

Wegweise

www.dfakad.de

Newsletter Ausgabe 4
Dezember 2008

■ DEUTSCHE FAHRLEHRER-AKADEMIE E.V.

Erwachsenenbildnerische Qualität in Fahrschulen Luxus oder Notwendigkeit?

Prof. Dr. phil. Margret Fell

Die Frage, ob die Tätigkeit von Fahrlehrern oder Fahrlehrerinnen in Bezug auf die Aus- und Weiterbildung von Kraftfahrern eher der wissenschaftlichen Disziplin der Schulpädagogik oder der der Erwachsenenbildung (Andragogik) zuzurechnen ist, stellt sich mindestens aus folgenden Gründen:

- Wir leben in einer Fortbewegungs- und Beschleunigungs-gesellschaft, in der die Verkehrssicherheit von einem Ort zum anderen fortbewegen zu können, inzwischen für alle Altersgruppen zu den fach bergreifenden Qualifikationen für die allgemeine Lebensbewältigung zählt.
- Die demographische Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland zeigt einen Trend an, wonach in den nächsten Jahrzehnten immer weniger junge und immer mehr ältere Menschen das gesellschaftliche Geschehen bestimmen werden. Ein Segmentgesellschaftlicher Realität ist dabei der Straßenverkehr.
- Der Übergang vom Jugendlichen zum jungen Erwachsenen ist ein fließender. Junge Menschen werden in diesem Alter mit allen Rechten und Pflichten eines Erwachsenen ausgestattet und sind somit dem Erwachsenenalter zuzurechnen.

Fahrschulen als Orte der Erwachsenenbildung

In unserer Gesellschaft gibt es inzwischen kaum einen Lebensbereich mehr, in dem nicht eine permanente und zu einem beträchtlichen Teil vollkommen freiwillige Weiterbildung zu einer Selbstverständlichkeit geworden ist. Im Zuge dessen ist die Etablierung verkehrsbildnerischer Maßnahmen im Erwachsenenalter innerhalb des gesamten allgemeinen Weiterbildungsangebotes längst beruflich. Die verkehrssichere motorisierte und nichtmotorisierte Teilnahme am Straßenverkehr muss als Bildungsinhalt in Weiterbildungsangeboten innerhalb und außerhalb von Fahrschulen schon des



Prof. Dr. phil. Margret Fell



Foto: 'rw/Pixelio

stets mit existentiellen Fragestellungen und Herausforderungen einhergeht. Während sich die Verkehrspädagogik Konzentration auf die Gruppe von Kindern und Jugendlichen bereits seit langem mit Möglichkeiten verkehrssicherheitsfördernder pädagogischer Interventionen im Sinne von Verkehrserziehung beschäftigt, wird auf wissenschaftlicher Basis eine Verkehrsbildung im Erwachsenenalter explizit nur von der Autorin in Zusammenarbeit mit dem wissenschaftlichen Beirat der Deutschen Fahrlehrer-Akademie diskutiert. Fahrschulen sind homogenisierend nach dem Muster Schule organisiert. Es ist an der Zeit, sie zu individualisieren und wissenschaftlich-dialogischen und erfahrungsbestimmten Paradigmen der Erwachsenenbildung zu orientieren. Es gibt demnach neben anderen Berufsständen, der die didaktisch-methodischen Aufgaben einer lebensbegleitenden Verkehrsbildung professioneller bewältigen könnte als der Fahrlehrer. Voraussetzung dafür ist eine intensivere Beschäftigung mit einer dezidiert erwachsenenbildnerischen Didaktik und Methodik in der Fahrlehre bzw. eine diesbezügliche erwachsenenbildnerische (andragogische) Weiterqualifizierung von Fahrlehrern.

Fahrlehrer als Experten für Personal-Entwicklung im Straßenverkehr
 Erwachsene können nicht wie Kinder und Jugendliche unterrichtet werden. Zudem gilt es in Einrichtungen der Erwachsenenbildung die Besonderheiten des Lernens im Erwachsenenalter zu berücksichtigen: Erwachsene lernen nicht schlechter als Kinder und Jugendliche, sondern anders. Insofern ist das Berufsfeld von Fahrlehrern

ein erwachsenenbildnerisches zu entfalten, das neben dem bislang klassischen Tätigkeitsschwerpunkt der Fahrerausbildung, den der Fahrerweiterbildung auch in Form einer lebensbegleitenden, also altersbergreifenden Verkehrsbildung implizieren muss. Denn wer ein Fahrzeug fährt, hat nicht nur die Aufgabe, das Fahrzeug technisch wandlungsfäh fortzubewegen, sondern vor allem auf andere Verkehrsteilnehmer gerichtete personale und soziale Fertigkeiten mitzubringen, also die Fähigkeit, sich orientiert, flexibel und verstehend mit zum Teil off-strukturierten Situationen umgehen zu können. Fahrlehrerinnen sind in diesem Zusammenhang mehr denn je als Experten für Personal-Entwicklung im Straßenverkehr zu bezeichnen. Fahrlehrerinnen haben die Aufgabe, die Personal-Entwicklung und Fahrweitzubildende (derzeit z.B. in der ASF, FSF) personal zu entwickeln, darauf zu achten, dass etwa aus ihren Fahrauszubildenden Multiplikatoren für die Verkehrssicherheit werden, die als Multiplikatoren des sicheren und vorausschauenden Handelns zur Sicherung des Straßenverkehrs beitragen. Diese Sichtweise impliziert eine Paradigmenbildung zur intelligenten Nutzung der Verkehrsmittel des öffentlichen Nahverkehrs und damit die Berücksichtigung ökologischer Gesichtspunkte. Verkehrspädagogik als wissenschaftliche Disziplin
 Fahrschulen als Einrichtungen der Erwachsenenbildung orientiert an der Erwachsenen- und Weiterbildung orientierte Umgestaltung im Sinne eines Nomen est nomen gut haben in der Verkehrsandragogik ihre wissenschaftliche Bezugsdisziplin, während sich die absolut nicht weniger Verkehrspädagogik auf verkehrserzieherische Maßnahmen bei Kindern und Jugendlichen konzentriert. Verkehrsandragogik bietet als Brücke zwischen Andragogik (Wissenschaft von der Erwachsenenbildung) und Pädagogik (Wissenschaft von der Kinder- und Jugendbildung) eine praxisbezogene Grundlagen für die Sicherung und weitere Entwicklung von Qualität des beruflichen Handelns von Fahrlehrerinnen innerhalb und außerhalb von Fahrschulen.

len und ermöglicht so Familien im Schnittpunkt zwischen Theorie und Praxis eine ständige Selbstvergewisserung ihres beruflichen Handelns.

Erwachsenenbildungserische Qualitätskriterien in Fahrschulen

Eine an bildungswissenschaftlichen Maßstäben für Erwachsene orientierte Qualitätsentwicklung von Fahrschulen beschränkt sich vor allem mit vier Erfolgskriterien

1. Legitimation der Verkehrsbildung in Fahrschulen (Individuelles Selbstverständnis/Lernbilder),
2. Didaktik und Methodik der Verkehrsbildung in Fahrschulen (Professionalität/Teilnehmerzufriedenheit),
3. Lernerfolg in der theoretischen und praktischen Fahrer- und Fahrausbildung und Weiterbildung - Verkehrsbildung (Erfolgs-, Abbrecher-, Wechsler- und Durchfallquoten)
4. Transfererfolg des Gelernten in den Verkehrsalldag (Nutzung von Fahrerfahrten nach dem Erwerb des Führerscheins/vertiefenden Fahrer- und Fahrausbildung und Weiterbildung).

Letztendlich bemisst sich die Effektivität des theoretischen und praktischen Fahrerunterrichts nicht alleine am Bestehen der Fahrer- und Fahrausbildung. Sie bemisst sich auch daran, inwieweit Fahrer- und Fahrausbildung es vermochten, den Fahrer- und Fahrausbildern eine

Prof. Dr. phil. Margr~~e~~st~~F~~e~~ll~~ 1985 Inhaberin des Lehrstuhls für Erwachsenenbildung und außerschulisch an der Katholischen Universität Eichstätt-Ingolstadt. Zuvor hatte Prof. Fell ab 1983 einen Lehrstuhl an der Universität Trier inne. Ihre Arbeits- und Forschungsschwerpunkte sind: Lerneffektive Gestaltung von Verkehrsanthropologie, Dialogisches Führungshandeln und Dialogische Mitarbeiterführung, Betriebliche Gestaltung, Didaktik und Methodik der Erwachsenenbildung. Seit 1998 ist Prof. Fell in der wissenschaftlichen Begleitung der pädagogischen Weiterqualifizierung von Fahrlehrern tätig. Sie ist Mitglied des Wissenschaftlichen Fahrlehrer-Akademies und arbeitet dort in verschiedenen Arbeitsgruppen mit.

Theoretische Fahrerlaubnisprüfung am PC Bundesweite Einführung rückt nahe

Das Projekt Optimierung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung ist unter Federführung der Bundesanstalt für Straßenwesen durch die Arbeitsgemeinschaft der Technischen Prüfstellen (AGTP) mit Unterstützung der Fachexperten des Verbandes der Technischen Überwachungsvereine (VdTÜV), der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände und der Universität Potsdam vorangetrieben worden. Es wurde ein Reformvorschlag erarbeitet, der die Ablösung der



Marcellus Kaup

Dabei dient der PC als Prüfungsmedium in erster Linie nicht allein dem Zweck der Einführung moderner Technologien, sondern als Instrument, durch dessen Nutzung erst eine permanente Evaluation, also eine Analyse und Bewertung der verwendeten Aufgaben und somit eine stetige Qualitätsverbesserung möglich wird. Das hat das seit 2005 laufende Revisionsprojekt, in dem an 20 ausgewählten Standorten in Deutschland bisher fast 40.000 PC-Prüfungen ausgewertet wurden, bestätigt. Mit einer flächendeckenden Umsetzung wäre eine kontinuierliche Weiterentwicklung der

Prüfungsfragen sichergestellt.

Mehr als nur ein Tausch der Medien

Mittelfristig bietet die PC-Prüfung jedoch noch ein

greres Potenzial, das nach einer Einführung in einen ersten Schritt umgesetzt werden könnte. Und zwar die Reduzierung des Erfahrungsdefizits junger Fahrerinnen und Fahrer am Beginn ihrer Fahrerkarriere durch die Erweiterung ihrer praktischen Kompetenzen. Das größte Risiko beruht im Wesentlichen auf dem Mangel an Erfahrung. Verminderung dieses Erfahrungsdefizits der Fahrerinnen und Fahrer kann dazu beitragen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Stichtag ist der 1. Januar 2010

Die PC-Prüfung wird flächendeckend in Deutschland ab dem 01.01.2010 eingeführt. In einigen Bundesländern wird die PC-Prüfung bereits seit längerer Zeit durchgeführt. In anderen Bundesländern sind die erforderlichen Vorbereitungen zur Einführung im Bereich des T V S D in Bayern, Baden-Württemberg Anfang 2010 erfolgen, beim T V H noch im Vorbereitungsjahr für her.

Prüfungsteilnehmer: Positive Aufnahme

Die bisher gemachten Erfahrungen während des Projektes sowie nach Einführung in einigen Bundesländern sind durchweg sehr positiv. Die Bewerber sehen den PC-Einsatz als modern und zeitgemäß an. Die Prüfung am PC wird von allen Altersgruppen als angenehmer und in der Darstellung der Aufgaben übersichtlicher bewertet als die



Foto: 'Eva Waschnig/Pixelio

Papierprüfung. Mit Einführung der PC-Prüfung für den Führerschein in kürzester Zeit in Deutschland bereits verwirklichte Maßnahmen wie dem Begleiteten Fahren

Dipl.-Ing. Marcellus Kaup, Autor dieses Beitrages, ist Leiter der Technischen Prüfungsstelle in Baden-Württemberg und Branchenmanager Fahrschulen der T V S D Auto Service GmbH mit Filderstadt bei Stuttgart. Kaup und sein Mitarbeiterstab sind derzeit mit der Einführung der PC-Prüfung in Baden-Württemberg befasst, die nach seiner Überzeugung



tellu

Digitales Kontrollgerät - berwachungsproblem gelöst?

Der alte Fahrtschreiber, vulgo auch Spion genannt, hat seine Zeit überlebt. Heute müssen in den der EU-Regelung über Lenk- und bestimmten Fahrzeugen digitale Kontrollgeräte eingebaut sein. Das sind Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem zulässigen Gesamtgewicht, einschließlich Anhänger, von mehr als 3,5 Tonnen sowie Busse mit mehr als acht Fahrgastplätzen, für im Linienverkehr eingesetzte Busse allerdings nur bei Linienlängen von mehr als 50 Kilometern.



Warum digital?

Wie kam es zu der Neuregelung? Hatte sich das bisherige Kontrollgerät mit Schaublatt, das auf eine Regelung aus dem Jahre 1985 zurückzuführen ist, nicht bewährt? Darüber lässt sich streiten. Tatsache ist, treibende Kraft für die Einführung des vollelektronischen Kontrollgeräts war Frankreich. Dabei ging es um die handfesten industriepolitischen Interessen. Das freilich schließt Vorteile gegenüber dem herkömmlichen Kontrollgerät nicht aus, zumindest nicht aus Sicht der Kontrollbehörden (zuverlässigere Aufzeichnungen mit weniger Lücken und damit verbesserte Überwachungsbedingungen).

Begrenzte Nachstrafungspflicht

Grundsätzlich müssen digitale Kontrollgeräte nur in den Fahrzeugen eingebaut sein, die seit dem 1. Mai 2006 erstmals zugelassen wurden. Eine Nachstrafungspflicht für ältere

auf ein anderes Fahrzeug mitgenommen werden. Im Betrieb geht es um die Geräte, die fest mit dem Fahrzeug verbunden sind, wie die Massenspeicher, die die Aktivitäten sämtlicher Fahrer im Fahrzeug benutzten haben, bis zu 365 Tage aufzeichnen.

und Busse mit dem digitalen Kontrollgerät ausgestattet sein (ca. 1/5 des Bestandes). In der Regel werden heute Neufahrzeuge nur noch mit digitalem Kontrollgerät ausgestattet.



Foto: Siemens-Presse

Fahrer und Betriebsleiter müssen kundig sein. Fahrer und verantwortliche Betriebsleiter müssen sich für die Funktionsweise digitaler Kontrollgeräte vertraut machen und dürfen nicht getriggert werden. Kontrollgerätekarten (Chipkarten), und Zyklenkarten und Unternehmenskarten. Die Fahrerkarte speichert die Fahreraktivitäten (Lenkzeiten, Unterbrechungs- und Ruhezeiten) der letzten 28 Tage. Die Fahrerkarte ist mit dem Fahrzeug bezogen und muss deshalb bei jedem Wechsel des Fahrers

MinRat Dr. Christoph Rang, Diplom-Volkswirt und Jurist, geboren 1975, leitete von 1983 bis 1998 das Referat für Sozialvorschriften, Gebührenrecht (sowie Fahrlehrerrecht). Er ist seit 1985 mit einer Reihe von Veröffentlichungen zum Fahrlehrerrecht, zu den Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr und zum Digitalen Kontrollgerät hervorgetreten.



Foto: Daimler-Presse

Impressum

Herausgeber: Deutsche Fahrlehrer-Akademie e. V. / gemeinnütziger Verein
 Verantwortlich für den Inhalt: Prof. Dr.-Ing. Klaus Langwieder, München
 Beiträge: Tomas Ciura, Prof. Dr. phil. Margret Fell, Marcellus Kaup, Christoph Rang
 Redaktion: Gebhard L. Heiler und Maria Reufer, Korntal-Münchingen
 Sekretariat: Zuffenhauser Str. 3, 70825 Korntal-Münchingen, Fon: 0711/80688-64,
 Fax: 0711/80688-65, E-Mail: hotline@dfakad.de
 Rechtssitz des Vereins ist Stuttgart, Register: AG Stuttgart VR 4896,
 Steuernummer 70054/38624, Finanzamt 71229 Leonberg
 Druck: Ehrler Druck, Ditzingen

www.dfakad.de

Fahrausbildung Behindert eine anspruchsvolle Aufgabe

Tomas Ciura

Einige Daten und Fakten vorab: In Deutschland fahren heute ca. 600.000 mobilisierungsbehinderte Menschen Auto. 165.000 Menschen erleiden pro Jahr einen Schlaganfall. In deutschen Krankenhäusern werden jährlich 1.000 neue Fälle von



Tomas Ciura

Viele der Betroffenen wollen eine Fahrerlaubnis erwerben. Bereits vor dem Eintritt der Behinderung erteilte Fahrerlaubnisse sind erforderlichenfalls zu beschränken oder Auflagen zu ändern. Hierfür sind häufig Fahrproben mit amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich.

Liegt z. B. eine halbseitige Lähmung vor oder können die Pedale nicht mehr betätigt werden, bedarf es einer gründlichen Einweisung in die Handhabung eines adaptierten Fahrzeugs. Die Bereitstellung

eines geeigneten Fahrzeuges, besondere technische Datenerhebung über bestehende Behinderten-Fahrschulen in Einrichtungen die Kompensation der Behinderung ermöglichen, ist von essentieller Bedeutung; dabei sind von der Bundesvereinigung, an auch der Sachverständigen und der Rat des in der Homepage der Bundesvereinigung, Behindertenausbildung erfahrenen Fahrlehrers gefragt.

Vielfältiges Betätigungsfeld

Neben den die Kraftfahreignung in Frage stellenden Mängeln der Gliedmaßen oder des Bewegungsapparates gibt es eine Reihe weiterer Einschränkungen, welche die Erlangung der Fahrerlaubnis erschweren. In Deutschland leben heute schätzungsweise vier Millionen Analphabeten. Wie kommen Fahrschüler zurecht, die nicht mit Zahlen umgehen können oder an Lese- und Rechtschreibschwäche leiden?

Dyskalkulie (Rechenchwäche, die Rechid) Legasthenie sind die häufigsten Teilleistungsstörungen, fünf Prozent aller Kinder leiden daran, sagt Prof. Michael Schulte-Markwort vom Universitätsklinikum Hamburg. Hinzu kommt eine große Anzahl von Gehörlosen, die nur in der Gebärdensprache kommunizieren können. Auch viele dieser Menschen haben den Wunsch, eine Fahrerlaubnis zu erwerben. Das Betätigungsfeld für Fahrerinnen im Handicap-Bereich ist weit und vielfältig. Freilich wird wenig damit getan, nur ein Automatikfahrzeug mit Handbedienung für Gas und Bremse, linkem Gaspedal und Lenkraddrehknopf anzuschaffen. Denn die Fahrausbildung behinderter Menschen stellt besondere Anforderungen an die Fahrschule, die weit über schier technische Hilfen hinausgehen, so wichtig diese im Einzelfall auch sein mögen.

Der Berufsstand stellt sich dem Erfordernis

Der Berufsstand hat dieses Erfordernis schon vor vielen Jahren erkannt und sich diesem gestellt. Die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände hat deshalb den Arbeitskreis Handicap eingerichtet, in dem auf diesem Gebiet versierte Fahrlehrer mitwirken. Zuerst wurde ein Fragebogen entwickelt, der Grundlage für eine erste qualifizierte

Tomas Ciura ist Fahrlehrer in Hamburg und seit mehr als 20 Jahren sehr erfolgreich in der Ausbildung Behinderteter tätig. Er ist Behinderten-Beauftragter des Fahrlehrerverbandes Hamburg und Mitglied im Arbeitskreis Handicap der Bundesvereinigung der