

Wirksamkeit des Ausbildungspraktikums für Fahrlehreranwärter

Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen

Mensch und Sicherheit Heft M 180

The logo consists of the word "bast" in a bold, lowercase, green sans-serif font. The letters are slightly shadowed, giving it a three-dimensional appearance. The logo is positioned in the bottom right corner of the page.

Wirksamkeit des Ausbildungspraktikums für Fahrlehreranwärter

von

Anja Friedrich
Universität Erfurt

Roland Brünken
Georg-August-Universität Göttingen

Günter Debus
RWTH Aachen

Detlev Leutner
Universität Duisburg-Essen

Friedrich Müller
Fachhochschule Lüneburg

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 180

bast

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

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

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

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

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt beim Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft GmbH, Bgm.-Smidt-Str. 74-76, D-27568 Bremerhaven, Telefon (04 71) 9 45 44 - 0, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in Kurzform im Informationsdienst **BAST-Info** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos abgegeben; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Referat Öffentlichkeitsarbeit.

Impressum

Bericht zum Forschungsprojekt 82.114/1997:
Evaluation des Ausbildungspraktikums von
Fahrlehreranwärtern – Konzeption und Durchführung

Projektbetreuung
Michael Bahr

Herausgeber

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

Redaktion

Referat Öffentlichkeitsarbeit

Druck und Verlag

Wirtschaftsverlag NW
Verlag für neue Wissenschaft GmbH
Postfach 10 11 10, D-27511 Bremerhaven
Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0
Telefax: (04 71) 9 45 44 77
Email: vertrieb@nw-verlag.de
Internet: www.nw-verlag.de

ISSN 0943-9315
ISBN 3-86509-498-8

Bergisch Gladbach, August 2006

Kurzfassung – Abstract

Wirksamkeit des Ausbildungspraktikums für Fahrlehreranwärter

Ziel des vorliegenden Projektes war die summative Evaluation des im Jahr 1999 eingeführten 4,5-monatigen Ausbildungspraktikums für Fahrlehrer. Insbesondere galt es zu prüfen, ob und gegebenenfalls in welchem Maße das Praktikum, wie vom Gesetzgeber intendiert, zu einer Steigerung der didaktischen und pädagogischen Qualifikation der zukünftigen Fahrlehrer beiträgt. Darin eingeschlossen sind Fragen der didaktischen und methodischen Kompetenzen im Hinblick auf die Planung und Durchführung von Unterricht und Ausbildung, Fragen zur pädagogischen Kompetenz auf den Gebieten der Diagnostik und Beratung einzelner Fahrschüler sowie die Analyse und Prüfung der Rahmenbedingungen der Fahrlehrerausbildung. Basierend auf den vorgegebenen Zielkriterien wurde ein mehrstufiges Evaluationsdesign verwendet mit einer explorativ angelegten Pilotstudie und einer Hauptstudie (zwei Messzeitpunkte zu Beginn und am Ende des Praktikums, Stichprobe ca. 400 Fahrlehreranwärter). Als Evaluationsinstrumente kamen Fragebogen zur Selbst- und zur Fremdeinschätzung, Wissenstests und Fallstudien zum Einsatz. Darüber hinaus wurde der Prüfungserfolg in der Fahrlehrerausbildung erfasst, sowie die Akzeptanz des Praktikums. Zur Demonstration spezifischer Aspekte des Ausbildungserfolges wurden an einer Teilstichprobe Videodaten erhoben.

Insgesamt zeigt die Evaluationsstudie ein überwiegend positives Bild der reformierten Fahrlehrerausbildung. Das Ausbildungspraktikum fördert grundlegende Kompetenzen der Fahrlehrertätigkeit und wirkt sich insbesondere auf die Fähigkeit positiv aus, Unterricht zu planen und angemessen durchzuführen. Bewährt hat sich außerdem die stärkere Fokussierung der 5-monatigen Ausbildung an den Fahrlehrerausbildungsstätten auf pädagogische Aspekte. Hingegen konnte kein Einfluss des Praktikums auf die Diagnostik- und Beratungskompetenz der Fahrlehreranwärter festgestellt werden.

Bezüglich der künftigen Gestaltung der Fahrlehrerausbildung lassen sich die folgenden Empfehlungen formulieren:

- Hinsichtlich des Erwerbs von Diagnostik- und Beratungskompetenz besteht weiterer Verbesserungsbedarf.

- Der Grundsatz „wer lehrt, prüft nicht“ sollte hinterfragt werden. Die während der Ausbildung an der Fahrlehrerausbildungsstätte erbrachten Leistungen sollten in der Endnote bei der Fahrlehrerprüfung berücksichtigt werden.
- Die Vorbereitung der Ausbildungsfahrlehrer sollte über die 3-tägige Schulung hinaus erweitert werden.
- Für Fahrlehreranwärter und Ausbildungsfahrlehrer sollten zusätzliche Möglichkeiten geschaffen werden, während des gesamten Ausbildungspraktikums fachliche Unterstützung und Feedback erhalten zu können.
- Der Austausch zwischen den Bereichen Ausbildungsstätte, Ausbildungsfahrschule und Prüfungsausschuss sollte intensiviert werden.
- Es sollten Möglichkeiten geschaffen werden, die finanzielle und persönliche Belastung von Fahrlehreranwärtern innerhalb des Praktikums zu verringern und mit der Durchführung des Praktikums besser in Einklang zu bringen.
- Art und Form des Berichtsheftes sollten überdacht und funktional gestaltet werden.

Der Originalbericht enthält mehrere ausführliche Anhänge, auf deren Wiedergabe in der vorliegenden Veröffentlichung verzichtet wurde. Sie liegen bei der Bundesanstalt für Straßenwesen vor und sind dort einsehbar. Verweise auf die Anhänge im Berichtstext wurden zur Information des Lesers beibehalten.

Effectiveness of practical training for aspiring driving instructors

The objective of the present project was the complete evaluation of the 4.5 months practical training for driving instructors introduced in 1999. It had to be tested in particular whether and, if necessary, to what extent, the practical training as intended by the legislators, contributes to an increase in the didactic and educational qualification of future driving instructors. Issues of didactic and methodical competencies with respect to the planning and execution of classes and training, issues of educational competence in the areas of diagnostics and counselling of

individual learners as well as the analysis and testing of boundary conditions in driving instruction are included in this. Based on the given criteria aimed at, a multi-level evaluation design was used with a pilot study applied in an explorative manner and a main study (two measuring times at the beginning and end of the practical training, random sampling of approx. 400 aspiring driving instructors). Questionnaires for self-assessment and assessment by others, general knowledge tests and case studies were used as evaluation tools. Moreover, the success of the test was included in the driving instructors' training as well as acceptance of the practical training. Video data was collected in a partial sample to demonstrate specific aspects of the success of the training.

As a whole, the evaluation study shows a largely positive picture of the reformed driving instructors' training. The practical training promotes basic competencies in the work of driving instructors and has a particularly positive effect on the ability to plan classes and to implement them appropriately. The strong focus on the educational aspects of the 5 months training at driving instructors' schools has also proved of value. On the other hand, there was no influence of the practical training on the diagnostic and counselling competence of the aspiring driving instructors.

The following recommendations can be made with respect to the future structure of driving instructors' training:

- There is further need for improvement with respect to the acquisition of diagnostic and counselling competence.
- The principle "the person who teaches, does not examine" should be questioned. What is achieved during the training at the driving instructors' school should be taken into consideration in the final grading during the driving instructors' test.
- The preparation of the driving instructor trainees should be extended beyond the 3-day training.
- Additional possibilities should be created for aspiring driving instructors and driving instructor trainees to get specialist support and feedback during the entire practical training period.
- The exchange between the schools, the driving schools and the examination board should be intensified.

- Possibilities should be created to reduce the financial and personal burden of aspiring driving instructors within the practical training and to adjust it in a better way with the execution of the practical training.
- The type and the form of the report portfolio must be reviewed and designed functionally.

The original report includes several detailed appendices that are not reproduced in the present publication. They are available at the Federal Highway Research Institute and can be viewed there. References to the appendices in the report have been maintained for the reader's information.

Inhalt

1	Einleitung	7	4.2.4	Prüfungen	28
	TEIL A – Analyse der Rahmenbedingungen der Evaluation (Pilotstudie)	9	4.3	Vergleich der Fahrlehrerausbildung der Bundeswehr mit der Ausbildung im zivilen Bereich	28
2	Methodik der Pilotstudie	9	4.4	Bewertungen und Empfehlungen vor Verabschiedung des novellierten Fahrlehrergesetzes	29
2.1	Struktur und Aufbau der Pilotstudie ...	9	4.4.1	Empfehlung des 36. Verkehrsgerichtstags 1998 in Goslar	29
2.2	Methoden der Informationsgewinnung	9	4.4.2	Entschließung des Bundesrates vom 19. Dezember 1996	30
2.2.1	Dokumentenanalyse	9	4.4.3	Entschließung des Deutschen Bundestages vom 14. November 1997	30
2.2.2	Befragung und Interviews	9			
2.2.3	Expertengespräche	10			
2.2.4	Rundgespräche	10			
3	Historischer Hintergrund der gegenwärtigen Ausbildung	10	5	Aspekte der gegenwärtigen Situation der Fahrlehrerausbildung	30
3.1	Entwicklung des Fahrlehrerberufes ...	10	5.1	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen	31
3.2	Berechtigung zur Ausübung des Fahrlehrerberufes	11	5.1.1	Struktur des Fahrschulgewerbes	31
3.2.1	Fahrlehrerlaubnis	11	5.1.2	Wirtschaftliche Situation der Fahrlehrer und Fahrschulen	31
3.2.2	Fahrlehrerschein	11	5.2	Ziele	33
3.2.3	Fahrschülerlaubnis	11	5.2.1	Ziele der Fahrschul- und der Fahrlehrerausbildung	33
3.3	Fahrlehrerausbildung bis 1999	11	5.2.2	Aktuelles Curriculum für die Fahrlehrerausbildung	33
3.4	Kritik an der Ausbildung bis 1.1.1999 und Reformvorschläge	12	5.3	Personen	35
3.4.1	Kritik	13	5.3.1	Vorbildungsvoraussetzungen für den Fahrlehrerberuf	35
3.4.2	Vorschläge der „Arbeitsgruppe Fahrschulen, Fahrlehrer“ zur Reform der Fahrlehrerausbildung	14	5.3.2	Fahrlehrer in Ausbildung	35
4	Formale Struktur der heutigen Fahrlehrerausbildung	16	5.3.3	Fahrlehrerausbildungsstätten	36
4.1	Zivile Fahrlehrerausbildung	16	5.3.4	Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer	37
4.1.1	Ziele	16	5.4	Prüfungen	39
4.1.2	Personen	17	6	Diskussion der Rahmenbedingungen und Konsequenzen für die Planung der Evaluation	40
4.1.3	Organisation	18	6.1	Ziele des Ausbildungspraktikums	40
4.1.4	Prüfungsbestimmungen	21	6.2	Fahrlehreranwärter	41
4.2	Fahrlehrerausbildung bei der Bundeswehr	24	6.3	Organisation des Ausbildungspraktikums	43
4.2.1	Ziele	24	6.4	Prüfungen	44
4.2.2	Personen	24	6.5	Fazit	45
4.2.3	Organisation und Durchführung der Ausbildung	25			

TEIL B – Evaluation des Ausbildungspraktikums (Hauptstudie)	47	9.1.5 Persönlicher Eindruck der Projektmitarbeiter	92
7 Einleitung: Expertenworkshop	47	9.2 Zusammenfassung und Empfehlungen für die Ausbildungsstrukturen	92
7.1 Teilnehmer	47	Literatur	93
7.2 Inhalte des Ausbildungspraktikums in Bezug auf das Ausbildungsziel	47		
7.3 Form und Struktur des Ausbildungspraktikums	47		
7.4 Rolle der Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer	48		
7.5 Eingangsvoraussetzungen der Fahrlehreranwärter	48		
7.6 Prüfungen	49		
7.7 Zusammenfassung der Diskussionsergebnisse und Konsequenzen für die Hauptstudie	49		
8 Konzeption und Durchführung der Hauptstudie	51		
8.1 Methode	51		
8.1.1 Design	51		
8.1.2 Stichprobe	53		
8.2 Ergebnisse	53		
8.2.1 Akzeptanz des Praktikums	54		
8.2.2 Organisatorische Rahmenbedingungen	59		
8.2.3 Inhaltliche Rahmenbedingungen: Lehrstoffangebot & Prüfungsinhalte	63		
8.2.4 Wissensstrukturen der Fahrlehreranwärter	68		
8.2.5 Fallbeurteilung (Diagnostik- und Beratungskompetenz)	73		
8.2.6 Unterrichtsbeurteilung (didaktische, Diagnostik- und Beratungskompetenz)	77		
8.2.7 Videostudie	81		
8.2.8 Prüfungsdaten	85		
9 Zusammenfassende Diskussion	89		
9.1 Diskussion der Ergebnisse im Überblick	89		
9.1.1 Ausbildungsziele	90		
9.1.2 Personen	91		
9.1.3 Organisation des Ausbildungspraktikums	91		
9.1.4 Prüfung	92		

1 Einleitung

Mit einer Änderung des Fahrlehrergesetzes am 24. April 1998 (BGBl, I, S. 747) und einer am 1.1.1999 in Kraft getretenen neuen Fahrlehrer-Ausbildungsordnung (FahrIAusbO) wurde die Ausbildung von Fahrlehrern neu geregelt.

Die wichtigsten Elemente der Neuordnung sind:

1. eine stärkere Betonung der pädagogischen Ausbildung in den Fahrlehrerausbildungsstätten,
2. darauf abgestimmte Prüfungsvorschriften und
3. als Kernstück der Reform: die Einführung eines 41/2-monatigen Praktikums (§ 2 (3) 1 FahrIG) in Form eines Referendariats an einer Ausbildungsfahrschule.

Durch diese Reform der Fahrlehrerausbildung sollten insbesondere die pädagogisch-didaktischen Fertigkeiten der Fahrlehrer besser ausgebildet und an die Erfordernisse der heutigen Bedingungen des Straßenverkehrs angepasst werden. Die Anforderungen, die diese Erfordernisse an die Ausbildung von Fahrschülern stellen, definiert § 1 die Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusbO):

„... Ziel der Ausbildung ist die Befähigung zum sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Verkehrsteilnehmer ...“. Erst im 2. Satz heißt es dort weiter: *„... Ziel der Ausbildung ist außerdem die Vorbereitung auf die Fahrerlaubnisprüfung ...“.* Um die zuerst genannten Ausbildungsziele erreichen zu können, müssen Fahrlehrer *„... über eine ausgeprägte pädagogische und didaktische Qualifikation für die theoretische und praktische Fahrschulerausbildung verfügen“* (Arbeitsgruppe Fahrschulen/Fahrlehrer in: BAST, 1993, S. 18). Die Arbeitsgruppe Fahrschulen/Fahrlehrer schlug deshalb bereits 1993 vor, das *„... Qualifikationsniveau der Fahrlehrer auf das als erforderlich angesehene Niveau professioneller Pädagogen ...“* anzuheben (BAST, 1993, S. 19).

Um dieses Ziel erreichen zu können, schlug die Arbeitsgruppe u. a. eine mehrphasige Ausbildung vor, wie sie jetzt mit der Novellierung des Fahrlehrergesetzes vorgeschrieben wird.

Mit dem Ausbildungspraktikum wurde die bis dato rein theoretische Fahrlehrerausbildung um den praktischen Ausbildungsabschnitt ergänzt. Die Ausbildung im Praktikum ist in § 3 FahrIAusbO spezifiziert und schreibt einen Ausbildungsplan in folgenden Stufen vor:

1. Einführung,
2. Teilnahme am theoretischen und praktischen Unterricht (Hospitation) mit Vor- und Nachbesprechung (Auswertung) des Unterrichts,
3. Durchführung von praktischem und theoretischem Unterricht in Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers (AFL) mit Vor- und Nachbesprechung (Auswertung) des Unterrichts,
4. Durchführung von theoretischem und praktischem Unterricht ohne Anwesenheit des AFL und
5. Vorstellung von Fahrschülern zur Prüfung einschließlich Begleitung und Beaufsichtigung der praktischen Prüfung.

Das Praktikum wird durch zwei einwöchige Lehrgänge in einer Fahrlehrerausbildungsstätte ergänzt. Der erste Lehrgang dient primär dazu, die im praktischen Einsatz gewonnenen Eindrücke zu reflektieren, zu erörtern und aufzuarbeiten. Schwerpunkt des zweiten Lehrgangs ist die Vorbereitung auf die Lehrproben, die zu Ende der Ausbildung zu leisten sind.

Der Gesetzgeber erwartet langfristig, dass die Fahrlehrer durch ein höheres pädagogisches Niveau erfolgreicher auf die Einstellungen der Fahranfänger einwirken können. Durch die Steigerung der pädagogischen Qualifikation der Fahrlehrer werden deshalb positive Auswirkungen auf die Einstellungen und das Problembewusstsein der überwiegend jungen Fahranfänger erwartet, deren Unfallrisiko extrem überproportional ist (BOUSKA, 2000). Die Arbeitsgruppe Fahrschulen/Fahrlehrer (BAST, 1993) erwartet darüber hinaus, dass der praktische Ausbildungsabschnitt dazu beiträgt, die erheblichen Probleme, die der Berufseinstieg mit sich bringt („Praxischock“), zu vermeiden.

Um die Wirksamkeit des Ausbildungspraktikums für Fahrlehreranwärter zu überprüfen, beauftragte die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) den Lehrstuhl für Instruktionspsychologie der Universität Erfurt, Prof. Dr. D. LEUTNER (jetzt Universität Duisburg-Essen), eine summative Evaluation des neu eingeführten Ausbildungspraktikums für Fahrlehrer durchzuführen (Projekt: FE 82.114/1997). Das Projekt wird in Kooperation mit dem Institut für Psychologie an der RWTH Aachen, Prof. Dr. G. DEBUS, durchgeführt. Projektleiter ist Prof. Dr. R. BRÜNKEN (jetzt Universität Göttingen).

Ziel des Gesamtprojektes ist die Evaluation des Ausbildungspraktikums. Insbesondere ist zu prüfen, ob und gegebenenfalls in welchem Maße das Praktikum, wie vom Gesetzgeber intendiert, zu einer Steigerung der didaktischen und pädagogischen Qualifikation der zukünftigen Fahrlehrer beiträgt. Darin eingeschlossen sind Fragen der didaktischen und methodischen Kompetenzen im Hinblick auf die Planung und Durchführung von Unterricht und Ausbildung sowie Fragen zur pädagogischen Kompetenz auf den Gebieten der Diagnostik und Beratung einzelner Fahrschüler.

Weil der Gesetzgeber für die Einführung der reformierten Fahrlehrerausbildung keine Übergangsfristen vorgesehen hat, ist ein direkter Vergleich des alten mit dem neuen Ausbildungssystem nicht möglich. Sofern dies möglich ist, sollten jedoch auch vergleichsfähige Daten, die den Erfolg der Ausbildung nach dem alten System beschreiben können, in die Betrachtung einbezogen werden. Um direkte Aussagen über die Wirksamkeit der Praktika machen zu können, sollten die Fertigkeiten der Ausbildungsfahrlehrer vor Beginn und nach Beendigung der Praktika erfasst werden.

Die Planung einer Evaluation verlangt eine präzise Antwort auf die Frage, was und was nicht evaluiert werden soll.

Die Frage nach dem Was, also dem Gegenstand der Evaluation, ist insofern berechtigt, als das Praktikum integrierter Bestandteil des Ausbildungsprogramms ist. Das Praktikum alleine kann nicht isoliert, sondern nur im Verbund mit dem gesamten Programm evaluiert werden. Gegenseitige Beeinflussungen von Theorie und Praxis werden explizit erwartet und erfordern deshalb eine Betrachtung des gesamten Ausbildungsprogramms.

Die Frage, was nicht evaluiert werden soll, stellt sich mit Blick auf die Rahmenbedingungen, unter denen das Ausbildungsprogramm durchgeführt wird. Wenn die vorgegebenen Ziele der Ausbildung nicht mit den faktisch implementierten Zielen übereinstimmen, dann bleibt unklar, mit Bezug auf welche Ziele evaluiert wird. Wenn die Eingangsvoraussetzungen der Fahrlehreranwärter nicht denen entsprechen, die für die Ausbildung definiert wurden, dann läuft man Gefahr, nicht den Ausbildungserfolg, sondern Person-Kompetenzen zu beschreiben. Erfolgt die organisatorische Umsetzung des Programms nicht wie konzipiert, dann ist offen, ob

Umsetzung oder Konzeption evaluiert werden. Schließlich sind Diskrepanzen zwischen konzipierten und faktischen Prüfungsbedingungen eine Quelle für unklare Evaluationsbedingungen. Es sind also im Wesentlichen vier Aspekte der Ausbildung, die auf eine mögliche Diskrepanz zwischen Soll-Vorgabe und Ist-Zustand zu überprüfen sind: die Ausbildungsziele, die auszubildenden Personen, die Ausbildungsorganisation und die Prüfungen.

Vor Beginn der Evaluation stellt sich also die Frage nach den Rahmenbedingungen der Ausbildung im Soll-Ist-Vergleich. Wenn die Diskrepanzen im Soll-Ist-Vergleich oder auch die Varianz der Diskrepanzen groß sind, muss das methodische Vorgehen der Evaluation darauf abgestellt werden. Auch bei Soll-Ist-Übereinstimmung in den Rahmenbedingungen ist noch hinreichend große Varianz in Ausbildungsmerkmalen zu erwarten, die für den Ausbildungserfolg bedeutsam ist, wie berufliche, kognitive, motivationale Eingangsvoraussetzungen der Auszubildenden sowie Aufgabenverteilung und Betreuungsgrad in den Ausbildungsschulen.

Zur Untersuchung dieser, der eigentlichen Evaluation vorausgehenden Analyse der Rahmenbedingungen wurde eine Pilotstudie konzipiert und durchgeführt. Die Pilotstudie und ihre Ergebnisse werden im Teil A vorgestellt. Im Teil B folgt dann die Darstellung der Hauptstudie.

Hinzuweisen ist an dieser Stelle darauf, dass die Projektlaufzeit des gesamten Projektes insgesamt 4,5 Jahre betrug, da allein die Datenerhebung innerhalb der Hauptstudie ca. 2 Jahre in Anspruch nahm (siehe auch Kapitel 9.1). Die Analyse der Rahmenbedingungen erfolgte 2001, die Durchführung der Hauptstudie von August 2002 bis Mai 2004. Aus diesem Grund entsprechen einige Angaben, auf die sich in der Pilotstudie bezogen wird, nicht dem aktuellen Stand. Diese wurden im Bericht nicht aktualisiert, da genau diese Angaben in die Analyse der Rahmenbedingungen eingingen.

TEIL A – Analyse der Rahmenbedingungen der Evaluation (Pilotstudie)

2 Methodik der Pilotstudie

Ziel dieser Vorstudie war es, die Faktoren zu analysieren, die Ablauf und Organisation der Ausbildungspraktika in praxi beeinflussen und den Erfolg der Ausbildungspraktika bestimmen, moderieren oder die intendierten Ziele konterkarieren.

Das können, je nach den Bedürfnissen und den Interessen der beteiligten Gruppen oder Individuen, andere als die vom Gesetzgeber intendierten Einflüsse sein, die explizit nicht dokumentiert sind, aber handlungstragend sein können.

2.1 Struktur und Aufbau der Pilotstudie

In der Vorstudie wurde eine instruktionspsychologische Vorgehensweise gewählt, in der Faktoren bzw. Rahmenbedingungen der Fahrlehrerausbildung in einem Soll-Ist-Vergleich analysiert wurden.

Dabei wurden im Wesentlichen folgende Rahmenbedingungen betrachtet:

1. Ziele der Ausbildung,
2. Personenbedingungen, wie die Eingangsvoraussetzungen im kognitiven, motivationalen, affektiven und ökonomischen Bereich,
3. Systembedingungen, insbesondere die Organisation und Durchführung der Fahrlehrerausbildung,
4. Prüfungen, insbesondere im Hinblick auf Kongruenz von Zielen und Prüfungen.

Diese Faktoren, die vermutlich Einfluss auf den Erfolg in der Ausbildung haben, wurden im ersten Schritt auf der Ebene des Soll-Zustandes betrachtet, wobei speziell Gesetze und Vorschriften in Handbüchern herangezogen wurden.

In einem zweiten Schritt wurden die personellen, zielrelevanten, organisatorischen und prüfungsrelevanten Bedingungen ermittelt, wie sie in der Praxis der Fahrlehrerausbildung vorliegen und die den gegenwärtigen Ist-Zustand der Ausbildung beschreiben.

	Ziele	Person	Organisation	Prüfung
1 SOLL				
2 IST (Verband/Ausbilder/ FLA)				
3 Soll-Ist-Vergleich				

Tab. 1: Struktur der Pilotstudie

Um daraus schließlich Konsequenzen für die Hauptevaluationsstudie abzuleiten, wurde im dritten Schritt ein Vergleich zwischen der formalen Fahrlehrerausbildung, wie sie vom Gesetzgeber intendiert ist (Soll-Zustand), und den realen Strukturen, wie sie von den beteiligten Personen berichtet werden (Ist-Zustand), vorgenommen. Durch diesen Vergleich sollten Übereinstimmungen und Defizite ermittelt werden.

Für den Vergleich wurde nicht nur die zivile Ausbildung der Fahrschullehrer, sondern zusätzlich die Ausbildung der Fahrschüler in der Bundeswehr betrachtet, auf die am Ende dieses Kapitels näher eingegangen wird.

Die Matrix in Tabelle 1 stellt dieses Vorgehen im Überblick dar. Die Umsetzung verlangt unterschiedliche Methoden der Datengewinnung.

2.2 Methoden der Informationsgewinnung

2.2.1 Dokumentenanalyse

Die Richtlinien und Zielsetzung der gegenwärtigen Praktikumsausbildung sind den offiziellen Regelwerken entnommen. Das sind in erster Linie Texte und Kommentare zum Gesetz über das Fahrlehrerwesen (FahrIG), Ausbildungs- und Durchführungsverordnungen. Wenn sie zum Verständnis der bestehenden Regelungen beitragen, werden erläuternde und Hintergrundinformationen aus anderen Literaturquellen oder aus Befragungen mit berücksichtigt.

2.2.2 Befragung und Interviews

Informationen über den Ist-Zustand der Fahrlehrerausbildung und deren Wertung wurden durch Interviews und Gespräche mit den für die Durchführung und Organisation der Fahrlehrerausbildung verantwortlichen Personen, mit Ausbildungsfahrlehrern und mit Fahrlehrern im Praktikum eingeholt.

2.2.3 Expertengespräche

Für die Expertenbefragungen wurde ein Interviewleitfaden in Form einer Checkliste vorbereitet, an dem sich die Interviewer orientierten. Um den Experten die Möglichkeit zu geben, ihre eigenen Erfahrungen und Meinungen in den Vordergrund zu stellen, wurden die Interviews selbst in freier Form geführt.

Zu den Interviewpartnern gehörten:

- Herr Gerhard von Bressensdorf, Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.,
- Herr Elko Erkens, Leiter der Fahrlehrer-Fachschule Düsseldorf und Vorsitzender der Bundesarbeitsgemeinschaft für Fahrlehrerausbildungsstätten,
- Frau Dipl.-Päd. Claudia Ewers, Dozentin an der Fahrlehrer-Akademie Bielefeld,
- Herr Oberstleutnant Dipl.-Ing. Axel Heinze, Dezernatleiter und Leiter der Erlaubnisbehörde am Heeresamt II 2(4) der Deutschen Bundeswehr,
- Herr von Helden, Fahrlehrer und Inhaber einer Fahrschule,
- Herr Eberhard Karg, Fahrlehrer und Dozent an der Fahrlehrer-Fachschule Düsseldorf und Inhaber einer Fahrschule,
- Herr Assessor Martin Strehl, Geschäftsführer der Fahrlehrer-Akademie Verkehrs-Institut GmbH in Bielefeld.

2.2.4 Rundgespräche

Die Interviews wurden ergänzt durch Rundgespräche und Gruppendiskussionen mit zukünftigen Ausbildungsfahrlehrern, die vom 19. bis 21.2.2001 an einem Einweisungsseminar an der Fahrlehrer-Fachschule in Düsseldorf teilnahmen, und mit zwei Gruppen aus Fahrlehrern im Praktikum, die jeweils an einem der in Verbindung mit dem Ausbildungspraktikum obligatorischen Seminare teilnahmen.

Diese Gespräche wurden jeweils mit Kartenabfragen eingeleitet. Die Fahrlehreranwärter (FLA) füllten zudem jeweils einen kurzen Fragebogen zum Ablauf der Praktika und zu ihrer Befindlichkeit im Praktikum aus.

3 Historischer Hintergrund der gegenwärtigen Ausbildung

Analysen der für die Fahrschulausbildung, die Fahrlehrerausbildung und die Verkehrssicherheit verantwortlichen Behörden, Institutionen und Verbände wiesen früh darauf hin, dass die Fahrlehrerausbildung, wie sie bis Ende 1998 durchgeführt wurde, nicht mehr zeitgemäß war. Die Ergebnisse und Erfahrungen aller Beteiligten wurden 1993 in der gemeinsamen Arbeitsgruppe „Fahrschulen, Fahrlehrer“ (vgl. BASt, 1993) zusammengetragen. Um die Entwicklung der Fahrlehrerausbildung den sich ändernden Anforderungen an die Fahrschulbildung anzupassen, war es nach Einschätzung dieser Expertengruppe notwendig, die Ausbildung der Fahrlehrer zu reformieren. Die Arbeitsgruppe formulierte gemeinsame Empfehlungen zur Änderung der Fahrlehrerausbildung.

Die Beschreibung der Ausgangslage und der daraus abgeleiteten Reformvorschläge verdeutlicht die Absichten und Ziele der Ausbildungsreform.

3.1 Entwicklung des Fahrlehrerberufes

Mit dem „Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ vom 1.4.1910 wurde erstmals eine im ganzen Deutschen Reich geltende Fahrerlaubnis eingeführt, die durch einen Führerschein bestätigt wurde. Bei den zur Prüfungsvorbereitung erforderlichen Ausbildungsfahrten auf öffentlichen Wegen und Plätzen musste der Fahrer durch eine *„zur Ausbildung von Führern ermächtigte Person begleitet und beaufsichtigt sein“*. Das war die erste rechtliche Erwähnung des Fahrlehrerberufs. Die Berufsbezeichnung „Fahrlehrer“ trat erstmals in der *„Verordnung betreffend die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern“* vom 1.3.1921 (§ 1 Abs. 3) auf.

Als Qualifikation für die Fahrlehrer waren zunächst eine dreijährige Fahrpraxis und das Bestehen einer schriftlichen und praktischen Prüfung vorgeschrieben. Erst mit dem Gesetz über das Fahrlehrerwesen (FahrIG) vom 25.8.1969 (BGB 1. I. S.1336) erfolgte eine erste gesetzliche Etablierung des Fahrlehrerberufs. Es definierte folgende Voraussetzungen zur Erlangung der Fahrlehrererlaubnis:

- Mindestalter 23 Jahre,
- körperliche und geistige Geeignetheit (es durften keine Tatsachen vorliegen, die den Bewerber ungeeignet erscheinen ließen),

- Besitz sämtlicher Fahrerlaubnisklassen,
- Fahrpraxis mindestens drei Jahre,
- Nachweis der fachlichen Eignung in einer mündlichen, schriftlichen und praktischen Prüfung (der Bundesminister für Verkehr regelte die Einzelheiten der Prüfung in einer Rechtsverordnung).

Weiterhin bestimmte das neue FahrIG, dass Fahrlehrerausbildungsstätten der amtlichen Anerkennung bedurften, und legte Einzelheiten der (zum damaligen Zeitpunkt) dreimonatigen Fahrlehrerausbildung fest. Eine verpflichtende Teilnahme an diesen Lehrgängen bestand für die Fahrlehreranwärter zu diesem Zeitpunkt noch nicht.

Erst mit der Novellierung des FahrIG im Jahr 1976 wurde eine fünfmonatige Pflichtausbildung festgelegt. Außerdem erhöhten sich die Eingangsvoraussetzungen für Fahrlehreranwärter. Von nun an musste der Bewerber den Hauptschulabschluss in Verbindung mit einer abgeschlossenen Berufsausbildung oder alternativ eine höhere Schulbildung (Abitur oder gleichwertiger Abschluss) nachweisen.

Die Fahrlehrerausbildung wurde zuletzt mit Änderung des Gesetzes über das Fahrlehrerwesen (FahrIG) vom 24. April 1998 (BGBl. I S. 747) neu geregelt. Die neuen Bestimmungen traten am 1.1.1999 in Kraft.

Auch nach diesen Regelungen ist der Fahrlehrerberuf kein Ausbildungsberuf, sondern bleibt ein Fortbildungsberuf, der eine bereits abgeschlossene Berufsausbildung zwar voraussetzt, aber, da die Art der vorausgegangenen Berufsausbildung nicht festgelegt ist, nicht auf einer vorhergegangenen Berufsausbildung aufbaut.

3.2 Berechtigung zur Ausübung des Fahrlehrerberufes

3.2.1 Fahrlehrerlaubnis

Ziel der Ausbildung ist der Erwerb der Fahrlehrerlaubnis (§ 1 FahrIG). Die Fahrlehrerlaubnis kann nach entsprechender Schulung für die Klassen A (Krafträder), BE (Pkw), CE (Lkw) und DE (Personenbeförderung) erworben werden. Sie berechtigt zur Ausbildung von Fahrschülern, die eine Fahrerlaubnis der jeweiligen Klassen erwerben wollen. Jede einzelne Fahrlehrerlaubnis berechtigt zur Erteilung des allgemeinen Teils des theoretischen Unterrichts aller Klassen.

3.2.2 Fahrlehrerschein

Der Fahrlehrerschein dient dem Nachweis der Fahrlehrerlaubnis, die durch Aushändigung oder Zustellung des Fahrlehrerscheins erteilt (§ 5 Abs. 1 FahrIG) wird. Der Fahrlehrerschein muss bei Fahrten mit Fahrschülern mitgeführt werden und ist auf Verlangen den für die Überwachung des Straßenverkehrs zuständigen Personen und den Personen, die für die Fahrerlaubnisprüfungen (Führerscheinprüfungen) zuständig sind, auszuhändigen.

3.2.3 Fahrschülerlaubnis

Eine Fahrlehrerlaubnis alleine erlaubt die Fahrausbildung nur im Rahmen eines Beschäftigungs- oder Ausbildungsverhältnisses an einer Fahrschule. Um eine eigene Fahrschule betreiben zu können, benötigen Fahrlehrer zusätzlich eine Fahrschülerlaubnis. Eine Fahrschülerlaubnis können Fahrlehrer beantragen, die mindestens 25 Jahre alt sind, mindesten 2 Jahre hauptberuflich als Fahrlehrer tätig waren, die erforderlichen Ausbildungsräume, Lehrmittel und Lehrfahrzeuge zur Verfügung haben und an einem mindestens 70 Unterrichtsstunden umfassenden Lehrgang über Fahrschulbetriebswirtschaft teilgenommen haben.

3.3 Fahrlehrerausbildung bis 1999

Am Beginn der Fahrschulausbildung stand allein die Unterweisung in die Funktion des Automobils. Auf diese, an der Technik orientierten Phase folgte eine in erster Linie juristisch geprägte Ausbildung, die sich am Modell eines normen- und zeichenorientierten Kraftfahrers orientierte. Die Aufgabe des theoretischen Fahrschulunterrichts wurde darin gesehen, das Wissen über Verkehrsvorschriften und Verkehrszeichen zu vermitteln, welche die Kraftfahrer befolgen sollten, und die Konsequenzen ihrer Nichtbeachtung aufzuzeigen (Unfallrisiko, Bußgeldverordnung, Entzug der Fahrerlaubnis etc.).

Mit der 1976 erfolgten Modifizierung des Fahrlehrergesetzes wurde in der Fahrschüler-Ausbildungsordnung eine Wende zu einer verhaltensorientierten Ausbildung eingeleitet, die die Fahrschüler befähigen sollte, sich situations- und einsichtsorientiert zu verhalten.

Die im Fahrlehrergesetz, der Fahrlehrer-Ausbildungsordnung und der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz vorgegebenen Ausbildungsrichtlinien und die Prüfungsordnung für Fahrlehrer

ließen jedoch weiterhin die an der Technik und an Normen orientierte Ausbildung erkennen.

Die Ausbildung der Fahrlehrer musste, wie heute auch, in staatlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätten erfolgen. Die Ausbildung umfasste insgesamt 770 Std. Der Unterricht war als Ganztagsunterricht durchzuführen (§ 2 Abs. 4 FahrIG) und durfte (ausgenommen einer nicht auf den Unterricht anrechenbaren unterrichtsfreien Zeit bis zu einem Monat) nicht unterbrochen werden.

Zum Lehrpersonal in den Ausbildungsstätten mussten gehören: jeweils mindestens ein Jurist mit der Befähigung zum Richteramt (Assessor), eine Lehrkraft mit einem abgeschlossenen technischen Studium der Fachrichtung Maschinenbau, ein Fahrlehrer und eine Lehrkraft mit abgeschlossenem Studium der Pädagogik oder Psychologie.

Der mit Fahrlehrer-Ausbildungsordnung vom 13.5.1977 eingeführte detaillierte Rahmenplan für die Fahrlehrerausbildung an Fahrlehrerausbildungsstätten schrieb den Unterricht in folgenden Sachgebieten vor (in Klammer die vorgeschriebenen Unterrichtsstunden):

- allgemeine psychologische und pädagogische Grundsätze (60 Std.),
- Verkehrsvorschriften und Gefahrenlehre (250 Std.),
- Rechtskunde (80 Std.),
- Fahrzeugtechnik im Hinblick auf Funktions- und Wirkungsweise eines Fahrzeugs (140 Std.),
- Umweltschutz (10 Std.),
- Unterrichtsgestaltung einschließlich Vorbereitung des Unterrichts, theoretische und praktische Unterrichtsübungen, Einsatz von Medien (120 Std.),
- Fahrschulwesen einschließlich Fahrlehrerrecht, Wettbewerbsrecht, Fahrschulverwaltung (40 Std.),
- Ergänzt wurde das Unterrichtsangebot durch Übungen zur Vertiefung des Unterrichtsstoffs (70 Std.).

Der Anteil an pädagogischer und psychologischer Ausbildung betrug also etwa 24 %; im Vergleich dazu Technik mit 18 % und Recht (Rechtskunde und Fahrschulwesen) mit 16 %. Den größten Anteil (33 %) beanspruchte die Unterrichtung der Verkehrsvorschriften und Gefahrenlehre.

Die Durchführung der Abschlussprüfungen lag (und liegt) in der Verantwortungsebene der Regierungspräsidenten. Prüfungsorte waren und sind: Berlin, Braunschweig, Bremen, Chemnitz, Dahlwitz-Hoppegarten, Darmstadt, Dessau, Detmold, Dresden, Freiburg, Hamburg, Hannover, Karlsruhe, Kassel, Kiel, Koblenz, Köln, Leipzig, Lüneburg, München, Neustadt (Pfalz), Nürnberg, Rostock, Saarbrücken, Stuttgart, Trier, Tübingen, Oldenburg und Weimar. Dort fanden auch die fahrtechnischen Prüfungen statt. Weil viele der Fahrlehrerausbildungsstätten in anderen als den Prüfungsorten liegen, mussten die Prüfungsfahrten deshalb oft in unbekanntem Terrain durchgeführt werden.

Die Prüfungsausschüsse mussten sich aus einem Juristen, einem amtlich anerkannten Sachverständigen für den Straßenverkehr und einem Fahrlehrer zusammensetzen.

Die Prüfungen bestanden aus folgenden Teilen:

1. Schriftliche Prüfungen

In den schriftlichen Prüfungen waren innerhalb von 4 Stunden 4 Aufgaben zu bearbeiten. Jeweils eine Aufgabe kam aus dem Straßenverkehrsrecht (mit Gefahrenlehre), eine aus der Straßenverkehrszulassungsordnung, eine Frage aus dem technisch-fahrphysikalischen Bereich und eine Frage aus der Rechtskunde. Fragen aus dem pädagogisch-psychologischen Bereich waren nicht vorgesehen.

2. Theoretische Lehrprobe

Dabei handelte es sich um ein 30-minütiges Lehrgespräch in Form eines Rollenspiels, bei dem die Prüfer die Rolle der Fahrschüler übernahmen.

3. Fahrpraktische Prüfung

Diese fand in der Regel 2 bis 4 Wochen nach der schriftlichen Prüfung statt. Dazu musste der Prüfling selber exakt fahren und dabei nachweisen, dass er „ein Kraftfahrzeug der Betriebsart und Klasse, für die er die Fahrerlaubnis beantragt hat, vorschriftsmäßig sicher und gewandt im Straßenverkehr führen kann“ (§ 4 (2) FahrIG).

4. Praktische Lehrprobe (simuliert)

Da die Fahrlehreranwärter noch nicht im Besitz der Fahrlehrerlaubnis waren, durften sie keine Fahrschüler praktisch anweisen. Bei den praktischen Lehrproben nahmen die Prüfungsfahrlehrer deshalb die Rolle von Fahrschülern ein.

5. Mündliche Prüfung

Diese Wissensprüfung konnte sich über alle Gebiete der Fahrlehrerausbildung erstrecken. Das Schwergewicht der Prüfungsfragen erstreckte sich jedoch auf technische Fragen, oft auch auf solche, die im Fahrschulunterricht nicht behandelt wurden (z. B. „Wie funktioniert eine Biluxbirne?“).

Der Abstand zwischen schriftlicher und fahrpraktischer Prüfung betrug zwischen 2 und 4 Wochen. Da auch die schriftlichen Prüfungen oftmals erst bis 4 Wochen nach Abschluss der Ausbildung in der Ausbildungsstätte anberaumt wurden, mussten die Fahrlehreranwärter zwischen Ausbildungszeit und ihrer ersten Anstellung bis zu 3 Monate überbrücken. Die Ausbildung verteuerte sich um die Lebenshaltungskosten für diese Wartezeiten.

Nach Abschluss der bestandenen Prüfungen erhielten die Fahrlehrer in Ausbildung die angestrebte Fahrlehrerlaubnis. Diese Erlaubnis berechnete sie, als angestellte Fahrlehrer Fahrschüler auszubilden. In der Regel erwarteten die Fahrschulleiter, die solche Fahrlehrer einstellten, gleich von Beginn der Arbeitsaufnahme an die gleiche Leistung wie von erfahrenen Fahrlehrern. Weil die „Jungfahrlehrer“ bis dahin keine reale praktische Ausbildungserfahrung hatten, waren viele Berufsanfänger mit ihrer neuen Aufgabe überfordert. Um diesen Praxischock zu mildern, haben verantwortungsbewusste Ausbildungsinstitute außerhalb der vorgeschriebenen Ausbildung versucht, in zusätzlichen Unterrichtsstunden den praktischen und theoretischen Unterricht zu üben.

3.4 Kritik an der Ausbildung bis 1.1.1999 und Reformvorschläge

3.4.1 Kritik

Die Fahrlehrerausbildung, wie bis zum 1.1.1999 gehandhabt, wurde von vielen Seiten heftig kritisiert (vgl. LAMSZUS, 1983; BAST, 1993). Die Kritiker wiesen darauf hin, dass die Fahrlehrerausbildung nicht zeitgemäß war und den Anforderungen, die der moderne Straßenverkehr an die Fahrzeugführer und ihre Ausbildung stellt, nicht gerecht wurde. Sie verlangten mit Nachdruck eine Höherqualifizierung der Fahrlehrer und in der Ausbildung eine Intensivierung der didaktisch-pädagogischen Anteile.

Dabei wurde auf gestiegene Anforderungen an die Fahrschulausbildung hingewiesen:

- Zunehmende Verkehrs- und Informationsdichte stellen immer höhere Ansprüche an die Verkehrsteilnehmer. Von Kraftfahrern und Kraftfahrerinnen wird weit mehr als nur fahrerisches Können und das Kennen der Verkehrsregeln verlangt. Sie sollen durch den Fahrschulunterricht u. a. auch zu sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Verkehrsteilnehmern ausgebildet werden, die sich sozial kompetent und rücksichtsvoll verhalten und situationsbezogen handeln können. Dies setzt auch voraus, dass sie z. B. die Verkehrsregeln nicht nur kennen, sondern auch verstehen und interpretieren können.
- Weil heute nahezu alle Mitglieder der Gesellschaft einen Führerschein erwerben, ist das Klientel der Fahrlehrer heute so heterogen wie die Bevölkerung. Nur in der Fahrschule treffen sich alle Bevölkerungsschichten. In keinem anderen Lehr- und Ausbildungsbereich müssen sich die Lehrer auf so extrem große Variationen zwischen den motorischen, kognitiven, emotionalen und motivationalen Voraussetzungen und Fähigkeiten ihrer Schüler einstellen. Weil der Erwerb und der Erhalt des Führerscheins für sehr viele Menschen von hoher, oft existenzieller Bedeutung sind, müssen Fahrlehrer in der Lage sein, auch Versagensängsten und persönlichen Krisen der Fahrschüler angemessen zu begegnen.
- Mit zunehmender Komplexität des Verkehrsgeschehens sind den Fahrlehrern immer neue zusätzliche Aufgaben, wie etwa die Nachschulung verkehrsauffälliger Fahranfänger, übertragen worden. Diese Aufgaben stellen zusätzliche Anforderungen an die pädagogischen Fertigkeiten von Fahrlehrern.
- „... Fahrschüler kommen zur Fahrschule, um in möglichst kurzer Zeit mit möglichst geringem Aufwand und für möglichst wenig Geld die Fahrerlaubnis zu erhalten ...“ (JENSCH et al., 1978, S. 21). Die Fahrlehrer müssen, um ihrem gesetzlichen Auftrag gerecht zu werden, diese denkbar schlechte Lernmotivation durchbrechen können.

Mit der Verlagerung des Schwerpunkts der Fahrausbildung von der Unterrichtung des normen- und zeichenorientierten Kraftfahrers in den Bereich der Einstellungen und Werthaltungen der Fahrschüler erhöhten sich die Anforderungen an die pädagogischen Fähigkeiten und Fertigkeiten. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, dürfen Fahrlehrer

nicht nur „Instruktoren“ sein, sondern sie müssen „... sich darüber hinaus als ein zu partnerschaftlicher Kommunikation befähigter Moderator, als Gesprächsanreger, Diskussionsleiter, Berater und Verkehrspädagogen bewähren ...“ (BASt, 1993, S. 18). Die Aufgaben, denen Fahrlehrer heute und in Zukunft gegenüberstehen, verlangen ein Qualifikationsniveau der Fahrlehrer, das dem professioneller Pädagogen entspricht.

Die Ausbildung und Prüfungsmodalitäten, die vor 1999 gültig waren, wurden diesen Anforderungen nicht gerecht.

3.4.2 Vorschläge der „Arbeitsgruppe Fahrschulen, Fahrlehrer“ zur Reform der Fahrlehrerausbildung

Um die Fahrlehrerausbildung an die Erfordernisse anzupassen, verlangten deshalb Experten aus mit der Ausbildung befassten Institutionen eine grundlegende Reform der Fahrlehrerausbildung. Die konsensfähigen Anteile der im Laufe einer sich über 2 Jahrzehnte erstreckenden Diskussion unterbreiteten Vorschläge wurden in einer gemeinsamen Erklärung der „Arbeitsgruppe Fahrschulen, Fahrlehrer“ unter dem Titel „Ausbildungssystem für Fahrlehrer“ im Jahre 1993 bei der Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht (Mensch und Sicherheit, Heft M 12). Die Arbeitsgruppe stützte sich dabei auch auf Ergebnisse eines von der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. am 9./10. 5.1988 in Bad Honnef durchgeführten Symposiums „Aufgaben und Verantwortung des Fahrlehrers in der Zukunft“ sowie auf Ergebnisse der vom Bayerischen Staatsministerium des Innern in den Jahren 1987 und 1989 durchgeführten Workshops zu den Themen „Ausbildung und Fortbildung im Dienst der Verkehrssicherheit“ bzw. „Fahrschulüberwachung“ sowie auf wissenschaftliche Untersuchungen von LAMSZUS und BONGARD (1983), die von der Bundesanstalt für Straßenwesen im Jahre 1983 publiziert wurden (Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 43).

Die Vorschläge der Arbeitsgruppe zielten im Kern darauf, ein eigenes Berufsbild für Fahrlehrer zu schaffen, das dem professioneller Pädagogen und anderer Lehrerberufe entspricht.

3.4.2.1 Eingangsvoraussetzung

Der Hauptschulabschluss wurde für die künftig an den Fahrlehrerberuf gestellten Anforderungen als nicht ausreichend angesehen. Als Eingangsvoraus-

setzung für den Fahrlehrerberuf wurde deshalb die allgemeine bzw. fachgebundene Hochschulreife oder Mittlere Reife in Verbindung mit einer abgeschlossenen Berufsausbildung gefordert. Gleichzeitig sollte das Mindestalter von 23 auf 22 Jahre abgesenkt werden, um die Wartezeit zwischen Schulabschluss und Erteilung der Fahrlehrerlaubnis zu verringern.

3.4.2.2 Ausbildungsstätten

Die Ausbildung sollte im Wesentlichen an staatlich oder kommunal betriebenen Fahrlehrerakademien nach dem Vorbild staatlich anerkannter weiterbildender Schulen durchgeführt werden. Akademien in privater Trägerschaft sollten weiterhin zugelassen werden, wenn:

- die Leiter und Lehrkräfte eine akademische Qualifikation besitzen. Erfahrene Fahrlehrer mit besonderer Qualifikation sollten als Lehrbeauftragte tätig werden können,
- die Lehrkräfte in den höheren Dienst bzw. in eine vergleichbare Gehaltsgruppe eingestuft werden,
- eine förmliche Zulassung der Akademien durch den Staat erfolgt,
- eine effektive staatliche Aufsicht stattfindet,
- eine wirtschaftliche Fundierung der Akademien gewährleistet ist. D. h. private Akademien müssen eine maßgebliche staatliche Förderung erhalten.

Dem Status der Akademien entsprechend sollten die Fahrlehrer in Ausbildung auch zum Empfang staatlicher Ausbildungsförderung (BaföG) berechtigt sein.

Vor allem sah die Arbeitsgruppe ein „... *gravierendes Defizit des derzeitigen Ausbildungssystems auch im nahezu völlig fehlenden Praxisbezug. Es bestand Übereinstimmung, dass die derzeitige rein theoretische Fahrlehrerausbildung ... erhebliche Probleme beim Berufseinstieg mit sich bringt („Praxischock“), die es jedoch zu vermeiden gilt ...*“ (BASt, 1993, S. 9).

Um eine Anhebung des Qualifikationsniveaus der Fahrlehrer auf das als erforderlich angesehene Niveau professioneller Pädagogen erreichen zu können, wurde eine prinzipiell mehrphasige Ausbildung vorgeschlagen, die neben oder in Ergänzung zur theoretischen Ausbildung an Akademien eine praktische Ausbildungsphase vorsah.

Die Arbeitsgruppe stellte 3 Grundmodelle einer mehrphasigen Ausbildung zur Auswahl. Allen Modellen gemeinsam war, dass die theoretische Ausbildung an der Akademie stattfinden und die praktische Ausbildung intensiviert werden sollte. Um den FLA bereits während der Ausbildung die Möglichkeit zu eröffnen, regulären theoretischen und praktischen Unterricht zu erteilen, sahen die Modelle vor, dass nach einer gewissen theoretischen Ausbildungszeit bereits die Fahrlehrerlaubnis oder eine vorübergehende Fahrlehrerlaubnis erteilt werden sollte, welche die FLA ermächtigt, bereits während der Ausbildung Erfahrungen zu sammeln. Insgesamt sollte sich die Ausbildungsdauer deutlich erhöhen.

3.4.2.3 Ausbildungsinhalte

Die FLA sollten über ein hohes Maß an verkehrstechnischem Wissen, über gute allgemeine fahrzeugtechnische und fahrphysikalische Kenntnisse und über eine ausgeprägte pädagogische und didaktische Qualifikation für die theoretische und praktische Fahrschulbildung verfügen. Der organisatorische und wissenschaftliche Standard der Ausbildung sollte dieser Notwendigkeit Rechnung tragen. Der Schwerpunkt der Ausbildung sollte im Bereich der Einstellungen und Werthaltungen der Kraftfahrer liegen.

Die Arbeitsgruppe sah in der damaligen Ausbildung vor allem das Problem, dass die Entwicklung pädagogisch-didaktischer Fähigkeiten zu kurz kam und die Ausbildung nicht zu einer konsequent didaktischen Durchdringung des Ausbildungsstoffes zwang. Durch die Verlagerung des Ausbildungsschwerpunktes in der Fahrschulbildung von der Normenvermittlung zur Veränderung von Einstellungen und Werthaltungen sind auch Affekte und Emotionen der Fahrschüler angesprochen. Um diese neu hinzukommenden Ausbildungsschwerpunkte pädagogisch kompetent bearbeiten zu können, sollte das bis dahin in der Ausbildung erworbene pädagogische und psychologische Qualitätsniveau erheblich angehoben werden.

3.4.2.4 Prüfungen

Dringend empfohlen wurde eine stärkere Betonung der pädagogischen Komponenten nicht nur in der Ausbildung, sondern auch in den Prüfungen. Das Fehlen von Pädagogen in den Prüfungsausschüssen wurde von der Arbeitsgruppe als „... symptomatisch für die Problematik der Ausbildung ...“ (S. 10) bezeichnet.

Neben der obligatorischen Beteiligung von Pädagogen bei den Prüfungen sollte die „... übliche Dominanz technischer Themen ... zurücktreten zugunsten der Prüfung der dringend erforderlichen pädagogischen Befähigung ...“ (S. 21). Die Prüfungen sollten nicht nur Wissen abfragen, sondern feststellen, ob der Prüfling die pädagogisch-didaktische Befähigung zur Wissensvermittlung an die Fahrschüler erworben hat.

Die Lehrproben sollten, wie in der Ausbildung von Lehrern üblich, unter realen Bedingungen mit 14-tägiger Vorbereitungszeit für die Prüflinge und bei ausbildungs- und praxisgerechter Stoffauswahl stattfinden.

Um die Erfolgsquote der Prüfungen zu verbessern (geringere Durchfallquote), wurde vorgeschlagen, die Prüfung zeitlich zu strecken, damit die Prüflinge nicht alles Wissen zu einem Zeitpunkt verfügbar haben müssen.

3.4.2.5 Berücksichtigung der wirtschaftlichen Situation der Fahrschulen

Die Qualität der Fahrschulbildung ist z. B. dann gefährdet, wenn die Nachfrage das Angebot an Fahrschulleistungen übersteigt. Eine solche Situation bestand z. B. in den Jahren zwischen 1933 und 1945. Im Interesse einer beschleunigten Motorisierung der Gesellschaft waren die Zulassungsvoraussetzungen für Fahrlehrer und Fahrschulen sehr gering (vgl. ECKHARDT, 1999, S. 15).

Eine andere Situation zeichnete sich in den 80er Jahren für die zukünftige Entwicklung des Fahrschulmarktes ab. Zu diesem Zeitpunkt war die Nachfrage nach dem Erwerb von Führerscheinen nahezu gesättigt, und es waren nur noch die jeweils nachwachsenden Jugendlichen mit Fahrerlaubnissen zu versorgen. Die schwindenden Geburtenzahlen zeichneten ein düsteres Bild für die wirtschaftliche Situation der Fahrschulen und Fahrlehrer. Es zeichnete sich nicht nur ein Überangebot an Fahrlehrern ab. Die relativ geringe Qualifizierung der Fahrlehrer machte es umschulungswilligen Fahrlehrern auch nahezu unmöglich, Zugang zu einem qualifizierten anderen Beruf zu finden.

Die Arbeitsgruppe sah deshalb die Gefahr, dass sich etliche Fahrschulen wegen mangelnder Kenntnisse der kaufmännischen Betriebsführung im freien Wettbewerb nicht behaupten könnten und problematische Methoden der Kosteneinsparung ergreifen müssten, durch die insbesondere die Qua-

lität der Ausbildung leiden würde. Sicherstes Indiz für ein Zuviel an Fahrschulen war bereits in den 80er Jahren, dass trotz jährlich steigender Kosten die Preise für die Fahrschulleistungen sanken und nicht mehr überall kostendeckend sein konnten. Sie forderten deshalb auch eine ausreichende Schulung der betriebswirtschaftlichen Grundkenntnisse, insbesondere der Kostenermittlung und Preiskalkulation.

In der Erhöhung der Eingangsvoraussetzungen für den Beruf und einer Höherqualifizierung der Fahrlehrer sah die Arbeitsgruppe deshalb auch eine Möglichkeit, den Fahrschulmarkt im Interesse einer qualitativ hochwertigen Fahrschulbildung zu stabilisieren.

4 Formale Struktur der heutigen Fahrlehrerausbildung

Ausgang für eine Evaluation ist der intendierte Soll-Zustand, der angestrebt wird. Für die Fahrlehrerausbildung ist dieser Soll-Zustand in den Bestimmungen des Gesetzes über das Fahrlehrerwesen (FahrIG), der Fahrlehrer-Ausbildungsordnung (FahrIAusbO), der Prüfungsordnung für Fahrlehrer (FahrIPrüfO) und den jeweils entsprechenden Durchführungsverordnungen definiert. In diesem dritten Kapitel wird der dort definierte Soll-Zustand für die gesamte Ausbildung beschrieben.

Etwa 50 % der im Zivilbereich tätigen Fahrlehrer haben eine Ausbildung bei der Bundeswehr durchlaufen. Den Bestimmungen für die zivile Fahrlehrerausbildung werden deshalb die Ausbildungsrichtlinien und Struktur der militärischen Fahrlehrerausbildung gegenübergestellt.

4.1 Zivile Fahrlehrerausbildung

Mit der Reform der Fahrlehrerausbildung wurden die Forderungen nach einer Intensivierung der didaktisch-pädagogischen Ausbildung und der Einführung einer praktischen Ausbildungsphase berücksichtigt.

Die Ausbildungsdauer beträgt nunmehr insgesamt 10 Monate. Die ersten 5 Monate sind der Theorie gewidmet und finden in geschlossenen Lehrgängen an einer amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätte statt. Daran schließt sich eine 41/2-monatige praktische Ausbildung in Ausbildungsfahrschulen an. Die praktische Phase wird ergänzt

durch 2 jeweils einwöchige Reflexionsphasen, die in einer Ausbildungsstätte durchgeführt werden.

4.1.1 Ziele

4.1.1.1 Ziele der gesamten Fahrlehrerausbildung

Die Ziele der Fahrlehrerausbildung sind in § 4 (1) FahrIG „Fahrlehrerprüfung“ umrissen. Eine Operationalisierung durch detaillierte Auflistung der Lehrinhalte findet sich im Rahmenplan für die Fahrlehrerausbildung an Fahrlehrerausbildungsstätten (Anlage zu § 2 (1) der Fahrlehrer-Ausbildungsordnung). Der Rahmenplan spezifiziert in Inhalten und zeitlichen Vorgaben die Mindestanforderungen an die zu genehmigenden Ausbildungspläne der Fahrlehrerausbildungsstätten (§ 2 (1) FahrIAusbO).

In § 4 (1) des Fahrlehrergesetzes werden die als Prüfungsinhalte definierten Ausbildungsziele wie folgt definiert:

„Die Prüfung hat den Nachweis zu erbringen, dass der Bewerber die sachliche Eignung zur Ausbildung von Fahrschülern besitzt. Der Bewerber hat

1. gründliche Kenntnisse

- a) der Verkehrspädagogik einschließlich der Didaktik,
- b) der Verkehrsverhaltenslehre einschließlich der Gefahrenlehre,
- c) der maßgebenden gesetzlichen Vorschriften,
- d) der umweltbewussten und Energie sparenden Fahrweise,
- e) der Fahrphysik,

2. ausreichende Kenntnisse der Kraftfahrzeugtechnik sowie

3. die Fähigkeit und Fertigkeit, sachlich richtig, auf die Ziele der Fahrschülerausbildung bezogen und methodisch überlegt unterrichten zu können,

nachzuweisen.“

Die Formulierungen „gründliche Kenntnisse und ausreichende Kenntnisse“ erläutert BOUSKA: „... Der Fahrlehrer muss ... die ... beschriebenen Fachgebiete gut kennen und beherrschen, soweit dies nach vernünftiger Auffassung für den Unterricht in einer Fahrschule relevant ist. 2. Ausreichende technische Kenntnisse (Satz 2 Nr. 2) besitzt der Bewerber.“

ber, wenn er in der Lage ist, die wesentlichen kraftfahrzeugtechnischen Einrichtungen und ihre Wirkungsweise ... zu verstehen und gegenüber Dritten fachkundig zu erläutern (dagegen gehört die Fahrphysik – z. B. Fliehkraft ... Aquaplaning – zu den Fachgebieten der Nr. 1, in denen gründliche Kenntnisse erforderlich sind. Ingenieurkenntnisse werden allerdings nicht gefordert“ (BOUSKA, 2000, S. 31 f.).

Zur Unterscheidung zwischen Fähigkeit und Fertigkeit erläutert BOUSKA an gleicher Stelle: „... Fähigkeit zur Unterrichtung bedeutet, „dass der betreffende allgemein in der Lage ist, den Unterricht durchzuführen“, während die Fertigkeit zur Unterrichtung ... „beinhaltet, dass er über den allgemeinen Standard hinaus pädagogisches Geschick zeigen muss, um auch schwierige Unterrichtssituationen zu meistern“ (amtl. Begr.) (BOUSKA, 2000, S. 32).

4.1.1.2 Ziele der praktischen Ausbildung

Die Ausbildungsziele des Praktikums sind formuliert in der „13. 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. Dort heißt es:

„... Ziel des Praktikums ist es, die vorhandenen Kenntnisse bei der praktischen und theoretischen Ausbildung mit Fahrschülern umzusetzen. Der Ausbildungsfahrlehrer begleitet den Fahrlehreranwärter dabei unterstützend, beratend und kontrollierend. Der FLA soll zunächst durch Hospitation in der praktischen und theoretischen Ausbildung Erkenntnisse aufnehmen und mit dem Ausbildungsfahrlehrer nachvollziehen.

Möglichst früh soll der FLA selbst Verantwortung in der Ausbildung von Fahrschülern übernehmen, zunächst begleitet vom Ausbildungsfahrlehrer. Die vollständige Ausbildung eines oder mehrerer Fahrschüler durch den FLA ist anzustreben. Dabei ist wesentlich, dass ausreichend Zeit zur Nachbesprechung und ggf. zu Korrekturen vorgesehen wird.

Hat sich der Ausbildungsfahrlehrer davon überzeugt, dass der Fahrlehreranwärter in der Lage ist, verantwortungsbewusst selbstständig auszubilden, so vermerkt er dies zum entsprechenden Zeitpunkt im Berichtsheft.

In Anbetracht des unterschiedlichen Leistungsvermögens der einzelnen FLA in den einzelnen Ausbil-

dingsgebieten (z. B. Theorie, Praxis), verschiedenartiger Bedingungen und Abläufen in der Ausbildungsfahrschule ist es nicht sinnvoll, eine feste Anzahl von Stunden oder Ausbildungszeiten für die unterschiedlichen Abschnitte des Praktikums vorzusehen.

Der Ablauf des Praktikums kann sich nur an den Fahrschülern orientieren, die in der Ausbildungszeit vorhanden sind. Regionale, kulturelle und sprachliche Unterschiede sind zu berücksichtigen.

Die pädagogische Freiheit des Ausbildungsfahrlehrers muss erhalten bleiben ...”

Ein Musterausbildungsplan (vgl. Tabelle 3) beschreibt die Ausbildungsschritte zur Erreichung dieser Ziele und erweitert damit die Zieldefinition.

4.1.2 Personen

Das Mindestalter für Fahrlehrer wurde um ein Jahr auf 22 Jahre gesenkt. Der Gesetzgeber konnte sich jedoch nicht entschließen, die Voraussetzungen an den Ausbildungsstand der Kandidaten zu erhöhen. Nach wie vor reichen der Hauptschulabschluss und eine abgeschlossene Berufsausbildung in einem anerkannten Lehrberuf aus.

Beide Abschlüsse sind nicht erforderlich, wenn Kandidaten eine gleichwertige Vorbildung besitzen (§ 2 (3) FahrIG). Gleichwertige Vorbildungen sind z. B. die allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife, die Fachschulreife, der Abschluss einer mindestens zweijährigen Handelsschule oder der Erwerb der Befähigung für eine Laufbahn des mittleren öffentlichen Dienstes oder einer entsprechenden Befähigung bei der Bundeswehr (Unteroffizier oder Maatprüfung) (BOUSKA, 2000, S. 22).

Die übrigen, nach § 2 FahrIG erforderlichen Eingangsvoraussetzungen sind:

- ein Mindestalter von 22 Jahren,
- geistige, körperliche und fachliche Eignung,
- das Nichtvorliegen von Tatsachen, die einen Kandidaten als für den Fahrlehrerberuf unzuverlässig erscheinen lassen,
- die Fahrerlaubnis der Klassen A, BE und CE und, sofern die Fahrerlaubnis der Klasse DE angestrebt wird, auch die der Klasse DE,
- ausreichende Fahrpraxis auf Kraftfahrzeugen der Klasse, für die die Fahrerlaubnis erteilt werden soll. Als ausreichend gilt die Fahrpraxis,

wenn der Bewerber innerhalb der letzten 5 Jahre vor der Antragstellung drei Jahre lang Kraftfahrzeuge der Klasse B und zwei Jahre lang Kraftfahrzeuge der Klassen A, CE und D geführt hat.

4.1.3 Organisation

4.1.3.1 Unterricht an der Fahrlehrer- ausbildungsstätte

Die Ausbildungsstätten müssen Tagesschulen sein, und ein Ausbildungskurs muss mit mindestens 6 und darf mit höchstens 32 Personen besetzt sein. Die wöchentliche Ausbildungsdauer darf 32 Unterrichtsstunden (zu je 45 Min.) nicht unter- und 8 Std. täglich nicht überschreiten.

Der Fahrlehrerausbildungsstätte müssen Lehrkräfte (2 davon in Festanstellung) zur Verfügung stehen (§ 9 DV-FahrIG):

- eine Lehrkraft mit Befähigung zum Richteramt,
- eine Lehrkraft mit einem abgeschlossenen technischen Studium, das ausreichende Kenntnisse des Maschinenbaus vermittelt, und mit mindestens 2-jähriger Praxis auf dem Gebiet des Baus oder des Betriebs von Kraftfahrzeugen,
- ein Fahrlehrer, der die Fahrerlaubnis der Klassen A, BE und CE besitzt und 3 Jahre Berufspraxis nachweisen kann,
- ein Fahrlehrer mit entsprechender Fahrerlaubnis und Unterrichtserfahrung für diejenigen FLA, welche die Fahrerlaubnis für die Klasse DE erwerben wollen,
- eine Lehrkraft mit abgeschlossenem Studium der Erziehungswissenschaften an einer Hochschule und mit der Fahrerlaubnis der Klasse BE (Psychologen, die nach dem alten Recht in Fahrlehrerausbildungsstätten unterrichten durften, sind jetzt ausgeschlossen).

In der Fahrlehrerausbildungsordnung (§ 2) ist ebenfalls festgeschrieben, welche Sachgebiete von welchen der vorgeschriebenen Lehrkräfte unterrichtet werden müssen.

4.1.3.2 Dauer der Ausbildung

Die Gesamtausbildungsdauer beträgt nach wie vor 770 Std., davon 700 Std. im Verlauf der 5-monatigen theoretischen Ausbildung und 70 Stunden in den beiden Reflexionswochen. Die Ausbildungs-

schwerpunkte und Inhalte sind gegenüber der früheren Ausbildung deutlich geändert worden:

- Der frühere zentrale Bereich „Verkehrsvorschriften und Gefahrenlehre“ ist in den um 30 Std. erweiterten Bereich „Verkehrsverhalten“ eingegangen.
- Das Sachgebiet „Recht“ wurde um 12,5 % auf 70 Std. und das Gebiet „Technik“ um 36 % auf 90 Std. gekürzt.
- Die früheren eigenständigen Bereiche „Unterrichtsgestaltung“, „Allgemeine psychologische und pädagogische Grundsätze“ und „Fahrerschulwesen“, die insgesamt 220 Stunden umfassten, sind als Teilgebiete in ein neues Sachgebiet „Verkehrspädagogik“, das 235 Stunden umfasst, eingegangen.
- Der frühere Bereich „Übungen zur Vertiefung des Unterrichtsstoffes“ wurde gestrichen und durch „Auswertung der Erfahrung aus der praktischen Ausbildung“ (70 Std.) in den Reflexionswochen ersetzt.
- In einem neu eingeführten Gebiet „Fahren“ (15 Std.) sollen die FLA ihre Fähigkeiten und Fertigkeiten im sicheren, vorschriftsmäßigen, umweltschonenden und gewandten Fahren vervollkommen.

In Tabelle 2 sind aus den Gebieten „Verkehrsverhalten“, „Verkehrspädagogik“ und „Auswertung

Sachbereich	Inhalte	Umfang (Std.)
Verkehrsverhalten	Fähigkeiten und Fertigkeiten des Fahrers, Fahrtüchtigkeit, Einstellungen, Aggression und Gewalt, Selbstbild und Selbstwertgefühl, andere Verkehrsteilnehmer, Regelkonformität, Gefahren, Kommunikation, Verantwortung für Mensch und Umwelt	120
Verkehrspädagogik	Inhalte, Ziele, Lernformen und Lernprozesse, Unterrichtsplanung, Fahrlehrerverhalten, FL-FS-Kommunikation, Lernstandsdiagnose, Beratung, Unterrichtsmethoden, Unterrichtsmedien, Unterrichtspraxis	195
Auswertung der Erfahrungen aus praktischer Ausbildung	Analyse der Erfahrungen, praktische Folgerungen, Vertiefung der Sachgebiete Unterrichtsmethoden und Unterrichtspraxis	70
	Summe Stunden	385

Tab. 2: Themenbereiche mit Unterrichtsumfang in der Fahrlehrerausbildung, die überwiegend pädagogisch-psychologische Inhalte vermitteln (extrahiert aus Anlage zu § 2 Abs. 1 FahrIG: „Rahmenplan für die Fahrlehrerausbildung an Fahrlehrerausbildungsstätten“)

der Erfahrungen aus praktischer Ausbildung“ die Themenbereiche zusammengefasst, die direkt mit der Didaktik, Pädagogik und Psychologie assoziiert sind. Die Stundenumfänge dieser Ausbildungsanteile machen insgesamt 50 % des Ausbildungsumfangs an Fahrlehrerausbildungsstätten aus.

4.1.3.3 Unterricht in Ausbildungsfahrschulen

Der Schulungsphase an der Fahrlehrerausbildungsstätte folgt eine praktische Ausbildungsphase in einer Ausbildungsfahrschule. Diese Ausbildungsphase dauert 4 1/2 Monate. Voraussetzung für die praktische Tätigkeit ist eine befristete Fahrlehrerlaubnis.

4.1.3.4 Die befristete Fahrlehrerlaubnis als Voraussetzung für die praktische Ausbildung

Im Anschluss an die 5-monatige Schulung in der Ausbildungsstätte erhalten die Fahrlehreranwärter (FLA), sofern sie die bis dahin obligatorischen Prüfungen bestanden haben, eine befristete Fahrlehrerlaubnis (§ 9a FahrIG). Die befristete Fahrlehrerlaubnis berechtigt die FLA unter Aufsicht eines Ausbildungsfahrlehrers zur theoretischen und praktischen Unterrichtung von Fahrschülern bis zur Vorstellung zur Fahrprüfung. „Unter Aufsicht eines Ausbildungsfahrlehrers“ bedeutet nicht, dass der Ausbildungsfahrlehrer (AFL) bei allen Handlungen des FLA körperlich anwesend sein muss.

Die FLA sind damit anderen angestellten Fahrlehrern faktisch gleichgestellt. Die befristete Fahrlehrerlaubnis kann für eine Dauer von maximal 2 Jahren erteilt werden. Sie erlischt mit Erteilung einer unbefristeten Fahrlehrerlaubnis, durch Frist oder durch dreimalige erfolglose Lehrprobe im theoretischen oder fahrpraktischen Unterricht (§ 4 Abs. 2 FahrIG).

Inhaber der befristeten Erlaubnis müssen über die praktische Ausbildung ein Berichtsheft führen, das in Zeitabschnitte von einer Woche einzuteilen und wöchentlich sowie nach Abschluss der Ausbildung vom Ausbildungsfahrlehrer und dem Inhaber der Ausbildungsfahrschule abzuzeichnen ist.

Die Konstruktion der befristeten Fahrlehrerlaubnis ermöglicht erstmals eine Fahrlehrerausbildung unter realistischen Bedingungen mit regulären Fahrschülern in einer regulären Fahrschule. Sie bietet damit die Grundlage für die praktische Phase der Fahrlehrerausbildung.

4.1.3.5 Ausbildungsfahrschulen/Ausbildungsfahrlehrer

Die praktische Ausbildungsphase der Fahrlehreranwärter (FLA) findet in Ausbildungsfahrschulen statt. Ausbildungsfahrschulen bedürfen keiner förmlichen Anerkennung durch die Erlaubnisbehörde. Grundsätzlich kann jede Fahrschule einen FLA ausbilden, wenn der Fahrschulinhaber oder -leiter die Qualifikation als Ausbildungsfahrlehrer besitzt, wie sie in § 21a FahrIG beschrieben sind: Danach darf ausbilden, wer

- innerhalb der letzten 5 Jahre mindestens 3 Jahre lang hauptberuflich Fahrschüler der Klasse B theoretisch und praktisch ausgebildet hat,
- seit mindestens 3 Jahren eine Fahrschulerlaubnis besitzt,
- zuverlässig ist und die Gewähr für die ordnungsgemäße Ausbildung bietet und
- an einem mindestens dreitägigen Einweisungsseminar in einer amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätte, einem Berufsverband für Fahrlehrer oder einer anderen durch die Landesbehörde anerkannten Stelle teilgenommen hat.

Der Inhalt der Einweisungsseminare ist in der Richtlinie für die Durchführung des Einweisungsseminars für Fahrlehrer zum Ausbildungsfahrlehrer nach § 9b Abs. 1 und 4 sowie in § 21a Abs. 1 Fahrlehrergesetz vom 18.6.1999, VkB1 1999 S. 450, beschrieben. Die Richtlinie sieht vor, dass nach Eröffnung des Seminars mit Diskussion der Erwartungen der Teilnehmer und der Seminarziele zunächst die rechtlichen Rahmenbedingungen erläutert werden, wie die Voraussetzungen und Pflichten von Ausbildungsfahrlehrer und Ausbildungsfahrschule, Voraussetzungen des FLA, die Gestaltung des Ausbildungsvertrages. Anschließend soll über den Ausbildungsstand der FLA, wie er an den Fahrlehrerausbildungsstätten vermittelt wurde, informiert werden. Weiter sollen der Musterausbildungsplan für die Ausbildung durch Ausbildungsfahrlehrer (vgl. Tabelle 3), die pädagogische Reflexion der Erfahrungen (§ 2 Abs. 5 FahrIG) sowie die Abschlussprüfung erläutert werden.

4.1.3.6 Ausbildungsplan

Die wöchentliche Ausbildungsdauer in Ausbildungsfahrschulen muss mindestens 20 Std. und darf höchstens 40 Unterrichtsstunden (je 45 Min.) betragen. Die Verteilung der Ausbildungsstunden

Lfd. Nr.	Musterausbildungsplan	
	Lernthemen	Kenntnisse und Fähigkeiten
1	Einführung	• Kennenlernen
1.1	Der Ausbildungs- und Fahr- schulbetrieb	<ul style="list-style-type: none"> - Aufgaben und Tätigkeiten der Fahrschule - Zusammenarbeit mit der Prüforganisation - der Mitarbeiter der Fahrschule - der Organisation der Fahrschule - der Geschäftszeiten der Fahrschule - der Ausbildungsfahrzeuge
1.2	Der Ausbildungsfahrlehrer	• Kennenlernen der Aufgaben, Pflichten und Rechte des Ausbildungsfahrlehrers
1.3	Der Fahrlehreranwärter (FLA)	<ul style="list-style-type: none"> • Aufgaben, Pflichten und Rechte des FLA - Verantwortung des Fahrlehreranwärters gegenüber <ul style="list-style-type: none"> - den ihm anvertrauten Personen - den Fahrschülern (§ 6 FahrIG) - den Dienst- und Ausbildungsanweisungen des Inhabers der Fahrschule, des verantwortlichen Leiters und des Ausbildungsfahrlehrers
1.4	Das Berichtsheft (§ 3 Satz 2 Nr. 8, § 9a Abs. 3 FahrIG, § 8 Abs. 2 FahrIPrÜfO)	Kennenlernen des Berichtsheftes Sinn, Zweck, Inhalt und Führung
2	Teilnahme am theoretischen und praktischen Unterricht (Hospitation) mit Vor- und Nachbesprechung des Unterrichts	
2.1	Theoretischer Unterricht	
2.1.1	Vorbesprechung	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbildungsplan für den Fahrschüler § 4 Abs. 6 FahrschAusbO • Materialien und Medien • Lernziele des Unterrichts
2.1.2	Hospitation	• Beobachten mehrerer verschiedener Lektionen des Grundstoffs und des klassenspezifischen Stoffs der Klasse B
2.1.3	Nachbesprechung	<ul style="list-style-type: none"> • Auswerten der Beobachtungen der Hospitation • Entwickeln von Strategien für die Durchführung des eigenen Theorieunterrichts
2.2	Praktischer Unterricht	
2.2.1	Vorbesprechung	<ul style="list-style-type: none"> • Organisation und Konzeption der praktischen Ausbildung • Lernstand der Fahrschüler • Lernziele der Fahrschule
2.2.2	Hospitation	<ul style="list-style-type: none"> • Beobachten der Fahrstunden in den einzelnen Ausbildungsstufen • Teilnahme an Fahrerlaubnisprüfungen
2.2.3	Nachbesprechung	<ul style="list-style-type: none"> • Auswerten der Beobachtungen der Hospitation • Entwickeln der Strategien für die Planung • Durchführung und Auswertung eigener Fahrstunden
3	Durchführung von theoretischem und praktischem Unterricht in Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers	
3.1	Theoretischer Unterricht in Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers	
3.1.1	Vorbesprechung	<ul style="list-style-type: none"> • Vorlegen und Erläutern des Unterrichtsentwurfs • Beschreiben <ul style="list-style-type: none"> - der Lerngruppen - der Ziele und Inhalte - der Methoden und Medien
3.1.2	Durchführung	• Unterrichten mehrerer verschiedener Lektionen des Grundstoffs und des klassenspezifischen Stoffs der Klasse B
3.1.3	Nachbesprechung	<ul style="list-style-type: none"> • Auswerten des Unterrichts und Lernstandsdiagnose beim Fahrlehreranwärter • Strategien entwickeln zur Umsetzung der gewonnenen Erkenntnisse • Ausbildungsstand des FLA
3.2	Praktischer Unterricht in Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers	
3.2.1	Vorbesprechung	<ul style="list-style-type: none"> • Planen der Fahrstunde • Feststellen des Ausbildungsstandes und der Lernvoraussetzungen • Darstellen der Ausbildungsziele und Ausbildungsschwerpunkte
3.2.2	Durchführung	<ul style="list-style-type: none"> • Durchführen von Fahrstunden in den einzelnen Ausbildungsstufen mit verschiedenen Fahrschülern • Erörtern und Dokumentieren des jeweiligen Ausbildungsstands

Tab. 3: Musterausbildungsplan gem. Richtlinie für die Durchführung der Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule für die Fahrlehreranwärter (Praktikum) nach § 2 Abs. 5 FahrIG und § 8 FahrAusbO vom 18.6.1999, VkB1 1999 S. 445

Lfd. Nr.	Musterausbildungsplan	
	Lernthemen	Kenntnisse und Fähigkeiten
3.2.3	Nachbesprechung	<ul style="list-style-type: none"> • Auswerten der Fahrstunde und Lernstandsdiagnose beim FLA • Strategien entwickeln, um gewonnene Erkenntnisse zu nutzen • Ausbildungsstand des FLA
3.3	Feststellung der Prüfungsreife	<ul style="list-style-type: none"> • Kennenlernen der Kriterien und Methoden zur Feststellung der Prüfungsreife des Fahrschülers
4	Durchführung von theoretischem und praktischem Unterricht ohne Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers	
4.1	Theoretischer Unterricht	<ul style="list-style-type: none"> • Unterrichten möglichst aller Lektionen des Grundstoffs und des klassenspezifischen Stoffs der Klasse B • Reflektieren des Unterrichts • Austauschen der Erfahrungen mit dem Ausbildungsfahrlehrer
4.2	Praktischer Unterricht	<ul style="list-style-type: none"> • Durchführen von Fahrstunden in den einzelnen Ausbildungsstufen • Reflektieren der Fahrstunden • Austauschen der Erfahrungen mit dem Ausbildungsfahrlehrer
4.3	Feststellen der Prüfungsreife	<ul style="list-style-type: none"> • Anwenden der Kriterien und Methoden zur Feststellung der Prüfungsreife • Abstimmen der Entscheidung der Prüfungsreife mit dem Ausbildungsfahrlehrer
5	Vorstellung von Fahrschülern zur Prüfung einschließlich Begleitung und Beaufsichtigung bei der praktischen Prüfung	
5.1	Theoretische Prüfung	<ul style="list-style-type: none"> • Erledigen der Formalitäten • Betreuung des Fahrschülers vor und nach der Prüfung
5.2	Praktische Prüfung	<ul style="list-style-type: none"> • Erledigen der Formalitäten • Begleiten und Beaufsichtigen des Fahrschülers bei der Prüfung mit und ohne Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers • Betreuung des Fahrschülers vor und nach der Prüfung • Austauschen der Erfahrungen mit dem Ausbildungsfahrlehrer

Tab. 3: Fortsetzung

ist in § 2 Abs. 5 FahrIG und § 3 Abs. 2 FahrIAusbO geregelt. Der dort vorgegebene Mindeststundenplan ist in Tabelle 4 dargestellt.

Ein Ausbildungsfahrlehrer sollte insbesondere zu Beginn der Ausbildung nur jeweils einen FLA ausbilden und nicht mehr als zwei FLA gleichzeitig.

Die Ausbildung an Ausbildungsfahrschulen folgt einem genehmigungspflichtigen Ausbildungsplan (§ 3 FahrIAusbO), der folgende Abschnitte enthalten muss:

1. Einführung,
2. Teilnahme am theoretischen und praktischen Unterricht (Hospitation) mit Vor- und Nachbesprechung (Auswertung) des Unterrichts,
3. Durchführung von praktischem und theoretischem Unterricht in Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers (AFL) mit Vor- und Nachbesprechung (Auswertung) des Unterrichts,
4. Durchführung von theoretischem und praktischem Unterricht ohne Anwesenheit des AFL und
5. Vorstellung von Fahrschülern zur Prüfung, einschließlich Begleitung und Beaufsichtigung der praktischen Prüfung.

Ein Musterausbildungsplan findet sich in der „Richtlinie für die Durchführung der Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule für die Fahrlehreranwärter (Praktikum) nach § 2 Abs. 5 FahrIG und § 8 FahrIAusbO“ vom 18.6.1999, VkB1 1999, S. 445 (siehe auch Tabelle 3).

4.1.4 Prüfungsbestimmungen

Die neuen Prüfungsbestimmungen legen nicht nur stärkeres Gewicht auf den Nachweis der pädagogischen Fertigkeiten der Kandidaten. Die Validität der Prüfungen wird auch dadurch erhöht, dass sie unter realistischen Lehrbedingungen stattfinden.

Die Prüfungsausschüsse werden nach neuem Recht um ein Mitglied mit abgeschlossenem Studium der Erziehungswissenschaften an einer Hochschule und mit der Fahrerlaubnis der Klasse BE erweitert. Anders als unter früherem Recht können Dozenten von Fahrlehrerausbildungsstätten jetzt auch Mitglied eines Prüfungsausschusses sein; sie dürfen dann aber keine FLA prüfen, die von ihnen unterrichtet wurden.

Die Fahrlehrerprüfung besteht aus einer fahrpraktischen Prüfung, einer schriftlichen und mündlichen Fachkundeprüfung sowie je einer Lehrprobe im theoretischen und fahrpraktischen Unterricht. Dem

	vor 1999	heute																																																															
Ausbildungsziele																																																																	
Nachzuweisende Kenntnisse § 4 FahrIG	<ul style="list-style-type: none"> • gründliche Kenntnisse der maßgebenden gesetzlichen Vorschriften • ausreichende technische Kenntnisse des Kraftfahrzeugs • das Vertrautsein mit den Gefahren des Straßenverkehrs und mit den zu ihrer Abwehr erforderlichen Verhaltensweisen • die Fähigkeit, in leicht verständlicher Weise einen sachgemäßen Unterricht zu erteilen 	<ul style="list-style-type: none"> • maßgebende gesetzliche Vorschriften • ausreichende Kenntnisse der Kraftfahrzeugtechnik • Fahrphysik • Verhaltenslehre einschließlich Gefahrenlehre • Fähigkeit und Fertigkeit, sachlich richtig, auf die Ziele der Fahrerschulerausbildung bezogen und methodisch überlegt unterrichten zu können • Verkehrspädagogik einschl. der Didaktik umweltbewusste und Energie sparende Fahrweise 																																																															
Ausbildungserfordernisse § 2 (4a) FahrIG alt § 2 (3) FahrIG neu	<ul style="list-style-type: none"> • 5 Monate Ganztagschulung in Fahrlehrer-ausbildungsstätte (für Klasse 3 u. 1; 6 Monate, für Klasse 3 u. 2; 7 Monate für Klassen 1, 2, u. 3; 8 Monate) 	<ul style="list-style-type: none"> • 5 1/2 Monate Ganztagschulung in Ausbildungsstätte (für Klasse A zusätzlich 1 Monat, für CE und DE zusätzlich 2 Monate) • 4 1/2 Monate Praktikum in Ausbildungsfahrschule 																																																															
Persönliche Voraussetzungen																																																																	
Eingangsvoraussetzungen für FLA § 2 FahrIG	<ul style="list-style-type: none"> • Mindestalter 23 Jahre • geistige und körperliche Eignung • mindestens Hauptschulabschluss und abgeschlossene Ausbildung in einem Lehrberuf • Fahrerlaubnis der Klassen 1a und 2 • 3 Jahre Fahrpraxis (Klasse 3) 	<ul style="list-style-type: none"> • Mindestalter 22 Jahre • geistige, körperliche und fachliche Eignung • mindestens Hauptschulabschluss und abgeschlossene Ausbildung in einem Lehrberuf • Besitz der Fahrerlaubnis der Klassen A, BE und CE • 3 Jahre Fahrpraxis (Klasse BE) 																																																															
Anforderungen an Lehrpersonal in Ausbildungsstätten	<p>je mindestens</p> <ul style="list-style-type: none"> • eine Lehrkraft mit Befähigung zum Richteramt • eine Lehrkraft mit abgeschlossenem techn. Studium, Fachrichtung Maschinenbau • ein Fahrlehrer • eine Lehrkraft mit abgeschlossenem Studium der Pädagogik oder Psychologie 	<p>je mindestens</p> <ul style="list-style-type: none"> • eine Lehrkraft mit Befähigung zum Richteramt • ein Ingenieur • ein Fahrlehrer • ein Erziehungswissenschaftler 																																																															
Lehrgebiete mit Stundenumfang																																																																	
Lehrstoff in Ausbildungsstätten Anlage zu § 3 (2) FahrIAusbO (alt) Anlage zu § 2 (1) FahrIAusbO (neu)	<p>Gesamt: 770 Stunden, davon:</p> <table> <tr> <td>250</td> <td>(33 %)</td> <td>Verkehrsvorschriften und Gefahrenlehre</td> </tr> <tr> <td>80</td> <td>(10 %)</td> <td>Recht</td> </tr> <tr> <td>140</td> <td>(18 %)</td> <td>Technik</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>(1 %)</td> <td>Umweltschutz</td> </tr> <tr> <td>120</td> <td>(16 %)</td> <td>Unterrichtsgestaltung</td> </tr> <tr> <td>60</td> <td>(8 %)</td> <td>Allgemeine psychol. und pädag. Grundsätze</td> </tr> <tr> <td>40</td> <td>(5 %)</td> <td>Fahrschulwesen</td> </tr> <tr> <td>70</td> <td>(9 %)</td> <td>Übungen zur Vertiefung des Unterrichtsstoffes</td> </tr> </table>	250	(33 %)	Verkehrsvorschriften und Gefahrenlehre	80	(10 %)	Recht	140	(18 %)	Technik	10	(1 %)	Umweltschutz	120	(16 %)	Unterrichtsgestaltung	60	(8 %)	Allgemeine psychol. und pädag. Grundsätze	40	(5 %)	Fahrschulwesen	70	(9 %)	Übungen zur Vertiefung des Unterrichtsstoffes	<p>Gesamt: 770 Stunden, davon:</p> <table> <tr> <td>280</td> <td>(36 %)</td> <td>Verkehrsverhalten</td> </tr> <tr> <td>80</td> <td></td> <td>Fahrer</td> </tr> <tr> <td>40</td> <td></td> <td>Fahrverhalten</td> </tr> <tr> <td>160</td> <td></td> <td>Straßenverkehr</td> </tr> <tr> <td>70</td> <td>(9 %)</td> <td>Recht</td> </tr> <tr> <td>90</td> <td>(11 %)</td> <td>Technik</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>(1 %)</td> <td>Umweltschutz</td> </tr> <tr> <td>15</td> <td>(2 %)</td> <td>Fahren</td> </tr> <tr> <td>235</td> <td>(31 %)</td> <td>Verkehrspädagogik</td> </tr> <tr> <td>135</td> <td></td> <td>Inhalt, Ziele, Lernprozesse</td> </tr> <tr> <td>60</td> <td></td> <td>Unterrichtsmethoden</td> </tr> <tr> <td>40</td> <td></td> <td>Fahrschulwesen</td> </tr> <tr> <td>70</td> <td>(9 %)</td> <td>Auswertung der Erfahrung aus der praktischen Ausbildung</td> </tr> </table>	280	(36 %)	Verkehrsverhalten	80		Fahrer	40		Fahrverhalten	160		Straßenverkehr	70	(9 %)	Recht	90	(11 %)	Technik	10	(1 %)	Umweltschutz	15	(2 %)	Fahren	235	(31 %)	Verkehrspädagogik	135		Inhalt, Ziele, Lernprozesse	60		Unterrichtsmethoden	40		Fahrschulwesen	70	(9 %)	Auswertung der Erfahrung aus der praktischen Ausbildung
250	(33 %)	Verkehrsvorschriften und Gefahrenlehre																																																															
80	(10 %)	Recht																																																															
140	(18 %)	Technik																																																															
10	(1 %)	Umweltschutz																																																															
120	(16 %)	Unterrichtsgestaltung																																																															
60	(8 %)	Allgemeine psychol. und pädag. Grundsätze																																																															
40	(5 %)	Fahrschulwesen																																																															
70	(9 %)	Übungen zur Vertiefung des Unterrichtsstoffes																																																															
280	(36 %)	Verkehrsverhalten																																																															
80		Fahrer																																																															
40		Fahrverhalten																																																															
160		Straßenverkehr																																																															
70	(9 %)	Recht																																																															
90	(11 %)	Technik																																																															
10	(1 %)	Umweltschutz																																																															
15	(2 %)	Fahren																																																															
235	(31 %)	Verkehrspädagogik																																																															
135		Inhalt, Ziele, Lernprozesse																																																															
60		Unterrichtsmethoden																																																															
40		Fahrschulwesen																																																															
70	(9 %)	Auswertung der Erfahrung aus der praktischen Ausbildung																																																															

Tab. 4: Vergleich der Fahrlehrerausbildung vor dem 1.1.1999 und heute für die Ausbildung zur Fahrerlaubnis Klasse 3 (alt) bzw. BE (neu)

	vor 1999	heute
Prüfungen		
Prüfungsausschuss § 2 FahrIPrüfO	zum Prüfungsausschuss müssen gehören: • ein Jurist • ein amtlich anerkannter Sachverständiger für Kfz-Verkehr • ein Fahrlehrer, der die Fahrerlaubnis für alle Klassen besitzt	zum Prüfungsausschuss müssen gehören: • ein Jurist • ein amtlich anerkannter Sachverständiger für Kfz-Verkehr • ein Fahrlehrer • ein Pädagoge (abgeschlossenes Studium der Erziehungswissenschaften und Fahrerlaubnis der Klasse BE)
Prüfungsleistungen § 4 FahrIG § § 13-18 FahrIPrüfO	• fahrpraktische Prüfung • mündliche Fachkundeprüfung • schriftl. Fachkundeprüfung (4 Std.) mit 3 Aufgaben aus Bereich Verhalten im Straßenverkehr eine Aufgabe Fahrzeugtechnik • theor. Lehrprobe (Lehrvortrag vor Prüfungskommission zu Themen die 30 Min. vorher mitgeteilt werden) • praktische Lehrprobe (mit simuliertem Fahrschüler)	• fahrpraktische Prüfung (60 Min.) • mündl. Fachkundeprüfung (30 Min.) • schriftl. Fachkundeprüfung (5 Std.) mit 2 Aufgaben aus den Bereichen Verkehrsverhalten, einschl. Verkehrsrecht, Gefahrenlehre und Umweltschutz eine Aufgabe aus dem Bereich Verkehrspädagogik eine Aufgabe aus Bereich Fahrzeugtechnik/Fahrphysik • Lehrprobe theor. Unterricht (45 Min.) gemäß Lehrplan mit regulären Fahrschülern • Lehrprobe praktischer Unterricht mit echten Fahrschülern (45 Min.)

Tab. 4: Fortsetzung

zweiphasigen Ausbildungsmodell entsprechend werden spezifische Prüfungsleistungen jeweils nach Abschluss der theoretischen und praktischen Ausbildungsphase verlangt.

Die 60 Minuten dauernde (für die Klassen CE und DE jeweils 90 Minuten) fahrpraktische Prüfung soll bereits im 2. oder 3. Monat der ersten Ausbildungsphase stattfinden. In ihr muss der Prüfling nachweisen, dass er in der Lage ist, ein Fahrzeug mit Schaltgetriebe und eine Fahrzeugkombination (Zugfahrzeug und Anhänger) der Klasse, für die er die Fahrlehrerlaubnis beantragt, vorschriftsmäßig, sicher, gewandt und Umwelt schonend zu führen.

Die Fachkundeprüfungen sollen unmittelbar nach Abschluss der ersten Ausbildungsphase abgenommen werden, und zwar zuerst die schriftliche, dann die mündliche Prüfung. Voraussetzung ist die bestandene fahrpraktische Prüfung.

In den schriftlichen Fachkundeprüfungen müssen die Kandidaten innerhalb von 5 Zeitstunden vier Aufgaben bearbeiten, von denen zwei Aufgaben aus den Bereichen Verkehrsverhalten (inklusive Verkehrsrecht, Gefahrenlehre und Umweltschutz) gestellt werden und jeweils eine Aufgabe aus den Bereichen Verkehrspädagogik und Fahrzeugtechnik (eingeschlossen Fahrphysik) stammen müssen.

Die mündlichen Fachkundeprüfungen dauern 30 Min. und erstrecken sich über alle Themenbereiche.

Die Noten der schriftlichen und mündlichen Fachkundeprüfungen können gegeneinander verrechnet werden, sodass ein „Mangelhaft“ in einer Prüfung durch eine mindestens befriedigende Leistung in der anderen Prüfung ausgeglichen werden kann.

Das Bestehen der Fachkundeprüfungen ist Voraussetzung für die Erteilung der befristeten Fahrlehrerlaubnis.

Die praktische und theoretische Lehrprobe kann in beliebiger Reihenfolge innerhalb eines Monats nach Abschluss der 2. Ausbildungsphase abgelegt werden. Vor Beginn der Lehrproben ist der Prüfungskommission das Berichtsheft des FLA zu übergeben.

Die theoretische Lehrprobe (§ 17 FahrIPrüfO) ist als Unterrichtsstunde gemäß dem allgemeinen Lehrplan vor (möglichst den vom Prüfungskandidaten auszubildenden) Fahrschülern durchzuführen. Der Bewerber soll dabei innerhalb von 45 Minuten zeigen, dass er in der Lage ist, theoretischen Unterricht zu erteilen.

Auch in der 45 Min. dauernden fahrpraktischen Lehrprobe (§ 18 FahrIPrüfO) soll der Bewerber nachweisen, dass er praktischen Unterricht erteilen kann. Die praktische Lehrprobe soll unter realen Fahrschulbedingungen durchgeführt werden.

Alle Prüfungen dürfen höchstens zweimal wiederholt werden.

Wenn die Prüfungen mit mindestens „ausreichend“ bestanden sind, erhält der Bewerber die endgültige Fahrlehrererlaubnis.

4.2 Fahrlehrerausbildung bei der Bundeswehr

Seit Beginn der Fahrlehrerausbildung ist es verschiedenen Behörden (Militär, Polizei) erlaubt, Fahrlehrer auszubilden und eigene Fahrlehrererlaubnisse auszustellen. Die Gültigkeit dieser Fahrlehrererlaubnisse beschränkt sich nur auf die Ausbildung für den Dienstbereich. Inhaber einer behördlichen Fahrlehrererlaubnis dürfen und dürfen keine zivilen Fahrlehrer ausbilden.

Die behördliche Fahrlehrerausbildung ist in § 30 FahrIG geregelt. Danach dürfen der Bund, die Länder, die Gemeinden und andere Gebietskörperschaften eigene Fahrschulen einrichten (§ 30 Abs. 1). Die Bundesministerien des Innern, der Finanzen, der Verteidigung und des Verkehrs sowie die für die Polizei zuständigen Landesbehörden können für Fahrlehreranwärter ihres eigenen Geschäftsbereichs eigene Fahrlehrerausbildungsstätten und Prüfungsausschüsse einrichten (§ 30 Abs. 2).

Von diesen Möglichkeiten macht in umfangreichem Maße die Bundeswehr Gebrauch. Nach Angaben des Leiters der Erlaubnisbehörde am Heeresamt II 2 (4) der Deutschen Bundeswehr, Herr Oberstleutnant Heinze, bildet die Bundeswehr pro Jahr etwa 30.000 Lkw-Fahrschüler und ca. 300–350 Militärkraftfahrlehrer (MKL) aus. Das Heer unterhält dazu eine Fahrlehrerausbildungsstätte in Garlstedt bei Bremen sowie 82 Ausbildungszentren, die als Ausbildungsfahrschulen genehmigt sind. Eine 9 Monate dauernde theoretische Ausbildung findet für alle zukünftigen MKL in Garlstedt statt. Die praktische Ausbildung erfolgt an den Ausbildungszentren, an denen jeweils 4 Ausbildungsmilitärkraftfahrlehrer pro Jahr etwa 4 befristete Fahrlehrer ausbilden. Parallel zur Ausbildung zum MKL durchlaufen die Teilnehmer die Ausbildung zum Unteroffizier und nehmen an Feldwebellehrgängen teil. Grundsätzlich bekleiden ausgebildete Militärkraftfahrlehrer den Dienstgrad eines Feldwebels. Die Feldwebeldienstgrade sind die höchsten Dienstgrade auf der Unteroffizierebene.

4.2.1 Ziele

Die Ausbildungserfordernisse und -ziele der militärischen Fahrlehrerausbildung gehen über die der zivilen Ausbildung hinaus. So bildet die Bundeswehr fast ausschließlich Lkw-Fahrer aus, die während der Fahrausbildung wesentlich jünger sind als Lkw-Fahrschüler im zivilen Bereich. Die Ausbildung wird zudem durch die besonderen Anforderungen des Militärs erweitert. Vordergründig sind dies die Ausbildungsabschnitte „Fahren im Gelände“ und eine intensivere technische Ausbildung zur Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge. Hinzu kommt die Vermittlung spezifischer militärischer Bestimmungen und Kenntnisse.

Für die Ausbildung von MKL finden deshalb zusätzlich zu den gesetzlichen Regelungen des FahrIG und den entsprechenden Verordnungen auch die „Zentralen Dienstvorschriften“ (ZDv) der Bundeswehr Anwendung. Diese legen u. a. die Eignungsfeststellung, die Durchführung von Prüfungen und Feststellung der Prüfungsreife fest.

Als Ziel für die Ausbildungspraktika ist vorgegeben, dass jeder FLA alle theoretischen und praktischen Elemente der Fahrausbildung mindestens einmal selber unterrichtet haben muss. Die Einhaltung dieser Vorgabe wird organisatorisch dadurch gewährleistet, dass Fahrschüler bei der Bundeswehr generell in Lehrgängen ausgebildet werden, wodurch die vorgesehene Reihenfolge der aufeinanderaufbauenden Theorieinhalte eingehalten werden kann. Während des praktischen Ausbildungsabschnitts schulen die FLA der Bundeswehr einen kompletten Fahrschullehrgang. Ziel der Fahrschulausbildung ist in den Worten von Oberstleutnant Heinze „... *der mündige Verkehrsteilnehmer, der auch die Problematik zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern und sich selber sieht ...*“. Weil der Fahrlehrer also auch Überzeugungsarbeit hinsichtlich des Wertegefühls der Fahrschüler leisten muss, gewinnt die pädagogische Ausbildung der Fahrlehrer besondere Bedeutung.

4.2.2 Personen

Grundvoraussetzung für die Ausbildung zum MKL sind die im Rahmen der Musterung festzustellende Wehrdiensttauglichkeit und die Bereitschaft der Anwärter, sich für mindestens 8–10 Jahre für den Dienst in der Bundeswehr zu verpflichten.

Die Zahl der aus diesem Personenkreis stammenden Bewerber für die Fahrlehrerausbildung über-

steigt den Bedarf um das Dreifache. Die Bundeswehr ist deshalb in der komfortablen Lage, gezielt geeignete Bewerber für die Fahrlehrerausbildung auswählen zu können.

Die Auswahl erfolgt während einer ersten, ca. 12 Monate dauernden Ausbildungsphase zum MKL in einem der 82 Kraftfahrausbildungszentren. Diese Zentren sind auch die so genannten „Stammseinheiten“ der zukünftigen Fahrlehrer. Sie erhalten dort ihre Grundlagenausbildung, leisten ihren Dienst als Kraftfahrunteroffizier und kehren nach der theoretischen Ausbildung in Garlstedt dorthin zurück.

Die Eignungsfeststellung erfolgt durch den Zentrumsleiter in Abstimmung mit einem dem Anwärter zugeordneten Ausbildungs-MKL. Sie erstreckt sich über einen Zeitraum von 3 Monaten. In dieser Zeit wird der Anwärter dahingehend bewertet, ob er über die Grundvoraussetzungen für den Fahrlehrerberuf verfügt, also etwa in der Lage ist, mit einem Lkw umzugehen. Hier wird auch geprüft, ob er als militärischer Führer (Unteroffiziersebene) geeignet ist.

In die genau geregelten Bewertungsprozeduren sind als (militärische) Kriterien enthalten: charakterliche Merkmale (Wille, Entschlusskraft, psychische Belastbarkeit, Verantwortungsbewusstsein, Kameradschaft, Auftreten), geistige Merkmale (Auffassungsgabe, Urteilsvermögen, mündlicher und schriftlicher Ausdruck), dienstliche Eignung und Leistungen (Einsatzbereitschaft, Zuverlässigkeit, Durchsetzungsvermögen, Zusammenarbeit), Fachkenntnisse, das Beherrschen von Vorschriften, technisches Verständnis, praktisches Können (Fahren auf der Straße und im Gelände, technischer Dienst, Befähigung zur Lehre, Planung und Organisation), körperliche Leistungsfähigkeit (Sportabzeichen, „Physical Fitness Test“, 3.000-Meter-Lauf und 20-km-Marsch in vorgegebener Zeit).

4.2.3 Organisation und Durchführung der Ausbildung

4.2.3.1 Ausbilder und Prüfer in der militärischen Fahrlehrerausbildung

Um den besonderen Anforderungen an die pädagogischen Fertigkeiten der MKL gerecht werden zu können, bildet die Bundeswehr an ihren Hochschulen Offiziere zu Diplom-Pädagogen mit dem Vertiefungsgebiet „Verkehrspädagogik“ aus. Die an der Fahrlehrerausbildung beteiligten Diplom-Pädagogen müssen selbst die Fahrerlaubnis für Lkw erworben haben und bereits Führungser-

fahrung mitbringen, die sie als Führer einer kleinen Gruppe von Soldaten (eines sog. Zuges) gewonnen haben.

Zusätzlich zu den Diplom-Pädagogen werden Verkehrs-Pädagogen eingesetzt. Das sind Offiziere, die über eine Fahrschulleiterausbildung und eine Ausbildung zum amtlich anerkannten Prüfer verfügen. Die Verkehrs-Pädagogen der Bundeswehr waren in der Regel mehrere Jahre als Fahrschulleiter eingesetzt, bevor sie an der Führungsakademie der Bundeswehr in Hamburg zusätzlich in Methodik und Didaktik geschult werden.

Während ihrer praktischen Ausbildung werden die FLA intensiv durch Ausbildungs-MKL betreut. Die Ausbildungsfahrlehrer sind Hauptfeldwebel, in der Regel über 30 Jahre alt und wurden in einem „Ausbildungs-MKL und Mitprüferfeldwebellehrgang“ über 3 Wochen einerseits zu Ausbildungsmilitärkraftfahrlehrern (AusbMKL) und andererseits zu Prüfern für nicht gesetzlich geforderte, militärische Prüfungsinhalte bei Fahrerlaubnisprüfungen ausgebildet.

Die Ausbildungsfahrlehrer der Bundeswehr sind nur zu etwa einem Drittel ihrer Tätigkeit mit der Fahrschülerausbildung befasst und dort vor allem mit schwierigen Fällen, z. B. Nachschulungen bei nicht bestandenen Prüfungen oder Überprüfung der Prüfungsreife. Hauptsächlich werden die Ausbildungs-MKL tatsächlich in der Ausbildung der befristeten Fahrlehrer im Praktikum eingesetzt. Bei der Bundeswehr spricht man von einer „doppelten Ausbildung“. Der befristete Fahrlehrer bildet den Fahrschüler aus und der Ausbildungs-MKL den befristeten Fahrlehrer.

4.2.3.2 Ausbildungsstruktur

Die Ausbildung der MKL erstreckt sich über eine Periode von etwa 4 Jahren und gliedert sich in 4 Phasen (vgl. Bild 1).

Phase 1: Eignungsfeststellung und Ausbildung zum Unteroffizier

In dieser ca. 12 Monate dauernden Phase durchlaufen die Fahrlehreranwärter die Grundlagenausbildung (6 Monate) und nehmen an je einem Unteroffiziers- und Kraftfahrunteroffizierslehrgang teil. Im Laufe der Grundlagenausbildung erwerben sie die Fahrerlaubnis der Klassen AY, B, C und CE und in diesem Ausbildungsabschnitt findet auch die Eignungsfeststellung (siehe oben) statt.

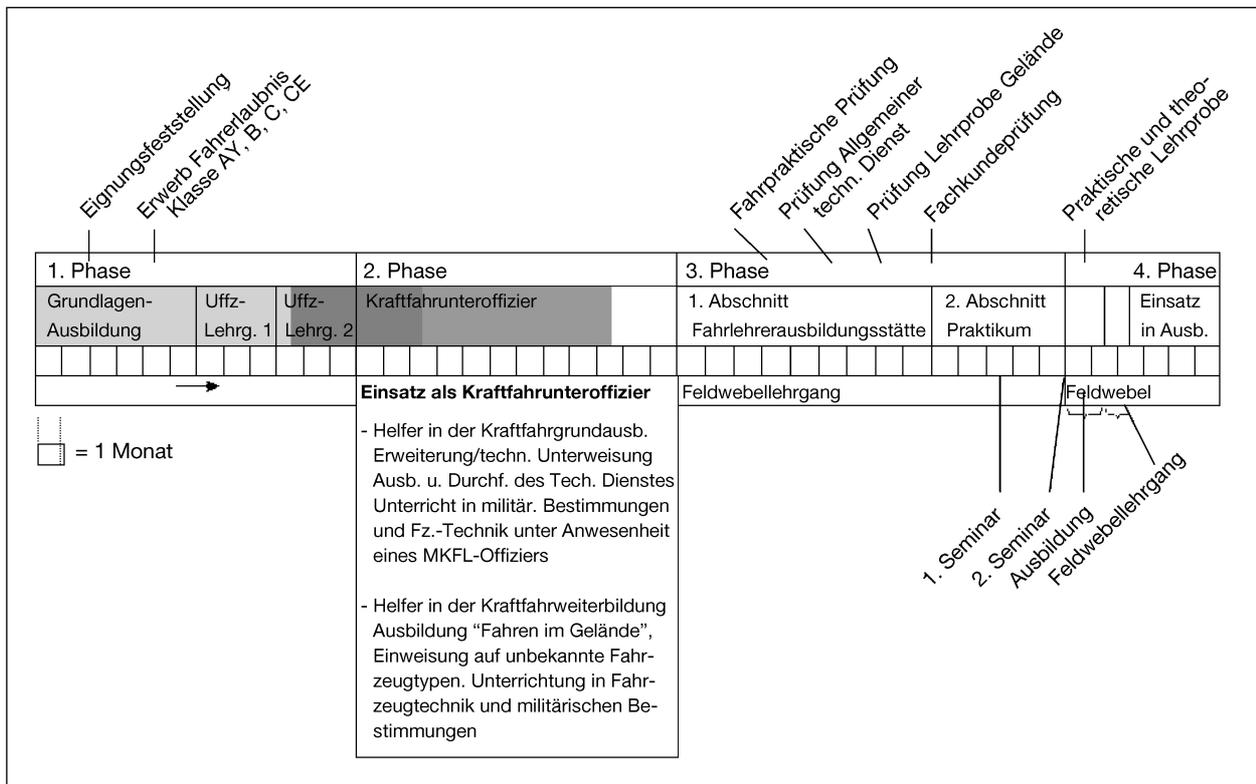


Bild 1: Ausbildung zum Militärkraftfahrlehrer (MKL)

Phase 2: Einsatz als Kraftfahrunteroffizier und Ausbildung zum Stabsunteroffizier

In diesen 12 Monaten sammeln die FLA als Kraftfahrunteroffiziere in ihrer Stammeinheit Fahrpraxis, fahrzeugtechnische Kenntnisse und Lehrerfahrungen

- als Helfer in der Kraftfahrgrundausbildung. Dort obliegen ihnen
 - die Einweisung und technische Unterweisung in die Ausbildungsfahrzeuge,
 - die Ausbildung und Durchführung des Technischen Dienstes,
 - der Unterricht in militärischen Bestimmungen und Fahrzeugtechnik in Anwesenheit und unter Anleitung eines MKL-Offiziers;
- als Helfer in der Kraftfahrweiterbildung. Dort sind sie beteiligt bei
 - der Ausbildung „Fahren im Gelände“,
 - der Einweisung in Fahrzeugtypen, die die Fahrschüler noch nicht kennen,
 - der Vermittlung militärischer Bestimmungen und Fahrzeugtechnik;

- in Vorbereitung auf den MKL-Lehrgang erwerben sie

- die Fahrerlaubnis der Klassen A und gegebenenfalls D und F,
- Fahrfertigkeit,
- Erfahrungen im Wartungs- und Instandsetzungstrupp;

- während des Einsatzes als Gruppenführer in der allgemeinen Grundausbildung erwerben sie zusätzliche Erfahrungen als Ausbilder und Führungsverantwortliche.

Phase 3: Fahrlehrerlehrgang, Praktikum und Abschluss als Militärkraftfahrlehrer im Dienstgrad eines Feldwebels

Diese Ausbildungsphase enthält dieselben Ausbildungsanteile, wie sie auch für die zivile Fahrlehrerausbildung vorgeschrieben sind. Ein 9 Monate dauernder MKL-Grundlehrgang in der Fahrlehrerausbildungsstätte Garlstadt deckt sowohl zivile als auch militärische Inhalte der Fahrlehrerausbildung ab. Dem Lehrgang schließen sich ein 5-monatiges Praktikum an der Stammfahrschule und ein 4 Wochen dauernder Feldwebellehrgang AMT (Allgemein Mi-

Lfd. Nr.	Lernthemen	Zivile Ausbildung (UStd)	Bundeswehr (UStd)
1	Einführung		3 (0.6 %)
2	Teilnahme (Hospitation) am theoretischen und praktischen Unterricht		
2.1	Theoretischer Unterricht	24 (6.7 %)	39 (7.5 %)
2.2	Praktischer Unterricht	30 (8.3 %)	45 (8.6 %)
		davon 10 nach § 5 (2) FahrschAusbO*	davon 14 nach § 5 (2) FahrschAusbO*
3	Durchführung von theoretischem und praktischem Unterricht in Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers		
3.1	Theoretischer Unterricht in Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers	14 (3.9 %)	39 (7.5 %)
3.2	Praktischer Unterricht in Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers	25 (6.9 %)	69 (13.2 %)
		davon 10 nach § 5 (2) FahrschAusbO*	davon 14 nach § 5 (2) FahrschAusbO*
3.3	Feststellung der Prüfungsreife	3 (0.8 %)	8 (1.5 %)
4	Durchführung von theoretischem und praktischem Unterricht ohne Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers		
4.1	Theoretischer Unterricht	24 (6.7 %)	40 (7.7 %)
4.2	Praktischer Unterricht	120 (33.3 %)	151 (28.9 %)
5	Vorstellung von Fahrschülern zur Prüfung einschließlich Begleitung und Beaufsichtigung bei der praktischen Prüfung		
5.1	Theoretische Prüfung	6 (1.6 %)	10 (1.9 %)
5.2	Praktische Prüfung	6 (1.6 %)	10 (1.9 %)
6**	Nr. 1 bis 5.2 nach individueller Aufteilung und Absprache zwischen Ausbildungsfahrlehrern und Fahrlehreranwärtern	108 (30 %)	108 (20.7 %)
	Gesamt	360 (100 %)	522 (100 %)
* besondere Ausbildungsfahrten			
** Bei einer Zunahme der Gesamtstundenzahl des Praktikums (maximal 720 Stunden) enthält die laufende Nr. 6 eine entsprechende Stundenerhöhung			

Tab. 5: Stundenverteilung im Ausbildungspraktikum (Mindeststunden) (§ 2 Abs. 5 FahrIG, § 3 Abs. 2 FahrIAusbO). Ein Praktikum mit einer Dauer von insgesamt 4 1/2 Monaten entspricht 18 Wochen mit je 20 Stunden = 360 Stunden). Die angegebenen Stundenzahlen sind Unterrichtsstunden à 45 Minuten

litärischer Teil) an. Inmitten und am Ende des Praktikums finden wie in der zivilen Ausbildung die vorgeschriebenen einwöchigen Reflexionswochen statt.

Während des Praktikums unterrichten die befristeten Fahrlehrer täglich die Schüler eines Lehrgangs sowohl praktisch als auch theoretisch. Vor allem zu Beginn des Praktikums sollen die Anwärter jedoch ausreichend Zeit haben, um ihren Unterricht zu entwickeln. Sie leisten deshalb in der Anfangsphase weniger als drei Ausbildungsstunden pro Tag.

Die Lernthemen des Praktikums entsprechen wörtlich der „Stundenverteilung im Ausbildungspraktikum“, wie sie in § 2 Abs. 5 FahrIG und § 3 Abs. 2 FahrIAusbO festgelegt sind. Die Mindeststundenzahl für Praktika im militärischen Bereich beträgt jedoch 522 Std. gegenüber 360 Std. im Zivilbereich (vgl. Tabelle 5). Der relative Anteil der theoretischen und praktischen Unterrichtsstunden, die in Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers durchgeführt werden müssen, ist verglichen mit den Anforderungen an die zivile Ausbildung jeweils etwa doppelt so hoch. In diesen gemeinsamen Zeiten hält zunächst der Ausbildungs-MKL eine Unterrichts-

einheit vorbildlich für den befristeten Fahrlehrer. Nachdem dieser Unterricht gemeinsam besprochen wurde, bereitet der FLA den gleichen Unterricht eigenständig vor und führt ihn durch. Auch dieser Unterricht wird gemeinsam mit dem Ausbildungs-MKL reflektiert. In ähnlicher Weise werden auch die praktischen Fahrstunden gemeinsam geplant und kritisch besprochen.

Im Anschluss an das Praktikum wird der FLA etwa 6 Wochen lang als Ausbilder in seiner Stammeinheit tätig. In diese Zeit fällt die praktische Lehrprüfung, nach deren Bestehen der FLA die endgültige behördliche Fahrlehrerlaubnis erhält. Die 3. Ausbildungsphase endet mit einem vierwöchigen Feldwebellehrgang.

Phase 4: Einsatz in der praktischen Ausbildung C/CE und Ausbildung zum Militärkraftfahrlehrer Rad A, DE und für Kettenfahrzeuge

Abschließend verlangt die Bundeswehr einen mindestens 6-monatigen Einsatz in der praktischen

Ausbildung der Klasse C/CE, auf Anordnung gefolgt durch eine weitere Ausbildung des Fahrlehrers für die Klassen A (Zweirad), DE (Omnibus) oder Kettenfahrzeuge an der Truppschule.

4.2.4 Prüfungen

Wie im zivilen Bereich müssen sich die FLA in der Bundeswehr einer fahrpraktischen Prüfung etwa zur Mitte und einer Fachkundeprüfung nach Abschluss der theoretischen Ausbildung unterziehen und etwa 3 Wochen nach Abschluss des Praktikums eine praktische und theoretische Lehrprobe meistern. Zusätzliche Prüfungen sind in der militärischen Ausbildung eine Prüfung „Allgemeiner technischer Dienst“ und eine „Lehrprobe Gelände“, die beide in der 2. Hälfte der Ausbildung an der Fahrlehrerausbildungsstätte durchgeführt werden.

Anders als im zivilen Bereich werden Bewerber zur Fachkundeprüfung nur dann zugelassen, wenn die während des Lehrgangs in der Ausbildungsstätte begleitend ermittelten Fachnoten mindestens ausreichend sind. In der Fachkundeprüfung sind alle 4 Prüfungsteile „Sperrfächer“. D. h., wer nur eine der Prüfungen nicht besteht, ist durchgefallen.

Die Prüfungen und Prüfungsausschüsse werden von derselben Dienststelle (Dezernat II2 (4) im Heeresamt Köln) zentral gesteuert, die auch für die Ausbildung und Anerkennung der Fahrlehrer zuständig ist. Die Prüfer und Diplom-Pädagogen der Bundeswehr werden von dort zu den einzelnen Standorten geschickt.

4.3 Vergleich der Fahrlehrerausbildung der Bundeswehr mit der Ausbildung im zivilen Bereich

Nach Aussage des für die Fahrlehrerausbildung des Heeres verantwortlichen Offiziers (Herr Oberstleutnant Heinze) kam die Reform der Fahrlehrerausbildung der Bundeswehr entgegen. Dort hatte man den Jungfahrlehrern bereits vor dem 1.1.1999 Möglichkeiten der praktischen Erfahrungsbildung gegeben. Im Hinblick auf eine stärkere „Pädagogisierung“ der Ausbildung kommt der Bundeswehr eine gewisse Vorreiterrolle zu, belegt durch die Ausbildung von Verkehrspädagogen und die Einrichtung eines Schwerpunktstudiums Verkehrspädagogik im Rahmen des Diplomstudienganges Pädagogik an der Hochschule der Bundeswehr.

Ein gewichtiger Vorteil gegenüber der Fahrlehrerausbildung im Zivilbereich besteht in der zentralen Organisation der Ausbildung bei der Bundeswehr. Die Konzeption der Ausbildung, Erstellung von Lehrplänen, Schulung der Lehrkräfte, Durchführung von Prüfungen, Überwachung der Ausbildung und Kontrolle der Ausbildungsstätten liegen, anders als in der zivilen Ausbildung, in einer Hand. Die zunächst noch für die einzelnen Waffengattungen (Heer, Luftwaffe und Marine) getrennten Dienststellen für die Fahrlehrerausbildung wurden am 1.10.2001 zu einer Dienststelle vereinigt. Diese Strukturen ermöglichen den Aufbau eines integrierten Ausbildungssystems, in dem auch die Erfahrungen aus einzelnen Teilbereichen gesammelt und ausgewertet werden können.

Weitere Unterschiede, welche die Qualität der Ausbildung beeinflussen können, können sein

1. hinsichtlich der Ziele

- Zieldefinition und Überwachung der Umsetzung liegen in einer Hand. Das ermöglicht kontinuierliche Rückmeldung über den Grad der Zielrealisation und damit schnelle Anpassung des Ausbildungssystems bzw. Reformulierung der Ziele, wenn Soll- und Ist-Zustand inkongruent sind.

2. hinsichtlich der Personen

- Die Bundeswehr kann aus einem Pool von Bewerbern, die für die Fahrlehrertätigkeit als geeignet erscheinenden Personen auswählen.
- Die Strukturen erlauben auch eine gezielte Auswahl und Ausbildung von Ausbildungsfahrlehrern, Dozenten und Prüfern für die Fahrlehrerausbildung

3. hinsichtlich der Ausbildungsorganisation

- Die relativ lange Ausbildungsdauer (4 Jahre vs. 10 Monate) erlaubt eine umfassendere und intensivere Ausbildung.
- Während der Assistenzfähigkeit als Kraftfahrunteroffizier erwerben die FLA bereits in einem frühen Stadium tätigkeitsspezifische Erfahrungen.
- Fahrlehrer im Praktikum halten bei der Bundeswehr mehrfach pro Woche theoretischen Unterricht; im zivilen Bereich i. d. R. nur einmal pro Woche.

- Am Ende des Fahrlehrerlehrgangs werden bei der Bundeswehr bereits Unterrichtsstunden auf Pkw oder Lkw simuliert und in der Ausbildungsgruppe, bestehend aus 5 Anwärtern und einem Ausbilder, diskutiert. Dadurch trainieren die Anwärter die Grundfertigkeiten, die sie benötigen, um im Praktikum unter Anleitung des AFL Fahrschüler ausbilden zu können.
- Aufgrund der im Vergleich zur reinen BE-Ausbildung umfangreicheren C/CE-Ausbildung hat der befristete Fahrlehrer im Praktikum bei der Bundeswehr mehr Möglichkeiten zur Übung der Stoffinhalte als sein ziviler Kollege.

4. hinsichtlich der Prüfungen

- Die Prüfungsorganisation ist in der Bundeswehr Teil der militärischen Organisation. Das bedeutet, dass terminliche Regelungen vereinfacht und die Inhalte von Ausbildung und Prüfung aufeinander abgestimmt sind: Innerhalb von 6 Wochen nach Abschluss des Seminars 2 finden in der Regel die abschließenden Lehrproben statt.
- Ausbildung und Prüfung sind bei der Bundeswehr in einer Hand. Wer lehrt, darf auch prüfen, und die Ausbildungsgruppe ist identisch mit der Prüfungsgruppe. In der zivilen Ausbildung gilt dagegen: Wer ausbildet, darf nicht prüfen.

5. hinsichtlich der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

- Die Fahrlehreranwärter der Bundeswehr sind, weil sie ihre regulären Dienstbezüge erhalten, finanziell unabhängig. Im zivilen Bereich müssen die Kandidaten sowohl die Ausbildung als auch ihren Lebensunterhalt finanzieren. Die Vergütung befristeter Fahrlehrer ist im zivilen Bereich nicht geregelt.
- Die Betreuung durch die Ausbildungs-MKL ist bei der Bundeswehr intensiver als im zivilen Bereich: Die Betreuung bildet die Hauptaufgabe der Ausbildungs-MKL, während die Ausbildungsfahrlehrer im zivilen Bereich vor allem in der Schulung der Fahrschüler eingesetzt sind.

4.4 Bewertungen und Empfehlungen vor Verabschiedung des novellierten Fahrlehrergesetzes

Bereits vor der Verabschiedung des reformierten Fahrlehrergesetzes haben der Verkehrsgerichtstag, der Bundesrat und der Bundestag die neuen Regelungen kommentiert und weitergehende Empfehlungen ausgesprochen.

4.4.1 Empfehlung des 36. Verkehrsgerichtstags 1998 in Goslar

In seiner Empfehlung (vgl. BOUSKA, 2000, S. 322) begrüßt der Verkehrsgerichtstag die beschlossene Änderung des Fahrlehrergesetzes und stellt fest, dass insbesondere die Einführung des Praktikums, die Hinzuziehung eines Erziehungswissenschaftlers in den Prüfungsausschuss, die Durchführung von Lehrproben unter realen Bedingungen und die Einführung einer allgemeinen Fortbildungspflicht für Fahrlehrer zu einer wesentlichen Verbesserung der Ausbildung und Prüfung der Fahrlehrer führen würde.

Er sieht diese Änderungen als einen ersten wichtigen Schritt auf dem Weg zu einem künftigen Ausbildungsberuf des Fahrlehrers als Berufspädagogen. Dabei sollte eine Ausbildungszeit von 2 Jahren angestrebt werden und die Bewerber sollten, um die Anforderungen an den neuen Ausbildungsberuf erfüllen zu können, über einen mittleren Bildungsabschluss verfügen.

Es solle auf eine strikte Trennung von schulischer Verkehrserziehung und Führerscheinausbildung in der Fahrschule geachtet werden.

Sonderverwaltungen wie die Bundeswehr sollten sich auf einsatzspezifische Ausbildungen beschränken, die Ausbildung im Übrigen soll in den privaten Fahrschulen durchgeführt werden.

Zur Sicherung eines hohen Ausbildungsstandes sollten umgehend fahrschulspezifische Qualitätssicherungssysteme entwickelt werden. Entsprechendes sollte für die Fahrlehrerausbildung überlegt werden.

Der Beitrag, den die professionelle Fahrausbildung für die Verkehrssicherheit leistet, sollte durch wissenschaftliche Untersuchungen quantifiziert werden.

4.4.2 Entschließung des Bundesrates vom 19. Dezember 1996

Der Bundesrat weist in seiner Entschließung darauf hin, dass die Fahrschul Ausbildung in besonderem Maße geeignet sei „... nicht nur theoretisches Wissen und technische Fertigkeiten zu vermitteln, sondern auch die Einstellung des in der Regel jungen Fahranfängers zu den Problemen der Verkehrssicherheit zu prägen. Diese Chance muss deshalb optimal genutzt werden ...“ (BOUSKA 2000, S. 323).

Der Bundesrat sah in dem Gesetzentwurf zur Änderung des Fahrlehrergesetzes einen wesentlichen Fortschritt. Er weist weiter darauf hin, dass Fahrschulen, die einen qualitativ hochwertigen Unterricht anbieten, angesichts einer sinkenden Zahl von Fahrschülern und einer steigenden Zahl von Fahrschulen in einen besonderen Wettbewerbsdruck geraten. Dadurch könnten auch die Interessen der Verkehrssicherheit gefährdet sein. Er sieht deshalb eine Verantwortung des Gesetzgebers, dass „... durch einen geeigneten und ausreichenden Ordnungsrahmen die Gewähr dafür geboten wird, dass die Fahrschulen ihren Auftrag ordnungsgemäß ausführen können. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, durch eine Bund-Länder-Kommission unter Beteiligung des Berufsstandes der Fahrlehrer untersuchen zu lassen, ob, mit welchen Mitteln und in welchem Umfang ... ein solcher Ordnungsrahmen bundesrechtlich geschaffen werden muss ...“ (BOUSKA 2000, S. 323).

4.4.3 Entschließung des Deutschen Bundestages vom 14. November 1997

Der Bundestag weist in der 10. Entschließung darauf hin, dass mit der Novellierung des Fahrlehrergesetzes nicht nur ein wichtiger Schritt in Richtung eines einheitlichen Fahrerlaubnisrechts in Europa geleistet wurde, sondern auch die Qualifikation der Fahrlehrer verbessert würde.

In der Entschließung heißt es: „... Neben der Ausbildung in Vorschriftenkenntnis und Fahrfertigkeit ist heute von zentraler Bedeutung, dass dem Fahrschüler zusätzlich auch Verantwortungsbewusstsein, Sensibilität für Risiken und Gefahren des modernen Straßenverkehrs sowie die richtige Einstellung eines Kraftfahrzeugs vermittelt wird. Auch ist die Ausbildung, die von den komplexen Zusammenhängen zwischen maßvoller Nutzung des Kraftfahrzeugs, Verkehrssicherheit, Umweltschutz und

Energiesparen ausgehen muss, bedeutend umfangreicher und schwieriger geworden. Deshalb ist die Fahrschul Ausbildung heute nicht mehr nur eine Vorbereitung auf die theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung, sondern sie hat inzwischen ihren eigenständigen Wert erhalten. Sie stellt an den Fahrlehrer auch entsprechende pädagogische Anforderungen“ (BOUSKA, 2000, S. 324).

Der Bundestag empfiehlt zu prüfen, „... ob angesichts der pädagogischen Anforderungen, die vermehrt an den Fahrlehrer gestellt werden, der Fahrlehrerberuf von einem Fortbildungs- zu einem Ausbildungsberuf zu entwickeln ist“ (BOUSKA, 2000, S. 324).

Der Bundestag fordert deshalb die Bundesregierung auf, ein Konzept für den Fahrlehrerberuf zu erstellen und in zwei Jahren dem Bundestag darüber zu berichten.

5 Aspekte der gegenwärtigen Situation der Fahrlehrerausbildung

Die nachfolgenden Beschreibungen der Ist-Situation basieren im Wesentlichen auf Gesprächen mit Verantwortlichen und Teilnehmern der Fahrlehrerausbildung. Die Aussagen der Interviewpartner basierten auf oder enthielten in der Regel implizite Vergleiche mit der Soll-Situation oder der Ausbildungssituation vor dem 1.1.1999. Diese Vergleiche fließen, auch wenn dies nicht explizit gekennzeichnet ist, in die folgenden Darstellungen ein.

Erkennbar von großer Bedeutung in den Bewertungen der Gesprächspartner sind die strukturelle und wirtschaftliche Situation des Fahrschulgewerbes und der Fahrlehrer. Eine Beschreibung dieser übergreifenden Kontextfaktoren wird deshalb an den Anfang gestellt.

Weitgehend unbeeinflusst von der wirtschaftlichen Lage ist die Fahrlehrerausbildung in der Bundeswehr. Die Ausbildungs- und Ordnungsstrukturen der Bundeswehr erleichtern zudem, dass die realen Ausbildungsbedingungen den Soll-Vorgaben weitgehend entsprechen. Die folgende Darstellung zu Aspekten der Ist-Situation beschränkt sich deshalb auf den zivilen Ausbildungsbereich.

5.1 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

5.1.1 Struktur des Fahrschulgewerbes

Laut Angabe des „Branchen spezial Fahrschulen“ der Volks- und Raiffeisenbanken und des ifo-Instituts (Bericht Nr. 68 vom Januar 2001)* gibt es in der Bundesrepublik etwa 13.800 Fahrschulen. Die meisten Fahrschulen (91,5 %) sind Einzelunternehmen mit einem durchschnittlichen Umsatz von etwa 195.000 DM. Rund 26 % der Unternehmen wiesen einen Umsatz von weniger als 100.000 DM auf und 4,9 % der Fahrschulen sogar weniger als 50.000 DM/Jahr.

Etwas größer sind im Durchschnitt die 8,3 % der Fahrschulen, die als OHG (289.000 DM Umsatz) oder als GmbH (335.500 DM Umsatz) geführt werden. Sieben als Kommanditgesellschaften geführte Unternehmen, die oft auch Fahrlehrerausbildungsstätten betreiben, kamen im Jahre 1998 auf einen durchschnittlichen Umsatz von 5,7 Millionen DM.*

Viele Fahrlehrer, die alleine eine Fahrschule betreiben, unterhalten mehrere Filialen. Die Zahl der Fahrschulbetriebsstätten ist deshalb größer als die der Unternehmen.

Über die Zahl der Fahrlehrer gibt es keine zuverlässigen Angaben. Die Autoren des „Branchen spezial Fahrschulen“ schätzen die Zahl auf etwa 43.000, von denen aber nur die Hälfte hauptberuflich tätig ist. Legt man die Zahl von 43.000 zugrunde, dann entfallen auf jede Fahrschule durchschnittlich etwa 3,1 Fahrlehrer.*

Die mit Abstand bedeutendste Einnahmequelle der Fahrschulen sind die praktischen Ausbildungsfälle. Von geringer Bedeutung sind Nachschulungen verkehrsauffällig gewordener Kraftfahrer, Sonderausbildungen (etwa zur Personenbeförderungen) und andere Trainingsangebote.

Für die Ertragssituation von Fahrschulen sind insbesondere die einmalig gezahlten Anmeldegebühren von Bedeutung. Je mehr Fahrstunden ein Fahrschüler benötigt, desto unwirtschaftlicher wird die Ausbildung, da die einmalig gezahlte Anmeldegebühr einen immer geringeren Beitrag zum Stundenverdienst des Fahrlehrers leistet.

Die Zahl der durchschnittlich bis zur Prüfungsreife erteilten praktischen Fahrstunden beläuft sich in ländlichen Gebieten auf etwa 25, in städtischen Gebieten auf ca. 35–40 Stunden. Die Durchfallquote bei den Fahrprüfungen beträgt deutschlandweit etwa 30 % (theoretische Prüfung) und 26 % (praktische Fahrprüfung). Hinsichtlich der praktischen Fahrprüfungen gibt es ein deutliches Gefälle zwischen den alten (23 %) und den neuen Bundesländern (34 %) sowie dem Land Berlin (39 %).

Die Fahrlehrer sind in Deutschland in 18 Fahrlehrerverbänden organisiert, die sich wiederum in der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. mit Sitz in München zusammengeschlossen haben. Die Einzugsbereiche der einzelnen Fahrlehrerverbände entsprechen in der Regel denen der Bundesländer. Ausnahme ist das Land Nordrhein-Westfalen, in dem die Fahrlehrer in den Verbänden Nordrhein mit Sitz in Köln und Westfalen mit Sitz in Recklinghausen organisiert sind. Die Mitglieder aller Verbände werden regelmäßig über das Zentralorgan der Bundesvereinigung „Fahrschule“ informiert. Die Verbände bieten regelmäßig auch ein umfangreiches Angebot an Aus- und Fortbildungsveranstaltungen an.

Der Organisationsgrad beträgt in den alten Ländern etwa 70–90 %. In den neuen Ländern sind weniger als 50 % der Fahrlehrer in Berufsverbänden organisiert. Grund für die Zurückhaltung der ostdeutschen Fahrlehrer sind zum einen die Erfahrungen, die sie als zwangsorganisierte Mitglieder in der DDR gemacht haben; aber auch die (vor der Einführung des Euro) um etwa 400 DM liegenden Jahresbeiträge der Verbände, die einige Fahrlehrer in einer wirtschaftlich sich verschlechternden Situation nicht aufbringen können.

5.1.2 Wirtschaftliche Situation der Fahrlehrer und Fahrschulen

Die Nachfrage nach Fahrschulleistungen hat in den vergangenen 20 Jahren stetig abgenommen. Der durch die zunehmende Motorisierung in den 60er und 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts entstandene Nachholbedarf an Führerscheinen war in den 80er Jahren gedeckt. Seither „normalisiert“ sich die Nachfrage.

Das Kerngeschäft der Fahrschulen bilden heute die jungen Erwachsenen zwischen 18 und 21 Jahren, die den obligatorischen Führerschein machen. Die Zahl der nachgefragten Führerscheine ist damit kalkulierbar geworden. Die demografischen Daten

* Stand zum Zeitpunkt der Studie (1/2001–7/2005)

weisen darauf hin, dass die Zahl der 15- bis 20-jährigen Einwohner der Bundesrepublik von etwas über 6 Millionen 1984 auf prognostizierte 4,6 Millionen im Jahre 2002 abnehmen wird. Die Zahl der Führerscheinprüfungen folgt diesem Trend. Nach Angaben des „Branchen special Fahrschulen“ sank die Zahl der praktischen Führerscheinprüfungen in den alten Bundesländern von etwa 2 Millionen im Jahr 1984 auf unter 1,5 Millionen 1999. Nach Auskunft von Herrn von BRESSENSDORF (Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.) gibt es heute 40 % weniger Fahrschüler als im Jahre 1982; Tendenz fallend.*

Die Zahl der Fahrschulen (etwa 13.800 im Bundesgebiet) und die dort vorgehaltenen Ausbildungskapazitäten sind im gleichen Zeitraum jedoch gestiegen. Die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände schätzt auch, dass das Überangebot an Fahrlehrern bei etwa 30 bis 50 % liegt. Zuverlässige Daten gibt es nicht, weil bisher nur Fahrschulen, aber nicht die ausbildenden Fahrlehrer statistisch erfasst werden. Erst 2002, so die Aussagen zum Zeitpunkt des Interviews, müssen alle Fahrlehrerscheine beim Kraftfahrtbundesamt registriert sein, und erst dann wird man wissen, wie viele Fahrlehrer tätig sind.

Nach Einschätzung unserer Gesprächspartner ist mittelfristig nicht damit zu rechnen, dass die beharrlichen Überkapazitäten abgebaut werden; 1998 nahm die Zahl der Fahrschulen sogar zu. Im Wesentlichen werden dafür folgende Gründe angeführt:

- Die Eingangsvoraussetzungen für den Fahrlehrerberuf sind relativ gering. Fahrlehrer haben deshalb kaum Chancen, in anderen qualifizierten Berufsfeldern Fuß zu fassen.
- Der Fahrlehrerberuf vermittelt, relativ zur Ausbildung, einen hohen Status und hohes Sozialprestige, den bzw. das die Fahrlehrer in anderen Berufen nicht mehr erreichen können.
- Weil die Fahrschulinhaber bereits in den vergangenen 15–20 Jahren zu wenig verdient haben, um eine solide Altersversorgung aufbauen zu können, sind sie gezwungen, ihr Unternehmen bis ins hohe Alter weiterzuführen.

Eine Folge der ungünstigen Nachfragesituation ist ein sehr starker Wettbewerb. Einige Fahrschulen

grenzen sich von der Konkurrenz dadurch ab, dass sie ihre Fahrschule zu einem attraktiven Treffpunkt für die überwiegend junge Kundschaft gestalten. Es gibt vereinzelt regelrechte Trendfahrschulen mit Kaffeebar und angeschlossenem Handy-Verkauf.

Oft wird der Wettbewerb jedoch als ruinöser Preiskampf ausgefochten. In manchen Regionen, insbesondere in den neuen Bundesländern und in Berlin, werden Fahrstunden in extremen Fällen bereits unter 20 DM/Std. angeboten. Davon müssen etwa 10 DM als Fahrzeugkosten abgezogen werden, so dass die erzielten Einnahmen nicht ausreichen, um die betriebswirtschaftlichen Gesamtkosten zu decken. Zur Existenzsicherung müssen die betroffenen Fahrlehrer deshalb oft 12, manchmal auch deutlich mehr Fahrstunden täglich geben.

Bereits 1998 wiesen 26 % der Fahrschulen einen Umsatz von weniger als 100.000 DM auf; die Einnahmen von etwa 5 % der Unternehmen lagen zwischen 32.500 und 50.000 DM. Dabei war wegen der Einführung des neuen, den EG-Richtlinien entsprechenden Führerscheinrechts das Jahr 1998 für die gesamte Branche sogar außergewöhnlich ertragreich. Eine Übergangsregelung im neuen Führerscheinrecht stellte zu der Zeit sicher, dass auf Fahrausbildungen, die vor 1998 begonnen und bis Mitte 1999 abgeschlossen wurden, noch die alten Regeln mit dem weit größeren Erlaubnisumfang der Führerscheinklasse 3 angewandt wurden. Eine zusätzlich eingeführte Besitzstandsregelung führte deshalb in 1998 zu Vorzieheffekten und einer Mobilisierung von bis dahin zurückgestellten Ausbildungswünschen (Branchen Special, S. 2).

Verschärft wird die ungünstige wirtschaftliche Situation der Fahrschulen durch die veränderten Konsumgewohnheiten der jungen Erwachsenen. Weil die Jugendlichen, einer Untersuchung der Firma Mobilcom zufolge, zwischen 150 und 300 DM monatlich für mobile Telekommunikation ausgeben (Handy-Boom), fehlt vielen jungen Erwachsenen das Geld für die Fahrausbildung. Dadurch verschiebt sich nach Schätzungen des „Branchen special Fahrschulen“ der Beginn der Fahrausbildung bis zu einem dreiviertel Jahr nach hinten. Die Fahrlehrer berichten, dass im Jahre 2000 in den Großstädten ca. 25 % der 18-Jährigen in den Fahrschulen fehlten.

Die aus Sicht der Fahrlehrer miserable wirtschaftliche Situation kann auch die Ausbildung neuer Fahrlehrer beeinflussen:

* Stand zum Zeitpunkt der Studie

- Die geringen Einkommenserwartungen und eher schlechten Zukunftsaussichten halten potenzielle Bewerber davon ab, ihren Berufswunsch Fahrlehrer zu verwirklichen. Mit Verlängerung der Ausbildungszeiten hat sich zusätzlich die Relation zwischen Ausbildungskosten und dem zu erwarteten Einkommen verschlechtert. Wenn überhaupt, dann ist die Fahrlehrerausbildung nur noch für die Bewerber rentabel, die entweder eine bereits bestehende familien-eigene Fahrschule übernehmen wollen oder die auf Grund eines niedrigen Ausbildungsstandes auch in ihrem Ausgangsberuf kein höheres Einkommen erwarten können.
- Wenn deutlich weniger Anwärter in die Fahrlehrerausbildung drängen, kann sich das auch auf die Qualität der Ausbildung auswirken. Die Ausbildung in den Fahrlehrerausbildungsstätten könnte gewinnen, wenn die Kurse geringer besetzt sind. Sie könnte aber auch leiden, wenn sich notwendige Sparmaßnahmen auf die Qualität des Lehrpersonals und der Ausstattung niederschlagen.
- Ausbildungsfahrlehrer, die aufgrund einer ungünstigen Konkurrenzsituation gezwungen sind, möglichst viel Fahrunterricht zu erteilen, haben unter Umständen zu wenig Zeit, um den FLA angemessen zu betreuen.
- Die schlechte wirtschaftliche Situation kann auch Fahrlehrer ohne Ausbildungsambitionen dazu verleiten, FLA ausschließlich als billige Zusatzkräfte zur Erhöhung der Einnahmen zu übernehmen. Die Ausbildungssituation nicht ausreichend betreuter FLA würde sich von der Situation der Berufsanfänger vor 1999 nur dadurch unterscheiden, dass die FLA heute für weniger Geld arbeiten würden.

5.2 Ziele

5.2.1 Ziele der Fahrschul- und der Fahrlehrerausbildung

Die Ziele der Fahrlehrerausbildung sind eng an die Ausbildungsziele für Fahrschüler gekoppelt.

Die Fahrschulausbildung war zunächst technisch ausgerichtet. Nach einer juristisch orientierten Phase, in der das Lernen von Regeln und Normen im Vordergrund stand, wurde in der Fahrschüler-Ausbildungsordnung von 1976 eine verhaltensorientierte Ausbildung eingeleitet, die mit zunehmen-

der Ausdifferenzierung in den vergangenen 25 Jahren auch immer höhere Anforderungen an die theoretische Ausbildung stellt. Die Fahrschüler sollen nicht mehr nur Zeichen und Normen kennen, sondern über die bloße Rezeption des Lehrstoffs hinaus auch zur praktischen Anwendung verkehrrechtlicher und technischer Kenntnisse befähigt werden. Sie sollen lernen, sich situations- und ein-sichtsorientiert zu verhalten und sich verantwortungsbewusst und reflektiert im Straßenverkehr zu bewegen.

Diese anspruchsvollen Lehrziele können die Fahrlehrer nur erreichen, wenn sie selber pädagogisch und methodisch darauf vorbereitet sind, nicht nur Regeln und Konsequenzen des Verstoßes zu vermitteln. Sie müssen darüber hinaus die Fahrschüler befähigen, Situationen zu erkennen, sie zu bewerten und sich daraufhin adäquat zu verhalten. LAMSZUS (2000) vergleicht die Aufgaben der Fahrlehrer mit denen von Lehrern „... *Das hier erforderliche Qualitätsniveau entspricht sicherlich mindestens dem, das Grund-, Haupt- und Realschullehrern abverlangt wird ...*“ (LAMSZUS, 2000).

Die Entwicklung von Curricula für die Fahrlehrerausbildung, die diesen erweiterten Anforderungen gerecht werden, wurde von den Fahrlehrerausbildungsstätten, den Ausbildungsverantwortlichen der Bundeswehr und vor allem von den Fahrlehrerverbänden und der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände sehr früh und mit Nachdruck gefordert und gefördert.

5.2.2 Aktuelles Curriculum für die Fahrlehrerausbildung

Ein zeitgemäßes, im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen entwickeltes Curriculum für die Fahrlehrerausbildung (HEILIG et al., 1995) hat als „Standardwerk“ Eingang in Fahrlehrerausbildung gefunden.

Die hierarchische Struktur der Bundeswehr erlaubt, die gesamte Ausbildung, beginnend bei der Auswahl von FLA bis zur Ernennung der Prüfer und der Ausbildung von Lehrkräften an Bundeswehrhochschulen, auf die heute geforderten Ausbildungsziele auszurichten. Anders stellt sich dies im zivilen Fahrschulbereich dar.

Der Vorsitzende der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände, G. von Bressensdorf fordert, dass Fahrlehrer in der Lage sein sollen, wissenschaftliche Erkenntnisse zu verstehen und umzusetzen. Er

erwartet, dass die nach den neuen Curricula ausgebildeten Fahrlehrer besser auf die beruflichen Anforderungen vorbereitet sein werden und in der Lage sind:

- besser mit unterschiedlichen Menschen umgehen zu können,
- konzeptionell besser auszubilden,
- System in die Ausbildung zu bringen,
- ihre Ausbildung zu dokumentieren,
- realistische Lernstandsdiagnosen zu erstellen und
- Prüfungsvorbereitungen bewältigen zu können, ohne die praxisbezogene Ausbildung dabei aus den Augen zu verlieren.

Die Verbände werben bei ihren Mitgliedern sehr engagiert für die Akzeptanz und Umsetzung der neuen Ausbildungsziele und -wege.

Unter den Fahrlehrern selbst besteht Einigkeit darin, dass eine Reform notwendig war. Die heutigen Regelungen finden jedoch nicht die ungeteilte Zustimmung. Einige Fahrlehrer, die selbst noch eine völlig andere Ausbildung durchliefen, haben verständliche Schwierigkeiten, das neue System zu adaptieren. Im Gegensatz zum Gesetzgeber, der die theoretische Fahrschulbildung höher gewichtet hat, steht für viele Fahrlehrer die praktische Fahrausbildung nach wie vor im Mittelpunkt ihrer Tätigkeit. So ist durchaus üblich, dass der theoretische Unterricht in größeren Fahrschulen ausschließlich von nur einem der Fahrlehrer durchgeführt wird.

An kritischen Einwendungen gegen die heutigen Ausbildungsziele und deren Umsetzung konnten wir feststellen:

- Die überwiegende Mehrheit der Fahrschüler sei nur daran interessiert, möglichst schnell und preiswert die Fahrerlaubnis zu erhalten. Der hohe theoretische Anspruch, den die jungen AFL aus der Praxis mitbringen, sei in der Praxis nicht einlösbar. Selbst wenn ein Fahrlehrer pädagogisch korrekt und überlegt arbeite, die Fahrschüler wollten es nicht. Die Mehrzahl der Fahrschüler brauche den Theorieunterricht ebenso wenig, um die Prüfungsformulare in der theoretischen Prüfung richtig auszufüllen, wie sie eine Reflexion der einzelnen Fahrstunden bräuchten, um die praktische Prüfung erfolgreich zu meistern.

- Ausbildungsziele und Ansprüche seien, bemessen an der kurzen Zeit, die dem Fahrlehrer insgesamt für den Unterricht zur Verfügung stehe, zu hoch. Der Fahrschulunterricht böte mit maximal 28 theoretischen Unterrichtsstunden und etwa 25 bis 30 Std. praktischer Unterweisung viel zu wenig Zeit, um die pädagogischen Ansprüche einzulösen.
- Die jungen Erwachsenen seien mit 18 Jahren durch Eltern und Schulen bereits zu stark in ihrem sozialen Verhalten geformt. In der Fahrausbildung stünden dagegen nur wenige Stunden zur Verfügung, um soziales Verhalten im Straßenverkehr zu vermitteln.
- Außer Österreich und Spanien sei Deutschland das einzige Land in Europa, das eine Fahrlehrerausbildung verbindlich vorschreibt. In den übrigen Ländern würden lediglich Prüfungen abgehalten, auf die sich die Prüflinge in freien Lehrgängen vorbereiten. Der Vergleich von Unfallstatistiken zwischen den Ländern gäbe keine Anhaltspunkte für die Überlegenheit der geregelten Fahrlehrerausbildung.

Dem letzten Einwand kann die Entschließung des Bundestages vom 14.11.97 (vgl. S. 40) entgegengehalten werden, die der Fahrschulbildung über die Vermittlung der Kompetenz zum (unfallfreien) Führen eines Kraftfahrzeuges hinaus einen eigenständigen Wert zuspricht.

Die Ambivalenz der Einstellungen zu den Ausbildungszielen wird besonders deutlich, wenn teilweise dieselben Interviewpartner auch die positiven und erwünschten Effekte einer pädagogisch umfangreicheren Ausbildung hervorheben: etwa bei der Ausbildung ängstlicher Fahrschüler oder solcher, die bereits ein- oder zweimal durchgefallen sind. Bei diesen mache der ganze Aufwand Sinn, und sie seien auch sehr dankbar für eine wirkungsvolle Betreuung. Fundierte pädagogisch-didaktische Kenntnisse wären auch hilfreich, wenn viele „Sonderfälle“ zu unterrichten seien, etwa Fahrschüler ohne oder mit geringen deutschen Sprachkenntnissen oder hohe Anteile aus bestimmten sozialen Schichten, etwa Schüler aus gehobenen Bildungsschichten, die einen besser ausgebildeten Fahrlehrer eher akzeptieren könnten.

Die von uns zum Zeitpunkt ihrer praktischen Ausbildung befragten FLA wurden während ihres Praktikums von Ausbildungsfahrlehrern betreut, die nicht nach den heutigen Lehrzielen ausgebildet

wurden. Nahezu übereinstimmend bezeichneten die FLA ihre Praktika als sinnvoll. In den Erfahrungsberichten kommt zum Ausdruck, dass die praktische Tätigkeit, der direkte Kontakt mit Fahr-schülern und der Austausch mit den AFL wesentlich dazu beitragen, soziale und didaktische Fertigkeiten und Strategien zu entwickeln und zu vervollkommen.

Ob und in welchem Ausmaß die pädagogisch-didaktische Ausbildung in den Fahrlehrerausbildungsstätten dazu beiträgt, die Erfahrungsbildung zu ermöglichen oder zu fördern, ist ungeklärt.

5.3 Personen

5.3.1 Vorbildungsvoraussetzungen für den Fahrlehrerberuf

Vor der Reform der Fahrlehrerausbildung wurde von kompetenter Seite, unter anderem von der Arbeitsgruppe Fahrschulen/Fahrlehrer und der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände, gefordert, dass Fahrlehrer die gleiche Vorbildung haben sollen wie andere Lehrer. Eingangsvoraussetzung zur Fahrlehrerausbildung sollte die allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife (Studierfähigkeit) sein, mindestens aber die mittlere Reife, wenn eine sonstige abgeschlossene Berufsausbildung nachgewiesen ist. Begründet wurde (und wird) diese Forderung mit den Anforderungen an die didaktisch-methodische und fachliche Kompetenz der Fahrlehrer, die denen anderer Lehrer entsprechen (vgl. LAMSZUS, 2000).

Von allen Vorschlägen zur Reform der Fahrlehrerausbildung wurde vom Gesetzgeber nur die geforderte Erhöhung des Eingangsniveaus nicht berücksichtigt – eine Entscheidung, die von den Fahrlehrerverbänden bedauert und von Seiten der Fürsprecher aus dem wissenschaftlichen Raum kritisiert wird. So schreibt Lamszus: „... die Vorbildungsvoraussetzung *Hauptschulabschluss plus Abschluss einer Berufsausbildung, die schon bei ihrer Einführung ein zu schwaches Fundament war, ist angesichts der heute erheblich erhöhten Anforderungen an die Berufsausbildung und Berufsleistungen der Fahrlehrer ein nicht mehr akzeptables Hindernis bei der Erfüllung der Anforderungen und ein Paradox ...*“ (LAMSZUS, 2000, S. 75).

Ähnlich kommentiert ECKHARDT (1999) den § 4 FahrIG: „... Dabei wurde übersehen, dass von einem Hauptschüler, der in der Fahrlehrerausbil-

ungsstätte lediglich einige Wochen lang mit den Grundsätzen der Pädagogik vertraut gemacht wird, keine „gründlichen“ Kenntnisse der Pädagogik wie von einem Abiturienten nach mehrjährigem Hochschulstudium, der das Lehramt an allgemeinbildenden Schulen anstrebt, verlangt werden können. Ein pseudo-akademischer Anstrich erweist dem für die Allgemeinheit überaus wichtigen und verdienstvollen Berufsstand des Fahrlehrers keinen Gefallen. Die Neuregelung verunsichert nicht nur den Fahrlehreranwärter und die Lehrkräfte der Fahrlehrerausbildungsstätten, sondern auch die Fahrlehrer-Prüfungsausschüsse. Diese stehen vor der Wahl, entweder überhöhte und damit verfassungswidrige Anforderungen an den Prüfling zu stellen, was zu einer Flut von gerichtlichen Auseinandersetzungen führen würde, oder es alles beim Alten zu lassen. Da eher Letzteres der Fall sein wird, stellt sich die Frage, worin die durch die Neuregelung angestrebte „Verbesserung der beruflichen Qualifikation“ liegen soll ...“ (ECKHARDT, 1999, S. 68 f.).

5.3.2 Fahrlehrer in Ausbildung

Die Zahl der FLA hat sich nach Einführung der neuen Fahrlehrerausbildungsordnung gegenüber den Vorjahren um mehr als 50 % reduziert. Im Jahr 2000 wurden weniger als 600 FLA im zivilen Bereich ausgebildet.

Gleichzeitig sank das Ausbildungsniveau der Bewerber. Es gibt kaum noch Anwärter mit Abitur oder mittlerer Reife. Die Leiter der Ausbildungsstätten beklagen, dass einige Schüler intellektuell den Anforderungen der Ausbildung nicht gewachsen seien. Diesen Schülern sei in der Regel bereits im Beratungsgespräch vor Beginn der Ausbildung abgeraten worden, die Fahrlehrerausbildung aufzunehmen. Sie bestünden aber auf der Ausbildung, würden in die Prüfung gehen und wahrscheinlich auch Fahrlehrer werden.

Insbesondere der Anteil von Frauen ist unter den Befragten auf unter 10 % deutlich zurückgegangen. Die Frauen, die sich für die Ausbildung entscheiden, stammen in der Regel aus Fahrschulfamilien.

Das Alter der FLA liegt zwischen 21 und 45 Jahren, im Durchschnitt (Fahrlehrer-Fachschule Düsseldorf) bei 26 Jahren. Einen hohen Anteil der aktuellen Klientel der Ausbildungsstätten stellen heute umschulende Berufskraftfahrer und Kinder aus Fahrschulfamilien. Als Gründe für das nachlassen-

de Interesse an einer Ausbildung zum Fahrlehrer werden vermutet:

1. Die schlechte wirtschaftliche Situation und die Berufsaussichten der Fahrlehrer: Je höher das Ausbildungsniveau potenzieller Bewerber ist, umso wahrscheinlicher werden bessere Chancen in anderen Berufen.
2. Die mit der längeren Ausbildungsdauer erhöhte finanzielle Belastung: Die Kosten* für den Fahrlehrerschein betragen etwa 15.000 bis 16.000 DM. Darin enthalten sind die Gebühren für die Ausbildungsstätte (zwischen 7.000 und 10.000 DM), die Reflexionswochen (ca. 1.500 DM), die Prüfungsgebühren (je nach Höhe der Spesen für die Anfahrt der Prüfer zwischen 1.560 und 2.500 DM) und Lehrmaterial (300 DM). Hinzu kommen die Aufwendungen für den Lebensunterhalt während der gesamten Ausbildungszeit. Die Vergütungen, die FLA in den Praktika erhalten, reichen in der Regel nicht aus, den Lebensunterhalt zu bestreiten. Die befragten (n = 33) FLA erhalten in ihren Ausbildungsfahrschulen Entschädigungen zwischen 0 und 2.200 DM pro Monat. Der Mittelwert liegt bei etwa 1.300 DM/Monat. Die finanzielle Situation der meisten Interessenten ist eher schlecht. Für die Ausbildung zum Fahrlehrer können keine Fördermittel (etwa nach dem Bundesausbildungsförderungsgesetz) beantragt werden. Nur in seltenen Fällen wird die Ausbildung durch Arbeitsämter bezuschusst.
3. Vor allem Frauen, aber auch männliche Bewerber, werden durch die vorausgesetzten Führerscheine der Klasse CE von einem Ausbildungsbeginn abgehalten, da sie keine spätere Verwendung der ca. 5.000 DM teuren Lkw-Ausbildung erkennen*. Auch die Finanzierung der mit Einführung der Neuregelung verschärften Voraussetzung (früher genügte der Führerschein für Lkw ohne Anhänger) ist für viele potenzielle Bewerber ein Hinderungsgrund.

Attraktivität gewinnt der Fahrlehrerberuf durch das damit verbundene Sozialprestige, die abwechslungsreiche Tätigkeit und durch den Kontakt mit sehr verschiedenen Menschen. Die meisten Fahrlehrer lieben trotz hoher Belastung ihren Beruf. Der

Umgang mit jungen Menschen und die damit verbundene Nähe zur jüngeren Generation und deren Sprache und Weltanschauung geben ihnen oft das Gefühl, selber jünger zu sein als ihre Altersgenossen. Fahrlehrer würden nur ungern ihren Beruf gegen einen anderen tauschen. Auch kommt es nur selten vor, dass FLA ihre Ausbildung abbrechen.

5.3.3 Fahrlehrerausbildungsstätten

Es gibt in Deutschland 61 zugelassene Ausbildungsstätten**, bei einem geschätzten Bedarf von 6–8 Instituten (Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände). Von den 61 Instituten sind 19 in der Bundesarbeitsgemeinschaft der Fahrlehrerausbildungsstätten organisiert. Nur 14 Ausbildungsstätten bilden kontinuierlich aus, d. h. sie führen mindestens einen Ausbildungskurs pro Jahr durch. Diese 14 Ausbildungsstätten leisten etwa 90 % der zivilen Fahrlehrerausbildung. Das älteste Institut ist die 1954 von den Fahrlehrerverbänden Westfalen, Niedersachsen und Nordrhein gemeinsam gegründete Fahrlehrer-Akademie in Bielefeld. Es ist die einzige von Fahrlehrerverbänden getragene Ausbildungsstätte in Deutschland. Alle anderen Ausbildungsstätten sind privatwirtschaftlich geführte Unternehmen.

Zwischen den Ausbildungsinstituten gibt es Qualitätsunterschiede, die vor allem davon bestimmt werden, wie häufig die Lehrkräfte eingesetzt werden, wie sie sich weiterbilden und wie intensiv sie sich mit anderen Lehrkräften austauschen. Weiterbildungen für die Lehrkräfte bietet der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) an.

Die Ausbildungsstätten bieten auch Fortbildungen für Fahrlehrer an. So werden z. B. Kurse zur Vorbereitung auf die Prüfungen zum Erwerb weiterer Fahrerlaubnisklassen, die Einweisungslehrgänge für Ausbildungsfahrlehrer, Schulungen zum Aufbau-seminar Fahranfänger (ASF) oder zum Aufbau-seminar für punktauffällige Kraftfahrer (ASP) angeboten. Weiter werden die gesetzlich vorgeschriebenen Weiterbildungen angeboten, die jeder Fahrlehrer im 4-jährlichen Rhythmus besuchen muss, sowie die ebenfalls vorgeschriebenen 70-stündigen Ausbildungskurse zum Erwerb der Fahrschülerlaubnis.

5.3.3.1 Inhaltliche und zeitliche Gestaltung der Ausbildung

Die Fahrlehrerausbildungsstätten orientieren sich bei der Unterrichtsgestaltung weitgehend an den

* Stand zum Zeitpunkt der Studie

** Stand zum Zeitpunkt der Studie (Stand 12/04: 58 Ausbildungsstätten)

Vorgaben des Fahrlehrergesetzes, am Rahmenplan für die Fahrlehrerausbildung an Fahrlehrerausbildungsstätten aus der Fahrlehrer-Ausbildungsordnung und am Curriculum für die Fahrlehrerausbildung (HEILIG et al., 1995).

Um die Teilnehmer auch effektiv auf die geforderten Prüfungen vorzubereiten, muss das Lehrangebot durch spezifische Trainings und Lehrinhalte ergänzt werden. Eine wichtige Ergänzung des Lehrstoffes sind Rollenspiele, die gezielt auf die praktische Tätigkeit der Fahrlehrer vorbereiten. Weil die meisten FLA keine Erfahrungen im Fahren mit Anhängern haben, reichen auch die in der Fahrl AusbO vorgesehenen 15 Trainingsstunden zur Vervollkommnung der Fahrfähigkeiten nicht aus. Sie müssen durch spezielle Fahrtrainings mit Anhängern erweitert werden. Wichtig ist auch die Vorbereitung der FLA auf die Prüfungsinhalte einzelner Prüfungskommissionen, die oft deutlich von den curricularen Lehrzielen abweichen.

Der offizielle Unterricht umfasst 5 Monate lang werktäglich 8 Stunden, ergänzt durch Lern- und Übungsstunden. Nach Beobachtungen der Dozenten sind die meisten FLA durch die Stoffmenge und die Dichte der Unterrichtseinheiten langfristig überfordert. Das zeige sich insbesondere an einem deutlichen Nachlassen der Leistungskurve im 3. und 4. Unterrichtsmonat. Die Dozenten würden die gleiche Stoffmenge deshalb lieber auf einen Zeitraum von 6 Monaten strecken. Das würde ermöglichen, viele Themen tiefergehend zu behandeln und pädagogisch-didaktische Methoden besser zu trainieren. Ohne finanzielle Absicherung würde sich dadurch jedoch die finanzielle Situation der FLA unzumutbar verschlechtern.

5.3.4 Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer

5.3.4.1 Motivation für die Praktikantenausbildung

Eine anfängliche Sorge, dass sich nicht genügend viele Fahrschulen als Ausbildungsfahrschulen registrieren lassen, erwies sich als unberechtigt. Bis heute konnten alle FLA in Ausbildungsfahrschulen vermittelt werden, wenn auch keine große Auswahl zwischen verschiedenen Ausbildungsfahrschulen besteht.

Viele Fahrschulinhaber, die einen Fahrlehrer einstellen wollen, nutzen die Chance, einen potenziellen Mitarbeiter gut kennen zu lernen, die aufnahmebereiten FLA auf den Stil der eigenen Fahrschu-

le zu prägen und gleichzeitig die Probezeit auf elegante Art zu verlängern. Nach Schätzungen des Vorsitzenden der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände ist das die vorherrschende Motivation bei etwa 80 % der AFL. Etwa 75 % der Praktikanten, die bis heute den Fahrlehrerschein erworben haben, sind anschließend von ihrer Ausbildungsfahrschule übernommen worden.

Unsere Gesprächspartner, insbesondere die Teilnehmer eines Einweisungseminars für Ausbildungsfahrlehrer, nannten auch andere Beweggründe, einen Praktikanten auszubilden:

- Interesse an der neuen Pädagogik, verbunden mit der Chance, von den Praktikanten zu lernen.
- Der Wunsch, die eigene (eingefahrene) Lehrmethode zu reflektieren. Wenn man keinen Kollegen auf dem Rücksitz mitfahren lassen will, ergeben sich aus den Unterrichtsbesprechungen mit den Praktikanten Gelegenheiten, das eigene Verhalten aus einer anderen Perspektive zu betrachten.
- Mehr Entlastung und Freizeit,
- Erhöhung der Ausbildungsqualität in der eigenen Fahrschule,
- Arbeitsspitzen (z. B. Frühjahrsanmeldungen) abbauen,
- eine kostengünstige Arbeitskraft einstellen,
- die Verantwortung für einen Praktikanten belebt die Fahrschule,
- Nutzen von Mitgestaltungsmöglichkeiten bei der Fahrlehrerausbildung.

Befürchtungen, dass mit zunehmender Sättigung des Stellenmarktes nicht mehr genügend Ausbildungsplätze bereitgestellt werden, bestehen zurzeit nicht. Es gäbe noch ausreichend viele Fahrschulen, die Mitarbeiter einstellen wollten, bisher aber noch nicht zum Zuge gekommen sind oder die erst einmal die Erfahrungen anderer Fahrschulen abwarten wollten.

Viele Fahrlehrer, die grundsätzlich an der Ausbildung von Praktikanten interessiert sind, zögern, weil die juristischen und organisatorischen Voraussetzungen noch nicht abschließend geregelt sind. So besteht noch weitgehend Unsicherheit darüber, wie die Praktikanten steuerlich zu behandeln sind, ob und in welcher Höhe Sozialversicherungsbeiträge abzuführen sind, welche arbeitsrechtlichen Be-

dingungen erfüllt sein müssen, welche zusätzlichen Versicherungen zur Absicherung der Praktikanten und der Fahrlehrer erforderlich sind und welche Vergütung für die Praktikanten angemessen ist.

5.3.4.2 Tätigkeitsumfang und Betreuung im Praktikum

Die befragten (n = 33) Praktikanten waren mit ihren Ausbildungsfahrschulen und den AFL zufrieden. Die Arbeitszeiten aller Praktikanten liegen um mindestens 100 % über den im FahrIG geforderten 360 Mindeststunden (vgl. Tabelle 4). Für die FLA war dies ein Beleg dafür, dass sie relativ schnell in den Fahrschulbetrieb integriert waren. Noch innerhalb des ersten Praktikum-Monats erteilten alle Teilnehmer eigenständig praktischen und theoretischen Unterricht.

Die Praktikanten waren sich darin einig, dass die Praktika die Ausbildung an den Fahrlehrerausbildungsstätten sinnvoll ergänzen. Weil sie schrittweise in den Fahrschulbetrieb eingegliedert werden, sind sie überzeugt, gegenüber den vor 1999 ausgebildeten Fahrlehrern einen leichteren Berufseinstieg zu haben.

Zu den wichtigsten Fertigkeiten, die das Praktikum vermittelt, gehören die Organisation und Planung des Ausbildungsbetriebs, insbesondere die Tagesplanung, und ein „Gespür für Menschen“, das dazu befähigt, sich individuell auf einzelne Fahrschülerinnen und Fahrschüler einzustellen. Das beste Rollenspiel könne nicht vermitteln, wie sich Menschen in realen Situationen verhalten. Die Praktikanten profitieren am meisten von den Erfahrungen und Tipps für die praktische Fahrausbildung. Im Bereich der theoretischen Unterweisung fühlen sich einige Praktikanten ihren Ausbildern gegenüber sogar überlegen.

Die einzelnen Ausbildungsabschnitte werden von den verschiedenen Praktikanten sehr unterschiedlich bewertet. Die meisten Praktikanten wünschen eine Reduzierung der Hospitationen zugunsten vermehrter eigener Tätigkeit in Anwesenheit der AFL, wenn diese Tätigkeiten im Anschluss ausreichend besprochen werden.

Der Wert, den Hospitationen für die Ausbildung haben, ist von der Qualifikation der AFL und der Ausbildungsstruktur in der Fahrschule abhängig. Wenn etwa ein Fahrlehrer routinemäßig immer dieselben Strecken mit den Fahrschülern abfährt und unverändert denselben theoretischen Unterricht

wiederholt, wird die Hospitation als unergiebig und langweilig beschrieben. Hospitationen bei Ausbildungsfahrlehrern, die selbst vorbildlich unterrichten, sind anregend und lehrreich.

Aus dem Kreis der Praktikanten kam auch der Vorschlag, die Struktur der Praktika aufzulockern und Phasen der Hospitation mit Phasen der begleitenden und selbstständigen Tätigkeiten abzuwechseln. Dieser Vorschlag deckt sich mit den Wünschen der Dozenten in den Fahrlehrerausbildungsstätten. Auch diese halten gelegentliche Hospitationen in den Unterrichten der AFL, auch nachdem die Praktikanten bereits selbstständig praktischen Unterricht erteilt haben, für empfehlenswert.

Die Schilderungen der Praktikanten lassen auch einen Zusammenhang zwischen der Motivation der AFL und der Qualität der Ausbildung erkennen. Dort, wo die AFL Praktikanten einstellen, um die wirtschaftliche Situation der Fahrschule zu verbessern, sei die Ausbildung wenig effektiv. Die Praktikanten würden ausgenutzt (mit teilweise über 50 Fahrstunden/Woche), und eine Besprechung oder Reflexion der eigenen Tätigkeiten mit den AFL fände nicht statt. Noch seien dies Ausnahmefälle. Die Praktikanten sehen aber die Gefahr, dass angesichts der schlechten Wirtschaftslage vieler Fahrschulen in Zukunft immer mehr Fahrlehrer die Chance nutzen könnten, durch Praktikanten den Ertrag ihrer Fahrschule zu steigern.

Diese Einschätzung der Praktikanten wurde durch die Erfahrungen der Dozentin bestätigt. Sie berichtete über ein dreitägiges Einweisungsseminar (nach § 9b FahrIG) für Ausbildungsfahrlehrer. Nachdem man den Interessenten dort am ersten Tag deutlich gemacht hatte, dass es nicht darum ginge, mit den Praktikanten zusätzliches Geld zu verdienen, habe die Hälfte der Interessenten das Seminar verlassen.

Kritisiert wird auch, dass es generell zu einfach sei, AFL zu werden. Die dreitägigen Einweisungsseminare reichten zur Qualifikation der Ausbildungsfahrlehrer nicht aus. Viele Ausbildungsfahrlehrer hätten geringere pädagogische Kenntnisse als ihre Praktikanten und manchen sei nicht bewusst, dass sie als AFL auch Verantwortung übernehmen.

Auch die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände wünscht sich eine umfassendere Ausbildung der AFL. Sie bietet auch Nachbereitungsseminare für Ausbildungsfahrlehrer an. Demgegenüber steht die Befürchtung, eine erweiterte Fortbildung zum

AFL würde potenzielle Ausbildungsfahrlehrer davor abschrecken, Praktikanten auszubilden.

5.3.4.3 Berichtsheft

Nach § 9a Abs. 3 FahrIG sind die Praktikanten verpflichtet, ein Berichtsheft zu führen. „... *Es ist in Zeitabschnitte von einer Woche einzuteilen und wöchentlich sowie nach Abschluss der Ausbildung vom Ausbildungsfahrlehrer und vom Inhaber oder vom verantwortlichen Leiter der Ausbildungsfahrschule abzuzeichnen ...*“

Die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände stellt dazu allen Praktikanten kostenlos ein von Praktikern und Verkehrspädagogen gestaltetes Berichtsheft zur Verfügung. Dieses Berichtsheft enthält in einem Ringbuchordner einen Musterausbildungsplan, wie in Tabelle 3 dargestellt, und sowohl kopier- als auch computerfähige Vorlagen für unterschiedliche Arbeitsblätter, Stundenprotokolle, Wochen- und Gesamtübersichten. Mit diesen Unterlagen wurde der heute gängige Standard für die Führung des Berichtsheftes gesetzt.

Am Berichtsheft entzündet sich massive Kritik der Praktikanten. Sie klagten mehrheitlich über unrealistische Vorgaben und den zu großen Aufwand (er wurde mit 4 Stunden pro Woche veranschlagt) beim Führen des Berichtsheftes und äußerten die Vermutung, dass das Berichtsheft nach Abgabe von den Mitgliedern des Prüfungsausschusses nicht angesehen würde. Einige Prüfungskommissionen nähren diesen Verdacht, wenn sie die Berichtshefte erst am Tage der Prüfung anfordern und während der Prüfung kurz inspizieren. Andere Prüfungskommissionen verlangen, dass die Berichtshefte 10 Tage vor der abschließenden Prüfung einzureichen sind.

Die Aussagen der FLA lassen erkennen, dass die Mehrheit der Praktikanten die Berichtspflicht vernachlässigt, um gegen Ende des Praktikums das Berichtsheft so zu schreiben, wie es den Erwartungen des Ausbildungsfahrlehrers und der Prüfungskommission entsprechen könnte.

Die Kritik lässt nicht erkennen, ob sie sich generell gegen die Berichtspflicht richtet oder gegen die im Musterberichtsheft standardisierte Form der Berichtsführung. Durch diese Praxis wird das mit den Berichten intendierte Lehrziel, eine kritische Reflexion der eigenen Tätigkeiten und des Trainingsfortschritts zu erreichen, umgangen.

Einer der insgesamt 33 befragten Praktikanten machte darauf aufmerksam, dass die Form des Berichtsheftes im Gesetz nicht vorgeschrieben ist. Er hat ein eigenes Berichtsheft so angelegt, wie es nach seiner Überzeugung für die Ausbildungssituation sinnvoll ist und das den Berichtsaufwand in Grenzen hält.

5.4 Prüfungen

Die Vorbereitung auf die sehr anspruchsvollen Prüfungen stellt die Ausbildungsstätten und die FLA vor große Probleme. Die Regelungen der Fahrlehrer-Ausbildungsordnung, nach denen sich der Unterricht in den Ausbildungsstätten richtet, und die Fahrlehrer-Prüfungsordnung sind nicht deckungsgleich. Das bedeutet, dass über die in den Ausbildungsstätten vermittelten Inhalte hinaus auch andere Themen und Inhalte geprüft werden können.

Die Erfahrungen der Fahrlehrerausbildungsstätten zeigen zudem, dass die verschiedenen Prüfungskommissionen, die untereinander wenig kommunizieren, sehr unterschiedliche Schwerpunkte setzen.

Für Prüfungen ist jeweils der Prüfungsausschuss zuständig, in dessen Bezirk der Bewerber seinen Wohnsitz oder die von ihm besuchte Fahrlehrerausbildungsstätte oder Ausbildungsfahrschule ihren Sitz hat (§ 6 FahrIPrüfO). In Konsequenz müssen die Ausbildungsstätten in ihren Kursen jeweils auf die spezifischen Stile und Eigenheiten mehrerer Prüfungskommissionen einstellen und vorbereiten. D. h., dass sie den Schwerpunkten einzelner Prüfer entsprechend zusätzliche Inhalte in ihre Lehrgänge aufnehmen müssen. Die Ausbildungsstätten werden nicht über die Prüfungsergebnisse ihrer Absolventen unterrichtet. Diese fehlende Rückmeldung erschwert die Bemühungen, die Kursteilnehmer „kommissionsadäquat“ auszubilden.

Die Durchfallquoten bei Fahrlehrerprüfungen sind sehr hoch. Ein Prüfer aus dem Bezirk Köln schätzte sie für die Prüfungen der letzten beiden Jahre, an denen er teilnahm, auf etwa 50 %; bei Erstprüfungen sogar auf 80 %. Die Gründe dafür können bei den Prüflingen liegen, „*die nicht genau wissen, auf was sie sich eingelassen haben*“, bei den Ausbildungsinstituten „*die kein Interesse daran haben, sich mit den Prüfungskommissionen abzustimmen*“, oder an den Prüfungskommissionen, „*die sich weit von den Ausbildungs-Richtlinien entfernt haben und ihre Steckenpferde reiten*“.

Die hohen Durchfallquoten können aber auch Ausdruck konzeptioneller Schwächen der Fahrlehrerausbildung sein. Ein Mitglied der Kölner Prüfungskommission beobachtete, dass der Unterschied zwischen den gut bewerteten Kandidaten und denen, die durchfallen, immer größer wird und immer weniger Prüflinge erkennen lassen, dass sie in der Lage sind, den Lehrstoff zu reflektieren. Diese Beobachtung könnte mit der abnehmenden Vorbildung der FLA korrelieren und wäre dann ein Hinweis dafür, dass die Eingangsvoraussetzungen der Ausbildung nicht adäquat sind.

Auch sollte hinterfragt werden, ob nicht die Nachteile des in der Fahrlehrerausbildung geltenden Prinzips, wer lehrt, prüft nicht, die intendierten Vorteile überwiegen. Der Vertreter der Fahrlehrerausbildungsstätten, Herr Erkens, schlägt vor, dass die Leistung der Anwärter während der 5-monatigen Ausbildung mindestens mit 10–20 % in die Endnote einfließen sollte: „... *Wir sehen in der Ausbildungsstätte sozusagen den ganzen Film, während die Prüfungskommission nur ein paar einzelne Bilder sieht ...*“ (ERKENS, persönliche Mitteilung).

Die Fahrlehrerverbände entwickelten ein integratives Ausbildungskonzept, das eine enge Verzahnung von Fahrlehrerausbildungsstätten, Ausbildungsfahrschulen und Prüfungsverantwortung vorsieht. Mit einer ähnlichen Struktur macht die Bundeswehr gute Erfahrungen.

6 Diskussion der Rahmenbedingungen und Konsequenzen für die Planung der Evaluation

Im sechsten Kapitel werden die – in den vorangegangenen Kapiteln detailliert dargestellten – Ergebnisse der Pilotstudie nochmals in Hinblick auf die Rahmenbedingungen einer Evaluation des Ausbildungspraktikums für Fahrlehreranwärter zusammengefasst, sich daraus ergebende Konsequenzen für die Evaluationsdurchführung diskutiert und Empfehlungen für das weitere Vorgehen vorgestellt.

Die Darstellung orientiert sich dabei wiederum an der Trennung der vier Gegenstandsbereiche Ziele des Ausbildungspraktikums, beteiligte Personen, Organisation des Ausbildungspraktikums sowie Prüfungen.

In jedem der folgenden Abschnitte, die jeweils einen Gegenstandsbereich thematisieren, werden

dabei zunächst spezifische Analysekriterien definiert, auf deren Hintergrund der Ergebnisse der Pilotstudie diskutiert werden, die schließlich in Planungsempfehlungen für die Hauptstudie resultieren.

Abschließend soll an dieser Stelle noch darauf verwiesen werden, dass es sich bei den Planungsempfehlungen für die Hauptstudie nicht um eine – im Vergleich zur ursprünglichen Planung – veränderte Methodik handelt, sondern hier vielmehr eine Operationalisierung der ursprünglich skizzierten Vorgehensweise vorgenommen wird.

6.1 Ziele des Ausbildungspraktikums

Die Ziele des Ausbildungspraktikums für Fahrlehreranwärter sind in Hinblick auf die Evaluationsstudie vor allem unter vier Aspekten von Interesse. Dabei handelt es sich im Einzelnen um:

- die Explizitheit der Zieldefinition

Wenn die Ziele nicht hinreichend deutlich sind, ergeben sich Interpretationsfreiräume auf Seiten der Ausbilder und/oder der Fahrlehreranwärter, die möglicherweise die Zielerreichung erschweren.

- Konsens der Zieldefinition

Spiegeln die gültigen gesetzlichen Festlegungen keine Übereinstimmung zwischen den verschiedenen an der Ausbildung beteiligten Gruppen wider, dann können Interpretationsfreiräume entstehen, die zu unterschiedlichen Auslegungen und Umsetzungen der Vorgaben führen können.

- Lehrzielorientierte Fundierung

Hierbei geht es in erster Linie um die Frage, ob die gewählten Zieldefinitionen theoretisch begründet werden können. Solide theoretische Fundierung erleichtert eine klare Operationalisierung der Ausbildungsziele. Die Ziele werden damit definiert und die Zielerreichung überprüfbar. Sind Ausbildungsziele mehrdeutig oder unbestimmt, könnte sogar die paradoxe Situation eintreten, dass die definierten Ausbildungsziele zwar erreicht, die intendierten Verhaltensänderungen jedoch verfehlt werden.

- Praxisangemessenheit

Schließlich muss gefragt werden, ob die Ziele realistisch definiert sind, dem Alltag gerecht

werden und sich in der Praxis bewähren können und sich tatsächlich auch bewähren.

Die Ergebnisse der Pilotstudie zeigen eine weitgehende Übereinstimmung aller betroffenen Partner hinsichtlich der expliziten Globalziele der Fahrlehrerausbildung. Von diesen rücken die geforderten pädagogischen Kompetenzen des Fahrlehrers zunehmend in den Mittelpunkt der Ausbildung. Die Vorstellung, was einen verkehrspädagogisch kompetenten Fahrlehrer im Einzelnen auszeichnet und ob die im Curriculum formulierten Ausbildungsziele tatsächlich zum Ziel führen, bleibt unbestimmt.

Naturgemäß unterscheiden sich die impliziten Ziele der beteiligten Personengruppen. Das muss aber nicht unbedingt zu Problemen führen. Sehr unterschiedlich werden die Interessen und Ziele der Ausbildungsstätten, der ausbildenden Fahrschulen und der Fahrlehreranwärter sein. Ein cursorischer Abriss wichtiger impliziter Ausbildungsziele zeigt den Spannungsbogen, innerhalb dessen sich das Ausbildungspraktikum bewegt:

- Der Gesetzgeber ist in erster Linie daran interessiert, Fahrlehrer auszubilden, die ihre jeweiligen Fahrschüler zu kompetenten Verkehrsteilnehmern schulen, um damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen, Unfälle zu vermeiden und den wachsenden Anforderung steigender Mobilität Rechnung zu tragen.
- Die Fahrlehrerausbildungsstätten sind daran interessiert, die gesetzlichen Rahmenbedingungen im Rahmen wirtschaftlich tragfähiger Organisationsbedingungen zu realisieren. Sie stehen dabei unter dem Druck sinkender Bewerberzahlen.
- Die Ausbildungsfahrschulen beteiligen sich an der Fahrlehrerausbildung weil sie (1) geeignete Mitarbeiter suchen, (2) mit der Anerkennung als Ausbildungsstätte ein Prestigegewinn verbunden ist und (3) Fahrlehreranwärter relativ kostengünstig als nahezu vollwertige Mitarbeiter im Fahrschulbetrieb eingesetzt werden können. Insbesondere der letzte Grund kann sich vor dem Hintergrund zunehmender wirtschaftlicher Schwierigkeiten und wachsenden Konkurrenzdrucks negativ auf die expliziten Ausbildungsziele auswirken, wenn die geforderte Umsetzung der expliziten Ziele durch den tatsächlichen Einsatz der Fahrlehreranwärter in

den Ausbildungsfahrschulen verhindert wird. Die Berichte einiger FLA, die auf hohe Arbeitsbelastung der Fahrlehreranwärter in den Ausbildungsfahrschulen hinweisen, untermauern solche Befürchtungen.

- Die Fahrlehreranwärter verfolgen das Ziel, Fahrlehrer zu werden. Die Motive können ganz unterschiedlich sein. Einige FLA denken daran, in den familiären Fahrschulbetrieb einzusteigen. Andere lassen sich durch das vergleichsweise hohe Sozialprestige des Fahrlehrerberufs motivieren. Viele FLA wählen den (attraktiven) Fahrlehrerberuf, weil sie arbeitslos sind oder ihren Beruf aus medizinischen Gründen nicht mehr ausüben können. Beachtenswert in Bezug auf die Erreichung der impliziten Ziele ist hierbei die hohe finanzielle Belastung durch die Ausbildung, die eine möglichst schnelle Zielerreichung motivieren, aber auch – etwa durch die Notwendigkeit zu ausbildungsfinanzierenden Nebentätigkeiten – den Erfolg der Ausbildung beeinflussen kann.

Konsequenzen für die Hauptstudie

In Hinblick auf die Evaluationshauptphase ergeben sich vor allem folgende Konsequenzen:

- Notwendig scheint eine Überprüfung der Zielangemessenheit mit den Methoden der instruktionspsychologischen Lehrzielanalyse. Im Mittelpunkt steht hierbei die Frage, ob die expliziten Ausbildungsziele in der vorliegenden Form eine erfolgreiche Ausbildung zum kompetenten Fahrschullehrer ermöglichen. Die Analyse sollte sich jedoch nicht auf das gesamte Ausbildungsspektrum beziehen, sondern vielmehr auf den Bereich der pädagogischen, didaktischen und diagnostischen Kompetenzen beschränken, da diese das Kernstück der Ausbildungsreform sind.
- Darüber hinaus ist die Erhebung der Notwendigkeit mit den Ausbildungszielen sinnvoll.

6.2 Fahrlehreranwärter

Die in der Ausbildung befindlichen Personen unterliegen Selektionsmechanismen, die nur zum Teil durch die Anforderungen der Ausbildung (Soll-Vorgaben) gesteuert werden. Der Wandel in der Bildung, in der beruflichen Situation, der allgemeinen und berufsspezifischen ökonomischen Situation

führt sehr unterschiedliche Ausbildungsanfänger zusammen. In Hinblick auf die Beurteilung personaler Faktoren der Ausbildungs-evaluation scheinen dabei insbesondere drei Aspekte von Bedeutung zu sein:

- die erwarteten Eingangsvoraussetzungen der Auszubildenden,
- die tatsächlichen Eingangsvoraussetzungen der Auszubildenden,
- die ökonomische und sozialen Rahmenbedingungen, innerhalb derer sich die Auszubildenden bewegen.

Die Ergebnisse der Pilotstudie zeigen in Bezug auf die erwarteten Eingangsvoraussetzungen zunächst eine deutlich gesteigerte Anforderung in Bezug auf die pädagogische Eignung der Bewerber, ohne dass diese jedoch in die formalen Qualifizierungsanforderungen Eingang gefunden hätte. Der Beruf des Fahrlehrers bleibt weiterhin ein Weiterbildungsberuf, der keine spezifische Erstausbildung voraussetzt. Zudem findet keine formale Eignungsprüfung oder Bewerberauswahl statt. Hier zeigt sich auch ein deutliches Abweichen der im Reformwerk durchgeführten Ausbildungsänderungen von den Empfehlungen der Expertenkommissionen. Die Eingangsvoraussetzungen der Fahrlehreranwärter, insbesondere in Hinblick auf ihre intellektuellen Fähigkeiten, ihre Vorbildung, ihren Wissens- und Erkenntnisstand wie auch in Hinblick auf ihre Motivation zur Berufswahl, sind jedoch entscheidende Kriterien des Ausbildungserfolgs. Sind die notwendigen Eingangsvoraussetzungen nicht oder nur zum Teil gegeben, gefährdet dies den Erfolg der Ausbildung weitgehend unabhängig von der Konzeption und Durchführung der Ausbildung. Eine Prüfung der erwarteten Eingangsvoraussetzungen kann und sollte sinnvollerweise im Rahmen der Hauptphase durchgeführt werden. Dabei sollte wiederum der Schwerpunkt – im Sinne der Auftragsstellung – auf den erwarteten pädagogischen, didaktischen und diagnostischen Voraussetzungen liegen.

Die tatsächlichen Eingangsvoraussetzungen der Fahrlehreranwärter bestimmen sich in erster Linie aus ihrer schulischen und beruflichen Vorbildung sowie ihrer Motivation. Die relativ geringen Voraussetzungen und die problematischen ökonomischen Rahmenbedingungen lassen erwarten, dass hier eine hohe interpersonelle Varianz auftreten wird, die im Rahmen der Hauptuntersuchung zu berücksichtigen ist. Wie die Ergebnisse der Pilotstudie

zeigen, sind es oft familiäre und soziale Gründe, die eine Aufnahme des Fahrlehrerberufs motivieren; vor allem dann, wenn der Anwärter einem familiären Fahrschulbetrieb entstammt oder wenn er eine im Vergleich zur Erstausbildung deutliche soziale Aufwertung seines Berufs erwarten kann.

Die unterschiedlichen Faktoren können mit recht verschiedenen Eingangsvoraussetzungen verbunden sein. Während jemand, der aus einem familiären Fahrschulbetrieb stammt, die notwendigen personalen Voraussetzungen vermutlich gut kennt, können sich, je nach Vorbildung, die Erwartungen an die Ausbildung und die Tätigkeit des Fahrlehrers von den tatsächlichen Anforderungen insbesondere dann unterscheiden, wenn die inhaltliche Diskrepanz zwischen den Anforderungen des Ausgangsberufes und der Zweitausbildung zum Fahrlehrer hoch ist und mit der Fahrlehrerausbildung eine Höherqualifizierung und ein Karriereschritt verbunden werden. Insgesamt weist die Pilotstudie auf mögliche Problemfelder hin, die in der Hauptstudie berücksichtigt werden sollten.

Die gegenwärtigen ökonomischen und sozialen Rahmenbedingungen sollten bei Betrachtung der personalen Voraussetzungen der Ausbildungs-evaluation in mindestens dreierlei Hinsicht berücksichtigt werden:

- Möglicherweise trägt die derzeit schwierige ökonomische Situation des Fahrschulgewerbes zur Abnahme der Bewerberzahlen für die Ausbildungsplätze bei. Möglicherweise findet hier eine Selbstselektion potenzieller Bewerber statt, die dazu führt, dass sich die Bewerber immer weniger voneinander unterscheiden. So kann die eher getrübte ökonomische Perspektive der Fahrlehrer dazu führen, dass potenziell geeignete Bewerber den Beruf nicht ergreifen und alternative Aus- und Weiterbildungen wählen. Dieser Selektionsprozess kann dazu führen, dass sich die Ausgangsqualität der Bewerber vermindert. Dieselbe Situation kann jedoch auch dazu führen, dass nur noch solche Kandidaten die Ausbildung aufnehmen, deren ökonomische Situation, etwa durch den Einstieg in ein Familienunternehmen, einigermaßen gesichert ist.
- Die Pilotstudie lieferte Hinweise dafür, dass die gegenwärtigen ökonomischen Rahmenbedingungen eine relevante Evaluationsvariable sind. Der konkrete Einfluss dieser Variable auf den Erfolg des Ausbildungspraktikums muss im Rah-

men der Hauptuntersuchung weiter analysiert werden. Festzuhalten bleibt aber, dass die gegenwärtigen Bedingungen möglicherweise eine Einschränkung der Generalisierbarkeit der Evaluationsergebnisse mit sich bringen werden.

- Andererseits führen die gegenwärtigen ökonomischen Rahmenbedingungen zu einem steigenden Druck auf die Auszubildenden während der Ausbildung. Dabei ist einerseits zu beachten, dass die Auszubildenden in den Ausbildungsfahrschulen auch nach ökonomischen Kriterien eingesetzt werden, was u. U. dazu führen kann – und wie die Pilotstudie zeigt, im Einzelfall dazu führt –, dass die Auszubildenden zu einem sehr frühen Zeitpunkt wie vollwertige Kräfte in den Ausbildungsbetrieb der Fahrschulen eingebunden werden und, bei im Durchschnitt geringem Einkommen, eine nicht unerhebliche Arbeitsbelastung zu tragen haben. Die ökonomische Situation der Auszubildenden selbst ist – auch vor dem Hintergrund der relativ hohen Ausbildungskosten – oft problematisch. Sie könnte u. U. dazu führen, dass der Auszubildende, gerade während der Phase des Ausbildungspraktikums, eine zusätzliche finanzierende Nebentätigkeit ausführen muss, die nicht nur zu erheblichen zusätzlichen Arbeitsbelastungen führt, sondern auch einen möglicherweise leistungsmindernden ökonomischen Druck auf die Auszubildenden ausübt.

Konsequenzen für die Hauptstudie

Die Prüfung der persönlichen Voraussetzungen gehört zu den wesentlichen Aufgaben der Auswertungsevaluation. Es ist zu erwarten, dass die sehr unterschiedlichen persönlichen Merkmale der beteiligten Personen dazu beitragen werden, dass die messbaren Effekte der Evaluation sehr stark variieren. Daher ist es im Rahmen der Hauptstudie sinnvoll, vor allem zwei Aspekte zu berücksichtigen:

1. Zur Aufdeckung individueller Unterschiede sollten alle Evaluationsinstrumente für den Lernerfolg (nach Anweisung eines Prä-Post-Designs) sowohl zu Beginn als auch zum Ende des Ausbildungspraktikums vorgelegt werden.
2. Zur Erfassung personenbezogener motivationaler, ökonomischer und sozialer Rahmenbedingungen kann ein standardisierter Fragebogen eingesetzt werden.

6.3 Organisation des Ausbildungspraktikums

Die Organisation des Ausbildungspraktikums ist in mehrfacher Hinsicht für das Evaluationsvorhaben relevant. Zeigt sich doch hier, ob und wie weit die Umsetzung der Ausbildungsziele in die tatsächliche Ausbildung gelingt und welchen Bedingungen sie unterliegt. Dabei scheinen insbesondere drei Aspekte der Ausbildungsorganisation von besonderer Relevanz:

- Das Ausbildungscurriculum, das die Umsetzung der Ausbildungsziele in Lehrinhalte beinhaltet.
- Die Ausbilder in den Ausbildungsfahrschulen und in den Ausbildungsstätten, deren Kompetenz und Motivation den Ausbildungserfolg wesentlich beeinflusst.
- Die Struktur und Ausstattung der Ausbildungsstätten, und zwar wiederum sowohl der Ausbildungsfahrschulen als auch der überbetrieblichen Ausbildungsstätten, die im Wesentlichen mit beeinflussen, ob und in welcher Weise die Ausbildungsinhalte tatsächlich im Unterricht umgesetzt werden.

Auch wenn davon auszugehen ist, dass alle an der Ausbildung der Fahrlehreranwärter Beteiligten bemüht sind, die Ausbildungsziele zu realisieren, so zeigen die Ergebnisse der Pilotstudie in Bezug auf die Ausbildungsorganisation jedoch auch spezifische Probleme und Schwierigkeiten, die bei der Evaluation des Ausbildungspraktikums zu berücksichtigen sind.

In Bezug auf das Ausbildungscurriculum zeigt die Vorstudie, dass sich die Unterrichtsgestaltung in den Ausbildungsstätten weitgehend an den Soll-Vorgaben orientiert, wenn auch die zu vermittelnde Informationsmenge offensichtlich als sehr groß und die Fahrlehreranwärter als stark belastet eingestuft werden.

Weitgehend unreflektiert bleibt die Frage, ob die zu vermittelnden Inhalte in der gegenwärtigen Form tatsächlich geeignet sind, die angestrebten Ausbildungsziele zu erreichen. Dies muss wiederum insbesondere in Bezug auf die angestrebten pädagogischen, didaktischen und diagnostischen Kompetenzen als derzeit ungeklärt angesehen werden und sollte im Rahmen der Hauptstudie insbesondere auch aus lerntheoretischer Perspektive analysiert werden. Inwieweit der geplante Unterrichtsstoff auch während der Ausbildung in der Ausbildungs-

fahrschule vermittelt wird, muss – auch vor dem Hintergrund der ökonomischen Rahmenbedingungen – ebenfalls kritisch analysiert werden.

Die Betreuung der Fahrlehreranwärter durch den Ausbildungsfahrlehrer, etwa bei der Vor- und Nachbereitung des theoretischen und praktischen Unterrichts, scheint problematischer zu sein als die Ausbildungstätigkeit des Fahrlehreranwärters selbst. Die Ergebnisse der Pilotstudie weisen auf ein ggf. vorhandenes Coaching-Problem hin.

In Zusammenhang mit der Ausbildung stellt sich die Frage nach der ausbildungsrelevanten Qualifikation der Ausbilder. Dabei ist zu beachten, dass die Ausbildungsfahrlehrer keine, z. B. der Handwerksordnung entsprechende, Ausbildereignungsprüfung nachweisen müssen. Das Einweisungseminar für Ausbildungsfahrlehrer wird eher kritisch gesehen. Hier stellt sich die Frage, ob die Ausbilder, die in der Regel selbst keine pädagogische Ausbildung erhalten haben, zur Vermittlung speziell pädagogisch-didaktischer Kompetenzen befähigt sind. Dies scheint in den Ausbildungsstätten nicht von so grundlegender Relevanz zu sein, da hier die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben eine – zumindest formal – ausreichende Qualifizierung des Ausbildungspersonals festschreiben.

Die Struktur und Ausstattung der Ausbildungsstätten scheinen weitgehend zufrieden stellend zu sein und sich insgesamt auf eher hohem Niveau zu bewegen. Die durchschnittliche Größe der Ausbildungsfahrschulen bedingt, dass die Fahrlehreranwärter in der Regel nur von einem Ausbildungsfahrlehrer betreut werden. Auch wenn dies aus instruktionspsychologischer Perspektive gesehen wenig begrüßenswert ist, etwa im Sinne fehlender Varianz in der beobachteten Vermittlungsmethodik, muss diese Einschränkung als Tatsache in Kauf genommen werden.

Die von vielen Fahrlehreranwärttern betonte Kritik an den Berichtsheften hingegen sollte im Rahmen der Analyse der Ausbildungsorganisation nicht überbewertet werden, da eine solche Kritik überall dort anzutreffen ist, wo eine Berichtspflicht besteht. Hier sollte eher die Zielführung der Art und Weise, wie die Berichte geführt werden, überprüft werden.

Konsequenzen für die Hauptstudie

In Bezug auf den Aufbau und die Struktur der Ausbildungsorganisation sollte der Schwerpunkt der

Hauptevaluationsphase auf der Prüfung der Umsetzung der curricularen Lehrinhalte im Ausbildungspraktikum sowie der tatsächlichen Einhaltung der Ausbildungsvorgaben in den Ausbildungsfahrschulen liegen. Hierbei ist zu empfehlen, ein Vorgehen zu wählen, das sich eng an lerntheoretische Konzepte anlehnt, um so ggf. vorhandene curriculare Umsetzungsprobleme ebenfalls aufdecken zu können. Verfolgt wird daher ein mehrstufiges Konzept:

- Zunächst wird die Umsetzung der vorliegenden Ausbildungsziele in curriculare Inhalte in Form einer Lehrzieltaxonomie systematisiert.
- Die so systematisierten Lehrinhalte werden dann den Auszubildenden vorgelegt, mit der Bitte zu prüfen, ob und in welchem Umfang die in der Systematik enthaltenen Lehrinhalte tatsächlich vermittelt werden.
- Andererseits wird aus lerntheoretischer Perspektive geprüft, inwieweit die vorgesehenen Lehrinhalte dazu beitragen können, die Ausbildungsziele zu erreichen und wo ggf. Schwierigkeiten zu erwarten sind.
- Darüber hinaus werden in einer standardisierten Erhebung relevante Aspekte der Ausbildungsorganisation (z. B. Anzahl betreuer/selbst gehaltener Ausbildungsstunden; Anzahl Feedbackgespräche etc.) erfragt.
- Schließlich wird die subjektive Zufriedenheit mit der Ausbildung sowohl der Auszubildenden als auch der beteiligten Ausbilder mit einem standardisierten Akzeptanzfragebogen erhoben.

6.4 Prüfungen

Die im Rahmen der Fahrlehrerausbildung durchgeführten Prüfungen erhalten wegen der hohen Durchfallquoten besondere Bedeutung bei der Beurteilung des Ausbildungsgangs. Die Ergebnisse der Pilotstudie belegen, dass es auch in Bezug auf diesen Aspekt sinnvoll ist, zwischen verschiedenen Ebenen zu unterscheiden, die jeweils mit spezifischen Problemen verbunden sind. Dabei ist zu unterscheiden zwischen:

- den beteiligten Prüfern und Prüfungskommissionen,
- der Prüfungsorganisation und
- den Prüfungsinhalten.

Hinsichtlich der beteiligten Prüfer und Prüfungskommissionen konnte die Pilotstudie aufdecken, dass von einem nicht unerheblichen Einfluss der personalen Zusammensetzung der Prüfungskommissionen auf die Inhalte und Durchführung der Prüfungen auszugehen ist und sich die Prüfungsthemen und Anforderungen zwischen verschiedenen Prüfungskommissionen unter Umständen deutlich unterscheiden können.

Dies ist in sofern problematisch, als vermutet werden kann, dass die Prüfungsergebnisse wesentlich durch die Person der Prüfer bestimmt werden. Die Nutzung objektiver Prüfungsdaten zu Evaluationszwecken könnte deshalb erheblich eingeschränkt sein.

In diesem Zusammenhang muss auch das grundlegende Prinzip der Prüfungsorganisation „wer ausbildet, prüft nicht“ hinterfragt werden. Eine personale Trennung von Ausbildung und Prüfung erfordert ein hohes Maß an Einheitlichkeit hinsichtlich der vermittelten Inhalte und der Prüfungsanforderungen. Von dieser Einheitlichkeit kann, darauf weisen die Ergebnisse der Pilotstudie hin, nicht ausgegangen werden. Ein Ziel der Evaluationsstudie sollte daher sein, die Homogenität der Prüfungsinhalte und Anforderungen zwischen verschiedenen Prüfungskommissionen zu ermitteln.

Hinsichtlich der Prüfungsinhalte schließlich zeigt ein zentrales Ergebnis der Pilotstudie, dass davon ausgegangen werden muss, dass die Ausbildungs- und Prüfungsinhalte zumindest zum Teil voneinander abweichen und in den Prüfungen auch solche Inhalte geprüft werden können, die nicht Gegenstand der Ausbildung sind und die darüber hinaus möglicherweise noch individueller Variation zwischen verschiedenen Prüfern unterliegen. Damit erhebt sich aus Sicht der Evaluation die grundsätzliche Frage, bis zu welchem Grad die Prüfungsanforderungen in Hinblick auf das Ausbildungscurriculum als lehrzielvalide angesehen werden können, d. h., in welchem Ausmaß tatsächlich die Kompetenzen abgeprüft werden, die als Ausbildungsziele definiert sind.

Konsequenzen für die Hauptstudie

In Hinblick auf die Planung der Hauptevaluation ergeben sich aus den prüfungsbezogenen Ergebnissen der Pilotstudie zwei Schlussfolgerungen:

- Zum einen wird der Frage der Inhaltsvalidität der Prüfungen und der Varianz der Prüfungsin-

halte zwischen Prüfungskommissionen nachgegangen. Dazu werden einzelnen Prüfungskommissionen die Ausbildungsziele vorgelegt, mit der Bitte, deren Prüfungsrelevanz einzuschätzen.

- Zum zweiten erfordert die Struktur der gegenwärtigen Prüfungssituation neben den Prüfungsdaten, soweit diese verfügbar sind, andere objektive Messinstrumente zur Abschätzung des Ausbildungserfolgs zu entwickeln. Dem Evaluationsauftrag folgend, sollten sich diese, nach psychometrischen Kriterien entwickelten Instrumente inhaltlich in erster Linie wiederum auf die im Ausbildungscurriculum spezifizierten pädagogischen, didaktischen und diagnostischen Inhalte beziehen und die De-facto-Prüfungsinhalte unberücksichtigt lassen, sofern diese nicht mit dem Curriculum kompatibel sind. Eine solche Überprüfung sollte dabei einerseits mit Hilfe eines lehrzielvaliden Tests zur Überprüfung der erworbenen Wissensbestände der Auszubildenden erfolgen, andererseits mit Hilfe standardisierter Fragebögen zur Abschätzung der didaktischen und diagnostischen Handlungskompetenz der Auszubildenden im theoretischen und praktischen Fahrschulunterricht. Die Einschätzung der Handlungskompetenz sollte dabei sowohl durch die Ausbilder als auch durch die unterrichteten Fahrschüler erfolgen. Darüber hinaus ist eine diesbezügliche Selbsteinschätzung der Auszubildenden vorgesehen.

6.5 Fazit

Das Ziel der hier dokumentierten Pilotstudie bestand in der Prüfung der Rahmenbedingungen, innerhalb derer sich das Ausbildungspraktikum für Fahrlehreranwärter gegenwärtig bewegt, und der Aufdeckung daraus folgender Konsequenzen für eine Evaluation dieses Praktikums. Wie die Ergebnisse der Pilotstudie belegen, kann davon ausgegangen werden, dass das Ausbildungspraktikum in der vorgesehenen Art tatsächlich implementiert wurde und daher grundsätzlich in der projektierten Art und Weise evaluierbar ist. Darüber hinaus zeigt die Pilotstudie aber auch, dass einige relevante Aspekte bei der Evaluation Berücksichtigung finden sollten. Zu diesen Faktoren gehören

- die gegenwärtig eher problematischen ökonomischen Rahmenbedingungen des Fahrlehrergewerbes, die vielfältigen Einfluss auf die Ausbildung haben;

- die kognitiven, motivationalen und ausbildungsmäßigen Voraussetzungen, über die die gegenwärtigen Fahrlehreranwärter verfügen;
- die Passung von Ausbildungszielen und curricularer Umsetzung;
- die tatsächlichen organisatorischen Durchführungsbedingungen der Ausbildung in den Ausbildungsfahrschulen und überbetrieblichen Ausbildungsstätten;
- die Kompatibilität von Ausbildungs- und Prüfungsinhalten.

Abschließend bleibt zu betonen, dass sich die Evaluation des Ausbildungspraktikums auf die Prüfung der pädagogischen, didaktischen und diagnostischen Kompetenzen konzentrieren sollte, denn diese sind der Kern der Neustrukturierung der Fahrlehrerausbildung.

TEIL B – Evaluation des Ausbildungspraktikums (Hauptstudie)

7 Einleitung: Expertenworkshop

Am 29.07.2004 fand in Bergisch Gladbach gemeinsam mit Experten aus dem Praxisfeld der Fahrlehrerausbildung ein Workshop statt, in dem die Ergebnisse der Pilotstudie präsentiert und anschließend relevante Fragen bezüglich der Hauptstudie mit den Experten diskutiert wurden.

Ziel dieses Workshops war es, die aus der Pilotstudie vorliegenden Befunde um die Sichtweisen der Praxisseite zur Situation der Fahrlehrerausbildung zu ergänzen und, gemeinsam mit der Praxisseite, relevante Gesichtspunkte für die bevorstehende Auswertung der in der Hauptstudie erhobenen Daten zusammenzutragen und zu diskutieren.

Es wurden folgende Themenbereiche angesprochen und diskutiert:

1. Inhalte des Ausbildungspraktikums in Bezug auf das Ausbildungsziel,
2. Form und Struktur des Ausbildungspraktikums,
3. Rolle der Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer,
4. Eingangsvoraussetzungen der Fahrlehreranwärter,
5. Prüfungen.

Im Folgenden werden die Einschätzungen der diskutierten Befunde durch die Praxis dargestellt.

7.1 Teilnehmer

Als Experten aus dem Praxisfeld konnten wir für diesen Workshop gewinnen:

- G. von Bressensdorf (Vorsitzender Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.),
- U. Clarner (Verkehrspädagogische Akademie, Gesellschaft für Fahrlehrerausbildung mbH Kirchheim/Teck),
- E. Erkens (Leiter der Fahrlehrer-Fachschule Düsseldorf),
- Assessor M. Strehl (Leiter des Verkehrsinstituts Bielefeld),

- P. Tschöpe (Vorsitzender Fahrlehrerverband Baden-Württemberg e. V.).

7.2 Inhalte des Ausbildungspraktikums in Bezug auf das Ausbildungsziel

In Hinblick auf die Inhalte des Ausbildungspraktikums bestätigen die Einschätzungen aus der Praxis weitgehend die Ergebnisse der Pilotstudie. Die Erfahrungen der Experten zeigen ebenso wie die Befunde der Pilotstudie, dass sich die Unterrichtsgestaltung in den Ausbildungsstätten weitgehend an den Soll-Vorgaben des Curriculums orientiert. Allerdings wird auch von der Praxis-Seite eine Überprüfung der Validität der Ausbildungsinhalte (Wird das gelehrt, was benötigt wird?) gefordert und die Überforderung der Fahrlehreranwärter durch die Fülle des Stoffes in der Kürze der Zeit angesprochen. Die Inhalte sollten hinsichtlich des Ziels der Ausbildung und der Anforderungen im Beruf durchdacht werden, um weitere Freiräume, z. B. für Unterrichtsübungen zu schaffen (vgl. auch Pilotstudie, Kapitel 5.3.3).

7.3 Form und Struktur des Ausbildungspraktikums

Die von den Diskussionsteilnehmern geäußerten Erfahrungen hinsichtlich der Form und Struktur des Ausbildungspraktikums zeigten, dass sich das Praktikum in seiner jetzigen Form mit Einschränkungen bewährt hat. Der Kerngedanke – die Heranführung an „echte“ Schüler – wurde durch das Praktikum verwirklicht, und es sind derzeit keine Alternativen vorstellbar. Dies bestätigt die Ergebnisse der Pilotstudie insofern, als dass auch dort das Praktikum von den Fahrlehreranwärttern als sinnvolle Ergänzung gesehen wird, das eine schrittweise Eingliederung in den Fahrschulbetrieb und einen leichteren Berufseinstieg ermöglicht. Als eine der wichtigsten Fertigkeiten, die das Praktikum vermittelt, wird auch von den in der Pilotstudie befragten Fahrlehreranwärttern ein „Gespür für Menschen“ genannt, das dazu befähigt, sich individuell auf einzelne Fahrschülerinnen und Fahrschüler einzustellen.

Zum Großteil wurde das Praktikum von den Vertretern aus der Praxis jedoch als zu kurz in seiner Dauer von 4,5 Monaten eingeschätzt, da in dieser Zeit nicht in jeder Fahrschule gewährleistet werden kann, dass der gesamte Lehrplan intensiv durch-

gearbeitet und wiederholt werden kann. Der Kontakt zu den Fahrschülern ist abhängig von der Größe der Fahrschule und demnach nicht immer in vollem Umfang gewährleistet. Weiterhin wurde der Übergang von der Ausbildungsstätte zum Praktikum als noch verbesserungsbedürftig eingestuft. Dieser sei noch immer mit einem Bruch behaftet, Perspektiven und Erwartungen an das Praktikum sind oftmals bei Fahrlehreranwärtern und Ausbildungsfahrlehrern nicht ausreichend geklärt. Vorgeschlagen wird von den Vertretern der Praxis die Einführung des Angebotes eines Vorpraktikums, welches der Nähe zum Beruf förderlich wäre. Anhand der Ergebnisse der Pilotstudie können diesbezüglich keine Aussagen getroffen werden. Die Befunde zeigten lediglich, dass Arbeitszeiten aller Praktikanten um mindestens 100 % über den im FahrIG geforderten 360 Mindeststunden lagen. Interpretiert wurde dies in der Pilotstudie als Beleg dafür, dass sie relativ schnell in den Fahrschulbetrieb integriert waren. Noch innerhalb des ersten Praktikumsmonats erteilten alle Teilnehmer eigenständig praktischen und theoretischen Unterricht (vgl. Kapitel 5.3.4).

7.4 Rolle der Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer

Aus Sicht der Praxisseite werden auch hier die Ergebnisse der Pilotstudie weitgehend bestätigt. Die Einschätzung der Praxis besagt ebenso wie die Befunde der Pilotstudie, dass, auch wenn keine große Auswahl zwischen verschiedenen Ausbildungsfahrschulen besteht, genügend Ausbildungsplätze für Fahrlehreranwärter in Ausbildungsfahrschulen bereitstehen.

Ähnlich den Befunden der Pilotstudie weisen die Einschätzungen der Praxis auch auf bestimmte Problematiken in Bezug auf die Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrer hin.

Kritisiert wird hierbei insbesondere:

- Eine oftmals fehlende objektive Einschätzung der Ausbildungsfahrlehrer.
- Eine erhebliche Anzahl der Ausbildungsfahrschulen bildet nicht regelmäßig wiederkehrend aus. Dadurch entsteht die Notwendigkeit, immer neue Ausbildungsfahrschulen mit neuen Ausbildungsfahrlehrern heranzubilden, die häufig nur jeweils einen Fahrlehreranwärter ausbilden.

- Dass es einen Mangel an sehr gut qualifizierten Ausbildungsfahrschulen gibt.
- Die unterschiedliche Kompetenz der Ausbildungsfahrlehrer, welche dazu führt, dass die Erreichung des Ausbildungsziels innerhalb des Praktikums nicht immer sichergestellt werden kann.
- Die unzureichende Ausbildungszeit der Ausbildungsfahrlehrer von 3 Tagen.
- Die teilweise unzureichende pädagogische Ausbildung der Ausbildungsfahrlehrer, die in ihrer eigenen Ausbildung noch zu wenig pädagogisch geschult wurden.
- Die mangelnde Zusammenarbeit von Ausbildungsfahrschule/Ausbildungsfahrlehrer und Ausbildungsstätten.

Ursachen dieser Probleme werden aus Sicht der Praxisseite jedoch auch der Einführungsphase der Reform angelastet, die sich in den nächsten Jahren geben werden.

7.5 Eingangsvoraussetzungen der Fahrlehreranwärter

Wie auch die Ergebnisse der Pilotstudie zeigen, werden auch aus Sicht der Praxisseite die tatsächlichen Eingangsvoraussetzungen als deutlich niedriger eingestuft als die erwarteten (vgl. Kapitel 5.3 und 6.2). Ebenso wie die in der Pilotstudie befragten Leiter der Ausbildungsstätten beklagen die Experten, dass einige Schüler intellektuell den Anforderungen der Ausbildung nicht gewachsen seien. Der Prozentsatz der Personen mit Abitur, die die Ausbildung beginnen, sei deutlich zurückgegangen. Als Grund dafür werden die für diese Personengruppe fehlenden finanziellen Fördermöglichkeiten angeführt. Ein weiteres Problem stellt aus Praxissicht die Voraussetzung des Besitzes der Führerscheinklassen A, BE und CE dar, was den Zugang zum Fahrlehrerberuf zusätzlich einschränkt. Auch ein Mangel an Frauen als Auszubildende im Fahrlehrerberuf wird kritisiert. Angemerkt wird in der Diskussion, dass die Eingangsvoraussetzungen auch künftig im Fokus der Diskussion bleiben sollten, man die Ausbildung jedoch nicht mit zu utopischen Zugangsbeschränkungen belasten sollte. Vorgeschlagen wird, als Alternative ein mögliches Berufszugangsverfahren einzuführen.

7.6 Prüfungen

Die Einschätzungen der Praxisseite zeigen deutlich eine Übereinstimmung mit den Ergebnissen der Pilotstudie hinsichtlich der drei Ebenen: (1) den beteiligten Prüfern und Prüfungskommissionen, (2) der Prüfungsorganisation und (3) den Prüfungsinhalten (siehe auch Kapitel 5.4 und 6.4). Dabei wurden sowohl der Einfluss der personellen Zusammensetzung der Prüfungskommissionen auf die Inhalte und Durchführung der Prüfungen als auch das grundlegende Prinzip der Prüfungsorganisation „wer ausbildet, prüft nicht“ als diskutabel betrachtet. Auch bezüglich der Prüfungsinhalte zeigt wie auch die Ergebnisse der Pilotstudie die Diskussion mit den Experten der Praxis, dass eine Einheitlichkeit von Ausbildungs- und Prüfungsinhalten zumindest zum Teil nicht angenommen werden kann.

Gefordert wird aus Sicht der Praxisseite dringend:

- Die Verzahnung und Transparenz von Ausbildung und Ausbildungsinhalten einerseits und Prüfung und Prüfungsinhalten andererseits.
- Die Sicherstellung der Kongruenz zwischen Ausbildungs- und Prüfungsinhalten sowie eine angemessene Gewichtung einzelner Teilgebiete.
- Eine bessere Koordination der ca. 25 existierenden Prüfungsausschüsse.
- Informationsfluss zwischen Ausbildungsstätte und Prüfungsausschüssen sowie untereinander.
- Die Entwicklung von Prüfungsstandards (vergleichbar zu Bildungsstandards im Bildungssystem).
- Ein einheitlicher Ablauf der Prüfungen zwischen den Prüfungskommissionen.
- Eine den Ausbildungsrichtlinien angepasste Gewichtung des Themengebietes Technik in den Prüfungen.
- Unterbindung der Dominanz einzelner Prüfungskommissionsmitglieder.
- Überlegungen zu einer geeigneteren Zusammensetzung der Prüfungskommissionen (Personen ohne Bezug zum Fahrlehrerberuf sind derzeit prüfungsberechtigt).
- Die Veröffentlichung der gestellten Prüfungsfragen als Möglichkeit, Transparenz zu schaffen.
- Erstellen einer Datensammlung zu Prüfungsergebnissen, Durchfallquoten und Abbrechern

(mit Wiederholungen und Noten zu jedem Prüfungsteil), um die Ausbildungssituation besser einschätzen zu können.

7.7 Zusammenfassung der Diskussionsergebnisse und Konsequenzen für die Hauptstudie

In der Pilotstudie stießen wir im Forschungsfeld auf Probleme, durch die Fragen aufgeworfen wurden, die für die Interpretation der gewonnenen Daten und deren Auswertung von besonderer Wichtigkeit sind. Durch die Diskussion dieser Fragenstellungen mit Experten aus der Praxis und deren Empfehlungen zu den einzelnen Themen gelang es, für die Dateninterpretation und Auswertung folgende wichtige Konsequenzen abzuleiten:

- a) Inhalte des Ausbildungspraktikums in Bezug auf das Ausbildungsziel

Da sowohl unsere Ergebnisse der Pilotstudie als auch die Diskussionsergebnisse auf eine Überforderung der Fahrlehreranwärter durch die Fülle des Stoffes hinweisen, sollte bei der Auswertung und Interpretation der Daten, die den Wissenserwerb messen, diese Komponente beachtet werden. Dort wird die Erreichung der operationalisierten Lehrziele des Curriculums (HEILIG et. al., 1995) überprüft. Möglicherweise kommt es an einigen Stellen zu Wissenslücken, die der zu großen Menge und Fülle des Stoffes geschuldet sind. Eventuell findet eine Konzentration auf Themen statt, die zum einen prüfungsrelevant und zum anderen für die Ausbildung eines kompetenten Fahrlehrers notwendig sind. Besonderer Wert sollte deshalb auf der lehrzielorientierten Fundierung liegen, wodurch die Frage beantwortet werden kann, ob die Zieldefinitionen überhaupt theoretisch begründet werden können und die expliziten Ausbildungsziele in der vorliegenden Form eine erfolgreiche Ausbildung zum kompetenten Fahrschullehrer ermöglichen. Es sollten außerdem die erwarteten Wissenslücken auch danach hinterfragt werden, inwiefern diese Inhalte praxisangemessen sind und der Zielsetzung eines kompetenten Fahrlehrers entsprechen.

- b) Form und Struktur des Ausbildungspraktikums
- Eindeutig weisen sowohl die Ergebnisse und Erfahrungen innerhalb der Studie als auch die Erfahrungen der Experten aus der Praxis das

Praktikum als eine wichtige und notwendige Komponente der Fahrlehrerausbildung aus. Nur der Kontakt und die Arbeit in einer Fahrschule mit „echten“ Schülern ermöglichen eine Ausbildung der Fahrlehreranwärter zu kompetenten Fahrlehrern. Weiteren Diskussions- und Forschungsbedarf gibt es jedoch zur derzeitigen Organisation der Praktika hinsichtlich Zeitpunkt in der Ausbildung und deren Dauer, da durch die momentane Organisation nicht gewährleistet zu sein scheint, dass jeder Fahrlehreranwärter genügend Praxiserfahrungen sammeln kann, was den unterschiedlichen Möglichkeiten je nach Größe der Fahrschulen geschuldet ist. Ansätze für Überlegungen zur Lösung dieses Problems zeigen sich möglicherweise in einer deutlichen Ausdehnung des Praktikums, indem auch die finanziellen Anreize verbessert werden sollten. Dies ist aufgrund der schwierigen finanziellen Lage und der angestrebten Erhöhung der Ausbildungszahlen in diesem Bereich von großer Bedeutung.

Bezüglich unserer Forschungsstudie wird dieser Aspekt speziell bei der Auswertung der Daten zu den Rahmenbedingungen von großem Interesse sein, welche Hinweise auf Probleme hinsichtlich der Organisation des Praktikums wie auch auf mögliche Verbesserungen geben können.

c) Rolle der Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildungsfahrlehrer

Die Diskussion hat aufgezeigt, dass den Ausbildungsfahrschulen und den Ausbildungsfahrlehrern eine bedeutende Rolle hinsichtlich der Qualität der Ausbildung und speziell des Praktikums zukommt. Die wichtigsten Faktoren sind hierbei: Kompetenz, Motivation und Ausbildung des Ausbildungsfahrlehrers und Größe und Arbeitsweise der Fahrschule. Diese Faktoren bewirken, dass innerhalb des Praktikums zwischen den einzelnen Fahrlehreranwärttern eine große Variabilität der Lernmöglichkeiten entsteht, wodurch eine qualitativ hochwertige Praxisausbildung nicht sichergestellt werden kann. Bei der Auswertung der Studie sollten deshalb die Daten, die zu den Rahmenbedingungen erhoben werden, nach möglichen Problemstellen im Zusammenhang mit der Ausbildung in der Ausbildungsfahrschule und in der Zusammenarbeit mit den Ausbildungsfahrlehrern abgeklöpft werden, um Erklärungsmuster aufdecken zu können.

d) Eingangsvoraussetzungen der Fahrlehreranwärter

Hinsichtlich der Eingangsvoraussetzungen zeigt sich in der Diskussion ein einheitliches Bild. Wichtige Faktoren sind die Diskrepanz von erwarteten und tatsächlichen Eingangsvoraussetzungen, ein Mangel an Frauen und Abiturienten als Auszubildende und schwierige ökonomische und soziale Rahmenbedingungen, mit denen man besonders in dieser Ausbildung zu kämpfen hat. Die erhobenen Daten zu Rahmenbedingungen, speziell zu den ökonomischen und sozialen Rahmenbedingungen sowie zu den Eingangsvoraussetzungen der Fahrlehreranwärter, sollen hinsichtlich dieser Faktoren überprüft und dahingehend abgeklöpft werden, inwiefern sie die Erfahrungen und ersten Ergebnisse quantitativ untermauern können.

Sofern die Datenlage es erlaubt, sollen die Eingangsvoraussetzungen mit den Maßen des Ausbildungserfolges verglichen werden, um den Zusammenhang zwischen beiden Faktoren näher zu beleuchten.

e) Prüfungen

Die Inhaltsvalidität der Prüfungen und die Varianz der Prüfungsinhalte zwischen den Prüfungskommissionen scheinen in der Fahrlehrerausbildung ein gravierendes Problem darzustellen. Auch die Transparenz von Ausbildungs- und Prüfungsinhalten scheint nicht gegeben zu sein. Dies führt dazu, dass Ausbildungsstätten oft nicht wissen, was geprüft wird. Da die Prüfungsinhalte häufig nicht sehr eng am Ausbildungscurriculum orientiert sind, macht es Sinn, die Ausbildungsinhalte daran auszurichten, was in den Prüfungen „wahrscheinlich“ geprüft wird. Hinzu kommt die unter Punkt a) beschriebene Fülle des Stoffes, was wiederum dazu führt, dass Ausbildungsinhalte weggelassen bzw. je nach abgeschätzter Prüfungsrelevanz ausgewählt werden müssen und nicht die Wertigkeit der Themenbereiche wie im Ausbildungscurriculum vorgegeben eingehalten werden kann, um den Prüfungserfolg der Fahrlehreranwärter zu gewährleisten.

Umso wichtiger ist es deshalb, bei der Auswertung der Daten der Hauptstudie dies zu berücksichtigen und die Prüfungsnoten nicht als alleinigen Indikator für den Lernerfolg zu verwenden, sondern sich auch an anderen Maßen zur Abschätzung des Ausbildungserfolges zu orientieren.

tieren. Weiterhin werden wir bei der Datenauswertung der Überprüfung der Inhaltsvalidität der Prüfungen und der Varianz der Prüfungsinhalte besondere Beachtung schenken, um auch hier fundierte Aussagen treffen zu können. Notwendig erscheint außerdem die Erstellung einer Datenbank zu Prüfungsnoten mit Prüfungswiederholungen und Abbrecherquoten, um Aussagen über den Ausbildungserfolg treffen zu können. Um aus einer solchen Datenbank Interpretationen zum Ausbildungserfolg und Aussagen über die Kompetenz von Fahrlehrern nach durchlaufener Ausbildung treffen zu können, ist es erforderlich, die Frage der Inhaltsvalidität der Prüfungen zu klären und die Einhaltung der Kongruenz von Prüfungs- und Ausbildungsinhalten sicherzustellen. Dies kann die Studie jedoch nur zu einem Teil leisten, indem sie die Prüfungsinhalte eruiert, mit den Ausbildungsinhalten vergleicht und Empfehlungen für Veränderungsmöglichkeiten formuliert.

8 Konzeption und Durchführung der Hauptstudie

Durch die Pilotstudie konnten die Rahmenbedingungen des Praktikums aufgedeckt und Konsequenzen für die Feldevaluation, die Hauptstudie, abgeleitet werden. Es ergaben sich hinsichtlich der zu überprüfenden Rahmenbedingungen vier Bereiche, welche bei der Evaluation des Ausbildungspraktikums großer Beachtung bedürfen: Ziele der Ausbildung; Personenbedingungen; Systembedingungen und Prüfungen.

Im Folgenden werden die Konzeption und Durchführung der Hauptstudie beschrieben, wobei im Kapitel „Methode“ auf das Design der Datenerhebung sowie auf die Stichprobe eingegangen wird. Im Kapitel 8.2 werden die Ergebnisse nach einzelnen erhobenen Bereichen dargestellt. Anschließend werden diese im Kapitel 9.1 diskutiert, um abschließend im Kapitel 9.2 Empfehlungen für die Ausbildungsstrukturen abzuleiten und aufzuzeigen.

8.1 Methode

8.1.1 Design

Die Datenerhebung erfolgte, wo möglich, im Rahmen eines Vor-Nachtest-Designs zu verschiedenen Messzeitpunkten an einer systematisch ausge-

wählten Stichprobe mittels verschiedener Evaluationsinstrumente, deren Konstruktion auf bewährten Instrumenten zur Evaluation von Lehr- und Trainingsmaßnahmen basiert.

Weil der Gesetzgeber für die Einführung der reformierten Fahrlehrerausbildung keine Übergangsfristen vorgesehen hat, war dabei ein direkter Vergleich des alten mit dem neuen Ausbildungssystem nicht möglich.

Um Aussagen über die Wirksamkeit der Praktika machen und eine Einschätzung der Didaktik-, Diagnostik- und Beratungskompetenz von Fahrlehreranwärtern ermöglichen zu können und gleichzeitig die Rahmenbedingungen zu kontrollieren, kamen verschiedene Erhebungsinstrumente zum Einsatz:

- 1 Akzeptanzfragebogen,
- 2 Fragebogen zu den organisatorischen Rahmenbedingungen,
- 3 Fragebogen zum Lehrstoffangebot und zur -gewichtung,
- 4 Fragebogen zu Prüfungsinhalten,
- 5 Lehrzielorientierter Wissenstest,
- 6 lehrzielanalyse,
- 7 Fallbearbeitung,
- 8 Unterrichtsbeurteilung,
- 9 Typisierung des Fahrlehrers,
- 10 Expertenbeurteilung von Unterrichtsausschnitten auf Video (Videostudie),
- 11 Erhebung der Prüfungsdaten durch Telefoninterviews.

Das Instrumentarium hatte die Aufgabe, Daten zu erfassen, welche Aufschluss geben sollen über: 1) die pädagogische Kompetenz der Fahrlehreranwärter, 2) die Akzeptanz und Umsetzung der Ausbildungsziele sowie die Zielangemessenheit, 3) personenbezogene motivationale, ökonomische und soziale Rahmenbedingungen, 4) die organisatorischen Bedingungen des Ausbildungspraktikums und 5) die Inhaltsvalidität der Prüfungen und die Varianz der Prüfungsinhalte.

Tabelle 6 zeigt die Zuordnung der einzelnen Messinstrumente zu diesen 5 Bereichen. Detaillierte Informationen zu den einzelnen Instrumenten sind im folgenden Kapitel dargestellt.

Instrument		1	2	3	4	5
		Kompetenz	Ziele	Person	Organisation	Prüfungen
1	Praktikumsakzeptanz		X		X	
2	Rahmenbedingungen		X	X	X	
3	Lehrstoffangebot und -gewichtung		X			
4	Prüfungsinhalte		X			X
5	Wissenstest	X	X			
6	Lehrzielanalyse		X			
7	Fallbeurteilung	X				
8	Unterrichtsbeurteilung	X				
9	Typisierung des FLA	X				
10	Videostudie	X				
11	Prüfungsdaten		X			X

Tab. 6: Zuordnung der einzelnen Messinstrumente

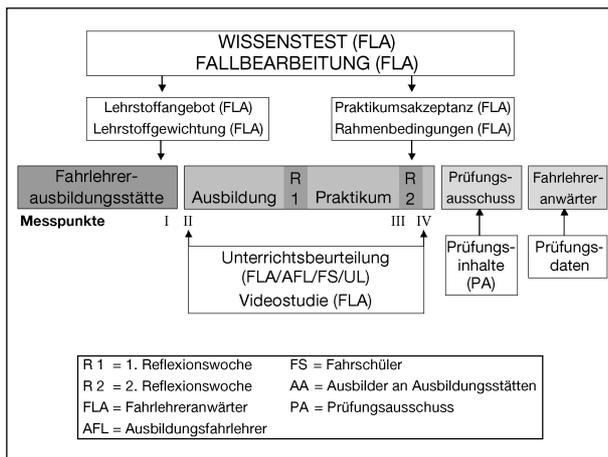


Bild 2: Datenerhebungsdesign

Die Datenerhebung selbst erfolgte zu vier verschiedenen Messzeitpunkten. Daten wurden dabei von Fahrlehreranwärtern (FLA), Ausbildungsfahrlehrern (AFL), Fahrschülern (FS) und Prüfungsausschüssen erhoben. Die Datenerhebung erfolgte in den Ausbildungsstätten sowie in den an der Durchführung des Praktikums beteiligten Ausbildungsfahrschulen.

Bild 2 zeigt den an der Fahrlehrerausbildung ausgerichteten Zeitplan des Instrumenteneinsatzes mit Messzeitpunkten und Erhebungsorten. Dabei handelt es sich um eine grobe Zeitplanung des Instrumenteneinsatzes anhand der Ausbildungsphasen der Fahrlehrerausbildung, da eine genaue Terminangabe aufgrund unterschiedlicher Ausbildungszeiten an verschiedenen Ausbildungsstätten kaum

möglich ist. Bereits die theoretische Ausbildungsphase, die ca. 5 Monate in Anspruch nimmt, findet in den einzelnen Ausbildungsstätten zu unterschiedlichen Zeitpunkten statt. Zusätzlich kommt es für den FLA zu einer unbestimmten Wartezeit von ca. 4–5 Wochen bis zum tatsächlichen Beginn des Praktikums.

Messzeitpunkt I

Zum Messzeitpunkt I fanden Befragungen jeweils gegen Ende der Ausbildung in den Ausbildungsstätten statt. Folgende Instrumente wurden zu diesem Zeitpunkt eingesetzt:

- 5 lehrzielorientierter Wissenstest (Vortest),
- 7 Fallbearbeitung (Vortest),
- 3 Fragebogen zum Lehrstoffangebot und zur Lehrstoffgewichtung.

Messzeitpunkt II

Die darauffolgenden Erhebungen erfolgten zu Beginn des Ausbildungspraktikums (Messzeitpunkt II) an der jeweiligen Ausbildungsfahrschule. Nachdem der Fahrlehreranwärter seinen ersten theoretischen und praktischen Unterricht gegeben hatte, erfolgten eine Unterrichtsbeurteilung und Typisierung (3) anhand von Fragebögen zur Fremd- und Selbsteinschätzung durch Fahrschüler, Ausbildungsfahrlehrer, Untersuchungsleiter und durch den Fahrlehreranwärter selbst. Damit war die Vortestphase abgeschlossen.

Messzeitpunkt III

Da das 2. Reflexionsseminar am Ende des Ausbildungspraktikums angesiedelt ist und somit die Möglichkeit bestand, den gesamten Ausbildungslehrgang gemeinsam zu testen, eignete es sich besonders gut als Erhebungszeitpunkt für eine Vielzahl von Instrumenten der Nachttestphase. Eingesetzt wurden zum III. Messzeitpunkt:

- 5 lehrzielorientierter Wissenstest (als Nachttest),
- 7 Fallbearbeitung (als Nachttest),
- 1 Akzeptanzfragebogen,
- 2 Fragebogen zu den Rahmenbedingungen.

Messzeitpunkt IV

Der Messzeitpunkt IV fand ebenfalls am Ende des Ausbildungspraktikums statt. Allerdings war hier

der Erhebungsort die Ausbildungsfahrschule, da die Unterrichtsbeurteilung und Typisierung (8) neben den Fahrlehreranwärtern wiederum durch Fahrschüler und Ausbildungsfahrlehrer erfolgten. Zusätzlich wurde zu diesem Zeitpunkt eine Video-studie (9) mit einer kleinen Teilstichprobe von 10 Fahrlehreranwärtern durchgeführt.

Nach Abschluss der Fahrlehrerausbildung wurden anhand von Telefoninterviews mit den Fahrlehreranwärtern die Prüfungsdaten erhoben.

Unabhängig von dem zeitlichen Ablauf der Fahrlehrerausbildung wurde den verschiedenen Prüfungsausschüssen der Fragebogen zu den Prüfungsinhalten vorgelegt.

8.1.2 Stichprobe

Mit Änderung der Fahrlehrerausbildung zum 1.1.1999 haben sich die Ausbildungsdauer und damit die Kosten für eine Ausbildung zum Fahrlehrer mehr als verdoppelt. Gleichzeitig ist bei bereits zuvor bestehendem Überangebot an Fahrschulen die Zahl der Fahrschüler zurückgegangen. Weil die Kosten der Fahrlehrerausbildung in der Regel von den Auszubildenden alleine getragen werden, hat sich mit dem ungünstiger gewordenen Aufwand bzw. der ungünstiger gewordenen Ertragssituation die Zahl der Fahrlehreranwärter drastisch verringert.

Statt der zum Zeitpunkt der Planung erwarteten ca. 700 Fahrlehreranwärter/Jahr wurden im zivilen Bereich nur etwa 300 Personen pro Jahr zu Fahrlehrern ausgebildet. Im Jahr 2002 haben etwa 190 Personen die Ausbildung an Fahrlehrerausbildungsstätten beendet und sich unmittelbar anschließend an die theoretische Ausbildung den Fachkundeprüfungen unterzogen. Zusätzlich verzögerte sich bei einem Teil der Fahrlehreranwärter der Eintritt in das Praktikum durch Wartezeit auf Wiederholungsprüfungen oder Suche nach einem geeigneten Praktikumsplatz. Unter diesen schwierigen Rahmenbedingungen ist es uns gelungen, Daten von insgesamt 410 Fahrlehreranwärtern zu erheben. Es konnten 7 verschiedene Ausbildungsstätten (Beilngries, Kirchheim/Teck, Braunschweig, Bielefeld, Düsseldorf, Dresden und Gera) zur Unterstützung der Studie gewonnen werden, wobei Daten in 23 Ausbildungslehrgängen erhoben wurden. Außerdem konnten ca. 60 Fahrschulen zur Teilnahme an der Studie gewonnen werden. Die Daten wurden in einem Zeitraum von ca. 2 Jahren, von Mai 2002 bis Juni 2004, erhoben.

Zeile	Messzeitpunkte				Anzahl FLA
	1	2	3	4	
1	1	2	3	4	4
2	1	2	3	/	1
3	1	2	/	/	4
4	1	2	/	4	5
5	1	/	3	4	1
6	1	/	3	/	36
7	1	/	/	/	71
8	1	/	/	4	4
9	/	2	3	4	16
10	/	2	3	/	4
11	/	2	/	/	1
12	/	2	/	4	1
13	/	/	3	4	3
14	/	/	3	/	259
15	/	/	/	4	0
Gesamt	126	36	324	34	410
1) Messzeitpunkt I in der Ausbildungsstätte 2) Messzeitpunkt II in der Fahrschule (Beginn Praktikum) 3) Messzeitpunkt III in der Ausbildungsstätte 4) Messzeitpunkt IV in der Fahrschule (Ende Praktikum)					

Tab. 7: Stichprobe der einbezogenen Fahrlehreranwärter

Tabelle 7 zeigt die jeweilige Stichprobengröße der einbezogenen Fahrlehreranwärter zu den verschiedenen Messzeitpunkten I bis IV. Die Gesamtanzahl der in die Studie je Messzeitpunkt einbezogenen Fahrlehreranwärter wird in der Zeile „Gesamt“ dargestellt. Zusätzlich ist in der Tabelle erkennbar, wie viele Fahrlehreranwärter zu welchen Messzeitpunkten zur Teilnahme gewonnen werden konnten. Somit konnten z. B. 4 Fahrlehreranwärter zu allen vier Messzeitpunkten befragt werden (Zeile 1). Von 36 Fahrlehreranwärtern dagegen konnten Daten zum Messzeitpunkt I und III erhoben werden (Zeile 6).

8.2 Ergebnisse

Aufgrund der Komplexität der Stichprobenstruktur und der Vielzahl der Instrumente werden die Ergebnisse sequenziell anhand der einzelnen erhobenen Bereiche dargestellt. Somit kann der Übersichtscharakter gewahrt bleiben. Die Diskussion und Interpretation der Ergebnisse erfolgen schließlich in Kapitel 9.

8.2.1 Akzeptanz des Praktikums

8.2.1.1 Fragestellung

Die subjektive Zufriedenheit mit den einzelnen Bereichen der Ausbildung stellt ein wichtiges Kriterium für die Güte und Wirksamkeit der Ausbildung und des Praktikums dar. Empfinden die Fahrlehreranwärter die Anforderungen, die im Praktikum an sie gestellt werden, und die organisatorischen Rahmenbedingungen, wie Dauer, Zeitpunkt und Betreuung im Praktikum, als sinnvoll und zufriedenstellend, ist ein motivationaler Faktor für den Erfolg der Ausbildung erfüllt. Zufriedenheit mit der Ausbildung gibt Auskunft darüber, inwiefern die Ziele und Erwartungen der Fahrlehreranwärter erfüllt bzw. nicht erfüllt worden sind. Aus diesem Grund ergeben sich folgende Fragestellungen:

- Wie zufrieden sind die Fahrlehreranwärter mit dem Ausbildungspraktikum?
- Für wie sinnvoll und nützlich halten sie einzelne Bedingungen im Praktikum?

8.2.1.2 Methode und Durchführung

Die Akzeptanz des neu eingeführten Ausbildungspraktikums unter Fahrlehreranwärtern wurde mittels eines Fragebogens erfasst. Dazu wurde ein von den Projektnehmern entwickelter Fragebogen zur Studentenzufriedenheit, der ursprünglich für den gesetzlich vorgeschriebenen Lehrbericht der PH Erfurt entwickelt worden war und der sich dort bewährt hat, an die hier vorliegende Fragestellung angepasst.

Der Fragebogen unterscheidet verschiedene praktikumsrelevante Bereiche: Ausbildungsfahrschule, Ausbildungsfahrlehrer, Reflexionswochen. Zu jedem Bereich wurden die Zufriedenheit und die Einschätzung der Nützlichkeit durch mehrere Items erfragt (siehe Anhang 2). Abschließend wurde das Praktikum als Ganzes angesprochen, um eine Einschätzung über alle Bereiche zu erhalten. Es handelt sich dabei um einen Fragebogen mit einer Beurteilungsskala mit vier Differenzierungen von sehr unzufrieden (1) bis hin zu sehr zufrieden (4). Die Antwortmöglichkeiten waren durch „Smileys“ dargestellt. Für die Auswertung wurden die grafischen Antwortmöglichkeiten in Zahlen transformiert. Dabei erhielt das Icon ☹☹, das die Aussage sehr unzufrieden symbolisiert, den Skalenwert 1, das Icon ☹ den Wert 2, das Icon ☺ den Wert 3 und das Icon ☺☺, welches die Aussage sehr zufrieden symbolisiert den Skalenwert 4.

Der Fragebogen wurde den Fahrlehreranwärtern ohne Zeitbeschränkung zum Messzeitpunkt III, in der 2. Reflexionswoche, zur Bearbeitung vorgelegt.

Zusätzlich wurden zum Messzeitpunkt III mit den Fahrlehreranwärtern Gruppengespräche anhand eines halbstrukturierten Interviewleitfadens geführt, um weitere Informationen zu erhalten (Anhang 3).

8.2.1.3 Ergebnisse

Den Fragebogen zur Akzeptanz des Praktikums bearbeiteten insgesamt 253 Fahrlehreranwärter am Ende ihres Praktikums. Dabei zeigte sich, dass diese mit dem Praktikum im Mittel zufrieden sind ($\bar{x} = 3,00$ auf einer Skala von 1 für sehr unzufrieden bis 4 für sehr zufrieden). Die Zufriedenheit mit den einzelnen Bereichen des Praktikums stellt Tabelle 8 anhand der Mittelwerte mit dazugehöriger Standardabweichung sowie Minimum und Maximum der Urteile dar. Dabei handelt es sich um Mittelwerte der einzelnen Skalen zu den vier Bereichen Ausbildungsfahrschule, Ausbildungsfahrlehrer, Reflexionswochen und Praktikum allgemein.

Ausbildungsfahrschule und Ausbildungsfahrlehrer

Die befragten Fahrlehreranwärter sind zu 47,8 % mit ihrer Ausbildungsfahrschule sehr zufrieden, zu 39,5 % zufrieden, zu 9,5 % unzufrieden und zu 3,2 % sehr unzufrieden. Gefragt nach der Qualität der dortigen Fahrlehrerausbildung und Fahrschülerausbildung zeigen sich die in den Bildern 3 und 4 dargestellten Ergebnisse.

Insgesamt zeigt sich, dass die Fahrlehreranwärter zufriedener mit der Fahrschülerausbildung ($\bar{x} = 3,42$; $sd = 0,672$) als mit der Fahrlehrerausbildung ($\bar{x} = 2,99$; $sd = 0,908$) in den Ausbildungsfahrschulen sind. Dieser Unterschied ist statistisch signifikant (Wilcoxon-Test: $p < 0,01$; $d = 0,54$) Mit den in

	N	Minimum	Maximum	Mittelwert	Standardabweichung
Ausbildungsfahrschule	253	1,00	4,00	3,20	,64
Ausbildungsfahrlehrer	253	1,00	4,00	2,97	,85
Reflexionswochen	253	1,00	4,00	2,88	,70
Praktikum allgemein	252	1,78	3,89	2,93	,43

Tab. 8: Akzeptanz des Praktikums

der Fahrschule verfügbaren Arbeitsmaterialien sind die Befragten zufrieden ($\bar{x} = 3,09$; $sd = 0,835$).

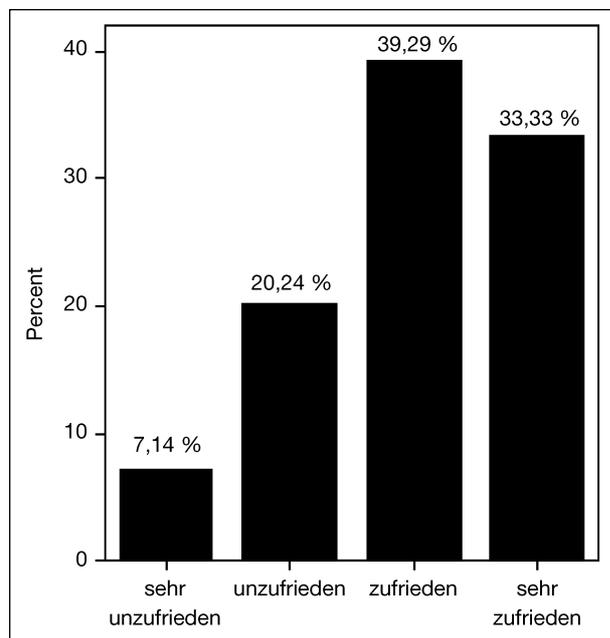


Bild 3: Qualität der Fahrlehrerausbildung

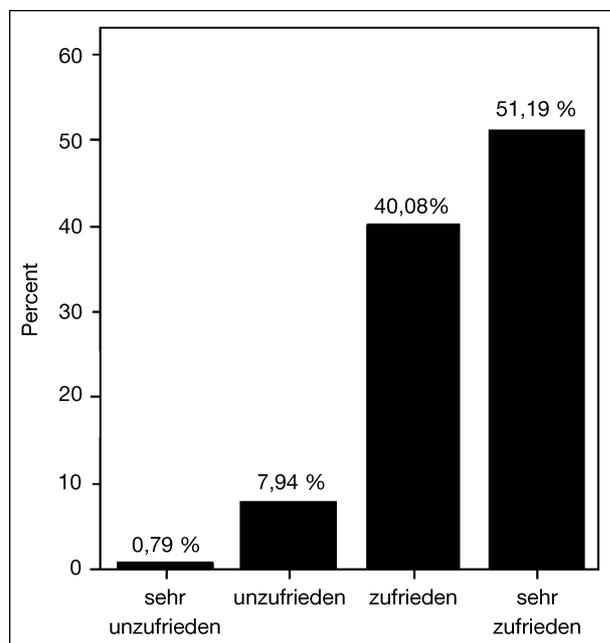


Bild 4: Qualität der Fahrschülersausbildung

	Häufigkeit	Prozent
Sehr unzufrieden	35	13,9
Unzufrieden	59	23,4
Zufrieden	85	33,7
Sehr zufrieden	73	29,0
Total	252	100,0

Tab. 9: Zufriedenheit der FLA mit der zeitlichen Verfügbarkeit des Ausbildungsfahrlehrers

Auch mit dem Ausbildungsfahrlehrer sind die Fahrlehreranwärter im Allgemeinen zufrieden ($\bar{x} = 3,19$; $sd = 0,880$). Die fachliche Betreuung des Ausbildungsfahrlehrers wird von 34,9 % als sehr zufrieden, von 32,5 % als zufrieden stellend beurteilt. 23,4 % der Befragten waren damit unzufrieden und 9,1 % sehr unzufrieden. Auch hinsichtlich der Zufriedenheit mit der zeitlichen Verfügbarkeit des Ausbildungsfahrlehrers zeigt sich ein ähnliches Bild (Tabelle 9).

Gefragt nach der Zufriedenheit mit der didaktischen Kompetenz des Ausbildungsfahrlehrers geben 34,1 % an, sehr zufrieden, 39,8 % zufrieden, 20,5 % unzufrieden und 5,6 % sehr unzufrieden zu sein.

Reflexionswochen

Der Großteil der befragten Fahrlehreranwärter ist insgesamt mit den Reflexionswochen zufrieden ($\bar{x} = 2,71$; $sd = 0,874$); 17,4 % geben an, sehr zufrieden und 36,2 % zufrieden damit zu sein. Andererseits sind aber 36,4 % unzufrieden oder sehr unzufrieden. Auch Zeitpunkt und Themenauswahl der Reflexionswochen werden von den meisten als zufrieden stellend kategorisiert, wie Tabelle 10 deutlich zeigt.

Gefragt danach, für wie sinnvoll die Reflexionswochen für die Ausbildung und für die Prüfungsvorbereitung gehalten werden, erhielten wir nachstehende Ergebnisse: 29,0 % halten die Reflexionswochen für sehr sinnvoll, 41,7 % für sinnvoll, 21 % für nicht sehr sinnvoll und 8,3 % für sinnlos für die Fahrlehrerausbildung. Hinsichtlich der Beurteilung, wie sinnvoll sie für die Prüfungsvorbereitung sind, zeigt sich ein noch deutlicheres Bild: 38,2 % halten die Reflexionswochen für die Vorbereitung auf die Prüfungen für sehr sinnvoll, 42,2 % für sinnvoll, 15,5 % für nicht sehr sinnvoll und nur 4,0 % für sinnlos. Die Reflexionswochen werden damit für die Prüfungsvorbereitung als statistisch signifikant sinnvoller eingeschätzt als für die Ausbildung (Wilcoxon-Test: $p < 0,01$; $d = 0,28$).

	Zeitpunkt (Prozent)	Themenauswahl (Prozent)
Sehr unzufrieden	7,1	11,1
Unzufrieden	19,4	22,6
Zufrieden	52,0	46,4
Sehr zufrieden	21,4	19,5

Tab. 10: Zufriedenheit der FLA mit Zeitpunkt und Themenauswahl der Reflexionswochen

Auch die Länge der Reflexionswochen ist für die meisten der befragten Fahrlehreranwärter zufriedenstellend. 79,0 % geben an, dass die Reflexionswochen nicht länger und 70,9 % dass sie nicht kürzer sein sollten.

Praktikum allgemein

Auch das Praktikum insgesamt wird positiv bewertet. Sowohl Dauer, Anforderungen als auch die Arbeitsbelastung werden durchschnittlich mit zufrieden kategorisiert. Die genaue Verteilung in Prozent ist in Tabelle 11 dargestellt.

Auch wenn ein Teil der Fahrlehreranwärter mit bestimmten Rahmenbedingungen im Praktikum unzufrieden ist, wird es für die eigene Ausbildung, die spätere Berufspraxis und zur Ergänzung zur theoretischen Ausbildung als nutzbringend und notwendig angesehen. 36,5 % der Befragten halten das Praktikum für die eigene Ausbildung für sehr nutzbringend, 45,2 % für nutzbringend, 13,5 % für nicht sehr nutzbringend und nur 4,8 % für nutzlos. Auch für die Berufspraxis wird es als notwendig und nutzbringend eingeschätzt. 36,5 % halten es für sehr notwendig, 44,8 % für notwendig, 13,5 % für nicht sehr notwendig und 5,2 % für überhaupt nicht notwendig. 36,7 % der Fahrlehreranwärter schätzen es als sehr nutzbringend und sehr notwendig als Ergänzung zur theoretischen Ausbildung ein, 46,2 % als notwendig und nutzbringend, 11,2 % als nicht sehr notwendig und nutzbringend und 6,0 % für nutzlos und überhaupt nicht notwendig.

Gefragt nach der Einschätzung verschiedener Reglementierungen und Vorgehensweisen innerhalb des Praktikums zeigte sich wiederum generell eine grundlegende Zufriedenheit mit den Regelungen. Einen gegenteiligen Trend finden wir allerdings bei der Frage nach der Berichtsheftpflicht und dem Musterberichtsheft. Die einzelnen Ergebnisse sind nachfolgend dargestellt (Bild 5, Tabelle 12).

	Praktikum insgesamt (Prozent)	Anforderungen im Praktikum (Prozent)	Dauer des Praktikums (Prozent)	Arbeitsbelastung im Praktikum (Prozent)
Sehr unzufrieden	6,3	6,8	12,7	11,2
Unzufrieden	17,5	20,7	27,6	22,6
Zufrieden	52,4	52,6	48,4	49,6
Sehr zufriedenn	23,8	19,9	11,1	16,4

Tab. 11: Zufriedenheit der FLA mit Praktikum insgesamt

Auf die Frage, ob es Dinge gibt, die man nur im Praktikum lernt, antworteten 175 von 246 Fahrlehreranwärtern mit ja. Es wurden 234 Angaben dazu gemacht, welche Dinge man nur im Praktikum lernt, wobei einige Fahrlehreranwärter mehrere Angaben machten. 85-mal wurde dabei der Umgang

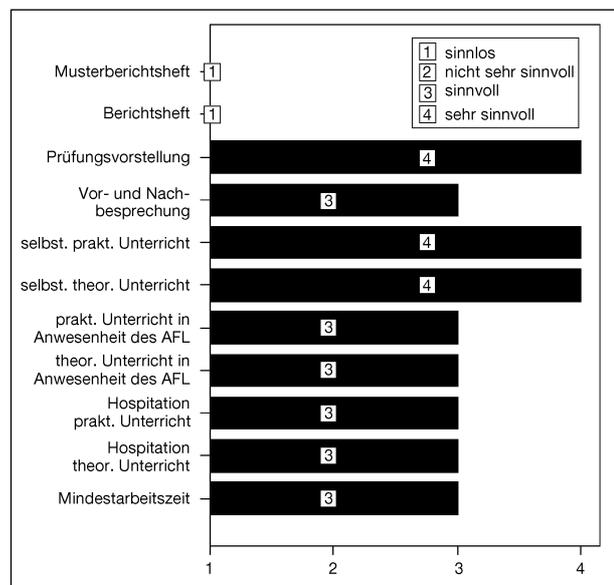


Bild 5: Mittlere Einschätzung der Reglementierungen und Vorgehensweisen im Praktikum durch die FLA (Median)

	Sinnlos (Prozent)	Nicht sehr sinnvoll (Prozent)	Sinnvoll (Prozent)	Sehr sinnvoll (Prozent)
Art des Musterberichtsheftes	63,8	26,4	6,0	3,8
Berichtsheftpflicht	63,2	24,0	10,0	2,8
Die Pflicht, Fahrschüler zur Prüfung vorzustellen	1,6	4,5	31,6	62,3
Vor- und Nachbesprechungen des theoretischen und praktischen Unterrichtes	3,7	16,0	49,6	30,7
Selbstständig erteilten praktischen Unterricht	0,4	0,8	27,6	71,2
Selbstständig erteilten theoretischen Unterricht	1,2	1,2	36,9	60,6
Praktischen Unterricht in Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers	3,2	11,3	53,6	31,9
Theoretischen Unterricht in Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers	4,4	19,4	49,2	27,0
Hospitation im praktischen Unterricht	2,4	12,0	47,8	37,8
Hospitation im Theorieunterricht	8,8	17,5	45,0	28,7
Mindestarbeitszeit	8,0	14,4	48,8	28,8

Tab. 12: Verteilung der Einschätzungen zu Reglementierungen und Vorgehensweisen im Praktikum durch die FLA

mit den Fahrschülern genannt, wobei besonders der Umgang mit heterogenen Gruppen, verschiedenen Charakteren und Jugendlichen hervorgehoben wurde. 35-mal wurde die Unterrichtsgestaltung genannt. Es wurde angegeben, dass das Praktikum besonders die Fertigkeiten bei der Ausarbeitung von Unterricht und das Erlernen und Anwenden von Methoden fördere. Weitere Dinge, die man nur im Praktikum erlernen kann, waren das praktische Arbeiten an sich, das eigenständige Halten von theoretischem und praktischem Unterricht (n = 28), die Konfrontation mit und das Kennenlernen des Berufsalltages und dessen Vor- und Nachteile (n = 24) sowie die Möglichkeit, die gelernte Theorie auf die Praxis anwenden zu können (n = 21). Als ein anderer wichtiger Vorteil des Praktikums wurden der Umgang mit Situationen von Prüfungsangst der Fahrschüler und deren Handhabung sowie die Prüfungsvorbereitung und der Umgang mit Prüfungen genannt (n = 14). (Weitere Angaben sind im Anhang 21 zu finden.)

Allerdings vermissen 59 von 236 Fahrlehreranwärtern Dinge im Praktikum, die man lernen müsste. Um welche Dinge es sich dabei handelt, zeigen die nachfolgend dargestellten Antworten (nicht alle Probanden, die „ja“ angekreuzt haben, machten auch weitere Angaben): 19-mal wurde die fehlende pädagogische Unterstützung im Praktikum genannt. Die Fahrlehreranwärter beklagen die fehlende Fachkenntnis des Ausbildungsfahrlehrers im Fach Pädagogik, durch welche es ihnen nicht möglich ist, das Gelernte auf die Praxis anzuwenden und Feedback sowie fachliche Unterstützung zu erhalten. Dies mag im Speziellen daran liegen, dass die Ausbildungsfahrlehrer, die derzeit Fahrlehreranwärter im Praktikum betreuen, nach dem alten System ausgebildet wurden, wobei das Fach Pädagogik eine nicht so große Rolle wie in der jetzigen Ausbildung spielte. Weiterhin wurde von 12 Fahrlehreranwärtern vermisst, mit in die Büroarbeit und Verwaltung der Fahrschule (Abwicklung, Anmeldung, Abrechnung) einbezogen worden zu sein. 6 Fahrlehreranwärtern fehlte im Praktikum die direkte Prüfungsvorbereitung auf die anschließenden Lehrproben. Von 5 Fahrlehreranwärtern wurden die Betreuung und Zeit des Ausbildungsfahrlehrers für ihre Ausbildung vermisst. (Weitere Angaben sind im Anhang 21 zu finden.)

Gefragt danach, ob das Praktikum so weiter geführt werden soll wie bisher, antworteten 159 von 246 Fahrlehreranwärtern (65 %) mit Nein. Zur Frage „Was sollte geändert werden?“ Wurden von

den 159 Fahrlehreranwärtern insgesamt 230 Vorschläge genannt. Gewünschte Änderungen betrafen vorwiegend das Berichtsheft, wobei 82-mal die Abschaffung und 29-mal eine Reduktion des Berichtsheftes gefordert wurde. Hinsichtlich der Zeitdauer des Praktikums gab es konträre Angaben, 31-mal wurde eine zeitliche Verkürzung und 5-mal eine zeitliche Verlängerung des Praktikums gefordert. Auch zum Zeitpunkt, zu welchem das Praktikum derzeit stattfindet, gab es Vorschläge: 3-mal wurde vorgeschlagen, das Praktikum komplett parallel zur theoretischen Ausbildung stattfinden zu lassen, einmal wenigstens die Hospitationszeit in die theoretische Ausbildungsphase zu verlagern. 23 Fahrlehreranwärter fordern eine erhöhte Kontrolle bzw. eine bessere Ausbildung des Ausbildungsfahrlehrers und 9 eine bessere Betreuung durch selbigen. 6 Personen plädieren für die Abschaffung des Praktikums und 6 Fahrlehreranwärter fordern eine Integration der Ausbildung in das Duale System. Auch zu dieser Frage geben 7 Fahrlehreranwärter an, mehr und bessere Anleitung von Pädagogen zu benötigen, und sie schlagen vor, Pädagogen der Fahrlehrerakademie mit ins Praktikum einzubeziehen, um eine Art „Personal Trainer“ zu bekommen, oder aber den Ausbildungsfahrlehrer mehr mit in die Pädagogik in der Ausbildungsstätte zu integrieren. 3-mal werden auch ein verstärkter Austausch zur Wissensreflexion mit den Dozenten der Ausbildungsstätte und die Möglichkeit, verschiedene Ausbildungsfahrschulen kennen zu lernen, um Vergleichsmöglichkeiten zu haben und verschiedene Ausbildungsmethoden kennen zu lernen, gefordert (weitere Änderungsvorschläge sind im Anhang 21 zu finden).

Auch wenn einige Dinge im Praktikum von den Fahrlehreranwärtern vermisst werden und geändert werden sollen, geben 94,8 % (von 249 Fahrlehreranwärtern) an, dass die dort gesammelten Erfahrungen wichtig für die zukünftige Tätigkeit sind. Ebenso geben 87,1 % von 240 Fahrlehreranwärtern an, dass das Praktikum für sie persönlich erfolgreich war. 31 Fahrlehreranwärter geben dagegen zu dieser Frage „nein“ an. Als Begründung werden von 10 Fahrlehreranwärtern die mangelnde Unterstützung bzw. Erfahrung seitens des Ausbildungsfahrlehrers angegeben, 7 Fahrlehreranwärter halten das Praktikum für überflüssig und sagen, sie hätte dort nichts gelernt, und 4 haben erst nach der Prüfung bemerkt, dass es für sie nicht erfolgreich war. 2 Fahrlehreranwärter geben an, als billige Arbeitskraft ausgebeutet worden zu sein, 2 gaben an,

zu wenig Möglichkeiten gehabt zu haben, praktische Erfahrungen zu sammeln und zu wenig Feedback bekommen zu haben. Außerdem wurden genannt: zu hoher Gesamtaufwand, dadurch Defizite bei Berichtsheft ($n = 1$); Unsicherheit über den eigenen Leistungsstand hinsichtlich der Prüfung ($n = 1$); „*Kenne schon alles von 4-jähriger Arbeit im Betrieb*“ ($n = 1$).

Um zu erfahren, inwiefern die Fahrlehreranwärter innerhalb des Praktikums außerhalb der Reflexionswochen Kontakt zu ihrer Ausbildungsstätte haben, wurde auch danach gefragt. 43,3 % der 247 Befragten beantworteten diese Frage mit „ja“. Für 78,0 % war dieser Kontakt auch nützlich, für 6,3 % dagegen nicht. Als Gründe dafür, warum die Fahrlehreranwärter keinen Kontakt zur Ausbildungsstelle hatten, gaben 34 Fahrlehreranwärter an, gar keinen Bedarf bzw. keine Fragen oder Probleme gehabt zu haben. 6-mal wurde angegeben, dass die Fragen und Probleme auch von anderen beantwortet bzw. gelöst werden konnten, wie vom Ausbildungsfahrlehrer, Kollegen oder in den Reflexionswochen. Weitere Gründe waren: keine Zeit ($n = 5$), die örtliche Entfernung ($n = 4$), „*sie (Ausbildungsstätten) kümmern sich nicht um einen (nehmen nur Geld)*“ ($n = 4$), Probleme mit Bezahlung der Ausbildungskosten ($n = 1$) und „*mir konnte keiner helfen*“ ($n = 1$).

Gruppengespräche

Zum Messzeitpunkt I wurden insgesamt 14 Gruppengespräche mit Fahrlehreranwärtern geführt. Dabei wurden die Themenbereiche Praktikum allgemein, Pädagogikunterricht, Ausbildungsfahrschulen, Ausbildungsfahrlehrer und das Berichtsheft angesprochen. Anzumerken ist hierbei, dass vorwiegend diejenigen Fahrlehreranwärter Angaben machten, die Probleme bzw. negative Erfahrungen gemacht hatten. Sie sahen in den Gesprächen die Möglichkeit, diese „los zu werden“. Auch wenn die im Folgenden beschriebenen Daten nicht für die Mehrzahl der Fahrlehreranwärter aussagekräftig sind, so konnten sie Aufschluss darüber geben, um welche Probleme es sich handelt, sofern welche auftreten.

Praktikum allgemein und Pädagogikunterricht

Beinahe einstimmig wurden von den Fahrlehreranwärtern der gute Einblick in die Praxis und das Sammeln von Erfahrungen als positiver Effekt des Praktikums genannt. Die meisten Fahrlehreranwär-

ter gaben an, im Praktikum besonders den Umgang mit den Fahrschülern und das individuelle Eingehen auf unterschiedliche Charaktere sowie selbstständiges Arbeiten bei der Unterrichtsvorbereitung und dem Unterricht selbst zu lernen. Bemängelt wurde jedoch, dass das Praktikum nicht ihren Erwartungen entsprach und dass das in der Ausbildungsstätte Vermittelte zu stark von der Praxis abweicht.

Den Pädagogikunterricht sahen die meisten Fahrlehreranwärter als gute Grundlage für das Praktikum. Sie profitierten von dem Gelernten beim Umgang mit den Fahrschülern und setzten die verschiedenen Methoden bewusst im Unterricht ein. Kritisiert wurden hierbei allerdings der fehlende Praxisbezug und die fehlenden praktischen Erfahrungen der Ausbilder. Oft wurde von Schwierigkeiten, das Gelernte umzusetzen, berichtet und dies nicht zuletzt aufgrund veralteter und festgefahrener Vorstellungen der Ausbildungsfahrlehrer. Nicht wenige Fahrlehreranwärter wünschen sich eine umfangreichere Ausbildung im Umgang mit Fahrschülern und mehr Lehrproben in der Fahrlehrerausbildungsstätte

Von einigen Fahrlehreranwärtern kam der Vorschlag, das Praktikum in Blöcken schon während der theoretischen Ausbildung zu besuchen, um einen stärkeren Praxisbezug herzustellen und um mit Lehrern die bestehenden Probleme in der Anwendung des Gelernten zu besprechen.

Ausbildungsfahrschule

Einige Fahrlehreranwärter berichten von sehr guter Unterstützung und einem angenehmen Betriebsklima. Zweimal wurde der Freiraum bei der Unterrichtsgestaltung positiv genannt, aber nur einmal die Aufgeschlossenheit Neuem gegenüber. Die Mehrheit der Fahrlehreranwärter gab an, sich ausgenutzt und wie eine billige Arbeitskraft zu fühlen. Viele beklagten das fehlende Interesse am Praktikanten und die schlechte Betreuung.

Ausbildungsfahrlehrer

Auch die Meinungen über die Ausbildungsfahrlehrer gehen stark auseinander. Ein Teil der Fahrlehreranwärter beschreibt den Ausbildungsfahrlehrer als sehr freundlich und hilfsbereit. „*Der Ausbildungsfahrlehrer gab viele Ratschläge, und man konnte aus seinen Erfahrungen profitieren. Er übte konstruktive Kritik aus und hielt gute Vor- und*

Nachbesprechungen ab.“ Dieses Feedback ist für viele Fahrlehreranwärter sehr wichtig. Die Fahrlehreranwärter berichten auch das Stattfinden eines gegenseitigen Erfahrungsaustausches, wobei auch der Ausbildungsfahrlehrer Verbesserungsvorschläge vom Fahrlehreranwärter annimmt.

Andere Fahrlehreranwärter dagegen berichten von großen pädagogischen Defiziten ihrer Ausbildungsfahrlehrer. Er wird als nicht kompetent beschrieben, und der Fahrlehreranwärter kann wenig von ihm lernen. Es mangelt an Zeit und Motivation für die Betreuung. Sehr oft wird kritisiert, dass der Ausbildungsfahrlehrer keine Kenntnisse im Umgang mit dem Praktikanten hat und es anscheinend an Rahmenrichtlinien für dessen Ausbildung fehlt. Der Fahrlehreranwärter fühlt sich allein gelassen, bekommt keine Hilfestellung und wird schlecht bis gar nicht betreut. Außerdem fühlen sich viele Fahrlehreranwärter ins kalte Wasser geworfen, da der Ausbildungsfahrlehrer zu hohe Erwartungen an den Kenntnisstand und die Erfahrung des Fahrlehreranwärters hat. Oft wurden die Vor- und Nachbesprechungen und das fehlende Feedback kritisiert.

Berichtsheft

Im Allgemeinen wird das Berichtsheft als nützlich für die Unterrichtsvorbereitung und Selbstreflexion wahrgenommen. Die Vorlagen und Anleitungen werden als gute Grundlage angesehen. Allerdings wurde übereinstimmend bemängelt, dass das Berichtsheft zu umfangreich und detailliert zu führen sei. Es wird als große Belastung empfunden und als zu zeitaufwändig. Die meisten Fahrlehreranwärter hatten Schwierigkeiten beim Ausfüllen, da es zu kompliziert oder aufwändig war. Viele Fahrlehreranwärter gaben an, aus Zeitmangel das Berichtsheft von Kollegen kopiert zu haben. Die Vorlagen auf Diskette werden als sehr fehlerhaft bezeichnet. Es besteht der einhellige Wunsch nach Vereinfachung des Berichtsheftes. Manche Ausbildungsfahrlehrer fühlten sich durch das Berichtsheft kontrolliert.

Zusammenfassung

Die Ergebnisse des Fragebogens und der Gruppengespräche zum Thema Akzeptanz des Praktikums zeigt deutlich, dass die Fahrlehreranwärter im Durchschnitt sowohl mit dem Praktikum allgemein als auch mit den einzelnen Bereichen Ausbildungsfahrschule, Ausbildungsfahrlehrer und Re-

flexionswochen zufrieden sind. 1/4 der befragten Fahrlehreranwärter ist generell über alle Bereiche betrachtet unzufrieden mit dem Praktikum. Rund 80 % der Fahrlehreranwärter jedoch halten das Praktikum in ihrer eigenen Ausbildung für nutzbringend und sehen es als notwendig für die spätere Berufspraxis an. Ca. 95 % geben an, dass die im Praktikum gemachten Erfahrungen für die zukünftige Tätigkeit wichtig sind. Im Praktikum wird laut Fahrlehreranwärter insbesondere der Umgang mit den Fahrschülern und heterogenen Gruppen trainiert sowie die Unterrichtsgestaltung verbessert.

Wenn kritisiert wird, werden vorwiegend Probleme mit dem Berichtsheft, die mangelnde pädagogische Unterstützung während des Praktikums und die mangelnde Betreuung durch den Ausbildungsfahrlehrer genannt. Insbesondere das Berichtsheft in seiner derzeitigen Form wird von rund 90 % der Befragten als nicht sehr sinnvoll kategorisiert.

Hinsichtlich der Reflexionswochen zeigt sich außerdem, dass sie insbesondere für die Prüfungsvorbereitung als nutzbringend angesehen werden.

8.2.2 Organisatorische Rahmenbedingungen

8.2.2.1 Fragestellung

Sowohl personenbezogene motivationale, ökonomische und soziale Rahmenbedingungen als auch Aspekte der Ausbildungsorganisation, wie Anzahl gehaltener Unterrichtsstunden, Ausstattung der Ausbildungsfahrschule, haben sich in der Pilotstudie als relevante Rahmenbedingungen für die Evaluation des Ausbildungspraktikums in der Fahrlehrerausbildung erwiesen. Demnach ergeben sich unter anderem folgende Fragestellungen hinsichtlich der organisatorischen Rahmendbedingungen:

- Welche Personenmerkmale zeichnen die Fahrlehreranwärter aus?
- Wie ist das Praktikum in den Ausbildungsfahrschulen organisiert?
- Wie gestaltet sich die Arbeit mit dem Ausbildungsfahrlehrer?
- Wie gut fühlt sich der Ausbildungsfahrlehrer auf die Ausbildung eines Fahrlehreranwärters vorbereitet?
- Wie zufrieden ist der Ausbildungsfahrlehrer mit seiner Ausbildung zum Ausbildungsfahrlehrer?

8.2.2.2 Methode und Durchführung

So weit möglich, wurden Variablen erhoben, die potenziell den Ausbildungserfolg beeinflussen. Dazu wurde ein standardisierter Erhebungsbogen entwickelt, der Variablen zu drei Kernbereichen umfasst (siehe Anhang 4):

- Ausbildungsfahrschule und Ausbildungsfahrlehrer,
- Praktikum,
- Fahrlehreranwärter.

Die einzelnen Variablen haben sich nach Auswertung der Ergebnisse der Pilotstudie als wichtige Rahmenbedingungen erwiesen, die vermutlich einen erheblichen Einfluss auf den Ausbildungserfolg haben.

Außerdem wurden via Telefoninterview mit Fahrlehreranwärtern weitere organisatorische Rahmenbedingungen erhoben, wie z. B. Wechsel der Ausbildungsfahrschule und Tätigkeit nach Abschluss der Ausbildung.

Um zusätzlich Informationen zur Ausbildung zum Ausbildungsfahrlehrer zu erhalten, wurde ein standardisierter Fragebogen entwickelt (siehe Anhang 5), der den Ausbildungsfahrlehrern zusammen mit der Unterrichtsbeurteilung zum Messzeitpunkt I vorgelegt wurde.

Der Fragebogen zu den Rahmenbedingungen wurde am Ende des Praktikums zum Messzeitpunkt III in der 2. Reflexionswoche eingesetzt. Das Telefoninterview wurde, wie in Kapitel 8.1.1 beschrieben, nach Abschluss der Fahrlehrerausbildung durchgeführt.

8.2.2.3 Ergebnisse

Der Fragebogen zu den Rahmenbedingungen wurde von 257 Fahrlehreranwärtern bearbeitet, wobei nicht zu allen Fragen vollständige Daten vorliegen. Im Folgenden werden die Ergebnisse des Fragebogens nach den erfragten Bereichen Fahrlehreranwärter, Ausbildungsfahrlehrer und Ausbildungsfahrschule sowie Praktikum allgemein dargestellt. Anschließend werden die im Telefoninterview erhobenen Rahmenbedingungen aufgezeigt.

Rahmenbedingungen der Fahrlehreranwärter

Das Alter der Befragten liegt zwischen 21 und 54 Jahren. Im Mittel sind die Fahrlehreranwärter ca. 31

Jahre alt ($\bar{x} = 30,75$; $sd = 7,58$). 81,6 % davon sind männlich und 18,4 % weiblich. Somit überwiegt wie erwartet der Anteil an männlichen Fahrlehreranwärtern.

Betrachtet man den Schulabschluss der befragten Fahrlehreranwärter, zeigt sich, dass 78 % einen Realschul- oder einen besseren Abschluss vorweisen können, 29,2 % besitzen die Fachhochschulreife oder Hochschulreife. Bild 6 zeigt die Verteilung der Schulabschlüsse der befragten Fahrlehreranwärter in Prozent.

85,3 % der Befragten weisen Berufserfahrung auf. Die Länge der Berufserfahrung variiert zwischen 1/2 und 35 Jahren, im Durchschnitt haben die Fahrlehreranwärter ca. 9 Jahre Berufserfahrung, bevor sie die Ausbildung zum Fahrlehrer antreten ($\bar{x} = 8,81$; $sd = 7,13$). Die Berufe, in denen die Fahr-

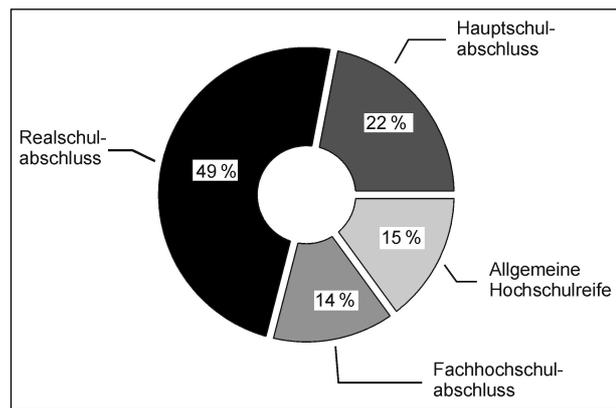


Bild 6: Schulabschluss der Fahrlehreranwärter

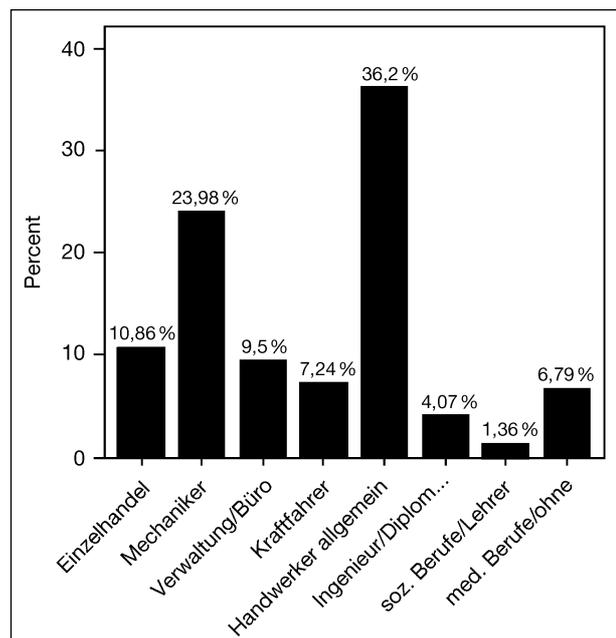


Bild 7: Berufsgruppen des Ausbildungsberufs der FLA

lehreranwärter zuvor gearbeitet haben bzw. die sie erlernt haben, variieren ebenfalls stark. Besonders häufig sind Mechaniker und andere Handwerker als Berufsgruppe vertreten. Bild 7 zeigt die Verteilung in Prozent getrennt nach Berufsgruppen.

Da es sich bei der Ausbildung zum Fahrlehrer um einen Fortbildungsberuf handelt und er oftmals zu der normalen finanziellen und persönlichen Belastung der ersten Berufsausbildung zusätzlichen Aufwand erfordert, wurde auch dies als Variable der Rahmenbedingungen in den Fragebogen aufgenommen. Dabei zeigt sich, dass für 54 % der Befragten die Ausbildung mit erheblichem finanziellem Aufwand und für 27,8 % mit mittlerem finanziellem Aufwand verbunden ist. Hinsichtlich des persönlichen Aufwandes bezüglich der Ausbildung zeigt sich ein ähnliches Bild: 51 % verbinden die Ausbildung mit erheblichem persönlichem Aufwand und 37,2 % mit mittlerem persönlichem Aufwand.

Rahmenbedingungen der Ausbildungsfahrschule und der Ausbildungsfahrlehrer

Die befragten Fahrlehreranwärter absolvierten ihr Praktikum in Ausbildungsfahrschulen in unterschiedlichen Bundesländern. Die Verteilung der in der Studie integrierten Ausbildungsfahrschulen auf die einzelnen Bundesländer zeigt Bild 8.

Nur 16,5 % der Ausbildungsfahrschulen der befragten Fahrlehreranwärter sind Betriebe der Eltern oder Verwandten. 83,5 % absolvieren somit ihr Praktikum in einem selbst gewählten fremden Be-

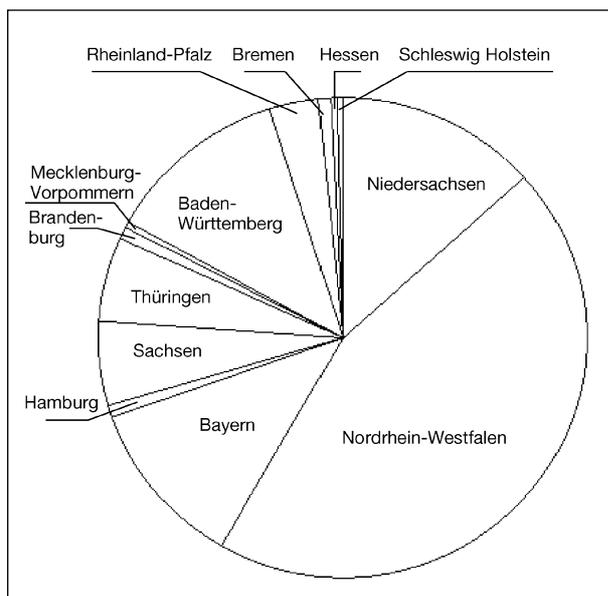


Bild 8: Verteilung der Anzahl der Ausbildungsfahrschulen nach Bundesländern

trieb. An den Ausbildungsfahrschulen sind zwischen 1 und 28 Fahrlehrer beschäftigt, wobei im Durchschnitt rund 4 Fahrlehrer angestellt sind ($\bar{x} = 3,76$; $sd = 3,05$). Die Ausstattung dieser Fahrschulen hinsichtlich Unterrichtsraum, Fahrzeuge und didaktischer Hilfsmittel wird von den Fahrlehreranwärtern durchschnittlich (auf einer Scala von gut über ausreichend bis schlecht) als gut bewertet. Die Ausstattung des Unterrichtsraumes wird von 70,4 % als gut und von 26,1 % als ausreichend bewertet und die der Fahrzeuge sogar von 89,8 % der Fahrlehreranwärter als gut eingeschätzt. Zwar etwas schlechter, jedoch von 60,3 % der Befragten als gut und 35,4 % der Befragten als ausreichend, wird die Ausstattung der Ausbildungsfahrschulen an didaktischen Hilfsmitteln beurteilt.

Auf die Frage, ob in den Ausbildungsfahrschulen die Fahrstrecken in den Fahrstunden jeweils in Abhängigkeit vom Übungsfortschritt des Fahrschülers geplant werden, antworteten 49,6 % sehr gründlich, 46,1 % teilweise und nur 4,2 % gar nicht. Auch die Frage nach der Vorbereitung der Ausbildungsfahrschulen auf die Durchführung des Praktikums wurde von 11,3 % verneint. 41,6 % dagegen beantworteten diese Frage mit ja und 47,1 % mit teilweise.

Rahmenbedingungen im Praktikum allgemein

Befragt nach der Vergütung im Praktikum gaben 48,9 % der Fahrlehreranwärter an, dass sie keine Vergütung erhalten haben. 36,4 % erhielten einen monatlichen Lohn von unter 500 Euro, 13,4 % zwischen 500 und 1.000 Euro und 1,3 % mehr als 1.000 Euro (siehe auch Bild 9).

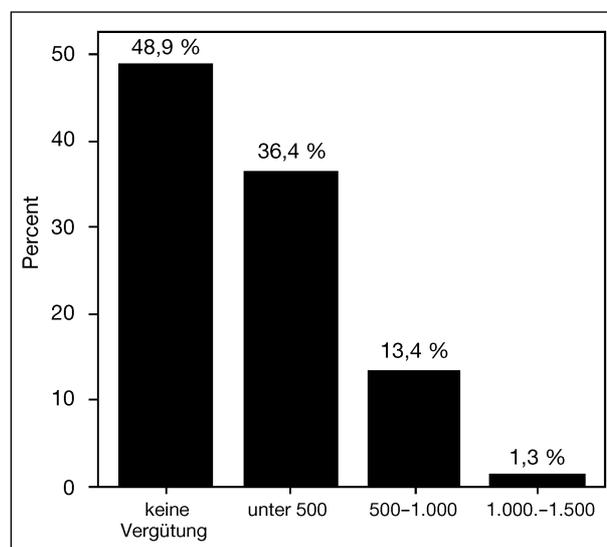


Bild 9: Monatliche Vergütung der FLA (Euro): prozentuale Häufigkeit pro Vergütungskategorie

Die wöchentliche Arbeitszeit der Praktikanten beträgt durchschnittlich 40 Stunden pro Woche. 84,7 % gaben an, ca. 40 Stunden pro Woche zu arbeiten, 13,3 % mehr als 40 Stunden, wobei 8,2 % nicht mehr als 50 Stunden, 2,7 % bis 60 Stunden und 2,4 % mehr als 60 Stunden pro Woche arbeiteten (siehe auch Bild 10). Dabei wurden durchschnittlich 5 Stunden pro Woche Theorieunterricht ($\bar{x} = 4,75$; $sd = 2,65$) und 29 Fahrstunden gegeben ($\bar{x} = 29,42$; $sd = 8,89$). 66,9 % hatten dabei die Zeit, Unterrichts- und Fahrstunden innerhalb ihrer Arbeitszeit vor- und nachzubereiten, 33,1 % dagegen nicht.

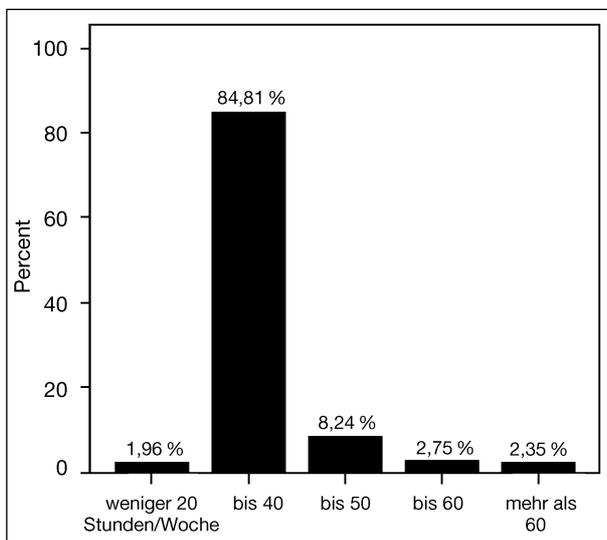


Bild 10: Durchschnittliche Arbeitszeit der FLA (Stunden pro Woche): prozentuale Häufigkeit pro Arbeitszeitkategorie

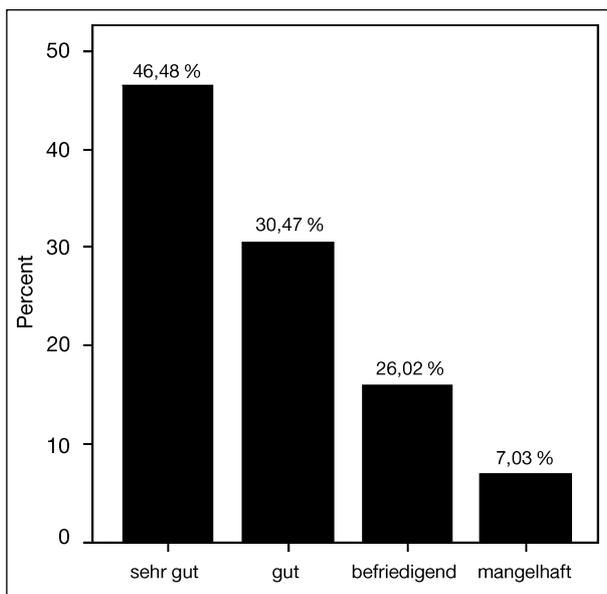


Bild 11: Einschätzung der Zusammenarbeit mit dem Ausbildungsfahrlehrer: prozentuale Häufigkeit pro Beurteilungskategorie

Die Betreuung der Fahrlehreranwärter erfolgte bei 78,6 % vom Fahrschuleigner und bei 16,7 % von einem angestellten Fahrlehrer. Nur ein Prozentsatz von 4,7 % gab an, von niemandem betreut worden zu sein. Die Zusammenarbeit mit dem Ausbildungsfahrlehrer wurde von den meisten als gut oder sehr gut beurteilt, wie Bild 11 zeigt.

Rahmenbedingungen im Telefoninterview

Durch das Telefoninterview nach Abschluss der Ausbildung konnten Daten von 135 Fahrlehreranwärtern erhoben werden, zu denen bereits Daten zum Messzeitpunkt I, II, III oder IV vorlagen. Es wurde, so weit möglich, mit allen Fahrlehreranwärtern, von denen innerhalb der Hauptstudie Daten erhoben wurden, ein Telefoninterview geführt. 135 Fahrlehreranwärter konnten dabei erreicht werden. In die im Folgenden dargestellten Ergebnisse gehen Daten von 119 Befragten ein, die zu den hier beschriebenen Fragen Aussagen getroffen haben. Von diesen Fahrlehreranwärtern schätzen 88,1 % das Praktikum als nützlich ein und 90,7 % geben an, darin etwas gelernt zu haben. Auf die Frage hin, wie viel sie im Praktikum gelernt haben, geben die Befragten auf einer Skala von 1 (sehr viel) bis 6 (sehr wenig) Folgendes an (siehe Bild 12).

16 von 119 Fahrlehreranwärtern gaben an, die Ausbildungsfahrschule gewechselt zu haben, das sind 13,4 %. Gründe für diesen Wechsel waren vorwiegend Probleme mit dem Ausbildungsfahrlehrer ($n = 7$), Unterforderung oder ungenügende Ausbil-

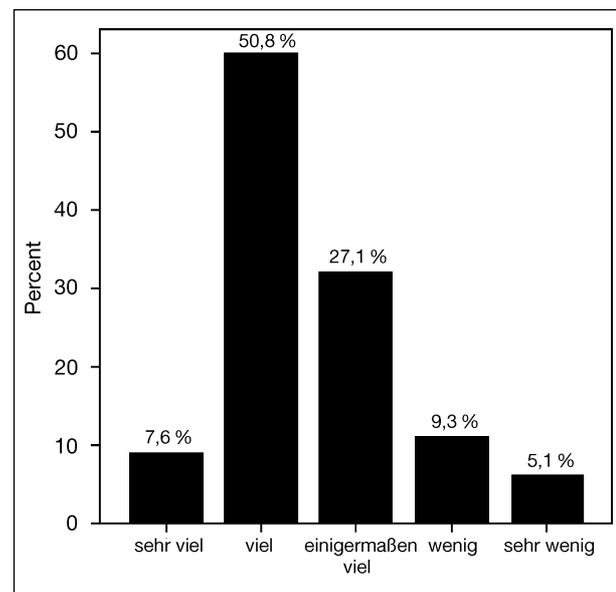


Bild 12: Einschätzung der Menge des Lernstoffs im Praktikum durch die FLA

derung (n = 3). Weitere Gründe für einen Wechsel, die von einzelnen Personen genannt wurden, waren: Stellenangebot, keine weitere Beschäftigung, nicht bestandene Prüfung, weiter Anfahrtsweg und private Gründe.

Bei Durchführung des Telefoninterviews gaben 81,4 % der Fahrlehreranwärter an, nach Abschluss ihrer Ausbildung auch als Fahrlehrer tätig zu sein. Die anderen 18,6 % haben derzeit kein Angebot, die Ausbildung abgebrochen oder arbeiten in den alten Berufen, wie z. B. als Kraftfahrer.

Rahmenbedingungen der Ausbildung zum Ausbildungsfahrlehrer

In Bezug auf die Ausbildung zum Ausbildungsfahrlehrer konnten Daten von 33 Ausbildungsfahrlehrern erhoben werden. Diese Ausbildung ist Voraussetzung dafür, Fahrlehreranwärter während des Praktikums ausbilden zu dürfen. Sie dauert derzeit 3 Tage und findet vorwiegend an den Ausbildungsstätten statt, die auch die Ausbildung der Fahrlehrer übernehmen. Die befragten Ausbildungsfahrlehrer wurden selbst alle noch nach dem alten System (vor 1999) zum Fahrlehrer ausgebildet.

Gefragt danach, wie zufrieden die Ausbildungsfahrlehrer mit dem Ausbildungsseminar waren, gaben 42,4 % an, sehr zufrieden, 54,5 % teilweise zufrieden und 3,0 % gar nicht zufrieden zu sein. Die mit dem Ausbildungsseminar verbundenen Gesamtkosten werden von 21,2 % der Ausbildungsfahrlehrer als vollkommen akzeptabel, von 69,7 % als einigermaßen akzeptabel und von 9,1 % als völlig überzogen empfunden. Die Dauer der Ausbildung von 3 Tagen wird von 51,5 % (n = 17) als ausreichend, jedoch auch von 39,4 % (n = 13) der Ausbildungsfahrlehrer als zu kurz eingeschätzt. Nur 9,1 % (n = 3) Ausbildungsfahrlehrer halten das Ausbildungsseminar für zu lang. Auf die Frage „Haben Sie im Ausbildungsseminar gelernt, wie man einen Fahrlehreranwärter richtig ausbildet?“ erhielten wir folgende Antworten. 21,1 % (n = 7) geben an, dies dort sehr gut, 60,6 % (n = 20) dagegen nur teilweise und 18,2 % (n = 6) gar nicht gelernt zu haben.

Zusammenfassung

Die Ergebnisse zeigen, dass vorwiegend männliche Personen die Ausbildung zum Fahrlehrer aufnehmen (ca. 82 %). Im Durchschnitt sind die Fahrlehreranwärter 31 Jahre alt und besitzen zu einem Großteil den Realschulabschluss oder einen höhe-

ren Schulabschluss (78 %), rund 30 % erwarben sogar die Fachhochschul- bzw. Hochschulreife, bevor sie die Ausbildung aufnahmen. Auffällig ist, dass – trotz hoher Berufserfahrung –, die wenigsten einen Beruf im pädagogischen Bereich ausübten, vorwiegend sind Mechaniker und Handwerker unter den Fahrlehreranwärtern zu finden.

Weiterhin machen die Ergebnisse deutlich, dass wenige Fahrlehreranwärter (16,5 %) das Ausbildungspraktikum im Betrieb ihrer Eltern bzw. Verwandten absolvieren. Die Ausstattung der Fahrschule sowie die Zusammenarbeit mit den Ausbildungsfahrlehrern werden großteils als sehr gut oder gut beschrieben. Die Ausbildungsfahrschulen scheinen zumindest teilweise auf die Ausbildung eines Fahrlehreranwärters vorbereitet zu sein. Die monatliche Vergütung ist bei einer durchschnittlichen Arbeitszeit von 40 Stunden allerdings sehr gering. Die Hälfte der Befragten erhielt während des Praktikums keine Vergütung.

Nach Abschluss der Ausbildung gelingt rund 80 % der Einstieg in den Fahrlehrerberuf.

Die Befragung der Ausbildungsfahrlehrer zur ihrer Ausbildung ergab, dass das dreitägige Seminar für den Großteil der Befragten zufrieden stellend und mit annehmbaren Kosten verbunden war. 40 % der Ausbildungsfahrlehrer hätten sich allerdings eine zeitliche Verlängerung dieses Seminars gewünscht.

8.2.3 Inhaltliche Rahmenbedingungen: Lehrstoffangebot und Prüfungsinhalte

8.2.3.1 Lehrstoffangebot und -gewichtung

8.2.3.1.1 Fragestellung

Als für das Evaluationsvorhaben relevant hat sich durch die Pilotstudie die Frage der Umsetzung der Ausbildungsziele erwiesen. Fraglich ist hierbei, ob und inwieweit die Umsetzung der Ausbildungsziele in die tatsächliche Ausbildung gelingt. Bezogen wird sich dabei wieder speziell auf die pädagogischen, didaktischen und diagnostischen Inhalte, da diese das Kernstück der Ausbildungsreform darstellen und laut der Vorstudie auch der am meisten diskutierte Teil unter Ausbildern, Fahrlehrern und Fahrschülern ist.

8.2.3.1.2 Methode und Durchführung

Um dieser Frage nachzugehen, wurde ein standardisierter Fragebogen entwickelt. Dabei handelt es

sich um einen Erhebungsbogen, der Fahrlehreranwärtern vorgelegt wurde, um zu überprüfen, ob und in welchem Umfang die Lehrinhalte der Fahrlehrerschulpädagogik tatsächlich vermittelt werden und welche Rolle diese in Bezug auf Wichtigkeit und Notwendigkeit in der Ausbildung spielen. Dazu wurden die Ausbildungsziele des Curriculums nach HEILIG verwendet. Somit entstand ein Fragebogen mit 35 Items (Lehrziele des päd. Themenbereiches des Ausbildungscurriculums). Zu jedem Item wurden zwei Fragen gestellt: „Wurde dieses Lehrziel im Unterricht behandelt?“ und „Für wie wichtig halten Sie dieses Lehrziel in der Fahrlehrerausbildung?“ (siehe Anhang 6). Dieser Fragebogen wurde zum Messezeitpunkt I in der Ausbildungsstätte eingesetzt.

8.2.3.1.3 Ergebnisse

Der Fragebogen wurde von 140 Fahrlehreranwärtern bearbeitet. Im Durchschnitt bewerteten die Befragten die Lehrziele auf einer Skala von völlig unwichtig (1) über nicht so wichtig (2) bis sehr wichtig (3) als sehr wichtig ($\bar{x} = 2,72$; $sd = 0,23$). Auch die Frage, ob diese Lehrziele im Unterricht behandelt wurden, wurde zu 90,7 % mit ja beantwortet. Detaillierte Ergebnisse zu den einzelnen Lehrzielen in Prozent finden sich in Tabelle 13.

8.2.3.2 Prüfungsinhalte

8.2.3.2.1 Fragestellung

Durch die Vorstudie konnte hinsichtlich der Prüfungsinhalte als ein zentrales Ergebnis gezeigt werden, dass davon ausgegangen werden muss, dass die Ausbildungs- und Prüfungsinhalte zumindest zum Teil voneinander abweichen und in den Prüfungen teilweise auch solche Inhalte geprüft werden, die nicht Gegenstand der Ausbildung sind und die darüber hinaus möglicherweise noch individueller Variation zwischen verschiedenen Prüfern unterliegen. Damit erhebt sich aus Sicht der Evaluation die grundsätzliche Frage, bis zu welchem Grad die Prüfungsanforderungen in Hinblick auf das Ausbildungscurriculum als lehrzielvalid angesehen werden können, d. h., in welchem Ausmaß tatsächlich die Kompetenzen geprüft werden, die als Ausbildungsziele definiert sind und ob bzw. in welchem Ausmaß sich die Schwerpunktverlagerung zu pädagogisch-didaktischen Inhalten auch auf die Prüfungsinhalte auswirkt.

8.2.3.2.2 Methode und Durchführung

Vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Pilotstudie wurde ein standardisierter Fragebogen entwickelt, der Aufschluss über die Inhaltsvalidität der Prüfungen und die Varianz der Prüfungsinhalte zwischen Prüfungskommissionen bringen sollte. Dieser Fragebogen wurde den verschiedenen Prüfungsausschüssen zugeschiedt und dort von den Mitgliedern der Prüfungsausschüsse bearbeitet und zurückgesandt. Dies geschah zeitlich unabhängig vom Ablauf der Fahrlehrerausbildung.

Der Fragebogen bestand aus mehreren Teilen (siehe Anhang 7). Im ersten Teil wurden Prüfungsinhalte der letzten Prüfungen des jeweiligen Prüfungsausschussmitgliedes erhoben. Im zweiten Teil wurden Kenntnisse und Fähigkeiten (entnommen aus dem Ausbildungscurriculum) aus den Bereichen Verkehrsrecht, Fahrzeugtechnik und Pädagogik aufgelistet. Diese sollten nach folgendem Gesichtspunkt beurteilt werden: Was muss ein Fahrlehreranwärter (FLA) nach Beendigung der theoretischen Ausbildung wissen, was muss er nach dem Praktikum beherrschen, und was wird durch weitere Berufserfahrung erworben?

8.2.3.2.3 Ergebnisse

Der Fragebogen wurde von 80 Mitgliedern von Prüfungsausschüssen aus dem gesamten Bundesgebiet bearbeitet.

Teil I: Prüfungsinhalte

Gefragt nach den wichtigsten Prüfungsinhalten der letzten mündlichen Fachkundeprüfung, wurden Themen aus dem Bereich Pädagogik 41-mal, aus dem Bereich Verkehrsrecht 49-mal und aus dem Bereich Fahrzeugtechnik 39-mal genannt. Die Prüfungsinhalte teilen sich demnach auf die verschiedenen Themenbereiche relativ gleichmäßig auf.

Die Antworten der Mitglieder der Prüfungsausschüsse zu den Gründen des Nichtbestehens einer Prüfung fielen, bezogen auf die mündliche Fachkundeprüfung, ähnlich aus. Inhalte zum Themenbereich Pädagogik wurden als Grund für das Durchfallen 29-mal genannt, Inhalte des Themenbereiches Verkehrsrecht 44-mal und Inhalte des Themenbereiches Fahrzeugtechnik 31-mal. Gründe für das Nichtbestehen im Bereich Pädagogik waren:

- 34,7 % fehlendes Grundwissen (z. B. Kennen pädagogischer Fachbegriffe),

Lehrziele	Lehrstoffgewichtung			Lehrstoffangebot	
	Völlig unwichtig	Nicht so wichtig	Sehr wichtig	Nicht behandelt	Behandelt
Sachgebiete des theoretischen und praktischen Fahrunterrichts kennen	0,0	7,9	92,1	3,6	96,4
Die Fahrschulerausbildungsordnung kennen und interpretieren	0,0	15,8	84,2	2,9	97,1
Unterrichtsinhalte didaktisch aufbereiten, auswählen und organisieren	0,0	8,0	92,0	3,6	96,4
Lehrpläne und Unterrichtswerke für den theoretischen und praktischen Unterricht analysieren und bewerten	1,4	34,8	63,8	23,1	76,9
Informationen aus geeigneten Quellen beschaffen, um Wissen zu aktualisieren und neue Themen zu erarbeiten	1,4	23,6	75,0	35,1	64,9
Verhaltensziele der Fahrschulerausbildung und Vermittlungs- und Diagnosemöglichkeiten von Verhaltenszielen kennen	2,2	23,2	74,6	14,5	85,5
„Systematik der Fahr Schüler-Ausbildungsziele“ kennen	1,4	12,2	86,4	8,8	91,2
Konkretisieren von Lernzielen	0,0	23,7	76,3	5,2	94,8
Unterricht nach Lernzielen planen und Unterrichtsmaterial danach analysieren	0,7	13,7	85,6	8,8	91,2
Methoden des Fahrschulunterrichts anwenden und fachgerecht einplanen	1,4	15,1	83,5	7,4	92,6
Unterricht zeitlich strukturieren und Strukturierungsmodelle anwenden	2,2	27,5	70,3	14,8	85,2
Methodenkonzeptionen des Fahrschulunterrichts kennen	2,2	27,3	70,5	16,2	83,1
Grundlagen der Wirkweise von Medien kennen	0,0	23,6	76,4	8,2	91,8
Vorgefertigten Medien für den Unterricht analysieren und eigene Medien herstellen	2,9	26,4	70,7	30,4	69,6
Bedienung von Medien	2,9	34,1	60,0	37,6	62,4
Medien lehrzielorientiert in den Unterricht einplanen	0,7	10,1	89,2	6,7	93,3
Techniken für das Lehrverhalten mit Medien kennen und anwenden	4,3	21,4	74,3	25,4	74,6
Lernprozesse beim Fahrenlernen kennen und diese nach dem Prinzip der Passung organisieren	1,5	20,3	78,2	28,5	71,5
Lernvoraussetzungen einschätzen	0,7	19,6	79,7	20,5	79,5
Lernstörungen und -probleme mit deren Ursachen und Vermeidungsmöglichkeiten kennen	0,7	10,9	88,4	22,9	77,1
Unterrichtsprinzipien kennen	1,4	22,5	76,1	4,5	95,5
Unterricht mit Hilfe von Unterrichtsfaktoren analysieren, planen und realisieren	2,3	33,3	64,4	26,7	73,3
Rollenprobleme von Fahrlehrern kennen	7,3	32,1	60,6	36,0	64,0
Grundlagen der Unterrichts- und Erziehungsstilforschung kennen und verstehen	6,7	45,2	48,1	30,1	69,9
Fahrlehrerverhalten analysieren und beurteilen	4,4	20,6	75,0	33,3	66,7
Kennen der Grundlagen der Kommunikationspsychologie	2,2	23,7	74,1	7,4	92,6
Didaktisch auf unterschiedliche Situationen und auf Eigenheiten besonderer Gruppen einstellen	0,7	18,7	80,6	13,2	86,8
Prüfungsjahre realisieren und abbauen	0,7	10,7	88,6	18,7	81,3
Fahr- und Prüfungsleistung von Fahr Schülern beobachten, registrieren, beurteilen und mitteilen	0,0	12,9	87,1	31,9	68,1
Gesprächsmethoden und typische Beratungssituationen kennen	2,9	37,2	59,9	24,8	75,2
Fahr Schüler beraten	1,4	15,8	82,7	31,6	68,4
Aufbau und Organisation des Fahrschulwesens und der Verkehrssicherheitsarbeit kennen	2,9	36,8	60,3	26,5	73,5
Geschichte und Entwicklungsmöglichkeiten des Fahrlehrerberufs kennen	20,1	57,6	22,3	32,6	67,4
Berufsprobleme von Fahrlehrern kennen	2,9	31,2	65,9	32,4	67,6

Tab. 13: Ergebnisse der Angaben zur Lehrstoffgewichtung und zum Lehrstoffangebot (Angaben in % der Befragten)

- 32,7 % fehlendes Wissen zur Unterrichtsplanung,
- 18,4 % fehlendes Wissen über Kommunikation im Unterricht,
- 8,2 % fehlendes Wissen zu Unterrichtsmethoden.

Weiterhin wurden Inhalte wie Wissen zu Lernprozessen als Grund des Nichtbestehens der mündlichen Fachkundeprüfung genannt.

Dagegen werden hinsichtlich der Gründe des Nichtbestehens der Lehrproben vorwiegend pädagogische Themen genannt. Dies verwundert nicht, da es bei den Lehrproben um die Beurteilung der Fähigkeiten des Fahrlehreranwärters geht, theoretischen und praktischen Unterricht zu halten. Bild 13 zeigt die Verteilung der Nennungen der Gründe des Nichtbestehens der Lehrproben zu den einzelnen Themengebieten.

Inhalte, die im Themenbereich Pädagogik als Grund des Nichtbestehens der theoretischen Lehrprobe angegeben wurden, waren:

- Unterrichtsplanung, -vorbereitung und -nachbereitung: 46,8 %
- Unterrichtsmethode (Medieneinsatz, methodische Grundlagen, Lehr- und Unterrichtsmethoden, methodisches Vorgehen und Anwendung, Methodenfehler, Durchführungsfehler): 29,3 %
- Kommunikation (Rhetorik, Kommunikation mit den Schülern, Umgang mit verschiedenem Verhalten, Defizite in der Kommunikation): 8,7 %
- Grundwissen in Pädagogik: 6,5 %
- Diagnostik (Verhaltensbeobachtungen, wenig Einfühlungsvermögen, Lernkontrolle): 5,4 %
- Lernprozesse beim Lernenden (Motivation): 2,2 %

Ähnlich verhält es sich, betrachtet man die Inhalte, die im Themenbereich Pädagogik als Grund des Nichtbestehens der praktischen Lehrproben angegeben wurden:

- Unterrichtsplanung, -vorbereitung und -nachbereitung: 33,3 %
- Diagnostik (Verhaltensbeobachtungen, wenig Einfühlungsvermögen, Lernkontrolle): 25,9 %

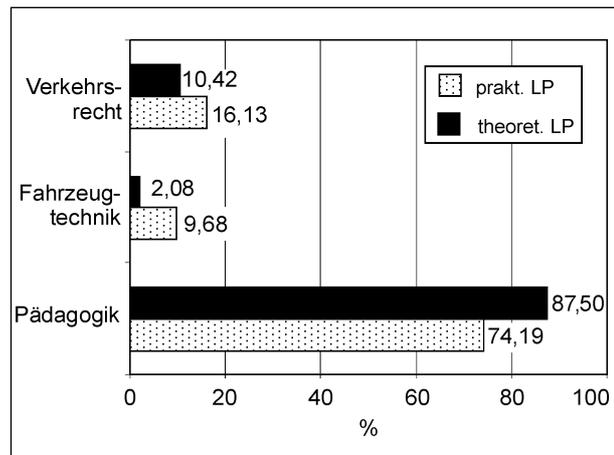


Bild 13: Grund des Nichtbestehens der Lehrproben zu den einzelnen Themenbereichen der Fahrlehrerausbildung in Prozent

- Unterrichtsmethode (methodische Grundlagen, Lehr- und Unterrichtsmethoden, methodisches Vorgehen und Anwendung, Methodenfehler, Durchführungsfehler): 22,2 %
- Kommunikation (Rhetorik, Kommunikation mit den Schülern, Umgang mit verschiedenem Verhalten, Defizite in der Kommunikation): 11,1 %
- Grundwissen in Pädagogik: 3,7 %
- Selbstständigkeit: 3,7 %

Teil II: Zur Bedeutung unterschiedlicher Prüfungsinhalte

Befragt danach, was ein Fahrlehreranwärter (FLA) nach Beendigung der Ausbildung wissen und können muss, was erst nach dem Praktikum beherrscht werden muss und was durch weitere Berufserfahrung erworben wird, erhielten wir nachfolgende Ergebnisse.

Die befragten Mitglieder der Prüfungsausschüsse sind zu einem Großteil der Meinung, dass folgende Kenntnisse und Fähigkeiten bereits nach der theoretischen Ausbildung, also vor dem Praktikum, beherrscht werden müssen:

- Wissen über Fahrerlaubnisklassen (100 %),
- Wissen um die Bedeutung des Alkohols, anderer Drogen und Medikamente im Straßenverkehr (100 %),

- Wissen über das Verhalten an einem Unfallort (97,5 %),
- Kenntnisse über das Verkehrsrecht (96,3 %),
- Wissen über Aggregate, Motoren und Kraftstoffe (96,2 %),
- Wissen zum Thema Fahrphysik (95,0 %),
- Wissen im Bereich Gefahrenlehre (95,0 %),
- Wissen über Verkehrs- und Betriebssicherheit (93,8 %),
- Wissen über elektrische Anlagen (93,6 %),
- Rechtskenntnisse aus dem Bereich Steuer- und Versicherungspflicht (87,2 %),
- Kennen von Theorien zum Risikoverhalten (83,8 %),
- Verstehen des Kraftfahrzeuges als technisches System mit den Teilsystemen (81,0 %),
- Fähigkeit, vorschriftsmäßig, sicher, gewandt und umweltschonend zu fahren (68,8 %),
- Kenntnisse über Nutzung, Wartung, Pflege, Kontrolle, Reparaturmöglichkeiten und Bedienung des Fahrzeuges (62,5 %).

Als Kenntnisse und Fähigkeiten, die erst nach dem Praktikum beherrscht werden müssen, gaben die Befragten Folgendes an:

- Fähigkeit, den Lernstand der Fahrschüler zu diagnostizieren (81,3 %),
- Fähigkeit, Theorie- und Praxisunterricht zu analysieren, zu planen und zu gestalten (77,5 %),
- Fähigkeit, Fahrschüler zu beraten (75,9 %),
- Fähigkeit, Unterrichtsinhalte didaktisch aufzubereiten (72,5 %),
- Fähigkeit, Lernvoraussetzungen einzuschätzen (70,0 %).

Es lassen sich jedoch auch Kenntnisse und Fähigkeiten finden, über die keine klare Einigkeit bezüglich der Zuordnung zu den Kategorien zu bestehen scheint. Dies verdeutlicht Tabelle 14.

Kenntnisse und Fähigkeiten	muss nach der theoretischen Ausbildung beherrscht werden	muss nach dem Praktikum beherrscht werden	wird erst durch Berufserfahrung erworben
Kenntnisse über grundlegende verkehrspolitische und verkehrsplannerische Entwicklung	46,2 %	12,8 %	41,0 %
Fähigkeit, im Straßenverkehr mit mehreren Anforderungen gleichzeitig umgehen zu können	38,8 %	55,0 %	6,2 %
Fähigkeit, mit motorischer Präzision und Koordination zu fahren	58,2 %	36,7 %	5,1 %
Fähigkeit, die Situation frühzeitig einschätzen zu können	22,8 %	62,0 %	15,2 %

Tab. 14: Prüfungsinhalte

Zusammenfassung

Bezüglich der Frage der Umsetzung der Ausbildungsziele haben die Ergebnisse gezeigt, dass die Umsetzung in die tatsächliche Ausbildung sehr wohl zu gelingen scheint. Die befragten Fahrlehrer-anwärter kennen die Inhalte, kategorisieren sie durchgehend mit behandelt und erachten sie zudem als wichtig für die Fahrlehrerausbildung.

Auch die Ergebnisse des Fragebogens zu den Prüfungsinhalten machen deutlich, dass tatsächlich die Kompetenzen abgeprüft werden, die als Ausbildungsziele definiert sind. Außerdem wird deutlich, dass auch in den Prüfungsinhalten eine Schwerpunktverlagerung zu pädagogisch-didaktischen Inhalten stattgefunden hat.

Auch wenn die Pilotstudie eine wesentlich größere Differenz zwischen Lehr- und Prüfungsinhalten vermuten ließ, scheint diese, so zeigen die Ergebnisse der Hauptstudie, nicht in diesem Ausmaß zu existieren. Hier muss jedoch beachtet werden, dass die Pilotstudie auf der einen Seite nur einen explorativen Charakter hatte und bereits im Jahr 2001, also schon 2 Jahre nach der Reform, durchgeführt wurde. In der Hauptstudie dagegen wurde die bereits vor ca. 4 Jahren reformierte Ausbildung evaluiert. Weiterhin ist es möglich, dass sich die Beteiligten aufgrund der fehlenden Transparenz, welche durch den Grundsatz „Wer lehrt, prüft nicht“ verursacht wird, eventuell zu ungesicherten Vermutungen haben hinreißen lassen.

8.2.4 Wissensstrukturen der Fahrlehreranwärter

8.2.4.1 Fragestellung

Wie in der Pilotstudie beschrieben, erfordert die Struktur der gegenwärtigen Prüfungssituation neben den Prüfungsdaten andere objektive Maße zur Abschätzung des Ausbildungserfolges. Eine solche Abschätzung sollte einerseits durch die Überprüfung der erworbenen Wissensbestände der Auszubildenden erfolgen. Es stellt sich die Frage, in welchem Maß die Fahrlehreranwärter pädagogisches Wissen in der theoretischen Ausbildung erwerben und inwieweit sich dieses Wissen im Laufe des Praktikums verändert. Weiterhin erscheint eine Überprüfung der Zielangemessenheit mit den Methoden der instruktionspsychologischen Lehrzielanalyse notwendig, um die Frage beantworten zu können, ob die expliziten Ausbildungsziele in der vorliegenden Form eine erfolgreiche Ausbildung zum kompetenten Fahrlehrer ermöglichen. Die Analyse soll sich dabei jedoch nur auf den Bereich der pädagogischen Kompetenzen beziehen.

Folgende Fragestellungen stehen dabei im Vordergrund:

- Ermöglichen die expliziten Ausbildungsziele des Ausbildungspraktikums eine Umsetzung in Lehrinhalte und somit eine erfolgreiche Ausbildung zum kompetenten Fahrlehrer?
- Welchen Wissensstand (bezogen auf den Themenbereich Pädagogik) weisen die Fahrlehreranwärter nach der theoretischen Ausbildung auf?
- Welchen Wissensstand weisen sie nach dem Ausbildungspraktikum auf?
- Wie verändert sich dieses Wissen im Laufe des Praktikums?

8.2.4.2 Methode und Durchführung

8.2.4.2.1 Methode

Zur Überprüfung der Wissensstrukturen wurde, basierend auf dem Ausbildungscurriculum, ein lehrzielorientierter Test (KLAUER, 1987) entwickelt, der den Leistungsstand des FLA vor Beginn und am Ende des Praktikums objektiv misst. Dazu wurde eine instruktionspsychologische Lehrstoffanalyse vorgenommen und folgendes Vorgehen gewählt:

1. Analyse der curricularen Lehrziele auf dem Gebiet der Fahrschulpädagogik,
2. Analyse deren lehrplanmäßiger Umsetzung,
3. Entwicklung eines lehrzielorientierten Tests.

Ziel der instruktionspsychologischen Analyse war es, basierend auf dem vorliegenden Ausbildungscurriculum die von den FLA erwarteten fahrschulpädagogischen Kompetenzen zu spezifizieren (Lehrzielanalyse), deren Umsetzung in Unterrichtseinheiten zu untersuchen sowie aufbauend darauf eine lehrzielvalide Aufgabenmenge zur Überprüfung der Lehrzielerreichung zu entwickeln. Methodische Grundlage bildeten hierbei die Konstruktionsvorschriften für lehrzielorientierte Lehrgangs- und Testentwicklung (KLAUER, 1987).

Dazu wurde ein dreistufiges Vorgehen gewählt. Im ersten Schritt (Sollzustandsanalyse) wurden die erwarteten fahrschulpädagogischen Kompetenzen systematisiert. Dazu wurden die Lehrzieltaxonomien für kognitive und affektive Lehrziele nach Bloom verwandt (LEUTNER, 1997; BLOOM et al., 1956). In einem zweiten Schritt (curriculare Umsetzung) wurden die im Curriculum vorgesehenen Lehrinhalte hinsichtlich ihrer Passung zu den formulierten Lehrzielen geprüft. In einem dritten Schritt (lehrzielvalide Testkonstruktion) wurde schließlich eine die Lehrziele repräsentierende Aufgabenmenge konstruiert.

Die instruktionspsychologische Analyse basierte dabei auf folgenden, lehrgangsrelevanten Unterrichtsmaterialien:

- HEILIG, B./KNÖRZER, W./POMMERENKE, E. (1995): Curriculum für die Fahrlehrerausbildung. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW;
- HEILIG, B. (1999): Der Fahrlehrer als Verkehrspädagoge. Ein Handbuch über die Grundlagen der Fahrschulpädagogik. München: Vogel.

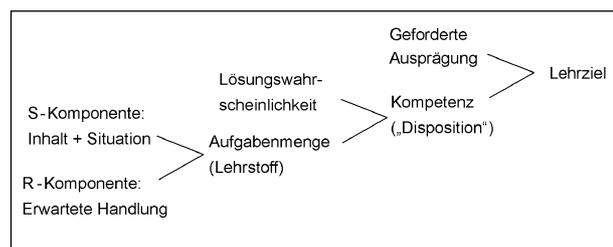


Bild 14: Vom Lehrinhalt zum Lehrziel (nach KLAUER, 1987, S. 16)

Sollzustandsanalyse

Um die fahrschulpädagogischen Kompetenzen zu systematisieren und somit den Sollzustand zu analysieren und gezielt darzustellen, wurden die Lehrziele einerseits nach Themengebieten der Fahrlehrerausbildung und andererseits nach den Hauptkategorien der Lehrzieltaxonomie der kognitiven Lehrziele von BLOOM geordnet. BLOOM unterscheidet im kognitiven Bereich sechs Hauptkategorien: Wissen, Verstehen, Anwendung, Analyse, Synthese, Evaluation/Bewertung (BLOOM, 1974). Um einen überblicksartigen Charakter der Darstellung beibehalten zu können, wurden hier die Kategorien Analyse und Synthese zusammengefasst.

Im Folgenden sollen die Klassen kurz erläutert werden:

- Die Kategorie „Wissen“ berücksichtigt Lehrziele, die das Wissen und Erinnern von Fakten, Begriffen und Regeln verlangen. Dabei wird ein tieferes Verständnis oder das Erkennen von Beziehungen nicht eingefordert.
- Ein Lehrziel der Klasse „Verstehen“ dagegen erfordert das Erkennen von Zusammenhängen und Beziehungen zu anderen Informationen.
- Die Klasse „Anwendung“ meint die Bewältigung von Auswahl und Anwendung einer Methode, Regel oder Idee.
- „Analyse“ und „Synthese“ dagegen verlangen vom Lernenden einerseits, einen Sachverhalt in seine Teile zu zerlegen, Ideen zu identifizieren, und andererseits, Elemente zu einem Ganzen zusammenzufügen.
- Die Kategorie „Evaluation/Bewertung“ stellt die hierarchisch höchste Klasse dar und erfordert das Finden eines Urteils bezüglich des Wertes von Material und Methoden (MIETZEL, 2001).

Damit wurde eine kognitionspsychologisch strukturierte Klassifikation der Lehrziele nach möglichen Verhaltensweisen vorgenommen, die einen Gesamtüberblick der Lehrziele ermöglicht und einen ersten notwendigen Schritt zur Konstruktion eines lehrzielvaliden Tests darstellt.

Die Tabelle A (Anhang 8) zeigt die Verteilung der kognitiven Lehrziele für den Bereich Fahrschulpädagogik der Fahrlehrerausbildung. Es zeigt sich, dass viele Lehrziele nicht nur Wissen oder Verstehen verlangen, sondern auch deren Anwendung sowie teilweise auch Analyse/Synthese und Be-

wertung. Beispiele dafür sind: „FLA wissen, dass FahrschülerInnen unterschiedliche Lernvoraussetzungen mitbringen. Sie lernen diese einzuschätzen; ... (besitzen) die Fähigkeit, Unterricht zeitlich zu strukturieren.“ (HEILIG 1995, S. 187)

Da es sich, wie bereits erwähnt, bei den Kategorien von BLOOM um eine hierarchische Anordnung handelt, wobei die einzelnen Stufen aufeinander aufbauen, ist es zur Erreichung „höherer“ Lehrziele notwendig, dass in der curricularen Umsetzung alle vorhergehenden Hauptkategorien abgedeckt werden. Diese Analyse erfolgte im zweiten Schritt.

Curriculare Umsetzung

Anhand der durch die Sollzustandsanalyse bereitgestellten Systematik der Lehrziele war die Überprüfung der im Curriculum vorgesehenen Lehrinhalte hinsichtlich ihrer Passung zu den formulierten Lehrzielen möglich. Dabei wurden die im Curriculum vorgesehenen Lehrinhalte den systematisierten Lehrzielen zugeordnet, und es wurde geprüft, inwiefern das Curriculum Lehrinhalte zu den einzelnen Lehrzielen bereitstellt.

Die Tabelle B (Anhang 9) zeigt die curriculare Umsetzung der einzelnen Lehrziele. Inhaltlich stark zusammenhängende Ziele wurden dazu zusammengefasst. Verhaltensweisen bzw. Klassen, die vom jeweiligen Lehrziel verlangt werden, innerhalb des Curriculums jedoch keine Umsetzung erfahren, sind grau gekennzeichnet. Bei Betrachtung der Tabelle lässt sich deutlich eine Differenz zwischen Lehrzielen und den dazu im Curriculum bereitgestellten Inhalten und deren Umsetzung erkennen. Beispiele hierfür sind:

- a) FLA können Prüfungsleistungen diagnostizieren
 - Lehrziel verlangt alle sechs Kategorien,
 - curriculare Umsetzung bezieht sich nur auf Kategorie „Wissen“.
- b) FLA können sich auf Eigenheiten von Gruppeneinstellen
 - Lehrziel verlangt Wissen, Verstehen, Anwendung,
 - curriculare Umsetzung bezieht sich nur auf Kategorie „Wissen“.
- c) Bedeutung mediales und kollegiales Feedback
 - Lehrziel verlangt Wissen, Verstehen, Anwenden, Analyse,

- curriculare Umsetzung stellt dazu keinerlei Inhalte bereit.

Durch den Vergleich der beiden Tabellen A und B im Anhang kann gezeigt werden, dass einige Lehrziele Kompetenzen erfordern, die in der Ausbildung (gemessen am Curriculum) keine Beachtung finden. Im Hinblick auf die Messung der Kompetenz durch einen lehrzielvaliden Test könnte es dadurch dazu kommen, dass Aufgaben nicht korrekt bearbeitet werden, da der dazugehörige Inhalt nicht vermittelt wurde.

Lehrzielvalide Aufgabenmenge

Um eine lehrzielvalide Aufgabenmenge bzw. einen lehrzielorientierten Test zu erstellen, bedarf es einer systematischen Vorgehensweise, beschrieben in Bild 15.

Durch die Sollzustandsanalyse und die Analyse der curricularen Umsetzung werden die Lehrziele einmal nach den jeweiligen Handlungskomponenten (Verstehen, Wissen ...) klassifiziert und durch dazugehörige Lehrinhalte operationalisiert. Diese zwei Schritte ergeben zusammen den Sachverhalt, der zur Konstruktion von lehrzielvaliden Aufgaben

benötigt wird. Zusätzlich muss eine passende Aufgabenform, z. B. Multiple-Choice, festgelegt werden, die wiederum durch die Klassifikation in der BLOOM'schen Taxonomie, also die jeweiligen Anforderungen, mitbestimmt wird. So unterscheidet man beispielsweise Wissensaufgaben, Denkaufgaben (Verstehensaufgaben) und Anwendungsaufgaben. Sachverhalt und Aufgabenform ergeben mit Hilfe von Transformationsregeln (Regeln zur Überführung von Sachverhalten in Aufgaben einer bestimmten Aufgabenform; z. B. sprachliche Formulierung, Konstruktion von Distraktoren etc.) schließlich die Grundmenge von Aufgaben. Die Grundmenge von Aufgaben entspricht der Gesamtheit der Aufgaben, durch welche die Erreichung eines Lehrziels messbar wird. Diese Grundmenge kann bei entsprechender Größe in inhaltlich strukturierte Teilmengen zerlegt werden. Ist die Anzahl so gebildeter Aufgaben zu umfangreich, um vollständig abgeprüft zu werden, werden entweder aus der Grundmenge oder den Teilmengen repräsentative Stichproben gebildet. Dazu dienen Samplingvorschriften. Im vorliegenden Fall könnten dies z. B. sein:

- alle Teilmengen (Themenbereiche) gleich berücksichtigen,

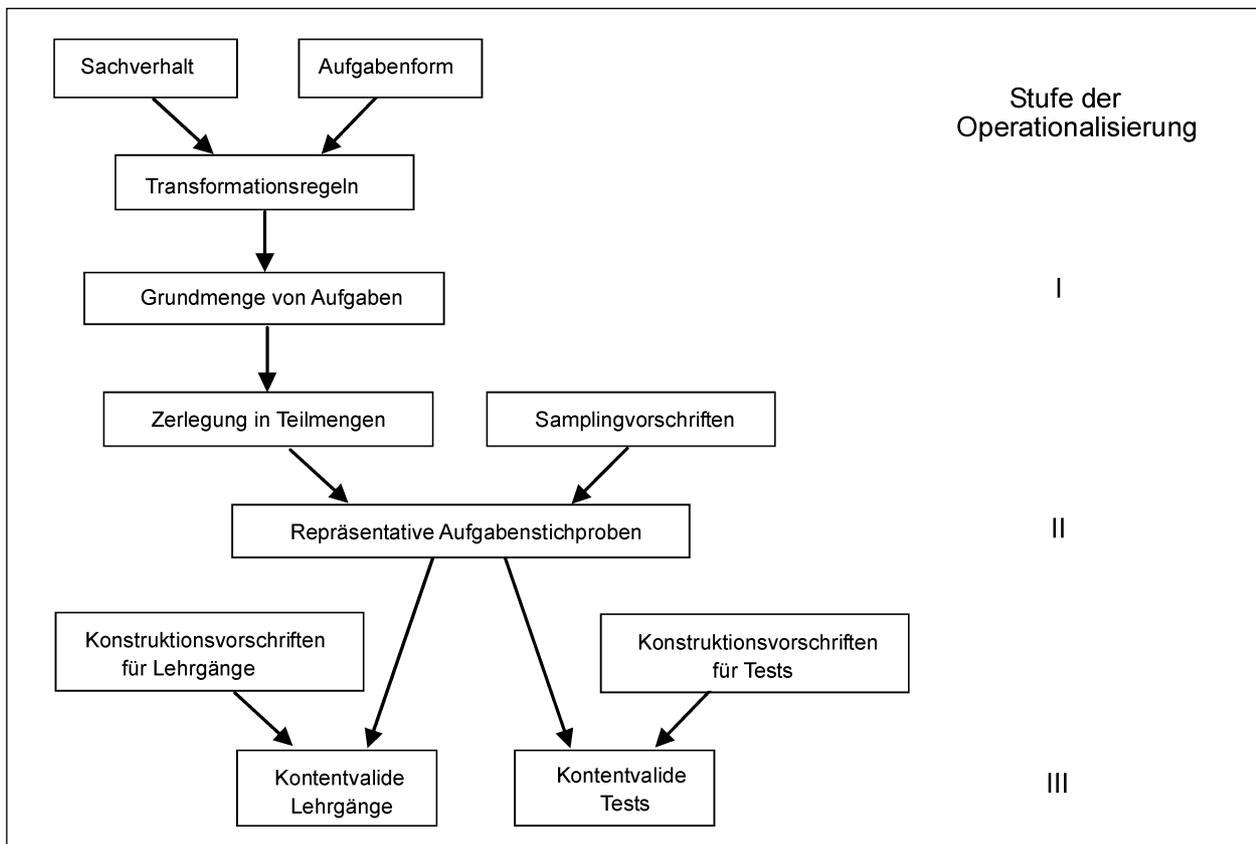


Bild 15: Mehrstufige Operationalisierung (nach KLAUER, 1987, S. 18)

- Festlegung der Testlänge (Anzahl Aufgaben insgesamt),
- innerhalb der Teilmengen zufällige Auswahl treffen.

Oder alternativ:

- Gewichtung der Lehrziele durch Domänenexperten,
- Festlegung der Testlänge,
- Gewichtet zufällige Fragenauswahl und/oder Antwortgewichtung.

Das Ergebnis dieses Schrittes ist eine repräsentative Aufgabenstichprobe, die unter Beachtung von Konstruktionsvorschriften für Tests einen lehrzielvaliden Test ergibt und die Erreichung der fachschulpädagogischen Kompetenzen messbar macht. Die Tabelle C (Anhang 10) illustriert Beispielaufgaben, die durch diese Vorgehensweise entstanden sind und einen Ausschnitt der repräsentativen Stichprobe bilden.

Für den in der Datenerhebung verwandten lehrzielorientierten Test wurde als Aufgabenform Multiple-Choice gewählt. Es wurden zu jeder Aufgabe mehrere Distraktoren konstruiert. Da die Anzahl der gebildeten Aufgaben in ihrer Grundgesamtheit zu umfangreich war, um vollständig geprüft zu werden, wurden aus der Grundmenge repräsentative Stichproben gebildet. Dazu wurde zunächst die Testlänge (Anzahl der Aufgaben) auf 13 Multiple-Choice-Aufgaben festgelegt, um die Fahrlehreranwärter mit dem gesamten Testmaterial an einem Messzeitpunkt nicht zu überfordern bzw. zu demotivieren. Zusätzlich wurde Repräsentativität der curricularen Inhalte und Anforderungsgrade angestrebt (bezogen auf das Verhältnis von Wissens-, Verstehens- und Anwendungsaufgaben). Die abgefragten Lehrziele wurden dann innerhalb dieser Vorgaben zufällig ausgewählt. Damit entstand ein Test mit 13 Aufgaben, welche jeweils unterschiedliche Lehrziele abfragen und verschiedene Anforderungen an den Fahrlehreranwärter stellen. Der lehrzielorientierte Wissenstest enthält 6 Wissensaufgaben, 4 Verstehensaufgaben und 3 Anwendungsaufgaben (siehe Anhang 11). Die Antwortmöglichkeiten mit Distraktoren wurden so konstruiert, dass jeweils sowohl keine, eine oder mehrere Antwortmöglichkeiten richtig sind.

8.2.4.2.2 Durchführung

Der Test wurde als Paper-Pencil-Test eingesetzt. Um den Probanden ausreichend Zeit zum Beantworten der Fragen zu geben, wurde kein Zeitlimit festgelegt.

Befragt wurden zum Messzeitpunkt I 142 Fahrlehreranwärter und zum Messzeitpunkt III 224 Fahrlehreranwärter. Darunter konnten von 32 Probanden Daten sowohl im Vor- als auch im Nachtest erhoben werden, von 110 Probanden nur Daten im Vortest, von 192 nur Daten im Nachtest. Somit erhielten wir zwei verschiedene Datensätze zum lehrzielorientierten Wissenstest, welche getrennt voneinander ausgewertet wurden. Der erste Datensatz (unabhängige Stichproben) ermöglicht einen querschnittlichen Vergleich des Wissensstandes nach der theoretischen Ausbildung und nach dem Praktikum, da von den getesteten Fahrlehreranwärtern entweder Daten zum Vortest oder Daten zum Nachtest vorliegen. Der zweite Datensatz ermöglicht einen längsschnittlichen Vergleich (Messwiederholungsanalyse), da von den getesteten Fahrlehreranwärtern sowohl Daten zum Vortest als auch Daten zum Nachtest vorliegen. Die Ergebnisse werden getrennt nach a) Daten der unabhängigen Stichproben (Messzeitpunkt I oder III) und nach b) Daten der Messwiederholungs-Stichprobe (Messzeitpunkt I und III) dargestellt, wobei eine deskriptive Darstellung der gesamten Daten zum Wissenstest vorangestellt wird.

8.2.4.3 Ergebnisse

Bei dem eingesetzten Test handelt es sich um einen lehrzielorientierten bzw. kriteriumsorientierten Test (siehe auch Kapitel 8.2.4.2), wobei das Ergebnis der Probanden auf die gesetzte Norm des Lehrziels bezogen wird und nicht auf eine Durchschnittsnorm bezogen auf die getestete Gruppe an Probanden. Diese „curriculare“ Norm oder Lehrzielnorm ist eine Idealnorm und somit unabhängig von empirischen Werten gültig, man bezeichnet dies auch als absolute Messung, da die Position des einzelnen Probanden auf einen fest vorgegebenen Standard ermittelt wird. Somit bezieht sich der gemessene Testwert des Einzelnen nicht auf die Verteilung der Testwerte einer Referenzgruppe und ist „*nur bedingt vereinbar mit den Prozeduren der Itemselektion, die bei der klassischen Testkonstruktion notwendig sind*“ (KLAUER, 1987, S. 8).

	N	Minimum	Maximum	Mittelwert	Standardabweichung
Wissenstest Zpt. I gesamt (Prozent)	142	34,44	94,44	70,52	12,82
Wissenstest Zpt. III gesamt (Prozent)	224	37,96	90,74	69,41	8,39
Wissenstest Zpt. I Wissen (Prozent)	142	33,33	100,00	71,38	17,45
Wissenstest Zpt. III Wissen (Prozent)	224	33,33	100,00	68,25	11,51
Wissenstest Zpt. I Verstehen (Prozent)	141	20,00	100,00	75,02	19,60
Wissenstest Zpt. III Verstehen (Prozent)	224	25,00	100,00	74,44	14,05
Wissenstest Zpt. I Anwenden (Prozent)	141	25,00	100,00	65,19	25,22
Wissenstest Zpt. III Anwenden (Prozent)	224	8,33	100,00	65,54	14,70

Tab. 15: Ergebnisse des Wissenstests

	N	Minimum	Maximum	Mittelwert	Standardabweichung
Wissenstest Zpt. I Wissen (Prozent)	110	33,33	100,00	69,2929	16,43500
Wissenstest Zpt. III Wissen (Prozent)	192	33,33	100,00	67,3900	11,71804
Wissenstest Zpt. I Verstehen (Prozent)	110	20,00	100,00	74,0455	19,65095
Wissenstest Zpt. III Verstehen (Prozent)	192	25,00	100,00	75,7813	13,75416
Wissenstest Zpt. I Anwenden (Prozent)	110	25,00	100,00	64,7727	24,92182
Wissenstest Zpt. III Anwenden (Prozent)	192	8,33	100,00	64,6267	14,59028

Tab. 16: Ergebnisse des Wissenstests – Daten der unabhängigen Stichproben (Zpt. I oder III)

Die Ergebnisse der Auswertung des lehrzielorientierten Wissenstests zeigen, dass bereits nach der theoretischen Ausbildung in der Ausbildungsstätte die Fahrlehreranwärter die Lehrziele des Themengebietes Pädagogik zu 70,5 % ($\bar{x} = 70,52$; $sd = 12,82$) erreicht haben. Insgesamt betrachtet zeigt sich deutlich, dass die Fahrlehreranwärter nach der Ausbildung in der Ausbildungsstätte im Bereich Pädagogik Wissen erworben haben, dieses auch verstehen und anwenden können.

Nach dem Praktikum zeigt sich hinsichtlich des Wissens im Bereich der Pädagogik ein ähnliches Bild. Die Fahrlehreranwärter lösen im Durchschnitt 69,4 % ($\bar{x} = 69,41$; $sd = 8,39$) der Aufgaben des Tests richtig. Auch nach dem Praktikum weisen sie demnach einen hohen Wissensstand auf. Die Ergebnisse des Wissenstests zum Messzeitpunkt I, III, getrennt nach den Anforderungsgraden Wissen, Verstehen und Anwenden, sind in Tabelle 15 dargestellt.

a) Daten der unabhängigen Stichproben zum Vortest und Nachtest (Messzeitpunkt I oder III)

In die Auswertung gehen Daten von 110 Fahrlehreranwärtern, gemessen zum Messzeitpunkt I, und 192 Fahrlehreranwärtern, erhoben zum Messzeit-

punkt III, ein. Die Ergebnisse im Wissenstest dieser Stichprobe, unterschieden in die Anforderungsniveaus Wissen, Verstehen, Anwenden, zeigt Tabelle 16.

Analysiert man die Ergebnisse zum Zpt. I und III des Wissenstests über die drei Anforderungsgrade Wissen, Verstehen und Anwenden anhand einer multivariaten Varianzanalyse, zeigen sich keine signifikanten Unterschiede bezüglich des Messzeitpunktes ($F_{3/298} = 0,718$; $p = 0,542$). Der Wissensstand der Fahrlehreranwärter verändert sich im Laufe des Praktikums also nicht, d. h., es wird kein weiteres Wissen erworben, es geht jedoch auch kein gelerntes Wissen verloren.

b) Daten der Messwiederholungs-Stichprobe zum Vortest und Nachtest (Messzeitpunkt I und III)

Betrachtet man die Daten, welche von 32 Fahrlehreranwärtern sowohl zum Messzeitpunkt I als auch III vorliegen, zeigt sich ein ähnliches Bild. Tabelle 17 stellt die einzelnen Ergebnisse für die Messwiederholungsstichprobe dar.

Vergleicht man die Ergebnisse des Wissenstests nach der theoretischen Ausbildung mit den Ergebnissen nach dem Ausbildungspraktikum mittels

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Wissenstest Zpt. I gesamt (Prozent)	32	38,89	94,44	74,4878	14,79174
Wissenstest Zpt. III gesamt (Prozent)	32	52,78	90,74	70,2820	8,98467
Wissenstest Zpt. I Wissen (Prozent)	32	33,33	100,00	78,5417	19,14269
Wissenstest Zpt. III Wissen (Prozent)	32	61,11	88,89	73,4171	8,63134
Wissenstest Zpt. I Verstehen (Prozent)	31	50,00	100,00	78,4946	19,33791
Wissenstest Zpt. III Verstehen (Prozent)	32	41,67	100,00	66,4062	13,30043
Wissenstest Zpt. I Anwenden (Prozent)	31	33,33	100,00	66,6667	26,60487
Wissenstest Zpt. III Anwenden (Prozent)	32	41,67	100,00	71,0227	14,33917

Tab. 17: Ergebnisse Wissenstests – Messwiederholung

einer Messwiederholungsvarianzanalyse, findet man auch hier keinen statistisch signifikanten Unterschied ($F_{1/31} = 2,617$; $p = 0,116$). Die Fahrlehreranwärter erwerben während des Praktikums somit kein weiteres Wissen bezüglich der Lehrziele im Bereich Pädagogik, was dem hohen Wissensniveau bereits vor dem Praktikum geschuldet sein kann. Bereits dort haben die Fahrlehreranwärter die Ausbildungsziele in diesem Themenbereich zu 74,5 % erreicht.

Zusammenfassung

Die Ergebnisse der instruktionspsychologischen Lehrzielanalyse haben gezeigt, dass das Curriculum es ermöglicht, die Lehrziele in curriculare Lehrinhalte umzusetzen. An einigen Stellen zeigte sich hier eine Diskrepanz zwischen den Lehrzielen und den dazu im Curriculum bereitgestellten Inhalten und deren Umsetzung. Zu einigen Lehrzielen stellte das Curriculum keine Inhalte bereit (siehe auch Tabelle B im Anhang 9). Dies wirkte sich jedoch nicht bedeutsam auf die tatsächliche Vermittlung dieser Inhalte und deren Erwerb aus. Es lässt sich also festhalten, dass die im Curriculum festgeschriebenen Lehrziele weitgehend Eingang in die Ausbildung gefunden haben. Der Wissenstest zeigt hier deutlich, dass das pädagogische Wissen vermittelt wird und die Fahrlehreranwärter dieses während ihrer Ausbildung auch tatsächlich erwerben. Bereits nach der theoretischen Ausbildung haben die Fahrlehreranwärter die Lehrziele im Bereich Pädagogik zu ca. 70 % erreicht. Dieser Wissensstand bleibt bis zum Ende des Praktikums erhalten, es wird jedoch innerhalb des Praktikums kein zusätzliches Wissen in diesem Bereich erworben.

8.2.5 Fallbeurteilung (Diagnostik- und Beratungskompetenz)

8.2.5.1 Fragestellung

Kompetenzen auf dem Gebiet der Diagnostik sowohl von Lernständen, Lernproblemen, Prüfungsängsten als auch von Beratungsbedarf spielen im Fahrschulalltag eine bedeutende Rolle. Um jedoch nicht nur Probleme diagnostizieren zu können, sondern auch hinsichtlich ihrer Lösung beratend die jeweiligen Fahrschüler zu unterstützen, wird auf den Erwerb von Kompetenzen auf den Gebieten Diagnostik und Beratung im Curriculum der Fahrlehrerausbildung ausgiebig eingegangen und gefordert, dass diese in der Ausbildung speziell im Praktikum erworben werden sollen. Aus diesem Grund stellen sich für die Überprüfung des Praktikumserfolges folgende Fragen:

- Sind die Fahrlehreranwärter nach der theoretischen Ausbildung und nach dem Ausbildungspraktikum in der Lage, Lernstände zu diagnostizieren, Problemsituationen zu erkennen und Beratungskonzepte zu entwickeln?
- Wie unterscheiden sich diese Kompetenzen vor und nach dem Praktikum?

8.2.5.2 Methode und Durchführung

Die Kompetenzen auf dem Gebiet der Diagnostik und Beratung einzelner Fahrlehreranwärter wurden mittels standardisierter Fallstudien erhoben. Dazu wurde ein Set von Fallstudien entwickelt, in denen typische Problemsituationen beschrieben sind, die der Fahrlehreranwärter zu diagnostizieren hatte. In einem Teil der Fallstudien waren zusätzlich relevante diagnostische Informationen dargestellt. Der Fahrlehreranwärter hatte hier die Aufgabe, die Probleme zu identifizieren und ein Konzept zu seinem weiteren Vorgehen zu entwickeln (Beratungskonzept).

Die Verwendung von Fallstudien zur Prüfung der Diagnostik- und Beratungskompetenz hat sich im Rahmen der pädagogisch-psychologischen Diagnostik bewährt (WESTHOFF & KLUCK, 1998). Zur Konstruktion der Erstellungs- und Bewertungskriterien wurden die Checklisten für die Erstellung psychologischer Gutachten (WESTHOFF & KLUCK, 1998) und ein Beobachtungsbogen für Assessmentcenterverfahren (DREES, 1994) verwendet.

Um sicherzustellen, dass es sich bei den gewählten Problemsituationen um praxisnahe und typische Situationen aus dem Fahrschulalltag handelt, wurde am 09.01.2002 an der Fahrlehrerfachschule Düsseldorf ein Experten-Workshop durchgeführt, in dem auf die Erfahrung und das Wissen von Fahrlehrern, Ausbildern und Prüfern zurückgegriffen wurde (Kurzbericht des Workshops siehe Anhang 12).*

Ebenso wie der lehrzielorientierte Wissenstest wurde der Test von den Fahrlehreranwärtern zum Messzeitpunkt I und zum Messzeitpunkt III bearbeitet. Insgesamt wurden die Fallbeispiele zum Messzeitpunkt I von 126 und zum Messzeitpunkt III von 244 Fahrlehreranwärtern bearbeitet. Die Probanden erhielten jeweils ein Fallbeispiel zum Thema Prüfungsangst (Fallbeispiel 1) und ein Fallbeispiel zum Thema Lernstandsdiagnose (Fallbeispiel 2). Es wurden ihnen beide Fallbeispiele nacheinander vorgelegt. Aufgabe war, eine Reihe offener Fragen zum Fallbeispiel zu beantworten. Für die Bearbeitung gab es keine Zeitbeschränkung (siehe Fallbeispiele im Anhang 13). Die Aufzeichnungen wurden dann anhand von Auswertungskategorien (siehe Anhang 14) ausgewertet. Es gab 9 Items bzw. Auswertungsfragen zu jedem Fallbeispiel, von den Beurteilern konnten jeweils pro Item 0 bis 2 Punkte vergeben werden. 0 Punkte wurden vergeben, wenn die im jeweiligen Item geforderte Anforderung nicht erfüllt wurde, 1 Punkt, wenn sie teilweise erfüllt, und 2 Punkte, wenn sie vollständig erfüllt wurde. Jedes Fallbeispiel wurde von zwei Beurteilern bewertet.

Insgesamt liegen Daten von 42 Fahrlehreranwärtern für den Messzeitpunkt I und III vor (Messwiederholungsstichprobe), von 84 Personen nur

zum Messzeitpunkt I und von 202 Personen nur zum Messzeitpunkt III (unabhängige Stichproben). Die Berechnungen zum Vergleich der Leistungen werden wie im Kapitel 7.2.4 getrennt nach a) Daten der unabhängigen Stichproben (Zpt. I oder III) und nach b) Daten der Messwiederholungsstichprobe (Zpt. I und III) vorgenommen und dargestellt.

8.2.5.3 Ergebnisse

Nachdem die Fallbeispiele bewertet wurden, wurde zunächst die Beurteilerübereinstimmung (Cohens Kappa) berechnet. Diese liegt bei $Kappa = 0,0373$, was völlig unbefriedigend ist. Aus diesem Grund wurde die starke Differenzierung der Urteile aufgehoben und nur zwischen den Kategorien 0 = nicht erfüllt und 1 = erfüllt differenziert. Die erneut berechnete Beurteilerübereinstimmung liegt dann bei $Kappa = 0,517$. Es zeigte sich also, dass die Beurteiler zwar übereinstimmend beurteilen können, ob eine Anforderung nicht erfüllt oder erfüllt wurde, hinsichtlich der Differenzierung zwischen teilweise erfüllt und erfüllt stimmen die Urteile jedoch nur zu einem geringen Maße überein.

Die Ergebnisse zu den einzelnen 9 Items wurden pro Person zu einem Wert zwischen 0 und 9 Punkten summiert, um diese besser vergleichbar zu machen. Weiterhin wurde aufgrund der akzeptablen Beurteilerübereinstimmung zwischen beiden Beurteilern je Fallbeispiel der Mittelwert berechnet und mit diesem weitergearbeitet.

Die Ergebnisse der beurteilten Fallbeispiele zeigen eine hohe interne Konsistenz, wie Tabelle 18 zeigt.

In Tabelle 19 sind Mittelwerte, Minimum und Maximum der Fallbeispiele zur Prüfungsangst und der Fallbeispiele zur Lernstandsdiagnose zum Messzeitpunkt I und III für die gesamte Stichprobe dargestellt.

	Fallbeispiel	Cronbach's Alpha
Zpt. I	Fallbeispiel 1	0,935
	Fallbeispiel 2	0,947
Zpt. III	Fallbeispiel 1	0,953
	Fallbeispiel 2	0,935

Tab. 18: Fallbeispiele – interne Konsistenz

* Wir danken den Teilnehmern des Workshops für ihr Engagement und fachkundigen Rat

a) Daten der unabhängigen Stichproben (Zpt. I oder III)

In die Auswertungen gehen Daten von 84 Fahrlehreranwärtern zum Messzeitpunkt I und von 202 Fahrlehreranwärtern zum Messzeitpunkt III ein. Die Ergebnisse sind in Tabelle 20 dargestellt.

Betrachten wir den Unterschied der Gruppe, zu denen entweder Daten zum Zpt. I oder zum Zpt. III vorliegen, im Vor-Nachtest-Vergleich mittels einer multivariaten Varianzanalyse über die beiden Fallbeispiele, finden wir folgende Ergebnisse. Es zeigt sich eine signifikante Veränderung beim Vergleich der Fallbeispiele vom Zpt. I und Zpt. III ($F_{2/285} = 6,462$; $p = 0,02$; $d = 0,32$). Die Fahrlehreranwärter zeigen zum Zpt. III eine statistisch signifikant geringere Leistung als zum Zpt. I.

Betrachtet man daraufhin die Fallbeispiele getrennt voneinander im Vor-Nachtest-Vergleich mittels einer einfaktoriellen ANOVA, stellen wir erneut einen statistisch signifikanten Effekt zwischen dem Messzeitpunkten 1 und 3 beim Fallbeispiel Prüfungsangst fest ($F_{1/283} = 12,923$, $p < 0,001$, $d = 0,49$). Bei der Analyse zum Fallbeispiel Lernstandsdiagnose finden wir keine signifikanten Ergebnisse ($F_{1/285} = 1,466$, $p = 0,227$).

Dies würde bedeuten, dass sich die Leistung der Fahrlehreranwärter hinsichtlich des Fallbeispiels Lernstandsdiagnose im Laufe des Praktikums nicht verändert, die Leistung im Fallbeispiel Prüfungsangst sich jedoch sogar verringert. Grund für diesen unerwarteten Effekt könnte jedoch auch ein Motivationsproblem sein. Die Fragestellung für die

Bearbeitung war so formuliert, dass es bei den Fahrlehreranwärtern ein hohes Maß an Motivation bedurfte, um sie angemessen zu beantworten. Es musste frei auf Fragen geantwortet werden, welche einer genauen Analyse des Textes bedurften. Zusätzlich wurde eine Begründung der Entscheidung für die gewählte Lösung verlangt. Geht man davon aus, dass einige Fahrlehreranwärter aufgrund ihrer Motivation ein schlechtes Ergebnis erzielten, sollte, bezieht man diesen Faktor in die Berechnungen ein, die Leistungsverringerung verschwinden. Um dies zu testen, wurden die Ergebnisse danach kategorisiert, ob eine hinreichende Motivation, die Aufgabe zu lösen, vorhanden war oder nicht. Diese Einteilung geschah aufgrund der Länge der geschriebenen Antwort. Schrieb ein Fahrlehreranwärter mehr als drei Sätze als Antwort, wurde er als motiviert (1), schrieb er weniger, wurde er als nicht motiviert (0) eingestuft. Der Datensatz teilt sich wie folgt auf motivierte und nicht motivierte Fahrlehreranwärter auf. 251 Fahrlehreranwärter können insgesamt als motiviert zur Bearbeitung der Fallbeispiele angesehen werden. Zum Messzeitpunkt I lassen sich 77 von 84 als motiviert und zum Messzeitpunkt III 174 von 202 Fahrlehreranwärter als motiviert einstufen.

Berechnet man die multivariate Varianzanalyse über beide Fallbeispiele, um die Veränderung zwischen Zpt. I und Zpt. III zu überprüfen, unter der Bedingung, dass die Fahrlehreranwärter für beide Fallbeispiele als motiviert kategorisiert wurden, zeigt sich wiederum ein statistisch signifikanter Unterschied zwischen den Messzeitpunkten ($F_{2/224} = 7,737$; $p = 0,001$; $d = 0,54$).

	N	Minimum	Maximum	Mittelwert	Standardabweichung
Fallbeispiel 1 Zpt. I (Skala 0–18 Punkte)	126	,00	9,00	7,06	2,11
Fallbeispiel 1 Zpt. III (Skala 0–18 Punkte)	244	,00	9,00	5,52	3,08
Fallbeispiel 2 Zpt. I (Skala 0–18 Punkte)	126	,00	9,00	6,66	2,53
Fallbeispiel 2 Zpt. III (Skala 0–18 Punkte)	244	,00	9,00	5,82	2,63

Tab. 19: Ergebnisse Fallbeispiele gesamt

	N	Minimum	Maximum	Mittelwert	Standardabweichung
FB Prüfungsangst Zpt. I	84	,00	9,00	6,80	2,43
FB Prüfungsangst Zpt. III	202	,00	9,00	5,43	3,11
FB Lernstandsdiagnose Zpt. I	84	,00	9,00	6,25	2,86
FB Lernstandsdiagnose Zpt. III	202	,00	9,00	5,82	2,64

Tab. 20: Ergebnisse Fallbeispiele – Daten der unabhängigen Stichproben (Zpt. I oder III)

Betrachtet man daraufhin die Fallbeispiele getrennt voneinander im Vor-Nachtest-Vergleich unter Berücksichtigung des Faktors Motivation mittels einer einfaktoriellen ANOVA, stellen wir erneut einen statistisch signifikanten Effekt zwischen den Messzeitpunkten beim Fallbeispiel Prüfungsangst fest ($F_{1/250} = 14,765$; $p < 0,001$, $d = 0,60$). Bei der Analyse zum Fallbeispiel Lernstandsdiagnose erhalten wir ebenfalls ein signifikantes Ergebnis ($F_{1/239} = 7,007$, $p = 0,009$, $d = 0,40$).

Diese Ergebnisse machen deutlich, dass trotz ausreichender Motivation der Fahrlehreranwärter, die Leistungen bei der Bearbeitung der Fallbeispiele nach dem Praktikum im Gegensatz zu vor dem Praktikum zurückgehen.

Woran liegt es, dass die Fahrlehreranwärter nach dem Praktikum in den Fallbeispielen eine geringere Leistung zeigen?

Eine weitere überprüfbare Interpretation der Ergebnisse ist folgende: Im Praktikum machen die Fahrlehreranwärter Erfahrungen mit den verschiedensten Typen von Fahrschülern und den verschiedensten Problematiken, die der Beratung und der davor notwendigen Diagnostik bedürfen. Aufgrund der Dauer des Praktikums von ca. 4 Monaten können in dieser Zeit allerdings nur begrenzt viele Erfahrungen mit solchen Situationen gemacht werden. Möglich wäre es, dass die Fahrlehreranwärter diese im Praktikum gemachten spezifischen Erfahrungen auf die Fallbeispiele übertragen, indem sie im beschriebenen Fallbeispiel ein Muster erkennen, welches zu einer Situation aus ihrem Erfahrungsschatz passt und welches, ohne Prüfung weiterer möglicher Informationen im beschriebenen Fallbeispiel, als Lösungsstrategie bzw. -weg zur Beantwortung genutzt wird. Um dieses Interpretationsmuster zu überprüfen, wurden die Antworten der Fahrlehreranwärter in den Fallbeispielen wiederum verschiedenen Kategorien zugeordnet. Die Antworten wurden danach eingestuft, ob sich darin ein direkter Bezug zu speziellen Erfahrungen in der Praxis, also im Praktikum, finden lässt oder nicht. Lässt sich ein solcher Bezug finden, wurde die Antwort der Kategorie „Praxis“ zugeordnet. Wurde die Antwort mit einer allgemeinen Begründung gegeben, wurde sie der Kategorie „nicht Praxis“ zugeteilt. Greift dieses Interpretationsmuster, sollte sich zeigen, dass der Leistungsabfall vom Vor- zum Nachtest verschwindet, wenn nur Antworten der Kategorie „nicht Praxis“ in die Berechnungen einbezogen werden.

Nach Kategorisierung wurden spezielle Praxisbezüge innerhalb der Antworten zu den Fallbeispielen kategorisiert. Die Ergebnisse ändern sich dadurch allerdings nicht.

b) Daten der abhängigen Stichprobe (Zpt. I und III)

Dieser Auswertung liegen Daten von 42 Fahrlehreranwärtern zugrunde, von denen für beide Fallbeispiele sowohl Daten zum Messzeitpunkt I als auch zum Messzeitpunkt III vorliegen. Somit lassen sich die Veränderungen vor und nach dem Praktikum längsschnittlich anhand von Messwiederholungsvarianzanalysen untersuchen. Tabelle 21 zeigt die Mittelwerte, Minimum, Maximum und Standardabweichungen für diese Daten.

Vergleicht man die Ergebnisse der Fallbeispiele zu den Messzeitpunkten I und III mittels Messwiederholungsvarianzanalysen, zeigen sich signifikante Unterschiede. Sowohl der Prä-Post-Test des ersten Fallbeispiels ($F_{1/41} = 10,271$; $p = 0,003$; $d = 0,73$) als auch der Vergleich des zweiten Fallbeispiels ($F_{1/41} = 8,467$; $p = 0,006$; $d = 0,55$) zeigt eine signifikante Veränderung. Die erreichte Punktzahl nach dem Praktikum ist jeweils statistisch signifikant niedriger. Bild 14 verdeutlicht dieses Ergebnis grafisch.

Bezieht man auch bei dieser Stichprobe den Faktor Motivation mit in die Berechnung ein, erhält man für die Kategorie „motiviert“ die in Tabelle 22 dargestellte Stichprobe für die Berechnung.

Vergleicht man wiederum unter Einbezug des Faktors Motivation die Ergebnisse der Fallbeispiele im Vortest und Nachtest mittels Messwiederholungsvarianzanalysen, zeigen sich signifikante Unterschiede zwischen den Ergebnissen im Fallbeispiel Prüfungsangst ($F_{1/32} = 7,083$; $p = 0,012$; $d = 0,62$) und ebenfalls im Fallbeispiel Lernstandsdiagnose ($F_{1/28} = 8,706$; $p = 0,006$; $d = 0,91$).

Demnach zeigt auch die längsschnittliche Auswertung der Daten unerwarteterweise eine Verschlechterung der diagnostischen Leistungen zum Zeitpunkt nach dem Praktikum im Vergleich zur Erhebung vor dem Praktikum.

	N	Minimum	Maximum	Mittelwert	Standardabweichung
FB Prüfungsangst Zpt. I	42	3,00	9,00	7,4762	1,24427
FB Prüfungsangst Zpt. III	42	,00	9,00	5,9643	2,91002
FB Lernstandsdiagnose Zpt. I	42	,00	9,00	7,0238	1,76329
FB Lernstandsdiagnose Zpt. III	42	,00	9,00	5,8214	2,63147

Tab. 21: Ergebnisse Fallbeispiele – Messwiederholung

	N	Minimum	Maximum	Mittelwert	Standardabweichung
FB Prüfungsangst Zpt. I	33	6,00	9,00	7,6061	,99025
FB Prüfungsangst Zpt. III	34	2,00	9,00	6,5735	2,31311
FB Lernstandsdiagnose Zpt. I	29	5,50	9,00	7,7586	,89264
FB Lernstandsdiagnose Zpt. III	34	2,500	9,00	6,4853	1,90488

Tab. 22: Ergebnisse Fallbeispiele – Motivation

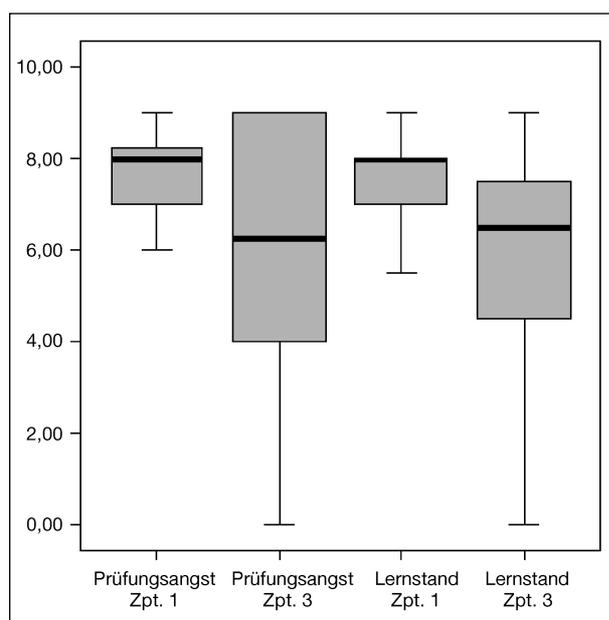


Bild 14: Ergebnisse Fallbeispiele – Messwiederholung

Zusammenfassung

Die Ergebnisse der Fallbearbeitung zeigen, dass die Fahrlehreranwärter sich hinsichtlich der Fähigkeiten auf den Gebieten der Diagnostik und Beratung im Laufe des Praktikums nicht verbessern, sondern verschlechtern: Die Leistungen, welche vor dem Praktikum im mittleren Bereich liegen, konnten nach dem Praktikum nicht mehr gezeigt werden. Mangelnde Motivation zur Bearbeitung der Aufgabenstellungen konnte als Ursache für diesen Leistungsabfall empirisch weitgehend ausgeschlossen werden. Eine mögliche andere Ursache könnten die in der Praktikumszeit von ca. 4 Monaten begrenzt vielen Erfahrungen mit diagnos-

tischen Situationen sein. Diese Hypothese kann jedoch mit den hier erhobenen Daten nicht geprüft werden.

8.2.6 Unterrichtsbeurteilung (didaktische, Diagnostik- und Beratungskompetenz)

8.2.6.1 Fragestellung

Neben Fähigkeiten im Bereich Diagnostik und Beratung spielen beim Unterrichten weitere Fähigkeiten eine Rolle, welche der Fahrlehreranwärter in seiner Ausbildung erwerben sollte. Der Fahrlehreranwärter muss den Unterricht didaktisch und methodisch gut aufbauen, ihn für die Fahrschüler interessant gestalten, den Schwierigkeitsgrad der Gruppe anpassen als auch auf die Fahrschüler eingehen können, um guten Unterricht zu halten. Aus diesem Grund stellen sich hinsichtlich der Unterrichtsbeurteilungen folgende Fragen:

- Wie wird die didaktisch-methodische Kompetenz von Fahrlehreranwärtern im Praktikum beurteilt?
- Zeigt sich ein Unterschied hinsichtlich der Planung und Darstellung von Unterrichtsinhalten, des Umgangs mit den Fahrschülern, der Interessantheit des Unterrichts und des Schwierigkeitsgrades des Unterrichtes zu Beginn des Praktikums und am Ende des Praktikums?

8.2.6.2 Methode und Durchführung

Unterrichtsbeurteilung

Zur Erhebung der didaktisch-methodischen Kompetenz, des Lernklimas, der Unterrichtsplanung

sowie der Kommunikation im Unterricht wurde, basierend auf eingeführten Verfahren der Lehrevaluation (STAUFENBIEL, 2001; RINDERMAN, 1996) ein Evaluationsfragebogen entwickelt. Dieser Fragebogen umfasst fünf Kerndimensionen:

- Methodik und didaktischer Aufbau des Unterrichts,
- Verhalten des FLA gegenüber den Fahrschülern,
- Relevanz und Nützlichkeit der vom FLA vermittelten Inhalte,
- Angemessenheit von Schwierigkeit und Umfang der Inhalte,
- Globalurteil des Unterrichtes.

Der Fragebogen wird in zwei Gegenstandsvarianten zur Evaluation des

- theoretischen Unterrichts und des
- praktischen Unterrichts

und in vier Beurteilervarianten

- als Selbsteinschätzungsbogen für den FLA,
- als Bewertungsbogen für den AFL,
- als Einschätzungsbogen für die FS,
- als Bewertungsbogen für den Untersuchungsleiter

eingesetzt. Es existieren somit $2 \times 4 = 8$ verschiedene Fragebogenvarianten (siehe Anhang 15).

Typisierung

Um zusätzlich zu dem Fragebogen ein weiteres Globalurteil der Fahrschüler über den Fahrlehreranwärter zu erhalten und somit einen weiteren Hinweis darüber zu bekommen, wie ausgeprägt die pädagogischen Kompetenzen des Fahrlehreranwärters sind, sollten die Fahrschüler die Fahrlehreranwärter zu verschiedenen Typen zuordnen. Dabei wurde der jeweilige Fahrlehreranwärter anhand der Urteile seiner Fahrschüler einer von drei Typen von Fahrlehrern (Didaktiker, Diagnostiker, Berater) zugeordnet. Es wird davon ausgegangen, dass diese drei Typen nicht unabhängig voneinander sind, sondern aufeinander aufbauen.

Die Fahrschüler erhielten drei verschiedene Beschreibungen von Fahrlehrern, die diesen drei Typen zuordenbar sind, und sie erhielten die Auf-

gabe, ihren eigenen Fahrlehrer diesen Beschreibungen zuzuordnen. Diese Zuordnung geschah anhand von zwei Fragen: „Zu welchem Typ passt Ihr Fahrlehrer am ehesten?“ und „Welcher Typ trifft auf Ihren eigenen Fahrlehrer am wenigsten zu?“ (siehe Anhang 16).

Beide Fragebogen wurden gemeinsam zum Messzeitpunkt II und IV in den Ausbildungsfahrschulen eingesetzt. So weit möglich wurden dabei Bewertungen des theoretischen und praktischen Unterrichtes von Fahrlehreranwärter, Ausbildungsfahrlehrern, Fahrschülern und dem Untersuchungsleiter vorgenommen. Untersuchungsleiter waren entweder geschulte studentische Mitarbeiter oder die Projektmitarbeiter selbst.

8.2.6.3 Ergebnisse

Daten konnten von 36 Fahrlehreranwärtern erhoben werden, wobei jedoch jeweils nicht zu allen Fragebogenvarianten Daten vorliegen.

Die Ergebnisse der Beurteilungen unterteilt nach den Skalen

- Planung und Darstellung (Methodik und didaktischer Aufbau des Unterrichts),
- Umgang mit den Fahrschülern (Verhalten des FLA gegenüber den Fahrschülern),
- Interessanztheit des Unterrichtes (Relevanz und Nützlichkeit der vom FLA vermittelten Inhalte),
- Schwierigkeit (Angemessenheit von Schwierigkeit und Umfang der Inhalte)

zeigen, dass die Fahrlehreranwärter sowohl zu Beginn des Praktikums als auch an dessen Ende sehr gute Bewertungen von Fahrschülern, Ausbildungsfahrlehrern und Untersuchungsleitern erhalten. Die einzelnen Ergebnisse zu den verschiedenen Beurteilern und Skalen sind grafisch im Anhang dargestellt (siehe Anhang 17). Es wird jeweils Vortest und Nachtest gegenübergestellt. Da bereits zu Beginn des Praktikums die Bewertung innerhalb der Skalen sehr hoch ausfällt, ist es nicht verwunderlich, dass diese nach dem Praktikum nicht höher ausfällt. Die Bewertungen zeigen, dass die Fahrschüler, der Ausbildungsfahrlehrer, die Untersuchungsleiter und auch die Fahrlehreranwärter selbst mit ihrer Leistung im Fahrschulunterricht durchaus zufrieden sind und diese deshalb sowohl zu Beginn als auch am Ende des Praktikums hoch einschätzen.

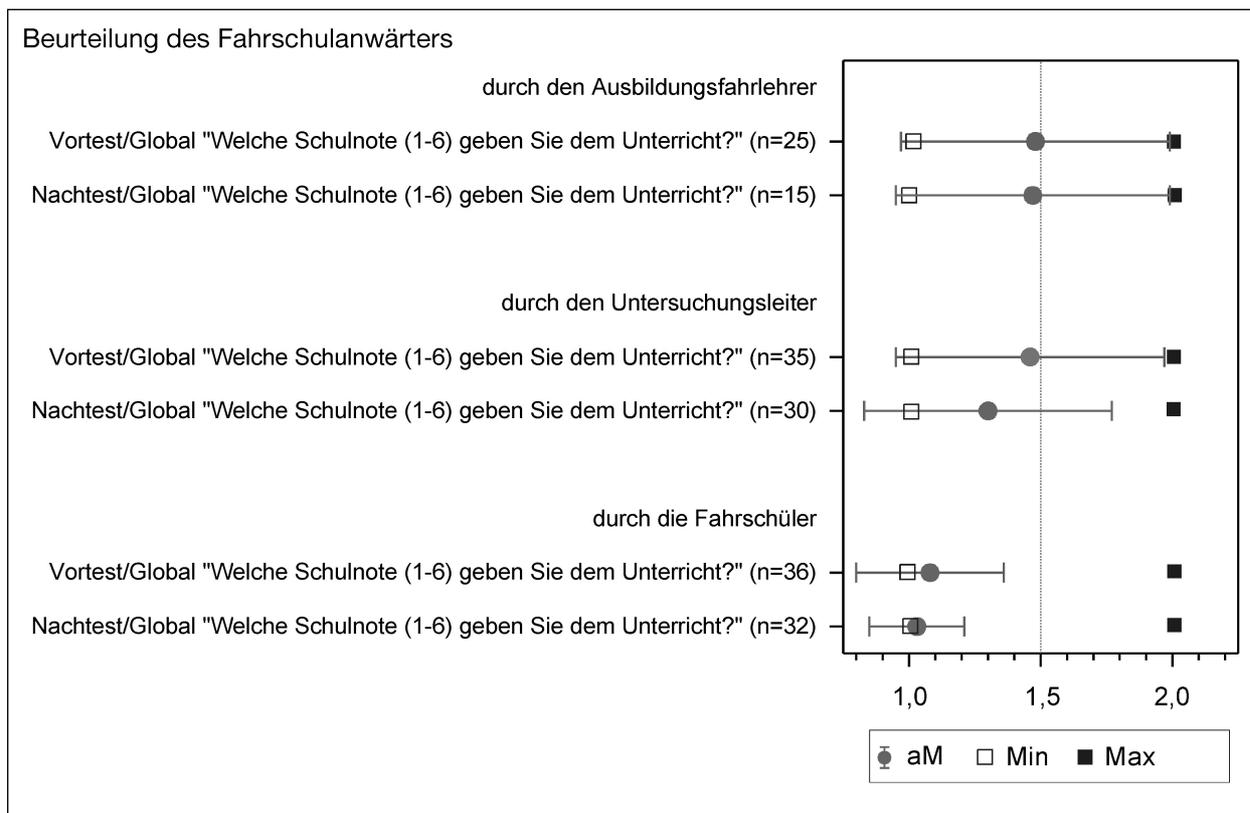


Bild 17: Unterrichtsbeurteilung – Globalurteile (Notenskala 1 bis 6)

Im Folgenden soll speziell auf die Skala „Globalbeurteilung des Unterrichtes“ durch die verschiedenen Beurteiler (Ausbildungsfahrlehrer, Untersuchungsleiter, Fahrschüler) eingegangen werden. Die Globalbeurteilung erfolgte jeweils nach dem theoretischen und praktischen Unterricht durch Notengebung der Beurteiler zu folgenden Fragen: „Welche Schulnote (1–6) geben Sie dem Unterricht?“ und „Welche Schulnote geben sie dem Fahrlehrer?“ Zur Vereinfachung und besseren Differenzierung der Urteile wurden die gegebenen Noten in zwei Kategorien eingeteilt: 1 = guter Unterricht/Fahrlehrer (entspricht den Noten 1 und 2) und 2 = kein guter Unterricht/Fahrlehrer (entspricht den Noten 3, 4, 5 und 6). Die Teilung wurde hier zwischen den Noten 2 und 3 vorgenommen, da die Bewertungen sehr hoch ausfielen, was möglicherweise Folge sozialer Erwünschtheitstendenzen in der Benotung ist.

Die Ergebnisse zeigen, dass vom Vor- zum Nachtest eine Änderung der Beurteilung vorstatten geht. Der Unterricht und auch der Fahrlehrer werden im Durchschnitt im Nachtest besser bewertet als im Vortest, also zu Beginn des Praktikums. Die einzelnen Werte der Beurteilungen (Mittelwert, Minimum und Maximum) zeigt Bild 17.

Beurteilung des Fahrschulanwärters

Betrachten wir die Ergebnisse getrennt nach den Bewertungen des theoretischen und des praktischen Unterrichtes, zeigt sich das im Folgenden dargestellte Bild.

Beurteilung durch den Ausbildungsfahrlehrer

Während sich die Ausbildungsfahrlehrer in der Beurteilung des theoretischen Unterrichtes des Fahrlehreranwärters im Vor- und Nachtest kaum unterscheiden (1. Frage), zeigen sich besonders bei der Beurteilung des praktischen Unterrichtes (1. Frage) und der Beurteilung des Fahrlehrers (2. Frage) große Unterschiede.

Der theoretische Unterricht wird im Vortest von 52 % der Ausbildungsfahrlehrer als gut und im Nachtest von 53,3 % als gut bewertet. Gefragt nach der Bewertung der Qualität des Fahrlehrers bezüglich des theoretischen Unterrichtes finden wir dagegen eine deutliche Veränderung vom Vor- zum Nachtest. Im Vortest wird der Fahrlehrer von 50 % als gut, im Nachtest dagegen von 60 % als gut bewertet.

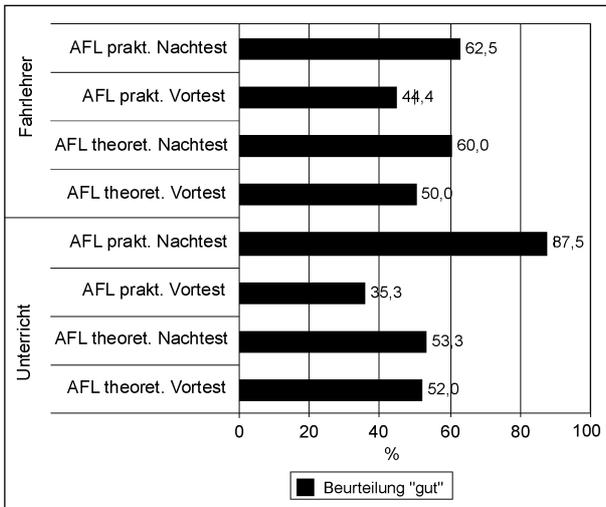


Bild 18: Unterrichtsbeurteilung. Anteil guter Bewertungen (%) – Globalbeurteilung durch den Ausbildungsfahrlehrer

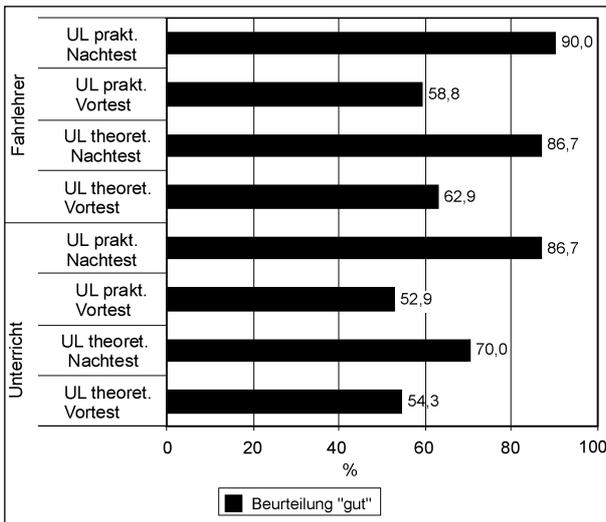


Bild 19: Unterrichtsbeurteilung. Anteil guter Bewertungen (%) – Globalbeurteilung durch den Untersuchungsleiter

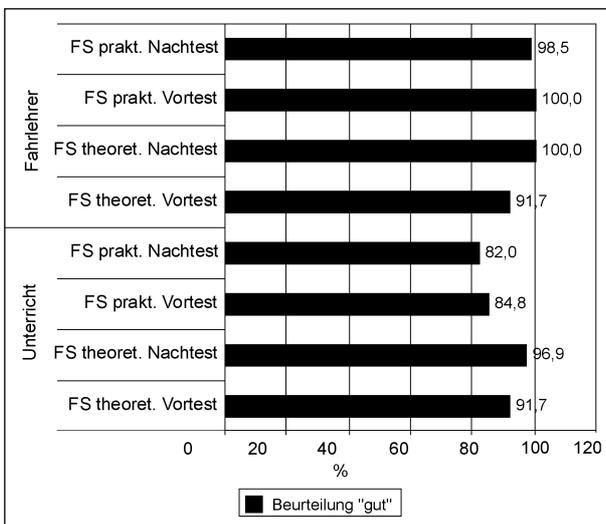


Bild 20: Unterrichtsbeurteilung. Anteil guter Bewertungen (%) – Globalbeurteilung durch die Fahrschüler

Bei der Beurteilung des praktischen Unterrichtes wird die Verbesserung vom Vor- zum Nachttest besonders deutlich. Hier wird der Unterricht im Vortest von 35,3 % als gut eingestuft, während im Nachttest am Ende des Praktikums den praktischen Unterricht 87,5 % als gut beurteilen. Auch die Beurteilung der Leistung des Fahrlehrers (Frage 2) verbessert sich deutlich von im Vortest 44,4 % guten Beurteilungen zu 62,5 % guten Bewertungen im Nachttest. Bild 18 stellt die Ergebnisse grafisch dar.

Beurteilung durch den Untersuchungsleiter

Die Globalbeurteilung durch den Untersuchungsleiter zeigt deutlich eine Verbesserung in der Bewertung des Unterrichtes und des Fahrlehrers vom Vor- zum Nachttest, sowohl bei der Bewertung des theoretischen als auch des praktischen Unterrichtes (Bild 19).

54,3 % der Untersuchungsleiter bewerten den theoretischen Unterricht im Vortest als gut, im Nachttest sind es in dieser Kategorie sogar 70,0 %. Der Fahrlehrer wird dabei im Vortest von 62,9 % und im Nachttest von 86,7 % mit gut bewertet.

Die Globalbewertung des praktischen Unterrichtes zeigt ein ähnliches Bild. Hier beurteilen 52,9 % der Untersuchungsleiter den Unterricht im Vortest mit gut, der Unterricht im Nachttest dagegen wird von 86,7 % mit gut beurteilt. Auch die als gut eingestufte Bewertung des Fahrlehrers nimmt vom Vortest (58,8 %) zum Nachttest (90,0 %) deutlich zu.

Beurteilung durch die Fahrschüler

Die Beurteilung der Fahrschüler zeigt im Gegensatz zu den anderen Beurteilern kaum eine Differenz zwischen Vor- und Nachttest. Sowohl der Unterricht als auch der Fahrlehreranwärter werden im Vortest und Nachttest von jeweils mehr als 80 % der Fahrschüler als gut eingestuft (siehe Bild 20). Grund dafür könnte auch hier entweder soziale Erwünschtheit oder aber auch fehlende Vergleichsmöglichkeiten sein. Fahrschüler kennen in den meisten Fällen nur eine Fahrschule und erhalten dort auch nur von einem Fahrlehrer Unterricht. Für die meisten ist es die erste Ausbildung in einer Fahrschule. Das Vergleichs-Bewertungssystem der Fahrschüler ist möglicherweise der Schulunterricht, welcher jedoch mit Pflicht, Beurteilung und Noten verbunden ist. Die Ausbildung in der Fahr-

schule geschieht freiwillig und unter einer anderen Motivation als der Schulunterricht. Somit könnte eine mögliche Erklärung dieser sehr hohen Prozentsätze aus dem Vergleich zum Schulunterricht resultieren.

Typisierung des Fahrlehreranwärters

Daten konnten im Vortest zu 35 Fahrlehreranwärttern, im Nachtest zu 29 Fahrlehreranwärttern erhoben werden. Von 21 Fahrlehreranwärttern erhielten wir sowohl im Vor- als auch im Nachtest eine Zuordnung.

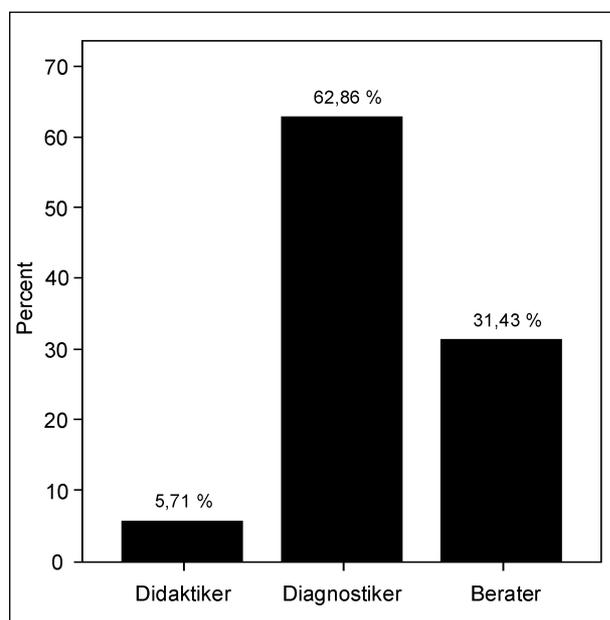


Bild 21: Typisierung Vortest

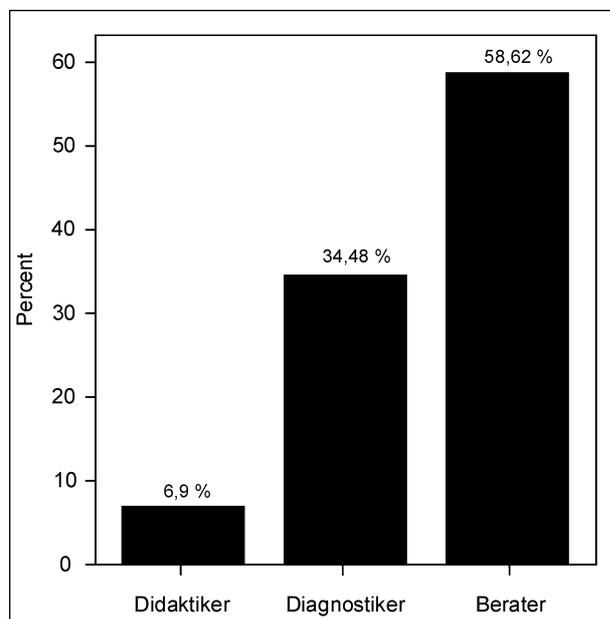


Bild 22: Typisierung Nachtest

Die Ergebnisse zeigen, dass die Fahrschüler insgesamt ihren Fahrlehrer im Vortest am ehesten zum Typen Diagnostiker und im Nachtest zum Typen Berater zuordnen. Der Median liegt im Vortest ($n = 35$) bei 2 (Diagnostiker) und im Nachtest bei 3 ($n = 29$; Berater). Die Verteilung der Zuordnungen im Vor- und im Nachtest zeigen die Bilder 21 und 22.

Betrachtet man die Veränderung der Typenzuordnung vom Vortest zum Nachtest bei der Gruppe von Fahrlehreranwärttern, zu denen wir sowohl Daten im Vortest als auch im Nachtest erheben konnten, zeigt sich ebenso eine Veränderung des Medians von 2, dem Diagnostiker ($n = 21$), zu 3, dem Berater ($n = 21$).

Zusammenfassung

Die Ergebnisse der Unterrichtsbeurteilung zeigen, dass die Fahrlehreranwärter bereits nach der theoretischen Ausbildung in der Lage sind, sowohl theoretischen als auch praktischen Unterricht in guter Qualität zu geben. Diese Qualität nimmt jedoch – gemessen anhand der Urteile von Ausbildungsfahrlehrern, Untersuchungsleitern und Fahrschülern – nach dem Praktikum zu. Besonders die Globalurteile machen dies deutlich.

Die Typisierung macht deutlich, dass die Fahrschüler insgesamt ihren Fahrlehrer im Vortest am ehesten zum Typen Diagnostiker und im Nachtest zum Typen Berater zuordnen. Dies stimmt mit der erwarteten Entwicklung überein.

8.2.7 Videostudie

8.2.7.1 Fragestellung

Unterrichtsqualität kann mittels verschiedener Methoden untersucht werden. Eine oft verwandte Methode ist die Videografie des Unterrichtes. Durch sie ist es möglich, einzelne spezifische Aspekte des Ausbildungserfolges zu demonstrieren. Mittels dieser Methodik konnte die Entwicklung der Fahrlehreranwärter hinsichtlich ihrer didaktisch-methodischen Kompetenzen überprüft werden. Folgende Fragestellungen standen dabei im Vordergrund:

- Existieren Unterschiede zwischen den gehaltenen Unterrichtsstunden hinsichtlich der beobachteten Unterrichtsqualität zu Beginn und am Ende des Praktikums?
- Um welche Unterschiede handelt es sich dabei?

- Zeigt sich eine Verbesserung der Qualität des Unterrichtes am Ende des Praktikums?

8.2.7.2 Methode und Durchführung

Zur Demonstration spezifischer Aspekte des Ausbildungserfolgs wurde – wie bei TIMSS (Third International Mathematics and Science Study; BAUMERT et. al., 2000) – mit einer kleinen Teilstichprobe von 10 FLA eine Videostudie durchgeführt. Dabei wurde von jedem FLA eine theoretische Unterrichtsstunde per Video aufgezeichnet und getrennt von je zwei Experten beurteilt. Dazu erhielten die Experten jeweils eine CD mit den Unterrichtsausschnitten von zwei unterschiedlichen Fahrlehreranwärtern. Diese CD enthielt vier 15-minütige Unterrichtsausschnitte, jeweils von jedem Fahrlehreranwärter einen Ausschnitt einer theoretischen Unterrichtsstunde zu Beginn und einen Ausschnitt am Ende des Praktikums der Fahrlehrerausbildung. Dabei handelte es sich jeweils um die ersten 15 Minuten der Unterrichtsstunde. Die Experten erhielten die Aufgabe, sich die Ausschnitte anzuschauen und folgende Fragen schriftlich zu beantworten (Instruktionen für die Expertenbeurteilung und die Expertengutachten siehe Anhang 18):

1. Was denken Sie: Welcher Ausschnitt des Unterrichts wurde zu Beginn des Praktikums aufgenommen und welcher am Ende?
2. Bitte beschreiben Sie die Unterschiede der beiden Ausschnitte. Was ist Ihnen aufgefallen? Denken Sie dabei an die Ziele des Ausbildungsprogramms.

Insgesamt erhielten wir 20 Gutachten zu 20 Unterrichtsausschnitten von 10 Fahrlehreranwärtern.

8.2.7.3 Ergebnisse

Globale Einschätzung

Im Allgemeinen werden die Videoausschnitte von den Experten richtig dem Vor- und Nachtest zugeordnet. 12-mal wurden die Ausschnitte richtig, 7-mal falsch und einmal gar nicht den Zeitpunkten innerhalb des Praktikums zugeordnet. Es erscheint allerdings schwierig, die Ausschnitte zuzuordnen, da zweimal trotz nicht korrekter Zuordnung der Ausschnitte zu Vor- bzw. Nachtest im Nachtest ein Leistungszuwachs verzeichnet wird. Somit kann aufgrund der Gutachten die Anzahl der falschen Zuordnungen inhaltlich betrachtet auf 5 reduziert werden.

Generell ist in den Gutachten eine Verbesserung des Unterrichts vom Vor- zum Nachtest erkennbar. Die Experten, welche die Unterrichtsausschnitte richtig zugeordnet haben, erkennen auch eine positive Entwicklung der Leistung des Fahrlehreranwärters vom Beginn zum Ende des Praktikums. Nur 5 Experten beschrieben eine negative Entwicklung der Leistung vom Vor- zum Nachtest. Es fiel außerdem auf, dass bei den nicht richtig zugeordneten Ausschnitten von 2 Fahrlehreranwärttern es den Experten schwer fällt, überhaupt Unterschiede zwischen den Ausschnitten zu benennen.

Als Fortschritte vom Vor- zum Nachtest werden vorwiegend genannt:

- besser vorbereiteter und gegliederter Unterricht,
- selbstbewussteres Auftreten des Fahrlehreranwärters,
- stärkerer Einbezug und bessere Motivation der Fahrschüler und verbesserte Kommunikation mit den Fahrschülern im Unterricht,
- besserer und abwechslungsreicherer Einsatz von verschiedenen Medien und Lernmethoden.

Folgende Zitate belegen die bessere Einschätzung der Fahrlehreranwärter im Nachtest. Es handelt sich dabei um Zitate, welche sich auf den Videoausschnitt am Ende des Praktikums beziehen:

Zitat 1:

„Die Fahrlehrerin wirkt insgesamt im Umgang mit den Schülern recht locker, sie reagiert auf das, was die Fahrschüler im Unterricht beitragen, nimmt die Infos auf und verarbeitet sie weiter!“

Zitat 2:

„Der Fahrlehrer scheint besser vorbereitet zu sein, hat sich zuvor mit dem Thema beschäftigt und sich Gedanken über die Durchführung gemacht. Die Schülermitarbeit ist aktiver, denn ein engagierter, vorbereiteter Lehrer wirkt sich in der Regel positiv auf die Schüler aus.“

Zitat 3:

„Insgesamt war der erste Unterricht [Nachtest] noch besser vorbereitet und gegliedert. Der Fahrlehreranwärter wirkte sicherer und gab sogar Hilfestellung, wenn Fragen nicht beantwortet werden konnten.“

Einschätzung der einzelnen Fahrlehreranwärter

Fahrlehreranwärter 1

Beide Experten, die die Ausschnitte begutachtet haben, ordnen diese dem Vor- und Nachtest richtig zu.

Trotz Kritik an beiden Unterrichten sind Unterschiede zwischen den beiden Unterrichtsausschnitten erkennbar. Beim Vergleich der Ausschnitte zeigte sich im Nachtest:

- ein gesteigertes Selbstbewusstsein des Fahrlehreranwärters, welches sich insbesondere im Umgang mit Fahrschülern deutlich macht,
- ein lockerer wirkender Unterricht,
- eine Verbesserung der Planung des und Vorbereitung auf den Unterricht,
- besserer Einsatz unterschiedlicher Methoden,
- verbesserter Einbezug der Fahrschüler in den Unterricht und
- eine Zunahme der Spontaneität des Fahrlehreranwärters.

Fahrlehreranwärter 2

Die Ausschnitte werden von beiden Experten richtig den Zeitpunkten zu Beginn des Praktikums und am Ende des Praktikums zugeordnet.

Unterschiede, die zwischen beiden Zeitpunkten genannt wurden, waren:

- schülerzentriertere Arbeitsweise,
- lehrzielorientierterer, themenzentrierter und aktiverer Medieneinsatz,
- bessere Stoffauswahl am Ende des Praktikums,
- bessere Hinführung zum und Einführung in das Thema,
- vielfältigerer Methodeneinsatz und
- engagierter und wesentlich strukturierterer Unterricht.

Fahrlehreranwärter 3

Die Videoausschnitte wurden dem Vor- und Nachtest von beiden Experten richtig zugeordnet.

Veränderungen, welche vom Vortest zum Nachtest genannt wurden, waren:

- klare Steigerung der Unterrichtsgestaltung,
- besserer Einbezug und Motivation der Schüler (Förderung der Schüleraktivität),
- besser gegliederter Unterricht – systematischere Vorgehensweise,
- größere Medienkompetenz und Medienvielfalt (gezielter Einsatz von Flip-Chart und CDI) und
- verbesserter Methodeneinsatz.

Fahrlehreranwärter 4

Auch bei diesem Fahrlehreranwärter wurden die Videoausschnitte von beiden Experten richtig als Vor- und Nachtest erkannt.

Beide Experten beurteilten dabei jedoch beide Ausschnitte als mangelhaft. Der Fahrlehreranwärter wirkt in beiden Ausschnitten sehr unsicher und wenig redegewandt. Es finden im Unterricht kaum Methodenwechsel statt, und als Medium wird ausschließlich das CDI-Gerät verwendet. Trotz dieser als nicht gut beurteilten Unterrichtsqualität, ist eine leichte positive Entwicklung vom Beginn zum Ende des Praktikums erkennbar.

Folgende Unterschiede werden erkannt:

- Hintergründe werden im Nachtest ansatzweise geklärt und „Wenn“-Fragen gestellt,
- der Fahrlehreranwärter verwendet mehr funktionale Gesten und
- wirkt nicht mehr ganz so unsicher wie im Ausschnitt zu Beginn des Praktikums.

Fahrlehreranwärter 5

Bei der Beurteilung des Unterrichtes dieses Fahrlehreranwärters werden die Videoausschnitte von beiden Experten richtig zugeordnet, und es wurde eine Verbesserung des Unterrichts vom Vor- zum Nachtest festgestellt.

Unterschiede, die zwischen Vor- und Nachtest genannt wurden, waren:

- besser vorbereiteter und gegliederter Unterricht,
- sichereres Auftreten des Fahrlehreranwärters,
- besserer Medieneinsatz,
- bessere Förderung der Aktivität und Einbezug der Fahrschüler,

- der Fahrlehreranwärter gab im Nachttest Hilfestellungen, wenn Fragen nicht beantwortet werden konnten, und
- er wirkte insgesamt ruhiger und geduldiger.

Fahrlehreranwärter 6

Diese Ausschnitte ordnet der erste Experte den Zeitpunkten innerhalb des Praktikums richtig zu, der zweite dagegen falsch.

Während der erste Experte folgende Verbesserungen vom Vortest zum Nachttest beschreibt:

- verbesserter Medieneinsatz,
- methodische Verbesserungen,
- schülerzentriertere Arbeitsweise und
- lockereres und sichereres Auftreten des Fahrlehreranwärters,

wird vom zweiten Experten eine geringfügige Verschlechterung diagnostiziert. Er beschreibt den Fahrlehreranwärter im Vortest als weniger „betont lustig und locker“ und das Eingehen auf die Beiträge der Fahrschüler als intensiver. Beide Unterrichtsausschnitte werden jedoch als qualitativ gut bewertet.

Fahrlehreranwärter 7

Die Unterrichtsausschnitte werden von einem Experten richtig, von dem zweiten jedoch falsch zu den Zeitpunkten der Aufnahme zugeordnet.

Als Unterschiede zwischen den Ausschnitten werden von beiden Experten weniger gute Vorbereitung, mangelhafter Praxisbezug und starke Orientierung an der Unterrichtsvorbereitung sowie schlechterer Einbezug der Fahrschüler am Ende des Praktikums beschrieben.

Fahrlehreranwärter 8

Hier wurden die Videoausschnitte von beiden Experten nicht richtig zugeordnet. Ein Experte gibt jedoch bei der Bewertung der Ausschnitte an, dass auch eine umgekehrte Zuordnung hier zutreffen könnte. Die Zuordnung erscheint bei diesen Ausschnitten als schwierig.

Die Beschreibung der Unterschiede zwischen den Ausschnitten hinsichtlich des Vor- und Nachttests

fallen bei den Experten unterschiedlich aus. Während der erste Experte die Unterrichtsausschnitte zwar falsch zuordnet, wird der Ausschnitt, welcher wirklich am Ende des Praktikums aufgenommen wurde, als besser beurteilt. Verbesserungen, die vom tatsächlichen Vor- zum Nachttest beschrieben werden, sind hierbei:

- eine deutlich bessere Vorbereitung und Engagement des Fahrlehreranwärters,
- verbesserte Strukturiertheit und Planung des Unterrichtes,
- bessere Förderung des Interesses bei den Fahrschülern,
- Verbesserung der Aktivität der Fahrschüler,
- Entwicklung vom langweiligen, wenig zielgerichteten Frontalunterricht zum schülerorientierten Unterricht.

Der zweite Experte dagegen beurteilt den Unterricht, welcher zum Beginn des Praktikums aufgenommen wurde, als wesentlich besser. Sowohl die Lernstandsdiagnose, die Motivation der Fahrschüler, der Medieneinsatz, als auch sein Auftreten werden als besser bewertet. Jedoch merkt der Experte an, dass es aufgrund der kurzen Sequenz des Unterrichtes von 15 Minuten sehr schwierig war, diesen zu beurteilen und eine umfassende Beurteilung der Unterrichtsqualität des Fahrlehreranwärters für ihn somit nicht möglich ist.

Fahrlehreranwärter 9

Hier konnten die Videoausschnitte dem Vor- und Nachttest von einem Experten nicht zugeordnet werden, da keine Unterschiede oder Verbesserungen festgestellt werden konnten. Der zweite Experte ordnete die Videoausschnitte den Zeitpunkten der Aufnahme falsch zu.

Der Unterricht wird vom ersten Experten in beiden Ausschnitten als sehr schlecht eingestuft. Es werden die fehlende Einleitung, der mangelnde Einbezug der Fahrschüler und die Unstrukturiertheit des Unterrichtes bemängelt. Auch der zweite Experte beurteilt beide Ausschnitte als sehr schlecht, erkennt jedoch trotz falscher Zuordnung eine positive Entwicklung zwischen dem realen Vor- und Nachttest. Er beschreibt eine Verbesserung beim Umgang mit den Fahrschülern in der Darstellung der Unterrichtsinhalte.

Fahrlehreranwärter 10

Die Videoausschnitte wurden von beiden Experten dem Vor- und Nachtest falsch zugeordnet.

Der erste Experte beschreibt die Unterschiede zwischen den beiden Ausschnitten als kaum erkennbar. Beide Unterrichte werden als schlecht beurteilt. Es fehlt in beiden Videoausschnitten der Praxisbezug. Außerdem ist der Medieneinsatz verbesserungswürdig. Es fällt weiterhin auf, dass der Fahrlehreranwärter nur zum Fernsehgerät bzw. zur Wand (Overhead) schaut.

Der zweite Experte dagegen stellt eine Verschlechterung vom Vor- zum Nachtest in folgenden Bereichen fest: Blickkontakt und Methodik „Frage-Antwort“.

Zusammenfassung

Die Auswertung der Beurteilungen durch die Experten zeigt, dass das Praktikum die didaktische und methodische Kompetenz der Fahrlehreranwärter fördert. Betrachtet man die Veränderungen, welche durch das Praktikum bewirkt werden, stellt man fest, dass die Fahrlehreranwärter insbesondere ihre Fähigkeiten bei der Planung und Darstellung von Unterricht und im Umgang mit den Fahrschülern als auch ihr eigenes Auftreten verbessern. In welchem Maße eine Entwicklung stattfindet, scheint sowohl an den Praktikumsbedingungen als auch an den Fähigkeiten des Fahrlehreranwärters zu Beginn des Praktikums zu liegen. Es fällt weiterhin auf, dass das Praktikum bei einem Großteil der Fahrlehreranwärter Wirkung zu zeigen scheint, jedoch bei einigen auch keine Veränderung ersichtlich wird. Gründe hierfür könnten in den unterschiedlichen Praktikumsbedingungen, wie fehlende Betreuung und unzureichende fachliche Betreuung im Bereich Pädagogik durch den Ausbildungsfahrlehrer, liegen (siehe auch Kapitel 8.2.1). Anzumerken ist hier, dass bei dem Fahrlehreranwärter Nummer 5 Probleme mit dem Ausbildungsfahrlehrer den Untersuchungsleitern bekannt sind.

8.2.8 Prüfungsdaten

8.2.8.1 Fragestellung

Eine weitere Evaluationsvariable betrifft den Erfolg in der Fahrlehrerprüfung. Zur diesbezüglichen Analyse wurden Noten der Prüfungen und Durchfallquoten der gesamten Stichprobe erfasst.

Die Noten bzw. Durchfallquoten lassen sich allerdings nicht unmittelbar mit den Noten früherer Prüfungen vergleichen, da sich neben den Ausbildungsinhalten und den Ausbildungsformen auch die Zusammensetzung der Prüfungskommissionen geändert haben. Es kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass die Einführung des Ausbildungspraktikums und damit die Verlängerung des Ausbildungsgangs eine spezielle Selektionswirkung im Hinblick auf die Zusammensetzung der Ausbildungsteilnehmer haben. Soweit die Prüfungsdaten aber – unter Beachtung von Datenschutz Gesichtspunkten – erhältlich sind, sollten sie in der Auswertung zumindest deskriptiv berücksichtigt werden.

Hinsichtlich der Auswertung standen folgende Fragen im Mittelpunkt:

- Welche Noten erreichen die Fahrlehreranwärter in den einzelnen Prüfungen?
- Wie viele Wiederholungen benötigen sie, um eine Prüfung erfolgreich abzuschließen?
- Existieren Zusammenhänge zwischen den erreichten Prüfungsnoten und den Ergebnissen der Unterrichtsbeurteilung und der Fallbearbeitung?
- Haben sich die Notengebung und die damit verbundenen Durchfallquoten durch die Reform verändert?

8.2.8.2 Methode und Durchführung

Mit den Fahrlehreranwärtern, die sich zu der Teilnahme an der Studie bereit erklärt hatten, wurden zur Erhebung der Prüfungsdaten Telefoninterviews geführt (siehe Anhang 19). Dabei wurde neben den Prüfungsnoten in den einzelnen Prüfungen (Fachkundeprüfung mündlich, Fachkundeprüfung schriftlich, Lehrprobe theoretische, Lehrprobe praktisch) auch nach der Anzahl der Wiederholungen gefragt. Zusätzlich wurden weitere Informationen erhoben, die organisatorische Rahmenbedingungen betreffen, wie abgeschlossene Ausbildung, Tätigkeit als Fahrlehrer etc. Auf diese Informationen wurde im Kapitel 8.2.2 näher eingegangen.

Insgesamt konnten 143 Fahrlehreranwärter telefonisch befragt werden, wobei nicht immer vollständige Angaben gemacht wurden.

Um die Prüfungsdaten vor der Reform mit den Prüfungsdaten nach der Reform zu vergleichen,

wurden die einzelnen Prüfungsausschüsse und Bezirksregierungen angeschrieben und darum gebeten, uns die Prüfungsdaten zur Auswertung dieser Fragestellung zur Verfügung zu stellen. Wir erhielten zahlreiche Unterstützung durch die einzelnen Bezirksregierungen, mussten jedoch feststellen, dass oftmals nicht alle einzelnen Prüfungsergebnisse festgehalten werden, sondern nur generelle Informationen zur Fahrerlaubnisprüfung bzw. insgesamt nur sehr wenig Daten verfügbar waren, die einen Vergleich zwischen alter und neuer Prüfungsordnung erlaubten. Dies liegt oftmals auch daran, dass jede einzelne Behörde nur eine geringe Anzahl Prüflinge pro Jahr prüft. Aus diesem Grund wird der Vergleich der Prüfungsdaten nur anhand der Daten des Bundeslandes Bayern und des Freistaates Thüringen vorgenommen, da hier eine ausreichend große Anzahl an differenzierten Prüfungsdaten verfügbar war.

8.2.8.3 Ergebnisse

Von den befragten 135 Fahrlehreranwärtern hatten zum Befragungszeitpunkt 82,2 % die Ausbildung zum Fahrlehrer erfolgreich abgeschlossen (siehe Bild 23).

Fachkundeprüfung

Zu den Fachkundeprüfungen lagen für die schriftliche 133 und für die mündliche 131 auswertbare Daten vor.

Die schriftliche Fachkundeprüfung, welche nach der theoretischen Ausbildung absolviert werden muss, um zum Praktikum zugelassen zu werden, schlossen beim ersten Versuch 77,4 % der Fahrlehreranwärter mit der Note 4 oder besser ab. 18 von 133 Personen wiederholten diese Prüfung einmal, während 6 zwei Versuche benötigten. Die mündliche Fachkundeprüfung wurde ohne Wiederholung von 77,1 % erfolgreich mit der Note 4 oder besser abgeschlossen. Die mündliche Fachkundeprüfung wiederholten 19 Personen einmal und 5 weitere Personen zweimal.

Die Verteilung der Noten in den Fachkundeprüfungen zeigen die Bilder 24 und 25.

Hinsichtlich der erreichten Noten in den einzelnen Prüfungen mit Wiederholung ergab sich das in Tabelle 23 und Tabelle 24 dargestellte Bild.

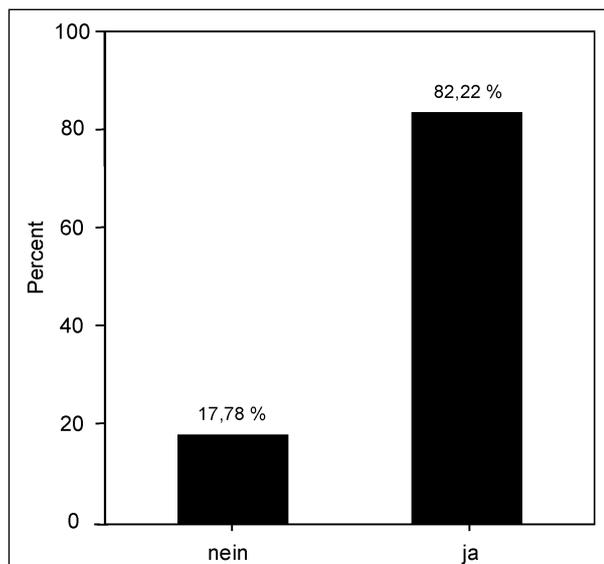


Bild 23: Abgeschlossene Ausbildung

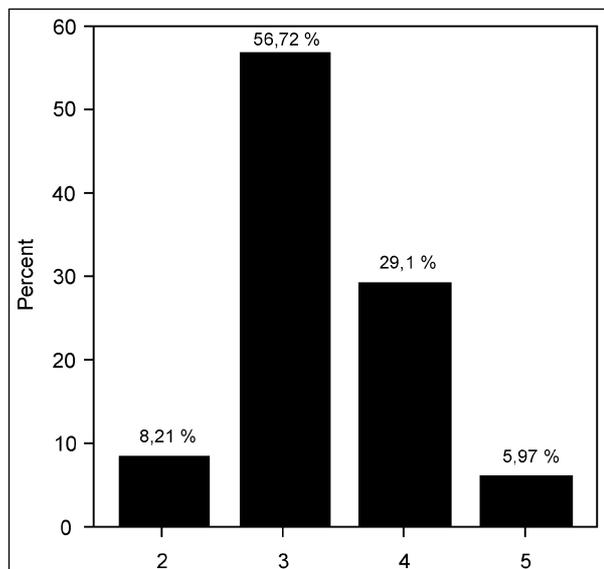


Bild 24: Prüfungsnote schriftliche Fachkundeprüfung (n = 133)

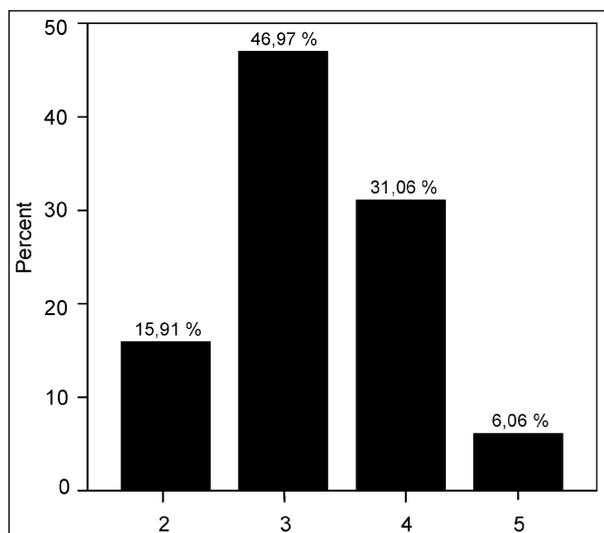


Bild 25: Prüfungsnote mündliche Fachkundeprüfung (n = 131)

		Anzahl Wiederholung bis zum Bestehen der schriftlichen Fachkundeprüfung			Total
		0	1	2	
Prüfungsnote	2	10	1	0	11
schriftliche Fach-	3	66	8	1	75
kundeprüfung (vor	4	27	8	4	39
dem Praktikum)	5	6	1	1	8
Total		109	18	6	133

Tab. 23: Prüfungsnote schriftliche Fachkundeprüfung mit Wiederholung

		Anzahl Wiederholung bis zum Bestehen der mündlichen Fachkundeprüfung			Total
		0	1	2	
Prüfungsnote	2	20	1	0	21
mündliche Fach-	3	48	10	3	61
kundeprüfung (vor	4	33	7	1	41
dem Praktikum)	5	6	1	1	8
Total		107	19	5	131

Tab. 24: Prüfungsnote mündliche Fachkundeprüfung mit Wiederholung

Lehrproben

In die Auswertung zu den Lehrproben gehen die Auswertung der prakt. Lehrprobe 11 und die der theoret. Lehrprobe 108 auswertbare Daten ein.

Die Lehrprobe unterteilt sich in zwei Prüfungen, die theoretische Lehrprobe, in der ein theoretischer Unterricht des Fahrlehreranwärters bewertet wird, und die praktische Lehrprobe, in der eine praktische Fahrstunde von der Prüfungskommission beurteilt wird. Die praktische Lehrprobe bestanden beim ersten Versuch 85,59 % von 111 befragten Fahrlehreranwärters mit der Note 4 oder besser. Die Prüfung wurde von 14 Personen einmal und von 1 Person zweimal wiederholt.

Die theoretische Lehrprobe schlossen 82,41 % von 108 Befragten mit der Note vier oder besser erfolgreich ab, 1 Fahrlehreranwärter erhielt hier die Note 5. Die Prüfung wurde von 18 Personen einmal wiederholt, wobei diese von 16 Fahrlehreranwärters erfolgreich abgeschlossen wurde. Die Verteilung der Prüfungsnoten sind in den Bildern 26 und 27 dargestellt.

Hinsichtlich der erreichten Noten in den einzelnen Prüfungen mit Wiederholung ergab sich das in den Tabelle 25 und Tabelle 26 dargestellte Bild.

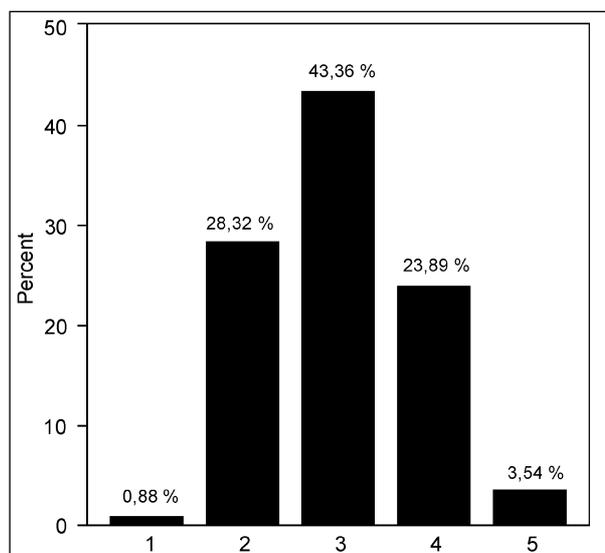


Bild 26: Prüfungsnote praktische Lehrprobe (n = 111)

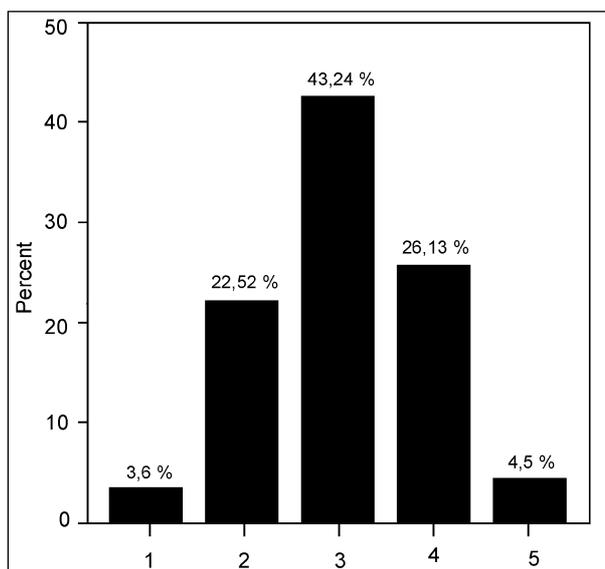


Bild 27: Prüfungsnote theoretische Lehrprobe (n = 108)

		Anzahl Wiederholung bis zum Bestehen der praktischen Lehrprobe			Total
		0	1	2	
Prüfungsnote	1	1	0	0	1
	2	29	2	1	32
	3	42	7	0	49
	4	23	4	0	27
	5	1	1	0	2
Total		96	14	1	111

Tab. 25: Praktische Lehrprobe mit Wiederholung

		Anzahl Wiederholung bis zum Bestehen der theoretischen Lehrprobe		Total
		0	1	
Prüfungsnote	1	4	0	4
	2	20	5	25
	3	44	4	48
	4	21	7	28
	5	1	2	3
Total		90	18	108

Tab. 26: Theoretische Lehrprobe mit Wiederholung

Zusammenhänge zwischen Prüfungsnoten und Fallbearbeitung

Um die Zusammenhänge zwischen Prüfungsnoten und der Fallbearbeitung zu überprüfen, wurden zwischen den Prüfungsnoten in den Lehrproben und den Ergebnissen in der Fallbearbeitung bivariate Korrelationen berechnet. Hierbei wurden nur die Prüfungsnoten der Lehrproben verwendet, da nur dort pädagogische Kompetenzen beurteilt werden.

Die Ergebnisse der Korrelationen zeigen keine statistischen signifikanten Zusammenhänge zwischen den Prüfungsnoten in den Lehrproben und den Ergebnissen in der Fallbearbeitung (siehe Tabelle 27).

Zusammenhänge zwischen Prüfungsnoten und Unterrichtsbeurteilung

Um die Zusammenhänge zwischen den Prüfungsnoten und der Unterrichtsbeurteilung zu analysieren, wurden wiederum die Noten der Lehrproben zur Berechnung herangezogen. Verglichen wurden diese mit den Ergebnissen der Globalbeurteilung durch Ausbildungsfahrlehrer, Untersuchungsleiter und Fahrschüler.

Auch zwischen den Prüfungsnoten in den Lehrproben und den Globalbeurteilungen der Unterrichtsbeurteilung lassen sich keine signifikanten Zusammenhänge finden. Die Tabelle D (Anhang 20) stellt die einzelnen Ergebnisse der Korrelation zwischen den Variablen dar.

Vergleich der Prüfungsdaten vor und nach der Reform der Fahrlehrerausbildung

Bayern

Zum Vergleich der Prüfungsdaten vor und nach der Reform der Ausbildung des Bundeslandes Bayern werden Daten aus den Jahren 1998/99 und

2001/02 herangezogen. Für die Jahre 1999/98 liegen Daten zur schriftlichen Fachkundeprüfung von 285, zur mündlichen Fachkundeprüfung von 266, zur theoretischen Lehrprobe von 260 und zur praktischen Lehrprobe von 284 Prüfungen vor. Für die Jahre 2001/02 gehen Daten zur schriftlichen Fachkundeprüfung von 331, zur mündlichen Fachkundeprüfung von 313, zur theoretischen Lehrprobe von 185 und zur praktischen Lehrprobe von 185 Prüfungen ein. Um diese zu vergleichen, soll die Bestehensquote beim ersten Versuch in den einzelnen Prüfungen herangezogen werden. Diese ermöglicht es festzustellen, inwiefern sich speziell bei den Lehrproben die Prüfungsnoten und damit die Leistung in den Prüfungen verändert haben.

Die Bestehensquote wird dabei als Prozentsatz der mit den Noten 1, 2, 3 und 4 (= bestanden) abgeschlossenen Prüfungen in Relation zur Gesamtzahl der Prüfungen berechnet.

Die Ergebnisse der schriftlichen Fachkundeprüfungen in den Jahren 1999/98 zeigen, dass rund 68 %

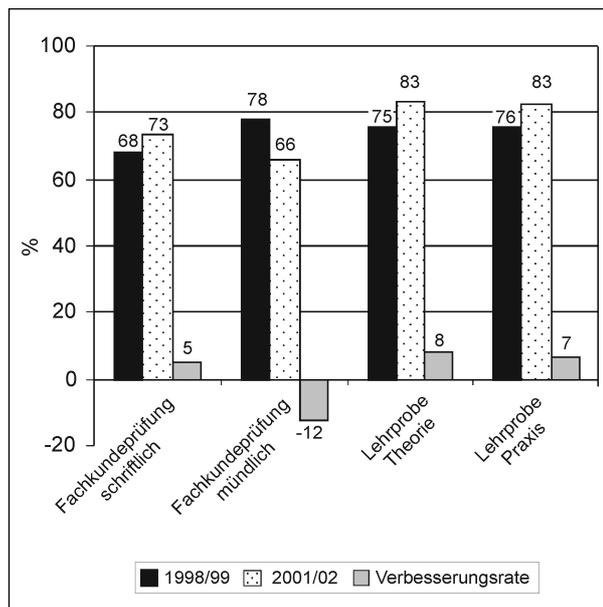


Bild 28: Prüfungsdaten Bayern Vergleich 1998/99 und 2001/02

		FB Prüfungsangst Vortest	FB Prüfungsangst Nachtest	FB Lernstand Vortest	FB Lernstand Nachtest
Praktische Lehrprobe	Korrelation nach Pearson	,022	-,012	-,066	-,063
	Signifikanz (2-seitig)	,848	,931	,559	,649
	N	80	54	80	54
Theoretische Lehrprobe	Korrelation nach Pearson	-,083	-,021	-,205	-,105
	Signifikanz (2-seitig)	,468	,880	,072	,449
	N	78	54	78	54

Tab. 27: Korrelation zwischen Prüfungsnoten und Fallbearbeitung

diese Prüfung beim ersten Versuch bestanden, während in den Jahren 2001/02 schon 73 % diese Prüfung beim ersten Versuch erfolgreich abschlossen. Es ergibt sich daraus eine Veränderung, d. h. Verbesserung der Leistungen, in der schriftlichen Fachkundeprüfung um 5 %. Bezüglich der mündlichen Fachkundeprüfung zeigt sich dagegen ein gegenteiliges Bild. Hier schnitten beim ersten Versuch in den Jahren 1999/98 78 % mit den Noten 1, 2, 3 oder 4 ab, während in den Jahren 2001/02 nur 66, % die Noten 1, 2, 3 oder 4 beim ersten Versuch erhielten. Dies ist eine Senkung der Bestehensquote von 12 % beim ersten Versuch dieser Prüfung.

Die Prüfungsdaten in den Lehrproben verändern sich ähnlich wie die Prüfungsdaten in der schriftlichen Fachkundeprüfung. Während 1999/98 75 % die Lehrprobe Theorie beim ersten Versuch bestehen, sind es 2001/02 sogar 83 %; es zeigt sich eine deutliche Verbesserung in der Bestehensquote um 8 %. Auch bei dem Vergleich der Prüfungsdaten der Lehrprobe Praxis zeigt sich dieser Trend: 1999/98 werden die Noten 1 bis 4 beim ersten Versuch zu 76 % vergeben, 2001/02 dagegen zu 83 %, was einer Verbesserung von 7 % entspricht. Bild 28 stellt die Ergebnisse grafisch dar.

Freistaat Thüringen

Auch die Prüfungsdaten des Freistaates Thüringen zeigen eine vergleichbare Entwicklung von 1998/99 zu 2000/2001. Zur Auswertung lagen uns Daten zu den theoretischen und praktischen Lehrproben der Jahre 1998, 1999, 2000 und 2001 vor. Die Ergebnisse zeigen, dass von den in den Jahren 1998/99 geprüften Fahrlehreranwärtern 80 % von 105 Prüflingen die theoretische Lehrprobe und 75 % von 105 Prüflingen die praktische Lehrprobe beim ersten Versuch bestanden. 2000/01 dagegen war der Prozentsatz der bestandenen Prüfungen im ersten Versuch deutlich höher, es bestanden 90 % der Fahrlehreranwärter in der theoretischen Lehrprobe und 83 % in der praktischen Lehrprobe beim ersten Versuch. Die Bestehensquote ist bei der theoretischen Lehrprobe um 10 % und bei der praktischen Lehrprobe um 8 % gestiegen.

Zusammenfassung

Die anhand der Telefoninterviews erhobenen Prüfungsdaten zeigen, dass sich die Prüfungsnoten in allen Prüfungen im mittleren Bereich bewegen. Zusammenhänge der Noten mit den Ergebnissen der

Fallbearbeitung und der Unterrichtsbeurteilung konnten nicht festgestellt werden.

Sowohl die Ergebnisse der Auswertung der Prüfungsdaten des Landes Bayern als auch des Freistaates Thüringen lassen sich bei allem methodischen Vorbehalt auf die Reform der Fahrlehrerausbildung beziehen: Die vermehrte pädagogische Ausbildung mit der Möglichkeit des Erwerbs von pädagogischen Kompetenzen im Praktikum führt zu einer Verbesserung in den theoretischen und praktischen Lehrproben. Die Fahrlehreranwärter scheinen demnach besser auf die Anforderungen der Prüfungen vorbereitet zu sein und erreichen eine bessere Bewertung.

9 Zusammenfassende Diskussion

9.1 Diskussion der Ergebnisse im Überblick

Die Ergebnisse der Hauptstudie zeigen deutlich, dass sich mit der Reform der Fahrlehrerausbildung eine wesentliche Veränderung der Fahrlehrerausbildung nicht nur strukturell sondern auch inhaltlich vollzogen hat. Zu der wesentlich stärkeren Betonung der pädagogischen Anteile innerhalb der Ausbildung an den Ausbildungsstätten ist die Möglichkeit gekommen, dieses theoretische Wissen in Form eines Praktikums an einer Ausbildungsfahrschule vor dem tatsächlichen Berufseinstieg anzuwenden und trainieren zu können.

Die vorliegende Studie sollte prüfen, inwiefern die modifizierte Ausbildung zu einer Erhöhung der pädagogischen Kompetenz der Fahrlehreranwärter führt.

Generell zeigen die Ergebnisse, dass die Einführung des Ausbildungspraktikums gelungen ist und von allen Beteiligten als sinnvolle Erweiterung der Fahrlehrerausbildung angesehen wird.

Auch wenn die Ergebnisse darauf hinweisen, dass die Reform und damit die Einführung und Umsetzung des Praktikums gute bis sehr gute Resultate erzielt haben, dürfen die Rahmenbedingungen, denen die Studie unterlag, bei der Interpretation der Daten nicht unterschätzt werden.

Das Feld der Fahrlehrerschaft gestaltete sich für Forschungsvorhaben als außerordentlich schwer

zugänglich. Aufgrund fehlender Kooperationsbereitschaft war es nur mit Einschränkungen möglich, das Projekt – trotz einer zuvor nicht geplanten, de facto nun aber nahezu gegebenen Totalerhebung der sich zurzeit in der Ausbildung befindlichen Fahrlehreranwärter – wie ursprünglich geplant zu verwirklichen. Es ist davon auszugehen, dass insbesondere die derzeitig angespannte wirtschaftliche Lage und der damit verbundene hohe Konkurrenzdruck unter den Fahrschulen Skepsis gegenüber jeglichen ‚Interventionsmaßnahmen‘, wie Forschungsvorhaben von Seiten der Fahrschulen eingestuft werden, verursachten. Diese Befürchtungen im Hinblick auf Folgen von Kontrolle und Bewertung führten in vielen Fällen zur Ablehnung der Teilnahme an der Studie und konnten durch Gespräche, schriftliche Zusicherungen der Gewährleistung der Anonymität, mit Unterstützung durch die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände und Modifikationen der Erhebungsmaterialien nicht vollständig ausgeräumt werden. Dies hatte für die Erhebung der Daten und damit auch für die Interpretation der Ergebnisse eine Reihe von Konsequenzen.

Um die Akzeptanz der Studie unter den Fahrlehreranwärtern zu verbessern, erwies es sich als erforderlich, den Umfang des Fragebogenmaterials deutlich zu reduzieren und teilweise durch Gruppeninterviews zu ersetzen. Darüber hinaus war es notwendig, das Design der Studie an die veränderten Bedingungen anzupassen: Die ursprünglich geplante längsschnittliche Begleitung aller in der Stichprobe befindlichen Fahrlehreranwärter über die gesamte Zeit des Praktikums war nicht möglich, sodass zu einem querschnittlichen Erhebungsdesign mit einigen Teil-Längsschnitten in Teilstichproben gewechselt werden musste. Dies schränkt die Vorhersagemöglichkeiten durch die erhobenen Daten in Bezug auf den Praktikumserfolg deutlich ein. Der überwiegende Anteil der erhobenen Daten musste querschnittlich betrachtet und ausgewertet werden. Dadurch ist es uns nicht möglich, die Kompetenzentwicklung im Bedingungsgefüge der verschiedenen Rahmenbedingungen und deren Einfluss so genau zu bestimmen, wie es ursprünglich vorgesehen war.

Weiterhin ist unklar, inwiefern die Stichprobe durch die Reduktion der Anzahl der Probanden (aufgrund einer geringeren Zahl der Auszubildenden als erwartet und aufgrund der Angewiesenheit auf Freiwilligkeit gekoppelt mit mangelnder Kooperationsbereitschaft) Selektionsmechanismen unterliegt,

welche durch das eingesetzte Instrumentarium ungenügende Berücksichtigung finden. Diese Faktoren sollten bei der nachfolgenden Ergebnisdiskussion nicht außer Acht gelassen werden.

Im Folgenden werden die Ergebnisse getrennt nach den Gegenstandsbereichen Ausbildungsziele, Personen, Organisation und Prüfung diskutiert.

9.1.1 Ausbildungsziele

Bereits die Ergebnisse der Pilotstudie zeigen eine weitgehende Übereinstimmung aller betroffenen Partner hinsichtlich der expliziten Globalziele der Fahrlehrerausbildung. Von diesen rücken die geforderten pädagogischen Kompetenzen des Fahrlehrers zunehmend in den Mittelpunkt der Ausbildung. Inwiefern aber diese expliziten Ausbildungsziele in der vorliegenden Form (Ausbildungscurriculum) eine erfolgreiche Ausbildung zum kompetenten Fahrschullehrer ermöglichen und inwiefern diese von den Fahrlehreranwärtern erreicht werden, wurde in der Hauptstudie überprüft. Die Ergebnisse der instruktionspsychologischen Lehrzielanalyse haben gezeigt, dass das Curriculum es ermöglicht, die Lehrziele in curriculare Lehrinhalte umzusetzen. An einigen Stellen zeigte sich hier eine Diskrepanz zwischen den Lehrzielen und den dazu im Curriculum bereitgestellten Inhalten und deren Umsetzung. Zu einigen Lehrzielen stellte das Curriculum keine Inhalte bereit (siehe auch Tabelle B im Anhang 9). Dies wirkte sich jedoch nicht bedeutsam auf die tatsächliche Vermittlung dieser Inhalte und deren Erwerb aus.

Es lässt sich also festhalten, dass die im Curriculum festgeschriebenen Lehrziele weitgehend Eingang in die Ausbildung gefunden haben. Der Wissenstest zeigt hier deutlich, dass das pädagogische Wissen vermittelt wird und die Fahrlehreranwärter dieses während ihrer Ausbildung auch tatsächlich erwerben. Bereits nach der theoretischen Ausbildung haben die Fahrlehreranwärter die Lehrziele im Bereich Pädagogik zu ca. 70 % erreicht. Außerdem werden die Lehrziele in Pädagogik von den Fahrlehreranwärtern als sehr wichtig für die eigene Ausbildung angesehen. Somit können die theoretisch-pädagogischen Voraussetzungen für ein erfolgreiches Praktikum als gegeben angesehen werden.

Auch das Ausbildungspraktikum selbst wird von ca. 95 % als wichtig für die zukünftige Tätigkeit empfunden und wird mit seinen Anforderungen

und Zielen als sinnvoll erachtet, um pädagogische Kompetenzen zu erwerben und die Theorie auf die Praxis anzuwenden. Dies belegen auch die Ergebnisse der Videostudie und der Unterrichtsbeurteilung. Sowohl die Gutachten zu den Videoausschnitten des Unterrichtes der Experten als auch die Globalbeurteilungen des Unterrichtes durch Ausbildungsfahrlehrer und Untersuchungsleiter zeigen deutlich, dass im Praktikum pädagogische Kompetenzen erworben werden. Das Praktikum bewirkt demnach eine Entwicklung der pädagogischen Fähigkeiten und Fertigkeiten. Besonders positiv wirkt es sich auf den Umgang mit den Fahrern aus, insbesondere bei heterogenen Gruppen, sowie auf das eigene Auftreten und die Qualität des Unterrichtes. Dies belegen neben den Ergebnissen der Videostudie und der Unterrichtsbeurteilung auch die Einschätzungen der Fahrlehreranwärter zum Praktikum selbst, welche angeben, diese Dinge nur im Praktikum gelernt zu haben und auch nur dort lernen zu können.

9.1.2 Personen

Diskutiert wurden in der Pilotstudie und auch mit den Experten aus der Praxis die Eingangsvoraussetzungen, die die Fahrlehreranwärter mitbringen. Besonders die Diskrepanz zwischen erwarteten und tatsächlichen Eingangsvoraussetzungen stand dabei im Mittelpunkt. Es wurde insbesondere ein Mangel an Frauen und Abiturienten als Auszubildende beklagt. Bei den Fahrlehreranwärtern, die an der Studie teilgenommen haben, handelt es sich tatsächlich vorwiegend um Männer. Der Anteil an Frauen liegt bei 18 %. Die Fahrlehreranwärter sind zwischen 21 und 54 Jahre alt. Bezogen auf den Schulabschluss wurde jedoch festgestellt, dass ein relativ hoher Prozentsatz der Fahrlehreranwärter (78 %) über einen Realschulabschluss oder einen höheren Schulabschluss verfügt. Abiturienten lassen sich immerhin zu 29 % finden.

Betrachtet man die vorherige Berufserfahrung, stellt sich heraus, dass vorwiegend Mechaniker und Handwerker den Fahrlehrerberuf erlernen. Nur ein sehr geringer Prozentsatz der befragten Fahrlehreranwärter besitzt eine pädagogische Vorbildung. Somit werden besonders an die pädagogische Ausbildung in der Fahrlehrerausbildung hohe Anforderungen gestellt.

Auch die finanzielle Belastung der Fahrlehreranwärter durch die Ausbildung stellte sich in der Stu-

die als sehr hoch heraus. Hieraus leiten sich wahrscheinlich auch vereinzelt geäußerte Wünsche nach struktureller Veränderung der Ausbildung, wie Abschaffung des Praktikums oder dessen Verkürzung, her.

9.1.3 Organisation des Ausbildungspraktikums

Die Organisation des Praktikums ist für dessen Erfolg überaus relevant, zeigt sich hier doch, welchen Bedingungen die tatsächliche Ausbildung unterliegt. Dabei sind es insbesondere die Ausbilder in den Ausbildungsfahrschulen, deren Motivation und Kompetenz, die den Ausbildungserfolg wesentlich beeinflussen, sowie die Struktur und Ausstattung der Ausbildungsfahrschulen und die Struktur der Reflexionsseminare an den Ausbildungsstätten, die mit beeinflussen, ob und in welcher Weise die Ausbildungsinhalte tatsächlich im Unterricht umgesetzt werden.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Fahrlehreranwärter insgesamt mit der Struktur, den Anforderungen und den Rahmenbedingungen des Praktikums zufrieden sind. 3/4 der befragten Fahrlehreranwärter ist sowohl mit den Bedingungen in ihrer Ausbildungsfahrschule, mit der Betreuung durch den Ausbildungsfahrlehrer und mit der Durchführung der Reflexionswochen zufrieden. Ausnahme dabei ist allein das Berichtsheft. Die Berichtsheftpflicht sowie die Art des Musterberichtsheftes werden von der Mehrheit der Fahrlehreranwärter stark kritisiert und als enorme Arbeitsbelastung empfunden.

Die Ziele des Praktikums scheinen demnach in den meisten Ausbildungsfahrschulen und von den Ausbildungsfahrlehrern ernst genommen und umgesetzt zu werden. Eine Problematik, die jedoch von den Fahrlehreranwärtern sowohl in den Gruppengesprächen als auch in den Fragebogen wiederholt angesprochen wurde, stellt die Qualifikation des Ausbildungsfahrlehrers dar. Aufgrund der erst kürzlich eingeführten Reform besitzen nur die Fahrlehreranwärter, nicht jedoch die meisten Ausbildungsfahrlehrer das in der reformierten Ausbildung vermittelte pädagogische Fachwissen. Dies schränkt die Betreuungsmöglichkeit und damit die Ausbildungsqualität enorm ein.

9.1.4 Prüfung

Die Ergebnisse der Studie zum Bereich Prüfung zeigen, dass sich der veränderte Stellenwert der

Pädagogik auch in den Prüfungen niederschlagen scheint. So ergaben die Auswertungen der Befragung der Prüfungsausschüsse, dass die Themenbereiche Verkehrsrecht, Fahrzeugtechnik und Pädagogik zu gleichen Teilen in den mündlichen Fachkundeprüfungen abgefragt werden. Einen besonders hohen Stellenwert erhält die Pädagogik in den Lehrproben. Auch dieses Ergebnis weist darauf hin, dass hinsichtlich der Prüfungsinhalte eine Verlagerung der Schwerpunkte reformkonform stattgefunden zu haben scheint. Auch die Erhöhung der Bestehensquote speziell in den Lehrproben weist auf den Erfolg des Praktikums hin. Jedoch bleibt es weiterhin fraglich, inwiefern der Grundsatz „Wer lehrt, prüft nicht“ dem Ausbildungserfolg und dem Ausbildungsziel, kompetente Fahrlehrer auszubilden, förderlich ist. Eine personelle Trennung von Ausbildung und Prüfung erfordert ein hohes Maß an Einheitlichkeit hinsichtlich der vermittelten Inhalte und der Prüfungsanforderungen. Von dieser Einheitlichkeit kann trotz der positiven Ergebnisse der Hauptstudie nicht immer ausgegangen werden.

9.1.5 Persönlicher Eindruck der Projektmitarbeiter

Innerhalb der Projektarbeit, besonders im Kontakt mit Ausbildungsstätten, Ausbildungsfahrschulen und Fahrlehreranwärtern, ist der Eindruck entstanden, dass die Reform eine notwendige und von allen Beteiligten erwünschte Veränderung der Ausbildung darstellt. Das Ausbildungspraktikum wird insgesamt als sehr sinnvoll und nutzbringend betrachtet, und der Großteil der Fahrlehreranwärter scheint von dieser praktischen Ausbildung unter Anleitung ungemein zu profitieren. Allerdings besteht derzeit nicht die Sicherheit, dass eine erfolgreiche Ausbildung in den Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsstätten immer gewährleistet wird. Ein Grund dafür stellt die große Heterogenität der Ausbildungsbedingungen in den Ausbildungsfahrschulen und auch in den Ausbildungsstätten dar. Die Motivation und die Kompetenz des Ausbildungsfahrlehrers, aber auch des Fahrlehreranwärters selbst spielen hier eine zentrale Rolle.

Ein großes Problem stellt die fehlende Fachkenntnis vieler Ausbildungsfahrlehrer im Fach Pädagogik dar. Damit ist es für die Fahrlehreranwärter schwierig, die in der Ausbildungsstätte gelernten theoretischen Inhalte auf die Praxis anzuwenden. Dement-

sprechend schwer scheint es aber auch den Ausbildungsfahrlehrern zu fallen, ihr Wissen den Fahrlehreranwärtern zu vermitteln. Auch ihnen fehlt ebenso wie den Fahrlehreranwärtern ein kompetentes Feedback.

Derzeit fehlt es, so der Eindruck, an Möglichkeiten sowohl für den Fahrlehreranwärter als auch für den Ausbildungsfahrlehrer, sich innerhalb des Praktikums Beratung und Hilfe zu holen. Andererseits entsteht im Fahrschulbereich schnell der Eindruck der Kontrolle und Bewertung.

9.2 Zusammenfassung und Empfehlungen für die Ausbildungsstrukturen

Insgesamt lässt sich festhalten, dass die Evaluationsstudie ein überwiegend positives Bild der Ausbildungsqualität der reformierten Fahrlehrerausbildung allgemein und des Ausbildungspraktikums im Besonderen gezeigt hat. Dies ist insoweit nicht nur erfreulich, sondern bis zu einem gewissen Grad auch erstaunlich, da sich das Evaluationsumfeld und die gegenwärtigen Rahmenbedingungen der Tätigkeit des Fahrlehrers als außerordentlich schwierig erwiesen haben. Schon die Pilotstudie zeigte diesbezüglich ein erhebliches Maß an strukturellen Problemen, die sich auch auf die Organisation und Durchführung der Evaluationsstudie selbst ausgewirkt haben (insbesondere durch die erhebliche Abnahme der Gesamtanzahl von Fahrlehreranwärtern).

Dennoch kann festgehalten werden, dass sich die durch die Reform der Fahrlehrerausbildung verstärkte Fokussierung auf pädagogische Aspekte der Fahrlehrerausbildung sowohl in theoretischer (also bezogen auf das erworbene Wissen der Fahrlehreranwärter) als auch in praktischer Hinsicht (bezogen auf die Unterrichtstätigkeit) in erfreulich positiven Evaluationsergebnissen niedergeschlagen hat.

Auch wenn sich, bedingt durch die Anlage der Studie, ein Vergleich mit dem diesbezüglichen Kompetenzerwerb im Rahmen der alten Fahrlehrerausbildung verbietet, so lässt sich insgesamt ein positives Fazit (im Sinne einer kriteriumsorientierten Beurteilung) ziehen: Die Fahrlehrerausbildung insgesamt und das Ausbildungspraktikum im Besonderen führen zu einem erfreulich hohen theoretischen und praktischen Kompetenzerwerb der Fahrlehrer-

anwärter bezüglich der für den Fahrlehrerberuf erforderlichen pädagogischen Kompetenzen. Dies ist auch insofern bemerkenswert, als die überwiegende Mehrzahl der Fahrlehreranwärter aus Berufsfeldern stammt, die eher als „pädagogik-fern“ bezeichnet werden müssen.

Allerdings lässt sich dieser ansonsten überwiegend positive Eindruck in Bezug auf das Ausbildungsziel „Diagnostik- und Beratungskompetenz“ nicht aufrechterhalten. Diese Kompetenzen scheinen – übrigens vergleichbar mit den Ergebnissen der Evaluation schulischer Lehrer – durchaus verbesserungsbedürftig zu sein. Hier könnte denn auch ein Ansatz für eine Weiterentwicklung des Ausbildungspraktikums liegen.

Aus Sicht der Evaluation lässt sich der gewonnene Eindruck zusammenfassend in den folgenden Aussagen formulieren:

1. Die stärkere Betonung und die Erhöhung der pädagogischen Anteile in der theoretischen Ausbildung führen bei den Fahrlehreranwärtern zum Erwerb pädagogischen Wissens.
2. Das Ausbildungspraktikum selbst führt zur Erhöhung der pädagogischen Kompetenz, insbesondere der Kompetenz, Unterricht zu planen und kompetent durchzuführen.
3. Hinsichtlich des Erwerbs von Diagnostik- und Beratungskompetenz besteht in der Ausbildung weiterer Verbesserungsbedarf.
4. Der Grundsatz „wer lehrt, prüft nicht“ sollte hinterfragt werden. Zu prüfen ist, ob dieses Prinzip dem Ausbildungsziel, kompetente Fahrlehrer auszubilden, förderlich ist. Es sollte erwogen werden, die von den Fahrlehreranwärtern während ihrer Ausbildung in der Fahrlehrerausbildungsstätte gezeigten Leistungen in die Endnoten mit einzubeziehen.
5. Die Ausbildung für Ausbildungsfahrlehrer sollte der aktuellen Situation insofern angepasst werden, als dass sie die pädagogische Qualifikation des Ausbildungsfahrlehrers stärker in den Fokus rückt. Aufgrund der erst kürzlich eingeführten Reform besitzen nur die Fahrlehreranwärter, nicht aber die meisten Ausbildungsfahrlehrer das in der reformierten Ausbildung vermittelte pädagogische Fachwissen.
6. Es sollten ebenso wie für die Fahrlehreranwärter auch für Ausbildungsfahrlehrer Möglichkeiten

geschaffen werden, während des Ausbildungspraktikums fachliche Unterstützung und Feedback erhalten zu können. Die Möglichkeit für Rückmeldungen bzw. Feedback für Fahrlehreranwärter sollte während des Praktikums als ständiges Angebot zur Verfügung stehen.

7. Der Austausch zwischen den Bereichen Ausbildungsstätte, Ausbildungsfahrschule und Prüfungsausschüsse sollte verbessert werden.
8. Es sollten Möglichkeiten geschaffen werden, die finanzielle und persönliche Belastung von Fahrlehreranwärtern innerhalb des Praktikums zu verringern und mit der Durchführung des Praktikums besser in Einklang zu bringen. Dies könnte eventuell auch dazu führen, dass sich mehr Frauen für diese Ausbildung interessieren, sofern angemessene Bedingungen geschaffen sind.
9. Hinsichtlich Art und Form des Berichtsheftes sowie der Verwendung durch die Prüfungsausschüsse ist Optimierungsbedarf gegeben.

Literatur

- BAUMERT, J., BOS, W. & LEHMANN, R. (2000): TIMSS/III: Dritte internationale Mathematik- und Naturwissenschaftsstudie; mathematische und naturwissenschaftliche Bildung am Ende der Schullaufbahn. Opladen: Leske und Budrich
- BLOOM, B. S. (1974): Taxonomie von Lernzielen im kognitiven Bereich. Weinheim: Beltz
- BOUSKA, W. (2000:) Fahrlehrerrecht. München: Heinrich Vogel
- Bundesanstalt für Straßenwesen (1993): Abschlußbericht der Arbeitsgruppe „Fahrschulen/Fahrlehrer“. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung (1983): Heft 43, Fahrlehrerausbildung. Bergisch Gladbach (Bundesanstalt für Straßenwesen)
- Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. (Hrsg.) (1988): Aufgaben und Verantwortung des Fahrlehrers in der Zukunft. Bericht über ein Symposium der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. am 9. und 10. Mai in Bad Honnef

- DIEHL, J. M. (2001): Studentische Lehrevaluation in den Sozialwissenschaften: Fragebögen, Normen, Probleme. In: E. KEINER (Hrsg.), Evaluation in der Erziehungswissenschaft (S. 63–90). Weinheim: Deutscher Studien Verlag
- DREES, H. B. (1994): Untersuchung zur Validität eines Assessment Centers. RWTH Aachen
- ECKHARDT, K. (1999): Fahrlehrergesetz (6. Auflage). Remagen: Verkehrs-Verlag
- ERKENS, E. (2000): Ausbildungsfahrschule, Ausbildungsfahrlehrer. Düsseldorf (Fahrlehrer-Fachschule Düsseldorf)
- HEILIG, B. (1999): Der Fahrlehrer als Verkehrspädagoge. Ein Handbuch über die Grundlagen der Fahrschulpädagogik. München: Vogel
- HEILIG, B., KNÖRZER, W. & POMMERENKE, E. (1995): Curriculum für die Fahrlehrerausbildung. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- Ifo Institut für Wirtschaftsforschung (2001): Branchen special Bericht Nr. 68: Fahrschulen. Wiesbaden: Deutscher Genossenschafts-Verlag
- JENSCH, M., SPOERER, E., UTZELMANN, H. D. (1978): Verkehrsverhaltenslehre, Heft 20, Schriftenreihe „Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr“ der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln
- KLAUER, K. J. (1987): Kriteriumsorientierte Tests. Göttingen: Hogrefe
- LAMSZUS, H. (2000): Zur Frage der heute für den Berufsnachwuchs der Fahrlehrer erforderlichen Vorbildungsvoraussetzungen. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 46, 74–79
- LEUTNER, D. (1998): Instruktionspsychologie. In: D. ROST (Hrsg.), Handwörterbuch Pädagogische Psychologie (S. 198–205). Weinheim: PVU
- MIETZEL, G. (2001): Pädagogische Psychologie des Lernens und Lehrens. Göttingen: Hogrefe
- RINDERMANN, H. (1996): Untersuchungen zur Brauchbarkeit studentischer Lehr-Evaluation. Landau: Empirische Pädagogik
- STAUFENBIEL, T. (2001): Universitätsweite Evaluation von Lehrveranstaltungen in Marburg: Vorgehen, Instrumente, Ergebnisse. In: E. KEINER (Hrsg.), Evaluation in der Erziehungswissenschaft (S. 43–61). Weinheim: Deutscher Studien Verlag
- WESTHOFF, K. & KLUCK, M. L. (1998): Psychologische Gutachten schreiben und beurteilen. Berlin: Springer

Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen

Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

2000

- M 112: **Ältere Menschen als Radfahrer**
Steffens, Pfeiffer, Schreiber, Rudinger, Groß, Hübner € 18,00
- M 113: **Umweltbewußtsein und Verkehrsmittelwahl**
Preisendörfer, Wächter-Scholz, Franzen, Diekmann,
Schad, Rommerskirchen € 17,50
- M 114: **ÖPNV-Nutzung von Kindern und Jugendlichen**
Dürholt, Pfeifer, Deetjen € 13,50
- M 115: **Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung**
Schutzgebühr € 5,00
- M 116: **Informations- und Assistenzsysteme im Auto benutzer-
gerecht gestalten – Methoden für den Entwicklungsprozeß**
€ 14,50
- M 117: **Erleben der präklinischen Versorgung nach einem Verkehrs-
unfall**
Nyberg, Mayer, Frommberger € 11,00
- M 118: **Leistungen des Rettungsdienstes 1998/99**
Schmiedel, Behrendt € 13,50
- M 119: **Volkswirtschaftliche Kosten der Sachschäden im Straßen-
verkehr**
Baum, Höhnscheid, Höhnscheid, Schott € 10,50
- M 120: **Entwicklung der Verkehrssicherheit und ihrer Determinan-
ten bis zum Jahr 2010**
Ratzenberger € 17,50
- M 121: **Sicher fahren in Europa** € 21,00
- M 122: **Charakteristika von Unfällen auf Landstraßen – Analy-
se aus Erhebungen am Unfallort**
Otte € 14,00
- M 123: **Mehr Verkehrssicherheit für Senioren – More Road Safety
for Senior Citizens** € 24,50

2001

- M 124: **Fahrerverhaltensbeobachtungen auf Landstraßen am Bei-
spiel von Baumalleen**
Zwieli, Reker, Flach € 13,00
- M 125: **Sachschadensschätzung der Polizei bei unfallbeteiligten
Fahrzeugen**
Heidemann, Krämer, Hautzinger € 11,50
- M 126: **Auswirkungen der Verkehrsüberwachung auf die Befol-
gung von Verkehrsvorschriften**
Pfeiffer, Hautzinger € 14,50
- M 127: **Verkehrssicherheit nach Einnahme psychotroper Substan-
zen** € 13,50
- M 128: **Auswirkungen neuer Arbeitskonzepte und insbesondere
von Telearbeit auf das Verkehrsverhalten**
Vogt, Denzinger, Glaser, Glaser, Kuder € 17,50
- M 129: **Regionalstruktur nächtlicher Freizeitunfälle junger Fahrer
in den Jahren 1997 und 1998**
Mäder, Pöppel-Decker € 15,00
- M 130: **Informations- und Steuerungssystem für die Verkehrs-
sicherheitsarbeit für Senioren**
Meka, Bayer € 12,00

M 131: **Perspektiven der Verkehrssicherheitsarbeit für Senio-
ren**

**Teil A: Erster Bericht der Projektgruppe zur Optimierung der
Zielgruppenprogramme für die Verkehrsaufklärung von Senioren**
**Teil B: Modellprojekt zur Erprobung von Maßnahmen der Ver-
kehrssicherheitsarbeit mit Senioren**

Becker, Berger, Dumbs, Emsbach, Erlemeier, Kaiser, Six
unter Mitwirkung von Bergmeier, Ernst, Mohrhardt, Pech,
Schafhausen, Schmidt, Zehnpfennig € 17,00

M 132: **Fahrten unter Drogeneinfluss – Einflussfaktoren und Ge-
fährdungspotenzial**

Vollrath, Löbmann, Krüger, Schöch, Widera, Mettke € 19,50

M 133: **Kongressbericht 2001 der Deutschen Gesellschaft für
Verkehrsmedizin e. V.** € 26,00

M 134: **Ältere Menschen im künftigen Sicherheitssystem Straße/
Fahrzeug/Mensch**

Jansen, Holte, Jung, Kahmann, Moritz, Rietz,
Rudinger, Weidemann € 27,00

2002

M 135: **Nutzung von Inline-Skates im Straßenverkehr**
Alrutz, Gündel, Müller
unter Mitwirkung von Brückner, Gnielka, Lerner,
Meyhöfer € 16,00

M 136: **Verkehrssicherheit von ausländischen Arbeitnehmern und
ihren Familien**

Funk, Wiedemann, Rehm, Wasilewski, Faßmann, Kabakci,
Dorsch, Klapproth, Ringleb, Schmidtrott € 20,00

M 137: **Schwerpunkte des Unfallgeschehens von Motorradfahrern**
Assing € 15,00

M 138: **Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Ju-
gendlichen im Straßenverkehr**

Funk, Faßmann, Büschges, Wasilewski, Dorsch, Ehret, Klapproth,
May, Ringleb, Schießl, Wiedemann, Zimmermann € 25,50

M 139: **Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder – Eine Sichtung
der Maßnahmenlandschaft**

Funk, Wiedemann, Büschges, Wasilewski, Klapproth,
Ringleb, Schießl € 17,00

M 140: **Optimierung von Rettungseinsätzen – Praktische und
ökonomische Konsequenzen**

Schmiedel, Moecke, Behrendt € 33,50

M 141: **Die Bedeutung des Rettungsdienstes bei Verkehrsunfällen
mit schädel-hirn-traumatisierten Kindern – Eine retrospektive Aus-
wertung von Notarzteinsetzprotokollen in Bayern**

Brandt, Sefrin € 12,50

M 142: **Rettungsdienst im Großschadensfall**
Holle, Pohl-Meuthen € 15,50

M 143: **Zweite Internationale Konferenz „Junge Fahrer und Fahrer-
innen“** € 22,50

M 144: **Internationale Erfahrungen mit neuen Ansätzen zur Ab-
senkung des Unfallrisikos junger Fahrer und Fahranfänger**
Willmes-Lenz € 12,00

M 145: **Drogen im Straßenverkehr – Fahrsimulationstest, ärztliche
und toxikologische Untersuchung bei Cannabis und Amphetaminen**
Vollrath, Sachs, Babel, Krüger € 15,00

M 146: **Standards der Geschwindigkeitsüberwachung im Verkehr
Vergleich polizeilicher und kommunaler Überwachungsmaßnahmen**
Pfeiffer, Wiebusch-Wothge € 14,00

M 147: **Leistungen des Rettungsdienstes 2000/01 – Zusammen-
stellung von Infrastrukturdaten zum Rettungsdienst 2000 und Ana-
lyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 2000
und 2001**

Schmiedel, Behrendt € 15,00

2003

- M 148: **Moderne Verkehrssicherheitstechnologie – Fahrdaten-speicher und Junge Fahrer**
Heinzmann, Schade € 13,50
- M 149: **Auswirkungen neuer Informationstechnologien auf das Fahrverhalten**
Färber, Färber € 16,00
- M 150: **Benzodiazepine: Konzentration, Wirkprofile und Fahr-tüchtigkeit**
Lutz, Strohecker-Kühner, Aderjan, Mattern € 25,50
- M 151: **Aggressionen im Straßenverkehr**
Maag, Krüger, Breuer, Benmimoun, Neunzig, Ehmanns € 20,00
- M 152: **Kongressbericht 2003 der Deutschen Gesellschaft für Ver-kehrsmmedizin e. V.** € 22,00
- M 153: **Grundlagen streckenbezogener Unfallanalysen auf Bun-desautobahnen**
Pöppel-Decker, Schepers, Koßmann € 13,00
- M 154: **Begleitetes Fahren ab 17 – Vorschlag zu einem fahrpraxis-bezogenen Maßnahmenansatz zur Verringerung des Unfallrisikos junger Fahranfängerinnen und Fahranfänger in Deutschland Pro-jektgruppe „Begleitetes Fahren“** € 12,50
- M 155: **Prognosemöglichkeiten zur Wirkung von Verkehrssicher-heitsmaßnahmen anhand des Verkehrszentralregisters**
Schade, Heinzmann € 17,50
- M 156: **Unfallgeschehen mit schweren Lkw über 12 t**
Assing € 14,00

2004

- M 157: **Verkehrserziehung in der Sekundarstufe**
Weishaupt, Berger, Saul, Schimunek, Grimm, Pleßmann, Zügenrucker € 17,50
- M 158: **Sehvermögen von Kraftfahrern und Lichtbedingungen im nächtlichen Straßenverkehr**
Schmidt-Clausen, Freiding € 11,50
- M 159: **Risikogruppen im VZR als Basis für eine Prämiendif-ferenzierung in der Kfz-Haftpflicht**
Heinzmann, Schade € 13,00
- M 160: **Risikoorientierte Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haft-pflicht – Erfahrungen und Perspektiven**
Ewers(t), Growitsch, Wein, Schwarze, Schwintowski € 15,50
- M 161: **Sicher fahren in Europa** € 19,00
- M 162: **Verkehrsteilnahme und -erleben im Straßenverkehr bei Krankheit und Medikamenteneinnahme**
Holte, Albrecht € 13,50
- M 163: **Referenzdatenbank Rettungsdienst Deutschland**
Kill, Andrä-Welker € 13,50
- M 164: **Kinder im Straßenverkehr**
Funk, Wasilewski, Eilenberger, Zimmermann € 19,50
- M 165: **Förderung der Verkehrssicherheit durch differenzierte An-sprache junger Fahrerinnen und Fahrer**
Hoppe, Tekaat, Woltring € 18,50

2005

- M 166: **Förderung des Helmtragens bei radfahrenden Kindern und Jugendlichen**
Schreckenberger, Schlittmeier, Ziesenitz unter Mitarbeit von Suhr, Pohl-mann, Poschadel, Schulte-Pelkum, Sopelnykova € 16,00
- M 167: **Fahrausbildung für Behinderte – Konzepte und Materialien für eine behindertengerechte Fahrschule und Behinderte im Verordnungsrecht**
Zawatzky, Mischau, Dorsch, Langfeldt, Lempp € 19,00

- M 168: **Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung – Ein Reform-vorschlag für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung**
Bönninger, Sturzbecher € 22,00
- M 169: **Risikoanalyse von Massenunfällen bei Nebel**
Debus, Heller, Wille, Dütschke, Normann, Placke, Wallentowitz, Neunzig, Benmimoun € 17,00
- M 170: **Integratives Konzept zur Senkung der Unfallrate junger Fahrerinnen und Fahrer – Evaluation des Modellversuchs im Land Niedersachsen**
Stiensmeier-Pelster € 15,00
- M 171: **Kongressbericht 2005 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. – 33. Jahrestagung** € 29,50
- M 172: **Das Unfallgeschehen bei Nacht**
Lerner, Albrecht, Evers € 17,50
- M 173: **Kolloquium „Mobilitäts-/Verkehrserziehung in der Sekundar-stufe“** € 15,00
- M 174: **Verhaltensbezogene Ursachen schwerer Lkw-Unfälle**
Evers, Auerbach € 13,50

2006

- M 175: **Untersuchungen zur Entdeckung der Drogenfahrt in Deutschland**
Iwersen-Bergmann, Kauert € 18,50
- M 176: **Lokale Kinderverkehrssicherheitsmaßnahmen und -pro-gramme im europäischen Ausland**
Funk, Faßmann, Zimmermann, unter Mitarbeit von Wasilewski, Eilenberger € 15,00
- M 177: **Mobile Verkehrserziehung junger Fahranfänger**
Krampe, Großmann in Vorbereitung
- M 178: **Fehlerhafte Nutzung von Kinderschutzsystemen in Pkw**
Fastenmeier, Lehnig € 15,00
- M 179: **Geschlechtsspezifische Interventionen in der Unfallprä-vention**
Kleinert, Hartmann-Tews, Combrink, Allmer, Jüngling, Lobinger € 17,50
- M 180: **Wirksamkeit des Ausbildungspraktikums für Fahrlehrer-anfänger**
Friedrich, Brünken, Debus, Leutner, Müller € 17,00
- M 181: **Rennspiele am Computer: Implikationen für die Ver-kehrssicherheitsarbeit – Zum Einfluss von Computerspielen mit Fahrzeugbezug auf das Fahrverhalten junger Fahrer**
Vorderer, Klimmt € 23,00

Alle Berichte sind zu beziehen beim:

Wirtschaftsverlag NW
Verlag für neue Wissenschaft GmbH
Postfach 10 11 10
D-27511 Bremerhaven
Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0
Telefax: (04 71) 9 45 44 77
Email: vertrieb@nw-verlag.de
Internet: www.nw-verlag.de

Dort ist auch ein Kompletverzeichnis erhältlich.