

Bianca Bredow

Theorieunterricht in der Fahrschule

Gestaltung, Verzahnung, Überwachung

VOGEL 

VERLAG HEINRICH VOGEL

Inhalt

1.	Wozu braucht man eine Fahrschulausbildung?	1
1.1	Das Jugendlichkeitsrisiko	3
1.2	Das Anfängerrisiko.....	5
1.3	Anforderungen an eine gute (Fahrschul-)Ausbildung	8
1.4	Theorieunterricht im neuen Fahrlehrerrecht	12
1.5	Ausblick	13
2.	Fahren lernen – wie geht das?	17
2.1	Der Begriff „Fahrkompetenz“	18
2.2	Grundlagen zu Theorien und theoretischen Modellen.....	23
2.3	Modelle zur Struktur von Fahrkompetenz	24
2.3.1	Strukturmodell der Fahrkompetenz nach Sturzbecher und Weiße.....	24
2.3.2	Modell zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung nach Genschow und Sturzbecher.....	27
2.4	Modelle zum Erwerb von Fahrkompetenz.....	31
2.4.1	Phasen des Kompetenzerwerbs.....	31
2.4.2	Spiralförmige Lernmodelle	33
2.5	Nutzen der Theorien und theoretischen Modelle für Fahrlehrer ...	37
2.5.1	Auswahl der Lehr-Lerninhalte	37
2.5.2	Verlängerung der Lernzeit durch „Blended Learning“	38

2.5.3	Inhaltliche und zeitliche Anordnung der Lehr-Lerninhalte im Lernprozess	39
2.6	Fazit	42
3.	Maßnahmen zur Vorbereitung auf den Straßenverkehr	45
3.1	Der Begriff „Fahranfängervorbereitung“	46
3.2	Die Bausteine der Fahranfängervorbereitung	47
3.2.1	Typische Lehr-Lern- und Prüfungsformen	47
3.2.2	Das „Begleitete Fahrenlernen“	51
3.2.3	„Probezeit“	53
3.2.4	Fahrsicherheitstrainings	54
3.2.5	Evaluationsfahrstunden	56
3.2.6	Zwischenfazit – Die Bausteine der Fahranfänger- vorbereitung	57
3.3	Der Verlauf der Fahranfängervorbereitung	58
3.4	Verzahnung der Fahranfängervorbereitung über Fahr- und Ausbildungsstandards	61
3.4.1	Fahrstandards	61
3.4.2	Ausbildungsstandards	66
3.5	Die Rolle der Fahrschulausbildung im System der Fahranfänger- vorbereitung	68
3.6	Fazit	70
4.	Qualitätskriterien für den Theorieunterricht	73
4.1	Überblick	74

4.2	Strukturierung der Unterrichtseinheit	78
4.2.1	Exkurs: Das Didaktische Sechseck zur Unterrichtsplanung	79
4.2.2	Wie können Fahrlehrer ihren Unterricht strukturieren?	87
4.3	Motivierung der Fahrschüler und Praxisbezug	90
4.3.1	Wie können Fahrlehrer ihre Fahrschüler motivieren?	92
4.4	Fachliche Vermittlung der Lehr-Lerninhalte	98
4.4.1	Wie können Fahrlehrer ihre Inhalte fachlich richtig und verständlich vermitteln?	99
4.5	Binnendifferenzierung	103
4.5.1	Was verbirgt sich hinter dem Begriff „Binnen- differenzierung“?	105
4.5.2	Wie können Fahrlehrer Binnendifferenzierung vornehmen? ..	105
4.6	Angemessenes Reagieren auf Beiträge der Fahrschüler	110
4.6.1	Wie können Fahrlehrer angemessen auf die Beiträge ihrer Fahrschüler reagieren?	110
4.7	Tempo der Vermittlung der Lehr-Lerninhalte	115
4.7.1	Wie können Fahrlehrer ein angemessenes Tempo bei der Vermittlung der Inhalte sichern?	115
4.8	Festigung wichtiger Inhalte	120
4.8.1	Wie können Fahrlehrer Inhalte in angemessener Weise festigen?	121
4.9	Visualisierung der Lehr-Lerninhalte durch Medien	126
4.9.1	Wie können Fahrlehrer ihre Inhalte in angemessener Weise durch Medien visualisieren?	126
4.10	Qualität der Lehrvorträge	131

4.10.1	Wie können Fahrlehrer gute Lehrvorträge halten?	132
4.11	Organisation von Erfahrungsberichten	138
4.11.1	Wie können Fahrlehrer in angemessener Weise Erfahrungs- berichte organisieren?	139
4.12	Organisation von Diskussionen	143
4.12.1	Wie können Fahrlehrer in angemessener Weise Diskussionen organisieren?	144
4.13	Durchführung von Lernkontrollen	150
4.13.1	Wie können Fahrlehrer in angemessener Weise Lernkontrollen durchführen?	152
4.14	Fazit	157
5.	Literatur	161

Vorwort

In meiner langjährigen Tätigkeit als Fahrlehrer und Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. wurde ich immer wieder in meiner Überzeugung bestärkt, dass Fahrlehrer mit Leidenschaft und vor allem pädagogischer Kompetenz auch hohe Bestehensquoten bei ihren Fahrschülern erzielen. Diese Erkenntnis ist inzwischen auch durch die verkehrswissenschaftliche Forschung bestätigt worden. Aber was genau zeichnet einen pädagogisch kompetenten Fahrlehrer aus? Und wie gelingt es am besten, gute Leistungen bei seinen Fahrschülern zu erreichen?

Im vorliegenden Buch werden wissenschaftlich gesicherte – und inzwischen auch verkehrsrechtlich verankerte – Qualitätskriterien für guten Theorieunterricht vorgestellt. Mit Hilfe praxisnaher Beispiele aus dem Fahrlehreralltag wird beschrieben, wie diese Qualitätskriterien erfüllt werden können. Darüber hinaus wird anschaulich dargelegt, welche Anforderungen im Rahmen der nun vorgeschriebenen Überwachung der fachlichen und pädagogischen Qualität des Theorieunterrichts auf Fahrlehrer zukommen. Schließlich helfen spannende und herausfordernde Übungsaufgaben dabei, das erworbene Wissen anzuwenden und zu vertiefen. Von alledem können sowohl Fahrlehrer profitieren, die ihren Beruf bereits ausüben, als auch diejenigen, die den Beruf erst noch erlernen wollen: Sie alle finden hier das pädagogische Rüstzeug, um die mit dem neuen Fahrlehrerrecht verbundenen Herausforderungen erfolgreich zu meistern!

Leider haben sich mit der am 01.01.2018 in Kraft getretenen Reform des Fahrlehrerrechts nicht alle Hoffnungen im Hinblick auf eine bundesweit harmonisierte Qualitätssicherung bei der Fahrschulausbildung erfüllt. Aus diesem Grund erscheint es umso wichtiger, dass die Fahrlehrerschaft die Diskussion um eine stetige Verbesserung der Ausbildungsqualität auch künftig vorantreibt und zukunftsfähige Lösungen findet. Dabei kann ein Lehrbuch, das den aktuellen verkehrspädagogischen Erkenntnisstand aufzeigt, wichtige Impulse setzen. Daher freue ich mich, dass ein solches Lehrbuch nun zur Verfügung steht und sich zudem durch seine Verständlichkeit und Anschaulichkeit auszeichnet.

Ich wünsche allen Leserinnen und Lesern nicht nur viele neuartige Erkenntnisse, sondern auch viel Spaß bei der Lektüre!

München, Januar 2019
Gerhard von Bressendorf

3.1 Der Begriff „Fahranfängervorbereitung“

Wenn in früheren Zeiten das „Fahrenlernen“ thematisiert wurde, kam man sofort auf die Fahrschulausbildung zu sprechen. Daran ist nichts auszusetzen: Die Ausbildung in einer professionellen Fahrschule bildete damals – genauso wie heute – ein besonders wichtiges Fundament, um die sichere, verantwortungsvolle und umweltbewusste Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr zu erlernen.

Allerdings war man damals davon überzeugt, dass mit der Fahrschulausbildung die Möglichkeiten einer systematischen Vorbereitung auf den Straßenverkehr weitgehend ausgeschöpft seien und die Fahranfänger nach dem Bestehen der Fahrerlaubnisprüfung nichts mehr dazu lernen müssten. Darüber hinaus glaubten viele, dass Defizite im Fahrverhalten junger Fahranfänger aus dem Jugendlichkeitsrisiko resultieren oder Lerneffekte im alltäglichen Straßenverkehr darstellen würden: Der erfolgreiche Fahrschulabsolvent – so die landläufige Meinung – habe in der Fahrschule vorbildliches Fahren erlernt und würde nach einer Weile anfangen, den im Verkehrsalltag zu beobachtenden egoistischen und aggressiven Fahrstil mancher Fahrer zu übernehmen. Dadurch würde das angeblich nach der Fahrschulausbildung zunächst geringe Unfallrisiko einige Monate nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis deutlich ansteigen.

Heute wissen wir, dass all diese Thesen nicht zutreffen. Das Unfallrisiko ist direkt nach der Aushändigung des Führerscheins am höchsten und verringert sich danach fortlaufend; es lassen sich keine „Rückschläge“ feststellen. Weiterhin ist inzwischen wissenschaftlich belegt, dass Fahranfänger im Normalfall noch Jahre benötigen, um das geringe Unfallrisiko routinierter Fahrer zu erreichen. Ergänzende Maßnahmen wie das Begleitete Fahren, das in Deutschland erst nach der Fahrschulausbildung und Fahrerlaubnisprüfung beginnen kann, tragen dann zu einem starken Rückgang des Unfallrisikos bei.

Das Fahrenlernen hört also nach dem Bestehen der Fahrerlaubnisprüfung nicht auf. Genauso wenig beginnt es erst mit der Anmeldung in einer Fahrschule. Lange vor dem Erwerb des Führerscheins eignet man sich als Fußgänger oder Radfahrer die Regeln des Straßenverkehrs an. Dazu tragen nicht zuletzt die Eltern sowie die Verkehrserziehung in Kindergarten und Schule bei. Daran kann und muss der Fahrlehrer anknüpfen, wenn er die Fahrschulausbildung wirklichkeitsnah und effizient organisieren will. Schließlich kann das Fahrenlernen auch direkt durch Verkehrsorganisationen (z. B. DVR, ADAC, Verkehrswacht), Familienangehörige und Freunde gefördert werden. Dies findet auf unterschiedlichem Weg statt und schließt nicht nur die Wissensvermittlung ein, sondern auch fahrpraktische Übungen (z. B. auf Übungsplätzen).

All das soll und darf die Bedeutung des Fahrlehrers und einer grundlegenden Fahrschulbildung in keiner Weise schmälern! Es lenkt aber den Blick darauf, dass man die Fahrschulbildung nicht losgelöst von anderen, ebenfalls nützlichen und notwendigen Maßnahmen zur Förderung des Fahrenlernens sehen darf. Aus diesem Grund hat man in Großbritannien Ende der 1980er Jahre nach einem Begriff gesucht, der ausdrückt, dass das Fahrenlernen über die Fahrschulbildung hinausgeht. Diesem Anspruch wird der Begriff „Fahranfängervorbereitung“ (englisch „Novice Driver Preparation“) gerecht, der sich seit dem Jahr 2013 auch in Deutschland durchgesetzt hat.¹ Zuweilen wird auch vom „System der Fahranfängervorbereitung“ gesprochen. Damit wird betont, dass nicht nur unterschiedliche Maßnahmen für das Fahrenlernen nötig sind, sondern diese auch inhaltlich verzahnt und zeitlich sinnvoll angeordnet werden müssen.

! Wichtig zu wissen – Das System der Fahranfängervorbereitung

Zur „Fahranfängervorbereitung“ zählen alle Maßnahmen, die vom Gesetzgeber rechtlich vorgegeben oder darüber hinaus von der Gesellschaft gezielt bereitgestellt werden, um das sichere, verantwortungsvolle und umweltbewusste Führen eines Kraftfahrzeugs zu erlernen und das dafür erforderliche Wissen und Können nachzuweisen. Damit beginnt die Fahranfängervorbereitung, sobald eine Person zielgerichtet beginnt, das Führen eines Kraftfahrzeugs zu erlernen. Sie endet mit der selbständigen motorisierten Teilnahme am Straßenverkehr, die nicht mehr durch Sonderregelungen für Fahranfänger (z. B. „Null-Promille-Grenze“) eingeschränkt ist. Die Maßnahmen im System der Fahranfängervorbereitung müssen gut bedacht, richtig angeordnet und inhaltlich miteinander verbunden sein!

3.2 Die Bausteine der Fahranfängervorbereitung

3.2.1 Typische Lehr-Lern- und Prüfungsformen

Welche Maßnahmen gehören nun zu einem modernen „System der Fahranfängervorbereitung“? Diese Frage haben Genschow, Sturzbecher und Willmes-Lenz im Jahr 2013 beantwortet. Dazu haben sie einen Blick auf die Systeme der Fahranfängervorbereitung in Deutschland und 43 weiteren Ländern geworfen: Ein solch internationaler Blick wird zunehmend wichtiger, denn immer mehr Menschen arbeiten oder reisen in andere Länder und nehmen dort auch als Fahrer am Straßenverkehr teil. Darüber hinaus kann man durch einen Ländervergleich

Tabelle 3.1 Lehr-Lernformen in den internationalen Systemen der Fahranfängervorbereitung

Theorieunterricht	Lehr-Lernsituationen, in denen Lernende durch einen professionell Lehrenden vorrangig zu verkehrsbezogenem Wissen sowie zu verkehrssicherheitsdienlichen Einstellungen und Werten unterwiesen werden
Selbständiges Theorielernen	Lehr-Lernsituationen zur Aneignung von Wissen ohne die Anwesenheit eines professionell Lehrenden; der Lernende entscheidet über den Ort, die Zeit und die Geschwindigkeit des Lernprozesses, die Lernprozesse können in unterschiedlichem Grad vorstrukturiert sein
Fahrpraktische Ausbildung	Lehr-Lernsituationen, in denen vor allem die Vermittlung von anwendungsbezogenen Fertigkeiten durch eine unterweisende Person (z. B. Fahrlehrer, Laienausbilder) erfolgt
Fahrsimulations-training	Erwerb von Fahrkompetenz in Fahr- und Verkehrssituationen, die mit Hilfe von Fahrzeugattrappen oder computergestützten Simulationen realitätsnah dargestellt werden
Begleitetes Fahrenlernen	Verlängerter Fahrpraxiserwerb in Begleitung eines fahrerfahrenen Mitfahrers
Aufbaukurs	Aufbaukurse knüpfen an vorhandene Fahrerfahrungen an und dienen vor allem der Vermittlung verkehrssicherheitsdienlicher Einstellungen und Werte sowie der Verbesserung der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung
Selbständiger Fahrpraxiserwerb unter protektiven Regelungen	Auflagen zur Begrenzung der Risiken in der Zeit nach dem Führerscheinerwerb (z. B. „Null-Promille-Grenze“, Nachtfahrverbote, Mitfahrerbeschränkungen).

Anregungen für die Verbesserung des eigenen Systems der Fahranfängervorbereitung erhalten.

Im Ergebnis des internationalen Vergleichs haben die oben genannten Autoren länderübergreifend „Bausteine“ von Systemen der Fahranfängervorbereitung beschrieben. Diese Bausteine wurden entsprechend ihrer Funktion in „Lehr-Lernformen“ und „Prüfungsformen“ unterschieden: Während „Lehr-Lernformen“ vor allem der Vermittlung von verkehrsrelevantem Wissen und Können dienen, werden „Prüfungsformen“ zum Nachweis des zur sicheren Verkehrsteilnahme erforderlichen Wissens und Könnens eingesetzt. In der Tabelle 3.1 wird dargestellt, welche Lehr-Lernformen sich insgesamt in den eingangs genannten 44 Ländern finden. Das bedeutet natürlich nicht, dass jede Lehr-Lernform auch in jedem Land vorgeschrieben ist oder praktiziert wird.