Lediglich für die Zusatzmodule zum Erwerb der Fahrlehrerlaubnis-

klassen A, CE und DE finden sich im Kapitel 3 bereits konkrete Vorschläge für die zu erwerbenden Kompetenzen und entsprechende Ausbildungsinhalte (s. o.). Im Folgenden sollen für die drei Zusatzmodule auch erste strukturelle Änderungsvorschläge dargelegt werden.

In Analogie zur Neustrukturierung der Klasse BE empfehlen die Gutachter, auch in den Zusatzmodulen für die Klassen A, CE und DE die fahrpraktische Prüfung (§ 15 FahrIPrüfO) vor den Ausbildungsbeginn zu platzieren, um die Bewerber zeitlich und finanziell zu entlasten. Darüber hinaus wird – in Übereinstimmung mit verschiedenen Interessengruppen (BDFU, BVF, IDF) – empfohlen, dass auch bei der Erweiterung der Fahrlehrerlaubnis Lehrproben eingeführt werden sollten, wobei diese Lehrproben auf den Bereich der Fahrpraktischen Ausbildung zu beschränken sind. Die Einführung von Lehrproben für die Fahrpraktische Ausbildung erscheint geboten, um die fachlichen sowie pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Kompetenzen des Bewerbers zu prüfen und sicherzustellen, dass er – unter Berücksichtigung der klassenspezifischen Besonderheiten der Fahrpraktischen Ausbildung (z. B. Instruktion per Funk bei Fahrschülern der Klasse A) – eine hochwertige

Ausbildung durchführen kann. Da sich die grundlegenden pädagogischen Prinzipien für die Erteilung von Theorieunterricht für die Klassen A, CE und DE nicht wesentlich von den Prinzipien zur Erteilung von Theorieunterricht für die Klasse BE unterscheiden, soll dagegen auf weitere klassenspezifische Lehrproben zum Theorieunterricht verzichtet werden.

Sofern Lehrproben für den Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklassen A, CE und DE eingeführt würden, ergäben sich zwangsläufig einige weitreichende Änderungen für die Ausbildung in diesen Klassen: Wenn eine unbefristete Fahrlehrerlaubnis der Klassen A, CE oder DE erst nach dem Bestehen der Lehrprobe erteilt werden könnte, müsste – wie bei Ausbildung in der Klasse BE – eine befristete Fahrlehrerlaubnis der Klassen A, CE oder DE etabliert werden, welche die Fahrlehrer in Ausbildung vor dem Bestehen der Lehrprobe im Rahmen eines Lehrpraktikums dazu berechtigt, Fahrschüler in der jeweiligen Klasse auszubilden. Darüber hinaus wären auch für diese Klassen Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer einzuführen⁴⁰; dazu wäre § 21a Abs. 1 FahrIG anzupassen. Diesem Paragraphen zufolge darf eine Ausbildungsfahrschule betreiben oder verantwortlich leiten, wer:

- innerhalb der letzten fünf Jahre mindestens drei Jahre lang Fahrschülern, welche die Fahrerlaubnis der Klasse B erwerben wollen, hauptberuflich theoretischen und praktischen Unterricht erteilt hat,
- seit mindestens drei Jahren die Fahrschulerlaubnis besitzt oder als verantwortlicher Leiter des Ausbildungsbetriebs einer Fahrschule tätig ist und
- an einem mindestens dreitägigen Einweisungseminar teilgenommen hat.

Im Hinblick auf die geforderte Ausbildungspraxis sollten die Zeiträume angepasst werden. So erscheint es zielführend, einen Zweijahreszeitraum festzulegen, durch den zeitnahe Ausbildungserfahrungen sichergestellt werden können. Darüber

hinaus sollte im Gesetz die Angabe der Fahrerlaubnisklasse entsprechend der beantragten Klasse der Ausbildungsfahrschule angepasst werden. Diesbezüglich wird empfohlen, dass folgende Festlegungen erfolgen:

- Für den Betrieb einer Ausbildungsfahrschule der Klasse BE sind angemessene Ausbildungserfahrungen mit Fahrschülern der Klasse B nachzuweisen.
- Für den Betrieb einer Ausbildungsfahrschule der Klasse A sind angemessene Ausbildungserfahrungen mit Fahrschülern der Klasse A nachzuweisen.
- Für den Betrieb einer Ausbildungsfahrschule der Klasse CE angemessene Ausbildungserfahrungen mit Fahrschülern der Klasse CE nachzuweisen.
- Für den Betrieb einer Ausbildungsfahrschule der Klasse DE sind angemessene Ausbildungserfahrungen mit Fahrschülern der Klasse D nachzuweisen.

Die vorgeschlagene Regelung zur Klasse BE entspricht den derzeitigen Festlegungen. Für den Betrieb einer Ausbildungsfahrschule der Klassen A und CE ist Ausbildungserfahrung in der jeweils hochwertigsten Fahrerlaubnisklasse zu fordern, um dem Inhaber der befristeten Fahrlehrerlaubnis entsprechende Ausbildungserfahrungen vermitteln zu können. Für den Betrieb einer Ausbildungsfahrschule der Klasse DE erscheint hingegen aufgrund der geringen Anzahl an Fahrschülern, die eine KOM-Fahrerlaubnis erwerben wollen (KBA, 2014), eine Begrenzung auf Fahrschüler der Klasse D geboten.

Einige Interessengruppen schlagen vor, die derzeit geforderte dreijährige Tätigkeit als Fahrschulinhaber bzw. verantwortlicher Leiter künftig wegfällen zu lassen, um einem angestellten Fahrlehrer, welcher als Ausbildungsfahrlehrer tätig war und nun eine eigene Fahrschule eröffnen möchte, eine dreijährige Wartezeit zu ersparen. Dieser Vorschlag ist vom Gesetzgeber zu prüfen; ggf. könnte eine Anpassung dahingehend erfolgen, dass – alternativ zur Tätigkeit als Fahrschulinhaber oder verantwortlicher Leiter – eine dreijährige Tätigkeit als Ausbildungsfahrlehrer als Tätigkeitsvoraussetzung ausreichen würde. Zudem sollte das derzeit geforderte dreitägige Einweisungseminar überarbeitet und klassenübergreifend gestaltet werden, sodass ein Seminar zum Betrieb einer Ausbildungsfahrschule aller Klassen berech-

⁴⁰ Derzeit existieren eine befristete Fahrlehrerlaubnis der Klasse CE sowie ein entsprechender Ausbildungsfahrlehrer der Klasse CE lediglich für die Fahrlehrerausbildung bei der Bundeswehr, der Bundespolizei und der Polizei (§ 30 Abs. 7 FahrIG).

tigt, sofern jeweils auch die anderen bereits genannten Voraussetzungen erfüllt sind.

Die dargestellten Änderungsvorschläge, welche die Voraussetzungen für den Betrieb einer Ausbildungsfahrschule nach § 21a FahrIG betreffen, gelten analog für die Tätigkeitsvoraussetzungen als Ausbildungsfahrlehrer nach § 9b Abs. 1 FahrIG.

7 Vorschläge zur Änderung fahrlehrrechtlicher Regelungen

Die Tabelle 5 enthält einen Überblick über vorzunehmende Änderungen der einschlägigen Rechtsvorschriften, sofern die im Gutachten skizzierten Vorschläge im Rahmen der kompetenzorientierten Reform der Fahrlehrerausbildung umgesetzt werden sollen.

Nr.	Rechtsvorschrift	Derzeitige Fassung	Änderungsvorschlag
1	§ 1 Abs. 1 Satz 3 FahrIG	„Der Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE erhält zunächst eine befristete Erlaubnis nach § 9a“.	Die Einführung einer Lehrprobe im Bereich der Fahrpraktischen Ausbildung für den Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklassen A, CE und DE würde es erfordern, auch für diese Klassen ein Lehrpraktikum festzulegen. Damit der Anwärter während dieses Lehrpraktikums und bei der Lehrprobe Fahrschüler der jeweiligen Klasse ausbilden darf, benötigt er eine befristete Fahrlehrerlaubnis der entsprechenden Klasse. Dementsprechend ist die Rechtsvorschrift zu erweitern.
2	§ 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 FahrIG	„Die Fahrlehrerlaubnis wird erteilt, wenn der Bewerber 1. mindestens 22 Jahre alt ist“.	Aus den Erwerbsverläufen von Fahr- und Verkehrskompetenz resultiert, dass eine ausreichende Expertise im Regelfall frühestens im Alter von 21 Jahren vorliegen könnte. Eine Mindestalterfestlegung auf 21 Jahre erscheint auch bei Betrachtung internationaler Gegebenheiten empfehlenswert.
3	§ 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 FahrIG	„Die Fahrlehrerlaubnis wird erteilt, wenn der Bewerber [...] 3. mindestens eine abgeschlossene Berufsausbildung in einem anerkannten Lehrberuf nach abgeschlossener Hauptschulbildung oder eine gleichwertige Vorbildung besitzt“.	Fahrlehreranwärter sollten mindestens über einen mittleren Bildungsabschluss mit abgeschlossener (möglichst fachlich einschlägiger) Berufsausbildung oder über die Fachhochschulreife verfügen. Die damit verbundene Anhebung der Bildungsvoraussetzungen erscheint sowohl bei Beachtung typischer Lernvoraussetzungen von Absolventen mit Hauptschulabschluss als auch mit Blick auf internationale Gepflogenheiten dringend geboten.
4	§ 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 FahrIG	„Die Fahrlehrerlaubnis wird erteilt, wenn der Bewerber [...] 4. die Fahrerlaubnis der Klassen A2, BE und CE und, sofern die Fahrlehrerlaubnis für die Klasse A oder die Klasse DE erteilt werden soll, jeweils auch die Fahrerlaubnis der Klasse A oder der Klasse DE besitzt“.	Hinsichtlich des Fahrerlaubnisvorbesitzes ist eine Absenkung der Anforderungen auf den Besitz der Fahrerlaubnisklassen A1 sowie C oder D zu fordern. Der Besitz dieser Fahrerlaubnisklassen sichert die nötige Fahrerfahrung auf Krafträdern und Schwerkraftfahrzeugen vor allem mit Blick auf die unterschiedlichen klassenspezifischen visuellen Perspektiven von Kraftfahrzeugführern und die fahrdynamischen Besonderheiten der Fahrzeugführung. Die Gewährleistung dieser Fahrerfahrungen erscheint nicht nur aus verkehrspädagogischen Gründen (angemessene Gestaltung des Theorieunterrichts) bedeutsam, sondern auch für die öffentliche Sicherheit im Straßenverkehr, nicht zuletzt während der Fahrpraktischen Ausbildung.
5	§ 2 Abs. 2 Satz 1 FahrIG	„Als jeweils ausreichend nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 5 gilt die Fahrpraxis, wenn der Bewerber innerhalb der letzten fünf Jahre vor der Antragstellung drei Jahre lang Kraftfahrzeuge der Klasse B und zwei Jahre lang Kraftfahrzeuge der Klassen A (ohne Beschränkung auf leistungsbegrenzte Krafträder), CE und D geführt hat“.	Die derzeit geforderte Fahrpraxis wird uneinheitlich erhoben und erscheint darüber hinaus problematisch, da ihr Nachweis vorrangig auf nicht nachprüfbar Selbstauskünften beruht. Dementsprechend sollte künftig auf die Dauer des Fahrerlaubnisvorbesitzes abgestellt werden, sodass im Falle des Erwerbs der Fahrlehrerlaubnisklasse BE der Bewerber die Fahrerlaubnis der Klasse B seit mindestens drei Jahren besitzen muss. Dieser Drei-Jahres-Zeitraum bezieht sich auf das selbstständige Fahren, sodass die Zeit, in der ein Kraftfahrzeug der Klasse B nur in Begleitung geführt werden darf (§§ 48a FeV; 6e StVG) nicht angerechnet werden kann. Zusätzlich darf zum Zeitpunkt des dreijährigen Vorbesitzes keine Fahrerlaubnis auf Probe mehr bestehen. Außerdem ermöglicht der geforderte Drei-Jahres-Zeitraum den Aufbau eines gewissen Grades an Fahr- und Verkehrskompetenz sowie eine damit einhergehende Abnahme des Unfallrisikos (SCHADE, 2001). Für die Klassen A, CE und DE erscheint ein zweijähriger Besitz der Klassen A, CE und D erforderlich.

Tab. 5: Notwendige Änderungen von Rechtsvorschriften im Hinblick auf die vorgeschlagene Reform der Fahrlehrerausbildung

Nr.	Rechtsvorschrift	Derzeitige Fassung	Änderungsvorschlag
6	§ 2 Abs. 3 FahrIG	<p>„Die Dauer der Ausbildung nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 beträgt</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. für Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE fünfeinhalb Monate in einer Fahrlehrerausbildungsstätte und viereinhalb Monate in einer Ausbildungsfahrschule“ 2. für Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse A zusätzlich einen Monat in einer Fahrlehrerausbildungsstätte, 3. für Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse CE oder DE zusätzlich zwei Monate in einer Fahrlehrerausbildungsstätte. <p>Besitzt der Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse DE die Fahrlehrerlaubnis der Klasse CE, so verkürzt sich die Ausbildungsdauer um einen Monat. Das gleiche gilt, wenn der Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse CE die Fahrlehrerlaubnis der Klasse DE besitzt.“</p>	<p>Die Dauer der Ausbildungsphasen in den verschiedenen Ausbildungseinrichtungen zum Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse BE ist an das letztendlich festgelegte Reformmodell anzupassen. Nach dem vorliegenden Vorschlag würde die Dauer der Ausbildung etwa siebeneinhalb Monate in einer Fahrlehrerausbildungsstätte und mindestens viereinhalb Monate in einer Ausbildungsfahrschule betragen.</p> <p>Für die Klassen A, CE und DE sind die Dauer der Ausbildung vorzugeben. Weiterhin wäre bei Umsetzung des vorliegenden Vorschlags festzulegen, dass bei diesen Klassen ein Lehrpraktikum in einer Ausbildungsfahrschule zu erfolgen hat.</p> <p>Die Rabattregelungen für die Klassen CE und DE sind zu prüfen.</p>
7	§ 2 Abs. 5 FahrIG	<p>„Der Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE hat sich nach fünfmonatiger Ausbildung in einer Fahrlehrerausbildungsstätte zusätzlich einer viereinhalbmonatigen Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule zu 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.“</p>	<p>Auch diese Passage zur Art und Dauer der festgelegten Ausbildungsphasen ist an das letztendlich festgelegte Reformmodell anzupassen.</p> <p>Das Ausbildungsende sollte nicht an die Reflexionsphase, sondern an das Bestehen der Lehrproben, das dreimalige Nichtbestehen einer Lehrprobe oder den Ablauf der auf zwei Jahre befristeten Fahrlehrerlaubnis geknüpft werden.</p>
8	§ 4 Abs. 1 FahrIG	<p>„Die Prüfung muß den Nachweis erbringen, daß der Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis die fachliche Eignung zur Ausbildung von Fahrschülern besitzt. Der Bewerber hat</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. gründliche Kenntnisse <ol style="list-style-type: none"> a) der Verkehrspädagogik einschließlich der Didaktik, b) der Verkehrsverhaltenslehre einschließlich der Gefahrenlehre, c) der maßgebenden gesetzlichen Vorschriften, d) der umweltbewußten und energiesparenden Fahrweise, e) der Fahrphysik, 2. ausreichende Kenntnisse der Kraffahrzeugtechnik sowie 3. die Fähigkeit und Fertigkeit, sachlich richtig, auf die Ziele der Fahrschülerausbildung bezogen und methodisch überlegt unterrichten zu können, nachzuweisen. 	<p>Die im Rahmen der Neustrukturierung ggf. eingeführte Kompetenzorientierung sollte sich auch in den Prüfungsanforderungen widerspiegeln. Dementsprechend muss in der Prüfung der Nachweis erbracht werden, dass der Bewerber über fachliche sowie pädagogisch-psychologische und verkehrspädagogische Kompetenzen verfügt, die ihn befähigen, sachlich richtig, auf die Ziele der Fahrschülerausbildung bezogen und methodisch überlegt ausbilden zu können.</p>
9	§ 4 Abs. 2 FahrIG	<p>„Die Prüfung besteht aus einer fahrpraktischen Prüfung, einer Fachkundeprüfung (mit einem schriftlichen und einem mündlichen Teil) sowie – für die Klasse BE – aus je einer Lehrprobe im theoretischen und im fahrpraktischen Unterricht.“</p>	<p>Die Durchführung von Lehrproben zur Fahrpraktischen Ausbildung erscheint auch mit Blick auf die Klassen A, CE und DE zielführend. Dementsprechend sollte – im Falle der Umsetzung der vorliegenden Vorschläge – die Prüfung aus einer fahrpraktischen Prüfung, einer Fachkundeprüfung (mit einem schriftlichen und einem mündlichen Teil) sowie – für die Klasse BE – aus einer Lehrprobe zum Theorieunterricht und zur Fahrpraktischen Ausbildung bzw. – für die Klassen A, CE und DE – aus einer Lehrprobe zur Fahrpraktischen Ausbildung bestehen.</p>

Tab. 5: Fortsetzung

Nr.	Rechtsvorschrift	Derzeitige Fassung	Änderungsvorschlag
10	§ 9a Abs. 1 Satz 1 FahrIG	„Dem Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE wird nach fünfmonatiger Ausbildung in einer amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätte zum Zwecke der Ausbildung nach § 2 Abs. 5 Satz 1 und der Prüfung, soweit diese sich auf die Lehrproben im theoretischen und fahrpraktischen Unterricht erstreckt, eine befristete Fahrlehrerlaubnis erteilt, wenn er die fahrpraktische Prüfung und die Fachkundeprüfung jeweils mit Erfolg abgelegt hat.“	Der Absatz sollte ebenfalls an die zeitlichen Vorgaben des letztendlich festgelegten Reformmodells angepasst werden. Bei Annahme der vorliegenden Vorschläge wäre dem Bewerber um eine Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE nach Abschluss der siebenmonatigen Ausbildung in der Fahrlehrerausbildungsstätte und Absolvierung des Orientierungs- und Hospitationspraktikums in einer Ausbildungsfahrschule eine befristete Fahrlehrerlaubnis zu erteilen, wenn er die fahrpraktische Prüfung und die Fachkundeprüfung mit Erfolg abgelegt hat. Im Falle des Erwerbs einer Fahrlehrerlaubnis der Klassen A, CE oder DE wäre dem Bewerber entsprechend nach Abschluss der Ausbildung in der Fahrlehrerausbildungsstätte eine befristete Fahrlehrerlaubnis der jeweiligen Klasse zu erteilen, sofern die fahrpraktische Prüfung und die Fachkundeprüfung erfolgreich absolviert wurden.
11	§ 9a Abs. 1 Satz 4 FahrIG	„Die befristete Fahrlehrerlaubnis erlischt 1. mit Erteilung der unbefristeten Fahrlehrerlaubnis, 2. nach dreimaliger erfolgloser Lehrprobe im theoretischen oder im fahrpraktischen Unterricht (§ 4 Abs. 2) oder 3. durch Ablauf der Frist.“	Die Vorgaben zum Erlöschen der befristeten Fahrlehrerlaubnis sollten in Einklang mit den Regelungen zum Ende der Ausbildung nach § 2 Abs. 5 Satz 3 gebracht werden. Da die befristete Fahrlehrerlaubnis lediglich zum Zwecke der Ausbildung und Prüfung erteilt wird, ist eine Weitergeltung dieser Erlaubnis nach dem Bestehen der Lehrproben bis zur Erteilung der unbefristeten Fahrlehrerlaubnis ausgeschlossen, weil nach Bestehen der Lehrproben kein Ausbildungsverhältnis gegeben ist und auch keine weiteren Prüfungen stattfinden. Demzufolge sollte die befristete Fahrlehrerlaubnis bei Bestehen der erforderlichen Lehrproben, bei dreimaliger erfolgloser Lehrprobe im theoretischen oder fahrpraktischen Unterricht sowie durch Ablauf der Frist von zwei Jahren erlöschen.
12	§ 9a Abs. 3 Satz 1 FahrIG	„Der Inhaber der befristeten Fahrlehrerlaubnis hat über seine praktische Ausbildung ein Berichtsheft zu führen“.	Die Verpflichtung zur Führung eines Berichtshefts erscheint lediglich für Inhaber einer befristeten Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE sinnvoll, da Inhaber einer befristeten Fahrlehrerlaubnis der Klasse A, CE oder DE bereits über entsprechende Erfahrungen zur Gestaltung und Steuerung von Lehr-Lernprozessen verfügen.
13	§ 9b Abs. 1 FahrIG	„Der Ausbildungsfahrlehrer muß innerhalb der letzten fünf Jahre mindestens drei Jahre lang Fahrschülern, welche die Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klasse B erwerben wollen, hauptberuflich – als Angehöriger der Bundeswehr, der Bundespolizei oder der Polizei überwiegend – theoretischen und praktischen Unterricht erteilt haben; er muß ferner an einem dreitägigen Einweisungsseminar in einer amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätte oder von einem Berufsverband der Fahrlehrer, sofern er hierfür von der zuständigen obersten Landesbehörde oder von einer durch sie bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stelle anerkannt ist, teilgenommen haben. Der Ausbildungsfahrlehrer darf nur in einer Ausbildungsfahrschule (§ 21a) tätig werden“.	Auch die hier getroffenen Regelungen sind an die Neustrukturierung der Fahrlehrerausbildung anzupassen. Zunächst sollte festgelegt werden, dass die Qualifikation zum Ausbildungsfahrlehrer für die Klassen BE, A, CE und DE erfolgen kann. Sie wird möglich, wenn innerhalb der letzten zwei Jahre Fahrschüler hauptberuflich in Theorie und Praxis ausgebildet wurden (für die Klasse BE Fahrschüler der Klasse B, für die Klasse A Fahrschüler der Klasse A, für die Klasse CE Fahrschüler der Klasse CE und für die Klasse DE Fahrschüler der Klasse D). Weiterhin ist an einem Einweisungsseminar teilzunehmen, das für alle Klassen Gültigkeit besitzen sollte; eine entsprechende Überarbeitung der Seminarinhalte ist notwendig und hilft, finanzielle und zeitliche Belastungen des Ausbildungsfahrlehrers zu verringern. Weiterhin ist zu prüfen, inwieweit Regelungen für das Lehrpraktikum in den Klassen A, CE und DE notwendig sind (z. B. Vorgaben zur Mindeststundenzahl). Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Inhaber einer befristeten Fahrlehrerlaubnis in diesen Klassen bereits die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE besitzt und i. d. R. über eine gewisse Berufserfahrung bezüglich der Planung und Strukturierung von Lehr-Lernprozessen verfügt. Zu guter Letzt darf der Ausbildungsfahrlehrer nur in einer Ausbildungsfahrschule (§ 21a) tätig werden. Dabei dürfen nur Inhaber einer befristeten Fahrlehrerlaubnis ausgebildet werden, welche dem Erlaubnisumfang der Ausbildungsfahrschule entsprechen.
14	§ 21a Abs. 1 Satz 1 FahrIG	„Eine Fahrschule, an der ein Fahrlehrer mit befristeter Fahrlehrerlaubnis tätig ist (Ausbildungsfahrschule), darf nur betreiben oder verantwortlich leiten, wer 1. innerhalb der letzten fünf Jahre lang Fahrschülern, welche die Fahrerlaubnis der	

Tab. 5: Fortsetzung

Nr.	Rechtsvorschrift	Derzeitige Fassung	Änderungsvorschlag
14	§ 21a Abs. 1 Satz 1 FahrIG	<p>Klasse B erwerben wollen, hauptberuflich theoretischen und praktischen Unterricht erteilt hat,</p> <p>2. seit mindestens drei Jahren die Fahrschul-erlaubnis besitzt oder als verantwortlicher Leiter des Ausbildungsbetriebs einer Fahr-schule tätig ist,</p> <p>3. an einem mindestens dreitägigen Einwei-sungsseminar in einer amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätte oder von einem Berufsverband der Fahrlehrer, sofern er hierfür von der zuständigen obersten Lan-desbehörde oder von einer durch sie be-stimmten oder nach Landesrecht zustän-digen Stelle anerkannt ist, teilgenommen hat“.</p>	<p>Auch mit Blick auf die Ausbildungsfahrschule wäre ggf. zu ergänzen, dass diese auch für die Klassen A, CE und DE betrieben werden kann. Dabei müssen zunächst innerhalb der letzten zwei Jahre Fahr-schüler hauptberuflich in Theorie und Praxis ausgebildet worden sein (für die Klasse BE Fahrschüler der Klasse B, für die Klasse A Fahr-schüler der Klasse A, für die Klasse CE Fahrschüler der Klasse CE und für die Klasse DE Fahrschüler der Klasse D).</p> <p>Es wird vorgeschlagen, die Forderung nach Berufserfahrung als Fahrschulinhaber oder verantwortlicher Leiter dahingehend zu ergän-zen, dass alternativ dazu eine Tätigkeit als Ausbildungsfahrlehrer in den letzten drei Jahren nachzuweisen ist.</p> <p>Das derzeit geforderte Einweisungsseminar sollte überarbeitet und klassenübergreifend gestaltet werden (s. o.).</p> <p>Es ist zu prüfen, inwieweit Vorgaben für das vorgeschlagene Lehrprak-tikum in den Klassen A, CE und DE festgelegt werden müssen (s. o.).</p>
15	§ 23 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 FahrIG	<p>„Die amtliche Anerkennung wird erteilt, wenn [...]</p> <p>3. der Fahrlehrerausbildungsstätte in ausrei-chender Anzahl Lehrkräfte zur Verfügung stehen, die in der Lage sind, in ihrem Aufga-benbereich den Fahrlehreranwärtern die nach § 4 notwendigen Kenntnisse und Fer-tigkeiten zu vermitteln“.</p>	<p>Die Ausführung ist ggf. an die Kompetenzorientierung anzugleichen, sodass Lehrkräfte zur Verfügung stehen müssen, die in der Lage sind, den Fahrlehreranwärtern die nach § 4 notwendigen fachlichen sowie pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Kompetenzen zu vermitteln.</p>
16	§ 26 Abs. 1 Satz 1 FahrIG	<p>„Der Inhaber oder der verantwortliche Leiter der amtlich anerkannten Fahrlehrerausbil-dungsstätte hat dafür zu sorgen, daß die Aus-bildung die für Fahrlehrer erforderlichen rech-tlichen und technischen Kenntnisse und päda-gogischen Fähigkeiten vermittelt“.</p>	<p>Dieser Passus ist ggf. an die Kompetenzorientierung der reformierten Ausbildung anzupassen. Demnach müsste der Inhaber oder der ver-antwortliche Leiter der amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungs-stätte dafür sorgen, dass in der Ausbildung die für die Tätigkeit als Fahrlehrer notwendigen fachlichen sowie pädagogisch-psychologi-schen und verkehrspädagogischen Kompetenzen vermittelt werden.</p>
17	§ 2 Abs. 2 DV-FahrIG	<p>„Der Fahrlehrerschein für die unbefristete Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE darf erst ausgehändigt oder zugestellt werden, wenn der Fahrlehrerschein für die befristete Fahrlehr-erlaubnis der Klasse BE der Erlaubnisbehörde abgeliefert worden ist“.</p>	<p>Durch die Einführung einer Lehrprobe zur Fahrpraktischen Ausbil-dung beim Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklassen A, CE und DE ergibt sich die Notwendigkeit, ein Lehrpraktikum einzuführen, für welches der Bewerber eine befristete Fahrlehrerlaubnis der jeweiligen Klasse benötigt. Demzufolge sind das Muster des Fahrlehrerscheins für die befristete Fahrlehrerlaubnis nach Anlage 1.2 DV-FahrIG (vgl. Nr. 23) und die Regelungen zur Aushändigung oder Zustellung des Fahrleh-rerscheins für die unbefristete Fahrlehrerlaubnis der entsprechenden Klassen anzugleichen. Somit darf der Fahrlehrerschein für eine unbe-fristete Fahrlehrerlaubnis der Klassen BE, A, CE oder DE erst ausge-händigt oder zugestellt werden, wenn der Fahrlehrerschein für die befristete Fahrlehrerlaubnis der jeweiligen Klasse der Erlaubnis-behörde abgeliefert worden ist.</p>
18	§ 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 DV-FahrIG	<p>„Der verantwortliche Leiter einer Fahrlehrer-ausbildungsstätte muss [...]</p> <p>4. entweder drei Jahre lang Inhaber der Fahr-schulerlaubnis, 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 besit-zen oder ein Studium der Erziehungswis-senschaften an einer Hochschule abge-schlossen haben“.</p>	<p>Mit Blick auf die erforderlichen Lehrkräfte an einer Fahrlehrerausbil-dungsstätte ergeben sich Änderungen (vgl. Ausführungen zu Nr. 19), die sich auf die Voraussetzungen des verantwortlichen Leiters einer Fahrlehrerausbildungsstätte auswirken. Demzufolge kann ein solcher auch werden, wer – neben den übrigen Voraussetzungen des § 8 Abs. 1 DV-FahrIG – ein Studium mit bildungswissenschaftlichem Schwerpunkt an einer Hochschule abgeschlossen hat.</p>
19	§ 9 Abs. 1 Satz 1 DV-FahrIG	<p>„Der Fahrlehrerausbildungsstätte müssen fol-gende Lehrkräfte zur Verfügung stehen:</p> <p>1. eine Lehrkraft mit der Befähigung zum Rich-teramt,</p>	

Tab. 5: Fortsetzung

Nr.	Rechtsvorschrift	Derzeitige Fassung	Änderungsvorschlag
19	§ 9 Abs. 1 Satz 1 DV-FahrIG	<p>2. eine Lehrkraft mit einem abgeschlossenem technischen Studium an einer deutschen oder einer als gleichwertig anerkannten ausländischen Hochschule oder Ingenieurschule, das ausreichende Kenntnisse des Maschinenbaus vermittelt, und mit mindestens zweijähriger Praxis auf dem Gebiet des Baus oder des Betriebs von Kraftfahrzeugen,</p> <p>3. ein Fahrlehrer, der die Fahrlehrerlaubnis der Klassen A, BE und CE besitzt und drei Jahre lang hauptberuflich Fahrschüler theoretisch und praktisch ausgebildet hat,</p> <p>4. ein Fahrlehrer mit entsprechender Fahrerlaubnis und Unterrichtserfahrung für die Ausbildung von Fahrlehreranwärtern, welche die Fahrlehrerlaubnis der Klasse DE erwerben wollen und</p> <p>5. eine Lehrkraft mit abgeschlossenem Studium der Erziehungswissenschaft an einer Hochschule und mit der Fahrerlaubnis der Klasse BE“.</p>	<p>Um einen entsprechenden Bezug zum Straßenverkehr herstellen zu können, sollten alle Lehrkräfte an einer Fahrlehrerausbildungsstätte eine Fahrerlaubnis besitzen. Derzeit ist lediglich für die Lehrkraft unter Nr. 5 vorgeschrieben, dass sie eine Fahrerlaubnis der Klasse BE besitzen muss. Weshalb hier die Klasse BE gefordert wird und nicht beispielsweise die Klassen B oder A ausreichend wären, bleibt unklar. Weiterhin müssen die Lehrkräfte nach Nr. 3 und 4 als Fahrlehrer eine Fahrerlaubnis besitzen. Um einen Bezug zum Straßenverkehr herstellen zu können, erscheint auch für die übrigen Lehrkräfte der Besitz einer Fahrerlaubnis sinnvoll, wobei keine Festlegung auf eine bestimmte Klasse erfolgen sollte.</p> <p>Bezüglich der Lehrkraft nach Nr. 2, für die ein abgeschlossenes technisches Studium an einer deutschen oder als gleichwertig anerkannten ausländischen Hochschule sowie einer Ingenieurschule gefordert wird, merken BOUSKA und MAY (2009) an, dass letztere in Deutschland als Vorläufer der Fachhochschulen nicht mehr existieren. Inwiefern solche Bildungseinrichtungen im Ausland existieren, ist nicht ganz klar, sodass geprüft werden sollte, ob die Ingenieurschulen zu streichen sind und man sich auf Hochschulen beschränken kann.</p> <p>Mit Blick auf die Lehrkraft nach Nr. 5 erscheint die Vermittlung der notwendigen pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Kompetenzen nicht nur durch Absolventen eines erziehungswissenschaftlichen Studiums an einer Hochschule, sondern auch durch Personen realisierbar, welche ein Studium mit bildungswissenschaftlichem Schwerpunkt (z. B. Lehramt oder Psychologie) an einer Hochschule abgeschlossen haben, für das ein anderer Grad als Bachelor verliehen wird. Der Begriff der Hochschule ist – analog zur jetzigen Regelung, wonach der Begriff dem § 1 Hochschulrahmengesetz (HRG) entnommen ist – entsprechend weit zu fassen, sodass hierunter Universitäten, Pädagogische Hochschulen, Kunsthochschulen, Fachhochschulen und sonstige Einrichtungen des Bildungswesens, die nach Landesrecht staatliche Hochschulen sind, sowie – sofern in § 70 HRG bestimmt – staatlich anerkannte Hochschulen fallen (§ 1 HRG). Die Prüfung des bildungswissenschaftlichen Schwerpunkts sollte ggf. als Einzelfallprüfung durch die zuständige oberste Landesbehörde bzw. die von ihr bestimmte oder die nach Landesrecht zulässige Stelle erfolgen. Bei der Prüfung ist zu berücksichtigen, dass insbesondere die Teilnahme an Veranstaltungen aus den Bereichen „Didaktik“, „Lehren und Lernen“ sowie „Pädagogische Psychologie“ zum Nachweis eines bildungswissenschaftlichen Schwerpunkts geeignet sind.</p>
20	§ 9 Abs. 2 DV-FahrIG	„Abweichend von Absatz 1 Nummer 3 oder 4 kann die Erlaubnisbehörde einem Fahrlehrer, der aus gesundheitlichen Gründen keine zugrunde liegende Fahrerlaubnis mehr besitzt, gestatten, weiterhin an der Fahrlehrerausbildungsstätte theoretischen Unterricht zu erteilen, wenn er körperlich und geistig im Sinne des § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 des Fahrerlegesetzes geeignet ist“.	Falls für alle Lehrkräfte eine Fahrerlaubnis als Tätigkeitsvoraussetzung eingeführt, sollte die derzeitige Regelung auf alle Lehrkräfte ausgeweitet werden, sodass sie – sofern sie aus gesundheitlichen Gründen keine Fahrerlaubnis mehr besitzen – bei gegebener körperlicher und geistiger Eignung für die Lehrtätigkeit weiterhin an der Fahrlehrerausbildungsstätte theoretischen Unterricht erteilen dürfen.
21	§ 9 Abs. 3 DV-FahrIG	„Mindestens zwei der in Absatz 1 genannten Lehrkräfte müssen bei der Fahrlehrerausbildungsstätte hauptberuflich tätig sein.“	Dieser Absatz sollte in der Hinsicht ergänzt werden, dass sich die hauptberufliche Tätigkeit an der Fahrlehrerausbildungsstätte auf die Aus- und Fortbildung von Fahrlehrern zu beziehen hat, um somit eine Regelmäßigkeit und ein Mindestmaß an Erfahrung in der Aus- und Fortbildung von Fahrlehrern zu gewährleisten.
22	§ 14 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 DV-FahrIG	„Zur Leitung ist berechtigt, wer [...] 2. die Voraussetzungen des § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 erfüllt, die Fahrerlaubnis der Klasse BE besitzt sowie über Kenntnisse und Erfahrungen in gruppenorientierten Lernprozessen und der Erwachsenenbildung verfügt [...]“	Falls die Lehrkraft nach § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 lediglich die Fahrerlaubnis irgendeiner Klasse benötigen soll (vgl. Ausführungen bei Nr. 19), müsste auch diese Rechtsvorschrift angepasst werden.

Tab. 5: Fortsetzung

Nr.	Rechtsvorschrift	Derzeitige Fassung	Änderungsvorschlag
23	Anlage 1.2 DV-FahrlG		Das Muster des Fahrlehrerscheins nach Anlage 1.2 wäre bei Einführung einer befristeten Fahrlehrerlaubnis für die Klassen A, CE und DE zu überarbeiten.
24	§ 2 Abs. 1 FahrlAusbO	„Die Ausbildung ist nach einem von der Erlaubnisbehörde (§ 32 des Fahrlehrergesetzes) zu genehmigenden Ausbildungsplan durchzuführen, der mindestens die Sachgebiete und Stundenzahl des Rahmenplans (Anlage) enthalten muss“.	Im Falle einer im Rahmen der Reform vorgenommene Kompetenzorientierung müsste diese Rechtsvorschrift angepasst werden. Demnach hätte die Ausbildung nach einem von der Erlaubnisbehörde zu genehmigenden Ausbildungsplan zu erfolgen, der mindestens die Kompetenzbereiche, Kompetenzen und unverzichtbaren curricularen Ausbildungsinhalte sowie die Stundenzahl des Rahmenplans enthalten muss.
25	§ 2 Abs. 4 FahrlAusbO	„Die Sachgebiete des Rahmenplans sind von den Lehrkräften nach § 9 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz zu unterrichten, und zwar 1. von einem Fahrlehrer (§ 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 und 4 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz) Abschnitt 1.5, 1.6.2 bis 1.6.8, 2.3, 2.4.2 bis 2.4.5, 3.3.2, 3.3.3, 4.3.5 bis 4.3.7, 4.4, 4.5.2, 5.3.7 bis 5.3.9, 5.4, 5.5.2; 2. von einem Erziehungswissenschaftler (§ 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz) Abschnitt 1.1.1.1 bis 1.1.2.1, 1.6.1, 2.1.1, 2.1.2, 2.4.1, 3.1.1, 3.3.1, 4.1.1, 4.5.1, 5.1.1, 5.5.1; 3. von einem Ingenieur (§ 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz) Abschnitt 1.3, 2.2.1 bis 2.2.8, 3.2, 4.3.1 bis 4.3.4.2, 5.3.1 bis 5.3.6; 4. von einer Lehrkraft mit der Befähigung zum Richteramt (§ 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz) Abschnitt 1.2, 4.2, 5.2. Die übrigen Sachgebiete können von jeder Lehrkraft nach Satz 1 unterrichtet werden.“	Zum einen ist diese Rechtsvorschrift ggf. an die Veränderungen bezüglich der Lehrkräfte anzupassen (vgl. Ausführungen zu Nr. 19). Zum anderen ist es aus Gründen der Übersicht und Praktikabilität zu empfehlen, die Zuordnung der Lehrkräfte zu den jeweiligen Kompetenzbereichen direkt im Rahmenplan vorzunehmen. Dabei bezeichnen die dort verwendeten Bezeichnungen „Jurist“, „Ingenieur“, „Fahrlehrer“ und „Bildungswissenschaftler“ die Lehrkräfte nach § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 5 DV-FahrlG.
26	§ 3 Abs. 1 FahrlAusbO	„Die Ausbildung des Fahrlehreranwärters ist nach einem von der Erlaubnisbehörde (§ 32 des Fahrlehrergesetzes) zu genehmigenden Ausbildungsplan durchzuführen. Der Ausbildungsplan muss folgende Abschnitte enthalten: 1. Einführung, 2. Teilnahme am theoretischen und praktischen Unterricht (Hospitation) mit Vor- und Nachbesprechung (Auswertung) des Unterrichts, 3. Durchführung von theoretischem und praktischem Unterricht in Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers mit Vor- und Nachbesprechung (Auswertung) des Unterrichts, 4. Durchführung von theoretischem und praktischem Unterricht ohne Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers und 5. Vorstellung von Fahrschülern zur Prüfung einschließlich Begleitung und Beaufsichtigung bei der praktischen Prüfung“.	Es ist zu prüfen, inwieweit Regelungen für das Lehrpraktikum in den Klassen A, CE und DE notwendig sind (s. o.). In Satz 1 ist zu ergänzen, dass die Ausbildung des Inhabers einer befristeten Fahrlehrerlaubnis die Qualitätskriterien guter Fahrschulausbildung berücksichtigen muss und nach einem von der Erlaubnisbehörde zu genehmigenden Ausbildungsplan durchzuführen ist.
27	§ 3 Abs. 2 FahrlAusbO	„Die wöchentliche Dauer der Ausbildung darf 20 Unterrichtsstunden nicht unterschreiten und 40 Unterrichtsstunden nicht überschreiten. Eine Unterrichtsstunde beträgt 45 Minuten.“	Wie bereits von BOUSKA und MAY (2009) gefordert, sollten die nebenstehenden Ausführungen konkretisiert werden, um klarzustellen, welche Tätigkeiten als Unterricht gelten und demzufolge von den zeitlichen Grenzen erfasst werden. Denkbar wäre die Anpassung, dass eine Unterrichtseinheit 45 Minuten beträgt, wobei die Hospitation, die Durchführung von Unterricht mit und ohne Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers, die Vor- und Nachbesprechung des Unterrichts sowie die Vorstellung zur praktischen Prüfung als Unterricht gelten.

Tab. 5: Fortsetzung

Nr.	Rechtsvorschrift	Derzeitige Fassung	Änderungsvorschlag
28	Anlage (zu § 2 Absatz 1) Rahmenplan für die Fahrlehrerausbil- dung an Fahrlehrer- ausbildungsstätten		Der Rahmenplan ist ggf. entsprechend der Neufassung des Rahmenplans (Anlage 3 zum Gutachten) zu ändern.
29	§ 2 Abs. 2 FahrPrüfO	„Dem Prüfungsausschuss müssen angehören: 1. ein Mitglied mit der Befähigung zum Richteramt oder zum höheren nichttechnischen Verwaltungsdienst, 2. ein amtlich anerkannter Sachverständiger für den Kraftfahrzeugverkehr, auch mit Teilbefugnissen, 3. ein Mitglied mit abgeschlossenem Studium der Erziehungswissenschaft an einer Hochschule und mit der Fahrerlaubnis der Klasse BE und 4. ein Fahrlehrer mit der Fahrerlaubnis der von dem Bewerber beantragten Klasse, der fünf Jahre lang Fahrschüler ausgebildet hat; bei der Prüfung von Bewerbern für die Fahrerlaubnis der Klasse DE genügt eine ausreichende Praxis in der Ausbildung der Klasse DE.“	In Analogie zu den Anpassungen mit Blick auf die Lehrkräfte an Fahrlehrerausbildungsstätten (vgl. Ausführungen zu Nr. 19) sollte auch Mitglied Nr. 1 des Prüfungsausschusses im Besitz einer Fahrerlaubnis sein, wobei für dieses Mitglied und für Mitglied Nr. 3 die Forderung nach dem Besitz einer bestimmten Fahrerlaubnisklasse unbegründet erscheint und gestrichen werden sollte. Weiterhin kann das Mitglied Nr. 3 eine Person sein, die ein Studium mit bildungswissenschaftlichem Schwerpunkt (z. B. Erziehungswissenschaft, Lehramt und Psychologie) abgeschlossen hat (vgl. diesbezüglich die weiteren Ausführungen zu Nr. 19).
30	§ 2 Abs. 3 FahrPrüfO	„Die Mitwirkung aller Mitglieder des Prüfungsausschusses ist bei der fahrpraktischen Prüfung (§ 15) sowie bei den Lehrproben (§§ 17, 18) nicht erforderlich; der Vorsitzende bestimmt die Teilnahme von mindestens zwei Mitgliedern des Prüfungsausschusses.“	Da im Rahmen der fahrpraktischen Prüfung die Fahrkompetenz des Bewerbers geprüft wird, sollte diese Prüfung vom Fahrlehrer (Mitglied Nr. 4) und vom amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr, auch mit Teilbefugnissen, (Mitglied Nr. 2) durchgeführt werden. Die Lehrproben sollten hingegen zwingend durch den Fahrlehrer (Mitglied Nr. 4) sowie das Mitglied mit abgeschlossenem Studium mit bildungswissenschaftlichem Schwerpunkt (Mitglied Nr. 3) abgenommen werden, da hierbei insbesondere die pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Kompetenzen des Bewerbers geprüft werden.
31	§ 8 Abs. 1 FahrPrüfO	„Die Erlaubnisbehörde lässt den Bewerber für die Fahrerlaubnis der Klasse BE zur fahrpraktischen Prüfung und zur Fachkundeprüfung zu, wenn 1. er einen Antrag auf Erteilung einer befristeten Fahrerlaubnis (§ 9a Absatz 1 des Fahrerergesetzes) gestellt hat, 2. die Voraussetzungen nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 bis 4 des Fahrerergesetzes vorliegen und 3. er die Fahrpraxis nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 des Fahrerergesetzes und die Ausbildung nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 des Fahrerergesetzes begonnen hat.“	Da die fahrpraktische Prüfung im Rahmen des Grundmoduls (Erwerb der Fahrerlaubnisklasse BE) vor Ausbildungsbeginn abgelegt werden soll, müssten ggf. die Regelungen in § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 angepasst werden. Zum einen wäre der Nachweis der Fahrerfahrung anzupassen, falls im Rahmen der Neustrukturierung nicht mehr die Fahrpraxis, sondern der Fahrerlaubnisvorbesitz entscheidend wäre (vgl. die Ausführungen zu Nr. 5). Zum anderen wäre ggf. die derzeit geforderte begonnene Ausbildung nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 FahrIG zu streichen.
32	§ 8 Abs. 3 FahrPrüfO	„Die Erlaubnisbehörde lässt den Bewerber für die Fahrerlaubnis der Klassen A, CE und DE jeweils zur fahrpraktischen Prüfung und zur Fachkundeprüfung zu, wenn 1. er die Fahrerlaubnis der Klasse BE besitzt und 2. er die erforderliche Fahrpraxis nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 des Fahrer-	

Tab. 5: Fortsetzung

Nr.	Rechtsvorschrift	Derzeitige Fassung	Änderungsvorschlag
32	§ 8 Abs. 3 FahrPrüfO	gesetzes und die erforderliche Ausbildung nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 des Fahrerergesetzes jeweils abgeschlossen hat“.	Für die Prüfungszulassung im Fall des Erwerbs der Fahrerlaubnisnisklassen A, CE und DE ergeben sich ggf. folgende Änderungen: Zunächst ist mit Blick auf die fahrpraktische Prüfung festzuhalten, dass die Zulassung zu dieser erfolgen sollte, wenn der Bewerber die Fahrerlaubnis der Klasse BE besitzt und die erforderliche Besitzdauer der notwendigen Fahrerlaubnisklasse gegeben ist. Die Zulassung zur Fachkundeprüfung hat zu erfolgen, wenn die fahrpraktische Prüfung bestanden wurde und die erforderliche Ausbildung an der Fahrererausbildungsstätte absolviert wurde. Sofern für die Fahrerlaubnisnisklassen A, CE und DE ebenfalls eine Lehrprobe zur fahrpraktischen Ausbildung vorgeschrieben wird, ist der Anwärter hierzu zuzulassen, sobald die fahrpraktische Prüfung sowie die Fachkundeprüfung bestanden wurden, ihm die befristete Fahrerlaubnis der entsprechenden Klasse erteilt worden ist oder gleichzeitig erteilt wird und er einen Antrag auf Erteilung einer unbefristeten Fahrerlaubnis der jeweiligen Klasse gestellt hat.
33	§ 9 Satz 2 und 3 FahrPrüfO	„Die fahrpraktische Prüfung eines Bewerbers um die Fahrerlaubnis der Klasse BE soll im zweiten oder dritten Monat der Ausbildung durchgeführt werden. In der Regel sollen die Fachkundeprüfung möglichst unmittelbar nach Abschluss der Ausbildung in der Fahrererausbildungsstätte und die Lehrproben jeweils innerhalb eines Monats nach Abschluss der Ausbildung in der Ausbildungsfahrschule (§ 2 Absatz 5 Satz 3 des Fahrerergesetzes) durchgeführt werden“.	Die fahrpraktische Prüfung wird infolge der Reform ggf. vorgezogen und ist vor Ausbildungsbeginn durchzuführen. Die Lehrproben zum Erwerb der unbefristeten Fahrerlaubnisnisklasse BE können hingegen erst am Ende des Lehrpraktikums in der Ausbildungsfahrschule durchgeführt werden, sofern die vorgeschriebenen Reflexionsphasen sowie die entsprechenden Mindeststunden des Lehrpraktikums nach der „Richtlinie für die Durchführung der Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule für die Fahrereranwärter (Praktikum) nach § 2 Abs. 5 Fahrerergesetz und § 3 Fahrer-Ausbildungsordnung“ absolviert wurden.
34	§ 13 FahrPrüfO	„In den Prüfungen und Lehrproben hat der Bewerber um die Fahrerlaubnis seine fachliche Eignung (§ 4 des Fahrerergesetzes) nachzuweisen. Hierzu gehören die Kenntnis der in der Fahrererausbildungsordnung aufgeführten Sachgebiete und die Fähigkeit zu ihrer praktischen Anwendung“.	Die derzeitige Formulierung ermöglicht es, dass Themen geprüft werden können, die nicht im derzeitigen Rahmenplan enthalten sind, jedoch unter die Rechtsbegriffe des § 4 Abs. 1 FahrIG fallen (BOUSKA & MAY, 2009). Da in einer Prüfung nur diejenigen Themen geprüft werden sollten, die auch im Ausbildungsverlauf behandelt wurden, hat hier eine Anpassung zu erfolgen. Es sollten ggf. ausschließlich die in den Kompetenzbereichen des Rahmenplans festgelegten Kompetenzen mit Bezug auf die entsprechenden unverzichtbaren curricularen Ausbildungsinhalte geprüft werden.
35	§ 14 Abs. 1 FahrPrüfO	„Die Fahrerprüfung besteht aus einer fahrpraktischen Prüfung, einer Fachkundeprüfung mit einem schriftlichen und mündlichen Teil sowie – für die Fahrerlaubnis der Klasse BE – aus je einer Lehrprobe im theoretischen und im fahrpraktischen Unterricht“.	Hier hat eine Ergänzung mit Blick auf die Fahrerlaubnisnisklassen A, CE und DE zu erfolgen, sodass – bei Umsetzung des vorliegenden Reformvorschlags – auch für diese Klassen eine Lehrprobe zur fahrpraktischen Ausbildung durchgeführt werden soll (vgl. Ausführungen zu Nr. 9).
36	§ 15 Abs. 1 Satz 1 FahrPrüfO	„In der fahrpraktischen Prüfung hat der Bewerber nachzuweisen, dass er ein Kraftfahrzeug mit Kupplungspedal oder im Falle der Fahrerlaubnisnisklassen A, A2 und A1 mit Kupplungshebel und eine Fahrzeugkombination der Klasse, für die er die Fahrerlaubnis beantragt hat, vorschriftsmäßig, sicher, gewandt und umweltschonend führen kann“.	Die Anforderungen an das erforderliche Fahrkompetenzniveau des Anwärters sind bislang eher allgemein gehalten. Für eine zukünftige fahrpraktische Prüfung sollten sie angemessen operationalisiert und durch Bewertungsstandards untersetzt werden. Diesbezügliche Anleihen könnten bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung genommen werden (STURZBECHER et al., 2014).
37	§ 16 Abs. 1 und 2 FahrPrüfO	„(1) Im schriftlichen Teil der Prüfung hat der Bewerber sein Fachwissen nachzuweisen. Der Bewerber um die Fahrerlaubnis der Klasse BE hat innerhalb von fünf Stunden a) zwei Aufgaben aus den Bereichen Verkehrsverhalten einschließlich Verkehrsrecht, Gefahrenlehre und Umweltschutz sowie b) je eine Aufgabe aus den Bereichen Verkehrspädagogik und Fahrzeugtechnik einschließlich Fahrphysik zu bearbeiten.“	

Tab. 5: Fortsetzung

Nr.	Rechtsvorschrift	Derzeitige Fassung	Änderungsvorschlag
37	§ 16 Abs. 1 und 2 FahrIPrüfO	(2) Bei Erweiterungsprüfungen hat 1. der Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse A je eine Aufgabe aus den Bereichen a) Verkehrsverhalten einschließlich Verkehrsrecht, Gefahrenlehre und Umweltschutz sowie b) Verkehrspädagogik oder Fahrzeugtechnik einschließlich Fahrphysik, 2. der Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse CE oder DE je eine Aufgabe aus den Bereichen a) Verkehrsverhalten einschließlich Verkehrsrecht, der Sozialvorschriften im Straßenverkehr, Gefahrenlehre und Umweltschutz sowie b) Verkehrspädagogik oder Fahrzeugtechnik einschließlich Fahrphysik, innerhalb von zweieinhalb Stunden zu bearbeiten“.	Die verwendeten Bezeichnungen sind an die Begrifflichkeiten anzupassen, die im neuen Rahmenplan für die Fahrlehrerausbildung an Fahrlehrerausbildungsstätten verwendet werden. Demzufolge hat der Bewerber seine fachlichen sowie pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Kompetenzen nachzuweisen. Im Falle der BE-Ausbildung hat der Bewerber je eine Aufgabe aus den Kompetenzbereichen „Verkehrsverhalten“, „Recht“ und „Technik“ sowie eine Aufgabe aus dem Kompetenzbereich „Unterrichten, Ausbilden und Weiterbilden“ und eine Aufgabe aus den Kompetenzbereichen „Erziehen“ oder „Beurteilen“ zu bearbeiten. Bei Erweiterungsprüfungen hat der Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klassen A, CE oder DE eine Aufgabe aus den Kompetenzbereichen „Verkehrsverhalten“ oder „Recht“ sowie eine Aufgabe aus den Kompetenzbereichen „Technik“, „Erziehen“, „Unterrichten, Ausbilden und Weiterbilden“ oder „Beurteilen“ zu bearbeiten.
38	§ 16 Abs. 6 FahrIPrüfO	„Im mündlichen Teil der Prüfung hat der Bewerber in etwa 30 Minuten sein Fachwissen nachzuweisen. Eine gemeinsame Prüfung von bis zu sechs Bewerbern ist zulässig.“	Im mündlichen Teil der Fachkundeprüfung hat der Bewerber seine fachlichen sowie pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Kompetenzen in etwa 30 Minuten nachzuweisen. Um diese Kompetenzen adäquat einschätzen zu können und die Prüfungsleistung beeinflussende gruppenspezifische Prozesse zu verhindern, sollte auf die Möglichkeit einer Gruppenprüfung verzichtet werden; stattdessen sollten ausschließlich Einzelprüfungen durchgeführt werden.
39	§ 17 Abs. 1 Satz 1 FahrIPrüfO	„Der Bewerber hat in etwa 45 Minuten nachzuweisen, dass er in der Lage ist, Fahrschülern theoretischen Unterricht zu erteilen.“	Da Theorieunterrichtseinheiten von 45 Minuten Dauer in der Berufspraxis eher die Ausnahme darstellen und um eine zutreffende Einschätzung der fachlichen sowie pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Kompetenzen des Bewerbers zu ermöglichen, sollte die Prüfungszeit auf 90 Minuten erhöht werden.
40	§ 18 FahrIPrüfO	„In der Lehrprobe im fahrpraktischen Unterricht hat der Bewerber in etwa 45 Minuten nachzuweisen, dass er in der Lage ist, Fahrschülern praktischen Unterricht zu erteilen. Für den Fahrunterricht ist ein Kraftfahrzeug mit Schaltgetriebe zu benutzen. § 17 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 ist anzuwenden.“	Die Lehrprobe ist bei allen Klassen (BE, A, CE und DE) mit Fahrschülern durchzuführen, welche zum Erwerb einer entsprechenden Fahrerlaubnis vom Inhaber der jeweiligen befristeten Fahrlehrerlaubnis auszubilden sind. Die obligatorische Verwendung eines Kraftfahrzeugs mit Schaltgetriebe ist nur für die Lehrprobe zum Erwerb der Fahrerlaubnis der Klasse BE zu fordern und ermöglicht somit – insbesondere bei CE- und DE-Lehrproben – den Einsatz von Kraftfahrzeugen ohne Schaltgetriebe.
41	§ 21 FahrIPrüfO	„Der Vorsitzende oder ein Mitglied nach § 2 Absatz 3 gibt dem Bewerber die Bewertung nach jeder einzelnen Prüfung oder Lehrprobe bekannt. Mit mangelhaft oder mit ungenügend bewertete Prüfungsteile sind zu erläutern und zu begründen.“	Eine Begründung der Bewertung von Prüfungsleistungen sollte nicht nur bei mangelhaften oder ungenügenden Leistungen, sondern generell erfolgen. Eine umfassende Beurteilung der in der Prüfung gezeigten fachlichen sowie pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Kompetenzen ermöglicht dem Anwärter einen gezielten weiteren Ausbau seiner beruflichen Kompetenzen.
42	§ 24 FahrIPrüfO	„Nicht bestandene Prüfungen und Lehrproben können höchstens zweimal wiederholt werden. Bei der Fachkundeprüfung und den Lehrproben muss zwischen dem Nichtbestehen und der Wiederholung mindestens ein Monat liegen.“	Mit Blick auf die fahrpraktische Prüfung, die im Rahmen der Reform der Fahrlehrerausbildung vor Ausbildungsbeginn stattfinden soll, erscheint eine Beschränkung auf zwei Wiederholungsmöglichkeiten nicht sinnvoll. Dementsprechend sollte die fahrpraktische Prüfung als Ausnahme bezeichnet werden.
43	§ 25 FahrIPrüfO	„Die Prüfungen und Lehrproben können frühestens fünf Jahre nach Abschluss der nicht bestandenen Prüfung oder Lehrprobe erneut abgelegt werden, wenn der Bewerber sich einer erneuten Ausbildung für die beantragte Klasse unterzogen hat.“	Mit Blick auf die fahrpraktische Prüfung, die im Rahmen der Reform der Fahrlehrerausbildung vor Ausbildungsbeginn stattfinden soll, erscheint eine fünfjährige Wartefrist nicht sinnvoll, da der Aufbau der erforderlichen Fahrkompetenz auch in kürzerer Zeit erfolgen kann. Dementsprechend sollte die fahrpraktische Prüfung wiederum als Ausnahme bezeichnet werden.

Tab. 5: Fortsetzung

Nr.	Rechtsvorschrift	Derzeitige Fassung	Änderungsvorschlag
44	Richtlinie für die Durchführung der Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule für die Fahrlehreranwärter (Praktikum) nach § 2 Abs. 5 Fahrlehrergesetz und § 3 Fahrlehrer-Ausbildungsordnung		In der Richtlinie ist aufgrund der Neustrukturierung der Fahrlehrerausbildung vor allem zu prüfen, inwiefern die Lernthemen und die derzeit vorgesehenen Mindeststunden notwendig und sinnvoll sind und ob – vor allem aufgrund der Aufteilung in Orientierungs-, Hospitations- und Lehrpraktikum – eine Anpassung erfolgen sollte. Diese Aufgabe könnte von der vorgeschlagenen Curriculumkommission übernommen werden.
45	Richtlinie für die Durchführung des Einweisungsseminars für Fahrlehrer zum Ausbildungsfahrlehrer nach § 9b Abs. 1 und 4 sowie § 21a Abs. 1 Fahrlehrergesetz		Die Richtlinie für die Durchführung des Einweisungsseminars für Fahrlehrer zum Ausbildungsfahrlehrer ist zu prüfen und zu überarbeiten. Dabei sollte das Seminar zukünftig klassenübergreifende Kenntnisse vermitteln (s. o.).

Tab. 5: Fortsetzung

8 Literatur

- AJZEN, I. (1991): The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179-211
- BAKKER, A. B.; DEMEROUTI, E. (2007): The Job Demands-Resources model: state of the art. *Journal of Managerial Psychology*, 22, 309–328
- BAMBERGER, E.; BUSCH, C. (1996): Betriebliche Gesundheitsförderung durch Stressmanagementtraining. Eine Metaanalyse experimenteller Studien. *Zeitschrift für Arbeits- und Organisationspsychologie*, 2, 127-137
- BANDURA, A. (1986): *Social foundations of thought and action: A social cognitive theory*. Englewood Cliffs: Prentice-Hall
- BARTL, G.; GREGERSEN, N. P.; SANDERS, N.; von BRESSENSDORF, G.; GUNNARSON, L.; WALSH, D.; VISSERS, J.; HEILER, G.; TORSMYR, K. (2005): EU MERIT Project: Minimum Requirements for Driving Instructor Training, Final Report. Wien: Institut Gute Fahrt
- BAUMERT, J.; KUNTER, M. (2006): Stichwort: Professionelle Kompetenz von Lehrkräften. *Zeitschrift für Erziehungswissenschaft*, 9 (4), 469-520
- BAUMERT, J.; KLIEME, E.; NEUBRAND, M.; PRENZEL, M.; SCHIEFELE, U.; SCHNEIDER, W.; TILLMANN, K.-J.; WEIß, M. (Hrsg.) (2001): PISA 2000. Basiskompetenzen von Schülerinnen und Schülern im internationalen Vergleich. Opladen: Leske + Budrich
- BAUMERT, J.; KUNTER, M.; BLUM, W.; BRUNNER, M.; VOSS, T.; JORDAN, A.; KLUSMANN, U.; KRAUSS, S.; NEUBRAND, M.; TSAU, Y. (2010): Teachers' mathematical knowledge, cognitive activation in the classroom, and student progress. *American Educational Research Journal*, 47 (1), 133-180
- BLÖMEKE, S.; KÖNIG, J. (2011): Zum Zusammenhang von Ausbildungsformen, -inhalten und -methoden mit dem erworbenen pädagogischen Professionswissen von Grundschullehrkräften. *Zeitschrift für Grundschulforschung*, 4 (1), 33-46
- BLÖMEKE, S.; KAISER, G.; LEHMANN, R. (2008): *Professionelle Kompetenz angehender Lehrerinnen und Lehrer. Wissen, Überzeugungen und Lerngelegenheiten deutscher Mathematikstudierender und -referendare. Erste Ergebnisse zur Wirksamkeit der Lehrerausbildung*. Münster: Waxmann
- BLÖMEKE, S.; KAISER, G.; LEHMANN, R. (Hrsg.) (2010): *TEDS-M 2008: Professionelle Kompetenz und Lerngelegenheiten angehender Primarstufenlehrkräfte im internationalen Vergleich*. Münster: Waxmann
- BORGDORF, H.-J. (2012): Der Fahrlehrer mit befristeter Fahrlehrerlaubnis. In: H. J. BORGDORF; S. DARJUS; B. HEILIG (Hrsg.): *Berufsziel Fahrlehrer. Handbuch für Fahrlehrer-Anwärter und ihre Ausbilder* (S. 33-40). München: Verlag Heinrich Vogel
- BOUSKA, W.; MAY, R. (2009): *Fahrlehrer Recht. Erläuterungen des Fahrlehrergesetzes und aller*

- einschlägigen Verordnungen. München: Verlag Heinrich Vogel
- BRAND, S. (2006): Curriculumentwicklung in der Hochschule. Hamburg: Verlag Dr. Kovac
- BREDOW, B.; STURZBECHER, D. (2014): Ansätze zur Optimierung der Fahrschulbildung in Deutschland. Entwurf des Schlussberichts zum Projekt FE 82.0515/2010 der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Unveröffentlichtes Manuskript
- BROMME, R. (1994): Beyond subject matter. A psychological topology of teachers' professional knowledge. In: R. BIEHLER; R. W. SCHOLZ; R. STRÄßER; B. WINKELMANN (Hrsg.): Mathematics didactics as a scientific discipline. The state of the art (S. 77-88). Dordrecht: Kluwer
- BRÜNKEN, R.; SEUFERT, T.; LEUTNER, D. (2008): Lehren und Lernen mit Neuen Medien. In: A. RENKL (Hrsg.): Lehrbuch Pädagogische Psychologie (S. 299-338). Bern: Huber
- BRUNNER, M.; KUNTER, M.; KRAUSS, S.; BAUMERT, J.; BLUM, W.; DUBBERKE, T.; NEUBRAND, M. (2006): Welche Zusammenhänge bestehen zwischen dem fachspezifischen Professionswissen von Mathematiklehrkräften und Ihrer Ausbildung sowie beruflichen Fortbildung? Zeitschrift für Erziehungswissenschaft, 9, 521-544
- Bundesarbeitsgemeinschaft der Fahrlehrerausbildungsstätten e. V. (BAGFA) (2011): 3-3854/780 Reform des Fahrlehrerrechts. Fahrlehrerausbildung 2013. Positionspapier der BAGFA vom 08.12.2011
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (Hrsg.) (2011): Verkehrssicherheitsprogramm 2011. Verfügbar unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/LA/verkehrssicherheitsprogramm-2011.pdf?__blob=publicationFile [08.06.2016]
- Bundesverband deutscher Fahrschulunternehmen e. V. (BDFU) (2011): Positionspapier zur Reform des Fahrlehrerrechts
- Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. (BVF) (2011): Vorschläge der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. zur Reform des Fahrlehrerrechts
- CIECA (2014): Working Group 3: Minimum competence standards for driving/riding teachers, accompanying drivers and driving schools. Unveröffentlichtes Manuskript
- DARLING-HAMMOND, L.; BRANSFORD, J. (2005): Preparing teachers for a changing world. What teachers should learn and be able to do. San Francisco: Jossey-Bass
- DICKE, T.; PARKER, P. D.; HOLZBERGER, D.; KUNTER, M.; LEUTNER, D. (2015): Beginning teachers' efficacy and emotional exhaustion: Latent changes, reciprocity, and the influence of professional knowledge. Contemporary Educational Psychology, 41, 62-72
- DICKE, T.; PARKER, P. D.; MARSH, H. W.; KUNTER, M.; SCHMECK, A.; LEUTNER, D. (2014): Classroom management, classroom disturbances, and burnout: A latent moderated mediation analysis. Journal of Educational Psychology, 106, 569-583
- DILLARD, J. P.; PFAU, M. (2002) (Hrsg.): The persuasion handbook: Developments in theory and practice. Thousand Oaks, CA: Sage
- ECARIUS, J.; EULENBACH, M.; FUCHS, T.; WALGENBACH, K. (2011): Jugend und Sozialisation. Wiesbaden: Springer VS
- Economic and Social Council (2014): Consistency between the Convention on Road Traffic (1968) and Vehicle Technical Regulations. Verfügbar unter: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/wp1/ECE-TRANS-WP1-2014-1e.pdf> [08.06.2016]
- ELSTEIN, A. S. (1987): Cognitive processes in clinical inference and decision making. In: D. C. TURK; P. SALOVEY (Hrsg.): Reasoning, inference and judgment in clinical psychology (S. 17-50). New York: Macmillan
- ERICSSON, K. A.; KRAMPE, R. T.; TESCH-RÖMER, C. (1993): The role of deliberate practice in the acquisition of expert performance. Psychological Review, 100 (3), 363-406
- ERICSSON, K. A.; CHARNESS, N.; FELTOVICH, P. J.; HOFFMAN, R. R. (Eds.) (2006): The Cambridge handbook of expertise and expert performance. Cambridge: Cambridge University Press
- EU-Project GADGET (1999): Work package 3. Driver training, testing and licensing – towards

- theory-based management of young drivers injury risk in road traffic. Bern: bfu
- Europäische Kommission (2010): Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit. Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020. Verfügbar unter: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_de.pdf [08.06.2016]
- FERCHOFF, W. (2007): Jugend und Jugendkulturen im 21. Jahrhundert: Lebensformen und Lebensstile. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften
- Fahrlehrerverband Baden-Württemberg (2014): Fahrausbildung ist Vertrauenssache. Verfügbar unter: <http://www.fahrlehrerverband-bw.de/08-Press/presse6-Ausbildung.htm> [08.06.2016]
- FOLLMER, R.; GRUSCHWITZ, D.; JESKE, B.; QUANDT, S.; LENZ, B.; NOBIS, C.; KÖHLER, K.; MEHLIN, M. (2010): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends. Verfügbar unter: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf [26.08.2014]
- FRIEDRICH, A.; BRÜNKEN, R.; DEBUS, G.; LEUTNER, D.; MÜLLER, F. (2006): Wirksamkeit des Ausbildungspraktikums für Fahrlehreranwärter. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (Hrsg.): Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 180. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- GASSER, T. M.; ARZT, C.; AYOUBI, M.; BARTELS, A.; BÜRKLE, L.; EIER, J.; FLEMISCH, F.; HÄCKER, D.; HESSE, T.; HUBER, W.; LOTZ, C.; MAURER, M.; RUTH-SCHUMACHER, S.; SCHWARZ, J.; VOGT, W. (2012): Rechtsfolgen zunehmender Fahrzeugautomatisierung. Gemeinsamer Schlussbericht der Projektgruppe. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (Hrsg.): Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Fahrzeugtechnik, Heft F 83. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- GENSCHOW, J.; STURZBECHER, D. (2013): Grundlagen und Möglichkeiten zur Entwicklung eines Verkehrswahrnehmungstests in Deutschland. Vortrag auf dem CIECA TAG Workshop „How to measure Hazard Perception“ am 31. Januar und 01. Februar in Helsinki
- GENSCHOW, J.; STURZBECHER, D. (2014): Verkehrssinn – das „Missing Link“ einer sicherheitswirksamen Fahranfängervorbereitung? Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung in der Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung. Zeitschrift für Verkehrssicherheit (ZVS), 60 (4), 207-213
- GENSCHOW, J.; STURZBECHER, D.; WILLMESLENZ, G. E. (2013): Fahranfängervorbereitung im internationalen Vergleich. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (Hrsg.): Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 234. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- GRATTENTHALER, H.; KRÜGER, H.-P.; SCHOCH, S. (2009): Bedeutung der Fahrpraxis für den Kompetenzerwerb beim Fahrenlernen. Literaturstudie. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (Hrsg.): Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 201. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- HAMPEL, B.; STURZBECHER, D. (2008): Methodische Entwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in der Vergangenheit. In: D. STURZBECHER; J. BÖNNINGER; M. RÜDEL (Hrsg.): Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung – Methodische Grundlagen und Möglichkeiten der Weiterentwicklung. Dresden: TÜV | DEKRA arge tp 21
- HATAKKA, M.; KESKINEN, E.; GREGERSEN, N. P.; GLAD, A.; HERNETKOSKI, K. (2002): From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education. Transportation Research Part F. Traffic Psychology and Behaviour, 5, 201-215
- HATTIE, J. A. C. (2009): Visible Learning. A synthesis of over 800 meta-analyses relating to achievement. London: Routledge
- HEILIG, B.; KNÖRZER, W.; POMMERENKE, E. (1995): Curriculum für die Fahrlehrerausbildung. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (Hrsg.): Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 44. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- HEINRICH, H. C. (2013): Fahrschulen in Deutschland. Korntal-Münchingen: Deutsche Fahrlehrer-Akademie e. V. (DFA)

- HEIßING, B.; ERSOY, M.; GIES, S. (Hrsg.) (2013): Fahrwerkhandbuch. Grundlagen – Fahrdynamik – Komponenten – Systeme – Mechatronik – Perspektiven. Wiesbaden: Springer Vieweg
- HELMKE, A. (2012): Unterrichtsqualität und Lehrerprofessionalität. Diagnose, Evaluation und Verbesserung des Unterrichts. Seelze: Klett-Kallmeyer
- HOFFMANN, L.; STURZBECHER, D. (2009): Erwerb von Handlungskompetenz in ausgewählten Risikoberufen und Risikosportarten. Zwischenbericht zum Projekt „Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung“ im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen. Projektnummer FP 82.345/2008. Unveröffentlichtes Manuskript
- Interessenverband Deutscher Fahrlehrer e. V. (IDF) (o. J.): Vorschläge des Interessenverbandes Deutscher Fahrlehrer e. V. zur Reform des FahrlG
- KAUB, K.; KARBACH, J.; BIERMANN, A.; FRIEDRICH, A.; BEDERSDORFER, H.-W.; SPINATH, F. M.; BRÜNKEN, R. (2012): Berufliche Interessenorientierungen und kognitive Leistungsprofile von Lehramtsstudierenden mit unterschiedlichen Fachkombinationen. Zeitschrift für Pädagogische Psychologie, 26 (4), 233-249
- KLAUER, K. J. (1987): Kriteriumsorientierte Tests. Göttingen, Bern, Toronto, Seattle: Hogrefe-Verlag
- KLAUER, K. J.; LEUTNER, D. (2012): Lehren und Lernen. Einführung in die Instruktionspsychologie. Weinheim: Beltz-PVU
- KLIEME, E.; AVENARIUS, H.; BLUM, W.; DÖBRICH, P.; GRUBER, H.; PRENZEL, M.; REISS, K.; RIQUARTS, K.; ROST, J.; TERNORTH, H.-E.; VOLLMER, H. J. (2003): Zur Entwicklung nationaler Bildungsstandards. Expertise. Bonn: Bundesministerium für Bildung und Forschung. Verfügbar unter https://www.bmbf.de/pub/Bildungsforschung_Band_1.pdf [08.06.2016]
- KLIEME, E.; LEUTNER, D. (2006): Kompetenzmodelle zur Erfassung individueller Lernergebnisse und zur Bilanzierung von Bildungsprozessen. Beschreibung eines neu eingerichteten Schwerpunktprogramms der DFG. Zeitschrift für Pädagogik, 52, 876-903
- KMK (2004): Standards für die Lehrerbildung: Bildungswissenschaften. Verfügbar unter: http://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/veroeffentlichungen_beschluesse/2004/2004_12_16-Standards-Lehrerbildung.pdf [08.06.2016]
- KMK (2006): Gesamtstrategie der Kultusministerkonferenz zum Bildungsmonitoring. Verfügbar unter: http://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/veroeffentlichungen_beschluesse/2006/2006_08_01-Gesamtstrategie-Bildungsmonitoring.pdf [08.06.2016]
- KMK (2014): Standards für die Lehrerbildung: Bildungswissenschaften (modifizierte Fassung der Standards von 2004). Verfügbar unter: http://www.kmk.org/fileadmin/veroeffentlichungen_beschluesse/2004/2004_12_16-Standards-Lehrerbildung-Bildungswissenschaften.pdf [08.06.2016]
- Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (2013): Allgemeine Hinweise zu Statistiken über Fahrlehr-Erlaubnisse. Antwort auf die Anfrage des Referats LA 21 im BMVBS
- Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (2014): Fahrerlaubnisse (FE). Fahrerlaubnisprüfungen. Jahr 2013. FE 7. Verfügbar unter: http://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Kraftfahrer/FE/2013/fe7_2013_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=5 [08.06.2016]
- KRAUSS, S.; NEUBRAND, M.; BLUM, W.; BAUMERT, J.; BRUNNER, M.; KUNTER, M.; JORDAN, A. (2008): Die Untersuchung des professionellen Wissens deutscher Mathematik-Lehrerinnen und -Lehrer im Rahmen der COACTIV-Studie. Journal für Mathematik-Didaktik, 29 (3/4), 223-258
- KUNINA-HABENICHT, O.; LOHSE-BOSSENZ, H.; KUNTER, M.; DICKE, T.; FÖRSTER, D.; GÖBLING, J.; SCHULZE-STOCKER, F.; SCHMECK, A.; BAUMERT, J.; LEUTNER, D.; TERHART, E. (2012): Welche bildungswissenschaftlichen Inhalte sind wichtig in der Lehrerbildung? Ergebnisse einer Delphi-Studie. Zeitschrift für Erziehungswissenschaft, 15, 649-682
- KUNTER, M.; BAUMERT, J.; BLUM, W.; KLUSMANN, U.; KRAUSS, S.; NEUBRAND, M. (2011): Professionelle Kompetenz von Lehrkräften: Ergebnisse des Forschungsprogramms COACTIV. Münster, New York, München, Berlin: Waxmann

- KÜTER, J.; HOLDIK, H.; PÖPPEL-DECKER, M.; ULITZSCH, M. (2013): Alternative Antriebstechnologien – Marktdurchdringung und Konsequenzen. Berichtsjahr 2011 – Abschlussbericht. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (Hrsg.): Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 240. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- LEUTNER, D. (2013): Empirische Bildungsforschung (Statement). In: H.-R. MÜLLER; S. BOHNE; W. THOLE (Hrsg.): Erziehungswissenschaftliche Grenzgänge – Markierungen und Vermessungen. Beiträge zum 23. Kongress der DGfE. (S. 131-133). Opladen: Leske + Buderich
- LEUTNER, D.; BRÜNKEN, R.; WILLMES-LENZ, G. (2009): Fahren lernen und Fahrausbildung. In: H.-P. KRÜGER (Hrsg.): Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie (1-79). Göttingen: Hogrefe-Verlag
- LEUTNER, D.; FLEISCHER, J.; SPODEN, C.; WIRTH, J. (2007): Landesweite Lernstandserhebungen zwischen Bildungsmonitoring und Individualdiagnostik. Zeitschrift für Erziehungswissenschaft, Sonderheft 8, 149-167
- LEWERENZ, F.; RÖHRL, W. (2008): Sportlich und sicher Autofahren mit Walter Röhr. Stuttgart: Motorbuch Verlag
- MAIER, F. (2014): Wirkpotenziale moderner Fahrerassistenzsysteme und Aspekte ihrer Relevanz für die Fahrausbildung. Korntal-Münchingen: Deutsche Fahrlehrer-Akademie e. V.
- MAIER, R.; AHRENS, G.-A.; AURICH, A. P.; BARTZ, C.; SCHILLER, C.; WINKLER, C.; WITTEWERT, R. (2012): Entwicklung der Verkehrssicherheit und ihrer Rahmenbedingungen bis 2015/2020. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (Hrsg.): Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 224. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- MARES, P.; COYNE, P.; MACDONALD, B. (2013): Roadcraft. The police driver's handbook. London: The Police Foundation
- McKNIGHT, A. J.; ADAMS, B. B. (1970a): Driver education task analysis. Volume I: Task descriptions. Alexandria, VA: Human Resources Research Organization
- McKNIGHT, A. J.; ADAMS, B. B. (1970b): Driver education task analysis. Volume II: Task analysis methods. Final Report. Alexandria, VA: Human Resources Research Organization
- Medienpädagogischer Forschungsverbund Südwest (mpfs) (2013): JIM – Studie 2013. Jugend, Information, (Multi-)Media. Basisuntersuchung zum Medienumgang 12 bis 19-Jähriger. Stuttgart: mpfs
- Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (2012): Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Reform des Fahrlehrerrechts“. Eckpunktetpapier
- Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (2014): Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Reform des Fahrlehrerrechts“. Eckpunktetpapier. Umsetzungsstand April 2014
- MITSCHKE, M.; WALLENTOWITZ, H. (2004): Dynamik der Kraftfahrzeuge. Berlin, Heidelberg: Springer-Verlag
- MOVING (o. J.): Fahrlehrer – Karriereberuf mit Zukunft. Moving Positionen. Moving Empfehlungen. Verfügbar unter: <http://www.moving-road-safety.com/wp-content/uploads/2013/09/MOVING-Positionen-Fahrlehrerausbildung-mit-Anhang.pdf> [08.06.2016]
- PANT, A. H.; STANAT, P.; SCHROEDERS, U.; ROPPELT, A.; SIEGLE, T.; PÖHLMANN, C. (Hrsg.) (2013): IQB-Ländervergleich 2012. Mathematische und naturwissenschaftliche Kompetenzen am Ende der Sekundarstufe I. Münster: Waxmann. Verfügbar unter: <https://www.iqb.hu-berlin.de/laendervergleich/lv2012/Bericht> [08.06.2016]
- PETTY, R. E.; WEGENER, D. T.; FABRIGAR, I. R. (1997): Attitudes and attitude change. Annual Review of Psychology, 48, 609-647
- POSCHADEL, S.; FALKENSTEIN, M.; RINKENAUER, G.; MENDZHERITSKIY, G.; FIMM, B.; WORRINGER, B.; ENGIN, T.; KLEINEMAS, U.; RUDINGER, G. (2012): Verkehrssicherheitsrelevante Leistungspotenziale, Defizite und Kompensationsmöglichkeiten älterer Autofahrer. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (Hrsg.): Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 231. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- POTTHOFF, J.; SCHMID, I. C. (2012): Wunibald I. E. Kamm – Wegbereiter der modernen Kraft-

- fahrtechnik. Berlin, Heidelberg: Springer-Verlag
- PRENZEL, M.; BAUMERT, J.; BLUM, W.; LEHMANN, R.; LEUTNER, D.; NEUBRAND, M.; PEKRUN, R.; ROST, J.; SCHIEFELE, U. (Hrsg.) (2005): PISA 2003: Der zweite Vergleich der Länder in Deutschland – Was wissen und können Jugendliche? Münster: Waxmann
- PRENZEL, M.; SÄLZER, C.; KLIEME, E.; KÖLLER, O. (Hrsg.) (2013): PISA 2012. Fortschritte und Herausforderungen in Deutschland. Münster: Waxmann. Verfügbar unter http://www.pisa.tum.de/fileadmin/w00bgi/www/Berichtband_und_Zusammenfassung_2012/PISA_EBook_ISBN3001.pdf [08.06.2016]
- RANNER, T.; REINMANN, G. (2011): Wissenschaftlicher Evaluationsbericht: EU-Projekt Driver Instructor Education 2.0. München: Universität der Bundeswehr München
- REIF, K. (Hrsg.) (2010): Fahrstabilisierungssysteme und Fahrerassistenzsysteme. Wiesbaden: Vieweg + Teubner Verlag
- REINDERS, H.; WILD, E. (2003): Jugendzeit – Time out? Zur Ausgestaltung des Jugendalters als Moratorium. Opladen: Leske + Budrich
- RENKL, A. (2008): Lehren und Lernen in der Schule. In: A. RENKL (Hrsg.): Lehrbuch Pädagogische Psychologie. (S. 109-154). Bern: Huber
- Robert Bosch GmbH (Hrsg.) (2004): Sicherheits- und Komfortsysteme. Wiesbaden: Friedr. Vieweg & Sohn Verlag & GWV Fachverlage GmbH
- SCHADE, F. D. (2001): Daten zur Verkehrsbewährung von Fahranfängern. Reanalyse von Rohdaten der Untersuchung. In: HANSJOSTEN, E.; SCHADE, F. D. (1997): Legalbewährung von Fahranfängern. Unveröffentlichtes Manuskript
- SCHNEIDER, W.; LINDENBERGER, U. (Hrsg.) (2012): Entwicklungspsychologie. Weinheim: Beltz
- SCHUBARTH, W.; POHLENZ, P. (2006): Qualitätsentwicklung und Evaluation in der Lehrerbildung. Die zweite Phase: Das Referendariat. Potsdam: Universitätsverlag
- Sekretariat der ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland (2011): Kompetenzorientiertes Qualifikationsprofil für die Ausbildung von Erzieherinnen und Erziehern an Fachschulen/Fachakademien. Beschluss der Kultusministerkonferenz
- SHULMAN, L. S. (1986): Those who understand: Knowledge growth in teaching. *Educational Researcher*, 15 (2), 4-14
- SHULMAN, L. S. (1987): Knowledge and teaching of the new reform. *Harvard Educational Review*, 57, 1-22
- SLAVIN, R. E. (2002): Evidence based educational policies: Transforming educational practice and research. *Educational Researcher*, 31 (7), 15-21
- SPINATH, B.; HASSELHORN, M.; ARTELT, C.; KÖLLER, O.; MÖLLER, J.; BRÜNKEN, R. (2012): Pädagogische Psychologie: Forschung zu und Mitgestaltung von Lehr-Lernprozessen in unserer Gesellschaft. *Psychologische Rundschau*, 63, 92-110
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2013a): Verkehrsunfälle. Unfälle von Güterkraftfahrzeugen im Straßenverkehr 2012. Verfügbar unter: https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/UnfaelleGuerkraftfahrzeuge5462410127004.pdf?__blob=publicationFile [08.06.2016]
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2013b): Verkehrsunfälle. Unfälle von Kraftomnibussen im Straßenverkehr 2012. Verfügbar unter: https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/UnfaelleKraftomnibusse5462411127004.pdf?__blob=publicationFile [08.06.2016]
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2013c): Verkehrsunfälle. Zweiradunfälle im Straßenverkehr 2012. Verfügbar unter: https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/UnfaelleZweirad5462408127004.pdf?__blob=publicationFile [08.06.2016]
- STURZBECHER, D. (Hrsg.) (2004): Manual für die Pädagogisch qualifizierte Fahrschulüberwachung. Potsdam: Universität
- STURZBECHER, D. (2010): Methodische Grundlagen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung. In: D. STURZBECHER; J. BÖNNINGER; M. RÜDEL (Hrsg.): Praktische Fahrerlaubnisprüfung – Grundlagen und Optimierungsmöglichkeiten. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen,

- Mensch und Sicherheit, M 215 (S. 17-38). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- STURZBECHER, D.; BÖNNINGER, J.; RÜDEL, M.; MÖRL, S. (2011): Fahrerassistenzsysteme und die Prüfung von Fahrkompetenz in der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Dresden: TÜV | DEKRA arge tp 21
- STURZBECHER, D.; MÖRL, S.; KALTENBAEK, J. (2014): Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (Hrsg.): Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 243. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- STURZBECHER, D.; PALLOKS, M. (Hrsg.) (2012): Manual für die Pädagogisch qualifizierte Fahrerschulüberwachung. Vehlefan: IFK
- STURZBECHER, D.; SACKMANN, G.; PREUßER, W.; HERMANN, U. (2005): Berufseignungstest für Fahrlehrerbewerber (BET). Stuttgart: Deutsche Fahrlehrer-Akademie e. V.
- SUMMALA, H. (1987): Young Driver Accidents: Risk Taking or Failure of Skills? Alcohol, Drugs and Driving, 3, 79-91
- TAUSCH, R.; TAUSCH, A. M. (1979): Erziehungspsychologie. Göttingen: Hogrefe
- TERHART, E. (2000): Lehrerbildung und Professionalität. Strukturen, Probleme und aktuelle Reformtendenzen. In: J. BASTIAN; W. HELSPER; S. REH; C. SCHELLE (Hrsg.): Professionalisierung im Lehrerberuf (S. 73-85). Opladen: Leske + Budrich
- TERHART, E.; SCHULZE-STOCKER, F.; KUNINAHABENINICHT, O.; DICKE, T.; FÖRSTER, D.; LOHSE-BOSENZ, H.; GÖBLING, J.; KUNTER, M.; BAUMERT, J.; LEUTNER, D. (2012): Bildungswissenschaftliches Wissen und der Erwerb professioneller Kompetenz in der Lehramtsausbildung. Eine Kurzdarstellung des BilWiss-Projekts. Lehrerbildung auf dem Prüfstand, 5 (1), 96-106
- UDRIS, I.; FRESE, M. (1988): Belastung, Stress, Beanspruchung und ihre Folgen. In: D. FREY; C. Graf HOYOS; D. STAHLBERG (Hrsg.): Angewandte Psychologie (S. 427-447). München: Psychologie Verlags Union
- VOHLE, F.; REINMANN, G. (2012): Förderung professioneller Unterrichtskompetenz mit digitalen Medien: Lehren lernen durch Videoannotation. In: R. SCHULZ-ZANDER; B. EICKELMANN; H. MOSER; H. NIESYTO; P. GRELL (Hrsg.): Jahrbuch Medienpädagogik 9 (S. 413-431). Wiesbaden: Springer VS
- VOSS, T.; KUNTER, M.; SEIZ, J.; HOEHNE, V.; BAUMERT, J. (2014): Die Bedeutung des pädagogisch-psychologischen Wissens von angehenden Lehrkräften für die Unterrichtsqualität. Zeitschrift für Pädagogik, 60, 184-201
- WATERMANN, R. (2003): Diskursive Unterrichtsgestaltung und multiple Zielerreichung im politisch bildenden Unterricht. Zeitschrift für Soziologie der Erziehung und Sozialisation, 23, 356-370
- WEIßMANN, W. (2014): Konzept für eine professionelle Fahrlehrerausbildung
- WIRTH, J.; LEBENS, M. (2014): Individualdiagnostik. In: M. ADE-THUROW; W. BOS; A. HELMKE; T. HELMKE; N. HOVENGA; G. LENSKE; D. LEUTNER; G. H. PHAM; A.-K. PRÄTORIUS; C. SPODEN; J. WIRTH (Hrsg.): Aus- und Fortbildung der Lehrkräfte in Hinblick auf Verbesserung der Diagnosefähigkeit, Umgang mit Heterogenität und individuelle Förderung (S. 9-43). Münster: Waxmann. Verfügbar unter: http://udi.kom.de/downloads/Studienbrief_1_Individualdiagnostik.pdf [08.06.2016]
- WOOD, W. (2000): Attitude change: Persuasions and social influence. Annual Review of Psychology, 51, 539-570
- World Health Organization (WHO) (2013): Global status report on road safety 2013. Supporting a decade of action. Verfügbar unter: http://www.who.int/iris/bitstream/10665/78256/1/9789241564564_eng.pdf?ua=1 [08.06.2016]

Teil 2 – Kompetenzorientierte Neugestaltung der Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer

1 Ausgangslage und Zielstellung

Im Koalitionsvertrag „Deutschlands Zukunft gestalten“ der Regierungsparteien CDU, CSU und SPD für die 18. Legislaturperiode wurde vereinbart, im Rahmen einer Reform des Fahrlehrerrechts auch die Qualität der Fahrlehrerausbildung zu verbessern. Zur Erarbeitung der dazu benötigten inhaltlichen Voraussetzungen wurde von BRÜNKEN, LEUTNER und STURZBECHER (2015) im Auftrag der BASt ein Gutachten erstellt. Dabei wurde – unter Berücksichtigung des aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstands und der vorliegenden Vorschläge zur Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland – ein kompetenzorientiertes Konzept für eine modularisierte Fahrlehrerausbildung erarbeitet. Diese modularisierte Fahrlehrerausbildung umfasst einerseits ein Grundmodul, dessen Ziel im Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse BE besteht. Andererseits beinhaltet sie eine Reihe von Zusatzmodulen, die zu einem ergänzenden und vertieften Kompetenzerwerb in spezifischen Tätigkeitsfeldern führen sollen. Den Empfehlungen des Gutachtens folgend, setzen sich sowohl das Grundmodul als auch die Zusatzmodule zum Erwerb weiterer Fahrlehrerlaubnisklassen aus Ausbildungssegmenten in einer Fahrlehrerausbildungsstätte und Ausbildungssegmenten in einer Ausbildungsfahrschule zusammen. Ausbildungsfahrlehrer nehmen dabei eine zentrale Rolle ein: Alle Ausbildungssegmente in Ausbildungsfahrschulen werden von Ausbildungsfahrlehrern verantwortet.

Um eine Ausbildungsfahrschule betreiben bzw. verantwortlich leiten zu dürfen sowie zur Aufnahme einer Tätigkeit als Ausbildungsfahrlehrer müssen sich Fahrlehrer in einem dreitägigen Einweisungsseminar weiterqualifizieren lassen. Dieses Einweisungsseminar wurde im Jahr 1999 – d. h. zur Zeit der letzten umfassenden Novellierung der Fahrlehrerausbildung und der entsprechenden fahrlehrerrechtlichen Vorgaben – ins Leben gerufen und seitdem nur marginal verändert. Inzwischen vorliegende

Forschungsbefunde deuten darauf hin, dass das Seminar dem dynamischen Erkenntnisfortschritt in der Lehr-Lernforschung und in den Verkehrswissenschaften nicht mehr gerecht werden kann (FRIEDRICH, BRÜNKEN, DEBUS, LEUTNER & MÜLLER, 2006). Darüber hinaus wird das Seminar sowohl seitens der Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Reform des Fahrlehrerrechts“ unter Federführung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI, 2012; 2014) als auch seitens unterschiedlicher Interessenvertreter (z. B. BAGFA, 2011; BVF, 2011; WEIßMANN, 2008) als optimierungsbedürftig angesehen. Es gilt daher, die fahrlehrerrechtlichen Grundlagen bezüglich der Qualifizierung von Inhabern bzw. verantwortlichen Leitern einer Ausbildungsfahrschule sowie von Ausbildungsfahrlehrern zu überprüfen und zu novellieren.

Das vorliegende, im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen erstellte Gutachten soll einen ersten Beitrag auf dem Weg zur Novellierung der genannten Qualifizierungsgrundlagen darstellen. Mit dem Gutachten sollen – aufbauend auf dem wissenschaftlichen Erkenntnisstand sowie auf den Reformwartungen der Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Reform des Fahrlehrerrechts“ und der verschiedenen berufsständischen Interessengruppen – die im Einweisungsseminar zu vermittelnden Kompetenzen von Inhabern bzw. verantwortlichen Leitern einer Ausbildungsfahrschule und von Ausbildungsfahrlehrern definiert und in einem Rahmenplan verankert werden. Darüber hinaus sollen weitere Vorschläge zur Novellierung der Qualifizierungsgrundlagen unterbreitet werden. Den Ausgangspunkt bildet dabei – wie vom Auftraggeber gewünscht – das o. g. Gutachten zur Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland (BRÜNKEN et al., 2015). Dementsprechend wird davon ausgegangen, dass die Seminarteilnehmer das im Gutachten beschriebene Grundmodul zum Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse BE erfolgreich absolviert haben und über die entsprechenden fachlichen sowie pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Kompetenzen verfügen. Fahrlehrer, die ihre Fahrlehrerlaubnis vor längerer Zeit erworben und somit nicht das dargelegte Grundmodul absolviert haben, sollen sich die entsprechenden Kompetenzen im Rahmen ihrer Berufspraxis – ggf. unterstützt durch fachspezifische Fortbildungen – angeeignet haben. Darüber hinaus wird das Einweisungsseminar gemäß der Gutachtenempfehlungen klassenübergreifend gestaltet; sofern also zukünftig auch für den Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklassen A, CE und DE Ausbildungssegmente in Ausbil-

dungsfahrschulen eingeführt werden, muss das Einweisungsseminar trotzdem nur einmalig absolviert werden.

Speziell im Hinblick auf diejenigen Fahrlehrer, die am Einweisungsseminar teilnehmen, um anschließend als Fahrschulinhaber oder verantwortlicher Leiter eine Ausbildungsfahrschule zu betreiben oder zu leiten, wird schließlich davon ausgegangen, dass der Lehrgang zur Fahrschulbetriebswirtschaft bereits erfolgreich abgeschlossen wurde; dieser Lehrgang stellt nach § 11 Abs. 1 Nr. 5 FahrIG eine Voraussetzung zur Erteilung der Fahrschulerlaubnis dar. Die Fahrlehrer verfügen demzufolge bereits über die grundlegenden betriebswirtschaftlichen Kompetenzen, die für die Tätigkeit als Fahrschulinhaber oder verantwortlicher Leiter notwendig sind.

Im Kapitel 2 wird zunächst die derzeitige Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer beschrieben. In diesem Zusammenhang werden sowohl die grundlegenden fahrlehrerrechtlichen Vorschriften als auch das aktuelle Einweisungsseminar vorgestellt. Darüber hinaus werden der Reformbedarf und die vorhandenen Vorschläge zur Neugestaltung der Qualifizierung auf wissenschaftlicher, politischer und berufsständischer Ebene dargelegt. Darauf aufbauend werden in Kapitel 3 dann wissenschaftlich begründete Vorschläge für das fachliche sowie das pädagogisch-psychologische und verkehrspädagogische Professionswissen unterbreitet, über das Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer künftig am Ende des Einweisungsseminars verfügen sollten. Dabei werden notwendige Kompetenzen definiert, begründet, mit unverzichtbaren curricularen Ausbildungsinhalten unterlegt und dem derzeitigen Rahmenplan gegenübergestellt. Im Kapitel 4 werden schließlich weitere Empfehlungen für die Neugestaltung der Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer dargelegt, und es erfolgt ein Ausblick auf die anstehenden Arbeiten zur Weiterentwicklung der Fahrlehrerqualifikation in Deutschland.

2 Derzeitige Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer

2.1 Relevante Rechtsvorschriften

2.1.1 Rechtsvorschriften zum Betrieb bzw. zur verantwortlichen Leitung von Ausbildungsfahrschulen

Der Betrieb bzw. die verantwortliche Leitung von Ausbildungsfahrschulen wird vorrangig durch das Fahrlehrerrecht geregelt. Diesbezügliche Vorgaben finden sich in den folgenden Rechtsgrundlagen:

- Gesetz über das Fahrlehrerwesen (Fahrlehrergesetz – FahrIG¹),
- Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz (DV-FahrIG²) und
- Fahrlehrer-Ausbildungsordnung (FahrIAusbO³).

Neben den fahrlehrerrechtlichen Grundlagen erweisen sich auch arbeits- und sozialrechtliche Vorschriften als bedeutsam, um eine Ausbildungsfahrschule betreiben oder verantwortlich leiten zu können. Zu den diesbezüglichen Vorschriften gehören insbesondere das Berufsbildungsgesetz (BBiG⁴), das Arbeitszeitgesetz (ArbZG⁵), das Bundesurlaubsgesetz (BurlG⁶), das Gesetz zur Regelung eines allgemeinen Mindestlohns (Mindestlohngesetz – MiLoG⁷), das Gesetz über die Zahlung des Ar-

¹ FahrIG vom 25. August 1969, BGBl. I: S. 1336; zuletzt geändert durch Artikel 473 der Zehnten Zuständigkeitsanpassungsverordnung vom 31. August 2015, BGBl. I: S. 1474.

² DV-FahrIG vom 19. Juni 2012, BGBl. I: S. 1346; zuletzt geändert durch Artikel 5 der Zehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 16. April 2014, BGBl. I: S. 348.

³ FahrIAusbO vom 19. Juni 2012, BGBl. I: S. 1307.

⁴ BBiG vom 23. März 2005, BGBl. I: S. 931; zuletzt geändert durch Artikel 436 der Zehnten Zuständigkeitsanpassungsverordnung vom 31. August 2015, BGBl. I: S. 1474.

⁵ ArbZG vom 06. Juni 1994, BGBl. I: S. 1170, 1171; zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 vom 20. April 2013, BGBl. I: S. 868.

⁶ BurlG vom 08. Januar 1963, BGBl. I: S. 2; zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 vom 20. April 2013, BGBl. I: S. 868.

⁷ MiLoG vom 11. August 2014, BGBl. I: S. 1348.

beitsentgelts an Feiertagen und im Krankheitsfall (Entgeltfortzahlungsgesetz – EntgFG⁸), das Gesetz zum Schutze der erwerbstätigen Mutter (Mutterschutzgesetz – MuSchG⁹) und das Sozialgesetzbuch (SGB¹⁰). Während die zentralen fahrlehrerrechtlichen Regelungen nachfolgend detailliert dargestellt werden, soll im Hinblick auf die arbeits- und sozialrechtlichen Regelungen nur ein grober Rahmen skizziert werden; eine umfassende Darstellung dieser Regelungen findet sich bei BORGDORF, DARJUS und HEILIG (2015).

Die wesentlichen fahrlehrerrechtlichen Vorgaben sind in § 21a FahrIG geregelt. Demnach darf eine Ausbildungsfahrschule nur betrieben oder verantwortlich geleitet werden, wenn:

1. in den letzten fünf Jahren mindestens drei Jahre lang hauptberuflich Fahrerlaubnisbewerbern der Klasse B Theorieunterricht und Fahrpraktische Ausbildung erteilt wurde,
2. seit mindestens drei Jahren eine Fahrschulerlaubnis vorliegt oder eine dreijährige Tätigkeit als verantwortlicher Leiter gegeben ist¹¹ und
3. an einem Einweisungseminar von mindestens dreitägiger Dauer teilgenommen wurde, welches durch eine amtlich anerkannte Fahrlehrerausbildungsstätte oder einen entsprechend anerkannten Berufsverband der Fahrlehrer durchgeführt wurde (§ 21a Abs. 1 FahrIG).

Darüber hinaus muss der Inhaber bzw. verantwortliche Leiter einer Ausbildungsfahrschule zuverlässig sein und Gewähr dafür bieten, dass die auszubildenden Fahrlehrer¹² eine ordnungsgemäße Ausbildung erfahren (§ 21a Abs. 1 FahrIG). Weiterhin hat er dafür zu sorgen, dass die Ausbildungsfahrlehrer¹³ ihren Verpflichtungen nach § 9b FahrIG nachkommen (§ 21a Abs. 2 FahrIG). Wenn die Anforderungen nach § 21a Abs. 1 FahrIG nicht erfüllt werden oder den Verpflichtungen nach § 21a Abs. 2 FahrIG (s. u.) nicht nachgekommen wird, kann die Ausbildung des Berufsnachwuchses untersagt werden (§ 21a Abs. 3 FahrIG).

Neben den zentralen Vorgaben des § 21a FahrIG ergeben sich auf der Grundlage weiterer Paragraphen des Fahrlehrergesetzes speziell für Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen zusätzliche Pflichten. So müssen sie die beschäftigten Fahrlehrer (d. h. sowohl angestellte Ausbildungsfahrlehrer als auch Inhaber einer befristeten Fahrlehrerlaubnis) gründlich in die fahr-

schulbezogenen Aufgaben einführen, sie bei der Ausbildung sachgerecht anleiten und sie überwachen. Der Beginn und das Ende eines Auszubildendenverhältnisses mit einem Fahrlehrer in Ausbildung sowie die Aufnahme und Beendigung des Betriebs einer Ausbildungsfahrschule müssen dabei der zu-

⁸ EntgFG vom 26. Mai 1994, BGBl. I: S. 1014, 1065; zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes zur Stärkung der Versorgung in der gesetzlichen Krankenversicherung vom 16. Juli 2015, BGBl. I: S. 1211.

⁹ MuSchG vom 20. Juni 2002, BGBl. I: S. 2318; zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes zur Neuausrichtung der Pflegeversicherung vom 23. Oktober 2012, BGBl. I: S. 2246.

¹⁰ Das Sozialgesetzbuch setzt sich aus zwölf Büchern zusammen, in denen die zentralen sozialrechtlichen Vorschriften behandelt werden und die aus juristischer Perspektive als jeweils eigenständige Gesetze anzusehen sind. Mit Blick auf die sozialrechtlichen Vorgaben im Zusammenhang mit der Berufsausbildung an einer Ausbildungsfahrschule erscheinen vor allem SGB I (Allgemeiner Teil), SGB III (Arbeitsförderung), SGB IV (Gemeinsame Vorschriften für die Sozialversicherung), SGB V (Gesetzliche Krankenversicherung), SGB VI (Gesetzliche Rentenversicherung), SGB VII (Gesetzliche Unfallversicherung) sowie SGB XI (Pflegeversicherung) bedeutsam.

¹¹ Hinsichtlich der geforderten hauptberuflichen Tätigkeit und dem mindestens dreijährigen Besitz der Fahrschulerlaubnis bzw. der dreijährigen Tätigkeit als verantwortlicher Leiter können die zuständigen Behörden oder Stellen Ausnahmen zulassen, sofern keine Gründe der Verkehrssicherheit dem entgegenstehen (§ 34 Abs. 1 FahrIG). Die Notwendigkeit eines dreijährigen Besitzes der Fahrschulerlaubnis bzw. einer dreijährigen Tätigkeit als verantwortlicher Leiter wird derzeit sowohl auf politischer Ebene (MVI, 2012; 2014) als auch von berufsständischen Interessengruppen (BAGFA, 2011; BVF, 2011) als fragwürdig angesehen.

¹² Mit Blick auf die Bezeichnung der Personen, die eine unbefristete Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE erwerben möchten, finden sich unterschiedliche Begrifflichkeiten (z. B. Fahrlehreranwärter, Fahrlehrer in Ausbildung, Inhaber einer befristeten Fahrlehrerlaubnis, Fahrlehrer im Praktikum, Praktikant), die uneinheitlich verwendet werden und teilweise als unzutreffend anzusehen sind (BORGDORF et al., 2015). Bei der Wahl der Begrifflichkeit ist insbesondere zu berücksichtigen, ob bereits eine befristete Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE erteilt wurde oder nicht. Personen, die eine Fahrlehrerausbildung begonnen haben und noch nicht im Besitz einer befristeten Fahrlehrerlaubnis sind, werden nachfolgend als „Fahrlehreranwärter“ bezeichnet. Für Personen, die eine solche befristete Fahrlehrerlaubnis besitzen, werden die Bezeichnungen „Inhaber einer befristeten Fahrlehrerlaubnis“ oder „Fahrlehrer in Ausbildung“ genutzt. Wird die Bezeichnung „Auszubildender Fahrlehrer“ verwendet, bezieht sich diese generell auf Personen, die eine Fahrlehrerlaubnis erwerben möchten und beinhaltet somit sowohl Fahrlehreranwärter als auch Inhaber einer befristeten Fahrlehrerlaubnis bzw. Fahrlehrer in Ausbildung.

¹³ Der Inhaber bzw. der verantwortliche Leiter der Ausbildungsfahrschule kann selbst als Ausbildungsfahrlehrer tätig werden. Diese Tätigkeit kann jedoch auch von einem angestellten Fahrlehrer wahrgenommen werden, der die Qualifikation zum Ausbildungsfahrlehrer erworben hat.

ständigen Erlaubnisbehörde unverzüglich angezeigt werden (§ 17 Nr. 2 und Nr. 10 FahrIG).

Darüber hinaus müssen die Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen gewährleisten, dass sich die Unterrichtsräume, Lehrmittel und Lehrfahrzeuge in einem ordnungsgemäßen Zustand befinden (§ 16 Abs. 1 FahrIG). Weiterhin müssen sie sicherstellen, dass die Ausbildung der Fahrschüler und der Fahrlehrer mit befristeter Fahrlehrerlaubnis den Anforderungen des § 6 Abs. 1 und Abs. 3 FahrIG entspricht (§ 16 Abs. 1 FahrIG) bzw. – einfacher ausgedrückt – dass die von den Inhabern einer befristeten Fahrlehrerlaubnis durchgeführte Fahrschulbildung ordnungsgemäß abläuft. In § 6 Abs. 1 FahrIG werden dabei die grundlegenden Pflichten der Ausbildung von Fahrschülern geregelt. Demnach sind Fahrschüler gewissenhaft auszubilden und ihnen sind die notwendigen Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen zu vermitteln, die im Rahmen der Fahrschulbildung und Fahrerlaubnisprüfung gefordert werden. In § 6 Abs. 3 FahrIG wird dagegen festgelegt, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur durch Rechtsverordnung die notwendigen Anforderungen an die Unterrichtsgestaltung und die Überwachung des Unterrichts regeln kann. Eine solche Rechtsverordnung stellt die Fahrschüler-Ausbildungsordnung dar (BOUSKA, MAY & KOEHL, 2015); diese Verordnung muss – selbstverständlich – auch durch Inhaber einer befristeten Fahrlehrerlaubnis beachtet werden.

Weiterhin haben Fahrschulinhaber bzw. verantwortliche Leiter dafür zu sorgen, dass alle beschäftigten Fahrlehrer – d. h. auch die Inhaber einer befristeten Fahrlehrerlaubnis – nur Fahrpraktische Ausbildung durchführen, wenn sie in der Lage sind, dafür Verantwortung zu übernehmen und diese sachgerecht durchzuführen (§ 16 Abs. 2 FahrIG). Dabei ist auch die Einhaltung der zulässigen Arbeitszeiten zu überwachen: Jeder Fahrlehrer darf pro Tag maximal 495 Minuten Fahrpraktische Ausbildung durchführen, wobei Fahrten im Rahmen der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung berücksichtigt werden und Pausen von ausreichender Dauer einzulegen sind. Sofern am selben Tag andere berufliche Tätigkeiten ausgeübt werden, darf die Gesamtarbeitszeit maximal zehn Stunden betragen (§ 6 Abs. 2 FahrIG). Darüber hinaus sind bei angestellten Fahrlehrern (also auch bei Inhabern einer befristeten Fahrlehrerlaubnis) die Regelungen des Arbeitszeitgesetzes zu berücksichtigen, wonach die regelmäßige tägliche Arbeitszeit acht Stunden nicht überschreiten

darf – sie kann auf bis zu zehn Stunden verlängert werden, wenn innerhalb von sechs Kalendermonaten oder innerhalb von 24 Wochen die durchschnittliche Arbeitszeit an Werktagen maximal acht Stunden beträgt (§ 3 ArbZG). Weiterhin sind entsprechende Ruhepausen während der Arbeit (§ 4 ArbZG) und Ruhezeiten nach Beendigung der täglichen Arbeitszeit (§ 5 ArbZG) einzuhalten, und es gilt ein Beschäftigungsverbot an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen (§ 9 ArbZG). Schließlich darf die wöchentliche Dauer der Ausbildung von Inhabern einer befristeten Fahrlehrerlaubnis in einer Ausbildungsfahrschule 20 Unterrichtsstunden (à 45 Min.) nicht unter- und 40 Unterrichtsstunden nicht überschreiten (§ 3 Abs. 2 FahrIAusBO).¹⁴

Gemäß Fahrlehrergesetz müssen die Inhaber bzw. die verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen weiterhin dafür sorgen, dass Inhaber der befristeten Fahrlehrerlaubnis Tagesnachweise (§ 18 Abs. 2 FahrIG) und ein Berichtsheft (§ 9a Abs. 3 FahrIG) führen. Das Berichtsheft ist wöchentlich und nach Abschluss der Ausbildung vom Inhaber bzw. vom verantwortlichen Leiter der Ausbildungsfahrschule abzuzeichnen (§ 9a Abs. 3 FahrIG). Der Inhaber einer befristeten Fahrlehrerlaubnis muss das Berichtsheft gemeinsam mit einer Bescheinigung der Ausbildungsfahrschule über die Dauer der durchgeführten Ausbildung im Rahmen seines Antrags auf Erteilung einer Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE nachreichen (§ 3 FahrIG). Der Fahrschulinhaber bzw. der verantwortliche Leiter hat die vorgeschriebenen Aufzeichnungen im Rahmen von Überwachungen (§ 33 FahrIG) vorzulegen.

¹⁴ Dabei ist zu berücksichtigen, inwiefern Tätigkeiten der an der Ausbildung beteiligten Personen der Fahrpraktische Ausbildung bzw. den sonstigen beruflichen Tätigkeiten nach § 6 Abs. 2 FahrIG, der Arbeitszeit nach § 2 Abs. 1 ArbZG und der Ausbildungszeit nach § 3 Abs. 2 FahrIAusBO zuzuordnen sind. Beispielsweise zählt die Hospitation bei der Fahrpraktischen Ausbildung des Ausbildungsfahrlehrers für diesen als Fahrpraktische Ausbildung, die Vor- und Nachbesprechung wird allerdings den sonstigen beruflichen Tätigkeiten zugeordnet (§ 6 Abs. 2 FahrIG). Sollte der Ausbildungsfahrlehrer darüber hinaus Arbeitnehmer in der Ausbildungsfahrschule sein, zählen die Hospitation sowie deren Vor- und Nachbesprechung außerdem als Arbeitszeit nach § 2 Abs. 1 ArbZG. Für den hospitierenden Fahrlehrer in Ausbildung sind sowohl die Hospitation als auch deren Vor- und Nachbesprechung den sonstigen beruflichen Tätigkeiten nach § 6 Abs. 2 FahrIG und der Arbeitszeit nach § 2 Abs. 1 ArbZG zuzuordnen. Darüber hinaus zählen die Vor- und Nachbesprechung und die Hospitation zur Ausbildungszeit nach § 3 Abs. 2 FahrIAusBO (BORGDORF et al., 2015).

Ergänzend zu den Regelungen des Fahrlehrergesetzes ist in der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz festgelegt, dass von einer Fahrlehrerlaubnis nur in Verbindung mit einer Fahrschulerelaubnis oder im Rahmen eines Beschäftigungsverhältnisses oder Ausbildungsverhältnisses mit dem Inhaber einer Fahrschulerelaubnis Gebrauch gemacht werden darf (§ 2 Abs. 3 DV-FahrlG). Dementsprechend muss der Inhaber bzw. der verantwortliche Leiter der Ausbildungsfahrschule mit dem Inhaber der befristeten Fahrlehrerlaubnis ein Ausbildungsverhältnis eingehen und einen Ausbildungsvertrag abschließen (§ 10 BBiG).

In der Fahrlehrer-Ausbildungsordnung wird schließlich gefordert, dass die Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule nach einem Ausbildungsplan zu erfolgen hat, der von der zuständigen Behörde zu genehmigen ist und die folgenden Abschnitte enthalten muss (§ 3 Abs. 1 FahrlAusbO):

1. Einführung,
2. Teilnahme am Theorieunterricht und an der Fahrpraktischen Ausbildung (Hospitation) mit Vor- und Nachbesprechung (Auswertung),
3. Durchführung von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung in Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers mit Vor- und Nachbesprechung (Auswertung),
4. Durchführung von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung ohne Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers sowie
5. Vorstellung von Fahrschülern zur Prüfung einschließlich Begleitung und Beaufsichtigung bei der praktischen Prüfung.

Eine Konkretisierung der genannten Forderungen findet sich in der „Richtlinie für die Durchführung der Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule für die Fahrlehreranwärter (Praktikum) nach § 2 Abs. 5 Fahrlehrergesetz und § 3 Fahrlehrer-Ausbildungsordnung“.¹⁵ In dieser Richtlinie wird zunächst die Ausgangssituation für die Ausbildung in der Ausbil-

dungsfahrschule beschrieben. Darauf aufbauend werden dann die Ziele festgelegt, die im Rahmen der Ausbildung erreicht werden sollen. Darüber hinaus werden in einem Musterausbildungsplan Lernthemen (z. B. Theoretischer Unterricht in Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers) aufgelistet sowie zu vermittelnde Kenntnisse und Fähigkeiten beschrieben (z. B. Vorlegen und Erläutern von Unterrichtsentwürfen; Beschreiben von Lerngruppen, Zielen, Inhalte, Methoden und Medien). Zu guter Letzt beinhaltet die Richtlinie eine Übersicht über die Verteilung der Stunden auf die einzelnen Lernthemen.

2.1.2 Rechtsvorschriften zur Tätigkeit von Ausbildungsfahrlehrern

Die Anforderungen, die an Ausbildungsfahrlehrer zu stellen sind, werden in § 9b Abs. 1 FahrlG geregelt. Demzufolge setzt die Aufnahme einer Tätigkeit als Ausbildungsfahrlehrer voraus, dass innerhalb der letzten fünf Jahre drei Jahre lang hauptberuflich Fahrerlaubnisbewerbern der Klasse B Theorieunterricht und Fahrpraktische Ausbildung erteilt wurde. Darüber hinaus müssen Ausbildungsfahrlehrer an einem dreitägigen Einweisungssseminar einer amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätte oder eines entsprechend anerkannten Berufsverbands der Fahrlehrer teilgenommen haben. Zudem dürfen sie nur in einer Ausbildungsfahrschule tätig werden.¹⁶

Im Rahmen ihrer Ausbildungstätigkeit haben Ausbildungsfahrlehrer die Inhaber der befristeten Fahrlehrerlaubnis sorgfältig auszubilden und sie insbesondere Theorieunterricht und Fahrpraktische Ausbildung durchführen zu lassen. Dabei sollen sie die Inhaber der befristeten Fahrlehrerlaubnis anleiten (insbesondere durch Vorbereitung und Auswertung) und beaufsichtigen; zu Beginn der Ausbildung müssen die Ausbildungsfahrlehrer ständig anwesend sein (§ 9b Abs. 2 FahrlG). Für die inhaltliche Ausgestaltung der Ausbildung in der Ausbildungsfahrschule ist der Ausbildungsplan nach § 3 Abs. 1 FahrlAusbO ausschlaggebend; dieser Plan wird – wie bereits erwähnt – durch die Richtlinie für die Durchführung der Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule für die Fahrlehreranwärter (Praktikum) nach § 2 Abs. 5 Fahrlehrergesetz und § 3 Fahrlehrer-Ausbildungsordnung konkretisiert.

Weitere Pflichten von Ausbildungsfahrlehrern betreffen die Abzeichnung des Berichtshefts (gemäß

¹⁵ Richtlinie vom 18. Juni 1999, VkbI. 1999: S. 445; im Zuge der Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung empfiehlt es sich, diese Richtlinie zu überarbeiten und insbesondere mit Blick auf die von BRÜNKEN et al. (2015) vorgeschlagenen Ausbildungsphasen in der Ausbildungsfahrschule (Orientierungs-, Hospitations- und Lehrpraktikum) anzupassen.

§ 9a Abs. 3 FahrIG wöchentlich und am Ende der Ausbildung) sowie das Aufzeichnen der Dauer von Einweisungen, Anleitungen und Beaufsichtigungen im Tagesnachweis (§ 18 Abs. 2 FahrIG). Um eine sorgfältige Ausbildungstätigkeit des Ausbildungsfahrlehrers zu ermöglichen, soll dieser vor allem zu Beginn der Ausbildung nur einen Inhaber einer befristeten Fahrlehrerlaubnis ausbilden; es dürfen höchstens zwei Fahrlehrer in Ausbildung gleichzeitig ausgebildet werden (§ 3 Abs. 3 FahrIAusbO).

2.1.3 Rechtsvorschriften zur Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer

Wie bereits dargelegt, setzen der Betrieb bzw. die verantwortliche Leitung einer Ausbildungsfahrschule (§ 21a FahrIG) und die Tätigkeit als Ausbildungsfahrlehrer (§ 9b FahrIG) die Teilnahme an einem Einweisungsseminar voraus. Während das Einweisungsseminar zum Betrieb bzw. zur verantwortlichen Leitung einer Ausbildungsfahrschule nach § 21a Abs. 1 Nr. 3 FahrIG eine Dauer von mindestens drei Tagen aufweisen muss, wird für das Einweisungsseminar nach § 9b Abs. 1 FahrIG eine Dauer von drei Tagen vorgegeben; diese Vorgabe ist nach BOUSKA et al. (2015) jedoch ebenfalls als eine Mindestvorgabe anzusehen.

Kontrovers wird derzeit die Frage diskutiert, ob es sich bei den Einweisungsseminaren nach § 9b Abs. 1 FahrIG und § 21a Abs. 1 Nr. 3 FahrIG um gleichartige oder um verschiedenartige Einweisungsseminare handelt. BOUSKA et al. (2015) gehen davon aus, dass mit der Absolvierung eines Einweisungsseminars nach § 9b Abs. 1 FahrIG die Voraussetzungen des § 21a Abs. 1 Nr. 3 FahrIG erfüllt sind, da eine Gleichwertigkeit der Seminare gegeben ist. Der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer e. V. (IDF) verweist dagegen in einem Positionspapier zur Reform des Fahrlehrerrechts auf ein Urteil des VG Augsburg vom 8. Juli 2003, nach dem es sich bei den beiden Einweisungsseminaren um unterschiedliche Seminare handeln soll (IDF, o. J.).

Gestützt wird die Annahme, beide Seminare wären gleichwertig, durch folgenden Sachverhalt: Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ist nach § 9b Abs. 4 FahrIG befugt, durch eine Rechtsverordnung die notwendigen Anforderungen an die Gestaltung der Ausbildung durch Ausbildungsfahrlehrer – insbesondere an den Inhalt und die Durchführung des Einweisungsseminars nach § 9b Abs. 1 FahrIG – festzulegen. Diese Möglichkeit wurde bislang nicht genutzt, allerdings wurde eine Richtlinie für die Durchführung des Einweisungsseminars für Fahrlehrer zum Ausbildungsfahrlehrer nach § 9b Abs. 1 und 4 sowie § 21a Abs. 1 Fahrlehrergesetz¹⁷ erlassen (s. Anlage 1). In dieser Richtlinie wird die inhaltliche Gestaltung des Einweisungsseminars für Fahrlehrer zum Ausbildungsfahrlehrer präzisiert (BOUSKA et al., 2015). Dass in der Bezeichnung der Richtlinie sowohl auf das Einweisungsseminar für den Betrieb bzw. die verantwortliche Leitung einer Ausbildungsfahrschule nach § 21a Abs. 1 FahrIG als auch auf das Einweisungsseminar für die Tätigkeit als Ausbildungsfahrlehrer nach § 9b Abs. 1 FahrIG Bezug genommen wird, deutet darauf hin, dass der Verordnungsgeber keine unterschiedlichen Seminare für den Betrieb bzw. die verantwortliche Leitung einer Ausbildungsfahrschule und die Tätigkeit als Ausbildungsfahrlehrer vorsieht. Es erscheint allerdings wünschenswert, im Zuge der Reform des Fahrlehrerrechts endgültig zu klären, ob es sich um ein Seminar oder um zwei verschiedene Seminare handelt.

2.2 Einweisungsseminar für Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und für Ausbildungsfahrlehrer

Das derzeitige Einweisungsseminar soll sich über eine Dauer von mindestens drei Tagen erstrecken. Die Ergebnisse einer Internetrecherche zu den Angeboten diverser Fahrlehrerausbildungsstätten und Berufsverbände, die zur Durchführung des Einweisungsseminars berechtigt sind (§ 9b Abs. 1 und § 21a Abs. 1 FahrIG), legen dabei nahe, dass die Einhaltung der drei Tage als Regelfall anzusehen ist und Seminare mit einer längeren Dauer selten bis gar nicht angeboten werden.

Die inhaltliche Gestaltung des Einweisungsseminars hat sich an der o. g. Richtlinie für die Durchführung des Einweisungsseminars für Fahrlehrer zum Ausbildungsfahrlehrer zu orientieren. In dieser

¹⁶ Die zuständige Behörde oder Stelle darf in Ausnahmefällen von den Vorgaben des § 9b Abs. 1 FahrIG abweichen, sofern keine Gründe der Verkehrssicherheit dagegensprechen (§ 34 Abs. 1 FahrIG).

¹⁷ Richtlinie vom 18. Juni 1999, VkB1. 1999: S. 450.

Seminareröffnung Vorstellungsrunde; Erwartungen der Teilnehmer; Ziele des Seminars
Rechtliche Rahmenbedingungen Voraussetzungen und Pflichten des Ausbildungsfahrlehrers und der Ausbildungsfahrschule; Voraussetzungen und Pflichten des Fahrlehreranwärters; Der Ausbildungsvertrag
Ausbildungsstand des Fahrlehrers mit befristeter Fahrlehrerlaubnis Übersicht der Ausbildungsinhalte für Verkehrsverhalten und Verkehrspädagogik; Vorbereitung auf den Fahrschulunterricht durch theoretische und praktische Unterrichtsübungen
Der Musterausbildungsplan für die Ausbildung des Fahrlehreranwärters durch den Ausbildungsfahrlehrer Die Lernthemen; Die Kenntnisse und Fähigkeiten; Verknüpfung der Konzeption
Pädagogische Reflexion der Erfahrungen des Praktikums in der Fahrlehrerausbildungsstätte Zweck und Inhalt der Aufarbeitung in der Mitte des Praktikums; Zweck und Inhalt der Aufarbeitung zum Ende des Praktikums; Kooperation Ausbildungsstätte/Ausbildungsfahrschule
Die Abschlussprüfung des Fahrlehreranwärters Theoretische und praktische Lehrprobe
Seminarabschluss Ausblick; Feedback; Ausgabe der Bescheinigungen

Tab. 1: Überblick über die Lernthemen und die Ausbildungsinhalte des Einweisungsseminars

Richtlinie werden die Lernthemen des Einweisungsseminars dargelegt und mit entsprechenden Ausbildungsinhalten unterlegt. Die Tabelle 1 enthält eine überblicksartige Darstellung der Themen und Inhalte des Einweisungsseminars.

Im Hinblick auf den zeitlichen Umfang, mit dem die Themen im Laufe des Einweisungsseminars zu behandeln sind, enthält die Richtlinie keine verbindlichen Vorgaben. Es findet sich lediglich der Hinweis, dass der Musterausbildungsplan für Fahrlehrer in Ausbildung den Schwerpunkt der Einweisung darstellen soll. Wie diese Schwerpunktsetzung und die anderen Lernthemen konkret auszugestalten sind, wird nicht dargelegt.

Die in der Richtlinie verankerten Ausbildungsinhalte stellen Mindestvorgaben dar, die unter Beachtung zeitlicher Ressourcen lehrzielbezogen ergänzt werden können. Im Rahmen der durchgeführten Internetrecherche wurde deutlich, dass viele Anbieter zusätzliche Ausbildungsinhalte vermitteln. Hierzu zählen beispielsweise „Übungen der Ausbildungsfahrlehrer in der Anleitung der theoretischen und praktischen Ausbildung der Fahrlehreranwärter“ (Verkehrsinstitut Chemnitz GmbH, o. J.), „Fahrschulpädagogik (Theorie und Praxis)“ (VK Verkehrskolleg GmbH Leverkusen, 2015) sowie „Planung des theoretischen Unterrichts nach verschiedenen pädagogischen Konzepten“, „Planung des praktischen Einsatzes mit Fahrschülern in verschiedenen Ausbildungsstufen“ und „Heranführen an den praktischen Unterricht, vertraut machen mit den Fahrzeugen“ (VI Verkehrsinstitut GmbH Thüringen, 2015).

Eine regelmäßige Fortbildung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer ist seitens des Gesetzgebers nicht vorgesehen, allerdings bieten manche Fahrlehrerausbildungsstätten (z. B. Fahrlehrer-Akademie – Verkehrs-Institut GmbH Bielefeld, 2015) Erfahrungsaustausche auf freiwilliger Basis an. In diesen Erfahrungsaustauschen werden unter anderem Probleme in der Ausbildung, das Berichtsheft, die Prüfung sowie arbeits- und sozialrechtliche Aspekte behandelt.

2.3 Reformbedarf des Einweisungsseminars für Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und für Ausbildungsfahrlehrer

2.3.1 Kritische Analyse der Richtlinie zum Einweisungsseminar

Wie bereits dargelegt, kommt der Richtlinie für die Durchführung des Einweisungsseminars im Rahmen der Qualifizierung von Inhabern bzw. verantwortlichen Leitern von Ausbildungsfahrschulen und von Ausbildungsfahrlehrern eine entscheidende Bedeutung zu, da in dieser Richtlinie die Lernthemen und die (Mindest-)Inhalte des Einweisungsseminars festgelegt werden. Im vorliegenden Kapitel soll die Richtlinie einer kritischen Analyse unterzogen werden, um darauf aufbauend die Frage zu klären, inwiefern die Vorgaben der Richtlinie eine an-

gemessene Vorbereitung auf die künftige Tätigkeit der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer ermöglichen. Bei der Analyse sollen sowohl strukturelle als auch inhaltliche Gestaltungsmerkmale der Richtlinie berücksichtigt werden.

Im Hinblick auf strukturelle Gestaltungsmerkmale ist zunächst festzuhalten, dass die Richtlinie eine reine Auflistung der Themen und Inhalte enthält, die im Rahmen des Einweisungsseminars zu behandeln sind. Es werden weder Lehr-Lernziele festgelegt noch zentrale Kompetenzstandards definiert, welche die Seminarteilnehmer für ihre künftige Tätigkeit benötigen und daher im Rahmen des Seminars erwerben sollen. Darüber hinaus wird keine Begründung der vorgegebenen Themen und Ausbildungsinhalte vorgenommen. Schließlich erscheint die Gestaltung der Richtlinie nicht durchweg stringent und zielführend. So wird beispielsweise der Ausbildungsinhalt „Ausblick, Feedback, Ausgabe der Bescheinigungen“ dem Thema „Die Abschlussprüfung (theoretische und praktische Lehrprobe) des Fahrlehreranwärters“ zugeordnet, obwohl dieser Inhalt keine Relevanz für die Abschlussprüfung aufweist, sondern vielmehr im Zusammenhang mit einem Thema „Seminarabschluss“ zu sehen wäre, das in der Richtlinie allerdings nicht explizit ausgewiesen wird.

Bevor die Analyse auf inhaltlicher Ebene weitergeführt wird, muss ein Blick auf die Tätigkeitsanforderungen der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer geworfen werden. Erst daran anschließend kann analysiert werden, ob das bestehende Einweisungsseminar in ausreichendem Maße an den Tätigkeitsanforderungen orientiert ist und somit die Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und die Ausbildungsfahrlehrer dazu befähigen kann, ihre zukünftige Tätigkeit mit hoher Qualität und erfolgreich durchzuführen:

- Für den Betrieb bzw. die verantwortliche Leitung einer Ausbildungsfahrschule sowie für die Tätigkeit als Ausbildungsfahrlehrer werden Kenntnisse über fahrlehrerrechtliche Vorschriften benötigt; Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen müssen zusätzlich Kenntnisse über arbeits- und sozialrechtliche Vorschriften aufweisen.
- Darüber hinaus benötigen Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen be-

triebswirtschaftliche Kenntnisse (z. B. Nutzen und Aufwand im Zusammenhang mit der Ausbildung eines Fahrlehrers), und sie müssen lernen, die mit der Ausbildung des Berufsnachwuchses verbundenen arbeitsorganisatorischen Herausforderungen zu bewältigen (z. B. Organisation von Vor- und Nachbesprechungen).

- Die Haupttätigkeit von Ausbildungsfahrlehrern liegt darin, die auszubildenden Fahrlehrer zur Durchführung von qualitativ hochwertigem Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung zu befähigen. Dazu sind sowohl Hospitationen der auszubildenden Fahrlehrer beim Ausbildungsfahrlehrer während des Orientierungs- und des Hospitationspraktikums als auch die Durchführung von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung mit und ohne Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers im Rahmen des Lehrpraktikums vorgesehen. Dabei sollen Ausbildungsfahrlehrer ihre didaktische Unterrichts- und Ausbildungsgestaltung gegenüber den auszubildenden Fahrlehrern erläutern und begründen können. Weiterhin sollten sie den Theorieunterricht und die Fahrpraktische Ausbildung der Fahrlehrer in Ausbildung beobachten, bewerten und beurteilen können.
- Ausbildungsfahrlehrer sollen ihre auszubildenden Fahrlehrer dabei unterstützen, einen angemessenen Umgang mit zusätzlichen Aspekten des beruflichen Erlebens und Verhaltens zu entwickeln (z. B. Umgang mit belastenden Faktoren des Fahrlehrerberufs wie unregelmäßigen Arbeitszeiten).
- Schließlich sollten Ausbildungsfahrlehrer in der Lage sein, ihren auszubildenden Fahrlehrern Rückmeldungen bezüglich der Gestaltung von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung sowie hinsichtlich des beruflichen Erlebens und Verhaltens zu geben und sie mit Blick auf Optimierungsmöglichkeiten zu beraten.

Nachdem die Tätigkeitsanforderungen der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer dargelegt wurden, kann nun der Frage nachgegangen werden, inwiefern die Richtlinie für die Durchführung des Einweisungsseminars diesen Tätigkeitsanforderungen gerecht wird. Dabei fällt zunächst auf, dass das Lernthema „Rechtliche Rahmenbedingungen“ im Rahmen der aktuellen Richtlinie stark dominiert. In diesem Zusammenhang werden die fahrlehrerrechtlichen Vorgaben zu den Voraussetzun-

gen und Pflichten des Fahrlehrers in Ausbildung, des Ausbildungsfahrlehrers sowie der Ausbildungsfahrschule aufgeführt und explizit durch die entsprechenden fahrlehrerrechtlichen Paragraphen untersetzt. Im Gegensatz dazu werden arbeits- und sozialrechtliche Aspekte der Ausbildung nur marginal behandelt; zentrale Rechtsvorschriften, die arbeits- und sozialrechtlich relevant sind (z. B. das BBiG) werden nicht aufgeführt. Ebenso finden sich keine betriebswirtschaftlichen und arbeitsorganisatorischen Ausbildungsinhalte.

Weiterhin bleibt anhand der Richtlinie unklar, inwiefern Ausbildungsfahrlehrer auf die Beobachtung, Bewertung und Beurteilung von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung – also auf zentrale Aspekte ihrer Ausbildungstätigkeit – vorbereitet werden. Dies ist insbesondere der Tatsache geschuldet, dass in der Richtlinie keine expliziten Ausbildungsinhalte zur Beobachtung, Bewertung und Beurteilung von Unterricht und Ausbildung aufgeführt werden. Lediglich indirekt könnten diese Aspekte im Zusammenhang mit dem Lernthema „Der Musterausbildungsplan für die Ausbildung des Fahrlehreranwärters durch den Ausbildungsfahrlehrer“ (Ifd. Nr. 4) verortet werden. Auch Ausbildungsinhalte zur Rückmeldung von Leistungen und zur Beratung bei der Optimierung von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung werden in der aktuellen Richtlinie nicht explizit thematisiert. Dies steht im Einklang mit den Ergebnissen einer Studie von FRIEDRICH et al. (2006, S. 46), die auf eine unzureichende Betreuung auszubildender Fahrlehrer durch Ausbildungsfahrlehrer und ein „Coaching-Problem“ hindeuten. Darüber hinaus enthält die Richtlinie keine Ausbildungsinhalte zum beruflichen Erleben und Verhalten. Insgesamt betrachtet scheinen damit vor allem die zentralen pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Komponenten der Tätigkeit von Ausbildungsfahrlehrern im Rahmen der bestehenden Richtlinie zum Einweisungsseminar noch zu wenig Beachtung zu finden. Zu dieser Annahme gelangen auch FRIEDRICH et al. (2006) auf der Grundlage einer Befragung von Ausbildungsfahrlehrern und auszubildenden Fahrlehrern. Darüber hinaus wird die Annahme dadurch gestützt, dass viele Anbieter inzwischen die diesbezüglichen Mindestinhalte ergänzen (s. Kapitel 2.2). Im Hinblick auf den zuletzt genannten Aspekt bleibt hinzuzufügen, dass die Dauer des bestehenden Einweisungsseminars kaum ausreichen dürfte, um alle für die Seminar Teilnehmer relevanten Inhalte zu vermitteln; auch

diese Einschätzung steht mit den Untersuchungen von FRIEDRICH et al. (2006) im Einklang.

2.3.2 Reformbedarf des Einweisungsseminars aus Sicht der Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Reform des Fahrlehrerrechts“

Die Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Reform des Fahrlehrerrechts“¹⁸ hat ein Eckpunktepapier (MVI, 2012) und einen Bericht zum Umsetzungsstand des Eckpunktepapiers (MVI, 2014) vorgelegt. In beiden Dokumenten wird auch die Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer thematisiert. Dabei wird auf struktureller Ebene zunächst eine Anpassung der Voraussetzungen zur Inbetriebnahme bzw. verantwortlichen Leitung von Ausbildungsfahrschulen gefordert: Die bislang erforderliche dreijährige Tätigkeit als verantwortlicher Leiter bzw. der dreijährige Besitz einer Fahrschulerlaubnis soll entfallen, sofern eine Person vor der Aufnahme einer selbstständigen Tätigkeit bereits drei Jahre als Ausbildungsfahrlehrer gearbeitet hat. Darüber hinaus bemängelt die Arbeitsgruppe die zu kurze Dauer des Einweisungsseminars; das bislang dreitägige Einweisungsseminar soll auf fünf Tage verlängert werden. Weiterhin wird die Einführung einer Abschlussprüfung als wünschenswert erachtet. Bezüglich der inhaltlichen Gestaltung des Einweisungsseminars wird schließlich eine stärkere Gewichtung pädagogischer Inhalte – beispielsweise in Form eines Pflichttags zur Verkehrspädagogik – erwartet (MVI, 2012; 2014).

2.3.3 Reformbedarf des Einweisungsseminars aus Sicht berufsständischer Interessengruppen

In den vergangenen Jahren hat sich eine Vielzahl berufsständischer Interessengruppen an der Diskussion um die Reform des Fahrlehrerrechts beteiligt. Zu diesen Interessengruppen zählen

- (1) die Bundesarbeitsgemeinschaft der Fahrlehrerausbildungsstätten e. V. (BAGFA),
- (2) der Bundesverband deutscher Fahrschulunternehmen e. V. (BDFU),

¹⁸ Diese Arbeitsgruppe wurde im Herbst 2011 auf Beschluss der Verkehrsministerkonferenz eingerichtet.

- (3) die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. (BVF),
- (4) der Interessenverband deutscher Fahrlehrer e. V. (IDF) und
- (5) die MOVING International Road Safety Association e. V. (MOVING).

Natürlich sollen auch die Reformerwartungen dieser Interessengruppen bei der Erarbeitung von Anforderungen an die künftige Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer Berücksichtigung finden. In Absprache mit dem Auftraggeber werden nachfolgend alle Stellungnahmen und Positionspapiere von Interessengruppen berücksichtigt, die bis zum 10.08.2015 beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorlagen. Im Einzelnen wurden die folgenden Dokumente gesichtet:

1. ein Positionspapier der BAGFA vom 08. Dezember 2011 zur Reform des Fahrlehrerrechts (BAGFA, 2011),
2. ein Positionspapier des BDFU vom November 2011 zur Reform des Fahrlehrerrechts (BDFU, 2011a),
3. eine Stellungnahme des BDFU zu einer Sitzung der Bund-Länder-Arbeitsgruppe des MVI Baden-Württemberg am 13. Dezember 2011 (BDFU, 2011b),
4. ein Thesenpapier des BDFU vom März 2015 zu einem Karrieremodell für die Fahrlehrerausbildung (BDFU, 2015),
5. ein von BDFU und MOVING im Mai 2015 verfasstes gemeinsames Positionspapier zur Reform des Fahrlehrerrechts (BDFU & MOVING, 2015),
6. ein Positionspapier der BVF vom 23. August 2011 zur Reform des Fahrlehrerrechts (BVF, 2011),
7. ein Dokument des IDF, welches Vorschläge zur Reform des Fahrlehrergesetzes enthält (IDF, o. J.),
8. ein Positionspapier des IDF vom Dezember 2014 zur Reform des Fahrlehrerrechts (IDF, 2014),
9. ein Positionspapier von MOVING zur Fahrlehrerausbildung (MOVING, o. J.).

Bei der Sichtung der genannten Dokumente zeigte sich, dass nicht in allen Dokumenten auf die Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer eingegangen wird; nachfolgend werden daher nur diejenigen Dokumente berücksichtigt, in denen explizit diesbezügliche Kritik oder Empfehlungen dargelegt werden.

Als eine erste Interessengruppe mit expliziten Forderungen zur Neugestaltung der Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer ist die BAGFA zu nennen. Die Vertreter der BAGFA (2011) fordern im Hinblick auf strukturelle Aspekte eine – aus ihrer Sicht als geringfügig zu betrachtende – Verlängerung der Dauer des Einweisungseminars von drei auf fünf Tage. Die Geringfügigkeit der Verlängerung sei vorrangig der Tatsache geschuldet, dass ein Großteil der Fahrlehrer, die eine Qualifikation zum Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter einer Ausbildungsfahrschule oder zum Ausbildungsfahrlehrer anstreben, nach der Novellierung der Fahrlehrerausbildung 1999 ausgebildet worden seien und daher didaktische und methodische Kompetenzen aufweisen würden, die sie an die auszubildenden Fahrlehrer weitergeben könnten. In Bezug auf die inhaltliche Optimierung des Einweisungseminars spricht sich die BAGFA – in Anlehnung an die Ausbilder-Eignungsverordnung (AusbEignV) – für eine stärkere Berücksichtigung arbeitspädagogischer Ausbildungsinhalte aus. Allerdings wird offen gelassen, welche Inhalte der Ausbilder-Eignungsverordnung für Ausbildungsfahrlehrer als bedeutsam angesehen werden und übernommen werden sollten. Schließlich erachtet es die BAGFA (2011) als wünschenswert, den derzeit geforderten dreijährigen Besitz der Fahrschulerlaubnis bzw. die dreijährige Tätigkeit als verantwortlicher Leiter im Zusammenhang mit dem Betrieb bzw. der verantwortlichen Leitung einer Ausbildungsfahrschule wegfallen zu lassen.

Die Vertreter des BDFU kritisieren in verschiedenen Stellungnahmen die Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer und fordern eine Aufwertung des Berufsbildes. Als Orientierung soll dabei eine Ausbildungsverordnung herangezogen werden, nach der Ausbilder im dualen System eine berufsbegleitende oder in Vollzeit stattfindende Schulung von ca. 80 Stunden à 45 Minuten sowie

eine Prüfung zu absolvieren hätten (BDFU 2011a; 2011b); woher diese Angaben stammen, bleibt allerdings unklar.¹⁹ Darüber hinaus geht aus den Stellungnahmen nicht hervor, ob die Orientierung lediglich mit Blick auf die Dauer und die geforderte Abschlussprüfung erfolgen sollte oder ob auch inhaltliche Anleihen zu nehmen sind. In ihrer aktuellsten Stellungnahme schlagen die Vertreter des BDFU (2015) eine modularisierte Form der Fahrlehrerausbildung vor, die aus vier Stufen besteht. Die dritte Stufe beinhaltet die Qualifikation zum „Pädagogischen Ausbildungsleiter“, welcher die pädagogische Leitung des Fahrschulbetriebs übernimmt und zugleich als verantwortlicher Ausbildungsfahrlehrer fungiert. Auf inhaltlicher Ebene beinhaltet diese Qualifikation „vertiefte Kenntnisse der Unterrichtsplanung und Validierung, sowie der Mitarbeiterführung [...] und die Qualifikation zum Ausbildungsfahrlehrer“ (BDFU, 2015, S. 5). Zum Erwerb der Qualifikation müssen dabei eine schriftliche und eine mündliche Prüfung vor einem Fahrlehrerprüfungsausschuss absolviert werden. Im Hinblick auf die Dauer der Ausbildung zum Pädagogischen Ausbildungsleiter finden sich unterschiedliche Angaben, die zwischen eineinhalb Monaten und zwei Monaten liegen; welchen Anteil die Qualifikation zum Ausbildungsfahrlehrer an dieser Gesamtausbildungszeit einnimmt, wurde bislang noch nicht konkretisiert.

Auch die Vertreter der BVF (2011) fordern eine Neugestaltung der Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer. Dabei erachten sie eine Verlängerung des Einweisungsseminars auf zehn Tage als zielführend, wobei das Seminar über maximal vier Wochen gestreckt werden soll; eine Begründung für die deutliche Verlängerung der Seminardauer steht bislang aus. Weiterhin sprechen sich die Vertreter der BVF für die Festlegung eines verbindlichen Rahmenplans aus, dessen Inhalte den Gegenstand der Abschlussprüfung bilden sollten. Diese Prüfung soll von einem ortsansässigen

Fahrlehrer-Landesverband oder einem Fahrlehrerprüfungsausschuss abgenommen werden. Sie könnte aus Sicht der BVF-Vertreter aus 50 Fragen (überwiegend Multiple Choice) zu den Inhalten des Rahmenplans bestehen. Weiterhin wünschen die Vertreter der BVF eine Streichung des für den Betrieb bzw. die verantwortliche Leitung einer Ausbildungsfahrschule geforderten dreijährigen Besitzes einer Fahrschülerlaubnis bzw. der geforderten dreijährigen Tätigkeit als verantwortlicher Leiter, sofern eine dreijährige Tätigkeit als Ausbildungsfahrlehrer vorliegt. Schließlich erwarten sie eine Klärung der Frage, ob es sich bei den Einweisungsseminaren nach § 9b Abs. 1 FahrIG und § 21a Abs. 1 FahrIG um das gleiche Seminar handelt oder nicht.

Ergänzende Ausführungen zu einer wünschenswerten inhaltlichen Gestaltung des Einweisungsseminars und insbesondere zu den pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Kompetenzen, die Ausbildungsfahrlehrer zukünftig im Rahmen des Einweisungsseminars erwerben sollen, finden sich bei WEIßMANN (2008). Aus einer Analyse der Tätigkeitsanforderungen von Ausbildungsfahrlehrern leitet Weißmann folgende Kompetenzen ab, die Ausbildungsfahrlehrer im Seminarverlauf erwerben sollen:

- Die Fähigkeit zur didaktisch begründeten Planung und Durchführung von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung; dazu benötigen Ausbildungsfahrlehrer umfangreiches Wissen über didaktische Reduktion und Rekonstruktion sowie über die didaktischen Prinzipien eines erwachsenengemäßen Unterrichts,
- die Fähigkeit und die Bereitschaft, im Verlauf des Berufslebens entwickelte subjektive Unterrichtstheorien vor dem Hintergrund neu erworbenen Wissens zu überprüfen und ggf. zu revidieren,
- die Fähigkeit zur Reflexion der eigenen Unterrichtstätigkeit und die Bereitschaft, sich gemeinsam mit dem auszubildenden Fahrlehrer einer kritischen Auseinandersetzung zu stellen,
- die Fähigkeit und die Bereitschaft, alternative Unterrichtsentwürfe des auszubildenden Fahrlehrers zuzulassen und kritisch-konstruktiv zu begleiten,
- die Fähigkeit zur didaktisch begründeten Analyse und Bewertung der Unterrichtstätigkeit des auszubildenden Fahrlehrers sowie

¹⁹ Für die in Deutschland anerkannten Ausbildungsberufe (z. B. für die Ausbildung zum Berufskraftfahrer) gelten Ausbildungsverordnungen, in denen die Berufsausbildung geregelt ist. Hinsichtlich der Ausbildung von Ausbildern, die diese Berufsausbildung im Ausbildungsbetrieb durchführen, finden sich in den jeweiligen Ausbildungsverordnungen keine Angaben. Diesbezüglich sind das BBiG und die AusbEignV heranzuziehen (s. Kapitel 2.3.4), auf die seitens des BDFU (2011a; 2011b) jedoch kein Bezug genommen wird und die auch nicht mit den Erwartungen des BDFU übereinstimmen.

- die Fähigkeit zur zielgerichteten Unterstützung des auszubildenden Fahrlehrers bei der Erarbeitung geeigneter Lösungsstrategien.

Eine Festlegung von Ausbildungsinhalten, die für den Erwerb der genannten Kompetenzen vermittelt werden müssen, erfolgte bislang – ebenso wie eine fachliche Begründung der Notwendigkeit der Kompetenzen – nur in Ansätzen. Den Wunsch nach einem Ausbau des Einweisungsseminars um die genannten Kompetenzen verbindet WEIßMANN (2008) mit der Forderung nach einer deutlichen Anhebung der Ausbildungsdauer. Diese sei vorrangig der Zeit geschuldet, die für den Erwerb der praktischen Handlungskompetenz sowohl mit Blick auf das Unterrichten als auch hinsichtlich des Beratens benötigt würde und durch geeignete Lehr-Lernmethoden (z. B. Rollenspiele) unterstützt werden müsse. Abschließend spricht sich WEIßMANN (2008) dafür aus, dass das Einweisungsseminar eine Prüfung beinhalten solle, und er schlägt vor, eine Fortbildungspflicht für Ausbildungsfahrlehrer einzuführen, um zur Qualitätssicherung der Fahrlehrerausbildung beizutragen.

Im Unterschied zu den anderen Interessengruppen wünscht der IDF (o. J.), das bestehende dreitägige Einweisungsseminar unverändert zu belassen. Weder eine Verlängerung des Seminars noch die Einführung einer Prüfung werden aus Sicht des IDF als erforderlich erachtet. Es wird lediglich gefordert zu klären, ob die Einweisungsseminare nach § 9b Abs.1 FahrlG und § 21a Abs. 1 FahrlG einander entsprechen oder nicht.

2.3.4 Exkurs zur Qualifizierung von Ausbildern in anerkannten Ausbildungsberufen

Im Kapitel 2.3.3 wurde dargelegt, dass diverse berufsständische Interessengruppen (z. B. BAGFA, 2011; BDFU, 2011a; 2011b) fordern, die Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer an der Qualifizierung von Ausbildern in anerkannten Ausbildungsberufen auszurichten. Im vorliegenden Kapitel sollen daher die Vorgaben des Berufsbildungsgesetzes und der Ausbilder-Eignungsverordnung zur Qualifizierung von Ausbildern skizziert werden. Darauf aufbauend soll dann geklärt werden, inwieweit diese Richtlinien Anregungen für die zukünftige Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer bieten können.

Gemäß § 28 Abs. 1 BBiG dürfen Auszubildende, die einen anerkannten Ausbildungsberuf erlernen möchten, nur von Personen ausgebildet werden, die hierfür persönlich und fachlich geeignet sind. Die persönliche Eignung ist im Regelfall vorhanden; sie wird nur dann ausgeschlossen, wenn Kinder und Jugendliche nicht beschäftigt werden dürfen oder wiederholt oder schwerwiegend gegen die Vorschriften des Berufsbildungsgesetzes oder einer auf dem Berufsbildungsgesetz beruhenden Vorschrift oder Bestimmung verstoßen wurde (§ 29 BBiG). Die fachliche Eignung ist davon abhängig, ob (1) die beruflichen sowie (2) die berufs- und arbeitspädagogischen Fertigkeiten, Kenntnisse und Fähigkeiten vorhanden sind, die für die Vermittlung der Ausbildungsinhalte erforderlich sind (§ 30 Abs. 1 BBiG).

Zu (1): Der Nachweis der beruflichen Fertigkeiten, Kenntnisse und Fähigkeiten erfolgt über eine Abschlussprüfung oder eine anerkannte Prüfung in einer dem Ausbildungsberuf entsprechenden Fachrichtung bzw. über die Vorlage eines gleichwertigen ausländischen Bildungsabschlusses in einer dem Ausbildungsberuf entsprechenden Fachrichtung. Darüber hinaus muss ein gewisses Maß an praktischer Berufserfahrung nachgewiesen werden (§ 30 Abs. 2 BBiG).

Zu (2): Das Bundesministerium für Bildung und Forschung kann durch Rechtsverordnung bestimmen, dass der Erwerb berufs- und arbeitspädagogischer Fertigkeiten, Kenntnisse und Fähigkeiten gesondert nachzuweisen ist. Dabei können Inhalt, Umfang und Abschluss der Maßnahmen für den Nachweis geregelt werden (§ 30 Abs. 5 BBiG). Eine entsprechende Rechtsverordnung stellt die Ausbilder-Eignungsverordnung dar, in welcher die berufs- und arbeitspädagogische Eignung durch Kompetenzen zum selbstständigen Planen, Durchführen und Kontrollieren der Berufsausbildung in vier verschiedenen Handlungsfeldern gekennzeichnet ist. Hierbei werden die Handlungsfelder (1) „Ausbildungsvoraussetzungen prüfen und Ausbildung planen“, (2) „Ausbildung vorbereiten und bei der Einstellung von Auszubildenden mitwirken“, (3) „Ausbildung durchführen“ und (4) „Ausbildung abschließen“ unterschieden (§ 2 AusbEignV). In § 3 AusbEignV werden diese Handlungsfelder konkretisiert, indem für jedes Handlungsfeld

spezifische Kompetenzen festgelegt werden, über die Ausbilder am Ende ihrer Ausbildung verfügen sollen. Insgesamt umfassen die Handlungsfelder 26 Kompetenzen.

Der Nachweis der berufs- und arbeitspädagogischen Eignung erfolgt in der Regel über eine Prüfung, die sich aus einem schriftlichen und einem praktischen Teil zusammensetzt und von einem zuständigen Prüfungsausschuss abgenommen wird (§ 4 Abs. 1 und Abs. 5 AusbEignV). Zur Vorbereitung auf die Prüfung kann – auf freiwilliger Basis – ein Lehrgang absolviert werden. Um eine einheitliche Gestaltung der Lehrgänge zu sichern, hat das BIBB im Jahr 2009 einen kompetenzorientierten Rahmenplan für die Ausbildung von Ausbildern erarbeitet. In diesem Rahmenplan werden die für Ausbilder erforderlichen Kompetenzen dargelegt und durch beispielhafte Ausbildungsinhalte unterlegt. Die Dauer der Lehrgänge soll dabei 115 Unterrichtsstunden betragen, kann aber durch den Einsatz von Selbstlernphasen mit geeigneten Medien auf eine Präsenzzeit von 90 Stunden reduziert werden. In diesen Fällen muss gewährleistet sein, dass der Selbstlernprozess aktiv gesteuert wird und der Lernfortschritt durch die Konzeption der Präsenzphasen überprüft werden kann.

Inwiefern können die beschriebenen Qualifizierungsanforderungen von Ausbildern nach der Ausbilder-Eignungsverordnung nun Anregungen für die Neugestaltung der Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer bieten? Auf den ersten Blick handelt es sich sowohl bei Ausbildern in anerkannten Ausbildungsberufen als auch bei Ausbildungsfahrlehrern um Personen, die Auszubildende in einer Ausbildungsstätte (Ausbildungsbetrieb bzw. Ausbildungsfahrschule) ausbilden. Dabei sind sie vorrangig für die praktischen Anteile der Berufsausbildung zuständig, während die theoretische Ausbildung vor allem durch Lehrende an einer Berufsschule bzw. im Falle der Fahrlehrerausbildung durch Lehrkräfte einer Fahrlehrerausbildungsstätte (§ 9 DV-FahrIG) vorgenommen wird.

Auf den zweiten Blick zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den Ausbildern nach dem Berufsbildungsgesetz und den Ausbildungsfahrlehrern: Erstens unterscheidet sich die Dauer der Ausbildung, welche die Auszubildenden durchlaufen.

Während die Berufsausbildung in anerkannten Ausbildungsberufen im Regelfall zwei bis drei Jahre beträgt (§ 5 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BBiG), erstreckt sich das Grundmodul zum Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse BE über einen Zeitraum von ca. zwölf Monaten (BRÜNKEN et al., 2015); speziell in der Ausbildungsfahrschule liegt die Ausbildungsdauer bei ca. viereinhalb Monaten. Zweitens ergeben sich Differenzen hinsichtlich der Anzahl der Auszubildenden. Während im Rahmen der Berufsausbildung in anerkannten Ausbildungsberufen viele Auszubildende durch einen Ausbilder betreut werden können, sieht § 3 Abs. 3 FahrIAusbO vor, dass ein Ausbildungsfahrlehrer maximal zwei auszubildende Fahrlehrer ausbilden darf, wobei zu Beginn der Ausbildung lediglich eine Person betreut werden soll. Drittens zeigen sich Unterschiede im Hinblick auf die Berufsfelder, für die Ausbilder qualifiziert werden sollen, um eine Ausbildung des Berufsnachwuchses durchführen zu können. So sollen nach der Ausbilder-Eignungsverordnung Ausbilder die berufs- und arbeitspädagogische Eignung nachweisen, um Auszubildende in den unterschiedlichsten Berufen auszubilden. Dabei existieren in Deutschland derzeit über 300 anerkannte Berufe (BIBB, 2015) – auf pädagogisch ausgerichtete Berufe entfällt lediglich ein geringer Anteil. Demgegenüber sollen Ausbildungsfahrlehrer ausschließlich zur Ausbildung von Personen in einem speziellen pädagogisch ausgerichteten Beruf befähigt werden. Während Personen, die als Ausbilder tätig werden möchten, nur selten über ausgeprägte pädagogische Vorkenntnisse verfügen, handelt es sich bei Personen, die sich zum Ausbildungsfahrlehrer weiterqualifizieren möchten, um pädagogisch ausgebildete Fahrlehrer mit in der Regel mehrjähriger Berufserfahrung.

Vor dem Hintergrund der beschriebenen Gemeinsamkeiten und Unterschiede muss sehr genau abgewogen werden, welche Prinzipien der Ausbilder-Eignungsverordnung mit ihren Handlungsfeldern, den Kompetenzen und dem fakultativen Rahmenplan auf die Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer übertragen werden können. Die Ausbilder-Eignungsverordnung kann daher nur einen groben Orientierungsrahmen für die Neugestaltung der fahrlehrerrechtlichen Qualifizierungsgrundlagen bieten; bei Übertragungen sind stets die Spezifika des Berufsbildes und der Tätigkeit der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer zu berücksichtigen.

2.3.5 Exkurs zur Qualifizierung von Lehrerbildnern im Bereich der Ausbildung von Schullehrern

Die Aufgabe von Ausbildungsfahrlehrern besteht in der Ausbildung von Fahrlehrern unterschiedlicher Fahrlehrerlaubnisklassen. Ihre Tätigkeit ähnelt damit unter strukturellen und prozessualen Gesichtspunkten (z. B. Unterrichtsettings, Zielgruppen) der Tätigkeit von Lehrerbildnern, die Lehrer unterschiedlicher Fachrichtungen anlernen. Aus diesem Grund liegt es nahe, wissenschaftliche Entwicklungen in den pädagogisch verwandten Bereichen professioneller Kompetenzvermittlung zu betrachten, um hier ggf. Anleihen für eine evidenzbasierte Neugestaltung der Qualifizierung von Ausbildungsfahrlehrern aufzunehmen.

Die Lehrerausbildung in Deutschland ist durch einen mehrphasigen Aufbau gekennzeichnet. Im Anschluss an eine erste Phase der akademischen Ausbildung sind dabei in einer zweiten Phase Programme zur Berufseinführung vorgesehen. Da die Ausbildung von Schullehrern im Verantwortungsbereich der einzelnen Bundesländer liegt, finden sich unterschiedliche Bezeichnungen für diese Programme (z. B. schulpraktische Ausbildung, Referendariat oder schulartbezogener Vorbereitungsdienst) und auch für die beteiligten Akteure (z. B. Lehramtsanwärter, Referendar oder Lehrkraft im Vorbereitungsdienst). Erst seit der Sekretariat der ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland (KMK) im Jahr 2012 länderübergreifende Richtlinien zur Ausgestaltung der Berufseinführungsphase erlassen hat, nähern sich die länderspezifischen Lehrerbildungsprogramme einander an (ABS & ANDERSON-PAK, 2014).

Im Hinblick auf die Lehrerbildner, die während der Berufseinführungsphase für die Ausbildung der zukünftigen Schullehrer zuständig sind, lassen sich zwei Gruppen unterscheiden: Zum einen gibt es Lehrerbildner, die an Studienseminaren tätig sind und die Gestaltung von Einführungs- und fachdidaktischen Veranstaltungen übernehmen sowie Unterrichtsbesuche bei den angehenden Schullehrern durchführen und diese beraten. Zum anderen gibt es Lehrer, welche die Betreuung der angehenden Schullehrer vor Ort vornehmen (z. B. im Rahmen von Hospitationen). Die Qualifizierung dieser beiden Gruppen weist diverse Schwächen auf; so beschreibt BÖHNER (2009), dass Lehrerbildner oftmals über keine formale Qualifikation verfügen

und ihrer Ausbildungstätigkeit keine kohärente theoretische Basis und keine einheitliche Vorgehensweise zu Grunde liegt. Darüber hinaus sieht er die praktizierten Beurteilungsverfahren im Rahmen der Unterrichtsbesuche als problematisch an. Er fordert, die Lehrerbildner künftig professionell auszuwählen und fortzubilden, die Berufseinführungsphase evidenzbasiert zu gestalten, wissenschaftlich fundierte Bewertungsinstrumente zu entwickeln und eine standardbasierte Ausbildung der angehenden Schullehrer vorzunehmen. Diese Forderungen stehen im Einklang mit ABS und ANDERSON-PAK (2014) sowie HASCHER (2014), die ebenfalls auf die unzureichende Qualifizierung der Lehrerbildner verweisen und künftig deren systematische Qualifizierung und Weiterqualifizierung erwarten.

In Anbetracht der Tatsache, dass die Qualifizierung von Lehrerbildnern, welche die Ausbildung von angehenden Schullehrern während der Berufseinführungsphase durchführen, als weitgehend unbefriedigend angesehen wird, erscheint es nur in geringem Umfang möglich, hier Anleihen für die Qualifizierung von Ausbildungsfahrlehrern zu nehmen. Allerdings empfiehlt es sich, die geäußerte Kritik an der Qualifizierung von Lehrerbildnern im Rahmen der Neugestaltung der Qualifizierung von Ausbildungsfahrlehrern zu berücksichtigen.

2.3.6 Fazit

Welche Schlussfolgerungen lassen sich aus den bisherigen Darstellungen ziehen? Zunächst ist festzuhalten, dass die Erarbeitung von Empfehlungen zur Gestaltung eines künftigen Einweisungsseminars auf den Tätigkeitsanforderungen basieren muss, die

- (1) im Zusammenhang mit dem Betrieb bzw. der verantwortlichen Leitung einer Ausbildungsfahrschule und
- (2) im Zusammenhang mit der Tätigkeit als Ausbildungsfahrlehrer relevant sind. Durch die Berücksichtigung beider Komponenten kann sichergestellt werden, dass ein künftiges Einweisungsseminar den Forderungen nach § 9b Abs. 1 FahrIG und nach § 21a Abs. 1 FahrIG genügt; somit müssten Inhaber bzw. verantwortliche Leiter einer Ausbildungsfahrschule und Ausbildungsfahrlehrer nur ein Einweisungsseminar besuchen.

Im vorliegenden Kapitel konnte gezeigt werden, dass die derzeitige Richtlinie für die Durchführung des Einweisungsseminars für Fahrlehrer zum Ausbildungsfahrlehrer sowohl unter strukturellen als auch unter inhaltlichen Gesichtspunkten Optimierungsbedarf aufweist. Die von der Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Reform des Fahrlehrerrechts“ und den berufsständischen Interessengruppen vorgebrachte Kritik bezieht sich dabei vor allem auf strukturelle Aspekte der Qualifizierung. So wird die dreitägige Dauer des aktuellen Einweisungsseminars als zu kurz angesehen (MVI, 2012; MVI, 2014; BAGFA, 2011; BDFU, 2011a; 2011b; BVF, 2011) und das Fehlen einer Abschlussprüfung bemängelt (BDFU, 2011a; 2011b; BVF, 2011). Die Kritik auf inhaltlicher Ebene betrifft insbesondere die Notwendigkeit zur Vermittlung weiterer Kompetenzen im pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Bereich (MVI, 2012; MVI, 2014; BAGFA, 2011; BDFU, 2015; WEIßMANN, 2008). Eine Sonderposition unter den berufsständischen Interessengruppen nimmt der IDF (o. J.) ein, welcher die derzeitige Dauer des Einweisungsseminars sowie dessen Gestaltung ohne Abschlussprüfung als angemessen bewertet.

Da unterschiedliche berufsständische Interessengruppen in Bezug auf die Neugestaltung des Einweisungsseminars auf die Ausbilder-Eignungsverordnung verwiesen hatten, wurde schließlich geprüft, inwieweit an dieser Verordnung Anleihen für die Gestaltung des Einweisungsseminars genommen werden können. Darüber hinaus wurde aufgrund der hohen Ähnlichkeit des Berufsbildes des Ausbildungsfahrlehrers zum Berufsbild des Lehrerbildes analysiert, inwieweit die Qualifizierung von Lehrerbildnern Anregungen für die Neugestaltung der Qualifizierung von Ausbildungsfahrlehrern bieten kann. Es zeigte sich, dass sowohl die Prinzipien der Ausbildung von Ausbildern in anerkannten Ausbildungsberufen als auch die Prinzipien der Ausbildung von Lehrerbildnern lediglich eine grobe Orientierung bieten können; ein Transfer dieser Prinzipien auf die Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer erscheint nur einem eingeschränkten Ausmaß möglich.

3 Kompetenzorientierte Neugestaltung der Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer

3.1 Theoretische Grundlagen

3.1.1 Kompetenzbegriff

Im deutschen Bildungssystem hat sich in den letzten Jahren ein deutlicher Wandel vollzogen, der insbesondere durch eine zunehmende Kompetenzorientierung, eine stärkere Output-Orientierung sowie eine vermehrte Ausrichtung an den Ergebnissen empirischer Bildungsforschung gekennzeichnet ist. Dieser Wandel wird auch als „Empirische Wende“ bezeichnet. Er betrifft vor allem den Bereich der Schule (BENNER, 2011), ist aber auch in der Erwachsenenbildung im Allgemeinen (GONON & KRAUS, 2011) und der beruflichen Bildung im Speziellen (BETHSCHNEIDER, HÖHNS & MÜNCHHAUSEN, 2011) zu erkennen. BRÜNKEN et al. (2015) haben kürzlich den fortgeschrittenen Forschungsstand in diesen Bereichen des Bildungssystems auf die Fahrlehrerausbildung übertragen. In diesem Zusammenhang erarbeiteten sie ein kompetenzorientiertes modularisiertes Ausbildungskonzept für die Fahrlehrerausbildung, über dessen Einführung derzeit entschieden wird. Auch im Hinblick auf die mit dem vorliegenden Gutachten angestrebte Neugestaltung der Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer empfiehlt es sich, den Wandel im Bildungssystem aufzugreifen. Dies erscheint nicht zuletzt deshalb sinnvoll, weil dadurch eine konvergente konzeptionelle Grundlage und ein einheitlicher Gebrauch von Begrifflichkeiten im gesamten Professionalisierungssystem der Fahrlehrerausbildung gewährleistet werden kann.

Im Bildungsbereich hat sich vor allem das Kompetenzkonzept von WEINERT (2001) etabliert. Dieses Konzept wurde als theoretische Grundlage für die Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung herangezogen und soll nun auch als Grundlage für die Weiterentwicklung des Einweisungsseminars für Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und für Ausbildungsfahrlehrer dienen. WEINERT (2001, S. 27) bezeichnet Kompetenzen dabei als „die bei Individuen verfügbaren oder durch sie erlernbaren kognitiven Fähigkeiten und Fertig-

keiten, um bestimmte Probleme zu lösen, sowie die damit verbundenen motivationalen, volitionalen und sozialen Bereitschaften und Fähigkeiten, um die Problemlösungen in variablen Situationen erfolgreich und verantwortungsvoll nutzen zu können“. Demnach richten sich Kompetenzen stets auf bestimmte Situationsklassen, die auch als „Domänen“ bezeichnet werden, und die Verfügbarkeit von Kompetenzen ermöglicht die erfolgreiche Bewältigung situationspezifischer Anforderungen.

Kompetenzen können durch Erfahrung und Lernen in relevanten Anforderungssituationen erworben und durch äußere Interventionen beeinflusst werden (BAUMERT, STANAT & DEMMRICH, 2001; SIMONTON, 2003; HARTIG & Klieme, 2006). Der Erwerb von Kompetenzen beginnt dabei mit der systematischen Aneignung von flexibel nutzbarem, anschlussfähigem und transferierbarem Wissen in einer Domäne (BAUMERT, 1993; HEINRICH-BÖLL-STIFTUNG, 2004). Dieser basale Wissenserwerb stellt die Voraussetzung dafür dar, weitere einschlägige Informationen aufzunehmen, die dann in die individuellen Wissensstrukturen eingeordnet und weiter verarbeitet werden können (STURZBECHER & WEIßE, 2011). Dies geschieht vor allem im Rahmen von Problemlöseprozessen zur Bewältigung situativer Anforderungen (PALLASCH, MUTZEK & REIMERS, 1992). Es werden zwei Formen von Wissen unterschieden, die als Grundlage jeder Kompetenz betrachtet werden können: das (deklarative) Faktenwissen und das (prozedurale) Handlungswissen. Beide Wissensformen sind im Hinblick auf ihre Aneignung und Funktion nicht zu trennen, weil Faktenwissen die Grundlage zum Aufbau von Handlungswissen darstellt (RASMUSSEN, 1986) und die erfolgreiche Bearbeitung komplexer Aufgaben eine verzahnte Nutzung beider Wissensformen im Zusammenwirken mit anderen Kompetenzkomponenten erfordert.

Der mit dem Kompetenzerwerb verbundene Wissensaufbau wird durch eine Mischung aus systematischem und situiertem Lernen (d. h. Lernen anhand lebensnaher Situationen) am besten gefördert (WEINERT, 1998). Kompetenzen werden dabei durch Wissen begründet, durch Können operationalisiert, durch Einstellungen (z. B. Wert- und Normvorstellungen) kanalisiert und stabilisiert, aufgrund von Willensprozessen realisiert sowie durch Erfahrungen individualisiert und ausdifferenziert (BOOTZ & HARTMANN, 1997; ERPENBECK, 2009). Zur erfolgreichen Bearbeitung komplexer Aufgaben müssen alle genannten Kompetenzkomponenten

erworben und miteinander verknüpft werden (BREDOW & STURZBECHER, in Druck).

Nach KLIEME und LEUTNER (2006, S. 6) lassen sich Kompetenzen in Kompetenzmodellen erfassen; in diesem Zusammenhang werden Kompetenzstrukturmodelle und Kompetenzniveaumodelle unterschieden: Kompetenzstrukturmodelle beziehen sich auf die Frage, „welche und wie viele verschiedene Kompetenzdimensionen in einem spezifischen Bereich differenzierbar sind“. Kompetenzniveaumodelle sollen dagegen einen Beitrag zur Beantwortung der Frage leisten, „welche konkreten situativen Anforderungen Personen bei welcher Ausprägung einer Kompetenz bewältigen können“. Demzufolge richten sich beide Arten von Kompetenzmodellen auf unterschiedliche Aspekte des Kompetenzkonstrukts; dabei schließen sie einander jedoch nicht aus und sind idealerweise komplementär (KOEPPEN, HARTIG, KLIEME & LEUTNER, 2008). Ein ideales Kompetenzmodell sollte damit sowohl die unterschiedlichen inhaltlichen Kompetenzdimensionen als auch die möglichen Niveaustufen ihrer Ausprägung beschreiben.

3.1.2 Kompetenzorientierte Struktur des Professionswissens der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer

Im Hinblick auf die Fahrlehrerausbildung haben BRÜNKEN et al. (2015) – in Anlehnung an die Kategorisierung des Professionswissen von Lehrern an Schulen (SHULMAN, 1986; 1987) – das Professionswissen von Fahrlehrern in die beiden (Struktur-)Komponenten „Fachliches Professionswissen“ sowie „Pädagogisch-psychologisches und verkehrspädagogisches Professionswissen“ untergliedert. Während das fachliche Professionswissen die drei Kompetenzbereiche „Verkehrsverhalten“, „Recht“ und „Technik“ umfasst, beinhaltet das pädagogisch-psychologische und verkehrspädagogische Professionswissen die Kompetenzbereiche „Unterrichten, Ausbilden und Weiterbilden“, „Erziehen“ und „Beurteilen“. Im Rahmen des vorliegenden Gutachtens wurde zunächst geprüft, inwieweit die Kategorisierung in der Fahrlehrerausbildung auf die Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer übertragen werden kann.

Aus wissenschaftlicher Sicht erscheint es möglich und zielführend, die Zweiteilung des Professionswissens in fachliches Professionswissen sowie pä-

dagogisch-psychologisches und verkehrspädagogisches Professionswissen für die Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und die Qualifizierung der Ausbildungsfahrlehrer zu übernehmen: Für den Betrieb bzw. die verantwortliche Leitung einer Ausbildungsfahrschule und die Tätigkeit als Ausbildungsfahrlehrer werden – genau wie für die Tätigkeit als Fahrlehrer – einerseits spezifische fachliche Kompetenzen und andererseits pädagogisch-psychologische und verkehrspädagogische Kompetenzen benötigt, um die Ausbildung zielgerichtet und effizient vorbereiten, durchführen und abschließen zu können. Die konkreten Kompetenzbereiche bedürfen hingegen Anpassungen, die speziell auf die Spezifika der Tätigkeit der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer ausgerichtet sind.

Im Hinblick auf die fachlichen Kompetenzbereiche „Verkehrverhalten“ und „Technik“ wurden im Rahmen der Fahrlehrerausbildung nach BRÜNKEN et al. (2015) alle erforderlichen Voraussetzungen geschaffen, um als Inhaber bzw. verantwortlicher Leiter einer Ausbildungsfahrschule oder als Ausbildungsfahrlehrer tätig zu werden; auf diese Kompetenzbereiche kann daher im Rahmen der Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer verzichtet werden. Der Kompetenzbereich „Recht“ wird hingegen als erforderlich betrachtet, da im Zusammenhang mit dem Betrieb bzw. der verantwortlichen Leitung einer Ausbildungsfahrschule und der Ausbildung von Fahrlehrern spezifische rechtliche Regelungen und Vorschriften existieren, die im Rahmen der Fahrlehrerausbildung nicht behandelt worden sind. Darüber hinaus bringt der Betrieb bzw. die verantwortliche Leitung einer Ausbildungsfahrschule betriebswirtschaftliche Herausforderungen und Chancen mit sich, und die Ausbildung des Berufsnachwuchses ist arbeitsorganisatorisch zielführend zu gestalten; auch derartige Aspekte wurden im Rahmen der Fahrlehrerausbildung nicht thematisiert. Aus diesem Grund ist für die Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer im fachlichen Professionswissen ein neuer Kompetenzbereich zu generieren, der als „Betriebswirtschaft und Arbeitsorganisation“ bezeichnet werden kann.

Hinsichtlich der pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Kompetenzen müssen Ausbildungsfahrlehrer in die Lage versetzt

werden, auszubildenden Fahrlehrern beizubringen, wie sie ihren Beruf erfolgreich ausüben können. Hierzu gehört vor allem, dass sie die auszubildenden Fahrlehrer dazu befähigen, Fahrschülern qualitativ hochwertigen Theorieunterricht sowie eine qualitativ hochwertige Fahrpraktische Ausbildung zu erteilen. Darüber hinaus sind im Rahmen der Ausbildung des Berufsnachwuchses Aspekte des berufsbezogenen Erlebens und Verhaltens zu berücksichtigen. Ausbildungsfahrlehrer benötigen daher Kompetenzen, die ihnen sowohl die Beobachtung, Bewertung und Beurteilung der Unterrichtsqualität als auch des berufsbezogenen Erlebens und Verhaltens ermöglichen. Darüber hinaus müssen sie Kompetenzen erwerben, um ihren auszubildenden Fahrlehrern hinsichtlich beider Komponenten qualifizierte Rückmeldungen zu geben und sie mit Blick auf Optimierungsmöglichkeiten effektiv beraten zu können. Aus diesen Gründen wurden für das pädagogisch-psychologische und verkehrspädagogische Professionswissen von Inhabern bzw. verantwortlichen Leitern einer Ausbildungsfahrschule und von Ausbildungsfahrlehrern die Kompetenzbereiche „Beobachten, Bewerten und Beurteilen“ sowie „Rückmelden und Beraten“ definiert. Auf die stark auf die Gestaltung von Lehr-Lernprozessen zum Erwerb von Fahrkompetenz bezogenen Kompetenzbereiche „Unterrichten, Ausbilden und Weiterbilden“ sowie „Erziehen“ und „Beurteilen“ (BRÜNKEN et al., 2015) kann dagegen verzichtet werden, da diese bereits Gegenstand der Fahrlehrerausbildung sind.

Zusammenfassen betrachtet kann das Professionswissen von Inhabern bzw. verantwortlichen Leitern einer Ausbildungsfahrschule und von Ausbildungsfahrlehrern – analog zum Professionswissen von Fahrlehrern – in die beiden Komponenten „Fachliches Professionswissen“ sowie „Pädagogisch-psychologisches und verkehrspädagogisches Professionswissen“ unterteilt werden. Das fachliche Professionswissen beinhaltet dabei die Kompetenzbereiche „Recht“ sowie „Betriebswirtschaft und Arbeitsorganisation“. Das pädagogisch-psychologische und verkehrspädagogische Professionswissen umfasst dagegen die Kompetenzbereiche „Beobachten, Bewerten und Beurteilen“ sowie „Rückmelden und Beraten“. Bild 1 bietet einen schematischen Überblick über die Aufteilung des Professionswissens und über die entsprechenden Kompetenzbereiche.

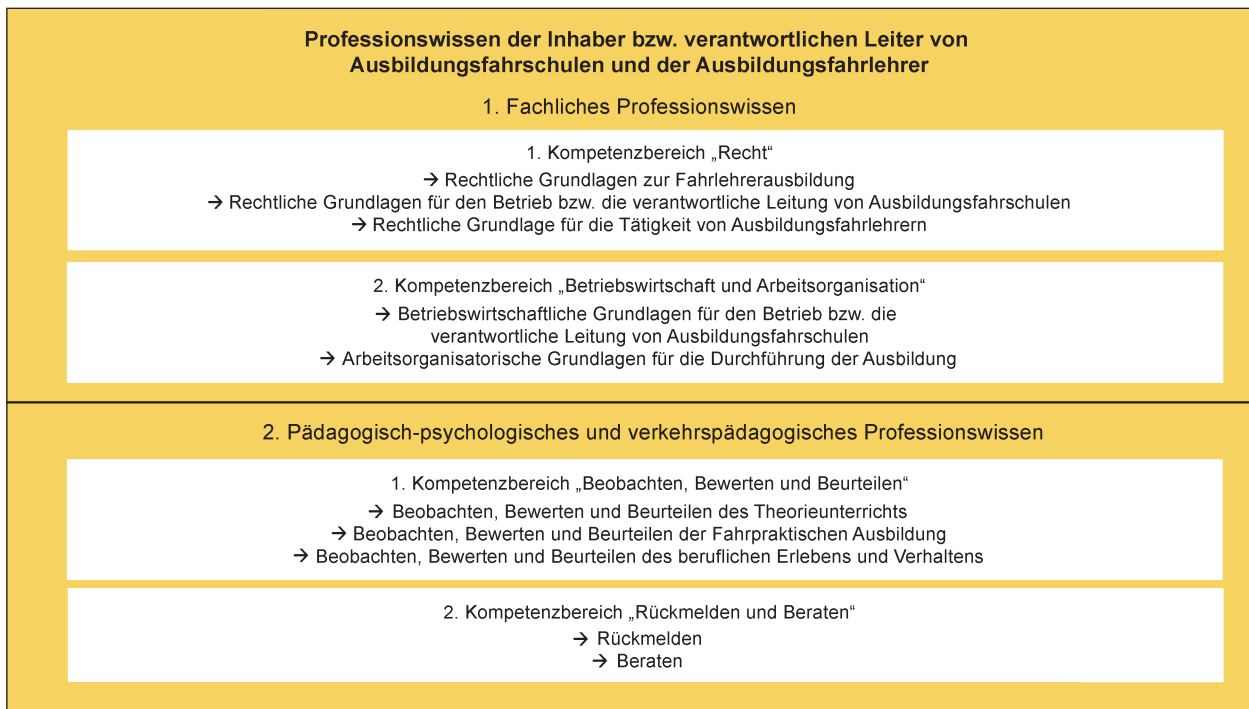


Bild 1: Überblick über das Professionswissen und die Kompetenzbereiche der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer

3.2 Fachliches Professionswissen der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer

Das fachliche Professionswissen der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer setzt sich aus den beiden Kompetenzbereichen „Recht“ sowie „Betriebswirtschaft und Arbeitsorganisation“ zusammen. Im Kompetenzbereich „Recht“ werden die rechtlichen Vorgaben zur Fahrlehrerausbildung im Allgemeinen sowie zum Betrieb bzw. zur verantwortlichen Leitung einer Ausbildungsfahrschule und zur Tätigkeit als Ausbildungsfahrlehrer im Besonderen fokussiert. Dadurch sollen die angehenden Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und die Ausbildungsfahrlehrer in die Lage versetzt werden, eine qualitativ hochwertige Ausbildung des Berufsnachwuchses vornehmen zu können. Der Kompetenzbereich „Betriebswirtschaft und Arbeitsorganisation“ soll sie zudem dazu befähigen, die betriebswirtschaftlichen Chancen und Herausforderungen, die mit dem Betrieb bzw. der verantwortlichen Leitung einer Ausbildungsfahrschule einhergehen, sowie die arbeitsorganisatorischen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Ausbildung von Fahrlehrern zu bewältigen.

Im vorliegenden Kapitel werden die für Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und für Ausbildungsfahrlehrer erforderlichen Kompetenzen in beiden Bereichen des fachlichen Professionswissens definiert. Darüber hinaus werden die Kompetenzen mit curricularen Ausbildungsinhalten unterlegt, die zum Erwerb der jeweiligen Kompetenzen als zielführend erachtet werden. Anschließend werden die Kompetenzen und die Ausbildungsinhalte begründet und mit den Ausbildungsinhalten der derzeit gültigen Richtlinie des Einweisungseminars für Fahrlehrer zum Ausbildungsfahrlehrer verglichen. Hinsichtlich der vorgeschlagenen Ausbildungsinhalte ist hinzuzufügen, dass es sich um Mindest-Empfehlungen der Gutachtergruppe handelt. In der Zukunft erscheint eine regelmäßige Prüfung und Weiterentwicklung durch erfahrene wissenschaftliche und berufspraktische Experten geboten, um die Inhalte an zukünftige Entwicklungen anzupassen. Diese Aufgabe könnte beispielsweise durch eine Curriculumkommission übernommen werden.

Kompetenzbereich „Recht“

Im Zentrum des Kompetenzbereichs „Recht“ stehen die maßgeblichen gesetzlichen Vorgaben, welche die Fahrlehrerausbildung im Allgemeinen sowie den

Betrieb bzw. die verantwortliche Leitung einer Ausbildungsfahrschule und die Ausbildungstätigkeit eines Ausbildungsfahrlehrers im Besonderen betreffen. Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer benötigen Kenntnisse dieser Vorgaben, um sie im Rahmen ihrer Tätigkeit berücksichtigen zu können. Hinsichtlich des geforderten Kompetenzniveaus erscheint es ausreichend, wenn Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer die jeweiligen Rechtsvorschriften erläutern können, da sie nicht – wie beispielsweise Juristen oder Ministeriumsmitarbeiter – an der Auslegung, Beurteilung oder Neugestaltung von Rechtsvorschriften beteiligt sind.

- **Kompetenz 1 – Rechtliche Grundlagen zur Fahrlehrerausbildung**

Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer kennen den Aufbau, die Ziele und die Inhalte der Fahrlehrerausbildung und Fahrlehrerprüfung sowie den Status und die Aufgaben der an der Ausbildung und Prüfung beteiligten Institutionen und Personen. Sie können diese Aspekte und die dazugehörigen Rechtsvorschriften erläutern.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:

Modularisierter Aufbau der Fahrlehrerausbildung; Ziele und Inhalte der Fahrlehrerausbildung; Aufbau und Anforderungen der Fahrlehrerprüfung; Status und Aufgaben der an Ausbildung und Prüfung beteiligten Institutionen (Fahrlehrerausbildungsstätte; Ausbildungsfahrschule; Fahrlehrerprüfungsausschuss) und Personen (Fahrlehreranwärter; Fahrlehrer in Ausbildung; Lehrkräfte der Fahrlehrerausbildungsstätte; Ausbildungsfahrlehrer; Mitglieder des Fahrlehrerprüfungsausschusses); relevante Rechtsvorschriften zur Ausbildung und Prüfung von Fahrlehrern (z. B. DV-FahrlG; FahrlAusbO; FahrlG; FahrlPrüfO; Richtlinie für die Durchführung der Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule für die Fahrlehreranwärter [Praktikum] nach § 2 Abs. 5 Fahrlehrergesetz und § 3 Fahrlehrer-Ausbildungsordnung)

Begründung:

Ausbildungsfahrlehrer übernehmen im Rahmen der modularisierten Fahrlehrerausbildung eine wichtige Rolle, da sie die Ausbildung der Fahrlehrer während des Orientierungs-, des Hospitations- und des Lehrpraktikums durchführen (Brünken et al., 2015). Im Zuge des Orientierungspraktikums ermöglichen sie dem auszubildenden Fahrlehrer einen ersten Ein-

blick in den Berufsalltag als Fahrlehrer und geben im Rahmen von Hospitationen erste Orientierungspunkte zur Gestaltung von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung. Im Hospitationspraktikum wird die Durchführung von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung dann im Austausch mit dem Ausbildungsfahrlehrer vertiefend analysiert, um die pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Kompetenzen des auszubildenden Fahrlehrers weiter auszubauen. Im Lehrpraktikum wird schließlich die Unterrichts- und Ausbildungstätigkeit des auszubildenden Fahrlehrers fokussiert; dafür sind insbesondere Theorieunterricht sowie Fahrpraktische Ausbildung mit und ohne Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers vorgesehen. Weiterhin werden die auszubildenden Fahrlehrer gezielt auf die beiden Lehrproben vorbereitet.

Insgesamt gesehen sind Ausbildungsfahrlehrer vorrangig für die berufspraktische Ausbildung des Berufsnachwuchses zuständig, wobei eine starke Verknüpfung der Ausbildungsphasen in der Fahrlehrerausbildungsstätte und der Ausbildungsfahrschule sowie ein stetiger Austausch zwischen den Ausbildungsakteuren erfolgen sollte. Um eine hochwertige und rechtskonforme Ausbildung des Berufsnachwuchses während der berufspraktischen Ausbildungsphasen zu ermöglichen, müssen Ausbildungsfahrlehrer genauso wie Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen mit dem System der Fahrlehrerausbildung und Fahrlehrerprüfung, den daran beteiligten Akteuren und den entsprechenden Rechtsvorschriften vertraut sein. Die Ausbildungsinhalte umfassen demnach die relevanten Merkmale der Ausbildung und Prüfung von Fahrlehrern sowie die entsprechenden Vorschriften des Fahrlehrerrechts.

Vergleich mit der derzeitigen Richtlinie:

Die bestehende Richtlinie enthält eine Vielzahl an Ausbildungsinhalten, welche den vorgeschlagenen Ausbildungsinhalten entsprechen, allerdings stärker über das Einweisungsseminar verteilt sind. So werden zu Beginn des bestehenden Einweisungsseminars (Ifd. Nr. 2) rechtliche Rahmenbedingungen behandelt, wobei die Voraussetzungen und Pflichten der Ausbildungsfahrschule, des Ausbildungsfahrlehrers und des Fahrlehreranwärters thematisiert werden. Anschließend stehen der Ausbildungsstand des Inhabers der befristeten Fahrlehrerlaubnis (Ifd. Nr. 3) und der Musterausbildungsplan im Fokus des Einweisungsseminars. Darauf aufbauend werden der Zweck und Inhalt der Reflexionsphasen während der Fahrlehrerausbildung so-

wie die Kooperationsmöglichkeiten zwischen der Ausbildungsfahrschule und der Fahrlehrerausbildungsstätte thematisiert (Ifd. Nr. 5), bevor letztlich auf die Vorschriften zur Abschlussprüfung (Ifd. Nr. 6) eingegangen wird. Die Ausbildungsinhalte wurden im Rahmen der Neugestaltung zusammengefasst; zusätzliche Aspekte wurden ergänzt bzw. konkretisiert.

- **Kompetenz 2 – Rechtliche Grundlagen für den Betrieb bzw. die verantwortliche Leitung von Ausbildungsfahrschulen**

Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer kennen die Rechtsvorschriften zum Betrieb bzw. zur verantwortlichen Leitung von Ausbildungsfahrschulen und können diese erläutern.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte: Fahrlehrerrechtliche Vorschriften zum Betrieb und zur verantwortlichen Leitung von Ausbildungsfahrschulen (z. B. DV-FahrIG; FahrIAusbO; FahrIG); arbeits- und sozialrechtliche Vorschriften zum Betrieb und zur verantwortlichen Leitung von Ausbildungsfahrschulen (z. B. ArbZG; BBiG; BUrIG; EntgFG; MiLoG; MuSchG; SGB).

Begründung:

Die berufspraktische Ausbildung von Fahrlehrern darf nur in einer Ausbildungsfahrschule vorgenommen werden (§§ 2 Abs. 5 und 21a Abs. 1 FahrIG). Um eine solche Ausbildungsfahrschule betreiben bzw. verantwortlich leiten zu können und einen rechtskonformen Ausbildungsbetrieb sicherzustellen, benötigen Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer Kenntnisse der rechtlichen Rahmenbedingungen. Diese Rahmenbedingungen betreffen nicht nur das Fahrlehrerrecht, sondern auch das Arbeits- und Sozialrecht. Dass – insbesondere zu Beginn der Einführung der Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule – häufig gegen die arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften verstoßen wurde, belegen Befragungen von Fahrlehrern in Ausbildung und Ausbildungsfahrlehrern, in denen bemängelt wird, dass Fahrlehrer in Ausbildung teilweise als „billige Arbeitskraft“ eingesetzt würden, zulässige Arbeitszeiten überschritten würden oder keine Vergütung gezahlt würde (BORGDORF ET AL., 2015; FRIEDRICH ET AL., 2006; WEISSMANN, 2008). Aus den genannten Gründen müssen Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer die Rechtsvorschriften zum

Betrieb bzw. zur verantwortlichen Leitung einer Ausbildungsfahrschule kennen und diese erläutern können. Die aufgelisteten curricularen Mindestausbildungsinhalte decken dabei die wesentlichen fahrlehrer-, arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften ab.

Vergleich mit der derzeitigen Richtlinie:

In der bestehenden Richtlinie werden vorrangig fahrlehrerrechtliche Vorschriften thematisiert. So findet sich im Themenfeld „Rechtliche Rahmenbedingungen“ (Ifd. Nr. 2) der Ausbildungsinhalt „Voraussetzungen und Pflichten der Ausbildungsfahrschule“, für den explizit fahrlehrerrechtliche Vorschriften und Paragraphen benannt werden. Arbeits- und sozialrechtliche Regelungen werden hingegen nur marginal behandelt. So wird lediglich auf den Ausbildungsvertrag, dessen vorgeschriebene Inhalte, das vorzeitige Beenden des Ausbildungsverhältnisses und das Nichtbestehen der Lehrproben eingegangen (Ifd. Nr. 2); dabei werden keine expliziten Rechtsvorschriften (wie z. B. das BBiG) aufgeführt. Dieses Ungleichgewicht wurde behoben, indem die Themengebiete des Arbeits- und Sozialrechts explizit aufgenommen und durch einschlägige Rechtsvorschriften konkretisiert wurden.

- **Kompetenz 3 – Rechtliche Grundlagen für die Tätigkeit von Ausbildungsfahrlehrern**

Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer kennen die Rechtsvorschriften bezüglich der Tätigkeit von Ausbildungsfahrlehrern und können diese erläutern.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte: Fahrlehrerrechtliche Vorschriften zur Tätigkeit von Ausbildungsfahrlehrern (z. B. FahrIAusbO; FahrIG; Richtlinie für die Durchführung der Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule für die Fahrlehreranwärter [Praktikum] nach § 2 Abs. 5 Fahrlehrergesetz und § 3 Fahrlehrer-Ausbildungsordnung); arbeitsrechtliche Vorschriften zur Tätigkeit von Ausbildungsfahrlehrern (z. B. BBiG).

Begründung:

Die Ausbildung von Fahrlehrern durch Ausbildungsfahrlehrer ist durch diverse Rechtsvorschriften geregelt, wobei insbesondere fahrlehrerrechtliche Vorgaben bedeutsam sind. In diesem Zusammenhang erweist sich vor allem die „Richtlinie für die Durchführung der Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule für die Fahrlehreranwärter (Praktikum)“ nach § 2 Abs. 5 Fahrlehrergesetz und § 3 Fahrlehrer-Ausbil-

dingsordnung als zentral, da diese Richtlinie Vorgaben zur inhaltlichen Ausgestaltung der Ausbildungsphasen in der Ausbildungsfahrschule enthält. Neben den fahrlehrerrechtlichen Vorgaben müssen den Inhabern bzw. verantwortlichen Leitern von Ausbildungsfahrschulen und den Ausbildungsfahrlehrern auch die Regelungen des Berufsbildungsgesetzes zur Ausbildungstätigkeit im Rahmen der Berufsausbildung (z. B. § 14 BBiG) bekannt sein. Die unverzichtbaren curricularen Ausbildungsinhalte umfassen demnach relevante fahrlehrer- und arbeitsrechtliche Vorschriften, wobei die fahrlehrerrechtlichen Vorschriften den Schwerpunkt bilden.

Vergleich mit der derzeitigen Richtlinie:

Rechtsvorschriften, welche die Ausbildungstätigkeit des Ausbildungsfahrlehrers betreffen, werden im Themenfeld „Rechtliche Rahmenbedingungen“ (Ifd. Nr. 2) in Bezug auf die Voraussetzungen und Pflichten von Ausbildungsfahrlehrern benannt. Weitere Anknüpfungspunkte finden sich im Themenfeld „Der Musterausbildungsplan für die Ausbildung des Fahrlehreranwärters durch den Ausbildungsfahrlehrer“ (Ifd. Nr. 4). Dieses Themenfeld enthält die Ausbildungsinhalte „Die Lernthemen“, „Die Kenntnisse und Fähigkeiten“ sowie „Verknüpfung der Konzeption“. Das Themenfeld deckt damit die „Richtlinie für die Durchführung der Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule für die Fahrlehreranwärter (Praktikum)“ nach § 2 Abs. 5 Fahrlehrergesetz und § 3 Fahrlehrer-Ausbildungsordnung ab. Insgesamt betrachtet werden die fahrlehrerrechtlichen Vorgaben in der aktuellen Richtlinie zum Einweisungsseminar stark fokussiert, wohingegen arbeitsrechtliche Vorschriften nicht thematisiert werden. Im Rahmen der Neugestaltung der Qualifizierung von Inhabern bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und von Ausbildungsfahrlehrern wird zum einen eine Zusammenfassung der bisherigen fahrlehrerrechtlichen Ausbildungsinhalte vorgenommen. Zum anderen werden die bisherigen Ausbildungsinhalte um arbeitsrechtliche Vorschriften ergänzt.

Kompetenzbereich „Betriebswirtschaft und Arbeitsorganisation“

Im Kompetenzbereich „Betriebswirtschaft und Arbeitsorganisation“ sollen die betriebswirtschaftlichen Aspekte vermittelt werden, die sich aus dem Betrieb bzw. der verantwortlichen Leitung einer Ausbildungsfahrschule ergeben und durch die Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und die Ausbildungsfahrlehrer berücksich-

tigt sowie verantwortungsvoll gestaltet werden sollen. Darüber hinaus sollen die Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und die Ausbildungsfahrlehrer im Rahmen des Kompetenzbereichs lernen, die mit der Berufsausbildung von Fahrlehrern verbundenen arbeitsorganisatorischen Anforderungen zu bewältigen.

• Kompetenz 1 – Betriebswirtschaftliche Grundlagen für den Betrieb bzw. die verantwortliche Leitung von Ausbildungsfahrschulen

Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer sind sich ihrer Verantwortung für die hochwertige Ausbildung des Berufsnachwuchses bewusst und berücksichtigen diese bei der betriebswirtschaftlichen Gestaltung von Ausbildungsfahrschulen. Sie können den Aufwand und den Nutzen der Ausbildung von auszubildenden Fahrlehrern erläutern.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:

Wirtschaftsethische Verantwortung beim Betrieb bzw. bei der verantwortlichen Leitung von Ausbildungsfahrschulen; Nutzen der Ausbildung von auszubildenden Fahrlehrern (z. B. Fachkräftenachwuchs, Stärkung des Berufsbildes, Wettbewerbsvorteil, Innovationskraft) unter Berücksichtigung des Aufwandes (z. B. Ausbildungsvergütung, Zeitaufwand, Fahrschülerbedarf, Investitionskosten).

Begründung:

Die Ergebnisse diverser Befragungen von Ausbildungsfahrlehrern, auszubildenden Fahrlehrern und Lehrkräften von Fahrlehrerausbildungsstätten (z. B. FRIEDRICH et al., 2006; WEIßMANN, 2008) zeigen, dass insbesondere kurz nach der Einführung der Ausbildung an Ausbildungsfahrschulen im Jahr 1999 die Ausbildung durch einige Ausbildungsfahrschulen nur mangelhaft durchgeführt wurde. So wurden Fahrlehrer in Ausbildung als „billige Arbeitskräfte“ angesehen, die teilweise ohne vorherige Ausbildung seitens eines Ausbildungsfahrlehrers mit der selbstständigen Unterrichtung und Ausbildung von Fahrschülern betraut wurden. Teilweise fand sich dabei auch das Argument, dass man keinen zukünftigen Konkurrenten in seiner eigenen Fahrschule heranbilden wolle und demnach den Berufsnachwuchs nicht umfassend und gewissenhaft ausbilde (BORGENDORF et al., 2015).

Aus betriebswirtschaftlicher Perspektive sind mit der Ausbildung von Fahrlehrern zwar Aufwand und

Risiken, aber auch vielfältige Chancen verbunden. Zu den Chancen zählen beispielsweise mögliche Wettbewerbsvorteile durch junge Fahrlehrer, die Innovationskraft, die von auszubildenden Fahrlehrern ausgehen kann, und die Möglichkeit, passend zum eigenen Unternehmen qualifizierte Mitarbeiter auszubilden (BORG DORF et al., 2015). Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer müssen diese Chancen und Risiken kennen (WEIßMANN, 2008). Dabei ist zu bedenken, dass die Ausbildung des Berufsnachwuchses mit einer unternehmensinternen (hochwertige Fahrschule, in der qualifizierte Nachwuchsfahrlehrer ausgebildet werden), berufsständischen (Stärkung des Berufsbildes) sowie gesamtgesellschaftlichen Verantwortung (Ausbildung qualifizierter Fahrlehrer, welche eine hochwertige Ausbildung ihrer Fahrschüler durchführen, um diese zu sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Verkehrsteilnehmern heranzubilden) einhergeht. Dementsprechend ist bei der betriebswirtschaftlichen Ausbildung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer vor allem die wirtschaftsethische Komponente (BAK, 2014) zu betonen.

Vergleich mit der derzeitigen Richtlinie:

Betriebswirtschaftliche Aspekte finden in der bestehenden Richtlinie für die Durchführung des Einweisungsseminars keine Berücksichtigung. Im Rahmen der Neugestaltung des Einweisungsseminars wird dieses Defizit behoben.

- **Kompetenz 2 – Arbeitsorganisatorische Grundlagen für die Durchführung der Ausbildung**

Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer sind sich ihrer Verantwortung für die hochwertige Ausbildung des Berufsnachwuchses bewusst und berücksichtigen diese bei der arbeitsorganisatorischen Gestaltung der Berufsausbildung. Sie können arbeitsorganisatorische Besonderheiten bei der Berufsausbildung und entsprechende Gestaltungsmöglichkeiten erläutern.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:

Arbeitsorganisatorische Besonderheiten bei der Ausbildung von Fahrlehrern (z. B. zeitliche Gestaltung der Berufsausbildung; Auswahl geeigneter Fahrschüler; Unterstützung beim Berichtsheft; Kooperation mit Fahrlehrerausbildungsstätte) und Gestaltungsmöglichkeiten (z. B. Zeitmanagement).

Begründung:

Wie im Kompetenzbereich „Recht“ bereits dargelegt, existiert eine Vielzahl rechtlicher Vorschriften, welche die Ausbildung von Fahrlehrern durch Ausbildungsfahrlehrer regeln. In diesem Zusammenhang finden sich auch arbeitsorganisatorische Vorschriften. Zu den arbeitsorganisatorischen Anforderungen zählen beispielsweise die erforderlichen zeitlichen Ressourcen von Ausbildungsfahrlehrern, um die Berufsausbildung zu planen, durchzuführen und gemeinsam mit den auszubildenden Fahrlehrern auszuwerten. Darüber hinaus lassen sich auch die Auswahl geeigneter Fahrschüler für Hospitationen, die Unterrichts- und Ausbildungstätigkeit des auszubildenden Fahrlehrers sowie die regelmäßige Kontrolle und Unterstützung hinsichtlich des Berichtshefts den arbeitsorganisatorischen Anforderungen zuordnen. Dass arbeitsorganisatorische Aspekte in der aktuellen Berufsrealität teilweise unzureichend berücksichtigt werden, zeigen die Ergebnisse von Befragungen auszubildender Fahrlehrer und Ausbildungsfahrlehrer (z. B. FRIEDRICH et al., 2006; WEIßMANN, 2008). Darin wird vor allem kritisiert, dass sich manche Ausbildungsfahrlehrer kaum Zeit für die Betreuung der auszubildenden Fahrlehrer nehmen. Darüber hinaus wird der mit dem Führen und Kontrollieren des Berichtshefts verbundene Aufwand sowohl durch die auszubildenden Fahrlehrer als auch durch die Ausbildungsfahrlehrer bemängelt. Aus den genannten Gründen sollten arbeitsorganisatorische Grundlagen zur Gestaltung der Fahrlehrerausbildung bei der Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer stärker thematisiert werden. Als unverzichtbare Ausbildungsinhalte sind dabei arbeitsorganisatorische Besonderheiten bei der Ausbildung von auszubildenden Fahrlehrern (z. B. zeitliche Gestaltung der Berufsausbildung; Auswahl geeigneter Fahrschüler; Unterstützung beim Berichtsheft) und entsprechende Ausgestaltungsmöglichkeiten (z. B. umfassendes Zeitmanagement) anzusehen (BORG DORF et al., 2015).

Vergleich mit der derzeitigen Richtlinie:

Arbeitsorganisatorische Aspekte, die im Zusammenhang mit der Berufsausbildung von Fahrlehrern bedeutsam sind, werden in der aktuellen Richtlinie zum Einweisungsseminar nicht explizit thematisiert. Implizit wäre eine Berücksichtigung dieser Aspekte im Themenfeld „Der Musterausbildungsplan für die Ausbildung des Fahrlehreranwärters durch den Ausbildungsfahrlehrer“ (Ifd. Nr. 4) denkbar; inwieweit arbeitsorganisatorische Aspekte in der Semi-

narpraxis tatsächlich behandelt werden, muss an dieser Stelle allerdings offen bleiben. Im Zuge der Neugestaltung des Einweisungsseminars wurden arbeitsorganisatorische Aspekte zur Gestaltung der Fahrlehrerausbildung explizit berücksichtigt.

3.3 Pädagogisch-psychologisches und verkehrspädagogisches Professionswissen der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer

Das pädagogisch-psychologische und verkehrspädagogische Professionswissen der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer setzt sich aus den Kompetenzbereichen „Beobachten, Bewerten und Beurteilen“ sowie „Rückmelden und Beraten“ zusammen. Im zuerst genannten Kompetenzbereich sollen die Seminarteilnehmer in die Lage versetzt werden, den Theorieunterricht und die Fahrpraktische Ausbildung der auszubildenden Fahrlehrer verkehrspädagogisch-didaktisch fundiert zu beobachten, zu bewerten und zu beurteilen. Darüber hinaus sollen sie zur Beobachtung, Bewertung und Beurteilung zusätzlicher Aspekte des beruflichen Erlebens und Verhaltens der auszubildenden Fahrlehrer befähigt werden. Im Kompetenzbereich „Rückmelden und Beraten“ sollen ergänzende Kompetenzen erworben werden, um den auszubildenden Fahrlehrern die Ergebnisse der Beurteilung mitzuteilen und sie im Hinblick auf Optimierungsmöglichkeiten zu beraten.

Im vorliegenden Kapitel werden die Kompetenzen in beiden Bereichen des pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Professionswissens definiert, mit curricularen Mindest-Ausbildungsinhalten unterlegt und begründet. Darüber hinaus werden die vorgeschlagenen Ausbildungsinhalte mit den Ausbildungsinhalten der derzeit gültigen Richtlinie des Einweisungsseminars für Fahrlehrer zum Ausbildungsfahrlehrer verglichen.

Kompetenzbereich „Beobachten, Bewerten und Beurteilen“

Im Rahmen der Berufsausbildung von Fahrlehrern an Ausbildungsfahrschulen nimmt die Beobachtung, Bewertung und Beurteilung des Theorieunterrichts und der Fahrpraktischen Ausbildung eine

zentrale Rolle ein; dementsprechend ist der Vermittlung entsprechender Kompetenzen im Rahmen des vorliegenden Kompetenzbereichs ein hoher Stellenwert einzuräumen. Als Ausgangspunkte sollen dabei die Prinzipien der systematischen Verhaltensbeobachtung und der systematischen Verhaltensbeurteilung dienen (z. B. KROHNE & HOCK, 2015; STURZBECHER & PALLOKS, 2012). Darüber hinaus umfasst der Kompetenzbereich das Beobachten, Bewerten und Beurteilen derjenigen Aspekte des beruflichen Erlebens und Verhaltens, die als hilfreich bzw. hinderlich für eine erfolgreiche Berufsausübung angesehen werden.

• Kompetenz 1 – Beobachten, Bewerten und Beurteilen des Theorieunterrichts

Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer können die Anwendung der Qualitätskriterien guten Theorieunterrichts fachgerecht beobachten, bewerten und beurteilen.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte: Qualitätskriterien guten Theorieunterrichts; Analyse und Beurteilung von Unterrichtsplanungen; Methodische Grundlagen der Unterrichtsbeobachtung, -bewertung und -beurteilung (Beobachtungskategorien, Beobachtungsindikatoren, Schätzskalen mit verhaltensbezogenen Indikatoren; Beobachtungs- und Beurteilungsfehler); Verfahren der systematischen Beobachtung, Bewertung und Beurteilung von Unterricht (Beobachtungsinventare zum Theorieunterricht, z. B. STURZBECHER & PALLOKS, 2012); Übungen zur Beobachtung, Bewertung und Beurteilung von Theorieunterricht anhand von Videobeispielen; Feststellen der Prüfungsreife für die Lehrprobe im Theorieunterricht.

Begründung:

Die Erteilung von Theorieunterricht stellt einen Tätigkeitsschwerpunkt von Fahrlehrern dar – demzufolge müssen auszubildende Fahrlehrer im Rahmen ihrer Ausbildung die notwendigen Kompetenzen zur Planung und Durchführung eines qualitativ hochwertigen Theorieunterrichts erwerben und diese im Rahmen einer Lehrprobe nachweisen. Damit die auszubildenden Fahrlehrer zur Erteilung von Theorieunterricht befähigt werden, müssen sie sowohl im Theorieunterricht des Ausbildungsfahrlehrers hospitieren als auch selbstständig – mit und ohne Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers – Theorieunterricht erteilen. Wenn die Ausbildungsfahrlehrer bei der Erteilung von Theorieunterricht

anwesend sind, sollten sie beobachten, bewerten und beurteilen, inwieweit die Fahrlehrer in Ausbildung in der Lage sind, die Qualitätskriterien guten Theorieunterrichts fachgerecht anzuwenden, und ihre weitere Berufsausbildung daran ausrichten.

Zur Erfüllung der genannten Anforderungen sollten Ausbildungsfahrlehrer erstens die Qualitätskriterien guten Theorieunterrichts kennen. Diese Kriterien sollten sich auf fachliche und verkehrspädagogisch-didaktische Ausbildungsaspekte beziehen, dem Stand der Wissenschaft entsprechen sowie operationalisierbar und weitestgehend unabhängig von den konkreten Inhalten der jeweiligen Ausbildungseinheit beobachtbar sein. Ihre Lernwirksamkeit sollte empirisch nachgewiesen sein. Zweitens sollten Ausbildungsfahrlehrer die wesentlichen Grundlagen der Beobachtung, Bewertung und Beurteilung von Theorieunterricht kennen und anwenden können. Dazu sind wissenschaftlich fundierte und empirisch bewährte Beobachtungsinventare zum Theorieunterricht einzusetzen. Aufbauend auf den genannten Grundlagen erscheint vor allem eine Nutzung der Qualitätskriterien und Beobachtungsinventare von STURZBECHER und PALLOKS (2012) empfehlenswert (s. auch formative Evaluation von HOFFMANN, 2008 sowie Validierungsstudie von MÖRL, KASPER und STURZBECHER, 2008). Diese Materialien stellen zugleich bereits in mehreren Bundesländern die Grundlage für eine pädagogisch ausgerichtete Fahrschulüberwachung dar und wurden auch im Rahmen der Fahrlehrerausbildung an Fahrlehrerausbildungsstätten vorgeschlagen.

Da Verfahren der Verhaltensbeobachtung und -beurteilung erst nach einem umfassenden Training eingesetzt werden sollten (SCHMIDT-ATZERT & AMELANG, 2012), ist es notwendig, die Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und die Ausbildungsfahrlehrer mithilfe praktischer Übungen im Hinblick auf die Anwendung der genannten Materialien zu schulen. Hierbei erscheint vor allem die Nutzung von Videotechnik geeignet, wie sie bereits in der Lehreraus- und fortbildung (HELMKE, 2014; SCHRADER, 2014) sowie in der Erwachsenenbildung erfolgreich eingesetzt wird (FUHR, GRUCHEL, KIRCHGÄßNER, KLAIBER, LAROS & MICHALEK, 2015).

Vergleich mit der derzeitigen Richtlinie:
Ausbildungsinhalte zur Beobachtung, Bewertung und Beurteilung von Theorieunterricht werden in der derzeitigen Richtlinie nicht explizit aufgeführt.

Lediglich auf impliziter Ebene finden sich mögliche Anknüpfungspunkte (z. B. Lernthema „Ausbildungsstand des Fahrlehrers mit befristeter Fahrlehrerlaubnis“ [Ifd. Nr. 3] im Zusammenhang mit dem Ausbildungsinhalt „Theoretische Unterrichtsübungen“). Damit ist die Thematisierung von Ausbildungsinhalten zur Beobachtung, Bewertung und Beurteilung des Theorieunterrichts – einer der Hauptaufgaben des Ausbildungsfahrlehrers – in der bestehenden Richtlinie als unzureichend einzustufen.

• **Kompetenz 2 – Beobachten, Bewerten und Beurteilen der Fahrpraktischen Ausbildung**

Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer können die Anwendung der Qualitätskriterien guter Fahrpraktischer Ausbildung fachgerecht beobachten, bewerten und beurteilen.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:
Qualitätskriterien guter Fahrpraktischer Ausbildung; Analyse und Beurteilung von Ausbildungsplanungen; Methodische Grundlagen der Ausbildungsbeobachtung, -bewertung und -beurteilung (Beobachtungskategorien, Beobachtungsindikatoren, Schätzskalen mit verhaltensbezogenen Indikatoren); Verfahren der systematischen Beobachtung, Bewertung und Beurteilung von Ausbildung (Beobachtungsinventare zur Fahrpraktischen Ausbildung, z. B. STURZBECHER & PALLOKS, 2012); Übungen zur Beobachtung, Bewertung und Beurteilung von Fahrpraktischer Ausbildung anhand von Videobeispielen; Feststellen der Prüfungsreife für die Lehrprobe in der Fahrpraktischen Ausbildung.

Begründung:

Auszubildende Fahrlehrer müssen im Rahmen ihrer Ausbildung die notwendigen Kompetenzen zur Planung und Durchführung einer qualitativ hochwertigen Fahrpraktischen Ausbildung erwerben und diese im Rahmen einer Lehrprobe nachweisen. Dazu müssen sie bei der Fahrpraktischen Ausbildung des Ausbildungsfahrlehrers hospitieren sowie selbstständig mit und ohne Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers Fahrpraktische Ausbildung durchführen. Sofern die Ausbildungsfahrlehrer bei der Beurteilung von Fahrpraktischer Ausbildung durch die Fahrlehrer in Ausbildung anwesend sind, sollten sie beobachten, bewerten und beurteilen, inwieweit diese die Qualitätskriterien guter Fahrpraktischer Ausbildung fachgerecht anwenden können, um daraufhin ihre weitere Berufsausbildung zu planen.

Zu Erfüllung der genannten Anforderungen sollten Ausbildungsfahrlehrer die Qualitätskriterien guter Fahrpraktischer Ausbildung kennen. Darüber hinaus sollten sie mit den Grundlagen der Beobachtung, Bewertung und Beurteilung von Fahrpraktischer Ausbildung vertraut und zu ihrer Umsetzung befähigt sein. Die unverzichtbaren curricularen Ausbildungsinhalte sind analog zur vorherigen Kompetenz „Beobachten, Bewerten und Beurteilen des Theorieunterrichts“ gehalten, fokussieren jedoch auf die Fahrpraktische Ausbildung. Ausbildungsinhalte, die im Zusammenhang mit dem Theorieunterricht bereits thematisiert wurden und auch für die Fahrpraktische Ausbildung zutreffen (z. B. Beobachtungs- und Beurteilungsfehler), wurden dabei nicht erneut aufgeführt. In Übereinstimmung mit den Darlegungen bezüglich der Beobachtung, Bewertung und Beurteilung des Theorieunterrichts, erscheint es auch im Hinblick auf die Fahrpraktische Ausbildung empfehlenswert, auf wissenschaftlich fundierte und empirisch bewährte Qualitätskriterien und Beobachtungsinventare zurückzugreifen (z. B. STURZBECHER & PALLOKS, 2012).

Vergleich mit der derzeitigen Richtlinie:

Ausbildungsinhalte zur Beobachtung, Bewertung und Beurteilung der Fahrpraktischen Ausbildung werden in der derzeitigen Richtlinie nicht explizit aufgeführt. Lediglich auf impliziter Ebene finden sich mögliche Anknüpfungspunkte (z. B. Lernthema „Ausbildungsstand des Fahrlehrers mit befristeter Fahrlehrerlaubnis“ [Ifd. Nr. 3] im Zusammenhang mit dem Ausbildungsinhalt „Praktische Unterrichtsübungen“). Damit ist die Thematisierung von Ausbildungsinhalten zur Beobachtung, Bewertung und Beurteilung der Fahrpraktischen Ausbildung in der bestehenden Richtlinie als unzureichend einzustufen.

- **Kompetenz 3 – Beobachten, Bewerten und Beurteilen des beruflichen Erlebens und Verhaltens**

Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer können die Stärken und Schwächen des beruflichen Erlebens und Verhaltens ihrer auszubildenden Fahrlehrer beobachten, bewerten und beurteilen.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:

Zusammenhänge zwischen Persönlichkeitsmerkmalen und der Bewährung im Lehrerberuf (z. B. allgemeine Persönlichkeitsmerkmale; allgemeine Interessen; spezielle Persönlichkeitsmerkmale); Be-

rufswahl (berufliche Interessen; Berufswahlmotive; berufsbezogene Überzeugungen); Lehrerbelastrung und -gesundheit (z. B. Belastungsfaktoren; Beanspruchungsreaktionen und Beanspruchungsfolgen; Beanspruchungsmuster; Möglichkeiten zur Belastungsregulation und Prävention); Erhalt und Förderung von Arbeitsmotivation sowie von Arbeits- und Berufszufriedenheit; Berücksichtigung diverser Informationsquellen (Selbsteinschätzungen der auszubildenden Fahrlehrer; Einschätzungen der Fahrschüler; Einschätzungen der Lehrkräfte an den Fahrlehrerausbildungsstätten).

Begründung:

Studien, die sich gezielt mit Aspekten des beruflichen Erlebens und Verhalten von Fahrlehrern auseinandersetzen (z. B. ELLINGHAUS & STEINBRECHER, 1999), sind selten. In der pädagogisch-psychologischen Lehrerforschung wird dagegen schon seit langem der Frage nachgegangen, welche Merkmale Lehrer zur erfolgreichen Berufsausübung benötigen. Dabei wurden vor allem kognitive Merkmale (z. B. Wissen), motivationale Merkmale (z. B. Motive zur Berufswahl, Zielorientierungen) und emotionale Merkmale (z. B. Belastungserleben) untersucht (s. KUNTER & POHLMANN, 2015; TERHART, BENNEWITZ & ROTHLAND, 2014). Da sich zwischen dem Fahrlehrerberuf und dem Lehrerberuf vielfältige Parallelen ziehen lassen (HEILIG, 2013; BRÜNKEN et al., 2015), erscheint es ratsam, den fortgeschrittenen Forschungsstand zum berufsbezogenen Erleben und Verhalten von Lehrern auch im Rahmen der Fahrlehrerausbildung zu berücksichtigen. Vor dem Hintergrund der Unterschiede zwischen beiden Berufen (z. B. Unterrichtsetting; Zeit, um auf das Erreichen der Lernziele hinzuwirken) ist allerdings genau abzuwägen, inwieweit Forschungserkenntnisse zum berufsbezogenen Erleben und Verhalten von Lehrern auf das Erleben und Verhalten von Fahrlehrern übertragen werden können. Für die Zukunft erscheint daher die Durchführung grundlegender Forschungsarbeiten wünschenswert, die spezielle Aspekte des beruflichen Erlebens und Verhaltens von Fahrlehrern thematisieren.

Um Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer für die wesentlichen Aspekte des beruflichen Erlebens und Verhaltens zu sensibilisieren, sollten sie zunächst die Persönlichkeitsmerkmale kennenlernen, die mit der Bewährung im Lehramtsstudium und im Lehrerberuf verbunden sind (MAYR, 2014) und damit auch für die Bewährung in der Fahrlehrerausbildung und

im Fahrlehrerberuf relevant sein könnten. Darüber hinaus sollten sie Wissen über die Zusammenhänge zwischen der Berufswahl und der Bewährung im Lehrerberuf erwerben (ROTHLAND, 2014a; 2014b). Weiterhin sollten sie die grundlegenden Forschungserkenntnisse zur Belastung und Beanspruchung im Lehrerberuf (KLUSMANN & PHILIPP, 2014; KRAUSE & DORSEMAGEN, 2014; LEHR, 2014A; 2014B; ROTHLAND, 2013) kennenlernen; dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass Phänomene wie „Burnout“ derzeit auch im Zusammenhang mit dem Fahrlehrerberuf diskutiert werden (BUB, 2010; HEILIG, 2013). Zudem sollten der Erhalt und die Förderung der Arbeitsmotivation sowie der Arbeits- und Berufszufriedenheit thematisiert werden (NERDINGER, BLICKLE & SCHAPER, 2014) – von entsprechenden Kenntnissen können dabei vor allem die Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen profitieren. Schließlich sollte im Rahmen des Einweisungseminars vermittelt werden, welche verschiedenen Quellen zur Einschätzung der Stärken und Schwächen des beruflichen Erlebens und Verhaltens von auszubildenden Fahrlehrern zur Verfügung stehen.

Vergleich mit der derzeitigen Richtlinie:

Ausbildungsinhalte, welche die Beobachtung, Bewertung und Beurteilung des beruflichen Erlebens und Verhaltens betreffen, sind der aktuellen Richtlinie nicht zu entnehmen. Im Zuge der Neugestaltung des Einweisungseminars wurde daher ein neues Themenfeld geschaffen, das für die erfolgreiche und nachhaltige Berufsausbildung von Fahrlehrern bedeutsam erscheint.

Kompetenzbereich „Rückmelden und Beraten“

Nachdem die Qualität des Theorieunterrichts und der Fahrpraktischen Ausbildung sowie die zentralen Aspekte des beruflichen Erlebens und Verhaltens der auszubildenden Fahrlehrer beobachtet, bewertet und beurteilt wurden, gilt es, den auszubildenden Fahrlehrern die Ergebnisse des Beurteilungsprozesses mitzuteilen. Darüber hinaus sollten die auszubildenden Fahrlehrer im Hinblick auf mögliche Optimierungspotenziale beraten werden. Dementsprechend erwerben Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer im vorliegenden Kompetenzbereich grundlegende Rückmeldungs- und Beratungskompetenzen, die sie in die Lage versetzen, ihrer spezielle Zielgruppe (auszubildende Fahrlehrer) im

berufsbezogenen Kontext (Fahrlehrerausbildung) hinsichtlich spezieller Themenbereiche (Theorieunterricht, Fahrpraktische Ausbildung und zentrale Aspekte des beruflichen Erlebens und Verhaltens) angemessene Rückmeldungen zu geben und sie mit Blick auf Optimierungsmöglichkeiten zu beraten.

• Kompetenz 1 – Rückmelden

Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer können ihren auszubildenden Fahrlehrern Rückmeldungen in Bezug auf pädagogisch-psychologisch und verkehrspädagogisch relevante Aspekte des Theorieunterrichts und der Fahrpraktischen Ausbildung sowie hinsichtlich ihres beruflichen Erlebens und Verhaltens geben.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:

Gegenstand, Funktion und Formen von Leistungsbeurteilungen; Funktion und Gestaltung von Beurteilungsgesprächen (z. B. Kommunikation und Gesprächsführung; Wirkung von Feedback).

Begründung:

Ausbildungsfahrlehrer sollten ihren Fahrlehrern in Ausbildung angemessene Rückmeldungen zur Qualität des von ihnen erteilten Theorieunterrichts und der von ihnen erteilten Fahrpraktischen Ausbildung geben. Darüber hinaus sollten sie Rückmeldungen bezüglich der zentralen Aspekte des beruflichen Erlebens und Verhaltens der auszubildenden Fahrlehrer geben. Diese Rückmeldungen bilden die Grundlage für die weitere Planung der Berufsausbildung. Zur adäquaten Gestaltung von Rückmeldeprozessen benötigen Ausbildungsfahrlehrer Kenntnisse über Leistungsbeurteilungen und über die Durchführung von Beurteilungsgesprächen im beruflichen Kontext (z. B. LOHAUS, 2009; SCHULER, 2004). In diesem Zusammenhang sind vor allem der Gegenstand, die Funktion und die Formen von Leistungsbeurteilungen (SCHULER, 2004) sowie die Funktion und die zentralen Elemente von Beurteilungsgesprächen relevant (HERMANN, STURZBECHER & BÖNNINGER, 2008B; RÖHNER & SCHÜTZ, 2012; SCHULER, 2004; STEMMLER & MARGRAF-STIKSRUD, 2015). Diese Themen stellen dementsprechend die unverzichtbaren curricularen Ausbildungsinhalte dar.

Vergleich mit der derzeitigen Richtlinie:

Der aktuellen Richtlinie sind keine expliziten Ausbildungsinhalte zur Gestaltung von Rückmeldungen zu entnehmen. Implizit wären Anknüpfungspunkte

im Themenfeld „Der Musterausbildungsplan für die Ausbildung des Fahrlehreranwärters durch den Ausbildungsfahrlehrer“ (Ifd. Nr. 4) denkbar, da im Musterausbildungsplan Vor- und Nachbesprechungen des Ausbildungsfahrlehrers mit dem Fahrlehrer in Ausbildung vorgesehen sind. Allerdings bleibt unklar, ob und in welchem Ausmaß hier tatsächlich ein entsprechender Bezug hergestellt wird. Im Zuge der Neugestaltung des Einweisungsseminars wurde die Gestaltung von Rückmeldungen explizit als Ausbildungsinhalt verankert.

• **Kompetenz 2 – Beraten**

Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer können ihre auszubildenden Fahrlehrer im Hinblick auf die pädagogisch-psychologische und verkehrspädagogische Optimierung ihres Theorieunterrichts und ihrer Fahrpraktischen Ausbildung beraten. Darüber hinaus können sie ihre auszubildenden Fahrlehrer bei der Verbesserung ihres beruflichen Erlebens und Verhaltens unterstützen.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:

Aufgaben von Beratern; Beziehung zwischen Beratern und Beratenen; Klärung und Vereinbarung von Veränderungszielen und Veränderungsmaßnahmen; Training von Rückmelde- und Beratungsgesprächen.

Begründung:

Zur Verbesserung der Qualität des Theorieunterrichts und der Fahrpraktischen Ausbildung sowie zur Aneignung eines effektiven beruflichen Erlebens und Verhaltens sollten Ausbildungsfahrlehrer ihren auszubildenden Fahrlehrern nicht nur Rückmeldungen geben, sondern sie auch mit Blick auf Optimierungsmöglichkeiten beraten. Dazu sollten sie mit den zentralen Aspekten zur Durchführung von Beratungsgesprächen vertraut sein. Hierzu zählen Kenntnisse über die wesentlichen Aufgaben von Beratern (BARTH, 2015), die Gestaltung einer angemessenen Beziehung zwischen Beratern und Beratenen sowie die Bedeutsamkeit von Veränderungszielen und Veränderungsmaßnahmen (NERDINGER et al., 2014; SCHULER, 2004; SCHULER & KANNING, 2014). Darüber hinaus sollten die Ausbildungsfahrlehrer die Durchführung von Rückmelde- und Beratungsgesprächen trainieren (SCHULER, 2004). Als Anregung für die Gestaltung der Berufsausbildung auszubildender Fahrlehrer in der Ausbildungsfahrschule könnte auch das „Fachspezifische Unterrichtscoaching“ bzw. „Fachunter-

richtscoaching“ herangezogen werden, das sich als Konzept zur Unterrichtsentwicklung im schulpädagogischen Bereich bewährt hat (STAUB, 2015).

Vergleich mit der derzeitigen Richtlinie:

Die bestehende Richtlinie enthält keine expliziten Ausbildungsinhalte zur Beratung von auszubildenden Fahrlehrern. Auf impliziter Ebene sind Anknüpfungspunkte im Themenfeld „Der Musterausbildungsplan für die Ausbildung des Fahrlehreranwärters durch den Ausbildungsfahrlehrer“ (Ifd. Nr. 4) denkbar, da im Musterausbildungsplan Vor- und Nachbesprechungen des Ausbildungsfahrlehrers mit dem Fahrlehrer in Ausbildung vorgesehen sind. Allerdings bleibt unklar, ob und in welchem Ausmaß ein entsprechender Bezug in der Praxis tatsächlich hergestellt wird. Im Rahmen der Neugestaltung des Einweisungsseminars wurden Ausbildungsinhalte zur Beratung von auszubildenden Fahrlehrern daher explizit verankert.

4 Weitere Empfehlungen zur Neugestaltung der Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer

Im vorangegangenen Kapitel wurden die wünschenswerten fachlichen und pädagogischen Kompetenzen für Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und für Ausbildungsfahrlehrer dargelegt. Darauf aufbauend sollen nun weitere Empfehlungen zur Optimierung der fahrlehrrechtlichen Grundlagen zur Qualifizierung von Inhabern bzw. verantwortlichen Leitern einer Ausbildungsfahrschule und von Ausbildungsfahrlehrern vorgestellt werden.

Änderungen der Voraussetzungen für den Betrieb bzw. die verantwortliche Leitung einer Ausbildungsfahrschule (§ 21a Abs. 1 FahrIG)

Wie bereits im zweiten Kapitel beschrieben, darf die Ausbildung von Fahrlehrern durch Ausbildungsfahrlehrer ausschließlich in Ausbildungsfahrschulen erfolgen (§ 2 Abs. 5 FahrIG). Die Voraussetzungen zum Betrieb bzw. zur verantwortlichen Leitung einer solchen Fahrschule sind in § 21a Abs. 1 FahrIG geregelt. Sie umfassen derzeit

- (1) eine dreijährige hauptberufliche Erteilung von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung für Fahrschüler der Klasse B innerhalb der letzten fünf Jahre,
- (2) den dreijährigen Besitz der Fahrschülerlaubnis oder die dreijährige Tätigkeit als verantwortlicher Leiter einer Fahrschule,
- (3) die Teilnahme an einem Einweisungsseminar sowie
- (4) persönliche Zuverlässigkeit.

Zu (1): Um eine ordnungsgemäße Ausbildung des Berufsnachwuchses zu sichern, sollte der Inhaber bzw. verantwortliche Leiter Erfahrung in der Erteilung von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung besitzen. Da derzeit lediglich beim Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse BE eine Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule vorgesehen ist, erscheint die Forderung nach Ausbildungserfahrung mit Fahrschülern der Klasse B oder BE nachvollziehbar. Dies gilt auch, wenn der Inhaber bzw. verantwortliche Leiter der Ausbildungsfahrschule die Fahrlehrerausbildung nicht selbst durchführt, sondern an angestellte Ausbildungsfahrlehrer überträgt, da ihm die Verantwortung für die Überwachung und Kontrolle der Fahrlehrerausbildung obliegt (§ 16 Abs. 1 und § 21a Abs. 2 FahrIG). Sollte die Empfehlung von BRÜNKEN et al. (2015) umgesetzt werden, auch für den Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklassen A, CE und DE Ausbildungssegmente in einer Ausbildungsfahrschule einzuführen, wäre die geforderte Ausbildungserfahrung klassenspezifisch anzupassen. Um im Einzelfall geeigneten Personen, die nicht die entsprechende Vorerfahrung besitzen, den Betrieb bzw. die verantwortliche Leitung einer Ausbildungsfahrschule zu erlauben, sollte die Möglichkeit einer Ausnahmegenehmigung nach § 34 Abs. 1 FahrIG beibehalten werden.

Zu (2): Die Forderung nach einem dreijährigen Besitz der Fahrschülerlaubnis bzw. einer dreijährigen Tätigkeit als verantwortlicher Leiter einer Fahrschule wird seitens der Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Reform des Fahrlehrerrechts“ (MVI 2012; 2014) und diverser Interessengruppen (z. B. BAGFA, 2011; BVF, 2011) als entbehrlich angesehen, sofern

eine Person als angestellter Ausbildungsfahrlehrer bereits über einen mehrjährigen Zeitraum Fahrlehrer ausgebildet hat. Dieser Argumentation ist entgegenzuhalten, dass bei einem Wegfall der entsprechenden Forderung eine Ausbildung des Berufsnachwuchses auch in solchen Fahrschulen stattfinden könnte, deren arbeitsorganisatorischen Abläufe noch nicht im Ausbildungsalltag gefestigt bzw. optimiert wurden und deren Ausbildungsqualität noch nicht behördlich überprüft wurde. Eine Tätigkeit als angestellter Ausbildungsfahrlehrer sollte in der Regel nicht als ausreichender Nachweis für das Vermögen angesehen werden, eine rechtstreu arbeitende und nach pädagogischen Qualitätskriterien ausbildende Ausbildungsfahrschule leiten zu können. Aus Sicht der Gutachter wäre ein solcher Nachweis auf der Grundlage einer zweijährigen Leitung einer Fahrschule zu führen, da dann in der Regel sowohl die mit der Fahrschüleröffnung verbundenen Kontrollen durchgeführt wurden als auch eine Überwachung der verkehrspädagogisch-didaktischen Ausbildungsqualität durch die nach Landesrecht zuständigen Behörden stattgefunden hat. Analog zu den bestehenden fahrlehrerrechtlichen Regelungen nach § 34 Abs. 1 FahrIG sollte die Möglichkeit einer Ausnahmegenehmigung erhalten bleiben, um in Einzelfällen geeigneten Personen, welche die genannten Anforderungen nicht erfüllen, den Betrieb bzw. die verantwortliche Leitung einer Ausbildungsfahrschule zu erlauben.

Zu (3): Sowohl von der Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Reform des Fahrlehrerrechts“ als auch von verschiedenen berufsständischen Interessengruppen wird gefordert, die Dauer bzw. das Ausbildungsvolumen des Einweisungsseminars zu erhöhen. Diese Forderungen stehen auch im Einklang mit FRIEDRICH et al. (2006). Vor dem Hintergrund der im Kapitel 3 vorgeschlagenen fachlichen sowie pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Kompetenzanforderungen empfehlen die Gutachter eine Dauer von 6 Tagen für die Durchführung des Einweisungsseminars. Dabei werden für die Vermittlung des fachlichen Professionswissens zwei Tage mit jeweils 8 Unterrichtseinheiten à 45 Minuten veranschlagt,

während für das pädagogisch-psychologische und verkehrspädagogischen Professionswissen vier Tage mit jeweils 8 Unterrichtseinheiten à 45 Minuten angesetzt werden. Diese Verteilung ist zum einen darauf zurückzuführen, dass die pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Tätigkeiten den Hauptschwerpunkt der Tätigkeit von Inhabern bzw. verantwortlichen Leitern einer Ausbildungsfahrschule und von Ausbildungsfahrlehrern darstellen und daher auch im Rahmen der Qualifizierung einen Schwerpunkt einnehmen sollten. Zum anderen bedarf es für die Vermittlung pädagogisch-psychologischer und verkehrspädagogischer Kompetenzen umfassender Trainingsmöglichkeiten (z. B. zur Anwendung von Beobachtungsinventaren zur Feststellung der Ausbildungsqualität). Neben der Verlängerung der Ausbildungsdauer und der geschilderten Verteilung empfehlen die Gutachter schließlich, die Bezeichnung des Einweisungsseminars so anzupassen, dass daraus klar hervorgeht, dass es sich sowohl auf Inhaber bzw. verantwortliche Leiter einer Ausbildungsfahrschule als auch auf Ausbildungsfahrlehrer bezieht.

Zu (4): Die Forderung nach Zuverlässigkeit des Inhabers bzw. verantwortlichen Leiters sollte in der bestehenden Form beibehalten werden.

Änderungen für die Voraussetzungen zur Tätigkeit als Ausbildungsfahrlehrer (§ 9b Abs. 1 FahrIG)

Zur Aufnahme einer Tätigkeit als Ausbildungsfahrlehrer müssen die Bewerber gemäß § 9b Abs. 1 FahrIG

- (1) innerhalb der letzten fünf Jahre drei Jahre lang Fahrerlaubnisbewerber der Klasse B hauptberuflich ausgebildet sowie
- (2) ein Einweisungsseminar absolviert haben.

Zu (1): Da die Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule derzeit nur im Rahmen der Fahrlehrerausbildung zum Erwerb der Fahrerlaubnisklasse BE vorgesehen ist, sollte der Ausbildungsfahrlehrer über Erfahrung in der Ausbildung von Fahrschülern der Klassen B und BE verfügen, um den auszubildenden Fahrlehrer für die Ausbildung dieser

Zielgruppe zu befähigen. Die bisherige Vorschrift sollte demnach beibehalten werden. Falls der Empfehlung von BRÜNKEN et al. (2015) gefolgt wird, Ausbildungssegmente in einer Ausbildungsfahrschule auch für den Erwerb der Fahrerlaubnisklassen A, CE und DE einzuführen, wäre die geforderte Ausbildungserfahrung klassenspezifisch anzupassen. Um im Einzelfall geeigneten Personen, welche die Anforderungen nicht erfüllen, die Tätigkeit als Ausbildungsfahrlehrer zu ermöglichen, sollte die Möglichkeit einer Ausnahmegenehmigung nach § 34 Abs. 1 FahrIG beibehalten werden.

Zu (2): Es wird vorgeschlagen, die Dauer des Einweisungsseminars auf sechs Tage zu erhöhen und dabei zwei Tage für den Erwerb des fachlichen Professionswissens sowie vier Tage für den Erwerb des pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Professionswissens anzusetzen (s. o.). Da durch das Einweisungsseminar sichergestellt werden soll, dass Ausbildungsfahrlehrer die notwendigen Kompetenzen erwerben, um Fahrlehrer erfolgreich auszubilden, sollte die derzeitige Möglichkeit einer Ausnahmegenehmigung nach § 9b Abs. 1 FahrIG (aufgrund der Regelungen in § 34 Abs. 1 FahrIG) zukünftig wegfallen. Die Forderung zur Teilnahme an einem Einweisungsseminar erscheint gerechtfertigt und zumutbar.

Einführung einer Abschlussprüfung

Die für die Aufnahme einer Tätigkeit als Inhaber bzw. verantwortlicher Leiter einer Ausbildungsfahrschule oder als Ausbildungsfahrlehrer erforderlichen Kompetenzen sollten im Rahmen einer Abschlussprüfung nachgewiesen werden. Diese Prüfung sollte im Anschluss an das sechstägige Einweisungsseminar stattfinden und von einem Fahrlehrerprüfungsausschuss abgenommen werden. Dadurch kann zum einen eine bundesweite Vereinheitlichung der Prüfungsdurchführung und der Prüfungsanforderungen gefördert werden. Zum anderen können bestehende Systemstrukturen der Fahrlehrerprüfung auch für die Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer genutzt werden. Erst das Prüfungsbestehen sollte zur Ausbildung des Berufsnachwuchses berechtigen.

Aus methodischer Sicht sollte die Prüfung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer eine prozessorientierte kompetenzdiagnostische Arbeitsprobe darstellen. Dabei werden nach KANNING (2004, S. 425) „wichtige Ausschnitte der Arbeitstätigkeit simuliert sowie das Verhalten des Probanden in diesen Situationen und das Arbeitsergebnis einer systematischen Beobachtung unterzogen. Die Arbeitsprobe besitzt die höchste Einzelvalidität aller personaldiagnostischen Verfahren“. Inhaltlich sollte sich die Arbeitsprobe auf die spätere Haupttätigkeit der Ausbildungsfahrlehrer beziehen. Diese besteht – übergreifend gesehen – in der Beobachtung, Bewertung und Beurteilung von Ausbildungseinheiten des Theorieunterrichts und der Fahrpraktischer Ausbildung nach verkehrspädagogisch-didaktischen Qualitätskriterien sowie in der Leistungsrückmeldung und Beratung der auszubildenden Fahrlehrer. In diesem Rahmen muss für die Konstruktion der Arbeitsprobe eine vertiefende Anforderungsanalyse durchgeführt werden, um die bedeutsamsten Arbeitsaufgaben zu identifizieren und detaillierter zu beschreiben. Hierbei kann auf den Darlegungen in Kapitel 3 aufgebaut werden

Bezüglich der Umsetzung der Arbeitsprobe wird vorgeschlagen, dass die angehenden Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und die angehenden Ausbildungsfahrlehrer nach dem Absolvieren des Einweisungsseminars gemeinsam mit zwei Mitgliedern eines Fahrlehrerprüfungsausschusses an einer realen Lehrprobe (Theorieunterricht) eines auszubildenden Fahrlehrers teilnehmen. Sie erhalten dabei die Aufgabe, den Theorieunterricht zu beobachten und zu bewerten, ihre Beobachtungen bzw. Bewertungen zu dokumentieren und abschließend die Ausbildungsqualität zu beurteilen. Ihre Beurteilungsergebnisse sollen sie dann – im Rahmen eines simulierten Rückmelde- und Feedbackgesprächs mit einem Mitglied des Prüfungsausschusses – in respektvoller und lernförderlicher Weise vorstellen und dabei auch verkehrspädagogisch-didaktische Hinweise zur Optimierung der Ausbildungsqualität geben.

Bei der Bewertung der Prüfungsleistungen sowohl der auszubildenden Fahrlehrer als auch der angehenden Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der angehenden Ausbildungsfahrlehrer erscheint es empfehlenswert, auf wissenschaftlich begründete und empirisch bewährte Beobachtungsinventare zurückzugreifen (z. B. STURZBECHER & PALLOKS, 2012). Die

Protokollbögen der angehenden Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der angehenden Ausbildungsfahrlehrer könnten dabei denen des Prüfungsausschusses vergleichend gegenübergestellt werden. Die Bewertung der Ausbildungsqualität durch die angehenden Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und die angehenden Ausbildungsfahrlehrer dürfen dabei selbstverständlich nicht in die Prüfungsentscheidungen des Fahrlehrerprüfungsausschusses zur Lehrprobe einfließen – die Leistung der auszubildenden Fahrlehrer soll ausschließlich durch die Mitglieder des Fahrlehrerprüfungsausschusses bewertet werden. Demnach stellen die Lehrprobe der auszubildenden Fahrlehrer sowie die Prüfung der angehenden Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der angehenden Ausbildungsfahrlehrer voneinander unabhängige Prüfungen dar, die von den Mitgliedern des Fahrlehrerprüfungsausschusses bewertet werden und dabei auf den gleichen verkehrspädagogisch-didaktischen Qualitätskriterien aufbauen.

Der Vorteil der skizzierten Prüfungsform läge vor allem in der hohen ökologischen Validität des Prüfungsverfahrens und der Realitätsnähe der Prüfungsanforderungen. Sofern die vorgeschlagene Prüfungsform nicht umsetzbar erscheint, wäre zu erwägen, die Prüfung anhand von Videoaufnahmen zum Theorieunterricht durchzuführen. Dabei könnte für jedes Video ein Erwartungshorizont definiert werden, der einer Prüfungsvereinheitlichung dient. Allerdings erfordert die Erstellung von Videos einen hohen Zeitaufwand und finanzielle Ressourcen. Darüber hinaus besteht eine hohe Gefahr, dass die Inhalte der Videos in kurzer Zeit an die Fachöffentlichkeit gelangen, wodurch sie zum Einsatz in Prüfungen unbrauchbar würden.

Festlegung der zur Durchführung von Einweisungsseminaren berechtigten Lehrkräfte

Die Einweisungsseminare nach § 9b Abs. 1 FahrIG und § 21a Abs. 1 FahrIG dürfen von amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätten sowie von hierfür anerkannten Berufsverbänden durchgeführt werden. Derzeit existieren keine Vorgaben bezüglich der Lehrkräfte, welche die Einweisungsseminare leiten dürfen.

Analog zu den Vorgehensweisen bei der Fahrlehrerausbildung und – bundeslandabhängig – bei der

Fahrschulüberwachung empfehlen die Gutachter, auch für die Durchführung des Einweisungsseminars verbindliche Anforderungen an Lehrkräfte zu festzulegen. Diese Anforderungen sollten sich an den Vorgaben für Fahrlehrerausbildungsstätten (§ 9 DV-FahrlG) orientieren, um eine einheitliche Qualifikation von Lehrkräften im Gesamtsystem der Fahrlehrerausbildung und Fahrlehrerfortbildung zu erreichen. Dabei sollten die Kompetenzen des Kompetenzbereichs „Recht“ durch einen Juristen oder einen Fahrlehrer vermittelt werden. Die Zuständigkeit für die Vermittlung von Kompetenzen des Kompetenzbereichs „Betriebswirtschaft und Arbeitsorganisation“ sollte bei einem Fahrlehrer liegen, und für die Kompetenzbereiche „Beobachten, Bewerten und Beurteilen“ sowie „Rückmelden und Beraten“ sollte ein Bildungswissenschaftler verantwortlich sein. Ein Entwurf des Rahmenplans für das Einweisungsseminar inklusive einer Darstellung der zu erreichenden Kompetenzen, der unverzichtbaren Mindestausbildungsinhalte und der für die Kompetenzvermittlung zuständigen Lehrkräfte findet sich in der Anlage 2.

Anrechnung von Einweisungsseminaren auf die Fortbildungspflicht nach § 33a Abs. 1 FahrlG

Fahrlehrer müssen nach § 33a Abs. 1 FahrlG alle vier Jahre an einem Fortbildungsseminar teilnehmen, das an drei aufeinanderfolgenden Tagen absolviert werden soll. Wird hiervon abgewichen, beträgt die Dauer der Fortbildung vier Tage (§ 33a Abs. 2 FahrlG). Die Inhalte der Fortbildung richten sich nach § 15 Abs. 1 DV-FahrlG und sollen alle Bereiche betreffen, die für die berufliche Tätigkeit des Fahrlehrers relevant sind. Hierzu gehören

- (1) die Weiterentwicklung des Straßenverkehrsrechts inklusive des Fahrlehrerrechts,
- (2) die Veränderung der Verhältnisse im Straßenverkehr und des Kraftfahrwesens,
- (3) die Verfahren und Methoden zur Gestaltung von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung,
- (4) verkehrspolitische und umweltpolitische Perspektiven, die einen Bezug zum Straßenverkehr aufweisen, sowie
- (5) betriebswirtschaftliche und organisatorische Themen, die den Betrieb einer Fahrschule betreffen.

Das im vorliegenden Gutachten erarbeitete Einweisungsseminar entspricht in weiten Teilen den genannten Fortbildungsinhalten und dient dabei insbesondere der Förderung pädagogischer Kompetenzen (Punkt 3), die auch die grundsätzliche Ausbildungsqualität der Seminarteilnehmer bei der Fahrschulausbildung fördern. Daher empfehlen die Gutachter eine Anrechnung des Einweisungsseminars als dreitägige Fahrlehrerfortbildung nach § 33a Abs. 1 FahrlG. Dadurch könnte auch die Motivation zur Aufnahme einer Tätigkeit als Inhaber bzw. verantwortlicher Leiter einer Ausbildungsfahrschule oder als Ausbildungsfahrlehrer erhöht werden; dies dürfte zur Gewinnung von qualifiziertem Fachkräftenachwuchs beitragen.

Einführung einer Fortbildungspflicht für Ausbildungsfahrlehrer

Die Fahrlehrerausbildung wird – beispielsweise im Hinblick auf inhaltliche und methodische Neuerungen ihrer verkehrspädagogisch-didaktischen Ausgestaltung – kontinuierlich weiterentwickelt. Diese Weiterentwicklungen sollten an die Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und an die Ausbildungsfahrlehrer herangetragen werden, um eine hohe Ausbildungsqualität nachhaltig zu sichern. Darüber hinaus erscheint es empfehlenswert, regelmäßig vertiefende Schulungen zur methodisch angemessenen Beobachtung, Bewertung und Beurteilung der Ausbildungsqualität durchzuführen. Schließlich setzt die fachlich und methodisch einwandfreie Umsetzung der Fahrlehrerausbildung einen Erfahrungsaustausch der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer voraus. Aus den genannten Gründen sollten alle zwei Jahre eintägige Fortbildungen für Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und für Ausbildungsfahrlehrer durchgeführt werden. Die Fortbildungen sollten bundesweit nach einem einheitlichen Rahmenkonzept und von staatlich anerkannten Fortbildungsträgern angeboten werden. Aus Sicht der Gutachter erscheint es empfehlenswert, die Teilnahme an den Fortbildungen auf die Fortbildungspflicht für Fahrlehrer nach § 33a Abs. 1 FahrlG anzurechnen.

Fazit

Im vorliegenden Gutachten wurden – unter Berücksichtigung des wissenschaftlichen Forschungsstands, einer handlungstheoretischen Anforderung

rungsanalyse sowie der Erwartungen der Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Reform des Fahrlehrerrechts“ und der berufsständischen Interessengruppen – vier Kompetenzbereiche für Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und für Ausbildungsfahrlehrer definiert. Die Kompetenzbereiche „Recht“ sowie „Betriebswirtschaft und Arbeitsorganisation“ sind dabei dem fachlichen Professionswissen zuzuordnen, während die Kompetenzbereiche „Beobachten, Bewerten und Beurteilen“ sowie „Rückmelden und Beraten“ zum pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Professionswissen gehören. Für die einzelnen Kompetenzbereiche wurden Kompetenzen einschließlich des zu erreichenden Kompetenzniveaus festgelegt und mit unverzichtbaren curricularen Ausbildungsinhalten unterlegt. Darauf aufbauend wurden die Kompetenzen und Ausbildungsinhalte fachwissenschaftlich begründet und in einem Rahmenplanentwurf zusammengeführt. Schließlich wurden ergänzende Empfehlungen für die Neugestaltung der Qualifizierung von Inhabern bzw. verantwortlichen Leitern einer Ausbildungsfahrschule und von Ausbildungsfahrlehrern unterbreitet. Diese Ergänzungen betreffen beispielsweise die Verlängerung der Qualifizierungsdauer und die Einführung einer Abschlussprüfung. Den Ausgangspunkt für die genannten Arbeiten bildete – wie vom Auftraggeber gewünscht – das Gutachten zur Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland (BRÜNKEN et al., 2015), in dem das Modell einer kompetenzorientierten, modularisierten Fahrlehrerausbildung beschrieben wird.

Aufbauend auf den bisherigen Arbeiten zur Weiterentwicklung des Gesamtsystems der Fahrlehrerausbildung gilt es nun, die „Richtlinie für die Durchführung der Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule für die Fahrlehreranwärter (Praktikum)“ nach § 2 Abs. 5 Fahrlehrergesetz und § 3 Fahrlehrer-Ausbildungsordnung vom 18. Juni 1999 zu novellieren. Analog zur Fahrlehrerausbildung und zur Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer sollte dabei auch diese Richtlinie kompetenzorientiert gestaltet und – sofern den Empfehlungen von BRÜNKEN et al. (2015) gefolgt wird – an die vorgeschlagenen neuen Ausbildungsphasen in Ausbildungsfahrschulen (Orientierungs-, Hospitations- sowie Lehrpraktikum) angepasst werden.

5 Literatur

- ABS, H. J.; ANDERSON-PAK, E. (2014): Programme zur Berufseinführung: die zweite Phase der Lehrerbildung. In: TERHART, E.; BENNEWITZ, H.; ROTHLAND, M. (Hrsg.): Handbuch der Forschung zum Lehrerberuf. Münster und New York: Waxmann Verlag GmbH, 2. überarbeitete und erweiterte Auflage, S. 489-510
- BAK, P. M. (2014): Wirtschafts- und Unternehmensethik: Eine Einführung. Stuttgart: Schaeffer-Poeschel
- BARTH, D. (Hrsg.) (2015): Beratungswissen auf den Punkt gebracht. Ein Handbuch für Studierende, professionelle Begleiter/-innen und alle, die es werden wollen. Norderstedt: Books on Demand
- BAUMERT, J. (1993): Lernstrategien, motivationale Orientierung und Selbstwirksamkeitsüberzeugungen im Kontext schulischen Lernens. In: Unterrichtswissenschaft, 21, S. 327-354
- BAUMERT, J.; STANAT, P.; DEMMRICH, A. (2001): PISA 2000: Untersuchungsgegenstand, theoretische Grundlagen und Durchführung der Studie. In: Deutsches PISA-Konsortium (Hrsg.): PISA 2000. Basiskompetenzen von Schülerinnen und Schülern im internationalen Vergleich. Opladen: Leske; Budrich, S. 15-68
- BENNER, D. (2011): Schule und Bildung – Widerspruch oder Entsprechung? In: HELLEKAMPS, S.; PLÖGER, W.; WITTENBRUCH, W. (Hrsg.): Schule. Handbuch der Erziehungswissenschaft 3. Studienausgabe. Paderborn: Ferdinand Schöningh, S. 7-28
- Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB) (2009): Empfehlung des Hauptausschusses des Bundesinstituts für Berufsbildung zum Rahmenplan für die Ausbildung der Ausbilder und Ausbilderinnen. In: Bundesanzeiger Nr. 111/2009 vom 30.7.2009
- Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB) (2015): Bekanntmachung des Verzeichnisses der anerkannten Ausbildungsberufe und des Verzeichnisses der zuständigen Stellen. Vom 19. Juni 2015
- BETHSCHNEIDER, M.; HÖHNS, G.; MÜNCHHAUSEN, G. (Hrsg.) (2011): Kompetenzorientierung in der beruflichen Bildung. Bonn: Bundesinstitut für Berufsbildung

- BORGENDORF, H.-J.; DARJUS, S.; HEILIG, B. (2015): Berufsziel Fahrlehrer. Handbuch für Fahrlehrer-Anwärter und ihre Ausbilder. München: Verlag Heinrich Vogel, 8. Auflage
- BOUSKA, W.; MAY, R.; KOEHL, F. (2015): Fahrlehrer Recht. Erläuterung des Fahrlehrergesetzes und aller einschlägigen Verordnungen. München: Verlag Heinrich Vogel, 14. Auflage
- BÖHNER, M. M. (2009): Wirkungen des Vorbereitungsdienstes auf die Professionalität von Lehrkräften. In: ZLATKIN-TROITSCHANSKAIA, O.; BECK, K.; SEMBILL, D.; NICKOLAUS, R.; MULDER, R. (Hrsg.): Lehrprofessionalität. Bedingungen, Genese, Wirkungen und ihre Messung. Weinheim und Basel: Beltz Verlag, S. 439-449
- BREDOW, B.; STURZBECHER, D. (in Druck): Ansätze zur Optimierung der Fahrschulbildung in Deutschland. Abschlussbericht zum Forschungsprojekt FE 82.515/2011 im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen
- BRÜNKEN, R.; LEUTNER, D.; STURZBECHER, D. (2015): Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland. Gutachten im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST)
- BUB, S. (2010): Dem Burnout die Stirn bieten. In: Fahrlehrerbrief 11/2010. München: Springer Fachmedien München GmbH
- Bundesarbeitsgemeinschaft der Fahrlehrerausbildungsstätten e. V. (BAGFA) (2011): 3-3854/780 Reform des Fahrlehrerrechts. Fahrlehrerausbildung 2013. Positionspapier der BAGFA vom 08.12.2011.
- Bundesverband deutscher Fahrschulunternehmen e. V. (BDFU) (2011a): Positionspapier zur Reform des Fahrlehrerrechts
- Bundesverband deutscher Fahrschulunternehmen e. V. (BDFU) (2011b): Vorlage zur Sitzung der Bund-Länder-Arbeitsgruppe des MVI Baden-Württemberg am 13. Dezember 2011. Stellungnahme zu den vom Ministerium genannten Reformthemen
- Bundesverband deutscher Fahrschulunternehmen e. V. (BDFU) (2015): Der Fahrlehrerberuf als Karrieremodell
- Bundesverband deutscher Fahrschulunternehmen e. V. (BDFU); MOVING International Road Safety Association e. V. (MOVING) (2015): BDFU und MOVING zur Reform des Fahrlehrergesetzes. Positionspapier zu den Themenbereichen Entbürokratisierung und Fahrschulüberwachung
- Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. (BVF) (2011): Vorschläge der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. zur Reform des Fahrlehrerrechts
- ELLINGHAUS, D.; STEINBRECHER, J. (1999): Fahrausbildung in Europa. Eine Untersuchung über die Wege zur Fahrerlaubnis in sechs europäischen Ländern. In: UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung Studie Nr. 24. Köln und Hannover: IFAPLAN
- Fahrlehrer-Akademie – Verkehrs-Institut GmbH Bielefeld (2015): 2015 Fortbildungs-Kalender. Verfügbar unter: <http://www.verkehrs-institut.de/downloads/fobi-kalender2015i.pdf> [09.09.2015]
- FRIEDRICH, A.; BRÜNKEN, R.; DEBUS, G.; LEUTNER, D.; MÜLLER, F. (2006): Wirksamkeit des Ausbildungspraktikums für Fahrlehreranwärter. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) (Hrsg.): Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 180. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- FUHR, T.; GRUCHEL, J.; KIRCHGÄßNER, U.; KLAIBER, S.; LAROS, A.; MICHALEK, R. (2015): Lehren. In: DINKELAKER, J.; v. HIPPEL, A. (Hrsg.): Erwachsenenbildung in Grundbegriffen. Stuttgart: W. Kohlhammer GmbH, S. 93-100
- GONON, P.; KRAUS, K. (2011): Kapitel 2: Gegenstand. A: Grundbegriffe. In: FUHR, T.; GONON, P.; HOF, C. (Hrsg.): Erwachsenenbildung – Weiterbildung. Handbuch der Erziehungswissenschaft 4. Studienausgabe. Paderborn: Ferdinand Schöningh, S. 35-52
- HARTIG, J.; KLIEME, E. (2006): Kompetenz und Kompetenzdiagnostik. In: SCHWEIZER, K. (Hrsg.): Leistung und Leistungsdiagnostik. Berlin: Springer, S. 127-143
- HASCHER, T. (2014): Forschung zur Wirksamkeit der Lehrerbildung. In: TERHART, E.; BENNEWITZ, H.; ROTHLAND, M. (Hrsg.): Handbuch der Forschung zum Lehrerberuf. Münster und New York: Waxmann Verlag GmbH, 2. überarbeitete und erweiterte Auflage, S. 542-571

- HEILIG, B. (Hrsg.) (2013): Der Fahrlehrer als Verkehrspädagoge. Ein Handbuch über die Grundlagen der Fahrschulpädagogik. München: Verlag Heinrich Vogel, 6. Auflage
- HEILIG, B.; KNÖRZER, W.; POMMERENKE, E. (1995): Curriculum für die Fahrlehrerausbildung. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (Hrsg.): Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 44. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- HELMKE, A. (2014): Unterrichtsqualität und Lehrprofessionalität. Diagnose, Evaluation und Verbesserung des Unterrichts. Seelze-Velber: Kallmeyer in Verbindung mit Klett Friedrich Verlag GmbH, 5. Auflage
- HERMANN, U.; STURZBECHER, D.; BÖNNINGER, J. (2008a): Arbeitshilfen Grundlagen von Bewertungs- und Entscheidungsprozessen. Dresden: arge tp 21
- HERMANN, U.; STURZBECHER, D.; BÖNNINGER, J. (2008b): Arbeitshilfen Gesprächsführung in schwierigen Situationen. Dresden: arge tp 21
- HOFFMANN, L. (2008): Das System der „Pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung“ (PQFÜ) – Methodische Konzeption und Ergebnisse der Begleituntersuchung. Potsdam: Universität, Arbeitsstelle für Bildungs- und Sozialisationsforschung
- Interessenverband Deutscher Fahrlehrer e. V. (IDF) (o. J.): Vorschläge des Interessenverbandes Deutscher Fahrlehrer e. V. zur Reform des FahrlG
- Interessenverband Deutscher Fahrlehrer e. V. (IDF) (2014): Positionspapier des IDF zur Reform des Fahrlehrerrechts. Teilgebiet: Fahrlehrerausbildung
- KANNING, U. P. (2004): Standards der Personal diagnostik. Göttingen: Hogrefe
- KLIEME, E.; LEUTNER, D. (2006): Kompetenzmodelle zur Erfassung individueller Lernergebnisse und zur Bilanzierung von Bildungsprozessen. Beschreibung eines neu eingerichteten Schwerpunktprogramms bei der DFG. In: Zeitschrift für Pädagogik, 52, S. 876-903
- KLUSMANN, U.; PHILIPP, A. (2014): Belastung und Beanspruchung im Lehrerberuf: Zum Stand der empirischen Forschung. In: TERHART, E.; BENNEWITZ, H.; ROTHLAND, M. (Hrsg.): Handbuch der Forschung zum Lehrerberuf. Münster und New York: Waxmann Verlag GmbH, 2. überarbeitete und erweiterte Auflage, S. 1014-1022
- KOEPPEN, K.; HARTIG, J.; KLIEME, E.; LEUTNER, D. (2008): Current issues in competence modeling and assessment. In: Zeitschrift für Psychologie/Journal of Psychology, 216, 2, S. 61-73
- KRAUSE, A.; DORSEMAGEN, C. (2014): Belastung und Beanspruchung im Lehrerberuf – Arbeitsplatz- und bedingungsbezogene Forschung. In: TERHART, E.; BENNEWITZ, H.; ROTHLAND, M. (Hrsg.): Handbuch der Forschung zum Lehrerberuf. Münster und New York: Waxmann Verlag GmbH, 2. überarbeitete und erweiterte Auflage, S. 987-1013
- KROHNE, H. W.; HOCK, M. (2015): Psychologische Diagnostik. Grundlagen und Anwendungsfelder. Stuttgart: W. Kohlhammer GmbH, 2. überarbeitete und aktualisierte Auflage
- KUNTER, M.; POHLMANN, B. (2015): Lehrer. In: WILD, E.; MÖLLER, J. (Hrsg.): Pädagogische Psychologie. Berlin und Heidelberg: Springer-Verlag, 2. vollständig überarbeitete und aktualisierte Auflage
- LEHR, D. (2014a): Belastung und Beanspruchung im Lehrerberuf – Gesundheitliche Situation und Evidenz für Risikofaktoren. In: TERHART, E.; BENNEWITZ, H.; ROTHLAND, M. (Hrsg.): Handbuch der Forschung zum Lehrerberuf. Münster und New York: Waxmann Verlag GmbH, 2. überarbeitete und erweiterte Auflage, S. 947-967
- LEHR, D. (2014b): Belastung und Beanspruchung im Lehrerberuf – Präventions- und Interventionsansätze in der personenbezogenen Forschung. In: TERHART, E.; BENNEWITZ, H.; ROTHLAND, M. (Hrsg.): Handbuch der Forschung zum Lehrerberuf. Münster und New York: Waxmann Verlag GmbH, 2. überarbeitete und erweiterte Auflage, S. 968-986
- LOHAUS, D. (2009): Leistungsbeurteilung. Göttingen: Hogrefe Verlag
- MAYR, J. (2014): Der Persönlichkeitsansatz in der Forschung zum Lehrerberuf. Konzepte, Befunde

- und Folgerungen. In: TERHART, E.; BENNEWITZ, H.; ROTHLAND, M. (Hrsg.): Handbuch der Forschung zum Lehrerberuf. Münster und New York: Waxmann Verlag GmbH, 2. überarbeitete und erweiterte Auflage, S. 189-215
- Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) (2012): Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Reform des Fahrlehrerrechts“. Eckpunktepapier
- Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) (2014): Umsetzungsstand April 2014. Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Reform des Fahrlehrerrechts“. Eckpunktepapier
- MOVING International Road Safety Association e. V. (MOVING) (o. J.): MOVING positionen. Fahrlehrerausbildung
- MÖRL, S.; KASPER, D.; STURZBECHER, D. (2008): Validierung und Weiterentwicklung der Pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung. Oberkrämer: IPV
- NERDINGER, F. W.; BLICKLE, G.; SCHAPER, N. (2014): Arbeits- und Organisationspsychologie. Berlin und Heidelberg: Springer-Verlag, 3. Auflage
- NEUMANN, K.; KAUERTZ, A.; LAU, A.; NOTARP, H.; FISCHER, H. E. (2007): Die Modellierung physikalischer Kompetenz und ihrer Entwicklung. In: Zeitschrift für Didaktik der Naturwissenschaften, 13, S. 125-143
- PALLASCH, W.; MUTZEK, W.; REIMERS, H. (1992): Beratung – Training – Supervision. Eine Bestandsaufnahme über Konzepte zum Erwerb von Handlungskompetenzen in pädagogischen Arbeitsfeldern. Weinheim und München: Juventa Verlag
- RASMUSSEN, J. (1986): Information processing and human-machine interaction. An approach to cognitive engineering. New York: North Holland
- ROTHLAND, M. (Hrsg.) (2013): Belastung und Beanspruchung im Lehrerberuf. Modelle, Befunde, Interventionen. Wiesbaden: Springer Fachmedien, 2. vollständig überarbeitete Auflage
- ROTHLAND, M. (2014a): Wer entscheidet sich für den Lehrerberuf? Herkunfts-, Persönlichkeits- und Leistungsmerkmale von Lehramtsstudierenden. In: TERHART, E.; BENNEWITZ, H.; ROTHLAND, M. (Hrsg.): Handbuch der Forschung zum Lehrerberuf. Münster und New York: Waxmann Verlag GmbH, 2. überarbeitete und erweiterte Auflage, S. 319-348
- ROTHLAND, M. (2014b): Warum entscheiden sich Studierende für den Lehrerberuf? Berufswahlmotive und berufsbezogene Überzeugungen von Lehramtsstudierenden. In: TERHART, E.; BENNEWITZ, H.; ROTHLAND, M. (Hrsg.): Handbuch der Forschung zum Lehrerberuf. Münster und New York: Waxmann Verlag GmbH, 2. überarbeitete und erweiterte Auflage, S. 349-385
- RÖHNER, J.; SCHÜTZ, A. (2012): Psychologie der Kommunikation. Wiesbaden: Springer Fachmedien
- SCHMIDT-ATZERT, L.; AMELANG, M. (2012): Psychologische Diagnostik. Berlin und Heidelberg: Springer-Verlag, 5. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage
- SCHRADER, F.-W. (2014): Lehrer als Diagnostiker. In: TERHART, E.; BENNEWITZ, H.; ROTHLAND, M. (Hrsg.): Handbuch der Forschung zum Lehrerberuf. Münster und New York: Waxmann Verlag GmbH, 2. überarbeitete und erweiterte Auflage, S. 865-882
- SCHULER, H. (Hrsg.) (2004): Beurteilung und Förderung beruflicher Leistung. Göttingen, Bern, Toronto und Seattle: Hogrefe-Verlag, 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage
- SCHULER, H.; KANNING, U. P. (Hrsg.) (2014): Lehrbuch der Personalpsychologie. Göttingen: Hogrefe Verlag, 3. überarbeitete und erweiterte Auflage
- SCHUMACHER, L.; PAULUS, P.; SIELAND, B. (2009): Unterricht, Schule, Bildungssystem und Gesellschaft. Situative Einflussfaktoren auf die Gesundheit und Professionalität von Lehrkräften. In: ZLATKIN-TROITSCHANSKAIA, O.; BECK, K.; SEMBILL, D.; NICKOLAUS, R.; MULDER, R. (2009): Lehrprofessionalität. Bedingungen, Genese, Wirkungen und ihre Messung. Weinheim und Basel: Beltz Verlag, S. 617-628
- SHULMAN, L. S. (1986): Those who understand: Knowledge growth in teaching. Educational Researcher, 15 (2), S. 4-14

- SHULMAN, L. S. (1987): Knowledge and teaching of the new reform. *Harvard Educational Review*, 57, S. 1-22
- SIMONTON, K. (2003): Expertise, competence, and creative ability: The perplexing complexities. In: STERNBERG, R. J.; GRIGORENKO, E. L. (Hrsg.): *The psychology of abilities, competencies, and expertise*. Cambridge: Cambridge University Press, S. 213-239
- STAUB, F. C. (2015): Fachspezifisches Unterrichtscoaching. In: ROLFF, H.-G. (Hrsg.): *Handbuch Unterrichtsentwicklung*. Weinheim und Basel: Beltz Verlag, S. 476-489
- STEMMLER, G.; MARGRAF-STIKSRUD, J. (Hrsg.) (2015): *Lehrbuch Psychologische Diagnostik*. Bern: Verlag Hans Huber
- STURZBECHER, D.; PALLOKS, M. (Hrsg.) (2012): *Manual für die Pädagogisch qualifizierte Fahrerschulüberwachung*. Vehlefan:z: IFK
- STURZBECHER, D.; WEIßE, B. (2011): Möglichkeiten der Modellierung und Messung von Fahrkompetenz. In: TÜV | DEKRA arge tp 21 (Hrsg.): *Innovationsbericht zur Optimierung der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung – Berichtszeitraum 2009/2010*. Dresden: TÜV | DEKRA arge tp 21
- TERHART, E.; BENNEWITZ, H.; ROTHLAND, M. (Hrsg.) (2014): *Handbuch der Forschung zum Lehrerberuf*. Münster und New York: Waxmann Verlag GmbH, 2. überarbeitete und erweiterte Auflage
- Verkehrsinstitut Chemnitz GmbH (o. J.): Einweisungsseminar für Fahrlehrer zum Ausbildungsfahrlehrer. Verfügbar unter: <http://www.verkehrsinstitut-chemnitz.de/pdf/Ausbildungsfahrlehrer.pdf> [09.09.2015]
- VI Verkehrsinstitut GmbH Thüringen (2015): Einweisungsseminar für Ausbildungsfahrlehrer. Verfügbar unter: <http://www.verkehrsinstitut-thueringen.de/fahrlehrer-ausbildung-weiterbildung/weiterbildung-fahrlehrer/einweisungsseminar-fuer-ausbildungsfahrlehrer> [09.09.2015]
- VK Verkehrskolleg GmbH Leverkusen (2015): Ausbildungsfahrlehrer. Verfügbar unter: <http://www.verkehrskolleg.de/ausbildungsfahrlehrer.html> [09.09.2015]
- WEINERT, F. E. (2001): Vergleichende Leistungsmessung in Schulen – eine umstrittene Selbstverständlichkeit. In: WEINERT, F. E. (Hrsg.): *Leistungsmessungen in Schulen*. Weinheim und Basel: Beltz Verlag, S. 17-31
- WEIßMANN, W. (2008): *Der Fahrlehrerberuf als erwachsenbildnerische Profession*. Hilgertshausen: MOBIL-Verlags GmbH

Anlagen

Anlage 1: Richtlinie für die Durchführung des Einweisungsseminars für Fahrlehrer zum Ausbildungsfahrlehrer nach § 9b Abs. 1 und 4 sowie § 21a Abs. 1 Fahrlehrergesetz vom 18. Juni 1999 (VkB. 1999: S. 450)

Lfd. Nr.	
1	Seminareröffnung (Vorstellungsrunde) <ul style="list-style-type: none"> - Erwartungen der Teilnehmer - Ziele des Seminars
2	Rechtliche Rahmenbedingungen <ul style="list-style-type: none"> - Voraussetzungen des Ausbildungsfahrlehrers und der Ausbildungsfahrschule (§§ 9b, 16, 17, 18, 21a, 32, 33, 34, 36, 39 FahrIG, §§ 2, 16, Anlage 1.2 DV-FahrIG § 3 FahrIAusBO) - Pflichten des Ausbildungsfahrlehrers und der Ausbildungsfahrschule (§§ 9b, 16, 17, 18, 21a, 32, 33, 34, 36, 39 FahrIG, §§ 2, 16, Anlage 1.2 DV-FahrIG § 3 FahrIAusBO) - Voraussetzungen des Fahrlehreranwärters (§§ 2, 3, 4, 5, 9a, 34 FahrIG, § 2 DV-FahrIG, §§ 6, 8 (2), 9, 17, 18 FahrIPrüfO) - Pflichten des Fahrlehreranwärters (§§ 2, 3, 4, 5, 9a, 34 FahrIG, § 2 DV-FahrIG, §§ 6, 8 (2), 9, 17, 18 FahrIPrüfO) - Der Ausbildungsvertrag Vorgeschriebene Inhalte Vorzeitige Beendigung des Ausbildungsverhältnisses Nichtbestehen der Lehrproben
3	Ausbildungsstand des Fahrlehrers mit befristeter Fahrlehrerlaubnis <ul style="list-style-type: none"> - Übersicht der Ausbildungsinhalte Verkehrsverhalten Verkehrspädagogik - Vorbereitung auf den Fahrschulunterricht Theoretische Unterrichtsübungen Praktische Unterrichtsübungen
4	Der Musterausbildungsplan für die Ausbildung des Fahrlehreranwärters durch den Ausbildungsfahrlehrer <ul style="list-style-type: none"> - Die Lernthemen - Die Kenntnisse und Fertigkeiten - Verknüpfung der Konzeption
5	Pädagogische Reflexion der Erfahrungen des Praktikums in der Fahrlehrerausbildungsstätte (§ 2 Abs. 5 FahrIG) <ul style="list-style-type: none"> - Zweck und Inhalt der Aufarbeitung in der Mitte des Praktikums - Zweck und Inhalt der Aufarbeitung zum Ende des Praktikums - Kooperation Ausbildungsstätte / Ausbildungsfahrschule
6	Die Abschlussprüfung (theoretische und praktische Lehrprobe) des Fahrlehreranwärters (§§ 6, 8, 17, 18 FahrIPrüfO) Ausblick, Feedback, Ausgabe der Bescheinigungen

Schwerpunkt der Einweisung bildet der Musterausbildungsplan.

Anlage 2: Entwurf eines künftigen Rahmenplans für die Qualifizierung der Inhaber bzw. verantwortlichen Leiter von Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer

Abschnitt	Zeit ²⁰	
1	48	Qualifizierung
1.1	16	Fachliches Professionswissen
1.1.1		Kompetenzbereich „Recht“
1.1.1.1		<p>Kompetenz 1 – Rechtliche Grundlagen zur Fahrlehrerausbildung</p> <p>Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer kennen den Aufbau, die Ziele und die Inhalte der Fahrlehrerausbildung und Fahrlehrerprüfung sowie den Status und die Aufgaben der an der Ausbildung und Prüfung beteiligten Institutionen und Personen. Sie können diese Aspekte und die dazugehörigen Rechtsvorschriften erläutern.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i></p> <p>Modularisierter Aufbau der Fahrlehrerausbildung; Ziele und Inhalte der Fahrlehrerausbildung; Aufbau und Anforderungen der Fahrlehrerprüfung; Status und Aufgaben der an Ausbildung und Prüfung beteiligten Institutionen (Fahrlehrerausbildungsstätte; Ausbildungsfahrschule; Fahrlehrerprüfungsausschuss) und Personen (Fahrlehreranwärter; Fahrlehrer in Ausbildung; Lehrkräfte der Fahrlehrerausbildungsstätte; Ausbildungsfahrlehrer; Mitglieder des Fahrlehrer-prüfungsausschusses); relevante Rechtsvorschriften zur Ausbildung und Prüfung von Fahrlehrern (z. B. DV-FahrlG; FahrlAusbO; FahrlG; FahrlPrüfO; Richtlinie für die Durchführung der Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule für die Fahrlehreranwärter [Praktikum] nach §2 Abs. 5 Fahrlehrergesetz und §3 Fahrlehrer-Ausbildungsordnung)</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Fahrlehrer; Jurist</p>
1.1.1.2		<p>Kompetenz 2 – Rechtliche Grundlagen für den Betrieb bzw. die verantwortliche Leitung von Ausbildungsfahrschulen</p> <p>Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer kennen die Rechtsvorschriften zum Betrieb bzw. zur verantwortlichen Leitung von Ausbildungsfahrschulen und können diese erläutern.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i></p> <p>Fahrlehrerrechtliche Vorschriften zum Betrieb und zur verantwortlichen Leitung von Ausbildungsfahrschulen (z. B. DV-FahrlG; FahrlAusbO; FahrlG); arbeits- und sozialrechtliche Vorschriften zum Betrieb und zur verantwortlichen Leitung von Ausbildungsfahrschulen (z. B. ArbZG; BBiG; BUrlG; EntgFG; MiLoG; MuSchG; SGB)</p>

²⁰ Ausbildungseinheiten zu 45 Minuten

		Verantwortliche Lehrkraft: Fahrlehrer; Jurist
1.1.1.3		<p>Kompetenz 3 – Rechtliche Grundlagen für die Tätigkeit von Ausbildungsfahrlehrern</p> <p>Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer kennen die Rechtsvorschriften bezüglich der Tätigkeit von Ausbildungsfahrlehrern und können diese erläutern.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i></p> <p>Fahrlehrerrechtliche Vorschriften zur Tätigkeit von Ausbildungsfahrlehrern (z. B. FahrlAusBO; FahrlG; Richtlinie für die Durchführung der Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule für die Fahrlehreranwärter [Praktikum] nach §2 Abs. 5 Fahrlehrergesetz und §3 Fahrlehrer-Ausbildungsordnung); arbeitsrechtliche Vorschriften zur Tätigkeit von Ausbildungsfahrlehrern (z. B. BBiG)</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Fahrlehrer; Jurist</p>
1.1.2		Kompetenzbereich „Betriebswirtschaft und Arbeitsorganisation“
1.1.2.1		<p>Kompetenz 1 – Betriebswirtschaftliche Grundlagen für den Betrieb bzw. die verantwortliche Leitung von Ausbildungsfahrschulen</p> <p>Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer sind sich ihrer Verantwortung für die hochwertige Ausbildung des Berufsnachwuchses bewusst und berücksichtigen diese bei der betriebswirtschaftlichen Gestaltung von Ausbildungsfahrschulen. Sie können den Aufwand und den Nutzen der Ausbildung von auszubildenden Fahrlehrern erläutern.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i></p> <p>Wirtschaftsethische Verantwortung beim Betrieb bzw. bei der verantwortlichen Leitung von Ausbildungsfahrschulen; Nutzen der Ausbildung von auszubildenden Fahrlehrern (z. B. Fachkräftenachwuchs, Stärkung des Berufsbildes, Wettbewerbsvorteil, Innovationskraft) unter Berücksichtigung des Aufwandes (z. B. Ausbildungsvergütung, Zeitaufwand, Fahrschülerbedarf, Investitionskosten)</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Fahrlehrer</p>
1.1.2.2		<p>Kompetenz 2 – Arbeitsorganisatorische Grundlagen für die Durchführung der Ausbildung</p> <p>Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer sind sich ihrer Verantwortung für die hochwertige Ausbildung des Berufsnachwuchses bewusst und berücksichtigen diese bei der arbeitsorganisatorischen Gestaltung der Berufsausbildung. Sie können arbeitsorganisatorische Besonderheiten bei der Berufsausbildung und entsprechende Gestaltungsmöglichkeiten erläutern.</p>

		<p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i></p> <p>Arbeitsorganisatorische Besonderheiten bei der Ausbildung von Fahrlehrern (z. B. zeitliche Gestaltung der Berufsausbildung; Auswahl geeigneter Fahr-schüler; Unterstützung beim Berichtsheft; Kooperation mit Fahrlehrerausbildungsstätte) und Gestaltungsmöglichkeiten (z. B. Zeitmanagement)</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Fahrlehrer</p>
1.2	32	<p>Pädagogisch-psychologisches und verkehrspädagogisches Professionswissen</p>
1.2.1		<p>Kompetenzbereich „Beobachten, Bewerten und Beurteilen“</p>
1.2.1.1		<p>Kompetenz 1 – Beobachten, Bewerten und Beurteilen des Theorieunterrichts</p> <p>Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer können die Anwendung der Qualitätskriterien guten Theorieunterrichts fachgerecht beobachten, bewerten und beurteilen.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i></p> <p>Qualitätskriterien guten Theorieunterrichts; Analyse und Beurteilung von Unterrichtsplanungen; Methodische Grundlagen der Unterrichtsbeobachtung, -bewertung und -beurteilung (Beobachtungskategorien, Beobachtungsindikatoren, Schätzska-len mit verhaltensbezogenen Indikatoren; Beobachtungs- und Beurteilungsfehler); Verfahren der systematischen Beobachtung, Bewertung und Beurteilung von Unterricht (Beobachtungsinventare zum Theorieunterricht, z. B. Sturzbecher & Palloks, 2012); Übungen zur Beobachtung, Bewertung und Beurteilung von Theorieunterricht anhand von Videobeispielen; Feststellen der Prüfungsreife für die Lehrprobe im Theorieunterricht</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Bildungswissenschaftler</p>
1.2.1.2		<p>Kompetenz 2 – Beobachten, Bewerten und Beurteilen der Fahrpraktischen Ausbildung</p> <p>Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer können die Anwendung der Qualitätskriterien guter Fahrpraktischer Ausbildung fachgerecht beobachten, bewerten und beurteilen.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i></p> <p>Qualitätskriterien guter Fahrpraktischer Ausbildung; Analyse und Beurteilung von Ausbildungsplanungen; Methodische Grundlagen der Ausbildungsbeobachtung, -bewertung und -beurteilung (Beobachtungskategorien, Beobachtungsindikatoren, Schätzska-len mit verhaltensbezogenen Indikatoren); Verfahren der systematischen Beobachtung, Bewertung und Beurteilung von Ausbildung (Beobachtungsinventare zur Fahrpraktischen Ausbildung, z. B. Sturzbecher & Palloks, 2012); Übungen zur Beobachtung, Bewertung und Beurteilung von Fahrpraktischer Ausbildung anhand von Videobeispielen; Feststellen der Prüfungsreife für die Lehrprobe in der Fahrpraktischen</p>

		<p>Ausbildung</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Bildungswissenschaftler</p>
1.2.1.3		<p>Kompetenz 3 – Beobachten, Bewerten und Beurteilen des beruflichen Erlebens und Verhaltens</p> <p>Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer können die Stärken und Schwächen des beruflichen Erlebens und Verhaltens ihrer auszubildenden Fahrlehrer beobachten, bewerten und beurteilen.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i></p> <p>Zusammenhänge zwischen Persönlichkeitsmerkmalen und der Bewährung im Lehrerberuf (z. B. allgemeine Persönlichkeitsmerkmale; allgemeine Interessen; spezielle Persönlichkeitsmerkmale); Berufswahl (berufliche Interessen; Berufswahlmotive; berufsbezogene Überzeugungen); Lehrerbelastung und -gesundheit (z. B. Belastungsfaktoren; Beanspruchungsreaktionen und Beanspruchungsfolgen; Beanspruchungsmuster; Möglichkeiten zur Belastungsregulation und Prävention); Erhalt und Förderung von Arbeitsmotivation sowie von Arbeits- und Berufszufriedenheit; Berücksichtigung diverser Informationsquellen (Selbsteinschätzungen der auszubildenden Fahrlehrer; Einschätzungen der Fahrschüler; Einschätzungen der Lehrkräfte an den Fahrlehrerausbildungsstätten)</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Bildungswissenschaftler</p>
1.2.2		Kompetenzbereich „Rückmelden und Beraten“
1.2.2.1		<p>Kompetenz 1 – Rückmelden</p> <p>Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer können ihren auszubildenden Fahrlehrern Rückmeldungen in Bezug auf pädagogisch-psychologisch und verkehrspädagogisch relevante Aspekte des Theorieunterrichts und der Fahrpraktischen Ausbildung sowie hinsichtlich ihres beruflichen Erlebens und Verhaltens geben.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i></p> <p>Gegenstand, Funktion und Formen von Leistungsbeurteilungen; Funktion und Gestaltung von Beurteilungsgesprächen (z. B. Kommunikation und Gesprächsführung; Wirkung von Feedback)</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Bildungswissenschaftler</p>
1.2.2.2		<p>Kompetenz 2 – Beraten</p> <p>Inhaber bzw. verantwortliche Leiter von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer können ihre auszubildenden Fahrlehrer im Hinblick auf die pädagogisch-psychologische und verkehrspädagogische Optimierung ihres Theorieunterrichts und ihrer Fahrpraktischen Ausbildung beraten. Darüber hinaus können sie ihre auszubildenden Fahrlehrer bei der Verbesserung</p>

	<p>ihres beruflichen Erlebens und Verhaltens unterstützen.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> Aufgaben von Beratern; Beziehung zwischen Beratern und Beratenen; Klärung und Vereinbarung von Veränderungszielen und Veränderungsmaßnahmen; Training von Rückmelde- und Beratungsgesprächen</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Bildungswissenschaftler</p>
--	--

Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen

Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

2012

M 220: Mobilitätsstudie Fahranfänger – Entwicklung der Fahrleistung und Autobenutzung am Anfang der Fahrkarriere
Funk, Schneider, Zimmermann, Grüninger € 30,00

M 221: Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern
Roth € 15,00

M 222: Neue Aufgabenformate in der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung
Malone, Biermann, Brünken, Buch € 15,00

M 223: Evaluation der bundesweiten Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas!“
Klimmt, Maurer € 15,00

M 224: Entwicklung der Verkehrssicherheit und ihrer Rahmenbedingungen bis 2015/2020
Maier, Ahrens, Aurich, Bartz, Schiller, Winkler, Wittwer € 17,00

M 225: Ablenkung durch fahrfremde Tätigkeiten – Machbarkeitsstudie
Huemer, Vollrath € 17,50

M 226: Rehabilitationsverlauf verkehrsauffälliger Kraftfahrer
Glitsch, Bornewasser, Dünkel € 14,00

M 227: Entwicklung eines methodischen Rahmenkonzeptes für Verhaltensbeobachtung im fließenden Verkehr
Hautzinger, Pfeiffer, Schmidt € 16,00

M 228: Profile von Senioren mit Autounfällen (PROSA)
Pottgießer, Kleinemas, Dohmes, Spiegel, Schädlich, Rudinger € 17,50

M 229: Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten und das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer
Holte € 25,50

M 230: Entwicklung, Verbreitung und Anwendung von Schulwegplänen
Gerlach, Leven, Neumann, Jansen € 21,00

M 231: Verkehrssicherheitsrelevante Leistungspotenziale, Defizite und Kompensationsmöglichkeiten älterer Kraftfahrer
Poschadel, Falkenstein, Rinkenauer, Mendzheritskiy, Fimm, Worringer, Engin, Kleinemas, Rudinger € 19,00

M 232: Kinderunfallatlas – Regionale Verteilung von Kinderverkehrsunfällen in Deutschland
Neumann-Opitz, Bartz, Leipzig € 18,00

2013

M 233: 8. ADAC/BAST-Symposium 2012 – Sicher fahren in Europa
CD-ROM / kostenpflichtiger Download € 18,00

M 234: Fahranfängervorbereitung im internationalen Vergleich
Genschow, Sturzbecher, Willmes-Lenz € 23,00

M 235: Ein Verfahren zur Messung der Fahrsicherheit im Realverkehr entwickelt am Begleiteten Fahren
Glaser, Waschulewski, Glaser, Schmid € 15,00

M 236: Unfallbeteiligung von Wohnmobilen 2000 bis 2010
Pöppel-Decker, Langner
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 237: Schwer erreichbare Zielgruppen – Handlungsansätze für eine neue Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland
Funk, Faßmann € 18,00

M 238: Verkehrserziehung in Kindergärten und Grundschulen
Funk, Hecht, Nebel, Stumpf € 24,50

M 239: Das Fahrerlaubnisprüfungssystem und seine Entwicklungspotenziale – Innovationsbericht 2009/2010 € 16,00

M 240: Alternative Antriebstechnologien – Marktdurchdringung und Konsequenzen – Berichtsjahr 2011 – Abschlussbericht
Küter, Holdik, Pöppel-Decker, Ulitzsch
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 241: Intervention für punkteauffällige Fahrer – Konzeptgrundlagen des Fahrreignungsseminars
Glitsch, Bornewasser, Sturzbecher, Bredow, Kaltenbaek, Büttner € 25,50

M 242: Zahlungsbereitschaft für Verkehrssicherheit – Vorstudie
Bahamonde-Birke, Link, Kunert € 14,00

2014

M 243: Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung
Sturzbecher, Mörl, Kaltenbaek € 25,50

M 244: Innovative Konzepte zur Begleitung von Fahranfängern durch E-Kommunikation
Funk, Lang, Held, Hallmeier € 18,50

M 245: Psychische Folgen von Verkehrsunfällen
Auerbach € 20,00

M 246: Prozessevaluation der Kampagnenfortsetzung 2011-2012 „Runter vom Gas!“
Klimmt, Maurer, Baumann € 14,50

AKTUALISIERTE NEUAUFLAGE VON:

M 115: Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung – gültig ab 1. Mai 2014
Gräcmann, Albrecht € 17,50

M 247: Psychologische Aspekte des Unfallrisikos für Motorradfahrerinnen und -fahrer
von Below, Holte € 19,50

M 248: Erkenntnisstand zu Verkehrssicherheitsmaßnahmen für ältere Verkehrsteilnehmer
Falkenstein, Joiko, Poschadel € 15,00

M 249: Wirkungsvolle Risikokommunikation für junge Fahrerinnen und Fahrer
Holte, Klimmt, Baumann, Geber € 20,00

M 250: Ausdehnung der Kostentragungspflicht des § 25a StVG auf den fließenden Verkehr
Müller € 15,50

M 251: Alkohol-Interlocks für alkoholauffällige Kraftfahrer
Hauser, Merz, Pauls, Schnabel, Aydeniz, Blume, Bogus, Nitzsche, Stengl-Herrmann, Klipp, Buchstaller, DeVol, Laub, Müller, Veltgens, Ziegler € 15,50

M 252 Psychologische Aspekte des Einsatzes von Lang-Lkw
Glaser, Glaser, Schmid, Waschulewski
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor, ist interaktiv und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

2015

- M 253: Simulatorstudien zur Ablenkungswirkung fahrfremder Tätigkeiten
Schömig, Schoch, Neukum, Schumacher, Wandtner € 18,50
- M 254: Kompensationsstrategien von älteren Verkehrsteilnehmern nach einer VZR-Auffälligkeit
Karthaus, Willemssen, Joiko, Falkenstein € 17,00
- M 255: Demenz und Verkehrssicherheit
Fimm, Blankenheim, Poschadel € 17,00
- M 256: Verkehrsbezogene Eckdaten und verkehrssicherheitsrelevante Gesundheitsdaten älterer Verkehrsteilnehmer
Rudinger, Haverkamp, Mehlig, Falkenstein, Hahn, Willemssen € 20,00
- M 257: Projektgruppe MPU-Reform
Albrecht, Evers, Klipp, Schulze € 14,00
- M 258: Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen
Follmer, Geis, Gruschwitz, Hölscher, Raudszus, Zlocki € 14,00
- M 259: Alkoholkonsum und Verkehrsunfallgefahren bei Jugendlichen
Hoppe, Tekaat € 16,50
- M 260: Leistungen des Rettungsdienstes 2012/13
Schmiedel, Behrendt € 16,50
- M 261: Stand der Radfahrausbildung an Schulen und motorische Voraussetzungen bei Kindern
Günther, Kraft € 18,50
- M 262: Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen
Klipp, Bischof, Born, DeVol, Dreyer, Ehlert, Hofstätter, Kalwitzki, Schattschneider, Veltgens € 13,50
- M 263: Nachweis alkoholbedingter Leistungsveränderungen mit einer Fahrverhaltensprobe im Fahrsimulator der BAST
Schumacher
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

2016

- M 264: Verkehrssicherheit von Radfahrern – Analyse sicherheitsrelevanter Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen von Below € 17,50
- M 265: Legalbewährung verkehrsauffälliger Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis
Kühne, Hundertmark € 15,00
- M 266: Die Wirkung von Verkehrssicherheitsbotschaften im Fahrsimulator – eine Machbarkeitsstudie
Wandtner
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.
- M 267: Wahrnehmungspsychologische Analyse der Radfahraufgabe
Platho, Paulenz, Kolrep € 16,50
- M 268: Revision zur optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung
Sturzbecher, Luniak, Mörl € 20,50
- M 269: Ansätze zur Optimierung der Fahrschulausbildung in Deutschland
Sturzbecher, Luniak, Mörl € 21,50
- M 270: Alternative Antriebstechnologien – Marktdurchdringung und Konsequenzen
Schleh, Bierbach, Piasecki, Pöppel-Decker, Ulitzsch
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

2017

- M 271: Evaluation der Kampagnenfortsetzung 2013/2014 „Runter vom Gas!“
Klimmt, Geber, Maurer, Oschatz, Süflow € 14,50
- M 272: Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen 2015
Gruschwitz, Hölscher, Raudszus, Zlocki € 15,00
- M 273: Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung – Grundlagen und Umsetzungsmöglichkeiten in der Fahranfängervorbereitung
TÜV | DEKRA arge tp 21 € 22,00
- M 273b: Traffic perception and hazard avoidance – Foundations and possibilities for implementation in novice driver preparation
Bredow, Brünken, Dressler, Friedel, Genschow, Kaufmann, Malone, Mörl, Rüdell, Schubert, Sturzbecher, Teichert, Wagner, Weiße
Dieser Bericht ist die englische Fassung von M 273 und liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.
- M 274: Fahrschulüberwachung in Deutschland – Gutachten im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen
Sturzbecher, Bredow
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.
- M 275: Reform der Fahrlehrerausbildung
Teil 1: Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland
Teil 2: Kompetenzorientierte Neugestaltung der Qualifizierung von Inhabern/verantwortlichen Leitern von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrern
Brünken, Leutner, Sturzbecher
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

Fordern Sie auch unser kostenloses Gesamtverzeichnis aller lieferbaren Titel an! Dieses sowie alle Titel der Schriftenreihe können Sie unter der folgenden Adresse bestellen:

Fachverlag NW in der Carl Schünemann Verlag GmbH
Zweite Schlachtpforte 7 · 28195 Bremen
Tel. +(0)421/3 69 03-53 · Fax +(0)421/3 69 03-63

Alternativ können Sie alle lieferbaren Titel auch auf unserer Website finden und bestellen.

www.schuenemann-verlag.de