

Prof. Dr. Roland Brünken,
Prof. Dr. Detlev Leutner &
Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher

Weiterentwicklung der Fahrlehrer- ausbildung in Deutschland

Gutachten im Auftrag
der Bundesanstalt für Straßenwesen
(BASt)

01.02.2015

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 Drittmittelpunkten 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 Überblick-artikels 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 des vorliegenden Gutachtens 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.

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Zielsetzung	4
2	Wissenschaftliche Grundlagen	14
2.1	Überblick	14
2.2	Entwicklung wissenschaftlicher Grundlagen im schulischen Bildungssystem	14
2.3	Professionelle Kompetenzen von Lehrkräften im schulischen Bildungssystem	15
2.4	Professionelle Kompetenzen von Fahrlehrern	17
3	Fachliches Professionswissen von Fahrlehrern	19
3.1	Überblick	19
3.2	Fachliches Professionswissen gemäß der Fahrlehrer-Ausbildungsordnung	19
3.3	Reformbedarf des fachlichen Professionswissens aus Sicht des Gesetzgebers und unterschiedlicher Interessengruppen	22
3.4	Fachliche Kompetenzen von Fahrlehrern	25
4	Pädagogisch-psychologisches und verkehrspädagogisches Professionswissen von Fahrlehrern	54
4.1	Überblick	54
4.2	Standards der Kultusministerkonferenz	54
4.3	Reformbedarf des pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Professionswissens aus Sicht des Gesetzgebers und unterschiedlicher Interessengruppen	57
4.4	Pädagogisch-psychologische und verkehrspädagogische Kompetenzen von Fahrlehrern	59
4.5	Fazit	64
5	Qualifikationsniveau von Fahrlehrern und Zugangsvoraussetzungen zum Fahrlehrerberuf	66
5.1	Überblick	66
5.2	Derzeitiges Qualifikationsniveau von Fahrlehrern und bestehende Zugangsvoraussetzungen zum Fahrlehrerberuf	66
5.3	Reformbedarf der Zugangsvoraussetzungen aus Sicht des Gesetzgebers und unterschiedlicher Interessengruppen	68
5.4	Ausgangspunkte für eine professionswissenschaftliche Einordnung des Fahrlehrerberufs in den Deutschen Qualifikationsrahmen	72
5.5	Schlussfolgerung für die Festlegung des Qualifikationsniveaus von Fahrlehrern, die Novellierung fahrlehrerrechtlicher Zugangsvoraussetzungen zum Fahrlehrer- beruf und die Gestaltung der Fahrlehrerausbildung	74
6	Entwurf einer modularisierten Fahrlehrerausbildung	80
6.1	Überblick	80
6.2	Berufsbild des Fahrlehrers und modularisierte Fahrlehrerausbildung	80
6.3	Beschreibung des obligatorischen Grundmoduls	82
6.4	Skizzierung der fakultativen Zusatzmodule	88
7	Vorschläge zur Änderung fahrlehrerrechtlicher Regelungen	91
	Literatur	102
Anlage 1	Gegenüberstellung bedeutsamer Merkmale der Fahrlehrerausbildung und Fahrlehrerprüfung vor den Reformen im Jahr 1999 und danach	108
Anlage 2	Aktueller Rahmenplan für die Fahrlehrerausbildung an Fahrlehrer- ausbildungsstätten	110
Anlage 3	Entwurf eines künftigen Rahmenplans für die Fahrlehrerausbildung an Fahrlehrerausbildungsstätten	119

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 – FahrlG³) 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 – FahrlG),
2. Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz (DV-FahrlG⁴),
3. Fahrlehrerausbildungsordnung (FahrlAusbO⁵) und
4. Prüfungsordnung für Fahrlehrer (FahrlPrüfO⁶).

Das FahrlG 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 FahrlG), zu den Voraussetzungen für ihre Erteilung (§2 FahrlG) und zu den Grundlagen der

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 FahrlG 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-FahrlG 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 FahrlAusbO vom 19. Juni 2012, BGBl. I: S. 1307.

⁶ FahrlPrüfO 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.

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 bezüglich der Prüfungsausschüsse und der Prüfungsdurchführung. In der DV-FahrIG 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 FahrIG in weiten Teilen geändert⁸; die DV-FahrIG, die FahrIAusbO und die FahrIPrüfO 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 der Abbildung 1 schematisch dargestellt und anschließend näher beschrieben wird.¹⁰

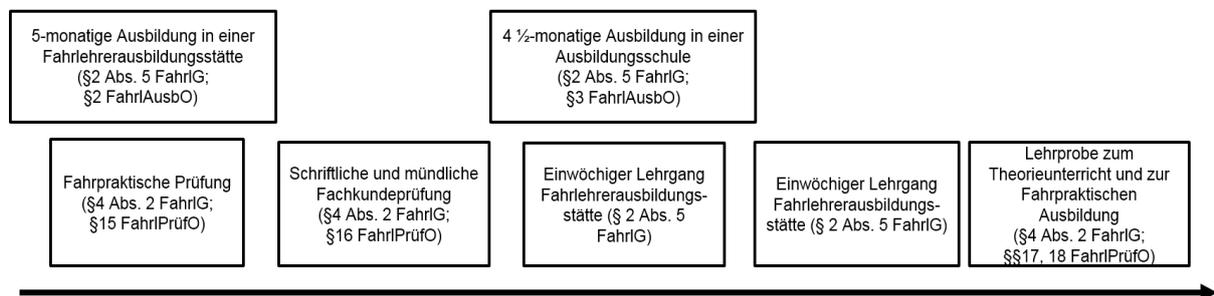


Abb. 1: Schematische Darstellung des derzeitigen Ausbildungsverlaufs zum Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse BE

Wie der Abbildung 1 zu entnehmen ist, werden Fahrlehreranwärter in einem ersten Ausbildungsabschnitt fünf Monate in einer Fahrlehrerausbildungsstätte unterrichtet (§2 Abs. 5 FahrIG; §2 FahrIAusbO). 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 FahrIAusbO). Die Tabelle

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.

1 bietet einen Überblick über diese Sachgebiete und über die Anzahl der Unterrichtsstunden, die für den Erwerb der Fahrerlaubnis BE für die Sachgebiete aufgewendet werden sollen.

Die Ausbildung in den verschiedenen Sachgebieten soll durch unterschiedliche Lehrkräfte vorgenommen werden. So sollen Fahrerlehrausbildungsstätten gemäß §9 (1) DV-FahrIG 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 Fahrerlehrer, der die Fahrerlaubnis der Klassen A, BE und CE besitzt und drei Jahre lang hauptberuflich Fahrschüler theoretisch und praktisch ausgebildet hat,
4. ein Fahrerlehrer mit entsprechender Fahrerlaubnis und Unterrichtserfahrung für die Ausbildung von Fahrerlehreranwärtern, 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.

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

Gemäß §4 Abs. 1 FahrIG müssen Fahrerlehreranwärter 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 FahrIG). Die erste Prüfung – eine sogenannte „Fahrpraktischen Prüfung“ – wird bereits während des zweiten oder dritten Ausbildungsmonats in der Fahrerlehrausbildungsstätte absolviert (§9 FahrIG). 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 FahrIG). Die Mindestdauer der Prüfung für die Klasse BE beträgt 60 Minuten (§15 Abs. 2 FahrIG), wobei für den Abbruch der Prüfung die Vorschriften für die Fahrerlaubnisprüfung Anwendung finden (§15 Abs. 3 FahrIG).

Die sogenannte „Fachkundeprüfung“ soll möglichst unmittelbar im Anschluss an die Ausbildung in der Fahrlehrerausbildungsstätte absolviert werden (§ 9 FahrlPrüfO). 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 FahrlPrüfO). Im schriftlichen Teil der Fachkundeprüfung müssen für den Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse 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 FahrlPrüfO). Die mündliche Prüfung wird durch einen Prüfungsausschuss durchgeführt. Dieser Prüfungsausschuss setzt sich aus einem Mitglied mit der Befähigung zum Richteramt oder zum höheren nichttechnischen Verwaltungsdienst, einem amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr (auch mit Teilbefugnissen), einem Fahrlehrer, der die vom Bewerber beantragte Fahrlehrerlaubnis 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. FahrlPrüfO). Wenn die Ausbildung in der Fahrlehrerausbildungsstätte abgeschlossen ist und die erforderlichen Prüfungen bestanden wurden, wird dem Bewerber eine befristete Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE erteilt (§9a Abs. 1 FahrlG); 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 FahrlG). Gemäß §21a Abs. 1 FahrlG 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 FahrlG).

Die Ausbildung in der Ausbildungsfahrschule erfolgt gemäß §3 Abs. 1 FahrlAusbo 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.

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.

Die wöchentliche Ausbildungsdauer beträgt mindestens 20 und maximal 40 Stunden a 45 Minuten (§3 Abs. 2 FahrlAusbO); 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 FahrlG). Abschließend werden die Fähigkeiten der Bewerber zur Durchführung von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung in zwei jeweils 45-minütigen Lehrproben überprüft (§4 Abs. 2 FahrlG; §§17 Abs. 1, 18 FahrlPrüfO). Nach dem Bestehen beider Lehrproben wird die unbefristete Fahrlehrerlaubnis für die Klasse BE erteilt, sofern alle Voraussetzungen gemäß §2 Abs. 1 FahrlG 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 FahrlG). 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.

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

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)

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 FahrlG).

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 FahrlAusbO und die FahrlPrüfO aufgrund von

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

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 FahrPrüfO¹⁵ 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 Rahmen der Fahrschulbildung 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, Rüdell & 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

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 Beispielsweise genannt sei hier der Sachgebietsbereich „Fahrschulwesen“ (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).

über den Straßenverkehr¹⁷ 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 Fahrenfängerrisikos 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 Fahrschulausbildung hängt in entscheidendem Ausmaß von der Qualität der Fahrlehrerausbildung ab.

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

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.

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 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

¹⁸ Im Rahmen der Studie wurden 257 Fahrlehreranwärter mit Hilfe 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.

vielfältige Potenziale für den Lehr-Lernprozess bieten (vgl. Brünken, Seufert & Leutner, 2008). So ermöglichen es gerade innovative computergestützte Medien, lebens- und handlungsnahen 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 Forschung 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 nachfolgenden 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 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. Aufbau Seminare für Fahranfänger, verkehrspädagogische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars). Ihre Tätigkeit ähnelt damit unter strukturellen und prozessualen Gesichtspunkten (z. B. Unterrichtssettings, Zielgruppen) der Tätigkeit von Lehrkräften in anderen pädagogischen Berufsfeldern, für die prototypisch das Berufsbild des Lehrers 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 Lehrinhalte 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 unterrichtenden 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 fachunspezifisches 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 folgende 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 Lehrerprofessionalisierungsforschung. 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 Lehrerkompetenzen (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 Ausbildung (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 Sicherheitspotential 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 Unterrichts, auf Lern-, Entwicklungs- und Sozialisationsprozesse junger Erwachsener, auf die Diagnostik und Bewertung von Lernständen und Lernschwierigkeiten sowie nicht zuletzt auf den Umgang mit Heterogenität und sozialen Konflikten. Drittens schließlich müssen Fahrlehrer auch über fachdidaktisches 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 Einwirkungspotentiale 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 Fahrschulerausbildung – auf die Fahrlehrerausbildung und die Fahrschulerausbildung 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 Fahrschulerausbildung. 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 FahrIG 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 FahrIAusbO zu entnehmen, die im folgenden 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 fahrlehrerlaubnisklassenspezifisch 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 „Verhalten“, „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 „Verhalten“, „Recht“, „Technik“, „Fahren“ und „Umweltschutz“. Einen Sonderfall stellt der Sachgebetsbereich „Fahrschulwesen“ dar, der zwar hauptsächlich rechtliche Vorschriften beinhaltet, jedoch derzeit dem Sachgebiet „Verkehrspädagogik“ zugeordnet wird. Von Heilig et al. (1995) übernommen wurden die Sachgebiete „Verhalten“, „Recht“, „Technik“, „Fahren“ und „Verkehrspädagogik“, obwohl für den Rahmenplan teils abweichende Bezeichnungen der Sachgebiete verwendet werden. Das Sachgebiet „Umweltschutz“ wurde – entgegen der Forde-

rung 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 „Kraftfahrer“, „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 „Beanspruchung, 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 Sachgebietsbereichen festzustellen. Während beispielsweise im Rahmenplan für die BE-Ausbildung das Thema „Aggression, Selbstdurchsetzung und Gewalt im Straßenverkehr“ (Ab-

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

schnitt 1.1.1.4) im Sachgebiet „Verkehrsverhalten“ dem Sachgebietsbereich „Fahrer“ zugeordnet wird, findet sich beim Rahmenplan für die Klasse A der Ausbildungsinhalt „Aggressives Fahren“ zwar ebenfalls im Sachgebiet „Verkehrsverhalten“, wird dort jedoch im Sachgebietsbereich „Fahrverhalten des Kraftstofffahrers“ (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 Sachgebietsbereichs „Fahrerschulwesen“ 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 FahrIG werden vom Bewerber um eine Fahrlehrerlaubnis gründliche Kenntnisse im Bereich der Fahrphysik verlangt, so dass 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-Gespanssen (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 & Röhl, 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. Beispielhaft zu nennen wären an dieser Stelle die Ausbildungsinhalte „Neuartige Baumkrankheiten“ (Sachgebiet „Umweltschutz“ bei der Ausbildung für die Fahrlehrerlaubnisklasse 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 Fahrlehrerausbildung 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 Reformervwartungen 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 FahrlG 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

²¹ Die Arbeitsgruppe wurde im Herbst 2011 auf Beschluss der Verkehrsministerkonferenz eingerichtet.

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 zwischen 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 selbständige 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 Einweisungsseminar 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 verlängert 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.

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 FahrlG). Zusätzlich dürfen Fahrerlaubnisbewerber der Klasse L ausgebildet werden (§1 Abs. 2 FahrlG), und der Fahrlehrer der Klasse BE darf darüber hinaus den allgemeinen Teil des Theorieunterrichts durchführen (§1 Abs. 3 FahrlG). 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

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.

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. 4,25t zu führen, die elektrisch betrieben sind und im Bereich des Gütertransports eingesetzt werden (§1 4. FeVAusnV).

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 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; Fahrerselbstbild; 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 Fahrschüler 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

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

²⁴ Merkwürdigerweise wird in §1 Abs. 1 der 4. FeVAusnV von Fahrzeugen gesprochen, obwohl die Fahrerlaubnis der Klasse B zum Führen von Kraftfahrzeugen berechtigt (§6 Abs. 1 FeV).

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 Fahrerselbstbild) 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 und mögliche Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern (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 Gefahrenpotentialen 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 Fahrschulbildung 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 Auflis-

tung 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-Gespannen 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 (latenter) 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 Fahrschulbildung 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 Fahrschulbildung 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 vereinzelt 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 (latenter) 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 Fahrschülern auch ein wesentliches Ziel der Fahrschul Ausbildung 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-Gespanssen 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 Fahrschul Ausbildung 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 Altersgruppen 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, so dass 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 Fahrschulbildung 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), „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 sicherheitsbedeutsame 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 Fahrschulungsbildung 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

Kraftfahrzeugmechatronikern 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 Fahrschulerausbildung 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 sicherheitsbedeutsame Ausbildungsinhalte für den sicheren Betrieb von Pkw und Pkw-Gespannen 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-Gespannen 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-Gespannen; Fahrstabilisierungssysteme; Anhalteweg; Zusammenhang von Fahrphysik und Fahrverhalten (Linienwahl, Lenktechnik und Blickverhalten beim Kurvenfahren, Verhaltensmaßnahmen im fahrphysikalischen Grenzbereich)

Begründung:

Das Thema „Fahrphysik“ stellt einen wesentlichen Bestandteil der Fahrschulerausbildung und der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung dar (Anlage 2.2 FahrSchAusbO; Anlage 7 FeV). Die Relevanz des Themas wird darüber hinaus deutlich, wenn typische Unfallszenarien junger Fahrer 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 Glätte) 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 Fahrschul Ausbildung 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 Fahrschul Ausbildung 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.

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 Kleinkraftträdern ausbilden (§5 Abs. 2 FeV). Die im Folgenden für die drei Kompetenzbereiche „Verkehrsverhalten“, „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 Kraffrad-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 „Verkehrsverhalten“

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 Kraffradfahrern und können diese erklären.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:

Fahrmotive; Emotionen (z. B. Flow-Erleben); Einstellungen zum Kraffradfahren; Fahrertypologien; Ablenkung; Belastung und Beanspruchung; körperliche Fitness beim Kraffradfahren; 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 Kraffrädern relevant erscheinen. Zu den entsprechenden Mindest-Ausbildungsinhalten zählen „Fahrmotive“, „Emotionen“, „Einstellungen zum Kraffradfahren“ und „Fahrertypologien von Kraffradfahrern“, wobei im Zusammenhang mit dem Thema „Emotionen“ insbesondere das Flow-Erleben berücksichtigt werden sollte. Als weitere kraffradrelevante Ausbildungsinhalte sind „Ablenkung“, „Belastung und Beanspruchung“, „Körperliche Fitness beim Kraffradfahren“ 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 kraffradspezifischen 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 Kraffrädern erläutern und Verkehrssituationen mit Blick auf klassenspezifische Gefahren und Verhaltensmöglichkeiten beurteilen.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:

Wahrnehmung der Verkehrsumwelt; mögliche Gefahren im Straßenverkehr; Antizipation (latenter) 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 Kraffradfahrer vielfältige Gefahren im Straßenverkehr, die über die für Pkw-Fahrer relevanten Gefahren hinausgehen. Beispielhaft genannt seien hier die Tatsachen, dass Kraffradfahrer häufig übersehen werden und bei ungünstigen Fahrbahnzuständen wegrutschen bzw. stürzen können. Zudem weisen sowohl die Verkehrswahrnehmung von Kraffradfahrern 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 Kraffradfahrer 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 Kraffrädern 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 Bewertungsstandards 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 Kraffrädern mit und ohne Beiwagen gelegt werden. Als entsprechende Ausbildungsinhalte gelten der Fahraufgabenkatalog für die Kraffradklassen 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 Straßenverkehr, wobei das Verletzungsrisiko auf motorisierten Zweirädern deutlich höher ausfällt als bei Pkw-Insassen. Insbesondere junge Kraftradfahrer weisen ein hohes Risiko auf, bei Kraftradunfällen tödlich zu verunfallen (Statistisches Bundesamt, 2013c). Um Kraftradfahrer zu sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Verkehrsteilnehmern im Sinne des §1 Abs. 1 FahrschAusbO auszubilden, erscheint es daher dringend geboten, dass Fahrlehrer über hohe Kenntnisse bezüglich der Fahrkompetenzdefizite und Fahrverhaltensbesonderheiten sowie der typischen Unfallszenarien von Kraftradfahrern 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 Kraftradfahrern 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 Krafträdern 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), „Fahrschulwesen“ (z. B. DV-FahrlG; FahrlAusbO; FahrlG; FahrlPrüfO; StVG); Gefährdungs- und Verschuldenshaftung, insbesondere bei der Kraftradausbildung

Begründung:

Es erscheint geboten, dass Fahrlehrer der Klasse A über gründliche Kenntnisse der für die Kraftradausbildung und das Führen von Krafträdern 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 Krafträdern und Beiwagen sowie die entsprechenden rechtlichen Vorschriften und können diese beschreiben. Dies gilt insbesondere für sicherheitsbedeutsame und umweltschutzrelevante Bestandteile.

Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:

Kraftradarten; 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 Krafträdern, 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 Fahrschülern 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 Fahrschüler 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 fahrdynamischen Besonderheiten von Krafträdern vorauszusetzen 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.

Fachliche Kompetenzen von Fahrlehrern der Klasse CE

Die Fahrlehrerlaubnis 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 Fahrlehrerlaubnisklasse CE die Ausbildung von Fahrschülern 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 Abmessungen 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 (latenter) Gefahrensituationen; Umgang mit Gefahrensituationen (Gefahrenvermeidung und Gefahrenabwehr); vorausschauende und defensive Fahrweise; Trainingsmöglichkeiten zur Ver-

besserung 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 Sicht Einschränkungen 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), „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 Fahrlehrausbildung für die Klasse CE sollten die Bereiche „Verhalten im Straßenverkehr“, „Fahrerlaubnis- und Zulassungsrecht“, „Straf- und Ordnungswidrigkeitsrecht 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 „Verkehrverhalten“ 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; GGV-SEB); 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 Karrieremöglichkeiten 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 sicherheitsbedeutsame 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 Abfahrtskontrollen; 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 Fahr-schAusbO; Anlage 7 FeV) als auch bei der Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern (Anlage 1 BKrFQV) einen besonderen Stellenwert ein. Aus diesem Grund müssen Fahrlehrer-anwärter dazu befähigt werden, Kenntnisse und Fähigkeiten bezüglich der Techniken umweltschonenden Fahrens zu vermitteln. Die unverzichtbaren 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.

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 FahrlG). 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, Fahrtüchtigkeit 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 (latenter) 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 Führens 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), „Fahrschulwesen“ (z. B. DV-FahrlG; FahrlAusbO; FahrlG; FahrlPrüfO); 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 „Ver-

kehrsverhalten“ 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; BOKraft; 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 tätigkeitspezifische Vorschriften vermitteln zu können. Darüber hinaus erlauben es die genannten Inhalte Fahrlehrern, individuelle Beratungen bezüglich der Karrieremöglichkeiten ihrer Fahrschüler vorzunehmen. 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 „Verkehrsverhalten“ 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 Rah-

menplan 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 Haupt-

baugruppen 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 Glätte). 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 Fahrlehrerlaubnisklasse 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 Fahr-

praktischen Ausbildung und der Fahrerlaubnisprüfung (§1 sowie Anlagen 1, 2.5 und 3 FahrerschAusbO; 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 Abfahrtskontrollen 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 verkehrspädagogischen 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.

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:

- 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 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 derartiger 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 Köhner oder als Nichtköhner (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) Köhnen 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 beschleunigter 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 Fahrlehrerausbildungsstätten 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 untersetzt: 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 Zusammenhang 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 untersetzt 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 Einstellung 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%),
- „Prüfungsängste 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

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

Leistungsbeurteilung (bzw. Lernstandsdiagnostik) und Fahr Schülerberatung 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 Fahrlehrerlaubnisklasse 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 Fahrschul 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 Fahrschul Ausbildung, 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 Fahrschul Ausbildung; Ausbildungspläne; rechtliche Rahmenbedingungen (z. B. DV-FahrIG, FahrIG, FahrschAusbO, FeV, Prüfungsrichtlinie, StVG); Fahrschulüberwachung

Begründung:

Die Befähigung zur Durchführung der Fahrschul Ausbildung stellt das zentrale Ausbildungsziel der Fahrlehrerausbildung dar. Dabei ist die Kenntnis der Ziele, Inhalte und rechtlichen Rahmenbedingungen der Fahrschul Ausbildung 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 Fahr Schüler 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“) 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“, „Fehlkonzepte 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; Expertiseerwerb 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, Charness, 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 Fahrauf-

gaben“, „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 Fahrschulausbildung 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 Fahrschulausbildung (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 Fahrerlaubnis der Klasse BE. Der Ausbildungsinhalt „Lernen am Modell und Wirkung von Sanktionen“ wird nicht explizit im Rahmenplan thematisiert.

Kompetenzbereich „Beurteilen“

Kompetenz 1 – Förderorientierte Lernstandsdiagnostik:

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, Lernfortschrittsdiagnostik, 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 „Lernfortschrittsdiagnostik“ (Abschnitt 1.6.1.3 „Lernvoraussetzungen“ und „Lernstand“) und „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“ und „Förderorientierte Lernstandsdiagnostik“. 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“ subsummierten 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 Fahrerlaubnisklasse BE verfügen sollten. Über die Fahrerlaubnisklasse 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 fahrlehrerrechtlichen Zugangsvoraussetzungen dargelegt.

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 Lebenslanges 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 Qualifikationsrahmen 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.

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.

Tab. 3: Niveaustufen des Deutschen Qualifikationsrahmens

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 selbständigen 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 selbständigen 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 3 1/2-jährige Ausbildungen) • Berufsfachschule (Assistentenberufe) • Berufsfachschule (vollqualifizierende Berufsausbildung nach BBiG/HwO)
5	Über Kompetenzen zur selbständigen Planung und Bearbeitung <i>umfassender</i> fachlicher Aufgabenstellungen in einem <i>komplexen, spezialisierten</i> , 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 strategieorientierten 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

Bestehende fahrlehrerrechtliche Zugangsvoraussetzungen

Die personellen und beruflichen Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrlehrererlaubnis sind in §2 Abs. 1 FahrlG 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 Fahrlehrerlaubnisklassen BE und CE), ggf. zusätzlich den Besitz der Fahrerlaubnisklassen A bzw. DE (für die Fahrlehrerlaubnisklassen 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 Fahrlehrerlaubnis oder ihren Befähigungsnachweis im Ausland erworben haben, wird in §§2a, 3, 3a FahrlG, §1 DV-FahrlG und §8 FahrlPrüfO 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 solle, 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 Fahrlehrerlaubnis gemäß §2 Abs. 1 FahrlG ein Mindestalter von 22 Jahren vorgesehen (s. o.). Im Eckpunktepapier der Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Reform des Fahrlehrerrechts“ (2012) wird darauf orientiert, das für die Erteilung der Fahrlehrerlaubnis 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 solle. 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, Preußner & 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, angehenden 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.

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 Ausbildungsanfängern 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.

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 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 überwältigende 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 FahrlG 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 FahrlG).

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 Fahrerlaubnisbesitzes als Zugangsvoraussetzung für den Fahrlehrerberuf herangezogen werden solle. Im Po-

sitionspapier von MOVING (o. J.) wird im Hinblick auf den Erwerb der Fahrlehrerlaubnis-klasse 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 tiefere 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 Fahrschulenausbildung, 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 Zugangsvoraussetzungen 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 Standards orientierte Aus- und Fortbildungsmodulare 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 selbständigen 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 Selbständigkeit darstellen (z. B. Eintragung 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 erlau-

ben, sogar zum Erwerb der Qualifikationsniveaustufe 6 führen. Die genauen beruflichen Qualifikationswege und Aufstiegsmöglichkeiten einschließlich des Umfangs der damit verbundenen Fortbildungsmodule müssten im Einzelnen noch genauer expliziert und festgelegt werden, sobald der inhaltliche Zuschnitt des grundlegenden Ausbildungsmoduls und der spezialisierten Fortbildungsmodule 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 Fahrexpertise als Zugangsvoraussetzung für die Erteilung einer Fahrlehrerlaubnis, 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 selbständige 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 sprechen. Die Forderung nach einem 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 Anhänger).

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 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

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

Sicherheitsverantwortung verbunden, die eine frühzeitige und verlässliche Antizipation des Verhaltens von Kraftradfahrern und Schwerkraftfahrzeugführern voraussetzt und zuweilen ein sekundschnelles 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 umweltbewussten 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 Erfahrung im Umgang mit Hängerfahrzeugen 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 Fahrlehrerlaubnisklasse 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 Gutachternvorschlags 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 unterschiedlichen Qualitätsbereichen (z. B. Ausbildungsergebnisse, Lehr-Lernkultur bzw. Qualität der Lehr-Lernprozesse, Schulkultur, Schulmanagement, Lehrerprofessionalität, 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 FahrLG 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. Gleichermäßen 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.

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,

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.

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 Fahrschulbildung, 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 Fahrerrehabilitation (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

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.

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 Lernpotentiale 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 Handlungsrouninen 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 Fahrschulausbildung 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 Ausbildungsbefugnis 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

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 (2700 Ausbildungsstunden), Norwegen (3360 Ausbildungsstunden) und Schweden (2520 Ausbildungsstunden) finden sich allerdings noch weit höhere Stundenumfänge (Genschow et al., 2014).

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 Fahrschulerausbildung 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 Ausbildungsverläufe um zwei Monate. Ein erster Überblick über die Ausbildungsverläufe des Grundmoduls findet sich in der Abbildung 2.

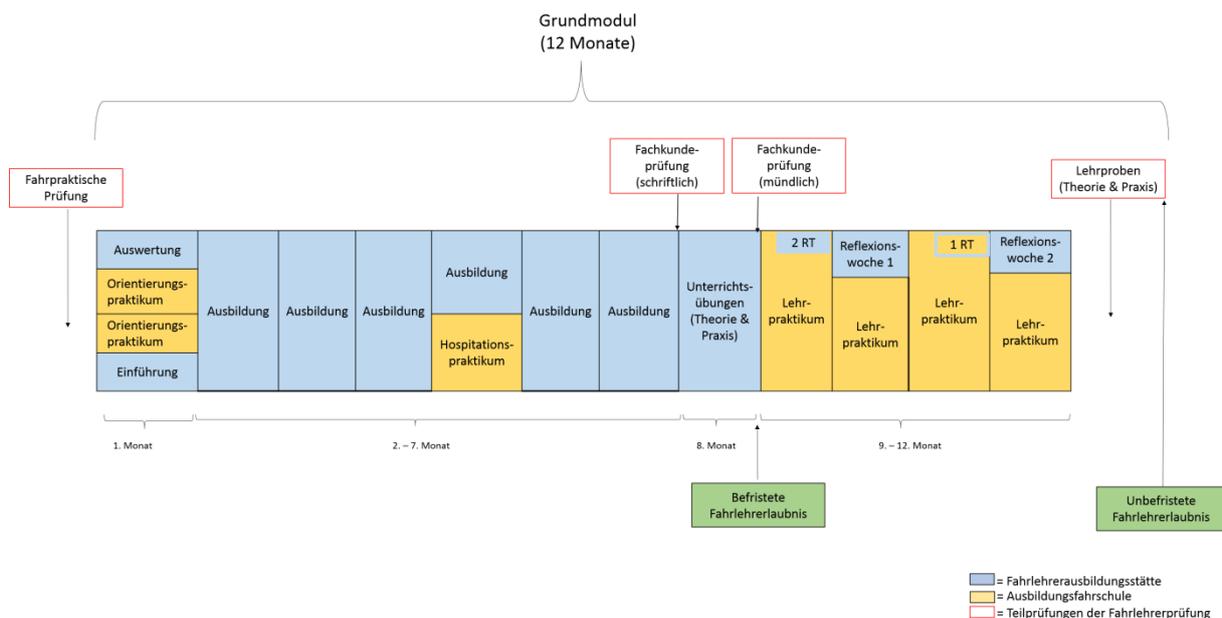


Abb. 2: Schematische Darstellung des Grundmoduls zum Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse BE

Fahrpraktische Prüfung

Vor dem Ausbildungsbeginn sollte der Fahrlehreranwärter die fahrpraktische Prüfung nach §15 FahrlPrüfO 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 FahrlPrüfO), 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 FahrlPrüfO), 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 FahrlPrüfO). Bei einer Vorverlegung der Prüfung hätte er im Falle eines Prüfungsversagens noch keine Zeit und kein Geld in die Ausbildung investiert.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

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.

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.

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 videographisch 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 FahrPrüfO). 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 FahrIG).

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 – selbständig 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, so dass 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 Anwärter 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 Reflexionswo-

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.

chen a 35 Stunden) damit auf 91 Stunden (2 Reflexionswochen a 35 Stunden und drei Reflexionstage a 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 Fahrlehrerlaubnis 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 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 diese 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.

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

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%)	

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 Kompetenzbereichs „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.

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 FahrlAusBO geregelt. Aus Gründen der Übersichtlichkeit empfehlen die Gutachter, die Zuordnung künftig im Rahmenplan festzulegen.

6.4 Skizzierung der fakultativen Zusatzmodule

Im Anschluss an den Erwerb der Grundfahrerlaubnisklasse BE bestehen Karrieremöglichkeiten von Fahrlehrern insbesondere im Erwerb der zusätzlichen Fahrerlaubnisklassen A, CE und DE. Darüber hinaus kann im Bereich der Fahrschul Ausbildung 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 FahrlG) oder zum Seminarleiter für die verkehrspädagogische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars (§31a FahrlG) dar. Zudem können sich Fahrlehrer als Dozenten im Rahmen der Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz (BKrFQG) 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 der Abbildung 3.

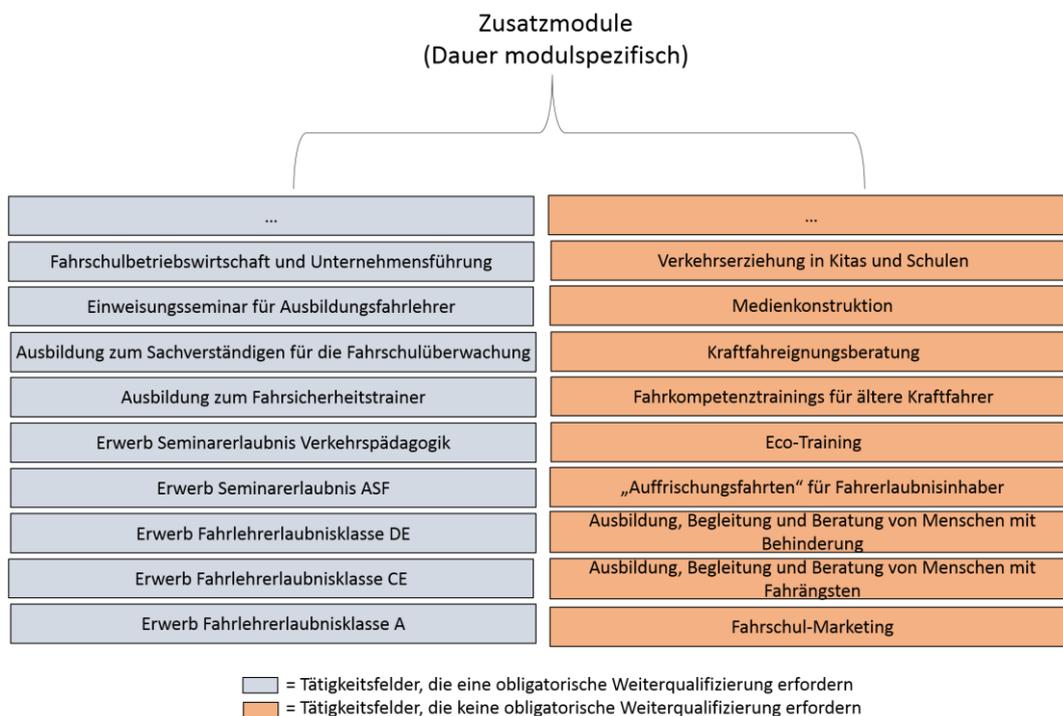


Abb. 3: Beispielhafte Zusatzmodule einer modularisierten optimierten Fahrlehrerausbildung

In der Abbildung 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

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 FahrlG 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. Eine Ausnahme bilden die Zusatzmodule zum Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklassen A, CE und DE, für die im Kapitel 3 bereits konkrete zu erwerbende Kompetenzen und entsprechende Lehr-Lerninhalte vorgeschlagen wurden (s. o.). Im Folgenden sollen für diese drei Zusatzmodule nun auch 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 FahrlPrüfO) 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 Fahrlehreranwärter vor Bestehen der Lehrprobe im Rahmen eines Lehrpraktikums dazu berechtigt, Fahrschüler in der jeweiligen Klasse auszubilden. Darüber hinaus wären auch für diese

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

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 Fahrschülerlaubnis besitzt oder als verantwortlicher Leiter des Ausbildungsbetriebs einer Fahrschule tätig ist und
- an einem mindestens dreitägigen Einweisungsseminar 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 Fahrerlaubnis 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 Wartefrist 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 Einweisungsseminar überarbeitet und klassenübergreifend gestaltet werden, sodass ein Seminar zum Betrieb einer Ausbildungsfahrschule aller Klassen berechtigt, 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.

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

7 Vorschläge zur Änderung fahrlehrerrechtlicher 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.

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

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 Kraftfahrzeugen 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.

6	§2 Abs. 3 FahrIG	<p>„Die Dauer der Ausbildung nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 beträgt</p> <p>1. für Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE fünfeneinhalb Monate in einer Fahrlehrerausbildungsstätte und viereinhalb Monate in einer Ausbildungsfahrschule“</p> <p>2. für Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse A zusätzlich einen Monat in einer Fahrlehrerausbildungsstätte,</p> <p>3. für Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse CE oder DE zusätzlich zwei Monate in einer Fahrlehrerausbildungsstätte.</p> <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> <p>1. gründliche Kenntnisse</p> <p>a) der Verkehrspädagogik einschließlich der Didaktik,</p> <p>b) der Verkehrsverhaltenslehre einschließlich der Gefahrenlehre,</p> <p>c) der maßgebenden gesetzlichen Vorschriften,</p> <p>d) der umweltbewußten und energiesparenden Fahrweise,</p> <p>e) der Fahrphysik,</p>	<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>

		<p>2. ausreichende Kenntnisse der Kraftfahrzeugtechnik sowie</p> <p>3. die Fähigkeit und Fertigkeit, sachlich richtig, auf die Ziele der Fahrschulerausbildung bezogen und methodisch überlegt unterrichten zu können, nachzuweisen.</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>
10	§9a Abs. 1 Satz 1 FahrIG	<p>„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.“</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>
11	§9a Abs. 1 Satz 4 FahrIG	<p>„Die befristete Fahrlehrerlaubnis erlischt</p> <ol style="list-style-type: none"> 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.“ 	<p>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.</p>
12	§9a Abs. 3 Satz 1 FahrIG	<p>„Der Inhaber der befristeten Fahrlehrerlaubnis hat über seine praktische Ausbildung ein Berichtsheft zu führen“.</p>	<p>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.</p>
13	§9b Abs. 1 FahrIG	<p>„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</p>	<p>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).</p> <p>Weiterhin ist an einem Einweisungsseminar teilzunehmen, das für alle Klassen Gültigkeit besitzen sollte; eine entsprechende</p>

		<p>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“.</p>	<p>Überarbeitung der Seminarinhalte ist notwendig und hilft, finanzielle und zeitliche Belastungen des Ausbildungsfahrlehrers zu verringern.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
14	§21a Abs. 1 Satz 1 FahrIG	<p>„Eine Fahrschule, an der ein Fahrlehrer mit befristeter Fahrlehrerlaubnis tätig ist (Ausbildungsfahrschule), darf nur betreiben oder verantwortlich leiten, wer</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 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, 2. seit mindestens drei Jahren die Fahrschülerlaubnis besitzt oder als verantwortlicher Leiter des Ausbildungsbetriebs einer Fahrschule tätig ist, 3. an einem mindestens 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 hat“. 	<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 Fahrschüler hauptberuflich in Theorie und Praxis ausgebildet worden sein (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).</p> <p>Es wird vorgeschlagen, die Forderung nach Berufserfahrung als Fahrschulinhaber oder verantwortlicher Leiter dahingehend zu ergänzen, 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 Lehrpraktikum 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 [...] 3. der Fahrlehrerausbildungsstätte in ausreichender Anzahl Lehrkräfte zur Verfügung stehen, die in der Lage sind, in ihrem Aufgabenbereich den Fahrlehreranwärtern die nach § 4 notwendigen Kenntnisse und Fertigkeiten 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 Fahrlehrerausbildungsstätte hat dafür zu sorgen, daß die Ausbildung die für Fahrlehrer erforderlichen rechtlichen und technischen Kenntnisse und pädagogischen Fähigkeiten vermittelt“.</p>	<p>Dieser Passus ist ggf. an die Kompetenzorientierung der reformierten Ausbildung anzupassen. Demnach müsste der Inhaber oder der verantwortliche Leiter der amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätte dafür sorgen, dass in der Ausbildung die für die Tätigkeit als Fahrlehrer notwendigen fachlichen sowie pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Kompetenzen vermittelt werden.</p>

17	§2 Abs. 2 DV-FahrIG	„Der Fahrlehrerschein für die unbefristete Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE darf erst ausgehändigt oder zugestellt werden, wenn der Fahrlehrerschein für die befristete Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE der Erlaubnisbehörde abgeliefert worden ist“.	Durch die Einführung einer Lehrprobe zur Fahrpraktischen Ausbildung 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 Ausgehändigung oder Zustellung des Fahrlehrerscheins für die unbefristete Fahrlehrerlaubnis der entsprechenden Klassen anzugleichen. Somit darf der Fahrlehrerschein für eine unbefristete Fahrlehrerlaubnis der Klassen BE, A, CE oder DE erst ausgehändigt oder zugestellt werden, wenn der Fahrlehrerschein für die befristete Fahrlehrerlaubnis der jeweiligen Klasse der Erlaubnisbehörde abgeliefert worden ist.
18	§8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 DV-FahrIG	„Der verantwortliche Leiter einer Fahrlehrerausbildungsstätte muss [...] 4. entweder drei Jahre lang Inhaber der Fahrschülerlaubnis, verantwortlicher Leiter einer Fahrschule oder hauptberufliche Lehrkraft einer Fahrlehrerausbildungsstätte gewesen sein oder ein Studium, das ausreichende Kenntnisse des Maschinenbaus vermittelt, an einer Hochschule abgeschlossen haben, oder die Befähigung zum Richteramt besitzen oder ein Studium der Erziehungswissenschaften an einer Hochschule abgeschlossen haben“.	Mit Blick auf die erforderlichen Lehrkräfte an einer Fahrlehrerausbildungsstätte 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.
19	§9 Abs. 1 Satz 1 DV-FahrIG	„Der Fahrlehrerausbildungsstätte müssen folgende Lehrkräfte zur Verfügung stehen: 1. eine Lehrkraft mit der Befähigung zum Richteramt, 2. eine Lehrkraft mit einem abgeschlossenen 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, 3. ein Fahrlehrer, der die Fahrlehrerlaubnis der Klassen A, BE und CE besitzt und drei Jahre lang hauptberuflich Fahrschüler theoretisch und praktisch ausgebildet hat, 4. ein Fahrlehrer mit entsprechender Fahrerlaubnis und Unterrichtserfahrung für die Ausbildung von Fahrlehreranwärtern, welche die Fahrlehrerlaubnis der Klasse DE erwerben wollen und 5. eine Lehrkraft mit abgeschlossenem Studium der Erziehungswissenschaft an einer	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. 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. 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, so dass hierunter Universitäten,

		Hochschule und mit der Fahrerlaubnis der Klasse BE“.	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.
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 Fahrerlehrgesetzes 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.
23	Anlage 1.2 DV-FahrIG		Das Muster des Fahrlehrerscheins nach Anlage 1.2 wäre bei Einführung einer befristeten Fahrerlaubnis für die Klassen A, CE und DE zu überarbeiten.
24	§2 Abs. 1 FahrlAusBO	„Die Ausbildung ist nach einem von der Erlaubnisbehörde (§ 32 des Fahrerlehrgesetzes) 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 Fahrerlehrgesetz zu unterrichten, und zwar 1. von einem Fahrlehrer (§ 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 und 4 der Durchführungsverordnung zum Fahrerlehrgesetz) 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;	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-FahrIG.

		<p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p> <p>Die übrigen Sachgebiete können von jeder Lehrkraft nach Satz 1 unterrichtet werden.</p>	
26	§3 Abs. 1 FahrlAusbO	<p>„Die Ausbildung des Fahrlehreranwärters ist nach einem von der Erlaubnisbehörde (§ 32 des Fahrlehrergesetzes) zu genehmigenden Ausbildungsplan durchzuführen. Der Ausbildungsplan muss folgende Abschnitte enthalten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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“. 	<p>Es ist zu prüfen, inwieweit Regelungen für das Lehrpraktikum in den Klassen A, CE und DE notwendig sind (s. o.).</p> <p>In Satz 1 ist zu ergänzen, dass die Ausbildung des Inhabers einer befristeten Fahrlehrerlaubnis die Qualitätskriterien guter Fahrschulbildung berücksichtigen muss und nach einem von der Erlaubnisbehörde zu genehmigenden Ausbildungsplan durchzuführen ist.</p>
27	§3 Abs. 2 FahrlAusbO	<p>„Die wöchentliche Dauer der Ausbildung darf 20 Unterrichtsstunden nicht unterschreiten und 40 Unterrichtsstunden nicht überschreiten. Eine Unterrichtsstunde beträgt 45 Minuten.“</p>	<p>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.</p>
28	Anlage (zu § 2 Absatz 1) Rahmenplan für die		<p>Der Rahmenplan ist ggf. entsprechend der Neufassung des Rahmenplans (Anlage 3 zum Gutachten) zu ändern.</p>

	Fahrlehrerausbildung an Fahrlehrerausbildungsstätten		
29	§2 Abs. 2 Fahr-IprüfO	<p>„Dem Prüfungsausschuss müssen angehören:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 Fahrlehrerlaubnis der von dem Bewerber beantragten Klasse, der fünf Jahre lang Fahrschüler ausgebildet hat; bei der Prüfung von Bewerbern für die Fahrlehrerlaubnis der Klasse DE genügt eine ausreichende Praxis in der Ausbildung der Klasse DE.“ 	<p>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.</p> <p>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).</p>
30	§2 Abs. 3 Fahr-IprüfO	<p>„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.“</p>	<p>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.</p>
31	§8 Abs. 1 Fahr-IprüfO	<p>„Die Erlaubnisbehörde lässt den Bewerber für die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE zur fahrpraktischen Prüfung und zur Fachkundeprüfung zu, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. er einen Antrag auf Erteilung einer befristeten Fahrlehrerlaubnis (§ 9a Absatz 1 des Fahrlehrergesetzes) gestellt hat, 2. die Voraussetzungen nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 bis 4 des Fahrlehrergesetzes vorliegen und 3. er die Fahrpraxis nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 des Fahrlehrergesetzes und die Ausbildung nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 des Fahrlehrergesetzes begonnen hat.“ 	<p>Da die fahrpraktische Prüfung im Rahmen des Grundmoduls (Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse 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.</p>
32	§8 Abs. 3 Fahr-IprüfO	<p>„Die Erlaubnisbehörde lässt den Bewerber für die Fahrlehrerlaubnis der Klassen A, CE und DE jeweils zur fahrpraktischen Prüfung und zur Fachkundeprüfung zu, wenn</p>	<p>Für die Prüfungszulassung im Fall des Erwerbs der Fahrlehrerlaubnisklassen 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 Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE besitzt und</p>

		<p>1. er die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE besitzt und</p> <p>2. er die erforderliche Fahrpraxis nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 des Fahrlehrergesetzes und die erforderliche Ausbildung nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 des Fahrlehrergesetzes jeweils abgeschlossen hat“.</p>	<p>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 Fahrlehrerausbildungsstätte absolviert wurde. Sofern für die Fahrerlaubnisklassen 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 Fahrlehrerlaubnis der entsprechenden Klasse erteilt worden ist oder gleichzeitig erteilt wird und er einen Antrag auf Erteilung einer unbefristeten Fahrlehrerlaubnis der jeweiligen Klasse gestellt hat.</p>
33	§9 Satz 2 und 3 FahrPrüfO	<p>„Die fahrpraktische Prüfung eines Bewerbers um die Fahrlehrerlaubnis 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 Fahrlehrerausbildungsstätte und die Lehrproben jeweils innerhalb eines Monats nach Abschluss der Ausbildung in der Ausbildungsfahrschule (§ 2 Absatz 5 Satz 3 des Fahrlehrergesetzes) durchgeführt werden“.</p>	<p>Die fahrpraktische Prüfung wird in Folge der Reform ggf. vorgezogen und ist vor Ausbildungsbeginn durchzuführen. Die Lehrproben zum Erwerb der unbefristeten Fahrlehrerlaubnisklasse 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 Fahrlehreranwärter (Praktikum) nach §2 Abs. 5 Fahrlehrergesetz und §3 Fahrlehrer-Ausbildungsordnung“ absolviert wurden.</p>
34	§13 FahrPrüfO	<p>„In den Prüfungen und Lehrproben hat der Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis seine fachliche Eignung (§ 4 des Fahrlehrergesetzes) nachzuweisen. Hierzu gehören die Kenntnisse in der Fahrlehrerausbildungsordnung aufgeführten Sachgebiete und die Fähigkeit zu ihrer praktischen Anwendung“.</p>	<p>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.</p>
35	§14 Abs. 1 FahrPrüfO	<p>„Die Fahrlehrerprüfung besteht aus einer fahrpraktischen Prüfung, einer Fachkundeprüfung mit einem schriftlichen und mündlichen Teil sowie - für die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE - aus je einer Lehrprobe im theoretischen und im fahrpraktischen Unterricht“.</p>	<p>Hier hat eine Ergänzung mit Blick auf die Fahrlehrerlaubnisklassen 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).</p>
36	§15 Abs. 1 Satz 1 FahrPrüfO	<p>„In der fahrpraktischen Prüfung hat der Bewerber nachzuweisen, dass er ein Kraftfahrzeug mit Kupplungspedal oder im Falle der Fahrerlaubnisklassen A, A2 und A1 mit Kupplungshebel und eine Fahrzeugkombination der Klasse, für die er die Fahrlehrerlaubnis beantragt hat, vorschriftsmäßig, sicher, gewandt und umweltschonend führen kann“.</p>	<p>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).</p>
37	§16 Abs. 1 und 2 FahrPrüfO	<p>„(1) Im schriftlichen Teil der Prüfung hat der Bewerber sein Fachwissen nachzuweisen. Der</p>	<p>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</p>

		<p>Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE hat innerhalb von fünf Stunden</p> <p>a) zwei Aufgaben aus den Bereichen Verkehrsverhalten einschließlich Verkehrsrecht, Gefahrenlehre und Umweltschutz sowie</p> <p>b) je eine Aufgabe aus den Bereichen Verkehrspädagogik und Fahrzeugtechnik einschließlich Fahrphysik zu bearbeiten.</p> <p>(2) Bei Erweiterungsprüfungen hat</p> <p>1. der Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse A je eine Aufgabe aus den Bereichen</p> <p>a) Verkehrsverhalten einschließlich Verkehrsrecht, Gefahrenlehre und Umweltschutz sowie</p> <p>b) Verkehrspädagogik oder Fahrzeugtechnik einschließlich Fahrphysik,</p> <p>2. der Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse CE oder DE je eine Aufgabe aus den Bereichen</p> <p>a) Verkehrsverhalten einschließlich Verkehrsrecht, der Sozialvorschriften im Straßenverkehr, Gefahrenlehre und Umweltschutz sowie</p> <p>b) Verkehrspädagogik oder Fahrzeugtechnik einschließlich Fahrphysik, innerhalb von zweieinhalb Stunden zu bearbeiten“.</p>	<p>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.</p>
38	§16 Abs. 6 FahrIPrüfO	<p>„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.“</p>	<p>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.</p>
39	§17 Abs. 1 Satz 1 FahrIPrüfO	<p>„Der Bewerber hat in etwa 45 Minuten nachzuweisen, dass er in der Lage ist, Fahrschülern theoretischen Unterricht zu erteilen.“</p>	<p>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.</p>
40	§18 FahrIPrüfO	<p>„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.“</p>	<p>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 Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE zu fordern und ermöglicht somit – insbesondere bei CE- und DE-Lehrproben – den Einsatz von Kraftfahrzeugen ohne Schaltgetriebe.</p>

41	§21 FahrPrüfO	„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 FahrPrüfO	„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 FahrPrüfO	„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.
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.).

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: http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/verkehrssicherheitsprogramm-2011.pdf?__blob=publicationFile [20.08.2014].
- 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 Franzisko: 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> [01.02.2015].
- 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 [20.08.2014].
- Ferchoff, W. (2007). *Jugend und Jugendkulturen im 21. Jahrhundert: Lebensformen und Lebensstile*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Follmer, R., Gruschwitz, D., Jesske, 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. & Willmes-Lenz, 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 Fahrlernen. 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.
- 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 Interessensorientierungen 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. Eine Expertise*. Bonn: Bundesministerium für Bildung und Forschung. Verfügbar unter http://www.bmbf.de/pub/zur_entwicklung_nationaler_bildungsstandards.pdf [02.08.2014].
- 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/veroeffentlichungen_beschluesse/2006/2006_08_01-Gesamtstrategie-Bildungsmonitoring.pdf [02.08.2014].
- KMK (2006). *Gesamtstrategie der Kultusministerkonferenz zum Bildungsmonitoring*. Verfügbar unter http://www.kmk.org/fileadmin/veroeffentlichungen_beschluesse/2004/2004_12_16-Standards-Lehrerbildung.pdf [02.08.2014].
- 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 [02.08.2014].
- 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 [02.01.2015].
- 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., Gößling, 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. & Röhl, W. (2008). *Sportlich und sicher Autofahren mit Walter Röhl*. Stuttgart: Motorbuch Verlag.
- Maier, F. (2014). *Wirkpotentiale 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. & Wittwer, 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.
- Mitschke, M. & Wallentowitz, H. (2004). *Dynamik der Kraftfahrzeuge*. Berlin, Heidelberg: Springer-Verlag.
- 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> [02.08.2014].
- 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 Kraftfahrtechnik*. 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 [02.08.2014].
- 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 Hansjosten, E. und 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/UnfaelleGueterkraftfahrzeuge5462410127004.pdf?__blob=publicationFile [24.10.2014].
- 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 [24.10.2014].
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2013c). *Verkehrsunfälle. Zweiradunfälle im Straßenverkehr 2012*. Verfügbar unter: https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/UnfaelleZweirad5462408127004.pdf?__blob=publicationFile [24.10.2014].
- Sturzbecher, D. (Hrsg.). (2004). *Manual für die Pädagogisch qualifizierte Fahrschulüberwachung*. Potsdam: Universität.
- Sturzbecher, D. (2010). Methodische Grundlagen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung. D. Sturzbecher, J. Bönninger & M. Rüdell (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., Rüdell, 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 Fahrschulüberwachung*. Vehlfeanz: IFK.
- Sturzbecher, D., Sackmann, G., Preußner, W. & Hermann, U. (2005). *Berufseignungstest für Fahrlehrerbewerber (BET)*. Stuttgart: Deutsche Fahrlehrer-Akademie e.V.
- 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., Kunina-Habenicht, O., Dicke, T., Förster, D., Lohse-Bosenz, H., Gößling, 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://udikom.de/downloads/Studienbrief_1_Individualdiagnostik.pdf [24.10.2014].
- 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 [20.08.2014].

Anlage 1 – Gegenüberstellung bedeutsamer Merkmale der Fahrlehrerausbildung und Fahrlehrerprüfung vor den Reformen im Jahr 1999 und danach

	bis 1999	seit 1999
Voraussetzungen zur Erteilung einer Fahrlehrerlaubnis	<ul style="list-style-type: none"> • Mindestalter 23 Jahre • Geistige und körperliche Eignung • Abgeschlossene Berufsausbildung in einem anerkannten Lehrberuf nach Hauptschulabschluss oder gleichwertige Vorbildung • Besitz der Fahrerlaubnisklassen 1a und 2 • Ausreichende Fahrpraxis auf Kraftfahrzeugen der Klasse 3 • Teilnahme an einem Lehrgang an einer Fahrlehrerausbildungsstätte innerhalb der letzten zwei Jahre • Nachweis der fachlichen Eignung in einer Prüfung 	<ul style="list-style-type: none"> • Mindestalter 22 Jahre • Geistige, körperliche und fachliche Eignung • Abgeschlossene Berufsausbildung in anerkanntem Lehrberuf nach Hauptschulabschluss oder gleichwertige Vorbildung • Besitz der Fahrerlaubnisklassen A2⁴¹, BE und CE • Ausreichende Fahrpraxis auf Kraftfahrzeugen der Klasse B • Ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache⁴² • Ausbildung zum Fahrlehrer innerhalb der letzten drei Jahre • Nachweis der fachlichen Eignung in einer Prüfung
Ablauf der Ausbildung	<ul style="list-style-type: none"> • 5-monatiger Lehrgang an Fahrlehrerausbildungsstätte 	<ul style="list-style-type: none"> • 5-monatiger Lehrgang an Fahrlehrerausbildungsstätte • 4 ½-monatige Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule, ergänzt um zwei einwöchige Lehrgänge in der Fahrlehrerausbildungsstätte
Erforderliche Lehrkräfte der Fahrlehrerausbildungsstätte	<ul style="list-style-type: none"> • Lehrkraft mit Befähigung zum Richteramt • Lehrkraft mit abgeschlossenem technischen Studium an Hoch- oder Ingenieursschule mit zweijähriger Praxis auf dem Gebiet des Baues oder Betriebs von Kraftfahrzeugen • Fahrlehrer aller Klassen mit dreijähriger hauptberuflicher Ausbildungserfahrung in Theorie und Praxis • Lehrkraft mit abgeschlossener Ausbildung in Pädagogik oder abgeschlossenem Psychologiestudium 	<ul style="list-style-type: none"> • Lehrkraft mit Befähigung zum Richteramt • Lehrkraft mit abgeschlossenem technischen Studium an Hoch- oder Ingenieursschule mit zweijähriger Praxis auf dem Gebiet des Baues oder Betriebs von Kraftfahrzeugen • Fahrlehrer der Klassen A, BE und CE mit dreijähriger hauptberuflicher Ausbildungserfahrung in Theorie und Praxis • Fahrlehrer der Klasse DE mit entsprechender Fahrerlaubnis und Unterrichtserfahrung • Lehrkraft mit abgeschlossenem Hochschulstudium der Erziehungswissenschaft und der Fahrerlaubnis der Klasse BE
Sachgebiete und Stundenverteilung der Ausbildung an der Fahrlehrerausbildungsstätte (Rahmenplan – Anlage zur FahrlAusbO)	<ul style="list-style-type: none"> • 250 Std. (36%) Verkehrsvorschriften, Gefahrenlehre • 70 Std. (10%) Rechtskunde • 120 Std. (17%) Fahrzeugtechnik • 10 Std. (1%) Umweltschutz, energiesparende Fahrweise • 10 Std. (1%) 	<ul style="list-style-type: none"> • 280 Std. (36%) Verkehrsverhalten • 70 Std. (9%) Recht • 90 Std. (12%) Technik • 10 Std. (1%) Umweltschutz • 15 Std. (2%) Fahren • 235 Std. (31%) Verkehrspädagogik

⁴¹ Der Besitz der Fahrerlaubnisklasse A2 wird seit dem Jahr 2013 gefordert: Artikel 4 des Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 17. Juni 2013, BGBl. I: S. 1558. Bis dato war der Besitz einer - auch auf leistungsbeschränkte Krafträder eingegrenzten - Fahrerlaubnis der Klasse A erforderlich (Bouska & May, 2009).

⁴² Ausreichende Sprachkenntnisse werden seit dem Jahr 2008 verlangt: Artikel 1 Viertes Gesetz zur Änderung des Fahrlehrergesetzes vom 19. März 2008, BGBl. I: S. 418.

	<p>Sicheres und gewandtes Führen von Kraftfahrzeugen der Klasse 3</p> <ul style="list-style-type: none"> • 70 Std. (10%) Pädagogische und psychologische Grundsätze • 90 Std. (13%) Unterrichtsgestaltung • 40 Std. (6%) Praktische Unterrichtsübungen • 40 Std. (6%) Fahrschulwesen • 700 Std. (100%) Gesamtausbildung 	<ul style="list-style-type: none"> • 70 Std. (9%) Auswertung der Erfahrungen aus der praktischen Ausbildung • 770 Std. (100%) Gesamtausbildung
Teilprüfungen der Fahrlehrerprüfung	<ul style="list-style-type: none"> • Praktischer Teil (etwa 30 Min.) • Schriftlicher Teil (4 Std.) <ul style="list-style-type: none"> ○ 3 Aufgaben aus dem Verkehrsrecht (2 davon zum Verhalten im Straßenverkehr inkl. Gefahrenlehre) ○ 1 Aufgabe zur Kraftfahrzeugtechnik • Mündlicher Teil (etwa 30 Min.) • Praktische Lehrprobe (etwa 30 Min.) <ul style="list-style-type: none"> ○ Ausbildung mit simuliertem Fahrschüler • Mündliche Lehrprobe (etwa 30 Min.) <ul style="list-style-type: none"> ○ Unterricht vor Prüfungskommission 	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrpraktische Prüfung (mind. 60 Min.) • Fachkundeprüfung <ul style="list-style-type: none"> ○ Schriftlicher Teil (5 Std.) <ul style="list-style-type: none"> • 2 Aufgaben aus dem Bereich Verkehrsverhalten einschließlich Verkehrsrecht, Gefahrenlehre und Umweltschutz • 1 Aufgabe aus dem Bereich Verkehrspädagogik • 1 Aufgabe aus dem Bereich Fahrzeugtechnik inkl. Fahrphysik ○ Mündlicher Teil (etwa 30 Min.) • Lehrprobe im fahrpraktischen Unterricht (etwa 45 Min.) <ul style="list-style-type: none"> ○ Ausbildung eines realen Fahrschülers • Lehrprobe im theoretischen Unterricht (etwa 45 Min.) <ul style="list-style-type: none"> ○ Unterricht mit realen Fahrschülern
In der Fahrlehrerprüfung zu erbringende Nachweise	<ul style="list-style-type: none"> • Ausreichende technische Kenntnisse des Kraftfahrzeugs • Gründliche Kenntnisse der maßgebenden gesetzlichen Vorschriften • Vertrautsein mit den Gefahren des Straßenverkehrs und mit den zu ihrer Abwehr erforderlichen Verhaltensweisen • Fähigkeit, in leicht verständlicher Weise einen sachgemäßen Unterricht zu erteilen 	<ul style="list-style-type: none"> • Gründliche Kenntnisse <ul style="list-style-type: none"> ○ der Verkehrspädagogik einschließlich der Didaktik ○ der Verkehrsverhaltenslehre einschließlich der Gefahrenlehre ○ der maßgebenden gesetzlichen Vorschriften ○ der umweltbewussten und energiesparenden Fahrweise ○ der Fahrphysik • ausreichende Kenntnisse der Kraftfahrzeugtechnik • Fähigkeit und Fertigkeit, sachlich richtig, auf die Ziele der Fahrschülerausbildung bezogen und methodisch überlegt unterrichten zu können
Mitglieder des Prüfungsausschusses	<ul style="list-style-type: none"> • Mitglied mit der Befähigung zum Richteramt oder zum höheren Verwaltungsdienst • Amtlich anerkannter Sachverständiger für den Kraftfahrzeugverkehr ohne Beschränkung auf Teilbefugnisse • Fahrlehrer aller Klassen mit mind. dreijähriger Ausbildungserfahrung als Fahrschulinhaber oder verantwortlicher Leiter eines Ausbildungsbetriebs 	<ul style="list-style-type: none"> • Mitglied mit der Befähigung zum Richteramt oder zum höheren nicht-technischen Verwaltungsdienst • Amtlich anerkannter Sachverständiger für den Kraftfahrzeugverkehr auch mit Beschränkung auf Teilbefugnisse • Fahrlehrer mit der vom Bewerber beantragten Fahrlehrerlaubnis und fünfjähriger Ausbildungserfahrung (Ausnahme bei DE-Prüfung = ausreichende Ausbildungspraxis) • Mitglied mit abgeschlossenem Hochschulstudium der Erziehungswissenschaft und der Fahrerlaubnis der Klasse BE

Anlage 2 – Aktueller Rahmenplan für die Fahrlehrerausbildung an Fahrlehrerausbildungsstätten

Verkehrsverhalten

Fahrlehreranwärter erwerben Wissen über das Verkehrsverhalten unter besonderer Berücksichtigung der Gefahrenlehre; sie lernen, ihr eigenes Fahrverhalten und das Fahrverhalten der Fahrschüler zu beobachten; sie lernen, das richtige Fahrverhalten den Fahrschülern zu vermitteln. Sie lernen die psychologischen und sozialen Aspekte des Verkehrsverhaltens sowie die Grundzüge der Verkehrspsychologie kennen.

Recht

Fahrlehreranwärter erwerben Kenntnisse des Rechtssystems, seiner Gliederung, Struktur und Funktion. Sie lernen die Wechselbeziehungen zwischen Grundrechten und Ansprüchen des Einzelnen und den Gemeinschaftsinteressen kennen sowie den Zusammenhang zwischen persönlichen Interessen und Verantwortung gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern und der Umwelt. Fahrlehreranwärter reflektieren ihr Rechtsverständnis und orientieren sich über die Einstellungen der Fahrschüler der unterschiedlichen Altersklassen. Fallbeispiele, induktive und deduktive Methoden kommen dabei zur Anwendung.

Technik

Fahrlehreranwärter lernen Aufbau und Funktionsweise des Kraftfahrzeugs und seiner Teile kennen (Nutzung, Bedienung, Kontrolle, Pflege, Wartung). Bei der Auswahl und Gewichtung der Ausbildungsinhalte kommt der Sicherheit und dem Umweltschutz eine besondere Bedeutung zu; naturwissenschaftliche Erklärungen, z. B. zur Umwelttechnik und zur Fahrphysik sind notwendig. Fahrlehreranwärter reflektieren ihr Technikverständnis und lernen die Zusammenhänge zwischen Fahrzeugtechnik, Verkehrssicherheit und Umweltschutz zu vermitteln.

Umweltschutz

Fahrlehreranwärter lernen die Zusammenhänge zwischen Straßenverkehr und Umweltschutz kennen. Sie werden mit den Möglichkeiten des Energiesparens beim Führen von Kraftfahrzeugen vertraut gemacht.

Fahren

Fahrlehreranwärter vervollkommen ihre Fähigkeiten und Fertigkeiten im sicheren, vorschriftsmäßigen, umweltschonenden und gewandten Fahren in den verschiedenen Fahrerlaubnisklassen; sie können ihr Fahrverhalten erklären.

Verkehrspädagogik (§ 4 Absatz 1 Nummer 3 des Fahrlehrergesetzes)

Fahrlehreranwärter lernen, theoretischen und praktischen Fahrunterricht in den verschiedenen Fahrerlaubnisklassen zu planen, zu gestalten und zu analysieren. Sie lernen die Grundlagen der Erwachsenenpädagogik und der Lernpsychologie kennen und entwickeln durch ihre Ausbildung ein persönliches Verständnis ihres pädagogischen Auftrags.

Ab-schnitt	Zeit (à 45 Min)	Sachgebiet
1	770	Fahrlehrerlaubnis Klasse BE
1.1	280	Verkehrsverhalten
1.1.1	80	Fahrer
1.1.1.1		Fähigkeiten und Fahrfertigkeiten Wahrnehmungsfähigkeit, Sehvermögen, Blickverhalten; Blickverhalten bei Fahranfängern, psychomotorische Fertigkeiten; Reaktionsfähigkeit; Konzentrationsfähigkeit und Aufmerksamkeit; Denkprozesse und Automatismen beim Fahren Wissen, anwenden, beobachten
1.1.1.2		Fahrtüchtigkeit Beanspruchung, Stress, Emotionen und Traumwelten, Alkohol und andere Drogen, Medikamente Wissen, beachten, beobachten, beeinflussen
1.1.1.3		Einstellungen zum Fahren und Fahrzeug; Möglichkeiten und Schwierigkeiten der Beeinflussung Kennenlernen, orientieren, klären, beeinflussen
1.1.1.4		Aggression, Selbstdurchsetzung und Gewalt im Straßenverkehr Formen, Entstehung und Möglichkeiten der Beeinflussung bei Fahrschülern und Fahrern Wissen, analysieren, beeinflussen
1.1.1.5		Fahrer selbstbild und Selbstwertgefühl Selbsteinschätzung, Fahrertypologien, Fahrstile, Motive Kennenlernen, reflektieren
1.1.1.6		Unterschiedliche Verkehrsteilnehmer: Hilfsbedürftige, Kinder, Jugendliche, Senioren, Fußgänger, Radfahrer, Kraftfahrer Informieren, reflektieren
1.1.2	40	Fahrverhalten
1.1.2.1		Regelkonformität Bedeutung für das Verkehrssystem und für jeden Einzelnen; Akzeptanz, Verstöße, Kontrolle; Statistik; Einstellungen bei Kraftfahrern Wissen, orientieren, reflektieren
1.1.2.2		Gefahrenlehre Objektive und subjektive Sicherheit, Risikowahrnehmung und Risikoakzeptanz; Gefährdung und Gefährlichkeit; Fahrfehler; Unfallforschung, Unfallstatistik, besondere Situation bei Verkehrsunfall, Fehlverhalten und Unfalltrends bei jungen Fahrern; Gefahren des Straßenverkehrs; Gefahrenabwehr, defensive Fahrweise Informieren, reflektieren
1.1.2.3		Kommunikation im Straßenverkehr, Straßenverkehr als besondere Kommunikationssituation; soziales Handeln im Straßenverkehr, Partnerschaft und Kooperation; Hilfe, Rücksicht, Höflichkeit, Gelassenheit Wissen, erfahren, sensibilisieren, engagieren, reflektieren
1.1.2.4		Verantwortung für Mensch und Umwelt Werte, Wertewandel, Wertekonflikt (Leben und Gesundheit, Umwelt, Freiheit, Mobilität, Eigentum) und Normen im Straßenverkehr, Zusammenhänge zwischen moralischem Anspruch und tatsächlichem Verkehrsverhalten im Straßenverkehr, unterschiedliche moralische Argumentationsniveaus in der Verkehrserziehung; Verhaltenssteuerung im Straßenverkehr durch Normen, Motive, Gesetze, durch Einsicht und Vernunft; Möglichkeiten der Beeinflussung der Verkehrsmoral durch Fahrschulunterricht Informieren, analysieren, vermitteln, reflektieren

1.1.3	160	Straßenverkehr
1.1.3.1		Verkehrsregeln Kennen, respektieren; sicherheitsrelevant, partnerschaftlich und verantwortungsvoll anwenden
1.1.3.2		Zulassung zum Straßenverkehr Personen Fahrzeuge Kennenlernen
1.2	70	Recht
1.2.1		Verfassungs- und Verwaltungsrecht, System der Vorschriften; Gesetze, Verordnungen, Verwaltungsvorschriften, Richtlinien, Dienstanweisungen (Entstehung, Bedeutung, Funktion); Verwaltungsrechtsschutz: Rechte und Möglichkeiten des Bürgers; formelle und formlose Rechtsmittel, Leistungsgrenzen des Rechtsstaates
1.2.2		Strafrecht einschließlich Ordnungswidrigkeiten Materielles Recht, Verfahrensrecht
1.2.3		Entziehung der Fahrerlaubnis und Fahrverbot Gerichtliche und behördliche sowie vorläufige und endgültige Maßnahmen, Reflexion der häufigsten Auffälligkeiten und ihre Ursachen
1.2.4		Haftungs- und Versicherungsrecht Delikts- und Gefährdungshaftung; Vertragsverletzung, Haftpflichtversicherung und freiwillige Versicherungen
1.2.5		Steuerrecht (Kraftfahrzeugsteuergesetz) Grundzüge kennen
1.2.6		Wettbewerbsrecht, Arbeits- und Sozialrecht Grundzüge
1.3		90
1.3.1	Motoren und Aggregate Otto- und Dieselmotoren; Kühlung; Schmierung; Kraftstoffanlagen; Abgasanlagen Elektroantrieb in Kraftfahrzeugen	
1.3.2	Kraftstoffe Anforderungen an Kraftstoffe; Umweltbelastung durch Kraftstoffe; alternative Kraftstoffe	
1.3.3	Schmierstoffe Unterscheidung von Güte und Viskosität; Umweltbelastung, Entsorgung	
1.3.4	Kraftübertragung Arten der Kraftübertragung, Kupplung, Getriebe, Achsantrieb, Differential	
1.3.5	Fahrwerk Radaufhängung; Rad- und Achsstellungen; Federung und Dämpfung; Räder und Reifen; Lenkung	
1.3.6	Bremsen Arten; Betriebs-, Feststell- und Hilfsbremsanlagen	
1.3.7	Karosserie und Ausstattung Innere und äußere Sicherheit, Recycling und Entsorgung; aktive und passive Sicherheit	
1.3.8	Elektrische und elektronische Anlagen Generator, Batterie, Verbraucher	
1.3.9	Fahrphysik Antriebskräfte, Fahrwiderstände; Kurvenkräfte; Bremskräfte	
1.3.10	Anhängertechnik Aufbauarten, Fahrtechnik mit Anhänger, Zusammenstellen von Zügen	
1.3.11	Umwelttechnik; Katalysator, Lambdasonde, Abgasrückführung, Rußfilter; Geräusentwicklung; Recycling; Umgang mit technischen Einrichtungen; Kontrolle, Wartung und Pflege;	

1.4	10	Umweltschutz Einfluss des Straßenverkehrs auf Klimaveränderungen, Natur (neuartige Baumkrankheiten) und menschliche Gesundheit; Emissionen, Ozonbildung, Treibhauseffekt; Umweltverträglichkeit und Energieverbrauch der unterschiedlichen Verkehrsmittel; Ressourcen; Möglichkeiten des Energiesparens; Verkehrsvermeidungsstrategien
1.5	15	Fahren Fahrlehreranwärter vervollkommen Fahrweise und Fahrfertigkeiten
1.6	235	Verkehrspädagogik
1.6.1	135	Inhalte, Ziele und Lernprozesse
1.6.1.1		Inhalte der Fahrschülerausbildung Sachgebiete für den theoretischen und praktischen Unterricht; Verbindlichkeit und Gestaltungsspielräume; Curricularer Leitfaden, Unterrichtswerke; Lehr- und Ausbildungspläne Kennen, gewichten, aufbereiten, anordnen
1.6.1.2		Ziele der Fahrschülerausbildung Systematik der Ausbildungsziele, Konkretisierung der Ausbildungsziele bei der Unterrichtsplanung Kennenlernen, verstehen, konkretisieren
1.6.1.3		Lernformen und Lernprozesse beim Fahrenlernen Lernvoraussetzungen, Lernstand; Lernstörungen; Weiterlernen nach der Fahrerlaubnisprüfung; Lernprozesse in der Erwachsenenbildung; Anleiten, beurteilen, helfen, unterstützen
1.6.1.4		Unterrichtsplanung Planungsfaktoren, -prinzipien und -schritte Kennenlernen, analysieren, anwenden
1.6.1.5		Fahrlehrerverhalten Besonderes pädagogisches Verhältnis; psychologische und soziale Zusammenhänge; Unterrichts- und Erziehungsstile, Typenkonzepte, Dimensionen; Zusammenhänge zwischen Unterrichtsstil, Lernklima, Lernerfolg und Lehrermage Kennen, trainieren, beurteilen
1.6.1.6		Fahrlehrer-Fahrschüler-Kommunikation Im Theorieunterricht und im praktischen Fahrunterricht; Beziehungen und Beziehungsstörungen Analysieren, gestalten, trainieren
1.6.1.7		Lernstandsdiagnose Leistung und Leistungsbeurteilung beim Fahrenlernen; Diagnosebogen; Leistungsrückmeldungen; Beurteilungsfehler, Prüfungsvorbereitung, Prüfungsreife, Prüfungsangst Wissen, mitteilen, helfen
1.6.1.8		Beratung von Fahrschülern Beratung als besonders pädagogische Beziehung; Methoden und typische Situationen Wissen, anwenden, können
1.6.2	60	Unterrichtsmethoden Veranschaulichung, Demonstration, Modellverhalten; Information, Erklärung, Referat, Erzählung, Bericht; Aufgaben, Anweisungen, entwickelndes Unterrichtsgespräch; Bekräftigung, Kritik, Korrektur, Appell; Arrangieren und moderieren: Übung, Wiederholung, Diskussion, Kleingruppenarbeit, Rollenspiel und Interaktionsspiel Kennenlernen, auswählen, üben
1.6.3		Unterrichtsmedien Modelle, Printmedien, audiovisuelle Medien, elektronische Medien Kennenlernen, beurteilen, auswählen, produzieren

1.6.4		Unterrichtspraxis Theorieunterricht und praktischer Unterricht; Einsatz von Zusatzspiegeln und Doppelpedalen Analysieren, planen, gestalten, anweisen, üben
1.6.5	40	Fahrschulwesen Fahrlehrergesetz und Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz; Vorschriften über Ausbildung und Prüfung von Fahrschülern einschließlich Fahrerlaubnis auf Probe und Nachschulung; Vorschriften über Ausbildung und Prüfung von Fahrschülern und Prüfung von Fahrlehrern
1.6.6		Vorbereitung auf die praktische Ausbildung Ablauf, Umfang und Organisation; Aufgaben des Fahrlehreranwärters und der Ausbildungsfahrschule; Status des Fahrlehreranwärters
1.6.7		Fahrlehrerberuf Entwicklung, Weiterqualifizierung; Belastungsfaktoren; Arbeitsorganisation Verkehrssicherheitsarbeit
1.6.8		Programme, Sicherheitstraining, Fahrerweiterbildung Kennen, anwenden
1.7	70	Auswertung der Erfahrungen aus der praktischen Ausbildung Analyse der Erfahrungen, praktische Folgerungen; Vertiefung der Sachgebiete Unterrichtsmethoden und Unterrichtspraxis
2	140	Fahrlehrerlaubnis Klasse A
2.1	45	Verkehrsverhalten
2.1.1	15	Fahrer Vertiefung des Wissens, der Fähigkeiten und Fertigkeiten, Einstellungen; Wahrnehmungsvermögen, psychomotorische Fähigkeiten (z. B. Gleichgewichtssinn); Kondition, Einstellungen zum Kraftradfahren, Fahrgefühle, Freizeitgestaltung; Fahrertypologien, Fahrstile Wissen, anwenden, beobachten
2.1.2		Fahrverhalten des Kraftradfahrers Regelverstöße, Statistik; Risiko und Risikobereitschaft; Fahrfehler, Unfälle, Trends, defensive Fahrweise; aggressives Fahren; Fahren in der Gruppe; Verhalten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern; Verantwortung für Mensch und Umwelt Wissen, beachten, beobachten, beeinflussen
2.1.3	30	Straßenverkehr
2.1.3.1		Verkehrsregeln Kennen, respektieren, sicherheitsrelevant, partnerschaftlich und verantwortungsvoll anwenden
2.1.3.2		Zulassung zum Straßenverkehr Personen Fahrzeuge Kennen
2.2	30	Technik
2.2.1		Motoren und Aggregate Viertakt- und Zweitaktmotoren, Kühlung, Schmierung, Kraftstoffanlagen, Abgasanlagen
2.2.2		Kraftübertragung Arten der Kraftübertragung, Kupplung, Getriebe, Primär- und Sekundärtrieb
2.2.3		Fahrwerk Federung und Dämpfung, Räder und Reifen, Reifenverschleiß, Radführung
2.2.4		Bremsen Arten, Funktion
2.2.5		Rahmenformen und -arten
2.2.6		aktive, passive Sicherheit Seitenwagen Formen, Anbau, Besonderheiten
2.2.7		Fahrphysik Antriebskräfte, Fahrwiderstände, Kurvenkräfte, Bremskräfte, Besonderheiten bei Roller und Kraftrad mit Beiwagen

2.2.8		Umwelttechnik und ihre Bedeutung für Fahrpraxis und Fahrzeugwartung, Katalysator, Lambdasonde, Abgasrückführung; Geräusentwicklung; Recycling, umweltgerechte Entsorgung Kennen, anwenden
2.2.9		Funkanlagen Arten und Einsatzmöglichkeiten
2.3	10	Fahren
2.4	55	Verkehrspädagogik Fahrlehreranwärter lernen, ihr verkehrspädagogisches Wissen, ihr pädagogisches Wissen und ihre pädagogischen Fähigkeiten und Fertigkeiten auf die Klasse A zu übertragen, zu ergänzen und anzuwenden
2.4.1	15	Inhalte, Ziele, Lernprozesse und -probleme beim Fahren auf Krafrädern; Mofa-Ausbildung
2.4.2	40	Methoden der praktischen Ausbildung Kleingruppen; Aufbau von Übungen mit steigendem Schwierigkeitsgrad; Sicherung und Kennzeichnung von Übungsflächen für die Grundfahrübungen; Einsatz von Funkanlagen
2.4.3		Unterrichtsmedien Modelle, Printmedien, audiovisuelle und elektronische Medien
2.4.4		Lernstandsdiagnose Leistung und Leistungsbeurteilung beim Fahrenlernen, Diagnosebogen, Leistungsrückmeldungen, Beurteilungsfehler, Prüfungsvorbereitung, Prüfungsreife, Ausbildungs- und Prüfungsängste
2.4.5		Fahrschulwesen Fahrlehrergesetz und Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz; Vorschriften über Ausbildung und Prüfung von Fahrschülern; Ausbildungsfahrzeuge und Funkeinsatz; Vorschriften über Ausbildung und Prüfung von Fahrlehrern
3	140	Fahrlehrerlaubnis Klasse CE oder DE (1. Ausbildungsmonat)
3.1	40	Verkehrsverhalten
3.1.1	10	Fahrer Vertiefung des Wissens, der Fähigkeiten und Fertigkeiten; Einstellungen der Fahrer von unterschiedlichen Nutzfahrzeugen, insbesondere: Blickverhalten; Dauerbeanspruchung; Stress, Anstrengung und Entspannung, Erholung, Fahrtüchtigkeit; Verantwortung des Fahrers; Verhalten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern Wissen, orientieren, reflektieren, sensibilisieren, engagieren
3.1.2	30	Straßenverkehr
3.1.2.1		Verkehrsregeln Kennen, respektieren, sicherheitsrelevant, partnerschaftlich und verantwortungsvoll anwenden
3.1.2.2		Zulassung zum Straßenverkehr Personen Fahrzeuge
3.2	60	Technik
3.2.1		Motoren und Aggregate Dieselmotoren, Kühlung, Schmierung, Einspritzverfahren, Aufladetechnik, Abgasanlagen
3.2.2		Kraftstoffe Anforderungen an Kraftstoffe, Umweltbelastung durch Kraftstoffe, alternative Kraftstoffe
3.2.3		Schmierstoffe Unterscheidung von Güte und Viskosität, Umweltbelastung, Entsorgung
3.2.4		Kraftübertragung Arten der Kraftübertragung, Kupplungs-, Getriebe- und Achsantriebsarten, Differential
3.2.5		Fahrwerk Radaufhängung, Rad- und Achsstellung, Federung und Dämpfung, Räder und Reifen, Lenkung

3.2.6		Bremsen Arten, Betriebs-, Feststell- und Hilfsbremsanlagen, Dauerbremsen (Motorbremsen, Retarder)
3.2.7		Elektrische und elektronische Anlagen Generator, Batterie, Verbraucher
3.2.8		Fahrphysik Antriebskräfte, Fahrwiderstände, Kurvenkräfte, Bremskräfte
3.2.9		Umwelttechnik Technische Einrichtungen zur Schadstoffreduzierung (z. B. Katalysator, Lambdasonde, Abgasrückführung, Rußfilter), Geräuscentwicklung, Recycling, umweltgerechte Entsorgung, Kontrollen, Wartung, Pflege Kennen, vermitteln
3.3	40	Verkehrspädagogik Fahrlehreranwärter lernen ihr verkehrspädagogisches Wissen und ihre pädagogischen Fähigkeiten und Fertigkeiten auf die Klassen CE und DE zu übertragen und anzuwenden
3.3.1	10	Inhalte, Ziele, Lernprozesse und -probleme beim Führen von Nutzfahrzeugen, Lernstandsbeurteilung
3.3.2	30	Methoden der praktischen Ausbildung in Kleingruppen Sicherung und Kennzeichnung von Übungsflächen für die Grundfahrbungen; Einsatz von Sicherungsposten und Einweisern
3.3.3		Fahrschulwesen Fahrlehrgesetz und Durchführungsverordnung zum Fahrlehrgesetz; Vorschriften über Ausbildung und Prüfung von Fahrschülern, Vorschriften über Ausbildung und Prüfung von Fahrlehrern. Belastungsfaktoren; Arbeitsorganisation, gemeinsame Nutzung von Ausbildungsfahrzeugen, Kooperationsformen im CE- und DE-Bereich
4	140	Fahrlehrerlaubnis Klasse CE (2. Ausbildungsmonat)
4.1	45	Verkehrsverhalten
4.1.1	5	Fahrer Einstellungen zum Fahren, Fahrzeug und Ladung, Möglichkeiten und Schwierigkeiten der Beeinflussung, Verhalten gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern
4.1.1.2		Ängste, Aggression und Selbstdurchsetzung Formen, Entstehung und Möglichkeiten der Beeinflussung bei Fahrschülern und Fahrern
4.1.1.3		Fahrer selbstbild und Selbstwertgefühl Selbstüberschätzung, Fahrertypologien, Fahrstile
4.1.2	40	Straßenverkehr
4.1.2.1		Verkehrsregeln Kennen, respektieren, sicherheitsrelevant, partnerschaftlich und verantwortungsvoll anwenden
4.1.2.2		Sozialvorschriften im Straßenverkehr
4.1.2.3		Gefahrgutbeförderung
4.1.2.4		Unfallverhütungsvorschriften
4.1.2.5		Berufskraftfahrerausbildung
4.1.2.6		Ausbildung zum Kraftverkehrsmeister
4.1.2.7		Internationaler Güterverkehr
4.2	5	Recht
4.2.1		Güterkraftverkehrsgesetz mit Nebenverordnungen
4.2.2		Kfz-Steuer bei Lkw, Anhänger und Sattelkraftfahrzeug
4.3	45	Technik
4.3.1	30	Bau- und Antriebsarten
4.3.2		Aufbauten

4.3.3		Zusammenstellung von Zügen, Verbindungseinrichtungen
4.3.4		Bremsen
4.3.4.1		Zugfahrzeug
4.3.4.2		Anhänger und Sattelauflieger
4.3.5	15	Ladungsaufnahme und Ladungssicherung
4.3.6		Fahrtechnik und Anhänger
4.3.7		Sicherheits- und Abfahrkontrollen
4.4	10	Fahren Fahrlehreranwärter vervollkommen ihre Fähigkeiten und Fertigkeiten im sicheren, vorschriftsmäßigen, umweltschonenden und gewandten Fahren von Zügen oder Sattelkraftfahrzeugen einschließlich Verbinden und Trennen von Fahrzeugkombinationen
4.5	35	Verkehrspädagogik
4.5.1	5	Fortführung der Ausbildungsschwerpunkte aus Abschnitt 3.3
4.5.2	30	Inhalte und Ziele der Fahrerschülerausbildung Methoden der praktischen Ausbildung in Kleingruppen; Sicherheits- und Abfahrkontrollen; Grundfahraufgaben; Anweisen des Sicherungsposten bei Verbinden von Fahrzeugkombinationen Lernstandsdiagnose Unterrichtsmedien Kennen, gewichten, ausführen, anordnen
5	140	Fahrlehrerlaubnis Klasse DE (2. Ausbildungsmonat)
5.1	45	Verkehrsverhalten
5.1.1	10	Fahrer
5.1.1.1		Einstellungen zum Fahren und gegenüber Fahrgästen; Möglichkeiten und Schwierigkeiten der Beeinflussung von Fahrern und Fahrgästen
5.1.1.2		Ängste, Aggression und Selbstdurchsetzung Formen, Entstehung und Möglichkeiten der Beeinflussung
5.1.1.3		Fahrer selbstbild und Selbstwertgefühl Selbstüberschätzung, Fahrertypologie, Fahrstile Kennen, reflektieren, beeinflussen
5.1.2	35	Straßenverkehr
5.1.2.1		Verkehrsregeln Kennen, respektieren, sicherheitsrelevant, partnerschaftlich und verantwortungsvoll anwenden
5.1.3		Sonstige Vorschriften
5.1.3.1		Unfallverhütungsvorschriften
5.1.3.2		Sozialvorschriften im Straßenverkehr
5.1.3.3		Berufskraftfahrerausbildung
5.1.3.4		Ausbildung zum Kraftverkehrsmeister
5.1.3.5		Internationaler Personenverkehr Wissen, anwenden
5.2	5	Recht
5.2.1		Personenbeförderungsgesetz mit Nebenbestimmungen
5.2.2		Kraftfahrzeugsteuergesetz
5.3	30	Technik
5.3.1		Bauarten
5.3.2		Aufbauten
5.3.3		Bremsen
5.3.4		Aktive und passive Sicherheit
5.3.5		Technische Serviceeinrichtungen Heizung, Klimaanlage, Bordküche, Toilette usw.

5.3.6		Versorgung und Entsorgung
5.3.7	25	Nothilfeeinrichtungen
5.3.8		Fahrtechnik
5.3.9		Werkstattausbildung Störungssuche und Fehlerbeseitigung
5.4	10	Fahren Fahrlehreranwärter vervollkommen ihre Fähigkeiten und Fertigkeiten im sicheren, vorschriftsmäßigen, umweltschonenden und gewandten Fahren; sie können ihr Fahrverhalten erklären
5.5	25	Verkehrspädagogik
5.5.1	5	Fortführung der Ausbildungsschwerpunkte aus Abschnitt 3.3
5.5.2	20	Inhalte und Ziele der Fahrschulerausbildung Methoden der praktischen Ausbildung in Kleingruppen; Sicherheits- und Abfahrkontrolle; Grundfahraufgaben; Anweisen des Sicherungsposten bei Verbinden von Fahrzeugkombinationen Lernstandsdiagnose Leistung und Leistungsbeurteilung beim Fahrenlernen, Diagnosebogen, Leistungsrückmeldungen, Beurteilungsfehler, Prüfungsvorbereitung, Prüfungsreife, Ausbildungs- und Prüfungsjüngste Unterrichtsmedien Modelle, Printmedien, audiovisuelle Medien, elektronische Medien Kennen, gewichten, aufbereiten, anordnen

Anlage 3: Entwurf eines künftigen Rahmenplans für die Fahrlehrerausbildung an Fahrlehrerausbildungsstätten

Abschnitt	Zeit ⁴³	
1	910	Ausbildung Fahrlehrerlaubnisklasse BE
1.1	450	Fachliches Professionswissen
1.1.1	260	Kompetenzbereich „Verkehrsverhalten“
1.1.1.1		<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> Alkohol, Drogen und Medikamente; Ablenkung; Müdigkeit; Krankheit; Emotionen; Aggression und Selbstdurchsetzung; Belastung und Beanspruchung; Einfluss von Beifahrern; Fahr motive; Einstellungen zum Fahrzeug und Fahren; Fahrer selbstbild; Fahrertypologien; theoretische Modelle des Fahrverhaltens; rechtliche Vorschriften zur Fahreignung und Fahrtüchtigkeit (z. B. FeV, StVG)</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Bildungswissenschaftler; Fahrlehrer; Jurist</p>
1.1.1.2		<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> Übernahme der Perspektive anderer Verkehrsteilnehmer, individuelle Besonderheiten und mögliche Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern (Kinder; Ältere; Menschen mit Behinderung; Fußgänger; Radfahrer; Pedelec- und E-Bike-Fahrer; Kraffradfahrer; 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</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Fahrlehrer</p>
1.1.1.3		<p>Kompetenz BE-3 – Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung Fahrlehrer der Klasse BE können die Komponenten der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung bezüglich des Fahrens von Pkw und Pkw-Gespännern erläutern und Verkehrssituationen mit Blick auf Gefahren und Verhaltensmöglichkeiten beurteilen.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> Komponenten der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung; Wahrnehmung der Verkehrsumwelt; mögliche Gefahren im Straßenverkehr; Antizipation (latenter) Gefahrensituationen im Straßenverkehr; Risikowahrnehmung; Selbsteinschätzung der eigenen Fahrkompetenz; Risikoakzeptanz; Umgang mit Gefahrensituationen</p>

⁴³ Ausbildungseinheiten zu 45 Minuten

	<p>(Gefahrenvermeidung und Gefahrenabwehr); vorausschauende und defensive Fahrweise; Trainingsmöglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung (z. B. computergestützte Trainingsprogramme, kommentieren des Fahren)</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Bildungswissenschaftler; Fahrlehrer</p>
1.1.1.4	<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> 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</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Bildungswissenschaftler; Fahrlehrer</p>
1.1.1.5	<p>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-Gespanssen erläutern. Sie können die Fahraufgaben selbst fehlerfrei absolvieren und die Durchführung von Fahraufgaben kriteriengeleitet beurteilen.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> Fahraufgabenkatalog für die jeweiligen Fahrerlaubnisklassen; Durchführungs- und Bewertungsstandards für die Fahraufgaben; fahraufgabenrelevante Vorschriften der StVO</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Fahrlehrer</p>
1.1.1.6	<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> Fahrkompetenzdefizite und Fahrverhaltensbesonderheiten von Fahrern unterschiedlicher Altersgruppen 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</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Bildungswissenschaftler; Fahrlehrer</p>

1.1.1.7		<p>Kompetenz BE-7 – Mobilitätsverhalten Fahrlehrer der Klasse BE können Trends des Mobilitätsverhaltens in Deutschland beschreiben und Maßnahmen zur umweltschonenden und nachhaltigen Mobilitätsgestaltung erläutern.</p> <p><i>Beispielhafte curriculare Ausbildungsinhalte:</i> Mobilitätsverhalten in Deutschland; multimodale Mobilität; Möglichkeiten der umweltschonenden und nachhaltigen Mobilitätsgestaltung</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Fahrlehrer</p>
1.1.2	100	Kompetenzbereich „Recht“
1.1.2.1		<p>Kompetenz BE-1 – Rechtssystematik Fahrlehrer der Klasse BE können die Struktur und die Funktion des Rechtssystems beschreiben.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> Rechtsordnung (Gewaltenteilung; Öffentliches Recht; Privatrecht; Gerichtsbarkeit); System der Rechtsquellen (Rechtsquellen des Europarechts, Gesetze, Verordnungen, Verwaltungsvorschriften, Richtlinien, Dienstanweisungen); Rechtsmittel</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Jurist</p>
1.1.2.2		<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> 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), „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)</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Fahrlehrer; Jurist</p>
1.1.3	90	Kompetenzbereich „Technik“
1.1.3.1		<p>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 sicherheitsbedeutsame und umweltschutzrelevante Bestandteile.</p>

	<p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> 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)</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Ingenieur</p>
1.1.3.2	<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> 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 Grenzbe- reich)</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Fahrlehrer; Ingenieur</p>
1.1.3.3	<p>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 selbst anwenden.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> Fahrwiderstände; Motorkennlinien und Verbrauchskennfelder; Merkmale umweltschonenden Fahrens</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Fahrlehrer; Ingenieur</p>
2	Ausbildung Fahrlehrerlaubnisklasse A
2.1	Fachliches Professionswissen
2.1.1	Kompetenzbereich „Verkehrsverhalten“
2.1.1.1	<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> Fahrmotive; Emotionen (z. B. Flow-Erleben); Einstellungen zum Kraftradfahren; Fahrertypologien; Ablenkung; Belastung und Beanspruchung; körperliche Fitness beim Kraftradfahren; Fahren in der Gruppe</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Bildungswissenschaftler; Fahrlehrer</p>

2.1.1.2	<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> Wahrnehmung der Verkehrsumwelt; mögliche Gefahren im Straßenverkehr; Antizipation (latenter) 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)</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Bildungswissenschaftler; Fahrlehrer</p>
2.1.1.3	<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> Fahraufgabenkatalog für die jeweilige Fahrerlaubnisklasse; Durchführungs- und Bewertungsstandards für die Fahraufgaben; fahraufgabenrelevante klassenspezifische Vorschriften der StVO</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Fahrlehrer</p>
2.1.1.4	<p>Kompetenz A-6 – Fahrkompetenzdefizite und Unfälle Fahrlehrer der Klasse A kennen die wesentlichen Fahrkompetenzdefizite und Fahrverhaltensbesonderheiten von Kraftradfahrern und können typische Kraftrad-Unfälle analysieren.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> Fahrkompetenzdefizite und Fahrverhaltensbesonderheiten; Unfallbeteiligung und typische Unfallszenarien (Unfallbeteiligung; Unfallarten und Unfalltypen; Unfallursachen und Vermeidungsstrategien; regionale Gefahrenstrecken)</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Bildungswissenschaftler; Fahrlehrer</p>
2.1.2	<p>Kompetenzbereich „Recht“</p>
2.1.2.1	<p>Kompetenz A-2 – Verkehrsrechtliche Vorschriften und angrenzende Rechtsgebiete Fahrlehrer der Klasse A können die für das Führen von Krafträdern relevanten Vorschriften des Straßenverkehrsrechts erläutern und diese anwenden, um beispielhafte Fallkonstellationen zu bearbeiten.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> Relevante Rechtsvorschriften aus den Bereichen „Verhalten im Straßenverkehr“ (z. B. StVG; StVO), „Fahrerlaubnis- und Zulassungsrecht (z. B. FeV; FZV; Richtlinie</p>

	<p>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), „Fahrschulwesen“ (z. B. DV-FahrlG; FahrlAusbO; FahrlG; FahrlPrüfO; StVG); Gefährdungs- und Verschuldenshaftung, insbesondere bei der Kraftradausbildung</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Fahrlehrer; Jurist</p>
2.1.3	Kompetenzbereich „Technik“
2.1.3.1	<p>Kompetenz A-1 – Technische Grundlagen Fahrlehrer der Klasse A kennen den grundlegenden Aufbau und die Funktionsweise der wesentlichen technischen Bestandteile von Krafträdern und Beiwagen sowie die entsprechenden rechtlichen Vorschriften und können diese beschreiben. Dies gilt insbesondere für sicherheitsbedeutsame und umweltschutzrelevante Bestandteile.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> Kraftradarten; 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)</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Ingenieur</p>
2.1.3.2	<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> 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)</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Fahrlehrer; Ingenieur</p>
3	Ausbildung Fahrlehrerlaubnisklasse CE
3.1	Fachliches Professionswissen
3.1.1	Kompetenzbereich „Verkehrsverhalten“
3.1.1.1	<p>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.</p>

	<p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> Tätigkeitsbezogene Einstellungen; Fahrerselbstbild; Fahrertypologien; Ablenkung; Müdigkeit; Belastung und Beanspruchung; Aggression und Selbstdurchsetzung</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Bildungswissenschaftler; Fahrlehrer</p>
3.1.1.2	<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> Wahrnehmung der Verkehrsumwelt; mögliche Gefahren im Straßenverkehr; Antizipation (latenter) Gefahrensituationen; Umgang mit Gefahrensituationen (Gefahrenvermeidung und Gefahrenabwehr); vorausschauende und defensive Fahrweise; Trainingsmöglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung (z. B. computergestützte Trainingsprogramme)</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Bildungswissenschaftler; Fahrlehrer</p>
3.1.1.3	<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> Fahraufgabenkatalog für die jeweilige Fahrerlaubnisklasse; Durchführungs- und Bewertungsstandards für die Fahraufgaben; fahraufgabenrelevante klassenspezifische Vorschriften der StVO</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Fahrlehrer</p>
3.1.1.4	<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> Fahrkompetenzdefizite und Fahrverhaltensbesonderheiten; Unfallbeteiligung und typische Unfallszenarien (Unfallbeteiligung; Unfallarten und Unfalltypen; Unfallursachen und Vermeidungsstrategien)</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Bildungswissenschaftler; Fahrlehrer</p>

3.1.2	Kompetenzbereich „Recht“
3.1.2.1	<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> 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), „Fahrschulwesen“ (z. B. DV-FahrlG; FahrlAusbO; FahrlG; FahrlPrüfO); Fahrverbot und Entzug der Fahrerlaubnis; Fahreignungs-Bewertungssystem; Gefährdungs- und Verschuldenshaftung beim (gewerblichen) Gütertransport</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Fahrlehrer; Jurist</p>
3.1.2.2	<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> 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)</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Fahrlehrer; Jurist</p>
3.1.3	Kompetenzbereich „Technik“
3.1.3.1	<p>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 sicherheitsbedeutsame und umweltschutzrelevante Bestandteile.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> 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;</p>

	<p>Kontrolle der Betriebs- und Verkehrssicherheit; Sicherheits- und Abfahrkontrollen; technische Besonderheiten von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen; rechtliche Vorschriften zur Technik (z. B. Richtlinien und Verordnungen (EU/EG/EWG); StVZO)</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Ingenieur</p>
3.1.3.2	<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> 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)</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Fahrlehrer; Ingenieur</p>
3.1.3.3	<p>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 selbst anwenden.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> Fahrwiderstände; Motorkennlinien und Verbrauchskennfelder; Merkmale umweltschonenden Fahrens</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Fahrlehrer; Ingenieur</p>
4	Ausbildung Fahrlehrerlaubnisklasse DE
4.1	Fachliches Professionswissen
4.1.1	Kompetenzbereich „Verkehrsverhalten“
4.1.1.1	<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> Tätigkeitsbezogene Einstellungen; Fahrerselbstbild; Fahrertypologien; Belastung und Beanspruchung; Ablenkung; Müdigkeit; Aggression und Selbstdurchsetzung</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Bildungswissenschaftler; Fahrlehrer</p>

4.1.1.2	<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> Wahrnehmung der Verkehrsumwelt; mögliche Gefahren im Straßenverkehr; Antizipation (latenter) Gefahrensituationen; Umgang mit Gefahrensituationen (Gefahrenvermeidung und Gefahrenabwehr); vorausschauende und defensive Fahrweise; Trainingsmöglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung (z. B. computergestützte Trainingsprogramme)</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Bildungswissenschaftler; Fahrlehrer</p>
4.1.1.3	<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> Fahraufgabenkatalog für die jeweiligen Fahrerlaubnisklassen; Durchführungs- und Bewertungsstandards für die Fahraufgaben; fahraufgabenrelevante klassenspezifische Vorschriften der StVO</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Fahrlehrer</p>
4.1.1.4	<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> Fahrkompetenzdefizite und Fahrverhaltensbesonderheiten; Unfallbeteiligung und typische Unfallszenarien (Unfallbeteiligung; Unfallarten und Unfalltypen; Unfallursachen und Vermeidungsstrategien)</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Bildungswissenschaftler; Fahrlehrer</p>
4.1.2	<p>Kompetenzbereich „Recht“</p>
4.1.2.1	<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> 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;</p>

	<p>KraftStG), „Haftungs- und Versicherungsrecht bei der (gewerblichen) Personenbeförderung“ (z. B. BGB; PflversG; StVG), „Fahrschulwesen“ (z. B. DV-FahrlG; FahrlAusbO; FahrlG; FahrlPrüfO); Fahrverbot und Entzug der Fahrerlaubnis; Fahreignungs-Bewertungssystem; Gefährdungs- und Verschuldenshaftung bei der (gewerblichen) Personenbeförderung</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Fahrlehrer; Jurist</p>
4.1.2.2	<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> 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; BOKraft; PBefG); Vorschriften zur Berufskraftfahrerausbildung und –qualifikation sowie zur Ausbildung als Kraftverkehrsmeister (z. B. BKrFQG; BKrFQV; BKV)</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Fahrlehrer; Jurist</p>
4.1.3	Kompetenzbereich „Technik“
4.1.3.1	<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> Bauarten von KOM; Motor (insbesondere konventionelle und alternative Antriebstechnologien); Antriebsstrang; Fahrwerk; Fahrzeugelektrik; Abgasanlage und Schadstoffminderung; aktive und passive Sicherheit; Fahrerassistenzsysteme; technische Serviceeinrichtungen und Nothilfeinrichtungen; Beladung und Ladungssicherung; Kontrolle der Betriebs- und Verkehrssicherheit; Sicherheits- und Abfahrtkontrollen; Handfertigkeiten; rechtliche Vorschriften zur Technik (z. B. Richtlinien und Verordnungen (EU/EG/EWG); StVZO)</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Ingenieur</p>
4.1.3.2	<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> 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; Fahrverhal-</p>

	<p>ten von KOM; Aquaplaning; Anhalteweg; Fahrstabilisierungssysteme; Zusammenhang von Fahrphysik und Fahrerverhalten (Linienwahl, Lenktechnik und Blickführung beim Kurvenfahren; Verhaltensmaßnahmen im fahrphysikalischen Grenzbereich)</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Fahrlehrer; Ingenieur</p>
4.1.3.3	<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> Fahrwiderstände; Motorkennlinien und Verbrauchskennfelder; Merkmale umweltschonenden Fahrens</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Fahrlehrer; Ingenieur</p>
4.1.3.4	<p>Kompetenz DE-4 – Störungssuche und Fehlerbeseitigung Fahrlehrer der Klasse DE können technische Störungen und Fehler beim KOM erkennen und geringe Mängel beheben.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</i> Werkstattausbildung (Störungssuche und Fehlerbeseitigung)</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Ingenieur</p>
4.2	Pädagogisch-psychologisches und verkehrspädagogisches Professionswissen
4.2.1	Kompetenzbereich „Unterrichten, Ausbilden und Weiterbilden“
4.2.1.1	<p>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 Fahrschulausbildung, können sie erläutern sowie ihren Theorieunterricht und ihre Fahrpraktische Ausbildung daran ausrichten.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Inhalte:</i> Lehr-Lernformen und Prüfungsformen im System der Fahranfängervorbereitung, Rahmenplan Theorieunterricht, Rahmenplan Fahrpraktische Ausbildung, curriculare Grundlagen der Fahrschulausbildung, Ausbildungspläne, rechtliche Rahmenbedingungen (z. B. DV-FahrlG, FahrlG, FahrschAusbO, FeV, Prüfungsrichtlinie, StVG), Fahrschulüberwachung</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Bildungswissenschaftler; Fahrlehrer</p>
4.2.1.2	<p>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</p>

	<p>können Lehrfunktionen und Qualitätskriterien erläutern, kennen Methoden ihrer Umsetzung und können sie bei der Planung und Durchführung des Theorieunterrichts anwenden.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Inhalte:</i> Bestandteile und Erwerbsverläufe von Fahr- und Verkehrskompetenz, Risiken am Beginn der Fahrerkarriere und deren psychologische Grundlagen, 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</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Bildungswissenschaftler; Fahrlehrer</p>
4.2.1.3	<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Inhalte:</i> Aufbau automatisierter Fertigkeiten, Expertiseerwerb 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</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Bildungswissenschaftler; Fahrlehrer</p>
4.2.1.4	<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Inhalte:</i> Fahrlehrerberuf und Berufsbild, Angebote von Fahrschulen zur Fahrerweiterbildung (z. B. für Senioren) und Verkehrssicherheitsarbeit (z. B. Fahrsicherheitstrainings), Weiterqualifizierungsmöglichkeiten, Aktualisierung und Ergänzung des Professionswissens, Arbeitsorganisation, Belastung, Stress und Stressprävention</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Fahrlehrer</p>

4.2.2	Kompetenzbereich „Erziehen“
4.2.2.1	<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Inhalte:</i> Entwicklung und Sozialisation über die Lebensspanne mit Schwerpunkt im Jugendalter, Umgang mit Heterogenität</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Bildungswissenschaftler; Fahrlehrer</p>
4.2.2.2	<p>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.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Inhalte:</i> Lernen am Modell und Wirkung von Sanktionen, Erwerb und Beeinflussung von Einstellungen zur Verantwortungsübernahme und Sicherheit im Straßenverkehr</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Bildungswissenschaftler; Fahrlehrer</p>
4.2.3	Kompetenzbereich „Beurteilen“
4.2.3.1	<p>Kompetenz 1 – Förderorientierte Lernstandsdiagnostik: Fahrlehrer können Lernvoraussetzungen, Lernprozesse und Lernergebnisse von Fahrschülern diagnostizieren und die Ergebnisse zur individuellen Förderung und Beratung bezüglich des weiteren Lernwegs verwenden.</p> <p><i>Unverzichtbare curriculare Inhalte:</i> Leistungsmessung und Leistungsbeurteilung, Bezugsnormen (kriterial, sozial, individuell), Beobachtungs- und Beurteilungsfehler, Prüfungsangst, Lernstörungen, Lernfortschrittsdiagnostik, Leistungsrückmeldungen und Formen von Feedback, Orientierung von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung am Kenntnis- und Ausbildungsstand des Fahrschülers, Beratung bezüglich des Lernwegs, Prüfungsreife</p> <p>Verantwortliche Lehrkraft: Bildungswissenschaftler; Fahrlehrer</p>