
Michael Fingskes

Handbuch

**Pädagogische Überwachung der Fahrausbildung
(PädÜFa)**

Pädagogische Überwachung der Fahrausbildung (PädÜFa)

Handbuch zu den Beobachtungs- und Beurteilungsprotokollen
für die pädagogische Überwachung des Fahrschul-Unterrichts

Autor: Michael Fingskes

Mitarbeit: Annett Engelke, Dagmar Daake

Version

2018-12-27

Kosten:

Das Handbuch wird kostenlos zur Verfügung gestellt.

Sollte es Ihnen gefallen und für Ihre Arbeit hilfreich erscheinen, wäre es schön, wenn Sie einen kleinen Anerkennungsbeitrag (z.B. 5,- €) überweisen würden:

Michael Fingskes - DE18 5001 0517 0524 2021 30 - Verwendungszweck: PädÜFa

Inhalt

Vorbemerkungen

Zeitlicher Umfang der Überwachung

Überwachung als Hilfestellung

Die Beurteilungsskala

Umfang der Kriterienkataloge

Rechtliche Zuordnung der Beobachtungskriterien

Katalog A: Theoretischer Unterricht

Kriterien und Kriteriengruppen

- Lernökologie
- Allgemeine Fahrlehrer-Eigenschaften und -Verhaltensweisen
- Unterrichtsstruktur
- Berücksichtigung der Lernvoraussetzungen der Fahrschüler
- Lernziele
- Inhalte
- Aktivierung und Fragetechnik
- Textliche Visualisierung
- Methoden
- Verwendung von Medien

Katalog B: Praktische Ausbildung (Fahrstunden)

Kriterien und Kriteriengruppen

- Vorgespräch zwischen Fahrlehrer und Sachverständigem
- Lernökologie und Streckenwahl
- Fahrzeugbedienung und Eingriffe
- Allgemeine Fahrlehrer-Eigenschaften und -Verhaltensweisen
- Vorbesprechung zu Beginn der Fahrstunde
- Inhalte - Allgemeines
- Inhalte - Neue Fahraufgaben
- Inhalte - Wiederholung / Vertiefung von Fahraufgaben
- Inhalte - Grundfahraufgaben
- Situative Inhalte
- Methoden
- Nachbesprechung am Ende der Fahrstunde

Aufbauseminare

- Rechtliche Zuordnung der Beurteilungskriterien
- Kriterien und Kriteriengruppen

Weiterführende Literatur

Vorbemerkungen

Seit Beginn des Jahres 2018 soll in allen deutschen Fahrschulen zusätzlich zur Überprüfung einiger formalrechtlicher Vorschriften auch die „fachliche und pädagogische Qualität der Fahrschul Ausbildung“ überwacht werden (FahrIG § 51 Absatz 2).

Die Überwachung erfolgt durch speziell geschultes Überwachungspersonal (DVFahrIG § 15).

Diese Personen müssen ihre Beobachtungen in einem Beobachtungs- und Beurteilungsprotokoll festhalten, das die wesentlichen Kriterien für einen fachlich und pädagogisch befriedigenden Unterricht beschreibt.

Da die konkrete Ausgestaltung der Überwachung Angelegenheit der Bundesländer ist, gibt es unterschiedliche Rahmenbedingungen und auch unterschiedliche Beurteilungskataloge.

Die in diesem Handbuch vorgestellten Beurteilungskataloge wurden in den Ländern Niedersachsen und Hessen für die Überwachung eingeführt.

In beiden Ländern wurden Sachverständige ausgebildet und in die Arbeit mit den hier vorgestellten Katalogen eingewiesen.

Die pädagogischen Kriterien für die Begutachtung des Fahrschulunterrichts lassen sich aus mehreren Quellen entnehmen.

Zum einen aus der Fahrschülerausbildungsordnung, die seit dem Jahr 1999 eine ganze Reihe von Anforderungen an die pädagogische Gestaltung der Fahrausbildung enthält. Diese sind in der Folgezeit in Fortbildungen eingeflossen und sind ein wichtiger Bestandteil der pädagogischen Ausbildung neuer Fahrlehrer¹. Insofern ist es konsequent, nun - fast 20 Jahre später - auch zu überprüfen, inwieweit sich die heutige Fahrausbildung an diesen Kriterien orientiert.

Eine weitere Quelle bildet das Buch „Der Fahrlehrer als Verkehrspädagoge“ von Bruno Heilig. In diesem werden einerseits die Bestimmungen der Fahrschülerausbildungsordnung detailliert erläutert. Darüber hinaus werden in der Schulpädagogik entwickelte Kriterien für die Planung, Vorbereitung und Durchführung „guten Unterrichts“ vorgestellt und anhand zahlreicher Beispiele aus der Fahrausbildung erläutert. Das Buch bildet seit vielen Jahren eine wesentliche Grundlage für die pädagogische Ausbildung von Fahrlehrern und wurde nach seinem Erscheinen allen Fahrschulen kostenlos zur Verfügung gestellt.

Seit Herbst 2018 gibt es ein Nachfolgewerk zu diesem „Klassiker“: G. Kölzer e.a. (Hrsg.): „Verkehrspädagogik in der Fahrschul- und -weiterbildung“. In diesem Buch machen erfahrene Praktiker (Fahrlehrer, Bildungs- und Kulturwissenschaftler, Psychologen und Juristen) die pädagogisch-psychologischen Anforderungen des Fahrlehrerrechts für die tägliche Praxis handhabbar.

Weiteres Grundlagenwerk ist das „Praxis-Handbuch Fahrschulunterricht - Fahrschulunterricht erfolgreich gestalten“ von Pia Klammer, das in manchen Ausbildungsstätten ebenfalls Grundlage der pädagogischen Fahrlehrerausbildung ist.

Der für die PädÜFa entwickelte Kriterienkatalog enthält zudem alle wesentlichen Aspekte, die im BAST²-Gutachten „Fahrschulüberwachung in Deutschland“ von Dietmar Sturzbecher und Bianca Bredow aufgeführt werden.

¹ Bei der Nennung von Personen (-gruppen) sind in diesem Handbuch immer Frauen und Männer gemeint.

² Bundesanstalt für Straßenwesen

Die Neufassung (2018) der Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung verpflichtet in § 3 Absatz 1 die Ausbildungsfahrschulen, bei der Ausbildung neuer Fahrlehrer die in Anlage 2 beschriebenen „Qualitätskriterien für die Fahrschulbildung“ zu berücksichtigen. Diese Kriterien müssen deshalb auch in die pädagogische Überwachung einfließen. Sie werden bei der PädÜFa berücksichtigt, allerdings zum Teil anders benannt und gruppiert.

Für den Bereich schulischen Unterrichts stellt Hilbert Meyer unter dem Titel „Was ist guter Unterricht?“ zehn Gütekriterien auf, von denen sich viele auch auf den Fahrschulunterricht übertragen lassen.³

Bei der Übertragung von Erkenntnissen, die zum schulischen Unterricht gewonnen wurden, auf die Fahrausbildung muss allerdings beachtet werden, dass sich diese beiden pädagogischen Bereiche in einigen Punkten deutlich voneinander unterscheiden.

Direkter praktischer Nutzen und Schülermotivation

Das Erlernen der motorisierten Teilnahme am Straßenverkehr ist das unmittelbare Ziel der Fahrausbildung. Erste praktische Erprobungen erfolgen möglichst schon bald nach dem Beginn der Ausbildung. Es muss daher auch im theoretischen Unterricht nur wenig „für später“ gelernt werden, sondern das Erlernte kann mehr oder weniger unmittelbar für das praktische Handeln genutzt werden. Dies ist ein wesentlicher Unterschied zum schulischen Unterricht, in dem für die Schüler oft nicht zu erkennen ist, welchen Nutzen sie von den Unterrichtsinhalten haben oder (viel) später - vielleicht - einmal haben werden. Dieser direkte Praxis- und Lebensbezug wirkt sich unmittelbar auf die Motivation der Schüler aus. Diese ist im Fahrschulunterricht daher in der Regel sehr viel größer als in der Schule.

Aufgrund des direkten Praxisbezugs ist die Fahrausbildung schon immer „kompetenzorientiert“ durchgeführt worden. Insofern stellt diese für einige Schulfächer neue Ausrichtung für Fahrlehrer eine gewohnte und übliche Herangehensweise dar.

Verknüpfung von theoretischem Gruppenunterricht und individueller Praxisausbildung

Der theoretische Fahrschulunterricht ist nur einer der beiden Ausbildungsteile. Er ist direkt verknüpft mit der praktischen Ausbildung im realen Straßenverkehr (vgl. FahrschAusbO § 5 Abs. 1). Da die Praxisausbildung als Einzelausbildung durchgeführt wird, hat der Fahrlehrer vor allem dort die Gelegenheit (und Aufgabe), auf die individuellen Lernvoraussetzungen jedes einzelnen Schülers einzugehen. Dabei kann er auch Dinge ergänzen oder vertiefen, die dem Schüler in der Lerngruppe des Theorieunterrichts nicht vollständig deutlich geworden sind. Deshalb ist die sog. „Binnendifferenzierung“ im Theorieunterricht der Fahrschule von geringerer Bedeutung als im schulischen Unterricht.

Externe Erfolgskontrolle

Der Erfolg der Fahrausbildung wird zweimal extern geprüft: mit der theoretischen und der praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Der Fahrlehrer hat demgegenüber die Pflicht, sich durch interne Lernstandskontrollen vom Lernfortschritt seiner Fahrschüler zu überzeugen und Hinweise für ihre weitere, individuell zu leistende Prüfungsvorbereitung zu geben. Er hat daher - auch im Erleben der Fahrschüler - eine sehr viel neutralere Rolle als ein Lehrer in der Schule, der selbst für die Leistungsmessung und Notenvergabe zuständig ist.

³ Klare Strukturierung, hoher Anteil echter Lernzeit, lernförderliches Klima, inhaltliche Klarheit, sinnstiftendes Kommunizieren, Methodenvielfalt, individuelles Fördern, intelligentes Üben, transparente Leistungserwartungen, vorbereitete Umgebung

Zeitlicher Umfang der Überwachung

Die PädÜFa besteht aus zwei einzelnen Überwachungsmaßnahmen: zum einen der Überwachung des theoretischen Fahrschulunterrichts und zum anderen der Überwachung der praktischen Fahrausbildung (Fahrstunden). Für beide Maßnahmen wird hier ein Beobachtungs- und Beurteilungsprotokoll erstellt.

Es wird davon ausgegangen, dass bei beiden Überwachungsmaßnahmen eine 45-minütige Lehreinheit überwacht wird. (allerdings ist dies in den Bundesländern unterschiedlich geregelt).

In der Regel wird der Theorie-Unterricht in 90-minütigen Einheiten erteilt, die dem Rahmenplan nach Anlage 1 (zu § 4) der Fahrschülerausbildungsordnung oder einem anderen am Rahmenplan orientierten Ausbildungskonzept entsprechen. Nach § 4 Absatz 3 der Fahrschülerausbildungsordnung ist jedoch auch ein Unterricht in Einzelstunden zu 45 Minuten zulässig.

Hiervon wird u.a. bei den Lehrproben am Ende der Fahrlehrerausbildung Gebrauch gemacht (siehe § 17 Fahrlehrerprüfungsordnung). Dies ist seit vielen Jahren unproblematisch möglich und gibt ausreichenden Aufschluss über die pädagogischen Fähigkeiten der Prüflinge. Daher erscheint es - auch unter Kostengesichtspunkten - nicht erforderlich, im Rahmen der Überwachung des theoretischen Unterrichts davon abzuweichen.

Es ist allerdings darauf zu achten, dass die zu überwachenden Fahrlehrer vorab darauf hingewiesen werden, dass sie eine in sich abgeschlossene 45-minütige Unterrichtseinheit durchzuführen haben. Es ist daher ihre Aufgabe, aus einer 90-minütigen Einheit des Rahmenplans⁴ etwa die Hälfte (zeitlich gesehen) der vorgesehenen Inhalte auszuwählen. Dies setzt allerdings zwingend voraus, dass die Überwachung angekündigt erfolgt. Auch dies geschieht jedoch nicht allen Bundesländern.

Natürlich besteht die Gefahr, dass eine angekündigte Überwachung nicht das „normale“ Alltags-Unterrichten des jeweiligen Fahrlehrers erfasst. Natürlich wird er sich besonders gründlich vorbereiten, wenn er weiß, dass jemand kommt, um seinen Unterricht zu beobachten und zu beurteilen. Das macht aber auch jeder Prüfling - egal ob er Fahrlehrer oder Lehrer an einer allgemeinbildenden Schule werden möchte - für seine Lehrproben.

Eine Überwachung, deren vorrangiges Ziel nicht die Bestrafung sondern Beratung und Hilfestellung für die Zukunft sein soll (s.u.), hat mit einer Ankündigung keine Probleme. Im Gegenteil: Wer z.B. Erfolg (vor allem auch bei seinen Fahrschülern) damit hat, eine gut vorbereitete Gruppenarbeit durchzuführen, ist eher geneigt, diese Methode auch bei anderen Unterrichten anzuwenden.

Die Ankündigung ist außerdem erforderlich, damit der Fahrlehrer im Anschluss an den Unterricht Zeit hat für ein Auswertungsgespräch mit dem Sachverständigen.

Die praktische Fahrausbildung erfolgt in vielen Fahrschulen zu großen Teilen in 90-minütigen Ausbildungsabschnitten, manchmal auch in anderen zeitlichen Einheiten. Bei der PädÜFa wird allerdings eine 45-minütige Fahrstunde begutachtet. Dies entspricht der Überwachungsdauer des theoretischen Unterrichts und der Dauer der Lehrproben im Rahmen der Fahrlehrer-Ausbildung.

Die zu überwachenden Fahrlehrer müssen auch hier vorab darauf hingewiesen werden, dass sie eine 45-minütige Fahrstunde durchzuführen haben. Insoweit müssen sie u.U. für eine andere Fahrtstrecke planen, als sie dies sonst tun würden.

⁴ oder eines anderen daran orientierten Ausbildungsplans

Bei der Überwachung der Praxisausbildung soll - ähnlich wie bei den Lehrproben - überprüft werden, inwieweit der Fahrlehrer in der Lage ist, praktischen Unterricht zu erteilen. Deshalb muss der Fahrlehrer in der vorgeführten Fahrstunde Inhalte der Fahrausbildung aktiv vermitteln. Er darf sich also nicht darauf beschränken, Richtungsangaben zu machen und ansonsten zu beobachten, wie der Fahrschüler sich verhält. Es darf deshalb keine Fahrstunde der sog. „Reife- und Teststufe“ vorgeführt werden.

Damit der Sachverständige ausreichend in der Lage ist, das Verhalten von Fahrlehrer und Fahrschüler zu beobachten und sich dazu während der Fahrt Notizen zu machen, soll die überwachte Fahrstunde im Hellen durchgeführt werden. Insofern scheidet die „besonderen Ausbildungsfahrten bei Dämmerung oder Dunkelheit“ als zu überwachende Fahrstunden aus.

Um sicherzustellen, dass es sich bei dem Fahrschüler auch um einen tatsächlichen Fahrschüler der zu überwachenden Fahrschule handelt, müssen zu Beginn der Überwachung der Ausbildungsvertrag des Fahrschülers vorgelegt und seine Identität geprüft werden.

Überwachung als Hilfestellung

Die pädagogische Überwachung ist als Hilfestellung für die Durchführung „guten“ Unterrichts konzipiert, der dazu beitragen soll, die Verkehrssicherheit durch eine möglichst gute Ausbildung der neuen Fahrzeugführer zu fördern. Dies ergibt sich nicht zuletzt aus den Maßnahmen, die dann angeordnet werden sollen, wenn der beobachtete Unterricht zu beanstanden war.

In § 16 DVFAhrlG „Qualitätssichernde Anordnungen“ werden folgende Maßnahmen genannt:

1. eine Praxisberatung über eine verkehrspädagogisch-didaktisch angemessene Gestaltung der Fahrschulerausbildung,
2. eine inhaltspezifische Sonderfortbildung,
3. eine Nachkontrolle durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

Diese Maßnahmen (und ihre Reihenfolge) zeigen, dass mit der Überwachung weniger eine Bestrafung⁵ als vielmehr die Hilfe zur Verbesserung des Unterrichts beabsichtigt ist. Deshalb gehört es zum Konzept der PädÜFa, dass der Sachverständige nach der Unterrichtsbeobachtung mit dem beobachteten Fahrlehrer ein Auswertungsgespräch führt. In diesem Gespräch sollen die Bewertung der einzelnen Beurteilungskriterien mitgeteilt und begründet werden. Und es sollen Anregungen gegeben werden, wie der Unterricht bzw. die Fahrstunden evtl. noch besser durchgeführt werden können.

Eine Möglichkeit ist es, dabei den Beurteilungsbogen gemeinsam durchzugehen. Er kann jedoch auch vom Sachverständigen anschließend (z.B. zuhause) alleine ausgefüllt werden. In jedem Fall muss der überwachte Fahrlehrer jedoch (auf der ersten Seite) bestätigen, dass die Überwachung stattgefunden hat.

Der Sachverständige soll am Ende des Auswertungsgesprächs mitteilen, ob er ergänzend eine der oben genannten Maßnahmen für erforderlich hält und dies der zuständigen Behörde mitteilen wird. Ob die Behörde dieser Anregung folgt, ist allerdings ihre unabhängige Entscheidung. Sie setzt im Übrigen voraus, dass die entsprechenden Maßnahmen auch zumutbar angeboten werden.

Erscheint eine solche Maßnahme sinnvoll, sollte der Fahrlehrer informiert werden, welche Themen dabei vorrangig bearbeitet werden sollten. Es ist in seinem eigenen Interesse, sich dazu Stichpunkte zu notieren.

⁵ Eine Bestrafung in Form der Ahndung von Ordnungswidrigkeiten oder dem Widerruf der Fahrlehrerlaubnis ist jedoch auch möglich (§ 16 DVFAhrlG).

Die Beurteilungsskala

Wie im Gutachten „Fahrschulüberwachung in Deutschland“ empfohlen, wird im Beobachtungskatalog der PädÜFa eine vierstufige Beurteilungsskala verwendet: Der Sachverständige muss sich zu jedem Kriterium für eine Bewertung zwischen

- „ja, Kriterium voll erfüllt“ und
 - „ja, Kriterium nicht voll, aber befriedigend erfüllt“
- auf der positiven Seite und den Bewertungsmöglichkeiten
- „nein, Kriterium nur wenig oder nicht ausreichend erfüllt“ und
 - „nein, Kriterium gar nicht erfüllt“
- auf der negativen Seite entscheiden.

Diese vierstufige Skala wird bei allen Kriterien verwendet, d.h. auch dort, wo es evtl. nur ein „ja“ oder „nein“ gibt.

Die Anwendung der Beurteilungsskala muss bei der Ausbildung der Sachverständigen intensiv geübt werden. Dabei sollte Wert darauf gelegt werden, dass die Sachverständigen zu möglichst übereinstimmenden Beurteilungen kommen.

Außerdem sollen sie lernen, immer dann, wenn sie von der maximal möglichen Positiv-Bewertung „ja, Kriterium voll erfüllt“ abweichen, dies dem überwachten Fahrlehrer nachvollziehbar zu begründen. Diese Begründung soll im Falle einer „Nein“-Bewertung jeweils auch unter dem Stichwort „Anmerkungen“ notiert werden, damit auch die anordnende Behörde die Beurteilung nachvollziehen kann.

Umfang der Kriterien-Kataloge

Beide Beobachtungs- und Beurteilungsbögen enthalten sehr viele Einzelkriterien, da sie auf sehr verschiedene Unterrichtsthemen bzw. Fahrstundeninhalte anwendbar sein müssen. Deshalb sind nicht bei jeder Überwachung alle aufgeführten Kriterien relevant. Der Sachverständige soll deshalb diejenigen Kriterien, zu denen er in Bezug auf den beobachteten Unterricht bzw. die Fahrstunde keine Aussagen machen kann, durchstreichen (oder auf andere Weise kennzeichnen).

Dies gilt im Theoriebereich insbesondere bei den Lernzielen (Kriteriengruppe 5) und den Methoden (Kriteriengruppe 9), im Bereich der praktischen Ausbildung vor allem für die verschiedenen Inhaltsbereiche (Kriteriengruppen 6 bis 9).

Die Einzelkriterien sind für die Beurteilung, ob ein Unterricht oder eine Fahrstunde den Anforderungen an „guten Fahrschulunterricht“ entspricht, unterschiedlich bedeutsam. Es wurde jedoch darauf verzichtet, eine abstrakte Gewichtung der Wertigkeit - z.B. durch eine Punktbewertung - vorzusehen, da es hier große Unterschiede je nach dem konkreten Unterrichtsthema oder Fahrstundeninhalt gibt. Stattdessen hat der Sachverständige die Aufgabe, zu beurteilen und in seine abschließende Gesamteinschätzung einzubeziehen, welche Aspekte jeweils besonders wichtig waren.

Allerdings sind im Beurteilungsbogen für die theoretische Ausbildung (Unterricht) zwei zur Gruppe der „Inhalte“ gehörende Kriterien in jedem Fall sehr bedeutsam, nämlich die sachliche Richtigkeit und die Vollständigkeit der besonders wichtigen Inhalte eines Themas; das sind die Kriterien T6.6 und T6.7. Ihre Bedeutung ergibt sich nicht zuletzt aus der Gleichwertigkeit von „fachlicher“ und „pädagogischer“ Qualität, die sich aus der Formulierung in § 51 Absatz 2 des Fahrlehrergesetzes ableiten lässt.

Die Vielzahl der Einzelkriterien in beiden Protokollbögen führt dazu, dass sie nicht in jedem Fall trennscharf sind, sondern sich Überschneidungen ergeben. Während dies in einer wissenschaftlichen Erhebung vermieden werden muss, wird es hier bewusst akzeptiert. Denn auf diese Weise kann der Sachverständige manche Beobachtungen unter verschiedenen Gesichtspunkten dem beobachteten Fahrlehrer mitteilen. Dies kann im Hinblick auf die Beratungsfunktion der Maßnahme hilfreich sein.

Rechtliche Zuordnung der Beobachtungskriterien

Die Bestimmungen der Fahrschüler-Ausbildungsordnung und die in Anlage 2 der Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung aufgeführten Qualitätskriterien „guten Unterrichts“ bilden den rechtlichen Hintergrund für die Beurteilung der pädagogischen Unterrichtsqualität.

Sie werden daher in den folgenden Tabellen einzeln aufgeführt und den Kriterien der Beobachtungs- und Beurteilungsbögen (T = theoretischer Unterricht, P = praktische Fahrausbildung) zugeordnet. Auch dort finden sich die entsprechenden Zuordnungsvermerke.

Zusätzlich werden auch einige Bestimmungen der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz und der Ausstattungsrichtlinie zugeordnet.

Nicht zu allen Beobachtungskriterien finden sich Aussagen in den Rechtsvorschriften. Trotzdem können diese Kriterien für die Beratung des beobachteten Fahrlehrers und seine persönliche Weiterentwicklung von Bedeutung sein. Sie können aber nicht die Grundlage dafür sein, der Behörde weitergehende Maßnahmen zu empfehlen.

Fahrschüler-Ausbildungsordnung (08.08.2017 ⁶)				
Paragraph	Wortlaut	Nr.	zugeordnet zu (Theorie)	zugeordnet zu (Praxis)
§ 1 Abs. 1	Ziel der Ausbildung ist die Befähigung zum sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Verkehrsteilnehmer.	A1	T5.1	P5.2, P5.6, P6.6, P6.8, P6.9, P8.3
§ 1 Abs. 1	Ziel der Ausbildung ist außerdem die Vorbereitung auf die Fahrerlaubnisprüfung.	A2	T5.2, T6.6	P5.9, P8.7
§ 1 Abs. 2	Die Ausbildung hat ein Verkehrsverhalten zu vermitteln, das 1. Fähigkeiten und Fertigkeiten, um das Fahrzeug auch in schwierigen Verkehrssituationen zu beherrschen, 2. Kenntnis, Verständnis und Anwendung der Verkehrsvorschriften, 3. Fähigkeiten und Fertigkeiten zur Wahrnehmung und Kontrolle von Gefahren einschließlich ihrer Vermeidung und Abwehr, 4. Wissen über die Auswirkungen von Fahrfehlern und eine realistische Selbsteinschätzung, 5. Bereitschaft und Fähigkeit zum rücksichtsvollen und partnerschaftlichen Verhalten und das Bewusstsein für die Bedeutung von Emotionen beim Fahren und 6. Verantwortung für Leben und Gesundheit, Umwelt und Eigentum einschließt.	A3	T5.1	P 1.2, P2.6, P2.7, P9.7 P2.4, P8.8, P8.9, P9.1, P9.2, P9.3, P9.5 P2.2, P5.5, P6.8, P9.1, P9.2, P9.3, P9.5, P9.9 P1.4, P5.2, P5.6, P6.9
§ 2 Abs. 1	Die Ausbildung erfolgt in einem theoretischen und einem praktischen Teil. Die beiden Teile sollen in der Konzeption aufeinander bezogen und im Verlauf der Ausbildung miteinander verknüpft werden.	A4	T3.7	P4.6, P5.7
§ 3 Abs. 1	Die Ausbildungsinhalte sind so auszuwählen und aufzubereiten, dass diese Ziele erreicht werden.	A5	T5.2	
§ 3 Abs. 1	Dabei kann die exemplarische Vertiefung wichtiger sein als die inhaltliche Vollständigkeit.	A6	T6.3	P6.11
§ 3 Abs. 1	Die Inhalte müssen sachlich richtig, anschaulich und verständlich vermittelt werden.	A7	T6.7, 6.8, T8.1, T8.3	

⁶ Datum der zugrundeliegenden Version unter www.gesetze-im-internet.de

Fahrschüler-Ausbildungsordnung (08.08.2017)				
Paragraph	Wortlaut	Nr.	zugeordnet zu (Theorie)	zugeordnet zu (Praxis)
§ 3 Abs. 2	Der theoretische Unterricht und die praktische Fahrausbildung müssen systematisch und für den Fahrschüler nachvollziehbar aufgebaut sein.	A8	T3.1, T3.6, T6.1, T6.4	P4.2
§ 3 Abs. 2	Die Ausbildung soll das selbstverantwortliche Weiterlernen nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis fördern.	A9	T5.3	
§ 3 Abs. 2	Der Fahrlehrer soll gegenüber dem Fahrschüler sachlich, abgeschlossen und geduldig auftreten.	A10	T2.3, T2.4	P3.3, P3.4, P6.3
§ 3 Abs. 2	Die Mitarbeit des Schülers ist insbesondere durch Fragen und Diskussionen anzustreben.	A11	T7, T9.6	P6.5, P10.1, P11.3, P11.5
§ 4 Abs. 1	Der theoretische Unterricht hat sich an den im Rahmenplan (Anlagen 1 und 2) aufgeführten Inhalten zu orientieren und ist systematisch nach Lektionen aufzubauen.	A12	T6.1	
§ 4 Abs. 1	Der Unterricht soll methodisch vielfältig sein.	A13	T9.1	
§ 4 Abs. 1	Die Unterrichtsmedien sollen zielgerichtet ausgewählt und eingesetzt werden.	A14	T10.	P6.7
§ 4 Abs. 1	Die Ausbildung setzt das selbstständige Lernen durch die Fahrschüler voraus.	A15	T3.6	P4.6, P11.11
§ 4 Abs. 1	Zur Ergebnissicherung sind Lernkontrollen einzusetzen; das Ausfüllen von Testbogen nach Art der Prüfungsbogen auch mithilfe elektronischer Medien darf nicht Gegenstand des theoretischen Mindestunterrichts sein.	A16	T5.4	
§ 4 Abs. 6	Für den theoretischen Unterricht ist ein Ausbildungsplan aufzustellen. Der Ausbildungsplan hat sich inhaltlich nach dem Rahmenplan zu richten und ist durch Aushang oder Auslegen in den Geschäftsräumen der Fahrschule bekannt zu geben. Der Unterricht hat sich nach dem Ausbildungsplan zu richten und soll zwei Doppelstunden täglich nicht überschreiten.	A17	T6.1	
§ 5 Abs. 1	Der praktische Unterricht ist auf die theoretische Ausbildung zu beziehen und inhaltlich mit dieser zu verzahnen.	A18	P4.6, P5.7, P5.8	P4.6, P5.7

	Fahrschüler-Ausbildungsordnung (08.08.2017)			
Paragraph	Wortlaut	Nr.	zugeordnet zu (Theorie)	zugeordnet zu (Praxis)
§ 5 Abs. 1	Er (der praktische Unterricht) ist systematisch aufzubauen.	A19	P5.1	P11.10
§ 5 Abs. 1	Zum praktischen Unterricht gehören auch ... 2. Anleitung und Hinweise vor, während und nach der Durchführung der Fahraufgaben ...	A20		P4, P5.4, P6.4, P6.12, P6.13, P6.14, P6.15, P7.4, P8.4, P9.8, P10.7, P11.2, P11.6, P11.7
§ 5 Abs. 1	Zum praktischen Unterricht gehören auch ... 3. Nachbesprechung und Erörterung des jeweiligen Ausbildungsstandes.	A21		P11
§ 5 Abs. 1	Der Fahrlehrer hat den jeweiligen Ausbildungsstand durch Aufzeichnungen zu dokumentieren. Diese sollen erkennen lassen, welche Inhalte behandelt wurden.	A22	P4.2, P11.2	P11.2
§ 5 Abs. 11	Für den praktischen Unterricht ist ein gegliederter Ausbildungsplan aufzustellen. Der Unterricht hat sich nach dem Ausbildungsplan zu richten.	A23	P4.3, P4.4	P1.5, P4.3, P11.4, P11.10

	Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung (02.01.2018)			
Anlage 2 zu § 3 Abs. 1	Qualitätskriterien für die Fahrschul Ausbildung Qualitätskriterien für den Theoretischen Unterricht			
	Wortlaut	Nr.	zugeordnet zu (Theorie)	zugeordnet zu (Praxis)
	1. Strukturierung der Unterrichtseinheit	B1	T3., T6.4	
	2. Motivierung der Fahrschüler und Praxisbezug	B2	T2.3, T2.4, T3.7, T4., T6.5, T6.6	
	3. fachliche Vermittlung der Lehr-Lerninhalte	B3	T6.7, T6.8	
	4. Binnendifferenzierung	B4	T4.	
	5. Angemessenes Reagieren auf Beiträge der Fahrschüler	B5	T2.3, T2.4, T8.2	
	6. Tempo der Vermittlung der Lehr-Lerninhalte	B6	T3.3, T3.4, T6.8	
	7. Festigung	B7	T3.4, T3.5	
	8. Visualisierung der Lehr-Lerninhalte durch Medien	B8	T8., T10.	
	9. Qualität der Lehrvorträge	B9	T9.3	
	10. Organisation von Erfahrungsberichten	B10	T9.4	
	11. Organisation von Diskussionen	B11	T9.6	
	12. Durchführung von Lernkontrollen	B12	T5.4	

	Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung (02.01.2018)			
Anlage 2 zu § 3 Abs. 1	Qualitätskriterien für die Fahrschul Ausbildung Qualitätskriterien für den Praktischen Unterricht			
	Wortlaut	Nr.	zugeordnet zu (Theorie)	zugeordnet zu (Praxis)
	1. Strukturierung der Übungsstunde	B13		P1.5, P4, P5.14, P6.10
	2. Orientierung am Ausbildungsstand des Fahrschülers	B14		P1.6, P2.3, P3.5, P4.2, P5.1, P5.8, P5.10, P5.16, P6.2, P6.10, P6.16, P6.17, P7.2, P7.3, P7.4, P8.6, P11.6, P11.7, P11.8, P11.10
	3. Qualität des Methodeneinsatzes	B15		P6.17, P10
	4. Qualität verbaler Anweisungen	B16		P5.3, P6.3, P6.4, P6.6, P6.12, P6.13, P8.4
	5. fachliche Korrektheit der Lehr-Lerninhalte und Orientierung am Ausbildungsplan des Fahrlehrers	B17		P2.5, P6.3, P6.12, P11.4
	6. Schaffung einer guten Ausbildungsatmosphäre	B18		P1.1, P3, P4.1, P4.5, P5.15, P6.6, P11.9
	7. angemessenes Reagieren auf Fahrfehler	B19		P2.3, P5.10, P5.11, P5.12, P5.13, P6.13, P6.14, P6.15, P11.7

	Ausstattungsrichtlinie (20.11.2003)			
	Wortlaut	Nr.	zugeordnet zu (Theorie)	zugeordnet zu (Praxis)
	1. Magnettafel, Schreibtafel oder andere Visualisierungsmöglichkeiten	C1	T10.1	
	2. Anschauungsmaterial (Modelle, Lehrtafeln, Sichtfolien, Video- oder andere Filme, Diapositive, elektronische Datenträger)	C2	T10.3, T10.4, T10.7	

	Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz (21.12.2016)			
Paragraph	Wortlaut	Nr.	zugeordnet zu (Theorie)	zugeordnet zu (Praxis)
Anlage 2 (zu § 3)	Unterrichtsräume			
	Die Schüler müssen dem Unterricht ohne Behinderung folgen können.	D1	T1.2, T1.3	
	Im Interesse des sachgerechten Unterrichts ist sicherzustellen, dass der Unterrichtsraum ... gut beleuchtet ist, ausreichend belüftet werden kann sowie gut beheizbar ist.	D2	T1.1	
	Für jeden Schüler muss mindestens eine Sitzgelegenheit mit Rückenlehne und eine Schreibunterlage (Mindestgröße DIN A 4) vorhanden sein.	D3	T1.4, T1.5	

Katalog A

Die Kriterien und Kriteriengruppen für die Beurteilung des theoretischen Unterrichts

T1. Lernökologie

Unter Lernökologie versteht man die äußeren, insbesondere räumlichen Bedingungen, unter denen der Unterricht stattfindet. Sie sind eine wichtige Voraussetzung dafür, wie gut die Fahrschüler lernen können.

Einige der Einzelkriterien entsprechen dem, was in § 3 und der dazu gehörenden Anlage 2 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz vorgeschrieben ist. Auch in den Fällen, wo diese Vorschriften zwar (im Großen und Ganzen) eingehalten werden, kann der Sachverständige u.U. Anregungen für Verbesserungen geben.

T1.1 Der Fahrschulraum war gut klimatisiert und beleuchtet. (D2)

ja nein

T1.2 Die Akustik war gut genug, so dass jeder Fahrschüler alles verstehen konnte. (D1)

ja nein

T1.3 Der Fahrlehrer und die Visualisierungen konnten von allen Fahrschülern gut gesehen werden. (D1)

ja nein

T1.4 Alle Fahrschüler konnten ausreichend bequem sitzen. (D3)

ja nein

T1.5 Alle Fahrschüler hatten Schreibunterlagen. (D3)

ja nein

T1.6 Benötigte Arbeitsmittel (z.B. Kugelschreiber, Moderationskarten, Filzstifte) standen ausreichend zur Verfügung

ja nein

T2. Allgemeine Fahrlehrer-Eigenschaften und -Verhaltensweisen

Von den Kriterien dieser Gruppe ist nur Nr. T2.3 explizit in einer Vorschrift (§ 3 Absatz 2 der Fahrschülerausbildungsverordnung) enthalten. Zu den übrigen Gesichtspunkten kann der Sachverständige aber aufgrund seiner Beobachtungen eventuell hilfreiche Anregungen geben.

Die Kriterien stehen teilweise in Bezug zur Frage der Motivierung der Fahrschüler, zum Vorhandensein eines lernförderlichen Klimas und zu den verwendeten Methoden.

T2.1 Der Fahrlehrer sprach verständlich (laut und deutlich, nicht zu schnell).

ja nein

T2.2 Der Fahrlehrer war konzentriert und wurde nicht durch Nebentätigkeiten abgelenkt.

ja nein

Unterrichtsstörungen durch z.B. Telefonate lenken nicht nur den Fahrlehrer ab, sondern auch die Fahrschüler und vermindern dadurch die „Effektivität der Lernzeit“.

T2.3 Der Fahrlehrer war gegenüber den Fahrschülern freundlich, aufgeschlossen und geduldig. (A10, B2, B5)

ja nein

Hierzu zählt u.a. auch, inwieweit Fahrschüler für positive Ideen und Beiträge gelobt wurden.

T2.4 Der Fahrlehrer reagierte auf falsche Antworten von Fahrschülern angemessen und vermied es, Fahrschüler abzuwerten oder bloßzustellen. (A10, B2, B5)

ja nein

Natürlich müssen falsche Aussagen von Fahrschülern richtig gestellt werden, vgl. Nr. T6.7. Dies muss aber so geschehen, dass sich der Fahrschüler nicht herabgesetzt fühlt. Sonst besteht die Gefahr, dass er - oder sogar die Gruppe insgesamt - sich aus Angst vor Fehlern und Blamage zukünftig kaum noch aktiv am Unterricht beteiligt.

T2.5 Der Fahrlehrer unterstützte seine Aussagen durch angemessene Mimik und Gestik.

ja nein

„Angemessen“ bedeutet weder übertrieben viel, noch (fast) gar nicht.

T2.6. Der Fahrlehrer hielt zu allen Fahrschülern Blickkontakt.

ja nein

Während es bei T1.3 um die räumliche Möglichkeit des Blickkontaktes geht, geht es hier um das konkrete Verhalten. Oft geschieht es unbewusst, dass ein Lehrer bestimmte Raumpositionen und damit die dort sitzenden Schüler bevorzugt bzw. umgekehrt benachteiligt.

T3. Unterrichtsstruktur (B1)

Eine klare Strukturierung des Unterrichts ist eine wichtige Voraussetzung für erfolgreiches Lernen. Sie hilft den Schülern, die - neuen - Inhalte mit seinem bereits vorhandenen Wissen zu verknüpfen. Außerdem erkennt er Zusammenhänge zwischen verschiedenen Themen, zwischen eher wissensorientierten Informationen und den notwendigen Einsichten, den persönlichen Motiven und der Bereitschaft, entsprechend zu handeln.

Die Fahrerschulerausbildungsordnung fordert deshalb in § 3 Absatz 2, dass der Unterricht systematisch erfolgen und für den Fahrschüler nachvollziehbar aufgebaut sein muss.

T3.1 Der Fahrlehrer gab zu Beginn einen Überblick über das Thema und die Ziele des Unterrichts. (A8)

ja nein

Dies wird sinnvollerweise anhand einer schriftlichen Übersicht getan.

T3.2 Der Fahrlehrer nahm im Verlauf des Unterrichts Bezug auf den Ziel-/Themen-Überblick.

ja nein

Dies ist besonders gut möglich, wenn eine schriftliche Übersicht während des ganzen Unterrichts sichtbar ist, z.B. dadurch dass die für T3.1 verwendete Übersicht auf einem Flipchart erstellt wurde, das für die Fahrschüler sichtbar bleibt. Aber auch eine elektronisch präsentierte Übersicht kann wiederholt gezeigt werden.

T3.3 Der Fahrlehrer ließ den Fahrschülern ausreichend Zeit, um den behandelten Themen zu folgen. (B6)

ja nein

T3.4 Der Fahrlehrer wiederholte und variierte wichtige Inhalte, um ihr Behalten und Verstehen durch die Fahrschüler zu fördern. (B6, B7)

ja nein

Die Kriterien T3.3 und T3.4 sind auch unter dem Aspekt der „Berücksichtigung der Lernvoraussetzungen der Fahrschüler“ wichtig. Denn wie viel Zeit und wie viel Wiederholung die anwesenden Fahrschüler benötigen, hängt u.a. von ihren Lernvoraussetzungen ab.

T3.5 Der Fahrlehrer fasste Teilergebnisse zusammen (selbst oder durch die Fahrschüler).

ja nein

(Zwischen-) Zusammenfassungen dienen ebenso wie Wiederholungen der Festigung der Lernergebnisse.

T3.6 Der Fahrlehrer gab Hinweise zum Stellenwert des Themas im Rahmen der Gesamtausbildung (Bezug zu vorherigen bzw. folgenden Themen). (A8, A15)

ja nein

Auf diese Weise wird der systematische Aufbau der Ausbildung (§ 3 Absatz 2 Fahrerschulerausbildungsordnung) für den Fahrschüler nachvollziehbar.

T3.7 Der Fahrlehrer stellte Beziehungen zur praktischen Fahrausbildung her („Verzahnung“). (A4, B2)

ja nein

Diese Verzahnung wird explizit in § 2 Absatz 1 der Fahrschulerausbildung gefordert.

T4. Berücksichtigung der Lernvoraussetzungen der Fahrschüler (B4)

Jeder Schüler „ist“ nicht nur anders, sondern lernt auch anders. Das liegt u.a. daran, dass er neue Informationen in das einbaut, was bereits zu seinem (Vor-) Wissen, seinen bisherigen Erfahrungen oder seinen Einstellungen gehört. Manches Neue „passt“ zu dem bereits Vorhandenen, manches erfordert jedoch auch ein Neu-Überdenken oder eine grundlegende Veränderung.

All dies geschieht vor dem Hintergrund seiner allgemeinen Lernfähigkeit, seinen Vorlieben für bestimmte Dinge, seiner Lernbereitschaft, seinen Motiven, seinem kulturellen Umfeld und anderen, sehr persönlichen Lernvoraussetzungen.

Im theoretischen Fahrschulunterricht kann darauf nur begrenzt eingegangen werden. Aber durch die Verknüpfung mit der praktischen Einzelausbildung hat der Fahrlehrer die Möglichkeit (und die Aufgabe) dies intensiv zu berücksichtigen. Trotzdem soll er auch im theoretischen Unterricht alle sich bietenden Gelegenheiten nutzen, um den unterschiedlichen Schülerpersönlichkeiten gerecht zu werden.

Eine solche „Binnendifferenzierung“ zeigt sich z.B. in der Berücksichtigung der unterschiedlichen Vorerfahrungen, die besonders gut bei Partner- oder Kleingruppenarbeiten möglich ist.

T4.1 Der Fahrlehrer berücksichtigte die unterschiedlichen Ausbildungsstände der Fahrschüler.

ja nein

Je nach Thema des Unterrichts kann es Fahrschüler geben, die bestimmte Verkehrssituationen bereits während der praktischen Ausbildung kennengelernt haben und davon berichten können.

T4.2 Der Fahrlehrer berücksichtigte Vorerfahrungen der Fahrschüler als Fußgänger, Radfahrer o.ä..

ja nein

Dies gilt in besonderem Maße für Unterrichte, in denen das Miteinander verschiedener Verkehrsteilnehmergruppen thematisiert oder spezielle Gefahrensituationen und ihre Vermeidung besprochen werden („Schulterblick“).

T4.3 Der Fahrlehrer berücksichtigte eventuelle Vorerfahrungen von Fahrschülern, die bereits eine Fahrerlaubnis besitzen (z.B. „Erweiterer“).

ja nein

Bei der Erweiterung der Fahrerlaubnis auf eine neue Klasse muss der Bewerber auch an sechs Doppelstunden des sog. „Grundstoffes“ teilnehmen. Die dort besprochenen Inhalte stellen für ihn in der Regel nichts vollkommen Neues dar. Deshalb ist es aus zwei Gründen wichtig, solche Fahrschüler gezielt zu berücksichtigen: zum einen, um sie zu motivieren, zum anderen, um ihre praktischen Erfahrungen für die anderen Fahrschüler zu nutzen.

T4.4 Der Fahrlehrer berücksichtigt das unterschiedliche Sprach- oder Lernvermögen.

ja nein

Dieses Kriterium steht in Wechselwirkung mit dem allgemeinen Bemühen des Fahrlehrers um Verständlichkeit und Anschaulichkeit und dem Umfang der Visualisierung von Sachverhalten. Es kann außerdem durch nachfragen, die Methodenwahl und spezielle Förderangebote (z.B. im Anschluss an den Unterricht) verwirklicht werden.

T5. Lernziele

In § 3 Absatz 1 der Fahrschülerausbildungsordnung wird ausdrücklich die Orientierung an den Zielen der Verordnung gefordert. Explizit benannt werden in § 1 das Globalziel (Absatz 1) und die Richtziele der Ausbildung (Absatz 2). Die Grobziele ergeben sich dann aus den in den Anlagen genannten Inhalten der Ausbildung.

Da der Beurteilungsbogen für die unterschiedlichen Unterrichtsthemen einsetzbar sein soll, kann er nur Beobachtungen hinsichtlich der Global- und Richtziele erfassen.

Diese Ziele sind je nach dem konkreten Unterrichtsthema von unterschiedlicher Bedeutung, so dass der Sachverständige die Ziele streichen soll, die für den beobachteten Unterricht unwesentlich waren. Das gleiche gilt auch für Ziele, die überwiegend im fahrpraktischen Teil der Ausbildung verfolgt werden, z.B. Nr. T5.1 a.⁷

T5.1 Bezogen auf das Thema der Unterrichtseinheit wurden die Richtziele (nach § 1 Fahrsch-AusbO) ausreichend verfolgt: (A1, A3

a) Fahrzeugbeherrschung auch in schwierigen Verkehrssituationen

ja nein

Eher ein Ziel der praktischen Fahrausbildung.

b) Kenntnis, Verständnis und Anwendung der Verkehrsvorschriften

ja nein

Dieser Aspekt bildet bei vielen Unterrichtsthemen einen Schwerpunkt. Es ist aber besonders darauf zu achten, dass nicht nur die „Kenntnis“, sondern auch das „Verständnis“ und die korrekte „Anwendung“ der Vorschriften besprochen werden.

c) Gefahrenwahrnehmung, -vermeidung, -abwehr

ja nein

Dieser Aspekt soll bei allen Einzelthemen zusätzlich zu den Vorschriften behandelt werden.

d) Auswirkungen von Fahrfehlern und realistische Selbsteinschätzung

ja nein

⁷ Es wird hier dennoch aus Gründen der Vollständigkeit (§ 1 Absatz 2 Fahrschülerausbildungsordnung) aufgeführt.

e) rücksichtsvolles und partnerschaftliches Verhalten

ja nein

f) Bedeutung von Emotionen beim Fahren

ja nein

Dieser Aspekt spielt bei vielen Themen eine Rolle (z.B. als Begründung für zu beobachtendes Fehlverhalten), nicht nur in der 2. Doppelstunde⁸

g) Verantwortung für Leben und Gesundheit, Umwelt und Eigentum

ja nein

T5.2. Der Fahrlehrer erläuterte den Fahrschülern die Bedeutung des Themas für die Fahrausbildung, die Fahrprüfung und die spätere sichere Verkehrsteilnahme. (A2, A5)

ja nein

Dieses Kriterium beruht auf den Bestimmungen des § 1 Absatz 1 der Fahrschülerausbildungsordnung. Die Thematisierung im Unterricht dient u.a. der Motivierung der Fahrschüler.

T5.3 Der Fahrlehrer gab den Fahrschülern Hinweise zum selbstständigen (Weiter-) Lernen. (A9)

ja nein

Gemäß § 4 Absatz 1 der Fahrschülerausbildungsordnung setzt die Ausbildung das selbstständige Lernen durch die Fahrschüler voraus. Hierzu benötigen sie entsprechende Hinweise durch den Fahrlehrer (z.B. unter Einbeziehung eines Lehrbuches oder anderer Informationsquellen). Außerdem wird in Lektion 12⁹ die Notwendigkeit des lebenslangen (Weiter-) Lernens explizit angesprochen.

T5.4 Der Fahrlehrer führte (mindestens) am Ende eine Lernzielkontrolle durch. A16)

ja nein

- *Das Durchführen von Lernzielkontrollen dient sowohl dem Fahrschüler als Selbstkontrolle, als auch dem Fahrlehrer, der auf diese Weise einen Eindruck davon gewinnt, ob die Fahrschüler das, was er im Unterricht vermitteln wollte, verstanden und (bis jetzt) behalten haben. Insofern ist die Verwendung fremd erstellter Lernzielkontrollen eher kritisch zu sehen, da sie in der Regel nicht exakt zu dem durchgeführten Unterricht passen.*

§ 4 Absatz 1 Fahrschülerausbildungsordnung schreibt das Durchführen von Lernkontrollen vor und bestimmt ausdrücklich, dass damit nicht das Ausfüllen von Testbögen nach Art der Prüfungsbögen gemeint ist. Gleichwohl dürfen Lernkontrollen aber einzelne Fragebogen-Items einbeziehen.

⁸ laut Rahmenplan, Anlage 1 (zu § 4) Fahrschülerausbildungsordnung

⁹ laut Rahmenplan, Anlage 1 (zu § 4) Fahrschülerausbildungsordnung

T6. Inhalte

T6.1 Die Inhalte der Unterrichtseinheit entsprachen dem Thema (gemäß ausliegendem Ausbildungsplan). (A8, A12, A17)

ja nein

Dies ist deshalb wichtig, weil Fahrschüler nur dann beurteilen können, welchen Unterricht sie ggf. mehrfach besuchen oder - als Erweiterer¹⁰ - welche Unterrichte sie auswählen, wenn sie dem Ausbildungsplan verlässlich entnehmen können, was wann im Unterricht besprochen wird.

T6.2 Die zeitliche Gewichtung der Inhalte entsprach ihrer Bedeutung für das Unterrichtsthema.

ja nein

T6.3 Besonders wichtige Inhalte wurden exemplarisch vertieft. (A6)

ja nein

Die Punkte T6.2 und T6.3 hängen eng miteinander zusammen.

Die für die Ausbildung bzw. die einzelnen Themen zur Verfügung stehende Zeit reicht (natürlich) nicht aus, um alle in der Praxis vorkommenden Verkehrssituationen gleichermaßen ausführlich zu behandeln. Daher ist es erforderlich, dass der Fahrlehrer eine sinnvolle Auswahl trifft, welche Inhalte er überhaupt bzw. mit welchem Zeitan-satz behandelt.

Für diese Entscheidung gibt es unterschiedliche Gesichtspunkte, die wichtig sein können, z.B.

- *Was ist wichtig, aber den meisten Fahrschülern bisher weitgehend unbekannt?*
- *Wo bzw. womit machen Fahrschüler erfahrungsgemäß häufig Fehler, die entweder zum Nichtbestehen der Prüfung(en) oder später zu Verkehrsunfällen führen können?*
- *Was sind - insgesamt oder regional - Unfallschwerpunkte?*
- *Wo genügt es, das grundlegende Prinzip („exemplarisch“) verstanden zu haben, um es dann selbstständig auf viele andere Situationen übertragen zu können?*

Bei der Entscheidung hilft auch das Wissen um die Inhalte der theoretischen Führerscheinprüfung. Denn um diese zu bestehen, müssen z.B. auch diejenigen Verkehrszeichen gelernt werden, auf die im Unterricht nicht oder nur am Rande eingegangen werden kann.

Demgegenüber ist es keine sinnvolle Begründung für eine ausführlichere Behandlung, wenn es sich lediglich um ein Lieblingsthema („persönliches Steckenpferd“) des Fahrlehrers handelt oder besonders viele Medien dazu existieren.

¹⁰ Wer bereits eine Fahrerlaubnis - z.B. Klasse B - besitzt und nun eine neue - z.B. Klasse C - erwerben will, muss nur noch 6 statt aller 12 Grundunterrichte besuchen. Welche er besucht, kann er selbst entscheiden.

T6.4 Die Reihenfolge, in der die Inhalte behandelt wurden, war sinnvoll. (B1, A8)

ja nein

Für die Strukturierung des Unterrichts bzw. einzelner Unterthemen gibt es verschiedene, pädagogisch begründete Gliederungsprinzipien, z.B. „vom Einfachen zum Schwierigen“, „vom Bekannten zum Unbekannten“, „vom Allgemeinen zum Besonderen“.

Die Fahrerschulerausbildungsordnung fordert ausdrücklich die Beachtung des Prinzips „vom Einfachen (Leichten) zum Schwierigen“. Dabei ist allerdings nicht immer ganz einfach zu entscheiden, was für die gerade anwesenden Fahrerschüler „einfach“ und was „schwierig“ ist.

In der Regel sollte „vom Allgemeinen zum Besonderen“ vorgegangen werden. Das bedeutet, dass zunächst die grundsätzlichen oder die am häufigsten vorkommenden Fälle - z.B. eines Fahrmanövers oder des Verlaufs einer abknickenden Vorfahrt - behandelt werden. Erst wenn hier den Fahrerschülern das richtige Verhalten deutlich geworden ist, sollten Ausnahmen oder Spezialfälle - z.B. aufgrund regionaler Gegebenheiten - besprochen werden.

T6.5 Der Fahrlehrer berücksichtigte regionale Besonderheiten des Verkehrsgeschehens. (B2)

ja nein

Dies wird deutlich, wenn der Fahrlehrer als Beispiele bestimmte Örtlichkeiten benennt oder - noch besser - zeigt (z.B. durch selbst gemachte Fotos), die aus der Umgebung der Fahrschule oder dem jeweiligen Prüfgebiet stammen.

T6.6 Der Fahrlehrer stellte Bezüge zu entsprechenden Prüffragen oder Anforderungen in der praktischen Fahrprüfung her. (A2, B2)

ja nein

Nach der Fahrerschulerausbildungsordnung gehört es auch zu den Zielen der Ausbildung, die Fahrerschüler auf die Prüfung(en) vorzubereiten. Deshalb ist es sinnvoll, dass der Fahrlehrer im theoretischen Unterricht hin und wieder auf die zum jeweiligen Thema passenden Prüffragen hinweist. Dies kann zum Beispiel dadurch geschehen, dass er Fahrerschüler, die bereits länger in der Ausbildung sind, berichten lässt, was sie dazu anhand der Prüffragen gelernt haben. Oder dass er selbst einzelne Prüffragen nennt bzw. bildlich vorführt (z.B. Vorfahrtsskizzen).

Auch Hinweise zur praktischen Prüfung z.B. zu Örtlichkeiten oder Situationen, die von Prüfern häufiger angefahren werden, können sinnvoll sein.

Bei der Auswahl, welche Prüffragen oder -aufgaben im Unterricht erwähnt werden, sind vor allem solche zu berücksichtigen, die den Fahrerschülern erfahrungsgemäß Probleme bereiten.

Wichtig ist, dass solche Bezüge nur ein Nebenaspekt des Unterrichts sind, denn eine ausschließliche Prüfungsvorbereitung anhand der Prüffragen ist nach der Fahrerschulerausbildungsordnung zu Recht nicht zulässig.

Eine sinnvolle Art der Einbeziehung besteht auch darin, Lernhinweise zu geben, wie die Fahrerschüler die Themen des Unterrichts anhand ihrer Lernprogramme für die Prüfungsvorbereitung vertiefen können.

T6.7 Die Aussagen des Fahrlehrers waren sachlich richtig; fehlerhafte Aussagen von Fahrschülern wurden richtig gestellt. (A7, B3)

ja nein

Dieser Aspekt hat im Rahmen der Fahrschulüberwachung eine hohe Bedeutung. Zum einen weil das Fahrlehrergesetz ausdrücklich die Beurteilung der „fachlichen Qualität“ als Überwachungsgesichtspunkt nennt.

Und zum anderen, weil es natürlich ganz besonders problematisch wäre, wenn mit höchster pädagogischer Wirksamkeit falsche Kenntnisse, Einstellungen oder Verhaltensweisen vermittelt würden.

Für die Beurteilung, wie gravierend bestimmte Fehlinformationen sind, ist es wichtig, dass der Sachverständige sie genau benennt und notiert.

Fehlerhafte Aussagen von Fahrschülern - z.B. im Rahmen von Antworten auf Fragen des Fahrlehrers - sind natürlich zunächst einmal möglich und im Rahmen der Überwachung auch nicht zu beanstanden. Allerdings kommt es darauf an, dass der Fahrlehrer sie wahrnimmt und sie so eindeutig korrigiert, dass alle Fahrschüler anschließend wissen (können), was tatsächlich richtig ist. (Die Art, wie dies geschieht, wird unter Nr. T2.4 beurteilt.)

T6.8 Folgende besonders wichtige Inhalte haben gefehlt oder wurden zu kurz angesprochen: (A7, B6)

Auch hier ist es für die Beurteilung wichtig, dass der Sachverständige genau angibt, um welche Inhalte es sich gehandelt hat.

T7. Aktivierung und Fragetechnik (A11)

Je aktiver jemand an einem Lernprozess beteiligt ist, desto größer ist die Chance, dass er die Inhalte dauerhaft im Gedächtnis behält. Deshalb ist es wichtig, dass Fahrschüler nicht nur passiv zuhören und zusehen, sondern selbst etwas tun können. Dieses Tun besteht in erster Linie darin mitzudenken und selbst Lösungen für aufgeworfene Fragestellungen zu finden. Dies geschieht also vor allem dadurch, dass der Fahrlehrer Fragen stellt, auf die die Fahrschüler Antworten suchen. Dabei ist es wichtig, keine banalen, d.h. zu einfachen oder „unechten“ Fragen zu stellen, sondern solche, die eine intellektuelle Herausforderung darstellen. Deshalb ist es gut, wenn Fragen (zunächst) so „offen“ sind, dass verschiedene Antworten möglich sind.

Neben der Mitarbeit durch die Beantwortung von Fragen, ist es bei verschiedenen Themen auch möglich, direkt etwas zu tun, z.B. eine Verkehrssituation an der Tafel anzuzeichnen oder durch Verschieben von Fahrzeugen aufzulösen, ein Warndreieck aufzubauen usw. Insofern steht diese Kriteriengruppe in direkter Verbindung zu den Methoden-Kriterien.

T7.1 Der Fahrlehrer versuchte, die Fahrschüler aktiv am Unterricht zu beteiligen.

ja nein

Natürlich ist der Fahrlehrer nur dafür verantwortlich, es ernsthaft „versucht“ zu haben, indem er Fragen stellt oder zu anderen Aktivitäten auffordert. Allerdings ist es sehr unwahrscheinlich, dass die Fahrschüler die Mitarbeit verweigern, wenn diese Anforderungen angemessen (nicht zu banal und nicht zu schwierig) sind.

T7.2. Der Fahrlehrer versuchte, möglichst viele Fahrschüler am Unterricht zu beteiligen.

ja nein

Es gibt in jeder Gruppe Menschen, die oft und schnell bereit sind, Antworten zu geben oder Aufgaben zu übernehmen. Und andere, die sich am liebsten zurückhalten. Dies kann darin begründet sein, dass sie etwas tatsächlich nicht wissen oder nicht können. Es kann aber auch daran liegen, dass sie nur etwas langsamer sind oder sich nicht trauen.

Deshalb wäre es falsch, immer diejenigen antworten zu lassen, die sich als erste melden.

Stattdessen sollte der Fahrlehrer darauf achten, möglichst vielen Fahrschülern aktives Mitmachen zu ermöglichen. Das kann einerseits durch Abwarten und freundliches Ermuntern der „stilleren“ Fahrschüler geschehen. Andererseits aber auch methodisch durch Reihum-Abfragen oder Partner- und Gruppenarbeiten. Auch bei diesem Beobachtungsgesichtspunkt ist der Fahrlehrer allerdings nur für das „Versuchen“ verantwortlich, nicht dafür, dass tatsächlich alle Fahrschüler aktiv werden.

T7.3 Der Fahrlehrer richtete Fragen in der Regel an die ganze Gruppe.

ja nein

Die Beteiligung der Fahrschüler ist freiwillig. Deshalb ist es in der Regel nicht angebracht, einzelne Fahrschüler „dran zu nehmen“ und gezielt abzufragen. Stattdessen sollten sich allgemeine Fragen immer an die ganze Gruppe richten. Etwas anderes gilt aber z.B., wenn Nachfragen („Wie hast du das gemeint?“) wichtig sind oder ganz bestimmte Fahrschüler - z.B. „Erweiterer“ - ihre speziellen Erfahrungen einbringen sollen.

T7.4 Der Fahrlehrer ließ den Fahrschülern nach Fragen ausreichend Zeit zum Nachdenken.

ja nein

Ein häufiger Fehler beim Stellen von (anspruchsvolleren) Fragen ist es, den Fahrschülern nicht ausreichend Zeit zu geben, über die Frage nachzudenken und eine Antwort zu finden. Dem fragenden Fahrlehrer kommt die Zeit, bis sich jemand meldet, oft viel länger vor, als sie in Wirklichkeit ist. Dann ist er manchmal versucht, die Frage selbst zu beantworten, sie umzuformulieren und dadurch den Nachdenkprozess der Fahrschüler zu stören oder sogar eine ganz neue Frage zu stellen. Geschieht dies häufiger, sinkt die Bereitschaft der Fahrschüler, sich überhaupt zu beteiligen - oft ohne dass der Fahrlehrer bemerkt, dass er durch sein Verhalten selbst dazu beigetragen hat. Im Rahmen der Überwachung besteht hier die Chance, den beobachteten Fahrlehrer darauf aufmerksam zu machen.

T7.5 Der Fahrlehrer verwendete oft offene Fragen, auf die mehrere Antworten möglich waren.

ja nein

Natürlich gibt es, wenn es um Verkehrsregeln geht, oft nur eine juristisch richtige Lösung (bei Grün darf man fahren, bei Rot nicht). Allerdings gibt es für die richtige Anwendung oft weitere Gesichtspunkte, die wichtig sein können - in eine „verstopfte“ Kreuzung fährt man trotz Grün nicht hinein. Deshalb ist es wichtig, dass der Fahrlehrer möglichst oft Fragen stellt, die die Fahrschüler zu einem vertieften Nachdenken anregen, weil es eben nicht nur ein „ja“ oder „nein“ als Antwort gibt, z.B. „Was alles kann das Reaktionsvermögen beeinträchtigen?“, „Wovon hängt es ab, wie schnell man fährt?“

Fragen sind auch immer dann „offen“, wenn es um persönliche Erfahrungen geht.

T7.6 Nach Fragen gab der Fahrlehrer mehreren Fahrschülern die Gelegenheit zu antworten, bevor er selbst auf die Frage bzw. die Antworten einging.

ja nein

Vor allem bei offenen Fragen - aber nicht nur dort - ist es wichtig, dass der Fahrlehrer mehreren Fahrschülern die Gelegenheit gibt, ihre Ideen mitzuteilen. Dazu kann er sie auch ausdrücklich auffordern, z.B. „Hat jemand da andere Erfahrungen gemacht?“

T8. Textliche Visualisierung (B8)

„Visualisierung“ bedeutet, dass Sachverhalte (auch) bildlich dargestellt werden, so dass man sie sich nicht nur vorstellen muss, sondern sie auch mit den Augen wahrnehmen kann.

„Textliche Visualisierung“ schränkt dies auf Worte oder Sätze ein: das was gesagt wird, wird - in der Regel in verkürzter Form - auch bildlich dargestellt. Auf diese Weise wird ein zusätzlicher Sinneskanal - eben das Sehen - angesprochen: das flüchtige Wort wird für eine längere Zeit festgehalten, indem man es anschreibt. Dadurch erhöht sich die Behaltensleistung.

Bei textlicher Visualisierung geht es aber nicht alleine um das bessere Behalten dessen, was gesagt wird. Sie stellt auch eine wichtige Möglichkeit dar, um die Besprechung komplexer Sachverhalte zu strukturieren und dafür zu sorgen, dass möglichst alle Gesprächspartner über den gleichen Einzelaspekt nachdenken oder sprechen. Sie ist daher vor allem auch in moderierten Gesprächen eine wichtige Methode, um die Effektivität solcher Gespräche zu erhöhen.

T8.1 Der Fahrlehrer visualisierte wichtige Aussagen und/oder Arbeitsergebnisse oder ließ sie durch die Fahrschüler visualisieren. (A7)

ja nein

Auf diese Weise werden wesentliche Erkenntnisse und Regeln optisch verdeutlicht, z.B. in Form kurzer Merksätze.

T8.2 Der Fahrlehrer visualisierte Antworten und Beiträge der Fahrschüler.

ja nein

Die Visualisierung von Fahrschüler-Beiträgen geschieht in der Regel nach einer „offenen Frage(stellung)“ (s. T7.5), zu der die Fahrschüler mehrere Antworten geben. Durch die Visualisierung wird zum einen die Vielzahl der Möglichkeiten sichtbar. Zum anderen ermöglicht sie es, in einem weiteren Schritt, einzelne Antworten herauszugreifen und näher zu betrachten. Dies kann entweder durch den Fahrlehrer oder durch die Fahrschüler erfolgen.

Die Visualisierung von Fahrschülerbeiträgen ist zugleich auch eine besondere Form der Wertschätzung. Deshalb ist es wichtig, dass der Fahrlehrer keine Beiträge übergeht. Gibt es wichtige Gründe, einzelne Äußerungen nicht anzuschreiben, muss er dies kurz und nachvollziehbar begründen.

T8.3 Bei der Visualisierung orientierte sich der Fahrlehrer am Sprachgebrauch der Fahrschüler und vermied (fachspezifische) Abkürzungen (soweit wie möglich). (A7).

ja nein

Visualisierung soll dazu beitragen, dass Fahrschüler dem Gesprochenen besser folgen können und dadurch ihr Verständnis für die behandelten Sachverhalte unterstützen. Dies geschieht aber nur, wenn sie die geschriebenen Texte eindeutig verstehen können.

Auch die Orientierung am Sprachgebrauch der Fahrschüler stellt eine Form der Wertschätzung dar. Davon abweichen sollte der Fahrlehrer allerdings, wenn der Wortlaut eines Schülerbeitrags herabsetzend, beleidigend oder auf andere Weise unangemessen wäre. Er sollte dann versuchen, den dahinter liegenden Kerngedanken auf angemessene Weise zu umschreiben und diese Abänderung kurz begründen.

Abkürzungen sollten weitgehend vermieden werden. Wenn sie notwendig erscheinen - z.B. weil sonst der Platz nicht ausreicht -, sollten sie möglichst allgemeinverständlich sein. Der Fahrlehrer sollte sie außerdem kurz erklären und begründen.

T8.4 Die Visualisierungen waren lesbar und orthographisch korrekt.

ja nein

Dass unleserliche Anschnitte dem Zweck der Visualisierung, etwas zu verdeutlichen, nicht dienen, ist selbstverständlich.

Korrekte Rechtschreibung aller gebräuchlichen Wörter ist von einem „Lehrer“ zu verlangen. Insbesondere Ausdrücke und Begriffe vorbereiteter Visualisierungen oder solche, die bei einem Thema sehr wahrscheinlich sind, sollten vom Fahrlehrer hinsichtlich ihrer Schreibweise „gekonnt“ werden. Dies ist selbstverständlicher Teil der Unterrichtsvorbereitung.

Sollen dagegen ungewöhnliche Wörter oder schwierige Fremdwörter angeschrieben werden, für die dem Fahrlehrer keine (auch für die Fahrschüler) verständlichere Bezeichnung einfällt, so schadet es nicht, wenn der Fahrlehrer sich von den Fahrschülern hinsichtlich der Schreibweise - ggf. durch eine humorvolle Frage - beraten lässt.

T8.5 Die Visualisierungen waren übersichtlich und optisch ansprechend.

ja nein

Übersichtlichkeit ist ein Teilaspekt der Lesbarkeit. Optisch ansprechend bedeutet nicht, dass der Fahrlehrer beste Schönschrift beherrschen muss. Sie kann sich aber

in einer sinnvollen Farbgebung, Unterstreichungen oder Umrahmungen von z.B. besonders wichtigen Aussagen äußern.

T9. Methoden

In der Pädagogik gibt es verschiedene Ansätze, Unterrichtsmethoden darzustellen. Sie reichen von der Gruppierung zu lediglich drei oder vier Grundformen bis zu einem völligen Verzicht auf jede Gruppierung; dadurch ergeben sich dann Sammlungen von 100 oder mehr verschiedenen Methoden, die sich oft aber nur geringfügig voneinander unterscheiden.

Für die PädÜFa wird eine Unterscheidung und Gruppierung vor allem unter dem Aspekt der sogenannten „Sozialformen“ vorgenommen. Das bedeutet, dass sie vor allem danach unterschieden werden, in welchem Umfang die Fahrschüler aktiv den Unterricht mitgestalten, so wie dies die Fahrschülerausbildungsordnung in § 3 Abs. 2 fordert.

Bei einer solchen Gruppierung unterscheidet man zunächst zwischen „Plenums-Methoden“ und Methoden, bei denen die Fahrschüler Untergruppen bilden. In einem zweiten Schritt geht es dann darum, wie die Kommunikation verläuft: als „Einweg-Kommunikation“ - vom Fahrlehrer zu den Fahrschülern - oder als „Mehrweg-Kommunikation“ bei der die Fahrschüler - ggf. auch im Plenum - den Unterricht mit (vielen) eigenen Beiträgen mitgestalten.

T9.1 Der Unterricht war methodisch vielfältig. (A13)

ja nein

„Vielfältig“ bedeutet, dass drei oder mehr Methoden zu beobachten waren. Dies gilt auch schon für einen 45-minütigen Unterricht (nicht erst für 90 Minuten).

T9.2 Die Methoden passten zu den Zielen und Inhalten der Unterrichtseinheit.

ja nein

In vielen Fällen sind prinzipiell mehrere Methoden denkbar und geeignet, um ein Thema zu bearbeiten. Deshalb geht es bei dieser Frage weniger um eine Bewertung als „richtig“ oder „falsch“; der Sachverständige soll vielmehr Anregungen geben, welche anderen Methoden bei bestimmten Themen eventuell noch besser geeignet gewesen wären.

Im Folgenden werden nur die tatsächlich beobachteten Methoden bewertet (nicht Zutreffendes deshalb streichen).

T9.3 Lehervorträge, Erklärungen, Präsentationen (B9)

a) strukturiert, gut gegliedert

ja nein

b) gut verständlich, sprachlich einfach

ja nein

c) anschaulich

ja nein

d) angemessene Dauer

ja nein

Bei dieser Methode findet (fast) ausschließlich eine Einweg-Kommunikation - vom Fahrlehrer zu den Fahrschülern - statt, selbst wenn es einmal zu einer kurzen Zwischenbemerkung eines Fahrschülers kommt.

T9.4 Lehrgespräche / Unterrichtsgespräche mit Einbeziehung der Fahrschüler (B10)

- a) geeignete Fragestellungen
ja nein
- b) angemessener Umgang mit Antworten (auch mit falschen)
ja nein
- c) Zusammenfassung, Ergebnissicherung
ja nein

Auch dies ist eine „Plenums-Methode“. Im Gegensatz zu der vorherigen werden aber die Fahrschüler durch häufige Fragen oder Aufforderungen mit einbezogen. Dies dient einerseits dazu, die Aufmerksamkeit der Fahrschüler zu erhöhen. Andererseits gibt der Fahrlehrer den Fahrschülern die Möglichkeit, ihr (unterschiedliches) Vorwissen in den Unterricht einzubringen.

T9.5 Einzelarbeit, Partnerarbeit, Kleingruppenarbeit

- a) geeignete Aufgabenstellungen
ja nein
- b) gute Gruppenbildung
ja nein
- c) geeignetes, gut vorbereitetes Material für die Bearbeitung
ja nein
- d) angemessene Beobachtung / Betreuung während der Bearbeitung
ja nein
- e) gut geleitete Präsentation der Ergebnisse
ja nein
- f) angemessene Ergänzungen und Korrekturen der Ergebnisse
ja nein

Diese Methoden sind dadurch gekennzeichnet, dass für eine gewisse Zeit, die Fahrschüler sich ohne den Fahrlehrer mit einer bestimmten Frage- oder Aufgabenstellung beschäftigen.

Während Einzelarbeit oft als Lernzielkontrolle eingesetzt wird, dienen Partner- oder Kleingruppenarbeiten meistens dazu, zu einer zuvor noch nicht (vollständig) bearbeiteten Themenstellung selbstständig zusätzliche Aspekte erarbeiten. Umso wichtiger ist es dann, dass der Fahrlehrer auf Korrektheit und Vollständigkeit achtet und nach der Ergebnispräsentation bei Bedarf korrigiert oder ergänzt. Für die Erarbeitungen können den Fahrschülern Informationsmaterialien - z.B. Seiten aus dem Lehrbuch - zur Verfügung gestellt werden.

T9.6 Diskussion, Moderation (A11, B11)

- a) geeignete Fragestellungen (z.B. „offene Fragen“)
ja nein
- b) gute Leitung, weiterführende Fragen
ja nein
- c) gute Zusammenfassung, Ergebnissicherung
ja nein

Bei diesen „Plenums-Methoden“ hält sich der Fahrlehrer nach einer einleitenden Frage (zunächst) mit eigenen Beiträgen zurück und lässt mehrere Fahrschüler antworten. (Ermunterungen zu weiteren Beiträgen - z.B. „Was fällt euch sonst noch ein?“ „Wie sehen das die anderen?“ - zählen dabei nicht als Fahrlehrer-Beiträge.) Die Aufgabe des Fahrlehrers besteht vor allem darin, den Verlauf der Gruppengespräche zu steuern und am Ende Ergebnisse zusammenzufassen.

T9.7 Lernspiele und andere spielerische Methoden

- a) zum Thema passend / an geeigneter Stelle
ja nein
- b) gute Anleitung
ja nein
- c) gute Auswertung, Ergebnissicherung
ja nein

Verkehrsverlage bieten Spiele an, die dazu dienen, zuvor besprochene Themen (Regeln, Verhaltensweisen) durch die Fahrschüler selbstständig - z.B. in Kleingruppen - zu vertiefen oder anzuwenden. Solche Spiele kann der Fahrlehrer natürlich auch selbst erstellen.

T9.8 Rollenspiel

- a) gute Anleitung, Rollenanweisungen
ja nein
- b) gute Leitung einschließlich Zeitpunkt der Beendigung
ja nein
- c) gute Auswertung und Ergebnissicherung
ja nein

Das Rollenspiel ist zwar (in der Regel) eine „Plenums-Methode“, bietet zugleich aber einzelnen Fahrschülern oder kleineren Gruppen die Möglichkeit, ganz besonders aktiv zu werden.

Beim Rollenspiel geht es darum, eine Situation „lebendig“ werden zu lassen, die sonst woanders - z.B. im Auto oder auf der Straße - stattfindet. Die Fahrschüler können etwas vorführen oder ausprobieren, ohne dass dies (negative) Konsequenzen hat, denn es wird ja nur „gespielt“. Entscheidend ist, dass im Anschluss an das Spiel die Situation unter Anleitung des Fahrlehrers ausgewertet und möglichst die wichtigsten Erkenntnisse schriftlich festgehalten werden.

T10. Verwendung von Medien (A14)

Medien und Methoden stehen in enger Beziehung zueinander: Manche Methoden sind ohne Einsatz von Medien nicht durchführbar und manche Medien können nur bei bestimmten Methoden sinnvoll eingesetzt werden. Dennoch soll der Medieneinsatz separat beurteilt werden, da jedes Medium für sich ganz besondere Anforderungen stellt.

Ähnlich wie bei den Methoden gibt es auch für Medien in der Pädagogik unterschiedlich weit gefasste Definitionen. Hier wird jedoch auf eher theoretische Klassifikationen verzichtet. Stattdessen werden die Medien aufgezählt, die in Fahrschulen häufig verwendet werden. Beurteilt werden soll aber nur die Verwendung derjenigen Medien, die der beobachtete Fahrlehrer tatsächlich einsetzt. Alle anderen Medien werden durchgestrichen.

Als zusätzlicher Gesichtspunkt soll aber angegeben werden, inwieweit es für den beobachteten Unterricht wichtig gewesen wäre, zusätzliche Medien einzusetzen. Denn bei vielen Themen des Fahrschulunterrichts wird über Verkehrssituationen gesprochen, die sich nur dann alle Fahrschüler gut vorstellen können, wenn sie durch Medien verdeutlicht und auf diese Weise sozusagen von draußen in den Unterrichtsraum hinein geholt werden.

T10.1 Tafel, Whiteboard, Flipchart, Smartboard, Pinnwand (C1)

- a) gute Platzierung
ja nein
- b) sinnvolle Nutzung (dauerhaft, kurzfristig, vorbereitet)
ja nein
- c) gute Gestaltung (Schrift, Farben, Übersichtlichkeit, Überschrift)
ja nein

Bei diesen Medien handelt sich zunächst einmal um „Hardware“, die (teilweise) in jeder Fahrschule vorhanden ist und bei jedem Unterricht verwendet werden kann. Besonders wichtig ist ihre handwerklich gekonnte Verwendung. Die Beurteilung steht oft in enger Wechselwirkung zu anderen Beobachtungsgesichtspunkten, vor allem im Bereich der „textlichen Visualisierung“ (Nr. T8) oder der „Methoden“ (Nr. T9).

T10.2 Skizzen

- a) sinnvoller Einsatz zur Veranschaulichung abstrakter Sachverhalte
ja nein
- b) gute Darstellung (Schrift, Farbe, Beschriftung)
ja nein
- c) Sachverhalte wurden korrekt dargestellt.
ja nein

Skizzen sind eine Art der „Software“, die auf der unter T10.1 genannten „Hardware“ dargestellt werden kann.

T10.3 Fotos von Verkehrssituationen , Fahrzeugen bzw. Fahrzeugteilen (C2)

- a) sinnvoller Einsatz zur Veranschaulichung abstrakter Sachverhalte
ja nein
- b) Erkennbarkeit der wesentlichen Elemente
ja nein
- c) angemessene Präsentationsdauer
ja nein
- d) guter Beobachtungsauftrag bzw. Fragestellung
ja nein

Fotos stellen eine Möglichkeit dar, Sachverhalte, die sich in der Regel draußen auf der Straße oder im Fahrzeug ereignen, zur Besprechung in den Fahrschulraum „hineinzuholen“. Sie frieren das ein, was dort oft in hoher Geschwindigkeit geschieht und deshalb schnell von den Fahrschülern wahrgenommen und verstanden werden muss. Mit Hilfe von Fotos können deshalb solche Situationen oder Abläufe im theoretischen Unterricht ausführlich und in Ruhe besprochen werden. Fotos, die professionell - z.B. von den Verkehrsverlagen - erstellt wurden, zeigen in der Regel die zu verdeutlichenden Sachverhalte recht gut. Sie haben aber den Nachteil, dass sie weniger dazu geeignet sind, die Verknüpfung von Theorie und Praxis zu fördern. Hierfür eignen sich eher Fotos, die der Fahrlehrer selbst von Situationen vor Ort oder den eigenen Schulungsfahrzeugen angefertigt hat.

T10.4 Filme von Verkehrssituationen oder Handlungsabläufen (C2)

- a) angemessen für den Einsatzzweck
ja nein
- b) Dauer bzw. angemessene zeitliche Aufteilung
ja nein
- c) gute Vorbereitung und Beobachtungsauftrag
ja nein
- d) angemessene Auswertung
ja nein
- e) technische Qualität, Hör- und Sichtbarkeit
ja nein

Im Gegensatz zu Fotos geben Filme Situationen und Abläufe in etwa in Echtzeit wieder. Sie dienen daher u.a. dazu, Fahrschüler im schnellen Erkennen und Reagieren zu schulen. Je nach der Funktion gibt es ganz unterschiedliche Typen von Filmen: Schulungsfilme, die das richtige Verhalten zeigen und - je nach Länge - besser ausgewertet werden können, wenn sie nicht am Stück, sondern abschnittsweise abgespielt werden. Spielfilme, in denen versucht wird alltägliche Lebenssituationen darzustellen, die dann oft zu kritischen oder konflikträchtigen Verkehrssituationen führen; oft werden dabei typische Unfallsituationen nachgestellt. Demgegenüber reißen sogenannte „Thriller“-Filme Dinge nur kurz an und überlassen es der Fantasie des Betrachters, sich den weiteren Ablauf (manchmal auch die Vorgeschichte) selbst zu überlegen. Solche Filme sind daher am ehesten als Einstieg in ein Thema gedacht.

T10.5 (Powerpoint- oder Verkehrsverlags-) Präsentation

- a) verständlich und gut lesbar
ja nein
- b) sinnvoller Einsatz (Umfang, Dauer, Notwendigkeit)
ja nein
- c) Sachverhalte wurden korrekt dargestellt.
ja nein

Darstellungen und Informationen, die häufiger wieder verwendet werden, werden sinnvollerweise nicht jedes Mal neu geschrieben, sondern als Präsentation elektronisch gespeichert. Solche Präsentationen können vom Fahrlehrer selbst erstellt werden oder von z.B. den Verkehrsverlagen gekauft werden. Die Verlage bieten in ihren Unterrichtsprogrammen zu allen Themen mehr oder weniger umfangreiche Präsentationen an. Dies verleitet leicht dazu, statt einen eigenen Unterricht mit dem geforderten Methodenwechsel und der Einbeziehung und Aktivierung der Fahrschüler zu planen, ein Thema überwiegend durch Verwendung einer solchen Präsentation zu behandeln. Es ist deshalb eine der grundlegenden Aufgaben des Fahrlehrers, aus diesem Angebot eine sinnvolle Auswahl zu treffen.

T10.6 Arbeitsblätter

- a) ansprechend gestaltet
ja nein
- b) gute Aufgabenstellung(en)
ja nein

Arbeitsblätter, die die Fahrschüler einzeln, zu zweit oder in Kleingruppen bearbeiten, stellen eine Möglichkeit dar, die Schüler zu aktivieren und ihnen die Möglichkeit zu geben, ihr (Vor-) Wissen einzubringen oder zu überprüfen. Oft werden sie im Rahmen von Lernzielkontrollen eingesetzt.

T10.7 Modelle, Originalteile, Dokumente, Veranschaulichungsmittel (z.B. Verkehrszeichen, Modellautos) (C2)

- a) zur Veranschaulichung des jeweiligen Sachverhaltes geeignet
ja nein
- b) für alle sichtbar und/oder herumgereicht
ja nein

Während Skizzen, Fotos und Filme Sachverhalte lediglich optisch darstellen, bieten Modelle oder Originalteile darüber hinaus die sinnliche Erfahrung des Anfassens und machen das, was durch sie vermittelt wird, dadurch noch deutlicher.

T10.8 Lehrbuch

- a) sinnvolle Einbeziehung in den Unterricht
ja nein
- b) ausreichende Anzahl
ja nein
- c) geeignete Aufgabenstellung
ja nein

Lehrbücher dienen im Rahmen der Fahrausbildung einerseits als Selbstlernmaterialien. Andererseits können sie jedoch auch im Unterricht genutzt werden, z.B. als Informationsquelle für die Bearbeitung einer Fragestellung in Kleingruppenarbeit.

T10.9 Lernspiele

- a) sinnvolle Einbeziehung in den Unterricht
ja nein
- b) geeignete Aufgabenstellung
ja nein
- c) gute Auswertung
ja nein

Einige Verlage bieten Lernspiele für den Fahrschulunterricht an. Sie können z.B. dazu verwendet werden, in Kleingruppen das zuvor Erarbeitete zu vertiefen oder eine Lernzielkontrolle durchzuführen. Vergleichbare Spiele kann der Fahrlehrer natürlich auch selbst herstellen.

T10.10 Fehlende Medien

Es wäre sinnvoll gewesen, zusätzlich folgende Medien einzusetzen, weil/um

.....

.....

.....

.....

.....

(Siehe hierzu die Erläuterungen am Beginn dieses Abschnittes.)

Katalog B

Die Kriterien und Kriteriengruppen für die Beurteilung der praktischen Fahrausbildung (Fahrstunden)

Vorgespräch zwischen Fahrlehrer und Sachverständigem

Der Sachverständige muss rechtzeitig vor Beginn der Fahrstunde in der Fahrschule sein, um die Rahmenbedingungen der Überwachung zu dokumentieren.

In einem Vorgespräch mit dem Fahrlehrer muss er ermitteln, ob die vorgeschriebenen Aufzeichnungen zum bisherigen Ausbildungsverlauf vorliegen. (A22)

Da die Ausbildung sich einerseits nach dem Ausbildungsplan der Fahrschule und andererseits nach dem Ausbildungsstand des Fahrschülers zu richten hat, muss der Fahrlehrer beides nachvollziehbar erläutern. (A23, B14)

Wenn es der Sachverständige für die bessere Beobachtbarkeit des Fahrlehrerverhaltens für wichtig hält, lässt er die Kontrolleinrichtung für Fahrlehrer-Eingriffe mit der Doppelbedienung aktivieren. Dies kann ggf. auch erst während der Fahrstunde - eventuell nur für eine kurze Zeit - sinnvoll sein.

P1. Lernökologie und Streckenwahl

Unter Lernökologie versteht man die äußeren Bedingungen, unter denen Unterricht stattfindet. Sie sind eine wichtige Voraussetzung dafür, wie gut der Fahrschüler lernen kann. Bei der praktischen Fahrausbildung ist dabei das Fahrschulfahrzeug von besonderer Bedeutung.

Für die Durchführung der praktischen Ausbildung ist daneben die Fahrstrecke wichtig, auf der die für die Fahrstunde ausgewählten Fahraufgaben geübt werden. Dabei kann einerseits das Befahren der Strecke bereits (teilweise) gleichbedeutend mit dem Üben der Fahraufgaben sein. Andererseits dient die Fahrstrecke in vielen Fällen als Anfahrt zu den eigentlichen Übungsinhalten.

P1.1 Das Fahrschulfahrzeug war sauber und aufgeräumt. (B18)

ja nein

P1.2 Der Fahrlehrer achtete darauf, dass die Sitzposition des Fahrschülers und die Spiegel so eingestellt waren, dass er alle Bedienungseinrichtungen gut erreichen und alle Beobachtungen durchführen konnte. (A3-1)

ja nein

P1.3. Sitzposition und Spiegel des Fahrlehrers waren so eingestellt, dass der Fahrlehrer seine Aufgaben uneingeschränkt wahrnehmen konnte.

ja nein

P1.4 Der Fahrschüler und / oder der Fahrlehrer achtete darauf, dass auch der Sachverständige durch Gurt und passend eingestellte Kopfstütze gesichert war. (A3-6)

ja nein

Außer ganz zu Beginn der Ausbildung bietet sich hierfür z.B. die Methode „Impuls“ an. Der Sachverständige kann dies evtl. dadurch herbeiführen, dass er sich nicht automatisch von selbst anschnallt.

P1.5 Die gewählte Strecke passte zu den geplanten Inhalten. (A23, B13)

ja nein

Insbesondere bei Fahrlehrern, die normalerweise die Fahrausbildung in 90-minütigen Einheiten durchführen, kann es vorkommen, dass z.B. durch eine längere Anfahrt ins Übungsgebiet für die eigentlichen Übungen zu wenig Zeit zur Verfügung steht. Vermeiden lässt sich das z.B. dadurch, dass die Fahrstunde nicht an der Fahrschule, sondern direkt in der Nähe des Übungsgebietes beginnt. Zeitverluste durch den Transport von Fahrschülern (z.B. Abholung an der Arbeitsstelle) sind nur in Ausnahmefällen zu akzeptieren.

P1.6 Die Fahrstrecke enthielt ausreichend Abschnitte, die der Erholung des Fahrschülers dienten. (B14)

ja nein

Fahrstunden sind - insbesondere wenn (wie bei der Überwachung) noch Beobachter mitfahren - für den Fahrschüler anstrengend. Der Fahrlehrer muss daher evtl. zwischen Abschnitten mit intensivem Üben von Fahraufgaben und solchen mit anspruchsärmerem Ablauf (z.B. Geradeausfahrt auf einer Vorfahrtstraße) abwechseln.

P2. Fahrzeugbedienung und Eingriffe

P2.1 Der Fahrlehrer achtete auf Beeinträchtigungen des Fahrschülers durch die Witterung und sorgte für Abhilfe (z.B. durch Scheibenwischer, Sonnenblende, Lüftung).

ja nein

Bei fortgeschrittenen Fahrschülern sollte der Fahrlehrer durch Fragen oder Impulse anregen, dass der Fahrschüler die Bedienungen selbst vornimmt. Ansonsten kann es erforderlich sein, an geeigneter Stelle anzuhalten, damit sich der Fahrschüler mit der Bedienung vertraut machen kann.

P2.2 Der Fahrlehrer unterstützte den Fahrschüler in der Bedienung des Fahrzeugs, um zu große Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmer zu vermeiden. (A3-5)

ja nein

Es kann - insbesondere bei einem noch wenig geübten Fahrschüler - sinnvoll sein, dass der Fahrlehrer durch eigenes Handeln (z.B. kuppeln und Gas geben) dafür sorgt, dass z.B. eine Kreuzung zügig geräumt wird. Dies sollte aber die Ausnahme sein, da andere Verkehrsteilnehmer eine gewisse Behinderung durch ein gekennzeichnetes Fahrschulfahrzeug in Kauf nehmen müssen.

Wird bei komplexeren Fahrmanövern deutlich, dass der Fahrschüler z.B. für das Anfahren sehr viel / zu viel Zeit benötigt, sollte der Fahrlehrer zunächst noch einmal diese Bedienungsvorgänge an geeigneteren Stellen üben lassen.

P2.3 Der Fahrlehrer griff in die Fahrzeugbedienung ein. Diese Eingriffe waren angebracht und angemessen. (B14, B19)

ja nein

Eingriffe des Fahrlehrers sind immer dann angebracht und angemessen, wenn Gefährdungen oder Schädigungen nur so verhindert werden können. Wenn die Situation allerdings weder so gefährlich noch so dringend ist, dass direktes Handeln erforderlich ist, soll der Fahrlehrer den Fahrschüler durch konkrete Anweisungen dazu bringen, selbst entsprechend zu handeln.

Ständige Eingriffe, z.B. ständiges Mitlenken müssen unterbleiben. Sie zeigen, dass zunächst noch grundlegende Übungen zur Fahrzeugbedienung durchgeführt werden müssen, damit der Fahrschüler anschließend selbständig fahren kann.

P2.4 Der Fahrlehrer beobachtete die Spiegelbenutzung des Fahrschülers und hielt den Fahrschüler zu den erforderlichen Beobachtungen an. (A3-3)

ja nein

Für viele Fahrmanöver ist die frühzeitige Beobachtung des rückwärtigen oder seitlichen Verkehrs von großer Bedeutung. Daher ist die Vermittlung der richtigen Beobachtung ein wesentlicher Ausbildungsinhalt. Hierzu kommt es neben den entsprechenden Anweisungen vor allem darauf an, dass der Fahrlehrer genau beobachtet, ob der Fahrschüler die Beobachtungen auch tatsächlich durchführt. Dazu ist es sinnvoll, den Fahrschüler mitteilen zu lassen, was er - beim Seitenblick oder in den verschiedenen Spiegeln - sieht.

P2.5 Der Fahrlehrer vermittelte eine angemessene Reihenfolge der einzelnen Beobachtungen, z.B. Innenspiegel - Außenspiegel - Schulter- / Seitenblick. (B17)

ja nein

P2.6 Der Fahrlehrer beobachtete die Lenkradhaltung des Fahrschülers und korrigierte sie ggf. (A3-1)

ja nein

P2.7 Der Fahrlehrer erklärte relevante Fahrerassistenzsysteme und vermittelte die richtige Bedienung und Benutzung (z.B. Parkassistent, Start-Stopp-Automatik). (A3-1)

ja nein

Mit „relevanten Fahrerassistenzsystemen“ sind diejenigen gemeint, die für die jeweiligen Fahraufgaben oder Fahrsituationen von Bedeutung sind. Es geht also nicht um eine theoretische Erläuterung, was es alles gibt oder was das Fahrschulfahrzeug alles besitzt. Entscheidend ist vielmehr, dass der Fahrschüler in entsprechenden Situationen lernt, sich der jeweils sinnvollen Fahrerassistenzsysteme richtig zu bedienen.

P3. Allgemeine Fahrlehrer-Eigenschaften und -Verhaltensweisen (B18)

P3.1 Der Fahrlehrer sprach verständlich (laut und deutlich, nicht zu schnell).

ja nein

P3.2 Der Fahrlehrer war konzentriert und wurde nicht durch Nebentätigkeiten abgelenkt.

ja nein

Hierzu zählt insbesondere das Führen von Telefongesprächen während der Fahrt. Der Fahrschüler hat als zahlender Kunde einen Anspruch auf die ungeteilte Aufmerksamkeit des Fahrlehrers.

P3.3 Der Fahrlehrer war gegenüber dem Fahrschüler freundlich, aufgeschlossen und geduldig. (A10)

ja nein

P3.4 Der Fahrlehrer reagierte auf Fragen und Antworten des Fahrschülers angemessen und vermied es, den Fahrschüler abzuwerten oder lächerlich zu machen. (A10)

ja nein

Insbesondere bei wenig selbstsicheren Fahrschülern oder nach Ausbildungsunterbrechungen kann es vorkommen, dass Fahrschüler Fragen stellen, die der Fahrlehrer für längst geklärt hält. Der Fahrschüler würde aber nicht fragen, wenn er sich sicher wäre. Der Fahrlehrer sollte sich deshalb darüber freuen, dass der Fahrschüler ihm so sehr vertraut, dass er sich zu fragen traut, und ihn nicht dafür kritisieren. Allerdings kann es methodisch geschickt sein, Fragen nicht selbst zu beantworten, sondern den Fahrschüler - z.B. durch Gegenfragen - dazu zu führen, die richtige Antwort selbst zu finden.

P3.5 Der Fahrlehrer beobachtete und / oder erfragte den Belastungszustand des Fahrschülers. (B14)

ja nein

Diese Beobachtung ist Grundvoraussetzung dafür, Unter- und Überforderungen zu vermeiden und die Schwierigkeit der Fahraufgaben ggf. anzupassen oder eine kurze Pause zu machen.

P3.6 Der Fahrlehrer vermied es, den Fahrschüler durch Gespräche abzulenken.

ja nein

Das Führen von privaten Gesprächen (z.B. zum Schulalltag) dient aus Sicht des Fahrlehrers oft dazu, die Atmosphäre während der Fahrt aufzulockern. Er muss sich dabei aber stets bewusst sein, dass das Autofahren-Lernen für den Fahrschüler anstrengend ist und er deshalb wirklich „ruhige“ Phasen - z.B. längere Geradeaus-Strecken ohne besondere Aufgaben - zur Erholung brauchen kann. In jedem Fall muss der Fahrlehrer Nebengespräche sofort einstellen, wenn Situationen auftreten, die vom Fahrschüler die volle Aufmerksamkeit erfordern.

P3.7 Der Fahrlehrer führte selbst die notwendigen Beobachtungen (z.B. beim Rückwärtsfahren oder Abbiegen) durch, um sicherzustellen, dass niemand gefährdet wurde.

ja nein

Der Fahrlehrer hat die letzte Verantwortung für alles, was geschieht. Er darf sich deshalb nicht auf die Beobachtungen des Fahrerschülers verlassen, sondern muss durch eigene Beobachtung des Verkehrsgeschehens sicherstellen, dass niemand gefährdet oder geschädigt wird. Dies gilt auch dann, wenn Fahrerassistenzsysteme - z.B. Rückfahrkamera oder Abstandswarner - die Beobachtungen des Fahrers unterstützen.

P4. Vorbesprechung zu Beginn der Fahrstunde (A20, B13)

Die Vorbesprechung am Beginn der Fahrstunde dient der Strukturierung der Übungsstunde. Es müssen die Vorbedingungen der Fahrt geklärt werden und es werden die Ziele und Inhalte der Fahrt besprochen, so dass der Fahrerschüler die neuen Übungen mit dem verknüpfen kann, was er bisher schon gelernt hat.

P4.1 Der Fahrlehrer erkundigte sich nach der aktuellen persönlichen Verfassung des Fahrerschülers. (B18)

ja nein

Auch bei Fahrerschülern, die in den bisherigen Fahrstunden aufnahmefähig und umsetzungsstark waren, können durch aktuelle Umstände - z.B. Krankheit oder private Belastungen - die Lernmöglichkeiten beeinträchtigt sein. Hierauf muss der Fahrlehrer sich einstellen. Deshalb ist es gut, wenn er bereits zu Beginn der Fahrstunde davon erfährt. Unabhängig davon wird er aber natürlich auch während der Fahrstunde aufmerksam beobachten, wozu der Fahrerschüler aktuell in der Lage ist und wozu nicht.

P4.2 Der Fahrlehrer bat den Fahrerschüler um einen Rückblick auf die vorangegangene Fahrstunde. (A8, B14)

ja nein

Dies verdeutlicht den systematischen Aufbau der Fahrausbildung. Evtl. hat der Fahrerschüler negative Erinnerungen, weil ihm in der zurückliegenden Fahrstunde manches nicht leicht gefallen ist oder Fehler unterlaufen sind. Dann sollte der Fahrlehrer ihm Mut machen für die neue Fahrstunde, in der es nun sicher weitere Fortschritte geben wird.

P4.3 Der Fahrlehrer gab zu Beginn der Fahrstunde einen Überblick über die Inhalte und die Ziele der Fahrstunde. (A23)

ja nein

Vor allem die Benennung der (wichtigsten) Ziele ist wichtig, um am Ende der Fahrstunde die Fortschritte einschätzen zu können.

P4.4 Der Fahrlehrer machte Angaben zur Fahrtstrecke bzw. dem Übungsgebiet.

ja nein

Auf diese Weise erfährt der Fahrlehrer, ob er bei den Übungen ggf. Ortskenntnisse des Fahrschülers berücksichtigen kann. Insbesondere unsichere Fahrschüler können Sicherheit gewinnen, wenn sie erfahren, dass sie zumindest teilweise auf vertrauten Strecken fahren werden, wo sie auf Erfahrungen früherer Fahrstunden oder in anderen Rollen - z.B. als Radfahrer - aufbauen können.

P4.5 Der Fahrlehrer fragte den Fahrschüler nach eventuellen Wünschen für die anstehende Fahrstunde. (B18)

ja nein

Hier kann es z.B. um Wünsche hinsichtlich der Wiederholung bestimmter Ausbildungsinhalte gehen oder auch um das (erneute) Aufsuchen von Örtlichkeiten, zu denen noch Fragen bestehen.

P4.6 Der Fahrlehrer fragte den Fahrschüler nach seinen Erkenntnissen zu einer eventuell gestellten Vorbereitungsaufgabe. (A15)

ja nein

Hatte der Fahrschüler am Ende der vorherigen Fahrstunde die Aufgabe bekommen, sich auf die heutige Fahrstunde vorzubereiten - z.B. durch Beobachtungen als Beifahrer oder durch Lektüre im Lehrbuch - so muss der Fahrschüler die Gelegenheit bekommen, Fragen oder Erkenntnisse aus dieser Vorbereitung zu beschreiben. Hierauf kann der Fahrlehrer dann jetzt oder im weiteren Verlauf der Fahrstunde aufbauen.

P5. Inhalte - Allgemeines

Bei den Beobachtungskriterien für die Inhalte der Fahrstunde wird zwischen allgemeinen Dingen, die keiner speziellen Fahraufgabe zugeordnet sein müssen, und den Kriterien unterschieden, die sich speziell den vom Fahrlehrer für die Fahrstunde geplanten Fahraufgaben zuordnen lassen.

Bei den Fahraufgaben wiederum wird unterschieden zwischen „neuen“ und „vertieften“ Aufgaben und den sog. Grundfahraufgaben.

Außerdem werden situative Fahraufgaben aufgeführt, deren Auftreten während der Fahrt nicht vorausgeplant werden kann.

Diese Unterscheidung soll der Auswertung und Besprechung der Fahrstunde dienen, auch wenn es zwischen den einzelnen Bereichen im konkreten Fall Überschneidungen geben kann. Darüber hinaus gibt es auch Überschneidungen mit dem Beobachtungsbereich „Methoden“.

P5.1 Die für die Fahrstunde vorgesehenen Inhalte passten zum Ausbildungsstand und Leistungsvermögen des Fahrschülers (keine Unter- oder Überforderung). (B14)

ja nein

Dieses Kriterium bezieht sich auf das, was der Fahrlehrer für die Fahrstunde geplant hat. Unabhängig davon kann es aber natürlich vorkommen, dass der Fahrschüler - vielleicht auch aufgrund der Überwachungssituation - mit einzelnen Fahraufgaben überfordert ist. Ob der Fahrlehrer dann darauf angemessen reagiert, wird mit dem Kriterium 5.10 erfasst.

P5.2 Der Fahrlehrer vermittelte bzw. wiederholte eine energiesparende Fahrweise (z.B. frühes Hochschalten, kein Abbremsen durch Herunterschalten, Motor ausschalten bei längerem Halt). (A1, A3-6)

ja nein

P5.3 Der Fahrlehrer gab rechtzeitig klare Anweisungen zur Fahrtstrecke. (B16)

ja nein

P5.4 Der Fahrlehrer machte Zwischenhalte, um kommende Fahraufgaben vorzubesprechen oder gerade erlebte Situationen nachzubesprechen. (A20)

ja nein

Dieses Kriterium steht in Beziehung zu Kriterium P10.6, bei dem es darum geht, ob der Fahrlehrer überhaupt während der Fahrstunde Rückmeldungen zur Bewältigung von Fahraufgaben gegeben hat. Hierfür sind aber nicht in jedem Fall Zwischenhalte erforderlich.

P5.5 Die Zwischenhalte erfolgten an geeigneten Stellen. (A3-5)

ja nein

Dabei ist insbesondere darauf zu achten, dass kein Anderer gefährdet oder behindert wird. Außerdem sollten Vorbereitungen möglichst kurz vor, Nachbesprechungen möglichst bald nach den jeweiligen Situationen erfolgen.

P5.6 Bei den Zwischenhalten wurde der Motor ausgeschaltet. (A1, A3-6)

ja nein

Dieses umweltfreundliche Verhalten sollte der Fahrlehrer konsequent vorleben.

P5.7 Der Fahrlehrer nahm Bezug auf die Inhalte des theoretischen Unterrichts - z.B. durch Fragen an den Fahrschüler („Theorie-Praxis-Verknüpfung“). (A4, A18)

ja nein

P5.8 Der Fahrlehrer bezog das Vorwissen des Fahrschülers in die Besprechung der Fahraufgaben ein. (B14)

ja nein

Vorwissen zu einzelnen Fahraufgaben kann der Fahrschüler auch unabhängig vom theoretischen Fahrschulunterricht aufgrund seiner Erfahrungen als Fußgänger oder Radfahrer (z.B. mit abbiegenden Pkw) oder durch den Vorbesitz einer anderen Fahrerlaubnisklasse erworben haben. Außerdem kann auf eventuelle Vorbereitungsaufgaben eingegangen werden.

P5.9 Der Fahrlehrer wies auf Anforderungen der praktischen Prüfung hin, allerdings ohne das erforderliche, richtige Verhalten (allein) mit der Prüfung zu begründen. (A2)

ja nein

Dies kann an bestimmten Stellen sinnvoll sein, die häufig auch bei Fahrprüfungen angefahren werden. Denn es soll ja auch das Ausbildungsziel „Vorbereitung auf die Fahrprüfung“ berücksichtigt werden. Allerdings muss der Fahrlehrer darauf achten, dass dem Fahrschüler deutlich wird, dass er sich aus Gründen der Sicherheit und nicht wegen der Prüfungsanforderungen richtig und sicher verhalten soll.

- P5.10 Der Fahrlehrer reagierte angemessen auf Anzeichen von Unter- oder Überforderung des Fahrschülers (z.B. durch Nachfragen, Änderung der Fahrstrecke, Änderung der Schwierigkeit der Fahraufgaben, aktive Mithilfe). (B14, B19)

ja nein

Zeichen von Überforderung können körperliche Symptome - z.B. übermäßiges Schwitzen - oder die Häufung von Unachtsamkeiten oder Fehlern bei eigentlich bereits gekonnten Fahrmanövern sein.

- P5.11 Der Fahrlehrer reagierte auf Rückschritte (Fehler bei eigentlich bereits gekonnten Aufgaben), indem er Übungen zu diesen Ausbildungsinhalten durchführte. (B19)

ja nein

Auch bei einer Überwachungsfahrstunde darf der Fahrlehrer nicht sein vorbereitetes Konzept verfolgen - unabhängig von den konkreten Vorkommnissen in der Fahrstunde. (Hierauf kann der Sachverständige im Vorgespräch auch ausdrücklich hinweisen.) Zeigt der Fahrschüler während der Fahrstunde Schwierigkeiten oder Unsicherheiten - z.B. in der Bedienung des Fahrzeug - so muss der Fahrlehrer selbstverständlich zunächst mit entsprechenden Übungen hierauf reagieren, bevor er (evtl.) mit den geplanten Inhalten fortfahren kann. Wichtig ist, dass eine solche Veränderung der Fahrstundeninhalte auch dem Fahrschüler mitgeteilt und begründet wird.

- P5.12 Der Fahrlehrer reagierte auf (mehrfaches) Fehlverhalten des Fahrschülers (z.B. zu schnelles Abbiegen), indem er anschließend bei solchen Fahraufgaben rechtzeitig genaue Anweisungen zum richtigen Verhalten gab. (B19)

ja nein

Hierbei handelt es sich um eine Anpassung der Ausbildungsmethode. Im Gegensatz zur Entmutigung durch ständige Kritik nach nicht gelungenen Fahrmanövern werden durch eine präzise Anleitung positive Erlebnisse (und Ergebnisse) ermöglicht, die anschließend (möglichst unmittelbar) positiv bekräftigt werden können.

- P5.13 Der Fahrlehrer ging angemessen auf Regelverletzungen des Fahrschülers ein (z.B. Überfahren einer durchgezogenen Linie). (B19)

ja nein

Zunächst muss der Fahrlehrer erfragen, ob sich der Fahrschüler des Fehlverhaltens überhaupt bewusst war. Stellt sich dabei heraus, dass er die Regel kennt, gegen die er verstoßen hat, muss als nächstes ermittelt werden, warum er sich in der konkreten Situation nicht richtig verhalten hat. Hierauf kann der Fahrlehrer dann - mit Übungen oder mit Informationen - reagieren.

- P5.14 Der Fahrlehrer wählte die Strecke so, dass der Fahrschüler dieselbe Situation mehrfach befahren konnte. (B13)

ja nein

Durch solche Wiederholungen kann der Fahrschüler sich - entsprechend den Rückmeldungen des Fahrlehrers - unter erleichterten Bedingungen verbessern, da er die Situation als solche (Straßenverlauf, Sichtbedingungen, Markierungen) bereits vom vorherigen Befahren kennt.

P5.15 Der Fahrlehrer lobte den Fahrschüler, wenn bei Wiederholungen von Fahraufgaben (auch kleine) Fortschritte zu erkennen waren. (B18)

ja nein

P5.16 Der Fahrlehrer wählte die Strecke so, dass der Fahrschüler eine zuvor bereits erlebte Situation aus einer anderen Richtung befahren musste. (B14)

ja nein

Durch das Befahren derselben Situation - z.B. einer Kreuzung - aus verschiedenen Richtungen lässt sich das richtige Verhalten oft anhand der Sichtweise anderer Verkehrsteilnehmer vermitteln. Das gilt z.B. wenn beim mehrstreifigen Abbiegen nacheinander die verschiedenen Fahrstreifen befahren werden.

P6. Inhalte - Neue Fahraufgaben

P6.1 Folgende Fahraufgaben wurden neu eingeführt / grundlegend besprochen:

.....
.....
.....

P6.2 Die neuen Fahraufgaben passten zum Ausbildungsstand und zum Leistungsvermögen des Fahrschülers. (B14)

ja nein

P6.3 Die neuen Fahraufgaben wurden vom Fahrlehrer ausführlich und sachlich richtig beschrieben. (A10, B16, B17)

ja nein

Worum es sich dabei im Einzelnen handelt, hängt ganz von den jeweiligen Fahraufgaben ab. Es kann sich z.B. um Beobachtungsanweisungen (wann wohin schauen) oder Bedienungsangaben (wie stellt man mit den Füßen „Bremsbereitschaft“ her) handeln.

P6.4 Die einzelnen Schritte des richtigen Verhaltens wurden vom Fahrlehrer verständlich erläutert. (A20, B16)

ja nein

Hier geht es vor allem um die Verständlichkeit der Erläuterungen.

P6.5 Der Fahrschüler wurde durch Fragen an der Besprechung der Fahraufgaben beteiligt. (A11)

ja nein

Hier geht es (erneut) um die Einbeziehung des Vorwissens des Fahrschülers, durch die dieser das Neue mit seinem bereits vorhandenen Wissen verknüpfen kann.

P6.6 Der Fahrlehrer vergewisserte sich, dass der Fahrschüler die Erläuterungen verstanden hatte. (B16, B18)

ja nein

Rückfragen des Fahrlehrers an den Fahrschüler dienen dazu, die Verständlichkeit nicht nur vage einzuschätzen sondern genauer zu ermitteln. Eine gute Möglichkeit ist es z.B., den Fahrschüler die Erläuterungen mit eigenen Worten wiederholen zu lassen.

P6.7 Für die Vorbesprechungen nutzte der Fahrlehrer Hilfsmittel, z.B. Skizzen, Fahrzeugmodelle. (A14)

ja nein

Auf diese Weise kann der Fahrlehrer der Forderung „anschaulich“ zu unterrichten nachkommen. Er muss allerdings darauf achten, ob die Darstellung einer Verkehrssituation „aus der Vogelperspektive“ für den jeweiligen Fahrschüler tatsächlich das Verständnis der Situation erleichtert.

P6.8 Die Vorbesprechungen erfolgten bei stehendem Fahrzeug an einer geeigneten Stelle. (A1, A3-5)

ja nein

P6.9 Bei Vorbesprechungen war der Motor ausgeschaltet. (A1, A3-6)

ja nein

P6.10 Die Fahraufgaben wurden ausreichend oft und an geeigneten Stellen durchgeführt. (B13, B14)

ja nein

Erst wenn eine Fahraufgabe mehrfach richtig ausgeführt wurde, kann der Fahrlehrer davon ausgehen, dass dies nicht nur „zufällig“ erfolgte, sondern das Ergebnis eines Lernprozesses war. Insofern kann es durchaus angebracht sein, erst nach einer Reihe von Wiederholungen - z.B. des Rechtsabbiegens - die Aufgabe zu variieren oder zur nächsten - z.B. dem Linksabbiegen - überzugehen. Es kann für den Sachverständigen hilfreich sein, die Häufigkeit der Übungen mit einer Strichliste zu dokumentieren.

P6.11 Die für die ersten Übungen gewählten Stellen bzw. Strecken waren gut geeignet, um das Typische der Fahraufgaben exemplarisch zu erfahren. (A6)

ja nein

Die exemplarische Vertiefung ist für die gesamte Fahrausbildung ein wesentliches Prinzip. Der Fahrschüler kann während der Fahrausbildung nur eine begrenzte Anzahl an Situationen durchfahren. An diesen muss er die wesentlichen Grundsätze lernen, die er anschließend selbstständig auf alle weiteren, vergleichbaren Situationen übertragen soll.

P6.12 Zu Beginn gab der Fahrlehrer konkrete und richtige Anweisungen zur Durchführung der Fahraufgaben. (A20, B16, B17)

ja nein

Diese Anweisungen dürfen nicht allgemein und unpräzise erfolgen („nicht so schnell fahren“), sondern müssen genau beschreiben, welches Verhalten vom Fahrschüler erwartet wird. Sonst ist für ihn schwierig umzusetzen, was der Fahrlehrer von ihm erwartet. Statt anzuweisen kann der Fahrlehrer bei manchen Fahrschülern und bei bestimmten Fahraufgaben - vor allem bei den Grundfahraufgaben - den Fahrschüler die Ausführung der Aufgabe auch selbst ausprobieren lassen. Siehe dazu unter „Methoden“ das Beobachtungskriterium 10.6.

P6.13 Der Fahrlehrer gab dem Fahrschüler so direkt wie möglich Rückmeldungen zu seiner Bewältigung der Fahraufgabe. (A20, B19)

ja nein

Der Fahrlehrer muss aber warten, bis eine geeignete Stelle oder eine wenig(er) beanspruchende Fahrsituation erreicht ist, damit der Fahrschüler die Rückmeldung auch aufnehmen kann. Eventuell ist es auch sinnvoll, dazu an geeigneter Stelle anzuhalten.

P6.14 Unsicheres Verhalten oder Fehler des Fahrschülers wurden besprochen. (A20, B19)

ja nein

P6.15 Der Fahrlehrer gab konkrete Hilfen, um die Fehler bei den nächsten Übungen zu vermeiden. (A20, B19)

ja nein

P6.16 Die Fahraufgaben wurden sinnvoll variiert. (B14)

ja nein

Solche Variationen sollen aber erst dann erfolgen, wenn das Typische der Aufgabe deutlich geworden ist.

P6.17 Mit zunehmender Übungsdauer verringerte der Fahrlehrer seine Anweisungen. (Prinzip der „abnehmenden Hilfe“) (B14, B15)

ja nein

P7. Inhalte - Wiederholung / Vertiefung von Fahraufgaben

P7.1 Folgende Fahraufgaben wurden wiederholt oder vertieft:

.....
.....
.....

P7.2 Zu Beginn der Wiederholung vergewisserte sich der Fahrlehrer, was der Fahrschüler zu der Fahraufgabe behalten hatte. (B14)

ja nein

Oft ist es sinnvoll, dem Fahrschüler kurze Merkregeln an die Hand zu geben, z.B. „dem Linken winken“, „halten heißt schalten“ oder „rückwärts fahren heißt rückwärts schauen“. Diese soll sich der Fahrschüler zu Beginn erneuter Übungen in Erinnerung rufen.

P7.3 Der Fahrlehrer ergänzte die Angaben des Fahrschülers (soweit nötig). (B14)

ja nein

P7.4 Der Fahrlehrer erläuterte, welche Variationen oder Ergänzungen im Rahmen der Vertiefung vorkommen würden. (A20, B14)

ja nein

P8. Inhalte - Grundfahraufgaben

P8.1 Folgende Grundfahraufgaben wurden neu eingeführt / grundlegend besprochen:

.....
.....

P8.2 Folgende Grundfahraufgaben wurden wiederholt / vertieft.

.....
.....

P8.3 Der Fahrlehrer besprach mit dem Fahrschüler den Sinn der Grundfahraufgaben. (A3-1)

ja nein

Dieser Sinn besteht zunächst einmal natürlich darin, den Ablauf der Grundfahraufgabe - z. B. des Längseinparkens - zu beherrschen. Der Fahrschüler soll sie einerseits möglichst stressfrei (für sich selbst), andererseits aber auch möglichst sozialverträglich, d.h. ohne vermeidbare Behinderungen oder gar die Gefährdung Anderer, ausführen können. Deshalb ist es wichtig, sich nicht nur auf die eigene Absicht zu konzentrieren, sondern zugleich den umgebenden Verkehrsraum und etwaige sich dort befindende Verkehrsteilnehmer zu beachten, d.h. zu beobachten und nicht zu gefährden. Bei den Parkübungen können auch die Aspekte des Platzsparens und des Nicht-Zuparkens angesprochen werden.

P8.4 Der Fahrlehrer erläuterte die Durchführung der Grundfahraufgaben ausführlich, korrekt und für den Fahrschüler nachvollziehbar. (A20, B16)

ja nein

Bei der Erläuterung ist es wichtig, dass der Fahrschüler Hinweise bekommt, die nicht nur speziell für das Fahrschulfahrzeug gelten, sondern die er später auch beim Fahren mit anderen Fahrzeugen nutzen kann.

P8.5 Der Fahrlehrer wählte geeignete Stellen für die Durchführung der Grundfahraufgaben.

ja nein

Hier kommt es einerseits auf die leichte Durchführbarkeit der Grundfahraufgabe (für den Fahrschüler) an. Andererseits gilt es auch, die Belästigung oder Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer oder der Anlieger so gering wie möglich zu halten.

P8.6 Der Fahrlehrer ließ die Grundfahraufgaben ausreichend oft wiederholen. (B14)

ja nein

Da es - insbesondere beim Einparken - darauf ankommt, ein Gefühl für die Abstimmung von Position, Geschwindigkeit und Lenkbewegungen zu bekommen, kann es hilfreich sein, dieselbe Übung mehrfach hintereinander und auch an derselben Stelle durchführen zu lassen.

P8.7 Der Fahrlehrer ging bei den Grundfahraufgaben auf die Anforderungen der Fahrprüfung ein und erläuterte die dort geltenden Bedingungen und die Fehlerbewertung. (A2)

ja nein

Dies berücksichtigt die Zielsetzung der Ausbildung, auch auf die Fahrprüfung vorzubereiten.

P8.8 Der Fahrlehrer sorgte dafür, dass der Fahrschüler beim Rückwärtsfahren nach hinten schaute. (A3-3)

ja nein

Viele Grundfahraufgaben beinhalten das Rückwärtsfahren und somit das Nach-hinten-schauen. In der Regel muss dieses Nach-hinten-schauen durch den direkten Blick durch die Heckscheibe erfolgen. Je nach Fahraufgabe und Fahrzeugbeschaffenheit kann die Beobachtung ergänzt werden durch Blicke durch die hinteren Seitenscheiben, Spiegelbeobachtungen oder die Verwendung einer Rückfahrkamera. Auch die Nutzung und Deutung der Signale eines Abstandswarners sollte dem Fahrschüler in diesem Zusammenhang vermittelt werden.

P8.9 Der Fahrlehrer achtete darauf, dass der Fahrschüler die während der Ausführung der Grundfahraufgaben erforderlichen Absicherungen (z.B. beim Ausschwenken des Fahrzeugs) vornahm und sicherte auch selbst entsprechend ab. (A3-3)

ja nein

P9. Situative Inhalte

Bei den ersten hier aufgeführten Beobachtungskriterien geht es um Situationen, die zur sog. „Gefahrenlehre“ gehören. Welche dabei im Einzelnen auftreten, ist von Fahrstunde zu Fahrstunde unterschiedlich. Deshalb soll stichwortartig angegeben werden, welche dieser Situationen während der Fahrt auftraten.

- P9.1 Wenn während der Fahrt in der Nähe der Fahrbahn Situationen auftraten, die eventuell hätten gefährlich werden können - z.B. Kinder, Fußgänger, Radfahrer, Personen, die ein- oder aussteigen, Personen, die ein Fahrzeug be- oder entladen -, wurde der Fahrschüler vom Fahrlehrer darauf aufmerksam gemacht. (A3-3/5)

ja nein

.....

Zunächst einmal sollte der Fahrlehrer beobachten, ob der Fahrschüler von sich aus reagiert. Wie ausführlich der Fahrlehrer den Fahrschüler auf solche Situationen aufmerksam machen kann, hängt vom Ausbildungsstand des Fahrschülers ab. Am Anfang der Ausbildung sind nur kurze Hinweise sinnvoll, um den Fahrschüler nicht zu überfordern.

- P9.2 Der Fahrlehrer nutzte ungeplant auftretende Sondersituationen - z.B. Einsatzfahrzeuge, Müllabfuhr, Unfallstellen -, um mit dem Fahrschüler das richtige Verhalten zu besprechen und/oder zu üben. (A3-3/5)

ja nein

.....

- P9.3 In solchen „besonderen“ Situationen achtete der Fahrlehrer auf ausreichenden Abstand und angepasste Geschwindigkeit. (A3-3/5)

ja nein

- P9.4 Die Situation wurde durch Maßnahmen des Fahrlehrers wirkungsvoll entschärft.

ja nein

- P9.5 Der Fahrlehrer bedankte sich bei anderen Verkehrsteilnehmern für rücksichtsvolles Verhalten. (A3-5)

ja nein

Auf diese Weise dient der Fahrlehrer als Vorbild für den Fahrschüler. Gegen Ende der Ausbildung kann der Fahrlehrer ihn auch dazu anhalten, sich seinerseits zu bedanken.

- P9.6 Der Fahrlehrer besprach mit dem Fahrschüler Fehler bzw. Regelverstöße anderer Verkehrsteilnehmer.

ja nein

Dies kann dazu genutzt werden, dem Fahrschüler zu verdeutlichen, warum bestimmte Sicherheitsblicke und defensives Verhalten wichtig sind.

- P9.7 Der Fahrlehrer machte den Fahrschüler rechtzeitig auf bevorstehende Engstellen aufmerksam und vermittelte bzw. achtete auf das richtige Verhalten. (A3-3)

ja nein

Hier geht es vor allem darum, rechtzeitig vorher anzuhalten, um bei der Weiterfahrt möglichst gut am Hindernis vorbeifahren zu können. Wenn die Situation es erlaubt, kann der Fahrlehrer den Fahrschüler auch erleben lassen („entdeckendes Lernen“), in welche Schwierigkeiten er gerät, wenn er zu spät auf eine Engstelle reagiert.

- P9.8 Der Fahrlehrer nutzte Standzeiten (z.B. an einer roten Ampel), um den Fahrschüler auf die Weiterfahrt vorzubereiten (notwendige Beobachtungen, Verkehrsregeln). (A20)

ja nein

- P9.9 Bei längeren Wartezeiten (zähflüssiger Verkehr, Stau, Gegenverkehr, der das Linksabbiegen verhindert) blieb der Fahrlehrer ruhig und gelassen und vermittelte dies auch dem Fahrschüler. (A3-5)

ja nein

Der Fahrlehrer dient als Vorbild. Außerdem ist es wichtig nach dem Ende der Wartezeit Beobachtungsblicke erneut auszuführen, die man bereits zu Beginn durchgeführt hatte, da sich wichtige Elemente der Situation mittlerweile verändert haben können (z.B. Radfahrer neben dem Fahrzeug).

P10. Methoden (B15)

- P10.1 Der Fahrlehrer fragte den Fahrschüler während der Fahrt nach seinen Beobachtungen und Entscheidungen. (A11)

ja nein

Nur durch Fragen bzw. die Antworten des Fahrschülers erfährt der Fahrlehrer, ob der Fahrschüler tatsächlich richtig beobachtet (allgemeine Blickführung, Spiegelbenutzung). Und nur so kann er erkennen, ob er seine Handlungs-Entscheidungen aufgrund dieser Beobachtungen bewusst getroffen oder sich eventuell nur zufällig richtig verhalten hat.

Deshalb ist das Stellen von Fragen eine wesentliche Methode der praktischen Fahrausbildung.

- P10.2 Der Fahrlehrer gab Impulse und beobachtete, wie der Fahrschüler darauf reagierte.

ja nein

Im Verlauf der Ausbildung soll der Fahrlehrer genaue Hinweise und Anweisungen durch Impulse ersetzen, mit denen er den Fahrschüler zu eigenständigen Beobachtungen und Entscheidungen veranlasst. Dies dient dem allmählichen Selbstständig-Werden des Fahrschülers.

P10.3 Der Fahrlehrer ließ den Fahrschüler seine Beobachtungen und Handlungen laut aussprechen (kommentierendes Fahren).

ja nein

Durch das laute Aussprechen erfährt der Fahrlehrer, was der Fahrschüler beobachtet und welche Schlüsse er für sein Verhalten daraus zieht. Beim „kommentierenden Fahren“ verzichtet der Fahrlehrer darauf, einzelne Fragen zu stellen, sondern lässt den Fahrschüler für einen längeren Fahrabschnitt alles mitteilen, was ihm auffällt und wichtig erscheint.

P10.4 Der Fahrlehrer berücksichtigte das Prinzip der „abnehmenden Hilfe“.

ja nein

Sinnvoll ist es, dass der Fahrlehrer sowohl im Vorgespräch zu der Fahrstunde als auch zum entsprechenden Zeitpunkt ankündigt, wie intensiv er den Fahrschüler jeweils bei den Fahraufgaben unterstützen wird bzw. wann er seine Anweisungen und Hilfen verringern wird, um zu beobachten, wie gut der Fahrschüler eine bestimmte Fahraufgabe bereits alleine bewältigt. Manchmal beabsichtigt der Fahrlehrer zwar bei der Planung der Fahrstunde, das Prinzip anzuwenden, entscheidet sich aber dann - z.B. aufgrund der Leistung des Fahrschülers - doch dagegen. Dann sollte er dies offen ansprechen.

P10.5 Der Fahrlehrer machte Fahrmanöver vor und erklärte sie dabei nachvollziehbar.

ja nein

Manchmal kann ein Fahrschüler die Erklärungen des Fahrlehrers nicht in das gewünschte, richtige Verhalten umsetzen. Dann kann es sinnvoll, statt immer neuer Erklärungen und mündlicher Beschreibungen dem Fahrschüler ganz praktisch vorzumachen, welche Handlungsschritte er bei einer bestimmten Fahraufgabe - z.B. beim Rückwärtseinparken - durchführen soll. Dabei ist es wichtig, dass der Fahrlehrer seine Handlungen kommentiert und sie so langsam und deutlich ausführt, dass der Fahrschüler genau beobachten kann, worauf es - in welcher Reihenfolge - im Einzelnen ankommt.

P10.6 Der Fahrlehrer gab dem Fahrschüler - vor allem bei den Grundfahraufgaben - Gelegenheit selbst etwas auszuprobieren („entdeckendes Lernen“).

ja nein

Der Fahrlehrer muss in Abhängigkeit von den bisher gezeigten Leistungen des Fahrschülers entscheiden, ob er ihm bei bestimmten Fahraufgaben - insbesondere bei den Grundfahraufgaben - anbieten kann, selbst auszuprobieren, wie diese Aufgabe z.B. durch die Wahl der Geschwindigkeit und den Zeitpunkt, den Umfang und die Abfolge von Lenkbewegungen am besten auszuführen ist. Er selbst muss dann vor allem auf die Absicherung des Fahrmanövers achten. Stellt er - oder der Fahrschüler - fest, dass das Ausprobieren nicht oder nur mit sehr großem Zeitaufwand zum Ziel führt, sollte er dem Fahrschüler anbieten, ihm die Ausführung der Aufgabe zunächst durch gezielte Instruktionen zu erleichtern.

P10.7 Der Fahrlehrer gab seine Rückmeldungen präzise und so zeitnah wie möglich. (A20)

ja nein

Damit der Fahrschüler weiß, worauf sich eine Anmerkung des Fahrlehrers bezieht, muss diese so zeitnah wie möglich zu der betreffenden Handlung erfolgen. Allerdings muss zuvor die Situation soweit erledigt sein, dass der Fahrschüler für die Erläuterungen des Fahrlehrers aufnahmefähig ist.

Die Rückmeldungen müssen präzise sein - z.B. hinsichtlich Geschwindigkeit und Abstand -, damit der Fahrschüler in der Lage ist, das gewünschte Verhalten tatsächlich zu zeigen.

P11. Nachbesprechung am Ende der Fahrstunde (A21)

Die Nachbesprechung dient ebenso wie das Vorgespräch der Strukturierung der Fahrausbildung. Durch den Vergleich mit den anfangs besprochenen Zielen und Inhalten erfolgt eine Erfolgskontrolle. Dabei soll die Fremdbeurteilung durch den Fahrlehrer mehr und mehr durch die - möglichst realistische - Selbstbeurteilung durch den Fahrschüler ergänzt oder sogar abgelöst werden.

Darüber hinaus werden in der Nachbesprechung die Inhalte der Fahrstunde und die Lernfortschritte dokumentiert, so dass der Verlauf der Ausbildung für alle Beteiligten transparent ist.

P11.1 Vor Beginn der Nachbesprechung ließ der Fahrlehrer an geeigneter Stelle parken und das Fahrzeug parkfertig abstellen.

ja nein

P11.2 Der Fahrlehrer dokumentierte die Inhalte der Fahrstunde und die Lernfortschritte des Fahrschülers (z.B. Ausbildungsdiagrammkarte). (A22)

ja nein

Hierzu kann, muss aber nicht die Ausbildungsdiagrammkarte der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände verwendet werden. Wichtig ist, dass die Aufzeichnungen ausreichend detailliert erfolgen, so dass die nächste Fahrstunde gut an dieser anknüpfen kann, selbst dann, wenn sie von einem anderen Fahrlehrer erteilt wird.

P11.3 Der Fahrschüler wurde in die Dokumentation einbezogen. (A11)

ja nein

Die Einbeziehung dient einerseits der Förderung der Selbstbeurteilung des Fahrschülers. Sie fördert außerdem die Akzeptanz, so dass unrealistische Wünsche nach zu früher Prüfung vermieden werden können.

P11.4 Der Fahrlehrer ging in der Nachbesprechung auf alle wesentlichen Inhalte und Situationen der Fahrstunde ein. (A23, B17)

ja nein

Dies gelingt umso besser, je genauer die Fahrstunde geplant und mit dem Fahrschüler vorbesprochen war. Sinnvollerweise orientiert sich der Fahrlehrer bei der Auswertung am zeitlichen Ablauf bzw. der Fahrtstrecke.

P11.5 Der Fahrlehrer fragte den Fahrschüler nach seiner eigenen Einschätzung hinsichtlich der Bewältigung der verschiedenen Fahraufgaben. (A11)

ja nein

P11.6 Der Fahrlehrer gab dem Fahrschüler zutreffende Rückmeldungen zu seiner Fahrweise. (A20, B14)

ja nein

Der Fahrlehrer sollte Fortschritte loben, muss aber unbedingt vermeiden, dass der Fahrschüler ihn missversteht und ein noch nicht vollständig richtiges Verhalten bereits für ausreichend gut hält.

P11.7 Der Fahrlehrer ging bei seinen Rückmeldungen sowohl auf gelungene Fahraufgaben und Fortschritte als auch auf noch bestehende Schwierigkeiten und Fehler ein. (A20, B14, B19)

ja nein

P11.8 Der Fahrlehrer machte konkrete Angaben, was bei den verschiedenen Fahraufgaben in den weiteren Fahrstunden wiederholt und vertieft werden muss. (B14)

ja nein

P11.9 Der Fahrlehrer machte dem Fahrschüler Mut für die erfolgreiche Fortsetzung der Fahrausbildung. (B18)

ja nein

Es ist wichtig, dass der Fahrschüler auch nach einer Fahrstunde, in der vielleicht vieles noch nicht gut gelungen ist, mit dem positiven Gefühl „ich kann das schaffen“ nach Hause geht.

P11.10 Der Fahrlehrer gab dem Fahrschüler einen Ausblick auf die Inhalte und Ziele der nächsten Fahrstunde.

ja nein

Dies dient u.a. dazu die Struktur der Ausbildung und ihre Systematik transparent zu vermitteln.

P11.11 Der Fahrlehrer gab dem Fahrschüler Hinweise, wie er sich auf die nächste Fahrstunde vorbereiten kann („Vorbereitungsaufgabe“). (A15)

ja nein

Da die Fahrausbildung das selbstständige Lernen des Fahrschülers voraussetzt, ist es nicht nur zulässig, sondern für den Erfolg der Ausbildung wichtig, dass sich der Fahrschüler eigenständig auf die Fahraufgaben vorbereitet. Dies gilt umso mehr, je länger die theoretische Ausbildung und eventuell auch die Theorieprüfung schon zurückliegen. Diese Vorbereitung kann z.B. durch Beobachtungen als Mitfahrer oder durch Nachlesen im Lehrbuch geschehen.

Aufbauseminare für Fahranfänger (ASF)

Nach dem Fahrlehrergesetz (§ 51 Absatz 2) ist auch die pädagogische Qualität der Aufbauseminare für Fahranfänger zu überwachen. Dies ist im Prinzip nicht neu, sondern sollte als sog. „Überwachung an Ort und Stelle“ bereits seit vielen Jahren geschehen. Es erfolgte in den Bundesländern jedoch unterschiedlich intensiv.

Viele Jahre gab es für die Durchführung der Aufbauseminare nur das wissenschaftlich entwickelte und erprobte Konzept des Deutschen Verkehrssicherheitsrats e.V. (DVR). Der DVR wurde daher von mehreren Bundesländern ¹¹ darum gebeten, sie auch bei der Durchführung der Überwachung zu unterstützen. Dies geschah einerseits durch die Entwicklung eines Beobachtungs- und Protokollbogens, andererseits durch die Ausbildung und/oder Fortbildung von Sachverständigen.

Dabei kam es dem DVR darauf an, eine Überwachung zu konzipieren, die - ähnlich wie nun die PädÜFa - mehr auf kollegiale Hilfe und Beratung setzte und weniger auf formale Aspekte und Repressalien. Eine Begleituntersuchung ¹² ergab eine hohe Zufriedenheit der überwachten Seminarleiter mit dieser Form der Überwachung.

Seit einigen Jahren gibt es - vor allem im süddeutschen Raum - ein alternatives Seminar-konzept. Daher musste der Beobachtungsbogen angepasst und allgemeiner gehalten werden. Dieser Bogen kommt - mit kleinen landesspezifischen Abwandlungen - vor allem in Baden-Württemberg, Hessen und Niedersachsen zum Einsatz. ¹³

Er orientiert sich einerseits an den rechtlichen Vorgaben für die Durchführung der Aufbauseminare. Diese beziehen sich lediglich auf einige formale Festlegungen und auf ganz allgemeine Ziele und Inhalte des Seminars.

Im Bereich der Methoden, Medien und Seminarleiter-Kompetenzen werden darüber hinaus Kriterien aufgeführt, die sich aus allgemeinen pädagogischen Grundsätzen ergeben, so wie sie beispielsweise bei den Gütekriterien für die Beurteilung des theoretischen Unterrichts in Anlage 2 der Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung genannt werden.

Die rechtlichen Vorgaben beziehen sich immer auf das Aufbauseminar insgesamt. Beobachtet wird im Rahmen der Überwachung aber nur eine einzelne Sitzung. Daher kann der Sachverständige streng genommen nur das beurteilen, was in dieser Sitzung geschieht.

Er kann oft jedoch aus den vorhandenen Visualisierungen, Anmerkungen der Seminarteilnehmer oder Querbezügen des Seminarleiters Rückschlüsse auf Inhalte der vorangegangenen Sitzung(en) oder der Fahrproben ziehen. Dies kann und soll er dann - mit entsprechender Begründung („Indizien“) - im Beobachtungsbogen notieren. Ansonsten ist zu den entsprechenden Kriterien „keine Aussage möglich“.

¹¹ Hessen, Schleswig-Holstein, Bremen, Brandenburg, Baden-Württemberg, Niedersachsen

¹² DVR (Hrsg.): Begleituntersuchung zur Überwachung von Aufbauseminaren ASF und ASP in Baden-Württemberg, Brandenburg und Schleswig-Holstein, Bonn 2009 (unveröffentlicht)

¹³ Um die Orientierung zu erleichtern, werden in diesem Handbuch die einzelnen Beurteilungskriterien des Bogens nummeriert.

Rechtliche Zuordnung der Beurteilungskriterien

Straßenverkehrsgesetz (17.08.2017 ¹⁴)			
Paragraph	Wortlaut	Nr.	zugeordnet zu Kriterium
§ 2b Abs. 1	Die Teilnehmer an Aufbauseminaren sollen durch Mitwirkung an Gruppengesprächen und an einer Fahrprobe veranlasst werden, eine risikobewusstere Einstellung im Straßenverkehr zu entwickeln und sich dort sicher und rücksichtsvoll zu verhalten.	E1	ASF1, ASF6

Fahrerlaubnisverordnung (02.01.2018 ¹)			
Paragraph	Wortlaut	Nr.	zugeordnet zu Kriterium
§ 35 Abs. 1	Das Aufbauseminar ist in Gruppen mit mindestens sechs und höchstens zwölf Teilnehmern durchzuführen.	F1	-
§ 35 Abs. 1	Es besteht aus einem Kurs mit vier Sitzungen von jeweils 135 Minuten Dauer ...	F2	-
§ 35 Abs. 1	Zusätzlich ist zwischen der ersten und der zweiten Sitzung eine Fahrprobe durchzuführen ...	F3	-
§ 35 Abs. 2	In den Kursen sind die Verkehrszuwerhandlungen, die bei den Teilnehmern zur Anordnung der Teilnahme an dem Aufbauseminar geführt haben, und die Ursachen dafür zu diskutieren und daraus ableitend allgemein die Probleme und Schwierigkeiten von Fahranfängern zu erörtern.	F4	ASF3, ASF4, ASF9
§ 35 Abs. 2	Durch Gruppengespräche, Verhaltensbeobachtung in der Fahrprobe, Analyse problematischer Verkehrssituationen und durch weitere Informationsvermittlung ...	F5	ASF3, ASF5, ASF7, ASF11, ASF21, ASF22
§ 35 Abs. 2	... soll ein sicheres und rücksichtsvolles Fahrverhalten erreicht werden.	F6	ASF1, ASF6
§ 35 Abs. 2	Dabei soll insbesondere die Einstellung zum Verhalten im Straßenverkehr geändert, das Risikobewusstsein gefördert und die Gefahrenerkennung verbessert werden.	F7	ASF1, ASF6

¹⁴ Datum der zugrundeliegenden Version unter www.gesetze-im-internet.de

Auflagen zur Seminarerlaubnis ¹⁵			
Paragraph	Wortlaut	Nr.	zugeordnet zu Kriterium
Nr. 2	Aufbauseminare dürfen nur in Unterrichtsräumen von Fahrschulen durchgeführt werden, die ... darüber hinaus so beschaffen und eingerichtet sind, dass Gruppenarbeit stattfinden kann. Außerdem müssen ausreichende freie Flächen zur Visualisierung der Arbeitsergebnisse zur Verfügung stehen.	G1	ASF13
Nr. 3	Bei den Aufbauseminaren muss als geeignete Visualisierungsmöglichkeit mindestens ein Flip-Chart eingesetzt werden. Außerdem müssen für jeden Teilnehmer ausreichende zur Visualisierung von Redebeiträgen geeignete Materialien (z.B. Metaplankarten) und Schreibstifte in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen.	G2	ASF13, ASF16

¹⁵ Diese Auflagen unterscheiden sich von Bundesland zu Bundesland und evtl. von Erlaubnisbehörde zu Erlaubnisbehörde. Hier werden die Auflagen zugrunde gelegt, die in Baden-Württemberg gelten (Stand: 2018).

Die Kriterien und Kriteriengruppen für die Beurteilung des Aufbauseminars für Fahranfänger (ASF)

Ziele (E1, F6, F7)

ASF1 Der Seminarleiter / die Seminarleiterin bemühte sich, bei den Teilnehmer/innen

- eine risikobewusstere Einstellung
- sicheres, rücksichtsvolles Verhalten
- eine bessere Gefahrenerkennung

zu erreichen.

Das Erreichen der Ziele kann nicht beurteilt werden, sondern nur, ob der Seminarleiter „sich bemühte“, z.B. durch entsprechende Fragen oder Anmerkungen.

Inhalte

ASF2 Analyse(n) problematischer Verkehrssituationen (F5)

- beobachtet
- offensichtlich in anderer Sitzung
- keine Aussage möglich

Indiz:

Im DVR-Programm spielen die Analysen in der zweiten und dritten Sitzung eine wichtige Rolle. In der vierten Sitzung kann anhand der Visualisierungen und des Seminarrückblicks erkannt werden, ob Analysen durchgeführt wurden.

ASF3 Besprechung allgemeiner Probleme von Fahranfänger/innen (F4)

- beobachtet
- offensichtlich in anderer Sitzung
- keine Aussage möglich

Indiz:

ASF4 Besprechung der Zuweisungsdelikte und ihrer Ursachen (F4)

- beobachtet
- offensichtlich in anderer Sitzung
- keine Aussage möglich

Indiz:

Im DVR-Programm wird hierauf in der ersten Sitzung, evtl. in der dritten Sitzung („Baustein“) und auf jeden Fall in der vierten Sitzung beim „Seminarergebnis“ eingegangen.

ASF5 Verhaltensbeobachtungen / Fahrproben wurden (F5)

- beobachtet
- offensichtlich in anderer Sitzung
- keine Aussage möglich

Indiz:

Im DVR-Programm ist die Besprechung der Beobachtungsfahrten wichtiger Inhalt der zweiten Sitzung. Auch beim Seminarrückblick in der vierten Sitzung spielen sie eine Rolle. In der dritten Sitzung können z.B. bei den Analysen oder der Mitfahrer-Thematik („Baustein“) Querverbindungen hergestellt werden.

ASF6 Die beobachteten Inhalte wurden so ausführlich und vertiefend behandelt, dass die vorgegebenen Ziele erreichbar erscheinen. (E1, F6, F7)

ja nein

.....

Methoden

ASF7 Gruppengespräche (F5)

beobachtet offensichtlich in anderer Sitzung keine Aussage möglich

Indiz:

ASF8 Die Durchführung der beobachteten Gruppengespräche wurde durch den/die Seminarleiter/in zielführend und kompetent gestaltet. (B10)

ja nein

.....

ASF9 Diskussionen (F4)

beobachtet offensichtlich in anderer Sitzung keine Aussage möglich

Indiz:

ASF10 Die Durchführung der beobachteten Diskussionen wurde durch den/die Seminarleiter/in zielführend und kompetent gestaltet. (B11)

ja nein

.....

ASF11 Informationsvermittlung (F5)

beobachtet offensichtlich in anderer Sitzung keine Aussage möglich

Indiz:

Informationsvermittlung kann z.B. im Rahmen der Analysen oder bei einzelnen „Bausteinen“ erforderlich sein. Dann ist allerdings wichtig, dass solche Einschübe kurz gehalten werden (s.u. ASF21).

ASF12 Die Durchführung der beobachteten Informationsvermittlung wurde durch den/die Seminarleiter/in zielführend und kompetent gestaltet. (B9)

ja nein

.....

„Kompetent“ bezieht sich in diesem Zusammenhang sowohl auf die fachliche Richtigkeit als auch auf die Verständlichkeit,

Medieneinsatz

ASF13 Arbeitsergebnisse wurden visualisiert. (G1, G2)

ja nein

.....

ASF14 Flipchart- bzw. Kartenanschiebe des Seminarleiter / der Seminarleiterin waren inhaltlich richtig und zielführend.

ja nein

.....

ASF15 Flipchart- bzw. Kartenanschiebe des Seminarleiters /der Seminarleiterin waren übersichtlich und gut lesbar.

ja nein

.....

ASF16 Der Seminarleiter / die Seminarleiterin sorgte dafür, dass Redebeiträge der Teilnehmer/innen sinnvoll visualisiert wurden. (B5, G2)

ja nein

.....

„Sinnvoll“ bedeutet, dass die Aussagen der Teilnehmer treffend formuliert werden und schließt auch die Lesbarkeit ein.

Kompetenzen des Seminarleiters / der Seminarleiterin

die für das Erreichen der Ziele und die Durchführung der Inhalte und Methoden besonders wichtig sind.

ASF17 Der Seminarleiter / die Seminarleiterin brachte allen Teilnehmer/innen freundliche Wertschätzung, Achtung und Respekt entgegen.

ja nein

Auch scherzhaft gemeinte Bemerkungen z.B. zu Minderheiten oder „Frauen am Steuer“ sind unangebracht und haben zu unterbleiben - auch gegenüber Personen, die nicht am Seminar teilnehmen.

ASF18 Der Seminarleiter / die Seminarleiterin steuerte das Gespräch durch (offene) Fragen und motivierte die Teilnehmer/innen zu eigenen Beiträgen. (B10)

ja nein

„Offene Fragen“ fördern das Mitmachen der Teilnehmer, da sie mehrere Antworten zulassen, z.B. Meinungen oder Erfahrungen.

ASF19 Der Seminarleiter / die Seminarleiterin griff Beiträge der Teilnehmer/innen auf und ging auf ihre Fragen ein. (B5)

ja nein

ASF20 Der Seminarleiter / die Seminarleiterin fasste wichtige Ergebnisse zusammen und verstärkte sinnvolle Lösungsvorschläge. (B1)

ja nein

Durch das Zusammenfassen (von Gruppengesprächen / Diskussionen) erfolgt eine Strukturierung und Ergebnissicherung, bevor dann zu einem anderen Aspekt oder einem neuen Thema übergeleitet wird.

ASF21 Informationseinschübe des Seminarleiter / der Seminarleiterin waren zielführend, zeitlich angemessen und fachlich korrekt. (B9, F5)

ja nein

ASF22 Der Seminarleiter / die Seminarleiterin gab verständliche und motivierende Aufgabenstellungen (z.B. für Gruppenarbeiten oder Beobachtungsaufgaben). (B11, F5)

ja nein

Ob Gruppenarbeiten o.dgl. zu brauchbaren Ergebnissen führen, hängt entscheidend von den hierfür gegebenen Arbeitsaufträgen ab. Wenn der Seminarleiter die Gruppen beobachtet und betreut, kann er hier ggf. noch „nacharbeiten“.

Weiterführende Literatur

DVR e.V. (Hrsg.): Aufbauseminare in Fahrschulen - Handbuch für die Seminardurchführung, Bonn 2017

DVR e.V. (Hrsg.): Begleituntersuchung zur Überwachung von Aufbauseminaren ASF und ASP in Baden-Württemberg, Brandenburg und Schleswig-Holstein, Bonn 2009 (unveröffentlicht)

Gudjons, H., Teske, R. & Winkel, R. (1987): Unterrichtsmethoden. Grundlegung und Beispiele. Hamburg: Bergmann+Helbig

Heilig, B. (Hrsg., 2008): Der Fahrlehrer als Verkehrspädagoge. München: Springer

Klammer, P. (2008): Das Praxis-Handbuch Fahrschulpädagogik. Hannover: Degener

Kölzer, G. e.a. (Hrsg., 2018): Verkehrspädagogik in der Fahrschulaus- und -weiterbildung. Bonn: Kirschbaum (auch Hannover: Degener)

H. Lamszus (2000): Curricularer Leitfaden Praktische Ausbildung Pkw. Berlin: Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände

Mattes, W. (2011): Methoden für den Unterricht. Paderborn: Schöningh

Meyer, H. (1980): Leitfaden zur Unterrichtsvorbereitung. Königstein: Scriptor

Meyer, H. (1988) - 2 Bände: Unterrichtsmethoden. Frankfurt a.M.: Scriptor

Meyer, H. (2016): Was ist guter Unterricht? Berlin: Cornelsen

Miller, R. (2008): 99 Schritte zum professionellen Lehrer. Seelze: Kallmeyer

Sommer, H. (1981): Grundkurs Lehrerfrage. Weinheim und Basel: Beltz

Sturzbecher, D. & Bredow, B. (2015): Fahrschulüberwachung in Deutschland. Gutachten im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Oberkrämer

Unruh, T. & Petersen, S. (2009): Guter Unterricht. Praxishandbuch. Buxtehude: AOL-Verlag

Ziener, G. (2010): Bildungsstandards in der Praxis. Seelze: Kallmeyer