

MOVING - Stellungnahme zum Referentenentwurf über das Fahrlehrergesetz - Juli 2018

Berlin, den 19.07.18 - MOVING bedankt sich für die Gelegenheit erneut seine Expertise bei der Gestaltung der Gesetzgebung um das neue Fahrlehrerrecht einbringen zu dürfen und begrüßt die weite Anerkennung des Reformbedarfs. Das Vorliegende Papier ist eine Aufzählung der aus unserer Sicht wichtigen Änderungen, sowie eine Positionierung zu den im Referentenentwurf des BMVI, vom 22.05.18, übermittelten Schwerpunkten.

Autoren dieser Stellungnahme sind hauptsächlich: Bernd Brenner (BAGFA e.V. / DVPI Fahrlehrer Fachschule - Frankfurt am Main) und Sascha Fiek (ACADEMY Fahrschule Fiek).

Für folgende Punkt sieht MOVING Verbesserungsbedarf:

1. Ergänzung zu Voraussetzung der Fahrlehrerlaubnis nach FahrIG.

zu § 2 Abs. 1, Nr.5: Wir bitten, nach dem Wort „Lehrberuf“ die Ergänzung vorzunehmen „einen mittleren Bildungsabschluss“ [...oder eine]

Begründung:

Nachdem früher ein Hauptschulabschluss und eine abgeschlossene Berufsausbildung oder eine gleichwertige Vorbildung verlangt wurde, wird jetzt eine abgeschlossene Berufsausbildung oder eine gleichwertige Vorbildung verlangt.

Problematisch war aber schon immer die Frage, was eine gleichwertige Vorbildung ist.

Die herrschende Meinung war, meist unter Berufung auf einen Bericht des Verkehrsausschusses vom 28.10.75 (Drucksache 7/4238), dass, bezogen auf Schulabschlüsse, nur die Fachhochschulreife oder das Abitur gleichwertig seien.

Es stellt sich jedoch die Frage, ob die mittlere Reife, mit der man einen sogenannten mittleren Bildungsabschluss erwirbt, tatsächlich und rechtlich nicht auch zu einem Berufsabschluss gleichwertig ist?

Aus Sicht von MOVING ist der Begriff „gleichwertig“ ein unbestimmter Rechtsbegriff der gesetzeskonform ausgelegt werden muss.

Vor allem zwei Tatsachen belegen, dass der mittlere Bildungsabschluss nach dem Deutschen Bildungssystem einer abgeschlossenen Berufsausbildung gleichwertig ist:

1. In allen Bundesländern gibt es den sogenannten mittleren Bildungsabschluss. Dieser wird grundsätzlich über ein Abschlusszeugnis der 10ten Klasse erworben. In manchen Ländern heißt er dann mittlere Reife, in anderen Fachoberschulreife oder Realschulabschluss. Er kann jedoch auch über einen Berufsabschluss erworben werden, wenn bestimmte Anforderungen an diesen, welche in den Ländern z. T. unterschiedlich sind, vorliegen. Häufig wird verlangt, dass der Berufsabschluss mit der Durchschnittsnote 3 absolviert wird und mindestens 5 Jahre

die Fremdsprache Englisch unterrichtet wurde.

Wenn man nun aber nur über einen ein „qualifizierten“ Berufsabschluss das Niveau der mittleren Reife überhaupt erst erreicht, kann es nicht sein, dass jeder Berufsabschluss über diesem Niveau liegt.

2. Der Gesetzgeber selbst hat im Bundesbeamtengesetz die mittlere Reife mit einem Hauptschulabschluss und anschließendem Berufsabschluss gleichgestellt. In § 17 BBG ist geregelt, dass sowohl das eine, als auch das andere jeweils als Zugangsvoraussetzung für die mittlere Beamtenlaufbahn ausreichend ist. Ähnliche Regelungen gibt es in den entsprechenden Ländergesetzen.

Das Ministerium in Baden- Württemberg hatte Anfang des Jahres nach Inkrafttreten des neuen Fahrlehrergesetzes an seine Behörden Anwendungshinweise versandt und in diesen folgendes vermerkt:

„Nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 FahrIG reicht als Vorbildung eine abgeschlossene Berufsausbildung in einem anerkannten Lehrberuf aus. Auf den Abschluss einer Hauptschulbildung wird verzichtet. Ausweislich der Begründung erachtet der Gesetzgeber unter anderem das Abitur als gleichwertige Vorbildung. Der Bundesrat hat auf Antrag Baden-Württembergs die Anhebung der Bildungsvoraussetzungen auf den mittleren Bildungsabschluss (bislang Hauptschulabschluss) mit abgeschlossener Berufsausbildung beschlossen. Bedauerlicherweise ist der Bund dem Beschluss des Bundesrats nicht gefolgt. Dem mit dem Bundesratsantrag verfolgten Ansatz folgend wird auch der mittlere Bildungsabschluss (und nicht nur das Abitur) als gleichwertige Vorbildung angesehen.“

Leider hat BW diese Vorgehensweise nunmehr wieder revidiert, nachdem es bei einer Bund-Länder Fachausschusssitzung, in der es den Antrag auf eine solche bundeseinheitliche Auslegung gestellt hatte und von den anderen Ländern ohne eine vorhergehende inhaltliche bzw. rechtliche Diskussion überstimmt wurde.

Insofern sollte vom Gesetzgeber her deutlich gemacht werden, dass eine gleichwertige Vorbildung keineswegs ausschließlich auf das Abitur abzielt, worauf sich nach wie vor die Verwaltungsbehörden berufen.

2. Beibehaltung der ursprünglichen Fassung zu §11 über die Eignungen des Fahrlehrers

zu § 11, Abs. 4: Wir bitten darum, auf eine Änderung dieses Absatzes zu verzichten und die bisherige Fassung beizubehalten.

Begründung: Schon heute werden Straftaten, die im Zusammenhang mit der Fahrerlaubnis stehen an die jeweilige Aufsichtsbehörde gemeldet. In der bisherigen Fassung haben die Aufsichtsbehörden zudem jederzeit die Möglichkeit, ein Führungszeugnis anzufordern und weitere Maßnahmen zu ergreifen, sofern es Anhaltspunkte gibt, welche die charakterliche, geistige oder körperliche Eignung eines Fahrlehrers in Frage stellen. Eine darüber hinaus gehende Regelung halten wir für unverhältnismäßig, da es einerseits den Überwachungsaufwand bei den Behörden erhöht und andererseits die gesamte Fahrlehrerschaft unter einen Generalverdacht stellt. Unverhältnismäßig ist die Maßnahme

auch deshalb, da in vergleichbaren pädagogischen Berufen ein solches Erfordernis der regelmäßigen Einreichung eines Führungszeugnisses ebenfalls nicht besteht.

3. Konkretisierung des Wortlautes im § 20 über die Kooperation von Fahrschulen

zu § 20, Satz 1: Hier bitten wir um eine Konkretisierung der Worte „Teile der Ausbildung“

Begründung: Wie bereits im Vorfeld der Reform des Fahrlehrergesetzes erwartet, herrscht in der Fahrlehrerschaft und bei den Behörden nun eine große Unsicherheit darüber, was genau unter dem Terminus „Teile der Ausbildung“ zu verstehen ist. Diese Unsicherheit wird auch von Kommentatoren wie Herrn Dauer untermauert. Fahrschulen brauchen in dieser Frage jedoch Rechtssicherheit, da andernfalls mit der Verhängung von empfindlichen Bußgeldern zu rechnen ist, falls es im Rahmen der Fahrschulüberwachung zu unterschiedlichen Auslegungen dieses Terminus zwischen Fahrschule und überwachender Behörde kommt. Ein Vorschlag könnte dabei sein, zu sagen: „Bei Teilen der Ausbildung kann es sich um einzelne Fahrstunden oder einzelne Theoriestunden handeln ebenso wie um Blöcke derselben.“

zu § 20, Satz 3: Konkretisierung nach den Worten „Abschluss des Ausbildungsvertrages“ durch die Ergänzung „oder vor entsprechender Änderung des bestehenden Ausbildungsvertrages“

Begründung: Oftmals lässt sich zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses noch nicht abschätzen, ob von der Möglichkeit der Kooperation Gebrauch gemacht werden soll, sei es auf Wunsch oder Vorschlag der Fahrschule oder des Fahrschulkunden. Angesichts der Tatsache, dass nach Abschluss des Vertrags häufig Monate und sogar Jahre vergehen, bevor es zur Aufnahme der Ausbildung kommt oder diese ernsthaft betrieben wird, können sich die Rahmenbedingungen insbesondere hinsichtlich der vorhandenen Ausbildungskapazitäten erheblich ändern, so dass erst zu einem späteren Zeitpunkt über die Nutzung einer Kooperation entschieden wird. Nach Einschätzung von Juristen wäre es auch in der bestehenden Fassung möglich, in solchen Fällen durch eine Vertragsänderung eine Kooperation auch im Nachhinein noch zu aktivieren. Wir hielten es jedoch im Sinne der gebotenen Klarheit für sinnvoll, dies explizit in den Gesetzestext mit aufzunehmen.

4. Abänderung in § 6 über den Abschluss der Ausbildung nach FahrschAusbO

zur geplanten Änderung § 6 Absatz 2 Satz 1: Ersetzung Satz 4 durch: „Eine Kopie des Ausbildungsnachweises ist dem Fahrschüler auszuhändigen.“

Begründung: Der Ausbildungsnachweis beinhaltet alle für den Fahrschüler und eine eventuelle Anschlussfahrschule relevanten Informationen. Die Angaben auf der Ausbildungsbescheinigung sind im Vergleich dazu unspezifisch und bieten keinen Mehrwert. Auch wenn man auf das wieder neu hinzugefügte Datum des Abschlusses der Ausbildung abzielt, reicht dies nicht als Begründung für die zusätzliche Aushändigung der Ausbildungsbescheinigung aus, da der Abschluss der Ausbildung auch bei einem Fahrschulwechsel gemäß § 6 Abs. 1 FahrschAusbO erst dann festgestellt werden kann, wenn sich der Fahrlehrer davon überzeugt hat, dass die Ausbildungsziele nach §1 FahrschAusbO erreicht sind, woraufhin eine neue Ausbildungsbescheinigung ausgestellt werden muss. Insofern scheint eine gesonderte Aushändigung der Ausbildungsbescheinigung gegenüber dem Ausbildungsnachweis verzichtbar zu sein. Zudem zeigt die praktische Erfahrung, dass mehrere Dokumente, die aus dem Blickwinkel des Fahrschülers eine vermeintlich gleiche Bedeutung haben, zu Verwirrung führen und einen Fahrschulwechsel im ungünstigen Fall sogar erschweren können, wenn beispielsweise nur eine unzureichende Ausbildungsbescheinigung vorgelegt wird.

5. Ergänzung des Wortlauts im Formular Ausbildungsbescheinigung für den theoretischen Unterricht nach Anlage 3 DV-FahrlG zu § 31 , Abs. 1 FahrlG

zu Anlage 3 DV-FahrlG zu § 31, Abs. 1 FahrlG: Hier bitten wir um eine Ergänzung des Wortlauts um den Satz „Eine Vorprüfung unter Aufsicht wurde erfolgreich durchgeführt“.

Begründung: Um die stark angestiegene Durchfallquote in der theoretischen Prüfung senken zu können, ist es notwendig, mit dem Fahrschüler eine Vorprüfung erfolgreich durchzuführen, damit die Prüfungsreife überprüft werden kann und somit ein positives Prüfungsergebnis aussichtsreich ist. Auf diese Art kann die Bestehensquote der Theorieprüfung nahezu kostenneutral für die Fahrschule wie auch für den Fahrschüler optimiert werden.

Anmerkungen zum Referentenentwurf zur Änderung des Fahrlehrergesetzes (FahrlG):

Neben vielen nachvollziehbaren redaktionellen Änderungen enthält der Referentenentwurf auch wesentliche Regelungsänderungen:

- Die Anwärterbefugnis wird jetzt schon nach Vollendung des 20. Lebensjahres erteilt (bisher 21tes). Dies ist zu begrüßen, da bisher die Absenkung des Mindestalters für die Erteilung der endgültigen Fahrlehrerlaubnis auf 21 Jahre nur eingeschränkt umsetzbar war.
- Die Möglichkeiten der Anordnung einer MPU und der Vorlage eines Führungszeugnisses durch die Verwaltungsbehörde bei Eignungsbedenken wurde erweitert bzw. klargestellt. Dies ist nachvollziehbar und zu begrüßen.
- Es wurde eine besondere „Ausbildungsfahrlehrerlaubnis“ geschaffen. Diese kann erteilt werden, wenn ein mindestens 3-jähriger Besitz der Fahrlehrerlaubnis BE gegeben ist und der Fahrlehrer innerhalb der letzten 2 Jahre zum Ausbildungsfahrlehrer ausgebildet wurde. Die Regelungen für die Ausbildungsfahrschule wurden praxisnaher gefasst. Diese Änderungen stellen zum einen eine Vereinfachung der bisherigen Regelungen dar und schaffen zum anderen mehr Rechtsklarheit über die Gültigkeit der Befugnis. Die Änderung ist deshalb zu begrüßen.
- Alle Ausbildungsfahrlehrer (altes oder neues Recht) haben bis spätestens 6 Monate nach Inkrafttreten der neuen Regelungen eine Ausbildungsfahrlehrerlaubnis zu beantragen. Damit wird eine klare Regelung auch für die Fortbildungspflicht geschaffen. Unklar bleiben aber die Konsequenzen bei Nichtbefolgung dieser Vorgabe.
- Die Dokumentationspflicht der Fahrlehrerausbildungsstätten wurde um die Angaben zur Ausbildungsfahrschule, in der die Hospitationen stattfanden, erweitert. Da anscheinend schon Hospitationen in Nicht-Ausbildungsfahrschulen absolviert wurden, ist diese Änderung ist aus Gründen der Qualitätssicherung zu begrüßen.
- Die Abgabe einer Stellungnahme über die fachliche Eignung von Lehrgangsteilnehmer durch die Träger der Lehrgänge wird durchgehend nicht mehr gefordert. Eine solche grundlegende Einschätzung durch die Lehrgangsleiter war bisher kaum zu realisieren. Die Änderung ist deshalb zu begrüßen.

- Die geforderte Qualifikation der Lehrkräfte, Seminarleiter und Mitglieder der Fahrlehrerprüfungsausschüsse im bildungswissenschaftlichen Bereich wurde durchgehend auf „Diplom- oder gleichwertiger Studienabschluss“ festgelegt. Damit können auch weiterhin Lehrkräfte mit Staatsexamen oder Magisterabschluss eingesetzt werden. Diese Änderung ist zu begrüßen.
- Es wurde klargestellt, dass die Fortbildungspflicht für Seminarleiter/innen auch dann fortbesteht, wenn kein Gebrauch von der Seminarerlaubnis gemacht wird. Aus Gleichbehandlungsgründen wäre hier eine der allgemeinen Fortbildungspflicht entsprechende Regelung zu begrüßen. Die Regelung widerspricht auch der vorgenommenen Ergänzung des § 53 Absatz 9. Wenn eine Person mit Seminarerlaubnis kein Beschäftigungsverhältnis mit einer Fahrschule eingetragen hat, kann auf eine regelmäßige Fortbildung verzichtet werden. Die Motivation für den Besuch einer solchen Pflichtfortbildung wäre sicherlich auch sehr gering, der Lerneffekt zweifelhaft. Vor einer eventuellen Wiederaufnahme der Seminartätigkeit hätte die zuständige Verwaltungsbehörde das Bestehen der fachlichen Eignung zu prüfen.
- Für die Fortbildungsregelung für Ausbildungsfahrlehrer/innen sollte Entsprechendes gelten.

Anmerkungen zum Referentenentwurf zur Änderung der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz (FahrIGDV):

- Die Durchführung des „Betriebswirtschaftlichen Lehrgangs“ wurde genauer geregelt. Zu begrüßen ist insbesondere die Klarstellung, dass an einem Lehrgangstag nicht mehr als 8 Unterrichtseinheiten unterrichtet werden dürfen. Dies verhindert in Zukunft das Angebot sogenannter „Crashkurse“ in 6 Tagen. Auch wurde als Lehrkraft der „Betriebswissenschaftler“ eingeführt, wobei dieser als eine „Fachkraft für Betriebswirtschaft“ verstanden wird. Ein Betriebswissenschaftler ist dabei nach der amtlichen Begründung „jeder Absolvent eines abgeschlossenen betriebswirtschaftlichen Studiums oder einer qualifizierten betriebswirtschaftlichen Ausbildung (z.B. IHK-Betriebswirt) oder einer entsprechenden Zusatzqualifikation“.
- Sowohl für den „Betriebswirtschaftlichen Lehrgang“ als auch für die Fahrlehrerausbildung wird im Verordnungstext jetzt ausdrücklich betont, dass die geforderten Lehrkräfte nicht nur zur Verfügung stehen, sondern auch wirklich eingesetzt werden müssen. Diese Regelung ist zu begrüßen, da sie mögliche Wettbewerbsverzerrungen unterbindet.
- Zu begrüßen ist die Klarstellung, dass in der allgemeinen Pflichtfortbildung für Fahrlehrer/innen nach § 53 Absatz 1 des Fahrlehrergesetzes auch andere, als die in der Fahrlehrerausbildung geforderten Lehrkräfte eingesetzt werden dürfen, wenn diese in der Lage sind, die geforderten Inhalte zu vermitteln. Dies ermöglicht den Einsatz von Spezialisten, auch wenn diese nicht den Anforderungen für die Fahrlehrerausbildung entsprechen, also z. B. nicht Fahrlehrer der Klassen A, BE und CE sind.

Anmerkungen zum Referentenentwurf zur Änderung der Fahrlehrerausbildungsverordnung (FahrIAusbV):

- Die Forderung nach Durchführung der Fahrlehrerausbildung in geschlossenen Kursen gilt nur noch für die Fahrlehrerlaubnisklassen A und BE. D.h. im Umkehrschluss, dass die Ausbildung für die Klassen CE und DE individuell und in Teilzeitkursen durchgeführt werden kann. Der Ablauf der Ausbildung darf unterbrochen werden. Dies führt zum einen zu einem erhöhten Planungsaufwand für die Fahrlehrerausbildungsstätten, zum anderen gilt es ein wachsames Auge auf den möglichen Missbrauch dieser Regelung zu haben. Es stellt sich auch die Frage, ob die Ausbildung für CE und DE nur in Präsenzkursen durchgeführt werden darf oder ob Teile der Ausbildung in Form von Blended Learning und E-Learning absolviert werden kann.
- Die geänderte Fassung des § 2 Absatz 2 Satz 1 gibt weiterhin vor, dass eine Ausbildungswoche in der Fahrlehrerausbildungsstätte für die Fahrlehrerlaubnisklassen BE und A mindestens 32 Unterrichtseinheiten umfassen muss. Diese Vorgabe ist nicht in jeder Kalenderwoche auf Grund von Feiertagsregelungen realisierbar und sollte gestrichen werden. Es genügt die Vorgabe, dass in einem Zeitraum von mindestens 7 Monaten mindestens 1000 Unterrichtseinheiten absolviert werden müssen.
- Der Sinn der Änderung des § 3 Absatz 2 Satz 2 erschließt sich nicht, da unter dem Begriff der „Hospitation“ ja eben die Teilnahme am Unterricht zu verstehen ist. Um die gewünschte Klarheit zu erreichen, sollte folgendes formuliert werden:

„Als Unterricht nach Satz 1 gelten die Hospitation von theoretischem und fahrpraktischem Unterricht, die Durchführung von theoretischem und fahrpraktischem Unterricht in und ohne Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers, sowie die Vor- und Nachbesprechung von Unterrichten und die Vorstellung von Fahrschülern zur praktischen Prüfung.“

- Leider ergibt sich aus der zusätzlichen Einfügung der lfd. Nr. 4.3 in die Tabelle der Anlage 3 Abschnitt II nicht, ob es sich um die Feststellung der Prüfungsreife für die praktische Prüfung oder für die theoretische Prüfung handelt. Oder ist das wahlfrei? Im normalen Fahrschulalltag gehört die Feststellung der Prüfungsreife zum Umfang der fahrpraktischen Ausbildung. Dies ergibt sich schon aus den Verpflichtungen aus § 6 FahrschAusbO für jeden Fahrlehrer und auch Fahrlehreranwärter im Lehrpraktikum. Dass diese Feststellung der Prüfungsreife zunächst im Beisein und unter Beratung des Ausbildungsfahrlehrers erlernt werden muss, macht Sinn. Nachdem aber die Befähigung zur eigenständigen Ausbildung von Fahrschülern erworben wurde, muss dies dem Fahrlehreranwärter nicht mehr ausdrücklich vorgegeben werden.
- Nachdem der Musterausbildungsplan für das Lehrpraktikum um die Spalte „Unterrichtseinheiten“ ergänzt werden soll, bietet es sich an, nur noch eine Tabelle mit allen Mindestanforderungen als Anlage in die FahrlAusbV aufzunehmen. Auf den Folgeseiten findet sich ein Gestaltungsvorschlag:

Musterausbildungsplan und Mindeststundenzahlen

Lfd. Nr.	Ausbildungsabschnitte	Lernthemen	UE
1	Einführung in das Lehrpraktikum		
1.1	Der Ausbildungs- und Fahrschulbetrieb	Kennenlernen <ul style="list-style-type: none"> - der Aufgaben und Tätigkeiten in der Fahrschule - der Zusammenarbeit mit der Prüforganisation - der Mitarbeiter der Fahrschule - der Organisation der Fahrschule - der Ausbildungsfahrzeuge 	
1.2	Der Ausbildungsfahrlehrer	Kennenlernen der Aufgaben, Pflichten und Rechte des Ausbildungsfahrlehrers.	
1.3	Der Fahrlehreranwärter	Kennenlernen der Aufgaben, Pflichten und Rechte des Fahrlehreranwärters im Lehrpraktikum. Erkennen seiner Verantwortung gegenüber den ihm anvertrauten Personen (Fahrschülern). Entwicklung der Bereitschaft den Dienst- und Ausbildungsanweisungen des Ausbildungsfahrlehrers zu folgen.	
2	Teilnahme am theoretischen und praktischen Unterricht		
2.1	Hospitation Theorie		8
2.1.1	Vorbesprechung	Kennenlernen <ul style="list-style-type: none"> - des Ausbildungsplans „Theorie“ der Fahrschule - der Materialien und Medien für den Theorieunterricht - der Lernziele der einzelnen Unterrichtslektionen 	
2.1.2	Hospitation	Teilnahme und Dokumentation unterschiedlicher Lektionen des Grundstoffs und des klassenspezifischen Stoffs der Klasse B/BE.	
2.1.3	Nachbesprechung	Auswerten der Hospitationserfahrungen. Entwickeln von Strategien für die Planung und Durchführung des eigenen Theorieunterrichts.	
2.2	Hospitation Praxis		16
2.2.1	Vorbesprechung	Kennenlernen <ul style="list-style-type: none"> - der Organisation der praktischen Ausbildung - der Konzeption der praktischen Ausbildung - des Lernstandes der beobachteten Fahrschüler - der Lernziele der beobachteten Fahrstunde 	
2.2.2	Hospitation	Teilnahme an Fahrstunden auf unterschiedlichen Ausbildungsstufen, davon mindestens 4 Fahrten auf der Stufe der besonderen Ausbildungsfahrten. Teilnahme an Fahrerlaubnisprüfungen.	
2.2.3	Nachbesprechung	Auswerten der Hospitationserfahrungen. Entwickeln von Strategien für die Planung und Durchführung eigener Fahrstunden.	

3	Durchführung von theoretischem und praktischem Unterricht in Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers		
3.1	Theoretischer Unterricht in Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers		12
3.1.1	Vorbesprechung	Erläutern der Unterrichtsplanung für die Lektion. Beschreiben und begründen - des lerngruppenspezifischen Vorgehens - der Ziele und Inhalte des geplanten Unterrichts - der Auswahl der geplanten Methoden und Medien	
3.1.2	Durchführung	Unterrichten unterschiedlicher Lektionen des Grundstoffs und des klassenspezifischen Stoffs der Klasse B/BE	
3.1.3	Nachbesprechung	Auswerten des Unterrichts und Eigendiagnose des Unterrichtsverlaufs durch den Fahrlehreranwärter. Entwickeln von Strategien zur Umsetzung der gewonnenen Erkenntnisse. Feedback zum Ausbildungsstand des Fahrlehreranwärters.	
3.2	Praktischer Unterricht in Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers		16
3.2.1	Vorbesprechung	Erläutern der Planung der Fahrstunde. Beschreiben und begründen - des Ausbildungsstands des Fahrschülers - der Lernvoraussetzungen des Fahrschülers - der Ausbildungsziele der Fahrstunde - der Ausbildungsschwerpunkte der Fahrstunde	
3.2.2	Durchführung	Durchführen von Fahrstunden in unterschiedlichen Ausbildungsstufen, davon mindestens 6 Fahrten auf der Stufe der besonderen Ausbildungsfahrten. Erörtern und Dokumentieren des jeweiligen Ausbildungsstands.	
3.2.3	Nachbesprechung	Auswerten der Fahrstunde und Eigendiagnose des Fahrstundenverlaufs durch den Fahrlehreranwärter. Entwickeln von Strategien, zur Umsetzung der gewonnenen Erkenntnisse in den folgenden Fahrstunden. Feedback zum Ausbildungsstand des Fahrlehreranwärters.	
3.2.4	Feststellung der praktischen Prüfungsreife	Kennenlernen der Kriterien und Methoden zur Feststellung der Prüfungsreife des Fahrschülers für die fahrpraktische Prüfung. Anwenden der Kriterien und Methoden zur Feststellung der Prüfungsreife. Abstimmen der Entscheidung über die Prüfungsreife mit dem Ausbildungsfahrlehrer.	4

4	Durchführung von theoretischem und praktischem Unterricht ohne Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers		
4.1	Theoretischer Unterricht	Unterrichten möglichst aller Lektionen des Grundstoffs und des klassenspezifischen Stoffs der Klasse B/BE. Reflektieren des Unterrichts und austauschen der Erfahrungen mit dem Ausbildungsfahrlehrer.	18
4.2	Praktischer Unterricht	Durchführen von Fahrstunden auf allen Ausbildungsstufen. Reflektieren der Fahrstunden und austauschen der Erfahrungen mit dem Ausbildungsfahrlehrer.	120
5	Vorstellung von Fahrschülern zur praktischen Prüfung einschließlich deren Begleitung und Beaufsichtigung	Erledigen der Formalitäten Begleiten und beaufsichtigen des Fahrschülers bei der Prüfung. Betreuung des Fahrschülers vor und nach der Prüfung. Austauschen der Erfahrungen mit dem Ausbildungsfahrlehrer.	6

Die vorgegebene Anzahl an Unterrichtseinheiten bezieht sich auf jeweils 45 Minuten und stellt eine Mindestanforderung dar. Die Summe der geforderten Mindestunterrichtseinheiten beträgt 200 Unterrichtseinheiten à 45 Minuten. Da in § 1 Absatz 2 FahrIAusbV ein Mindestumfang von 330 Unterrichtseinheiten à 45 Minuten für die Ausbildung der Fahrlehreranwärter in der Ausbildungsfahrschule festgelegt ist, ergibt sich eine Mindestanzahl von 130 Unterrichtseinheiten, die zur freien Verplanung für die Ausbildung des Fahrlehreranwärters zur Verfügung stehen. Der Ablauf des Lehrpraktikums muss sich dabei am Leistungsvermögen des Fahrlehreranwärters, sowie an den Fahrschülern, die in der Ausbildungszeit vorhanden sind, orientieren. Die vollständige fahrpraktische Ausbildung von drei Fahrschülern durch den Fahrlehreranwärter ist anzustreben.

Anmerkungen zum Referentenentwurf zur Änderung der Fahrlehrerprüfungsverordnung (FahrIPrüfV):

- Der alternativlose Verzicht auf die Qualifikation mindestens der Fahrlehrerlaubnis Klasse CE für die Fahrlehrervertreter im Fahrlehrerprüfungsausschuss erscheint bedenklich. Derzeit wird weder der Wissensstand der Fahrlehrervertreter überprüft, noch sind irgendwelche weiteren, z.B. pädagogischen Qualifikationen, die in die Prüfungsausschüsse berufenen Fahrlehrer festgeschrieben. Die Fahrlehrerlaubnis CE garantierte bisher in gewissem Maße eine erweiterte Berufserfahrung. Gerade vor dem Hintergrund der verstärkten pädagogischen Anforderungen an die Fahrlehreranwärter sollte in Zukunft ein adäquater Prüfungsablauf gewährleistet sein. Die Fahrlehrervertreter im Prüfungsausschuss sollten sowohl über eine fundierte Berufserfahrung, wie auch über eine pädagogische Zusatzqualifikation, wie z.B. eine Seminarleiterausbildung, verfügen. Auch entsteht dadurch ein Widerspruch zu den Qualifikationsansprüchen für Lehrkräfte in den Fahrlehrerausbildungsstätte, die für die Fachbereiche des Fahrlehrers weiterhin über die Fahrlehrerlizenzen der Klassen A, BE und CE verfügen müssen, neben einer Berufserfahrung von mindestens 3 Jahren hauptberuflicher Ausbildungstätigkeit. Vor dem Hintergrund der angestrebten Qualitätsverbesserung der Fahrlehrerausbildung ist es kaum nachvollziehbar, warum für das Prüfpersonal eine geringere Qualifikation gefordert wird, als für die Lehrkräfte in der Fahrlehrerausbildung.
- Im Vorfeld zur Reform der Fahrlehrerprüfung wurde in den Beratungen und Anhörungen mehrfach festgestellt, dass die Anforderungen in der schriftlichen Fachkundeprüfung Klasse BE nicht mehr zeitgemäß sind. Eine 5-stündige handschriftliche Ausarbeitung für

jetzt 5 unterschiedliche Themengebiete zu fordern, ist nicht mit dem Berufsbild des Fahrlehrers in der Gegenwart und Zukunft zu vereinbaren. Eine Angleichung des Umfangs der Fachkundeprüfung Klasse BE an die Erweiterungsklassen ist dringend notwendig. Im schriftlichen Teil der Fachkundeprüfung sollten zwei Fragen mit einer Bearbeitungszeit von jeweils 75 Minuten ausreichen, um die notwendige fachliche Qualifikation und die sprachliche Kompetenz festzustellen. Eine Frage sollte sich dabei auf das fachliche Professionswissen des Rahmenplans für die Ausbildung in der Fahrlehrerlaubnisklasse BE in Anlage 1 zu § 2 Absatz 1 Fahrerlaubnisverordnung beziehen. Diese Frage kann in mehrere Teilfragen gegliedert sein, die wiederum die 3 Kompetenzbereiche „Recht“, „Technik“ und „Verkehrsverhalten“ abdecken. Eine zweite Frage sollte sich auf das verkehrspädagogische Professionswissen beziehen. Auch diese Aufgabenstellung kann in mehrere Teilfragen gegliedert werden, die die drei dort enthaltenen Kompetenzbereiche abprüfen. Die Entscheidung über die jeweilige inhaltliche Zusammenstellung und Gliederung der Aufgaben kann den regionalen Prüfungsausschüssen überlassen bleiben. Sollte weiterhin das Bestreben bestehen, die Anforderungen bei der Grundqualifikation für den Fahrlehrerberuf etwas höher anzusetzen, als bei den Erweiterungsklassen (was inhaltlich kaum begründbar wäre), könnte auch über eine Erweiterung der Prüfungszeit schriftlich auf 2 x 90 Minuten und mündlich auf einmal 45 Minuten nachgedacht werden.

MOVING ist eine Interessenvereinigung europäischer Verkehrsverlage und Unternehmungen, die im Bereich der Fahrerlaubnisausbildung tätig sind. MOVING möchte durch weitergehende Professionalisierung der Fahrerlaubnis-Ausbildung in allen Führerschein-Klassen sowie Förderung von Verkehrserziehung in Kita und Schule einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten.

Pressekontakt: Alexander Krey, MOVING International Road Safety Association e. V., Schumannstraße 17, 10117 Berlin, T: 030/25 74 16 70, E: krey@moving-roadsafety.com, www.moving-roadsafety.com