DEGENER

DIE DEGENER-REIHE NACH DEM NEUEN FAHRLEHRERGESETZ §

Mathias Franke I Birgit Kollbach-Fröhlich I Jens Meier I Donata Schulte-Vieting

PÄDAGOGISCH-PSYCHOLOGISCHES PROFESSIONSWISSEN

Unterrichten, Ausbilden und Weiterbilden für Fahrlehrer.

Auflage 1

1.1.1.1, 1.1.1.2, 1.1.1.3, 1.1.1.4 I Unterrichten, Aus- u. Weiterbilden

» Die Autoren

Mathias Franke

Diplom Pädagoge, Berufssoldat und Offizier der Bundeswehr. Absolvent der Helmut-Schmidt-Universität in Hamburg. Im In- und Ausland sammelte er Erfahrungen in der Unterrichts- und Ausbildungsplanung. Sein Interessensschwerpunkt sind die pädagogische Psychologie und die Sozialpsychologie.

Dr. Birgit Kollbach-Fröhlich

Diplom Psychologin, promoviert an der Uni Leipzig. Fachpsychologin für Verkehrspsychologie BDP. Psychologiestudium an der Freien Universität Berlin – 1984 Abschluss. 1985-1996 angestellte Verkehrspsychologin und Fahrlehrerin. Seit 1990 amtlich anerkannte Seminarleiterin und Lehrgangsleiterin für Aufbauseminare (ASK, ASF, ASP). Seit 1996 Mitarbeiterin von DEKRA, seit 1999 Leiterin des Medizinisch-Psychologischen Dienstes der DEKRA Akademie GmbH. Seit 2000 Kursleiterin für Kursprogramme zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung, a.a. Seminarleiterin für besondere Aufbauseminare.

Jens Meier

Absolvierte eine kaufmännische Lehre zum Verlagsbuchhändler. Gefolgt vom Lehramtsstudium in den Fächern Geschichte, Geographie und Politik und der Arbeit im Schuldienst. Später Ausbildung zum Fahrlehrer BE ,CE, A. Seit 1983 Dozent für Pädagogik und Verkehrsverhaltenslehre in der Fahrlehrerausbildung. Derzeit arbeitet er als Leiter des Bereiches Fahrlehrerfortbildung an einer Verkehrsfachschule.

Donata Schulte-Vieting

Sportstudium an FU und HU, Arbeit als Moderatorin für Sicherheitstraining und Seminare der BG. Fahrlehrerin aller Klassen und Ausbildungsfahrlehrerin mit praktischer Berufserfahrung als Lkw- und Busfahrerin, sowie Seminarleiterin und Lehrgangsleiterin für Aufbauseminare ASP und ASF. Arbeit in der Berufskraftfahrer- und Fahrlehreraus- und Weiterbildung. Aktuell Fahrlehrerin und Ausbilderin bei der BVG.

© DEGENER

» Vorwort

In dieser Lehrbuchreihe wird fachliches, hier pädagogisch-psychologisches und verkehrspädagogisches, Professionswissen für Fahrlehrer aller Klassen vermittelt, wie es im Rahmenplan für die Fahrlehrerausbildung in der Anlage 1 zur Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung (FahrlAusbV) vorgesehen ist. In diesem Band geht es in vier Kapiteln um den Kompetenzbereich „Unterrichten, Ausbilden und Weiterbilden“, der in Anlage 1 FahrlAusbV für die verschiedenen Fahrlehrerlaubnisklassen in unterschiedlichem Umfang jedoch mit gleichen curricularen Anforderungen definiert ist (Nr. 1.2.1 Fahrlehrerlaubnisklasse BE 300 UE, Nr. 2.2.1 Fahrlehrerlaubnisklasse A 40 UE, Nr. 5.1.1 Schwerfahrzeugausbildung 80 UE). Abgerundet wird jedes Kapitel mit praxisrelevanten Verständnisfragen.

Nach einer kurzen Einleitung befasst sich das erste Kapitel mit der Kompetenz 1 des Kompetenzbereichs „Unterrichten, Ausbilden und Weiterbilden“, den Grundlagen der Fahranfängervorbereitung. Im System der Fahranfängervorbereitung lernen Fahrlehrer die vielfältigen Lehr-Lernformen und Prüfungsformen kennen sowie die mit ihnen verbundenen Ziele, Inhalte und rechtlichen Rahmenbedingungen. Insbesondere die Ziele, die Inhalte und die rechtlichen Rahmenbedingungen der Fahrschulausbildung in Deutschland als Teil der Fahranfängervorbereitung müssen Fahrlehrer kennen und erläutern können. Schließlich haben sie ihren Theorieunterricht und ihre Fahrpraktische Ausbildung daran auszurichten und werden auch überwacht.

Im zweiten Kapitel geht es um die Gestaltung des theoretischen Unterrichts (Kompetenz 2). Fahrlehrer sollen die Bestandteile und Erwerbsverläufe von Fahrkompetenz beschreiben können. Sie sollen Lehrfunktionen (wie z. B. Motivation, Informationsverarbeitung und Transfer) und Qualitätskriterien guten Theorieunterrichts kennen und erläutern können. Für den Erfolg der Ausbildung ist es wichtig, den Theorieunterricht nach den Qualitätskriterien zu planen und zu gestalten und ihn mit der Fahrpraktischen Ausbildung zu verzahnen.

Kapitel drei beschreibt die Gestaltung der Fahrpraktischen Ausbildung (Kompetenz 3). Aufbauend auf den Bestandteilen und Erwerbsverläufen von Fahrkompetenz, die in Kapitel zwei beschrieben wurden, geht es hier aus Sicht der praktischen Ausbildung um Möglichkeiten der Verzahnung mit dem Theorieunterricht. Die Qualitätskriterien guter Fahrpraktischer Ausbildung soll der Fahrlehrer kennen, erläutern können und bei seiner Planung und Durchführung der Fahrpraktischen Ausbildung anwenden.

Schließlich werden im vierten Kapitel die vielfältigen Tätigkeitsfelder des Fahrlehrerberufes sowie die damit verbundenen Anforderungen und Weiterbildungsmöglichkeiten erläutert (Grundlagen des Fahrlehrerberufs, Kompetenz 4). Fahrlehrer sollen berufliche Belastungs- und Stressfaktoren sowie Möglichkeiten zur Stressprävention kennen. Hier werden außerdem Angebote von Fahrschulen zur Fahrerweiterbildung und Verkehrssicherheitsarbeit im Sinne lebenslangen Lernens (z. B. Verkehrserziehung, Fahrkompetenztraining für Senioren und Maßnahmen zur umweltschonenden und nachhaltigen Mobilitätsgestaltung) vorgestellt.

© DEGENER

Im vorliegenden Band wird aufgrund besserer Lesbarkeit die männliche Form verwendet. Angesprochen sind jedoch ausdrücklich auch alle Leserinnen!

Um Wiederholungen einzelner Begriffe zu vermeiden, nutzen wir die Bezeichnungen Lehrkraft, Lehrperson und Lehrer sowie Fahrschullehrer und -ausbilder und meinen damit stets den unterrichtenden oder ausbildenden Fahrlehrer.

Die Bereiche der Psychologie und Pädagogik, insbesondere der Didaktik und Methodik, sind inhaltlich derart umfangreich und vielfältig, dass wir in diesem Buch nur Auszüge und für uns wesentlich erscheinende Aussagen wiedergeben bzw. sie im Lichte einer Fahrschulausbildung einordnen.

© DEGENER

Inhaltsverzeichnis

	Einleitung	11
1	Kompetenz 1 – Grundlagen der Fahranfängervorbereitung	15
1.1	Das System der Fahranfängervorbereitung	17
1.1.1	Die Lernphasen der Fahranfängervorbereitung	17
1.1.2	Mindestalter in der Fahranfängervorbereitung	19
1.1.3	Lehr-Lernformen als Elemente der Vorbereitung	21
1.1.3.1	Theorieunterricht und selbstständiges Theorielernen	23
1.1.3.2	Fahrpraktische Ausbildung und Fahrsimulationstraining	24
1.1.3.3	Begleitetes Fahrenlernen	26
1.1.3.4	Aufbaukurse	26
1.1.3.5	Selbständiger Fahrpraxiserwerb unter protektiven Regelungen	27
1.1.4	Prüfungsformen in der Fahranfängervorbereitung	27
1.2	Die Fahrschulausbildung als Bestandteil der Fahranfängervorbereitung in Deutschland	30
1.2.1	Überblick über die rechtlichen Grundlagen im Fahrlehrerwesen	31
1.2.2	Das Fahrschulwesen in der Praxis: Jamina macht in Enricos Fahrschule „den Führerschein“	33
1.2.3	Protektive Maßnahmen in der Selbständigen Lernphase	38
1.3	Überwachung	39
1.4	Übungs- und Kontrollfragen	41
1.5	Übungs- und Kontrollfragen – Antworten	46
1.6	Literaturverzeichnis	50
2	Kompetenz 2 – Gestaltung des Theorieunterrichts	53
2.1	Allgemeines zur Fahrkompetenz	55
2.1.1	Fahrkompetenzerwerb	57
2.1.2	Einstellungen, Motive und Fahrerpersönlichkeit	61
2.1.3	Exkurs zur Verkehrskompetenz	62
2.1.4	Risiken am Beginn der Fahrerkarriere	63
2.1.5	Übungs- und Kontrollfragen	66
2.2	Unterricht verstehen	68
2.2.1	Motivation	68
2.2.2	Feedback als Lernverstärker	71
2.2.3	Lehren und Lernen	72

© DEGENER

Einleitung

Einleitung

„[...] die Kunst der Künste ist es den Menschen zu leiten, das vielseitigste und veränderlichste, am schwierigsten zu behandelnde aller Wesen." (aus: Große Unterrichtslehre von J.A. Comenius, 1657)

1979 veröffentlichte die Zeitschrift „Die Zeit" einen Artikel von Ute Naumann mit dem Titel „Der Pädagoge neben dem Lenkrad" (Die Zeit, Ausgabe 23/1979)[1]. Im Text wird deutlich beschrieben, dass Fahrlehrer mitunter mehr von Menschen als von Autos verstehen müssen, um der anspruchsvollen Aufgabe des Lehrens erfolgreich gerecht werden zu können. Nunmehr 40 Jahre später, lässt sich diese Botschaft unverändert übernehmen. Auch der Gesetzgeber unterstreicht die Notwendigkeit pädagogischer Kompetenzen bei Fahrlehrern in dem er deren Berufsausbildung um entsprechende Inhalte erweitert hat (siehe Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung). Dieser Novellierung gingen Bestrebungen seitens der Fahrlehrerschaft und ihrer Interessenverbände voraus. Schließlich legte 2015 das Gutachten zur „Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland" der Professoren Dr. Brünken, Dr. Leutner und Dr. Sturzbecher den Grundstein zur Neuausrichtung der Fahrlehrerausbildung.

Die Aufwertung der pädagogisch-psychologischen Anteile der Ausbildung bringt allerdings auch die Herausforderung für Lehrkräfte mit sich, diese

Abbildung: DEGENER auf dem Fahrlehrerkongresses in Berlin, 2018

1 https://www.zeit.de/1979/23/der-paedagoge-neben-dem-lenkrad

© DEGENER

Inhalte in der zur Verfügung stehenden Zeit zu vermitteln. Der Anspruch des Gesetzgebers zur pädagogischen Qualifizierung der Fahrlehrer ist hoch gewählt und steht in einigen Facetten dem des klassischen Schullehrers kaum nach. Ohnehin haben die oben genannten Professoren in ihrem Gutachten einen bemerkenswerten Vergleich zwischen den Anforderungen schulischer und fahrschulischer Ausbildung gezogen.

Die Vermittlung von pädagogisch-psychologischen Kompetenzen geht über das Zeigen und Nachmachen von Tätigkeiten weit hinaus. Vielmehr geht es darum ein Verständnis von Lernprozessen zu erwerben, aber ebenso um analytische Vorgehensweisen bei der Planung von Unterrichten und Ausbildungen. Dabei spielt die Individualität der Fahrschüler eine zentrale Rolle, aber auch die anderen vielfältigen Rahmenbedingungen, die Einfluss auf das Wirken des Fahrlehrers haben. Lehren zu können bedeutet vor allem, lernen zu wollen. Die notwendige Bereitschaft Neues zu Lernen und altes Wissen zu aktualisieren, fordert dem angehenden Fahrlehrer, aber auch den alten Hasen eine gehörige Portion Engagement und Motivation ab. In der Konsequenz tragen Fahrlehrer durch ihr Tun und Wirken maßgeblich zur Mobilität und Sicherheit im Straßenverkehr bei – ein nicht zu unterschätzender Dienst für unsere Gesellschaft.

© DEGENER

1 » Kompetenz 1 – Grundlagen der Fahranfängervorbereitung

1.1 Das System der Fahranfängervorbereitung

Schon lange bevor eine Person Fahrschüler wird, hat sie persönliche Erfahrungen im Straßenverkehr erlangt. Jede Person kommt mit ihrem Vorwissen und ihren Einstellungen und mit ihrer Verkehrserfahrung in die Fahrschule, also mit ihrer persönlichen Verkehrskompetenz. Beispielsweise sind Kinder aufmerksame Beobachter des Verkehrsverhaltens der Eltern und übernehmen hier grundlegende Einstellungen zum Einhalten von Regeln oder zu einem partnerschaftlichen Umgang miteinander. So tragen alle Erfahrungen als Beifahrer und Radfahrer sowie als Fußgänger und die verkehrserzieherischen Maßnahmen der Kindertagesstätten und Schulen dazu bei, das Individuum auf die Teilnahme am Straßenverkehr vorzubereiten. Unter dem Begriff **‚Fahranfängervorbereitung‘** versteht man im Kern jedoch nur die Gesamtheit aller Bedingungen und Maßnahmen, „die vom Gesetzgeber **rechtlich** vorgegeben oder darüber hinaus im **kulturellen Kontext** gezielt bereitgestellt und genutzt werden, um das **selbstständige, sichere und eigenverantwortliche Fahren** eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr zu erlernen und das dafür erforderliche Wissen und Können nachzuweisen“ (Genschow, 2013). Der Begriff der Fahranfängervorbereitung bezieht sich also auf das Ziel des Fahrerlaubniserwerbs. Er grenzt sich von allen allgemeinen Einflussfaktoren des oben beschriebenen Sozialisationsprozesses ab, ohne diese auszublenden.

Die Maßnahmen zur Vermittlung von Verkehrs- und Fahrkompetenz rund um den Fahrerlaubniserwerb werden im sogenannten „System der Fahranfängervorbereitung“ zusammengefasst. Dieses ist in verschiedenen Ländern durchaus unterschiedlich ausgestaltet.

1.1.1 Die Lernphasen der Fahranfängervorbereitung

Um einen internationalen Vergleich machen zu können, hat man die Systemelemente der Fahranfängervorbereitung kategorisiert.[1] Grundsätzlich unterscheidet man die erste, Supervidierte Lernphase‘ von der zweiten, Selbständigen Lernphase‘.

Je nach den Gegebenheiten des nationalen Systems beginnt die erste, Supervidierte Lernphase mit der Anmeldung in einer Fahrschule oder mit der erforderlichen Erteilung einer

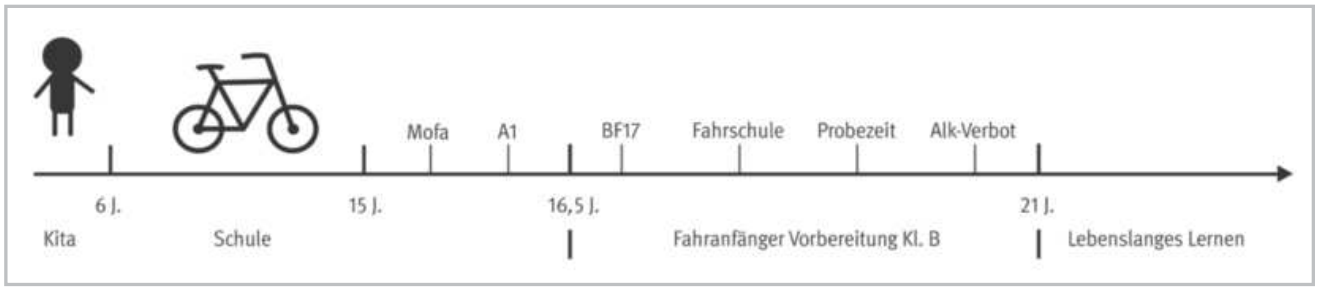

Abbildung 1: Fahranfängervorbereitung Klasse B

1 Wer sich mit weltweiten Unterschieden in der Fahranfängervorbereitung befassen möchte, dem empfehlen wir das Heft M 234 der BASt „Fahranfängervorbereitung im internationalen Vergleich“ von Jan Genschow (2013).

© DEGENER

‚Lernfahrerlaubnis'. In dieser Phase wird der Neuling von einem professionellen Fahrlehrer angeleitet, oder er darf in Begleitung eines Laien im öffentlichen Verkehrsraum lernen. In vielen Ländern, z. B. in Spanien, Frankreich, Großbritannien und Schweden, besteht die freie Wahl zwischen einer professionellen und einer Laienausbildung. In anderen Ländern, z. B. in den Niederlanden, in Österreich und in Deutschland ist die professionelle Fahrschulausbildung vorgeschrieben.

Der Begriff ‚Fahrausbildung' gehört zur Supervidierten Lernphase. Er umfasst sowohl Formen des Fahren Lernens in Begleitung von Personen, die keine Fahrlehrer sind, als auch die ‚Fahrschulausbildung', die in Deutschland gesetzlich geregelt ist. Hier ist der Fahrlehrer der verantwortliche Fahrzeugführer, bis die praktische Prüfung bestanden wurde und der Führerschein als Dokument der Fahrerlaubnis ausgehändigt wurde. Sieht man von Übungsfahrten auf Fahrsimulatoren oder auf Übungsplätzen außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums sowie von illegalen ‚Schwarzfahrten' zu Übungszwecken ab, ist die Fahrschulausbildung in Deutschland „die einzig mögliche Form der Fahrausbildung vor dem Bestehen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung" (Bredow, B. & Sturzbecher, D., 2016).

Dem Jugendlichkeitsrisiko und dem Anfängerrisiko ist in der Fahrausbildung Rechnung zu tragen. Für Fahranfänger ist es viel schwieriger als für erfahrene Fahrer, eine Situation flexibel wahrzunehmen und richtig zu reagieren. „Die Fahrausbildung als wichtiges Element einer umfassenden Fahranfängervorbereitung leistet den entscheidenden Anfangsbeitrag zum Erwerb, zur Ausdifferenzierung und zur Automatisierung dieser Prozesse der Informationsverarbeitung und Verhaltensregulation. Insbesondere dem Aufbau von Routinen, bei denen gezielte Informationssuche, effiziente Informationsverarbeitung und motorisches Handeln koordiniert und automatisiert werden, gebührt dabei große Bedeutung, denn ohne derartige Routinen erhöhen sich der Zeitaufwand und die Fehleranfälligkeit der Verhaltensregulation in neuartigen Verkehrssituationen" (Sturzbecher, D., Bönninger, J. & Rüdel, M., 2010).

	Lernphasen	Ziele
1. Phase	Supervidierte Lernphase	Erwerb von Verkehrswissen, Ausformung sicherer Einstellungen, Erwerb von Fertigkeiten und Routinen, Automatisierung von Informationsverarbeitung und Verhaltensregulation
Ende	Bestehen der Fahrprüfung, Aushändigung des (Lern-) Führerscheins	
2. Phase	Selbständige Lernphase	Erweiterung der Fahrkompetenz durch Fahren in eigener Verantwortung unter protektiven Bedingungen. Ausbau der Routinen durch Verkehrserfahrung
Ende	Keine protektiven Maßnahmen mehr	

Tabelle 1: Die Lernphasen in der Fahranfängervorbereitung

© DEGENER