Positionspapier der BAGFA e.V. zur Reform der Fahrlehrerausbildung auf Grundlage des BAST-Gutachten „Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland“ und dem Treffen der Verbände im Bundesverkehrsministerium in Bonn am 12.03.2015.

Folgende Positionen werden vertreten:

1. Mindestalter

Die BAGFA begrüßt die Herabsetzung des Mindestalters auf 21 Jahre. Sie hält den 3 jährigen Besitz der Fahrerlaubnisklasse B zum Zeitpunkt der Erteilung einer unbefristeten Fahrlehrerlaubnis BE für ausreichend. Auch eine Fahrerlaubnis auf Probe sollte grundsätzlich ausreichend sein.

1. Fahrerlaubnisklassen CE und A“ als Voraussetzung für Fahrlehrerlaubnisklasse BE

Die BAGFA hat sich schon von Beginn des Reformprozesses an für den Wegfall der Fahrerlaubnisklassen CE und A2 als Zugangsvoraussetzung für die Fahrlehrerlaubnisklasse BE ausgesprochen und dies bereits umfänglich in verschiedenen Papieren und Anhörungen begründet. Diese Zugangsvoraussetzung ist vom Aufwand her völlig unverhältnismäßig zu dem dadurch erreichten Nutzen. Außerdem schreckt sie viele Interessenten vor dem Ergreifen des Fahrlehrerberufs ab und ist mitverantwortlich für den erschreckend geringen Frauenanteil in diesem Beruf.

1. Zugangsvoraussetzung mittlerer Bildungsabschluss und abgeschlossene Berufsausbildung.

Die BAGFA ist fest davon überzeugt, dass durch eine Erhöhung der Anforderungen an den Bildungsabschluss als Zugangsvoraussetzung zum Fahrlehrerberuf viele geeignete und befähigte Menschen von vorne herein vom Beruf des Fahrlehrers ungerechtfertigt ausgeschlossen würden. Dies wäre in Anbetracht der Tatsache, dass es einen zunehmenden Fahrlehrermangel in Deutschland gibt und sich seit Jahren immer weniger Menschen für die Tätigkeit als Fahrlehrerin oder Fahrlehrer gewinnen lassen, der völlig falsche Weg.

Es besteht keine Notwendigkeit, die individuellen Bildungsvoraussetzungen zum Beruf zu erhöhen, da es keine validierte Untersuchung oder einen sonstigen Nachweis gibt, dass Menschen mit Hauptschulabschluss und einer abgeschlossenen Berufsausbildung weniger geeignete Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer wären, als solche mit höherem Bildungsabschluss. Im Gegenteil haben bisher der Verordnungseber und die Verwaltungspraxis die langjährige Bewährung in einem Berufsfeld auch ohne formalen Abschluss als gleichwertige und damit ausreichende Bildungsvoraussetzung häufig anerkannt (siehe hierzu auch Peter Dauer, Kommentar zum Fahrlehrerrecht, Seite 23, Verlag C.H. Beck, München 2015).

Im Übrigen beweist der angehende Fahrlehrer durch das Bestehen der sehr umfangreichen Fahrlehrerprüfung seine Bildungsfähigkeit.

Hinsichtlich der Prüfungsergebnisse wurden bisher ebenfalls keine empirisch nachprüfbaren Relationen zwischen dem Bildungsniveau des Bewerbers und seines Prüfungserfolgs nachgewiesen. Auch gibt es keine Untersuchungen oder Belege dafür, dass Teilnehmer mit niedrigerem Bildungsniveau bei einzelnen Prüfungsteilen häufiger durchfallen, als solche mit einem höherem.

Es gibt keinerlei Hinweise darauf, dass ein höherer Bildungsabschluss des Fahrlehrers mehr Verkehrssicherheit garantieren könnte. Auch die Erfahrungen aus den Fahrlehrerausbildungsstätten unterstützen eine solche Annahme nicht. Entscheidend bleibt die Frage, ob der Fahrlehrer die geforderten Kompetenzen in der Fahrlehrerprüfung nachweisen kann.

Entscheidend für den Prüfungserfolg sind die persönliche Motivation, die soziale Intelligenz und der Lernwille. Diese Voraussetzungen sind sicherlich aus dem bisherigen Berufsleben teilweise im Vorfeld ableitbar, bedürfen aber nicht einer rein intellektuellen, theoretischen Schulbildung, gleich welchen Niveaus.

Der Fahrlehrerberuf als klassischer Umschulungsberuf profitiert gerade auch von vielen reiferen Menschen, die ihre gewonnene Lebenserfahrung, nicht zuletzt auch die aus dem Straßenverkehr, in die Ausbildung von Fahrschülern einbringen können. Ein niedrigeres schulisches Bildungsniveau, das oft Jahrzehnte zurückliegt und zwischenzeitlich kaum mehr handlungsbestimmend ist, wird sehr häufig durch Lebenserfahrung und durch Kenntnisse und Fertigkeiten, welche im Berufsleben erworben worden sind, kompensiert.

Die BAGFA ist überzeugt davon, dass es die Herausforderung der Zukunft ist, geeigneten Nachwuchs für die Fahrschulbranche zu finden. Dafür ist es völlig kontraproduktiv die Zugangsvoraussetzungen zu erhöhen. Wenn etwas reformiert werden muss, dann sind es die Ausbildungsinhalte und die Prüfungen. Die Prüfungen allein sind dafür geeignet festzustellen, ob jemand für den Beruf des Fahrlehrers geeignet ist oder nicht.

Die Bedenken, dass Zeit und Geld verschwendet werden könnte, weil von Anfang in Zweifel steht, ob die Prüfungsanforderungen erfüllt werden können, ließen sich durch einen freiwillig zu absolvierenden Eignungstest ausräumen. Träger von Ausbildungsförderungen machen davon heute schon Gebrauch, auch in vertrauensvoller Zusammenarbeit mit den Fahrlehrerausbildungsstätten.

Ein geeigneter Test sollte im Rahmen der Reform des Fahrlehrerrechts regelmäßig Bewerbern zugänglich gemacht werden, die die Voraussetzungen des Hauptschulabschlusses und der abgeschlossenen Berufsausbildung nicht erfüllen. Das Bestehen des Tests sollte ihnen die Möglichkeit geben, sich über die Fahrlehrerausbildung zu qualifizieren und den Nachweis der fachlichen Eignung in den Fahrlehrerprüfungen zu erbringen.

1. Nachweis der körperlichen und geistigen Eignung und der Zuverlässigkeit

Die BAGFA fordert eine Neuregelung in Bezug auf den Nachweis der körperlichen und geistigen Eignung, sowie die Zuverlässigkeit nach § 2 Abs.2 Nr.2.

*Gemäß § 3 Satz 2 Nr.3 FahrlG soll diese bisher wie folgt nachgewiesen werden:*

***„In dem Antrag auf Erteilung der Fahrlehrerlaubnis hat der Bewerber anzugeben, für welche Klasse von Kraftfahrzeugen er die Fahrlehrerlaubnis erwerben will. Er hat dem Antrag beizufügen:***

***ein ärztliches oder – auf Verlangen der Erlaubnisbehörde – ein fachärztliches Zeugnis oder das Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung über seine geistige und körperliche Eignung.“***

Diese Formulierung führt leider zu einer völlig unterschiedlichen Auslegungspraxis der verschiedenen Behörden in der gesamten Bundesrepublik. In manchen Bundesländern wird standardmäßig ohne Einzelfallprüfung bzw. Ermessensausübung immer ein medizinisch psychologisches Gutachten verlangt während in anderen Bundesländern eine Bestätigung durch den Hausarzt ausreichend ist.

Daher schlägt die BAGFA vor, die Untersuchung für die körperliche und geistige Eignung entsprechend der FeV durchzuführen. Das bedeutet, dass eine Untersuchung wie in § 11 II FeV nur dann angeordnet wird, wenn entsprechende Tatsachen über eine Erkrankung bekannt sind.

Darüber hinaus wird die Zuverlässigkeit gesondert nachgewiesen. Hier hat der Antragsteller einen Auszug aus dem VZR und dem BZR beizubringen. Bei Tatsachen welche die Zuverlässigkeit als zweifelhaft erscheinen lassen, insbesondere bei einschlägigen Vorstrafen, wiederholten Zuwiderhandlungen gegen Verkehrsvorschriften welche zu einem Punktestand von mehr als 4 Punkten im VZR geführt haben, ordnet die Behörde die Beibringung eines medizinisch psychologischen Gutachtens an.

1. Fahrprüfung vor Beginn der Ausbildung

Die BAGFA spricht sich vehement dagegen aus, die fahrpraktische Prüfung vor den Ausbildungsbeginn zu legen.

Das Gutachten im Auftrag der BAST „Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland „ stellt den aktuellen Stand der fahrpraktischen Prüfung auf Seite 83 sehr gut dar:

„*Derzeit ist die fahrpraktische Prüfung an das Konzept der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung angelehnt, wobei von Fahrlehreranwärtern ein höheres Anforderungsniveau verlangt wird. Bouska und May (2009, S. 279) beschreiben die Ansprüche an die Fahrkompetenz wie folgt: „Nicht nur vorschriftsmäßig, sondern auch sicher und gewandt, also vorausschauend, situationsangepasst, ´geschmeidig´, gleichsam ´elegant´, dabei stets umweltschonend, ist zu fahren“. Im Hinblick auf die Abbruchkriterien der fahrpraktischen Prüfung gelten die Vorschriften der Fahrerlaubnisprüfung (§15 Abs. 3 FahrlPrüfO), wobei ein Nichtbestehen bereits möglich ist, wenn zwar keine Rechtsfehler gemacht werden, jedoch die sichere, gewandte und umweltschonende Fahrweise nur unzureichend praktiziert wird (Bouska & May, 2009).*

Wenn es bei der Fahrausbildung nur darum geht, dem zukünftigen Fahrlehrer die hier bezeichneten Fertigkeiten beizubringen, damit er sie dann in 60 min in einer Prüfung, ggf. auch mit der Note „ausreichend“, nachweisen kann, ist es tatsächlich gleichgültig wer diese Ausbildung durchführt (Fahrschulen oder Fahrlehrerausbildungsstätte) und wann diese Prüfung stattfindet.

Damit wäre aber die einmalige Chance vertan, die fahrpraktische Prüfung bzw. die fahrpraktische Ausbildung im Rahmen einer Reform wieder in ein neues Licht zu rücken.

Die fahrpraktische Ausbildung bietet die herausragende Möglichkeit und immer wieder geforderte Verzahnung von Theorie und Praxis!

Der Fahrlehreranwärter wird während seiner fahrpraktischen Ausbildung und Prüfung in die Rolle desjenigen versetzt, den er später ausbilden soll.

In diesem Zusammenhang bietet die fahrpraktische Ausbildung zahlreiche Möglichkeiten:

 Der Fahrlehreranwärter kann:

* eigene Lernprozesse wahrnehmen und reflektieren .
* eigene Lernfortschritte erkennen und zielgerichtet fortführen.
* den Sinn und Zweck von Ausbildungsdiagrammkarten für die eigene strukturierte Weiterentwicklung erleben und verstehen.
* Vor- und Nachbesprechungen selbständig erleben.
* Anhand der eigenen Ausbildung einen ruhigen und gelassenen Ausbilder erleben und anhand von Modellfunktion ein adäquates Vorbild abspeichern.
* Kommunikation im Auto erfahren und entsprechend daraus lernen.
* Verschiedene Methoden und didaktische Vorgehensweisen kennenlernen und ggf. adaptieren.
* Selbständig Lernziele anhand eigener Erfahrungen formulieren

und vieles mehr.

Somit erfüllt die praktische Ausbildung von Fahrlehreranwärtern die unterschiedlichsten Funktionen und geht weit über ein Training zum sicheren und gewandten Fahrer hinaus.

Das Gutachten stellt weiter fest:

*„Insgesamt betrachtet sind die Anforderungen an das erforderliche Fahrkompetenzniveau von Fahrlehreranwärtern bislang auf einem allgemeinen Niveau gehalten. Für eine zukünftige fahrpraktische Prüfung sollten sie angemessen operationalisiert und durch Bewertungsstandards untersetzt werden. Diesbezügliche Anleihen können bei Sturzbecher et al. (2014) genommen werden, die Bewertungsstandards für die praktische Fahrerlaubnisprüfung aufgestellt haben.“*

Dem stimmt die BAGFA uneingeschränkt zu. Gleichzeitig spricht diese Forderung aber auch dafür, dem Fahrlehreranwärter die Zeit zu lassen, auf ein entsprechendes Niveau zu gelangen. Die fahrpraktische Prüfung sollte daher unbedingt wieder, so wie vor der letzten Reform, am Ende der theoretischen Ausbildung absolviert werden.

Das Gutachten spricht davon, dass einige Fahrlehreranwärter durch die Vorverlagerung finanziell entlastet würden. So hätten sie sein nach dreimaligem Nichtbestehen noch kein Geld in die weitere Ausbildung investiert. Gleichzeitig gibt das Gutachten aber auch einen Hinweis auf die Lösung für dieses Problem. (S.82 Anm.34)

Diesem Hinweis folgend schlägt die BAGFA folgendes:

1. Die Anzahl der Wiederholungsprüfungen für die fahrpraktische Prüfung sollte unbegrenzt sein.
2. Das Bestehen der Fahrprüfung sollte zukünftig nicht mehr die Voraussetzung für die Teilnahme an der Fachkundeprüfung sein, sondern lediglich für die Erteilung der befristeten Fahrlehrerlaubnis.
3. Das Bestehen der Prüfung sollte gleich der Fahrerlaubnisprüfung nicht mehr mit einer Notengebung verbunden sein.
4. Lehrproben für die Fahrlehrerlaubnisklassen A,CE,DE.

Die BAGFA spricht sich gegen eine Erweiterung der FahrlPrüfO im Hinblick auf Lehrprobenprüfungen im Bereich der Fahrlehrerlaubnisklassen A, CE und DE aus.

Die Lehrproben im theoretischen und fahrpraktischen Unterricht gem. §§ 17 ff. FahrlPrüfO sollen nachweisen, dass der Bewerber die erforderlichen (grundlegenden) pädagogischen Fähigkeiten zur Ausbildung von Fahrschülern besitzt und diese im theoretischen und fahrpraktischen Unterricht umsetzen kann. Die Lehrproben bilden in der heutigen Fassung der einschlägigen Normen den Abschluss einer mindestens zehnmonatigen Ausbildung zum Fahrlehrer. Sollten nun Lehrproben für die Erweiterungen der Fahrlehrerlaubnis vorgesehen werden, so muss zum einen das Ziel einer solchen Lehrprobe überdacht werden. Der Nachweis grundlegender pädagogischer Kenntnisse und die Umsetzung im Unterricht scheiden hierfür schon alleine deshalb aus, da man diese bereits durch die Lehrprobe bei der Erlangung der Fahrlehrerlaubnis BE nachgewiesen hat. Zum anderen muss die Durchführung überarbeitet werden. In welchem Rahmen soll eine solche Lehrprobe in den Klassen A, CE und DE abgenommen werden? Darf es dann nur klassenspezifischer Unterricht sein oder kann die Lehrprobe (zumindest die für den theoretischen Unterricht) auch im Grundstoff abgelegt werden. Welche Regelung gilt für den Fall, wenn zu der Zeit des Erwerbs der Fahrlehrerlaubnis keine Fahrschüler der betreffenden Klasse in der Fahrschule angemeldet, bzw. ausgebildet werden? In welcher Fahrschule macht der Inhaber einer Fahrschulerlaubnis seine Lehrproben in den Erweiterungsklassen, wenn er sein Angebot um eine zusätzliche Fahrerlaubnisklasse erweitern möchte, aber in seiner eigenen Fahrschule aufgrund noch fehlender Fahrlehrerlaubnis und Fahrschulerlaubnis keine Fahrschüler der betreffenden Klasse ausbilden darf? Würde eine Fahrlehrerlaubnis der Klassen A, CE und DE vorläufig erteilt und ggf. widerrufen, wenn der Bewerber die Lehrproben nicht besteht? Welche Qualifikation muss der Prüfungsausschuss in diesem Fall nachweisen? Dieser muss nach heutigen Standards die entsprechende Fahrlehrerlaubnisklasse besitzen und Erfahrung im Bereich der Fahrschülerausbildung haben. Das muss im Falle von Lehrproben in den Bereichen A, CE und DE mindestens dahingehend erweitert werden, dass auch die Mitglieder des Prüfungsausschusses das regelmäßige Ausbilden von Fahrschülern der entsprechenden Klasse nachzuweisen haben. Andernfalls kann hier eine zeitgemäße und den Umständen angepasste Beurteilung der Ausbildungsleistung in den Lehrproben nicht gewährleistet sein.

Unserer Meinung nach bestehen große Zweifel daran, ob es eine praktikable Umsetzung des Vorschlags Lehrproben für die Erweiterungsklassen A, CE und DE gibt. Zudem werden vermutlich viele zukünftige Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis A, CE und DE von der Existenz einer Lehrprobe abgeschreckt, was die Anzahl der zukünftig zu erteilenden Fahrlehrerlaubnisse weiter sinken lässt. Gerade in den Erweiterungsklassen besteht jetzt schon und auch zukünftig ein Mangel.

Eine Qualitätssteigerung im Bereich der Fahrlehrer A, CE und DE lässt sich alternativ zweckmäßiger und alltagstauglicher in Form von Veränderungen bei der Fahrlehrerfortbildung erreichen. So könnte man anstelle von Lehrproben klassenspezifische Fortbildungen verpflichtend einführen. Auf diese Weise werden Fahrlehrer regelmäßig und sachbezogen fortgebildet. Im Gegensatz zu einer Lehrprobe, auf die man sich einmal vorbereitet und (wie es die Erfahrungen aus dem Bereich der Grundfahrlehrerlaubnis zeigen) im Nachhinein vieles wieder verwirft, bringt die Kontinuität der regelmäßigen Fortbildung eher eine Steigerung der Qualität.

Wir schlagen deswegen vor, dass alle in der jeweiligen Klasse aktiven Fahrlehrer regelmäßig eine klassenspezifische Fortbildung nachzuweisen haben. Dies kann bspw. durch je Klasse jährliche eintägige Fortbildungen (pro Jahr je einen Tag A, BE, CE und DE) erfolgen oder im Zeitraum von vier Jahren insgesamt vier klassenspezifische Fortbildungen (z.B. 1. Jahr Klasse BE, 2. Jahr Klasse A, 3. Jahr Klasse CE und 4. Jahr Klasse DE); ähnlich wie bei der Seminarleiterfortbildung gem. § 33a Abs. 2 FahrlG. Bedeutet im Umkehrschluss, dass die dreitägige Fortbildung abzuschaffen und durch grundsätzlich eintägige Fortbildungen zu ersetzen wäre. Für den Fall, dass ein Fahrlehrer in den Klassen A, CE und DE nicht mehr aktiv ist (Beispiel: Inhaber einer Großfahrschule, der sich lediglich um die Führung seines Unternehmens kümmert), so ist jedes Jahr eine eintägige allgemeine Fortbildung (Klasse BE) zu besuchen. Der Nachweis der jeweils zu besuchenden Fortbildung ist im Rahmen der Fahrschulüberwachung seitens des Fahrlehrers zu erbringen. Gehen wir von einem vierjährigen Überwachungsturnus aus, so hat jeder Fahrlehrer mindestens vier Teilnahmen an einer allgemeinen Fortbildung oder je zwei Teilnahmen an Fortbildungen BE und A (für den Fahrlehrer BE und A) oder je eine Teilnahme an Fortbildungen BE, A, CE und DE (für den Fahrlehrer aller Klassen) nachzuweisen. Ob der Fahrlehrer in den Bereichen A, CE und DE aktiv ist, lässt sich durch stichprobenartige Kontrollen der Aufzeichnungen nach § 18 FahrlG nachweisen.

1. Qualifikation der Ausbilder

Die BAGFA schlägt vor in § 9 I Nr. 2 DV-FahrlG den geprüften Meister für Kraftfahrzeugtechnik mit aufzunehmen.

Nach herrschender Auffassung in der Literatur (Vgl.Bouska Fahrlehrerrecht Anm.3 zu DV-FahrlG und Dauer „Fahrlehrerrecht“ Erl.zu § 9 Abs1 DV-FahrlG erfüllt auch ein Bachelor of Engineering die Voraussetzungen des § 9 I Nr.2 DV-FahrlG.

Bund und Länder sowie Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertreter haben mit dem Deutschen Qualifikationsrahmen (DQR) eine Einordnung von Ausbildungsabschlüssen festgelegt. Im dortigen Stufenmodell wird der Meister dem Bachelor gleichgestellt. Aus unserer Sicht sollte dieser Tatsache Rechnung getragen werden und der Meister für Kfz-Technik mit aufgenommen werden. Die Kenntnisse eines Kfz-Meisters gehen weit über die Inhalte, die er einem Fahrlehreranwärter zu vermitteln hat hinaus, zumal die Technik innerhalb der Fahrlehrerausbildung historisch betrachtet immer mehr in den Hintergrund getreten ist.

Für den Erziehungswissenschaftler nach § 9 I Nr.5 DV-FahrlG wünschen wir hingegen eine Klarstellung, dass hier zwingend ein Mastergrad erforderlich ist.

Die Fahrlehrerausbildungsordnung sieht im Rahmen der Fahrlehrerausbildung Klasse BE eine Grundausbildung pädagogischer Fähigkeiten und Fertigkeiten vor.

Diese Ausbildung umfasst eine theoretische Ausbildung in Kommunikationsthemen, Inhalte aus den Lerntheorien, didaktische Inhalte und Vorgehensweisen und Themen aus der Verkehrsverhaltenslehre.

In der zweiten Phase der Ausbildung werden diese vermittelten Inhalte vertieft und angewandt. Damit können die theoretischen Bereiche in praktische Kompetenzen erweitert werden.

Die Pädagogik hat von allen zu unterrichtenden Sachgebieten in der Fahrlehrergrund-ausbildung den höchsten Stundenanteil. Darin spiegelt sich die herausragende Stellung dieses Sachgebiets wider.

Sie ergibt sich aber nicht nur aus der hohen Stundenzahl , die von einem Erziehungswissenschaftler zu unterrichten sind, sondern auch aus dem Inhalt des § 4 FahrlG, wo für das Fachgebiet der Verkehrspädagogik, einschließlich der Didaktik „gründliche“ Kenntnisse gefordert werden, während für den Bereich „Kraftfahrzeugtechnik“ nur ausreichende Kenntnisse verlangt werden. Diese hohen Anforderungen im Bereich Verkehrspädagogik müssen sich auch in der Qualifikation der Lehrkräfte widerspiegeln.

Lehrer an allgemeinbildenden Schulen (nach Lehramtsstudium) haben auch einen Abschluss als „Master“. Dahinter darf die Qualifikation der Lehrkräfte in so einem wichtigen Bereich wie der Fahrlehrerausbildung nicht zurückstehen.

Bei der Tätigkeit in der Fahrlehrerausbildung handelt es sich für den Erziehungswissenschaftler schließlich auch nicht nur um die pädagogisch gute Vermittlung von „irgendwelchen“ Inhalten, sondern speziell um die Unterrichtung der Pädagogik als „Wissenschaft“. Gerade dabei kommt es neben fundierten Kenntnissen auch entscheidend auf eine gute Vorbildrolle an. Aus diesen Gründen ist es notwendig, in diesem Fachgebiet eine Qualifikation des Erziehungswissenschaftlers zu fordern, die einem Masterabschluss entspricht.

1. Umfang fahrschulbetriebswirtschaftlicher Lehrgang und Prüfung

Die BAGFA hält die Erweiterung des fahrschulbetriebswirtschaftlichen Lehrgangs auf 140 UE für notwendig und angemessen. Eine Prüfung sollte ähnlich einer Verkehrsleiterprüfung bei der IHK entwickelt werden. Dabei sollten auch multiple-choice Fragen, respektive eine PC-Prüfung erwogen werden.