

Wegweiser

Newsletter

Ausgabe 9
April 2011

■ DEUTSCHE FAHRLEHRER-AKADEMIE E.V.

www.dfakad.de

Aufbauseminare

Kurskonzepte bedürfen des Nachweises wissen- schaftlicher Grundlage

Als 1986 der Führerschein auf Probe eingeführt und die Fahrlehrer mit der Nachschulung der auffälligen Fahranfänger beauftragt wurden, konnte der Gesetzgeber auf erfolgreich verlaufene Modellversuche zurückgreifen.

Schon Mitte der 70er-Jahre hatten die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. und einige ihrer Landesverbände ihre Mitglieder aufgerufen, sich den seinerzeit aufkeimenden Gedanken „*Nachschulen ist besser als immer nur strafen!*“ zueigen zu machen. In Zusammenarbeit mit renommierten Pädagogen und Psychologen wurden Kurskonzepte entwickelt und erprobt. In der Folge nahm eine beachtliche Anzahl von Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern unter Aufwendung erheblicher eigener Mittel an zweiwöchigen Einweisungslehrgängen teil und erwarb so die Befähigung, Nachschulungskurse für auffällige Kraftfahrer zu leiten. Etwas später übernahm es der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR) in Zusammenarbeit mit der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. und mit Unterstützung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV), ein bundeseinheitliches Programm für die nun *Aufbauseminare* genannte Nachschulung zu entwickeln. Die langjährige Erprobung der von Wissenschaftlern erarbeiteten Programme und die vom DVR gewährleistete Programmpflege schienen seinerzeit dem Gesetzgeber Gewähr genug dafür zu sein, minderwertige Nachahmungen der Seminarprogramme abwehren zu können.

Durch den Beschluss des Verwaltungsgerichtshofs (VGH) Baden-Württemberg vom 5. Mai 2009 (AZ: 9 S 1711/08) wurde jedoch deutlich, dass die von Fahrlehrern zu leitenden Aufbauseminare für Fahranfänger (ASF) und für Punkteauffällige (ASP) nicht gegen pseudowissenschaftliche Machwerke geschützt sind. Anders bei den Psychologen; sie sind als Leiter der „besonderen Seminare“ für alkoholauffällige Kraftfahrer gesetzlich verpflichtet, ein „sachgerechtes, auf wissenschaftlicher Grundlage entwickeltes Seminarkonzept“ (§ 36 Absatz 6 Nr. 5 FeV) vorzulegen.



Foto: ©Kabcliczech/Fotolia

Das Urteil des VGH, das sich streng an bestehendes Recht hält und deshalb nicht kritisiert werden kann, legte den mangelnden konzeptionellen Schutz der von Fahrlehrern abzuhaltenden Aufbauseminare als ein Versäumnis des Ordnungsgebers offen. Obwohl die Großzahl der Seminarleiter beim langjährig bewährten Modell bleibt, wirkt sich die durch das Urteil bestätigte Zulässigkeit von „konkurrierenden“ Seminarkonzepten erschwerend und somit auch finanziell belastend auf die gesetzliche Überwachung der Aufbauseminare aus. Zugleich ist erhebliche Besorgnis darüber entstanden, dass Behörden ohne Weiteres darüber entscheiden, ob ein Seminarkonzept inhaltlich sowie hinsichtlich der pädagogischen und psychologischen Vorgehensweise für die Erreichung der in den §§ 2b StVG und 35 FeV genannten Ziele der Aufbauseminare geeignet ist. Im Interesse der Sicherung der Qualität der Aufbauseminare und des Schutzes der Seminarteilnehmer ist der Gesetzgeber angesichts des Mannheimer Urteils nun gefordert, umgehend durch rechtliche Maßnahmen sicherzustellen, dass nur wissenschaftlich geprüfte Seminarkonzepte für ASF und ASP zur Anwendung gelangen.

Professor Dr.-Ing. Klaus Langwieder

Dr. Peter Dauer

Anerkennung ausländischer Berufsqualifikationen von Fahrlehrern

Paragraf 2a Fahrlehrergesetz (FahrIG) und Paragraf 1 Absatz 2 bis 7 Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz (DV-FahrIG) regeln in Umsetzung der Richtlinie 2005/36/EG die Anerkennung von Berufsqualifikationen als Fahrlehrer, die im Ausland erworben worden sind. Offen ist, ob die Bestimmungen sicherstellen, dass ausländische Fahrlehrer bei Tätigkeit in Deutschland über die gleiche Kompetenz verfügen wie hier ausgebildete und geprüfte Fahrlehrer.

Inhaber ausländischer Berufsqualifikationen als Fahrlehrer, die in Deutschland als Fahrlehrer tätig werden wollen, können entweder eine Fahrlehrerlaubnis zur Niederlassung im Inland (Hintergrund: Niederlassungsfreiheit) oder eine Fahrlehrerlaubnis zur grenzüberschreitenden vorübergehenden und gelegentlichen Fahrschülerausbildung (Hintergrund: Dienstleistungsfreiheit) erhalten. Die Inhaber derartiger Fahrlehrerlaubnisse arbeiten bei der Berufsausübung in Deutschland unter der Berufsbezeichnung Fahrlehrer, nicht unter ihrer heimatlichen Berufsbezeichnung. Sie können also von Fahrlehrern, die ihre Ausbildung und Prüfung in Deutschland absolviert haben, nicht unterschieden werden. Dies ist konsequent im Sinne der Anerkennung der ausländischen Berufsqualifikation. Gleichzeitig wird die Notwendigkeit deutlich, die Gleichwertigkeit der Qualifikation dieser Fahrlehrer zur Voraussetzung der Erteilung der deutschen Fahrlehrerlaubnis zu machen.

Unterschiedliche Erteilungsvoraussetzungen

Die Erteilung ist an unterschiedliche Voraussetzungen geknüpft: Die Erteilung einer Fahrlehrerlaubnis zur Niederlassung muss von der Teilnahme an einem Anpassungslehrgang (ohne Abschlussprüfung) oder von dem Bestehen einer Eignungsprüfung abhängig gemacht werden, wenn sich die fachliche Qualifikation des Bewerbers wesentlich von den deutschen Anforderungen an die Erteilung einer unbefristeten Fahrlehrerlaubnis unterscheidet und wenn dieser Unterschied auch nicht durch die durch Berufserfahrung erworbenen Kenntnisse ausgeglichen wird. Die Erteilung einer Fahrlehrerlaubnis zur vorübergehenden und gelegentlichen Fahrschülerausbildung muss von dem Bestehen einer Eignungsprüfung abhängig gemacht werden, wenn sich die fachliche Qualifikation des Bewerbers wesentlich von den deutschen Anforderungen an die Erteilung einer unbefristeten Fahrlehrerlaubnis unterscheidet und wenn dadurch die öffentliche Sicherheit gefährdet würde. Anders als bei der Erteilung einer Fahrlehrerlaubnis zur Niederlassung ist hier kein Ausgleich unterschiedlicher Niveaus durch im Rahmen der Berufserfahrung erworbene Kenntnisse möglich. Als Ausgleichsmaßnahme kann auch nicht an einem Anpassungslehrgang teilgenommen werden.

Zweifelhafte Beurteilungskriterien

Ob ausländische Berufsqualifikationen als Fahrlehrer von den deutschen Anforderungen wesentlich abweichen, ist im Einzelfall schwer zu beurteilen. Eine Staatenliste, die das Bundesverkehrsministerium gemäß § 1 Absatz 9 DV-FahrIG zur Verfügung zu stellen hat, soll die dafür notwendigen Informationen vermitteln. Die bisher vorliegende Liste ist allerdings so lückenhaft, dass sie nur sehr be-



Dr. Peter Dauer

grenzt als Informationsquelle verwendbar ist. Ob bestehende Unterschiede in der Qualifikation durch die durch Berufserfahrung erworbenen Kenntnisse des Bewerbers ausgeglichen werden, ist darüber hinaus kaum einschätzbar. Die Behörden stehen somit vor einer schwierigen Aufgabe, wenn sie entscheiden sollen, ob die fachliche Qualifikation eines Bewerbers für die Erteilung einer deutschen Fahrlehrerlaubnis ausreichend ist oder nicht.

Wie ist mit Missbrauchsfällen umzugehen?

Nicht geregelt ist, wie mit Missbrauchsfällen umzugehen ist. Es besteht die Gefahr, dass nach endgültigem Nichtbestehen der Fahrlehrerprüfung eine Berufsqualifikation als Fahrlehrer im Ausland erworben wird, um dann anschließend deren Anerkennung in Deutschland zu beantragen. Das Bundesverkehrsministerium vertritt die (rechtlich nicht verbindliche) Auffassung, dass die Regelungen zur Anerkennung einer im Ausland erworbenen Berufsqualifikation in Missbrauchsfällen nicht zur Anwendung kommen. Im Fahrlehrergesetz ist dazu jedoch nichts geregelt.

Den Bestimmungen über die Anerkennung ausländischer Berufsqualifikationen als Fahrlehrer steht die Bewährung in der Praxis erst noch bevor.

Dr. Peter Dauer ist Jurist und seit 1982 im Verwaltungsdienst der Freien und Hansestadt Hamburg tätig. Er ist Leiter der Abteilung für Grundsatzangelegenheiten des Straßenverkehrs in der Behörde für Inneres und Sport. Hier ist er u. a. für ministerielle und Grundsatzfragen des Fahrerlaubnisrechts und des Fahrlehrerrechts zuständig. Er ist Mitautor des bekannten Kommentars Hentschel/König/Dauer zum Straßenverkehrsrecht, Autor eines 2010 neu erschienenen Kommentars zum Fahrlehrerrecht, Mitherausgeber der Neuen Zeitschrift für Verkehrsrecht und Verfasser zahlreicher Fachaufsätze und Urteilsanmerkungen.

Im Gespräch

„DFA arbeitet EU-Projekten durch Know-how und Erfahrung zu“



Seit ihrer Gründung vor mehr als 20 Jahren tritt die Deutsche Fahrlehrer-Akademie e. V. (DFA) aktiv für internationalen Austausch auf den Gebieten der Fahrausbildung und des Prüfungswesens ein. Über TAIEX hat die Europäische Kommission die DFA Ende letzten Jahres gebeten, eine hochrangige türkische Regierungsdelegation für Beratungsgespräche zu empfangen. Die Redaktion des Wegweisers (Ww) sprach darüber mit dem Präsidenten der DFA, Professor Dr.-Ing. Klaus Langwieder.

Ww: Herr Professor Langwieder, was verbirgt sich hinter TAIEX?

Langwieder: TAIEX ist das Akronym für „*Technical Assistance and Information Exchange*“, zu Deutsch etwa „Institution für Informationsaustausch und technische Unterstützung“. Es handelt sich dabei um ein Instrument der EU-Generaldirektion für die Erweiterung der Europäischen Union. TAIEX unterstützt beitragswillige Länder z. B. bei der Übernahme und Umsetzung von EU-Recht in die nationale Gesetzgebung. Des Weiteren bietet TAIEX vielerlei technische Unterstützung und tritt mithilfe von staatlichen und nicht-staatlichen Organisationen der EU-Mitgliedsstaaten beratend auf.

Ww: Worum ging es beim Besuch der türkischen Delegation?

Langwieder: Unsere Besucher, Frau Ayse Guler Eryasar vom Erziehungsministerium der Türkei und Herr Huseyin Simsek vom Innenministerium wollten sich über die Strukturen der Fahrausbildung und -prüfung in Deutschland erkundigen. Anlass war die Absicht der Türkei, Ausbildung und Prüfung der Fahrerlaubnisbewerber in absehbarer Zeit grundlegend zu reformieren und vor allem auch ein EU-kompatibles System der Ausbildung von Berufskraftfahrern zu schaffen.

Ww: Wie kam es zu der Begegnung?

Langwieder: TAIEX war mit der Bitte an die DFA herangetreten, hier konsultativ tätig zu werden. Wir sind dem Ansuchen gerne nachgekommen. Es ist ja weithin bekannt, dass Deutschland dank langer Erfahrung und stetiger Weiterentwicklung von Ausbildung und Prüfung hohe Standards gesetzt hat.

Ww: Export deutscher Überlegenheit?

Langwieder: Nein, wir maßen uns das keinesfalls an. Doch die DFA hat als wissenschaftliches Forschungs- und Entwicklungsinstitut der deutschen Fahrlehrerschaft tatsächlich viel zu bieten. Transfer von Know-how und Erfahrungsaustausch sind originäre Aufgaben der DFA. Was die Verkehrssicherheit betrifft – und darum geht es bei der Ausbildung, Prüfung und Weiterbildung von Fahrnovizen nun einmal –, kann der internationale Austausch von Wissen und Erkenntnissen einen beachtlichen Beitrag zur Unfallprävention leisten. Das gilt besonders für Länder mit geradezu stürmisch wachsendem Straßenverkehr. Die Türkei gehört dazu – seriösen Hochrechnungen zufolge wird der Kraftfahrzeugbestand dort in dieser Dekade um jährlich sieben Prozent wachsen.

Ww: Welche Fragen standen im Mittelpunkt?

Langwieder: Die Türkei muss sich bei der Zusammenarbeit mit der EU in mancherlei Hinsicht neu organisieren. Das bedeutet auch, dass die EG-Führerscheinrichtlinie dort eines Tages Geltung haben soll. Im Mittelpunkt standen deshalb die wesentlichen Etappen des Führerscheinerwerbs einschließlich des Berufskraftfahrerabschlusses. Dabei blieb von der administrativen Behandlung des Antrags über die Inhalte der Ausbildung bis hin zu den entsprechenden Prüfungen nichts unberührt. Für die Fahrerlaubnisprüfung besteht in der Türkei erheblicher rechtlicher und organisatorischer Nachholbedarf, denn eine praktische Prüfung findet bis dato nicht statt.

Ww: Wie sieht es mit der Fahrausbildung aus?

Langwieder: Ein wesentlicher Anstoß für den Besuch der türkischen Gäste ging von der DFA-Publikation „*Fahrausbildung in Deutschland*“ aus, die wohl über einen EU-Kanal in das türkische Erziehungsministerium gelangt und von Frau Eryasar übersetzt worden war. Allein daraus ist zu erkennen, dass in der Türkei großes Interesse an einer zeitgemäßen, rechtlich und inhaltlich strukturierten Fahrausbildung besteht. Das Gleiche gilt für die Fahrerlaubnisausbildung und die Berufskraftfahrerausbildung. Die Türkei als ein aufstrebendes Industrieland will im Übrigen auch institutionell rasch aufholen.

Ww: Was heißt das?

Langwieder: Während der dreitägigen Konsultation zeigten die Besucher auch reges Interesse am Konzept und an der Arbeit der DFA. Ebenso für die Standesorganisation der Fahrlehrer, wie sie in Deutschland durch die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände und deren Landesverbände besteht. Hier ist nicht der Platz, die Begegnungen en détail wiederzugeben. Zusammenfassend aber ist zu sagen: Wir waren – damit meine ich die Herren Gerhard von Bressendorf, Peter Tschöpe und mich selbst – von dem weiten Bogen des Interesses unserer Gäste und der Offenheit, mit der sie uns begegneten und ihre Probleme darlegten, sehr beeindruckt. Ich denke, der DFA ist es gelungen, ihnen wertvolle Anregungen für die Entwicklung eines den EU-Anforderungen entsprechenden Fahrausbildungs- und -prüfungswesens zu vermitteln. Gerne bleiben wir dafür auch künftig in engem Kontakt.

Ww: Herr Professor Langwieder, vielen Dank für das Gespräch.

Herausgeber: Deutsche Fahrlehrer-Akademie e. V.,
gemeinnütziger Verein

Verantwortlich für den Inhalt: Prof. Dr.-Ing. Klaus Langwieder, München
Beiträge: Prof. Dr.-Ing. Klaus Langwieder, Dr. Peter Dauer, Gebhard L. Heiler
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

Rückblick auf die Anfänge und das Werden IV

Am 1. Januar 1999 trat als Folge der Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie die „Jahrhundertreform“ des Führerscheins in Kraft. Bevorstehende Neuerungen dieses Ausmaßes sind immer willkommene Aktionsfelder für Pessimisten, an denen es in den Monaten und Wochen vor dem Stichtag keinen Mangel gab.

Doch schon kurze Zeit nach dem großen Glockenschlag, der mit politisch bedingter Verspätung endlich auch in Deutschland die Ära des europäischen Führerscheins eingeläutet hatte, waren die Alarmrufe verstummt. Die Gesetzesmacher hatten gute Arbeit geleistet und dabei an alles Wichtige gedacht. Fahrschulen, Führerscheinbehörden und Prüforganisationen gaben ihr Bestes, um Reibungen zu vermeiden. Schon im März 99 feierte die Fachpresse den reibungslosen Übergang ins neue Recht mit Schlagzeilen wie: „Es klappt! – Danke!“ Ein Strahl des Glanzes fiel auch auf die DFA: Zwei Mitglieder des Vorstandes hatten im sogenannten *Umsetzungsausschuss* des Bundesverkehrsministeriums mitgewirkt. In den Beratungen hatten sie vor allem die praktischen Auswirkungen geplanter Rechtssetzungen auf die Führerscheinbewerber ins Visier genommen.

Müssen es drei Tage „am Stück“ sein?

Die bis dahin freiwillige Fortbildung der Fahrlehrer wurde durch die Novelle zum Fahrlehrergesetz vom 24. April 1998 ab 1. Januar 1999 zur Pflicht. Die stringente Regelung, nach der die im Turnus von vier Jahren fällige Fortbildung an drei aufeinanderfolgenden Tagen zu besuchen war, gefiel nicht allen Fahrlehrern. Die Fahrlehrerverbände von Rheinland-Pfalz baten deshalb das zuständige Landesministerium, den dreitägigen Blockunterricht in drei einzelne Unterrichtstage aufteilen zu dürfen. Ihre Begründungen hatten etwas für sich: zeitnahe Eingehen auf Neuerungen und Veränderungen, Entflechtung der zeitlichen und wirtschaftlichen Belastung der Fahrschulen. Die Landesregierung stimmte einer wissenschaftlichen Untersuchung darüber zu, ob eine Aufteilung mit den angestrebten Zielen der Pflichtfortbildung vereinbar sei. Die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. bat daraufhin die DFA, die Untersuchung durchzuführen. Nach akribischen Recherchen legte der die Untersuchung leitende Professor Gerd Sackmann, Stuttgart, Anfang 2003 eine umfassende DFA-Dokumentation vor. Daraus ging eindeutig hervor, dass von einer Splittung des Unterrichtsblocks kein nachteiliger Einfluss auf die Effizienz der Fortbildung ausgehen würde. Knapp zwei Jahre später wurde das Fahrlehrergesetz in diesem Sinne geändert, allerdings mit der Maßgabe, dass bei Aufteilung ein zusätzlicher Fortbildungstag, also insgesamt vier, zu besuchen sind.

DFA-Symposion: Das pädagogische Profil des Fahrlehrers – Anforderung in Gegenwart und Zukunft

Das Ringen der organisierten Fahrlehrer um angemessene Zugangsvoraussetzungen für den Beruf reicht weit in die 50er-Jahre zurück. Viele vernünftige Anläufe waren mit Verweis auf Artikel 12 des Grundgesetzes abgeschmettert worden. Auch als 1969 die Berufsordnung der Fahrlehrer erstmalig in einem Gesetz geregelt wurde, war darin nichts über Bildungsvoraussetzungen und die Berufsausbildung der Fahrlehreranwärter enthalten. Erst sieben Jahre später nannte das Gesetz „*abgeschlossene Berufsausbildung in einem anerkannten Lehrberuf nach abgeschlossener Hauptschulbildung oder eine gleichwertige Vorbildung*“ als zwingende Voraussetzungen für die Zulassung zum Fahrlehrerberuf. Diese bei Weitem ungenügenden Vorbildungsvoraussetzungen schienen (und scheinen) für alle Zeit in Erz gegossen zu sein, obwohl die Anforderungen an die Fahrlehrerausbildung und an die Berufsausübung seitdem, namentlich aber durch die Rechtssetzungen von 1998, erheblich angehoben worden waren. Rückschlüsse auf die oft mangelnde Vorbildung der Kandidaten ließen (und lassen) sich u. a. an der hohen Versagensquote bei Fahrlehrerprüfungen ablesen. Die DFA sah in einem öffentlichen Symposion, das die bestehenden Defizite herausarbeiten und Verbesserungsvorschläge erarbeiten würde, einen Weg, Politik und Verwaltung von der Notwendigkeit durchgreifender Verbesserungen der Zugangsvoraussetzungen und der Berufsausbildung zu überzeugen. Das zweitägige Symposion fand im

November 2001 in Berlin statt. Neben rd. 180 Fahrlehrern aus ganz Deutschland, namhaften Erziehungswissenschaftlern und Abgeordneten der im Deutschen Bundestag vertretenen Parteien nahmen auch hohe Beamte aus Bundes- und Landesministerien teil. In seinem Auftaktreferat bezeichnete der Erziehungswissenschaftler Professor Dr. phil. Hellmut Lamszus, Hamburg, das gesetzlich festgelegte „Vorbildungsfundament“ mit Blick auf den pädagogischen Auftrag des Fahrlehrers als unzureichend, nicht tragfähig, ja alarmierend. Er forderte „Studierfähigkeit“ für Fahrlehreranwärter, die jedoch grundsätzlich nicht an das Bestehen der Abiturprüfung gebunden sei; der Nachweis dieser Qualifikation könne auch durch eine „spezielle Aufnahmeprüfung“ erbracht werden. Diese Auffassung fand durch die Referate von weiteren Erziehungswissenschaftlern und hohen Beamten aus den Verkehrsverwaltungen des Bundes und der Länder Bestätigung. Der Vertreter des Bundesbildungsministeriums hingegen stellte die Notwendigkeit eines besseren Vorbildungsfundamentes unter Anführung kühner Vergleiche mit Handwerksberufen infrage. Die nach ausführlicher Diskussion vom Plenum nahezu einstimmig verabschiedete Resolution verlangte neben einer deutlichen Anhebung der Vorbildung (Abitur, Fachhochschulreife oder entsprechender Nachweis durch eine spezielle Eignungsprüfung) qualitative und quantitative Verbesserungen der Berufsausbildung.

Berufseignungstest

Im Lichte dieser Erkenntnisse sah sich die DFA in der Pflicht, einen Berufseignungstest für Interessenten am Fahrlehrerberuf zu entwickeln. Die dem Wissenschaftlichen Beirat der DFA angehörenden Professoren Lamszus, Sackmann und Sturzbecher nahmen das Projekt in Angriff. Anfang 2006 war die Entwicklung abgeschlossen. Der Test wurde unter dankenswerter Mitwirkung von Fahrlehrerausbildungsstätten und deren Schüler in der Praxis erprobt. Die Evaluation ergab eine hohe Übereinstimmung der Prognosen mit der Prüfungsrealität (85 %). Seitdem wird der Test erfolgreich von öffentlichen Leistungsträgern angewandt, um herauszufinden, ob Leistungsberechtigte für den Fahrlehrerberuf geeignet sind. Leider scheint der Gesetzgeber trotz dringendem Handlungsbedarf die qualitative Bedeutung eines obligatorischen Eignungstests als Voraussetzung für die Zulassung zur Fahrlehrerausbildung bis dato nicht erkannt zu haben.

Großprojekt: „Qualitätssicherung in Fahrschulen“

Die Novelle zum Fahrlehrergesetz vom 24. April 1998 stieß mit den neuen Absätzen 3 und 4 des Paragraphen 34 das Thema „*Qualitätssicherung in Fahrschulen*“ an. Offenbar waren die Gesetzesmacher der Auffassung, ein geeignetes Qualitätssicherungssystem könne der Optimierung der Fahrausbildung besser dienen als die nur auf die Suche nach Normverletzungen festgelegte staatliche Überwachung. Unter Leitung von Professor Bruno Heilig, Schwäbisch Gmünd, wurde die Entwicklung des bis dahin anspruchsvollsten Projekts der DFA Anfang 2004 gestartet. Um Praxisnähe des Programms zu gewährleisten, waren von Anfang an Fahrschulen in alle Entwicklungsschritte einbezogen. In Konsultationen und Workshops konnten größere Gruppen von Fahrlehrern aus allen Teilen Deutschlands ihre Erfahrungen und Vorstellungen über die Steigerung und Gewährleistung von Ausbildungsqualität einbringen. Nach mehr als 100 Jahren seit Gründung der ersten Fahrschulen in Deutschland wurde mit diesem Projekt das erste Mal die Sicherung der Ausbildungsqualität wissenschaftlich aufgegriffen. Dabei ging es nicht um die Adaption irgendeines anderen, für weSENSfremde Dienstleistungen konzipierten Programms, sondern um die sehr spezifischen Ansprüche an die präzise Erhebung und Darstellung der Qualität des theoretischen und praktischen Fahrunterrichts. **GLH**