



Bruno Heilig (Hrsg.)

Der Fahrlehrer als Verkehrspädagoge

Ein Handbuch über die Grundlagen der Fahrschulpädagogik

Der Fahrlehrer als Verkehrspädagoge. Ein Handbuch über die Grundlagen der Fahrschulpädagogik

Verkehrsverhaltenslehre

1. Kraftfahrer	11
1.1 Fahrfähigkeiten und Fahrfertigkeiten	12
1.1.1 Wahrnehmungsfähigkeit: Augen auf im Straßenverkehr (Bruno Heilig)	13
1.1.2 Denkprozesse beim Fahren: Fahren ... aber mit Köpfchen (Bruno Heilig)	17
1.1.3 Psychomotorische Fertigkeiten: Starten – Gas geben – Schalten – Lenken – Bremsen (Bruno Heilig)	24
1.1.4 Reaktion: rasch und richtig (Bruno Heilig)	27
1.1.5 Aufmerksamkeit und Konzentration: Loreley – eine alte Geschichte vom unkonzentrierten Fahren (Bruno Heilig)	28
1.2 Fahrtüchtigkeit	32
1.2.1 Stress (Wolfgang Knörzer)	33
1.2.2 Emotionale Prozesse, Gefühle beim Fahren, Angst vor dem Fahren (Wolfgang Knörzer)	46
1.2.3 Drogen (Erich Pommerenke)	63
1.3 Fahrerpersönlichkeit	91
1.3.1 Einstellungen gegenüber Fahrzeug und Fahren (Wolfgang Knörzer)	93
1.3.2 Aggression und Rücksichtslosigkeit (Wolfgang Knörzer)	106
1.3.3 Fahrerselbstbild (Wolfgang Knörzer)	120
1.3.4 Fahrmotive, Fahrmotivation, Fahrertypen (Wolfgang Knörzer)	130
1.4 Unterschiedliche Verkehrsteilnehmer	145
1.4.1 Kinder (Bruno Heilig)	146
1.4.2 Ältere Verkehrsteilnehmer (Wolfgang Knörzer)	153
1.4.3 Junge Fahrer (Bruno Heilig)	164
1.4.4 Mit andern im gleichen Auto. Beifahrer als Schutzengel? (Wolfgang Knörzer)	176

2. Das Fahrverhalten	181
2.1 Fahrverhalten zwischen Routine und Überlegtheit (Bruno Heilig)	182
2.2 Fahrverhalten in Übereinstimmung mit den Verkehrsvorschriften (Erich Pommerenke)	186
2.3 Fahrverhalten sicherheitsbewusst	205
2.3.1 Gefahrenwahrnehmung und Gefahrenkontrolle (Bruno Heilig)	205
2.3.2 Risikoverhalten, Risikofaktoren, Risikotheorien (Bruno Heilig und Wolfgang Knörzer)	216
2.3.3 Realistische Selbsteinschätzung – Regler für Gefahrenwahrnehmung, Gefahrenkontrolle und Risikoverhalten (Bruno Heilig)	233
2.4 Fahrverhalten kommunikativ: Kommunikation im Straßenverkehr (Wolfgang Knörzer)	240
2.5 Fahrverhalten verantwortungsvoll gegenüber Mensch und Umwelt (Wolfgang Knörzer)	248

Fahrlehrer – Profis für das Fahrenlernen

3. Fahrlehrer von Beruf	261
3.1 Fahrlehrer: Berufsaufgaben, Berufsleitbild, Meinungsbild (Bruno Heilig)	261
3.2 Ermüdung, Enttäuschung, Überdruß, Berufszufriedenheit (Wolfgang Knörzer) ..	273

Fahrschulpädagogik

4. Die Inhalte der Fahrschülerausbildung (Bruno Heilig)	287
5. Die Ziele der Fahrschülerausbildung (Bruno Heilig)	298
6. Methoden im Fahrschulunterricht (Bruno Heilig)	312
7. Medien für die Fahrausbildung (Erich Pommerenke)	337
8. Unterrichtsprinzipien für den Fahrschulunterricht	361
8.1 Unterrichtsprinzipien für den Theorieunterricht (Bruno Heilig)	362
8.2 Unterrichtsprinzipien für die praktische Fahrausbildung (Wolfgang Knörzer)	385

9. Die Beziehung zwischen Fahrlehrer und Fahrschüler	396
9.1 Gegenseitige Wahrnehmung, erste Eindrücke (Wolfgang Knörzer)	398
9.2 Zum Umgang miteinander (Wolfgang Knörzer)	403
9.3 Kommunikation im Fahrschulunterricht (Wolfgang Knörzer)	408
10. Unterrichtsplanung und Unterrichtsanalyse	423
10.1 Unterrichtsplanung für den Theorieunterricht (Bruno Heilig)	425
10.2 Unterrichtsplanung für den praktischen Unterricht (Bruno Heilig)	437
11. Qualitätssicherung: Bewertung von Fahrschulen (Bruno Heilig)	443
12. Die Fahrerlaubnisprüfung (Bruno Heilig)	449
Stichwortverzeichnis	458

1.1.1 Wahrnehmungsfähigkeit: Augen auf im Straßenverkehr!

Wir sehen nicht nur mit den Augen allein, unser Gehirn sieht mit.

Einige erinnern sich sicher an dieses Motto aus der Verkehrssicherheitsarbeit in den Fünfzigerjahren. Mit dem Slogan „Augen auf im Straßenverkehr“ sollten die Verkehrsteilnehmer zum Fahren mit wachen Sinnen, vor allem mit offenen Augen aufgefordert werden. Gemeint war damit nicht nur das Sinnesorgan Auge, sondern vor allem auch sein Zusammenspiel mit dem Gehirn. Nehmen wir einmal an, wir wollen die Auto-

bahn bei der nächsten Ausfahrt verlassen. Unsere Augen suchen dann nach Informationen, sie liefern uns die Bilder, die wir benötigen, um unsere Absicht zu verwirklichen. Wir sehen Ankündigungstafeln und Vorwegweiser auftauchen, lesen sie, beobachten dabei den Verkehr, nehmen die Baken wahr, bemerken, dass wir langsamer werden, wenn wir bremsen und verlassen schließlich die Autobahn. Dabei haben wir vieles mit den Augen wahrgenommen und diese Wahrnehmungen auf vielerlei Weise durch den Kopf gesteuert und im Kopf verarbeitet.

Was haben unsere Augen dabei geleistet? Unsere Augen haben sich in diesem Fahrtabschnitt ständig von einem Blickpunkt zum nächsten bewegt – die Blickpunkte nennt man Fixationen, die Bewegungen von einem Blickpunkt zum nächsten heißen Sakkaden. Wir fixieren manche Gegenstände länger, z. B. wenn wir die Hinweisschilder lesen wollen. Andere nehmen wir nur für einen „Augen-Blick“ wahr. Ein „Augen-Blick“ dauert oft nur den Bruchteil einer Sekunde.

Beim Sehen tritt Licht durch die Hornhaut – die äußerste Schutzschicht – und durch die Pupille. Unsere Pupillen können sich je nach Lichtverhältnissen öffnen und schließen. Das Licht trifft auf die elastische Linse, die sich entsprechend der Entfernung des Gegenstandes krümmen kann. Auf der Netzhaut, dem hinteren Teil des Auges, entsteht dabei ein Bild. Millionen von lichtempfindlichen Zellen (Photorezeptoren) sind an der Bildentstehung beteiligt. An einer Stelle der Netzhaut (Fovea, Sehgrube) ist das Bild besonders scharf und auch farbig. Außerhalb dieser Stelle sehen wir weniger genau (peripheres Sehen), können aber den gesehenen Gegenstand mit der nächsten Blickbewegung in den Schärfbereich holen. Die „Fotobilder“ der lichtempfindlichen Zellen werden in Nervenimpulse umgewandelt, die durch die Sehnerven die Augen verlassen und verschiedenen Abteilungen und Regionen in unserem Gehirn zur teils unbewussten (im Kleinhirn), teils bewussten Verarbeitung (in der Großhirnrinde) weitergeleitet werden.

Die Steuerstelle für unser bewusstes Sehen ist die Großhirnrinde. Hier entscheiden wir, was wir gezielt und ausgewählt sehen wollen, hier wird das Gesehene auch geordnet, bedacht und erkannt, es wird verglichen mit den Bildern, die wir gesucht und erwartet haben und mit solchen, die wir im Gedächtnis gespeichert haben. Fahrschüler und

Fahrer sind noch sehr mit der Suche von Informationen beschäftigt und haben erst wenige Bilder in ihrem Gedächtnis gespeichert. Der erfahrene Autofahrer weiß, welche Informationen er suchen muss und wo er hinschauen muss. Außerdem hat er viele Bilder von Verkehrssituationen im Langzeitgedächtnis gespeichert. Das Sehen eines Nicht-Autofahrers bzw. eines Fahrers ist ein anderes als das Sehen eines Fahrlehrers, auch wenn beide dieselbe Verkehrssituation ins Auge fassen.

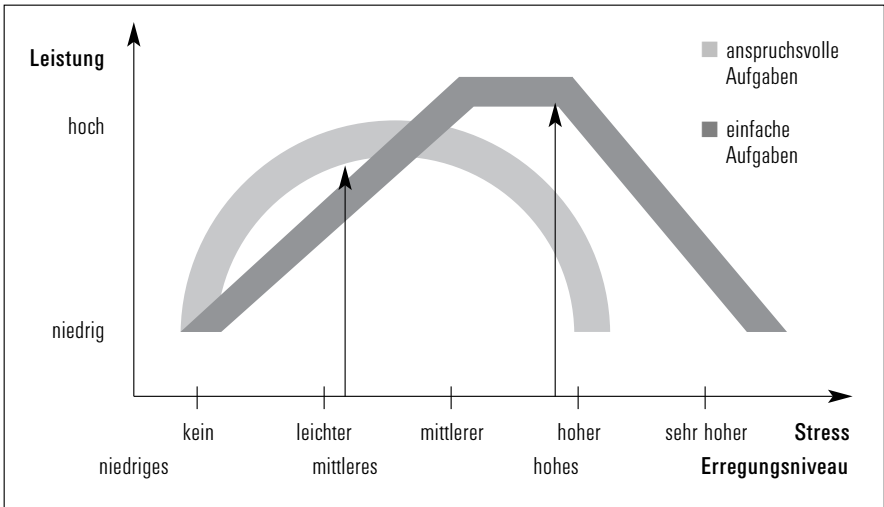
Unsere Wahrnehmungen sind ganzheitlich, weil wir die Bilder als Ganzes sehen und nicht zusammengesetzt aus tausend Einzelbildchen. Sie sind strukturiert und gegliedert, denn das, was wir sehen, sehen wir eingeteilt in Vordergrund und Hintergrund, in die Tiefe gestuft, in gegliederten Flächen, als geschlossene, vollständige, zusammengehörige Umrisse und Figuren. Unsere Wahrnehmungen sind abgekürzt. Wir müssen nicht alle Bilder die wir sehen ausführlich absuchen, denn für Vieles was wir mit den Augen suchen haben wir „Bilder“, „Filmstreifen“ und „Landkarten“ im Kopf, die unser Wahrnehmen ökonomisch machen. Wir sehen vor allem, was wir gelernt haben zu sehen. Weil unser Wahrnehmungsvermögen so entwickelt ist, genügt auch ein ganz kurzer „Augen-Blick“, in dem wir z. B. den Ausfahrtshinweis auf der Autobahn wahrnehmen.

Vermittelt durch unsere Augen und verarbeitet im Gehirn sehen wir Formen, Farben, Kontraste und räumliche Tiefe. Dadurch können wir im Straßenverkehr Abstände, Richtungen, Bewegungen und Bewegungsänderungen, Geschwindigkeiten und Geschwindigkeitsänderungen wahrnehmen. Wir können wahrnehmen, wie sich Verkehrssituationen u. U. kritisch entwickeln. Gefahren können wir auf uns zukommen sehen.

Zusammenspiel Augen und Gehirn

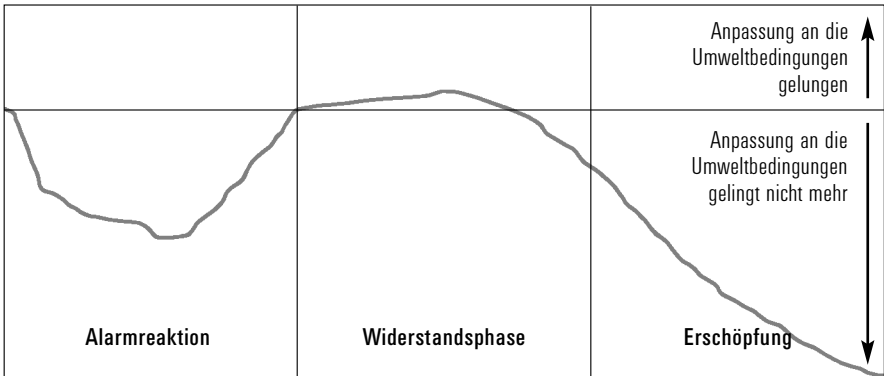


Wir fahren mit unserem Auto tagsüber und bei Nacht. Was ist bei Nachtfahrten anders als bei Tag? Tagsüber vermittelt uns das Tageslicht Lichtverhältnisse, mit denen wir Formen,



**Anpassung an chronische Stressbedingungen.
Das allgemeine Anpassungssyndrom (AAS) nach Selye**

Selye unterscheidet drei Stadien der Anpassung des Organismus an die belastende Umwelt.



(1) Alarmreaktion

Im ersten Stadium kommt es zu Alarmreaktionen, die anzeigen, dass der Organismus überlastet ist. Die Anpassung an die Stress auslösende Situation gelingt nicht. Es kommt zu physiologischen Veränderungen, durch die ein bedrohter Organismus die Wiederherstellung seines normalen Funktionierens zu erreichen versucht. In dieser Alarmphase ist vor allem der Sympathikus aktiv. Neben der Aktivierung des Sympathikus haben auch Hormonausschüttungen eine belebende Wirkung. Manche Men-

1.2.2 Emotionale Prozesse, Gefühle beim Fahren, Angst vor dem Fahren

Was sind Emotionen? Gefühle als zentraler Teil eines emotionalen Prozesses

„Ich bin heute nicht gut drauf, miese Stimmung“, sagt ein Fahrschüler. „Ich weiß auch nicht recht, woher das kommt; vielleicht von der Klassenarbeit heute früh“.

„Es war ein geiles Gefühl, zum ersten Mal mit dem eigenen Auto über die Autobahn zu brausen“, so ein junger Mann, der eben den Führerschein erworben hat.

„Ich hätte aus der Haut fahren können; ständig Stop and Go, und ich hatte doch diesen wichtigen Termin“, klagt ein Vertreter.

„Beim Überholen auf der Autobahn habe ich immer noch Herzklopfen und ein mulmiges Gefühl im Bauch“, gesteht eine 18-Jährige ihrem Freund.

„Das ist ein Gefühl“ sagt ein Prüfling, der eben seine Fahrerlaubnisprüfung bestanden hat. „Mir wird ganz warm und es kribbelt richtig im Bauch.“

Fünf Beispiele, bei denen es um Gefühle im Zusammenhang mit Fahren geht. Einige sind positiv, die andern eher belastend. Wie sehr wir durch Gefühle beeinflusst werden, hat jeder schon erfahren. Aber was geht da eigentlich in uns vor, wenn wir stolz, bedrückt, gut aufgelegt, glücklich sind? Woher kommt die innere Erregung, die mit manchen Gefühlen verbunden ist? Welche Gefühle gibt es überhaupt? Können wir sie beeinflussen oder kommen sie einfach über uns? Diesen Fragen wollen wir im Folgenden nachgehen.

In der psychologischen Fachsprache wird zwischen Emotion und Gefühl unterschieden. **Gefühle** sind subjektive Empfindungen, innerlich erlebte Eindrücke wie Freude, Trauer, Stolz, Scham, Zorn, Ekel. Sie sind aber nur ein Teilaspekt dessen, was da in uns vor sich geht und was mit Emotion bezeichnet wird. **Emotionen** umfassen zusätzlich zu den Gefühlen Prozesse der Erregung, hormonelle Veränderungen, kognitive und motivationale Elemente. In der Umgangssprache wird allerdings zwischen Gefühlen und Emotionen nicht unterschieden.

Häufig ist auch von **Affekten** die Rede. Meist versteht man darunter Gefühlszustände von besonderer Intensität. **Stimmungen** sind Gefühlslagen geringer Intensität und längerer Dauer. Ihr typisches Kennzeichen ist, dass sie nicht objektbezogen sind. Sie beziehen sich also nicht auf konkrete Sachverhalte und werden auch nur selten von etwas Konkretem ausgelöst. Unter **Launen** (das Wort leitet sich her von luna, lat.= Mond) versteht man Gemütsstimmungen, die häufig wechseln.

Dass Emotionen, beim Fahren auftretende Gefühle, Affekte, Stimmungen und Launen das Fahrverhalten beeinflussen, bedarf kaum einer weiteren Begründung. Fahrer können wütend werden, aus der Haut fahren, beim Fahren Glücksgefühle erleben, ungeduldig werden, sich gekränkt fühlen, mies drauf sein und vieles mehr.

Was Gefühle sind, glaubt jeder zu wissen. Schwierig aber wird es, wenn man definieren soll, was man unter einem Gefühl versteht. Auch für den Begriff Emotion liegen verschie-

Unterricht über Aggression im Straßenverkehr. Wichtige Elemente:

1. Klärung des Aggressionsbegriffs.
Nicht alles, was aggressiv erscheint, ist schon eine Aggression. Keine vorschnellen Interpretationen!
2. Unterschied zwischen Ärgeraggression und instrumenteller Aggression.
3. Sich der eigenen Aggressionen bewusst werden. Gefahr von Blockaden.
Methodisches Vorgehen:
 - Fahrlehrer berichtet über eigene Aggressionen
 - einen Aggressionsfragebogen ausfüllen lassen und besprechen
4. Aggressionen beherrschen lernen.
 - ärgerliches Verkehrsverhalten anderer freundlicher interpretieren
 - Verfahren zum Abbau der eigenen Erregung
5. Selbst kein aggressives Vorbild sein.

Unterricht über Aggressionen im Straßenverkehr sollte folgende fünf wichtige Elemente enthalten:

- (1) Die Fahrschüler sollten in die Lage versetzt werden, aggressiv erscheinendes Verkehrsverhalten daraufhin zu beurteilen, ob es sich tatsächlich um aggressives Verhalten handelt.

Hierzu müssen sie wissen, was unter Aggression zu verstehen ist und dass nicht jedes sozial schädliche Verkehrsverhalten – Überholen oder schnelles Fahren – schon als aggressiv bezeichnet werden kann. Sie müssen darauf hingewiesen werden, dass sozial schädliches Verkehrsverhalten auch Folge von Nervosität, Hektik, mangelnder Konzentration, Eile oder Ungeschicklichkeit sein kann. Fahrschüler sollten wissen, dass ein Urteil darüber, ob das Verhalten anderer aggressiv ist, hinsichtlich des Verkehrsverhaltens viel schwieriger zu fällen ist, als in anderen

Alltagssituationen, sie sollten wissen, warum dies so ist und dass man leicht irrtümlich zu ungünstigen Fehleinschätzungen anderer Verkehrsteilnehmer kommen kann. Als methodische Vorgehensweise empfiehlt sich, auf kleinen Kärtchen Beispiele von sozial unverträglichem Verkehrsverhalten schriftlich vorzugeben, und diese nach den Kategorien „vermutlich aggressiv“, „rücksichtslos, aber vermutlich nicht aggressiv“ und „gedankenlos, ungeschickt“ ordnen zu lassen. Die Sortierung könnte in Gruppenarbeit geschehen. Die Ergebnisse werden vorgestellt und im Plenum diskutiert. Am Ende dieses Unterrichtselements sollten die Teilnehmer die wesentlichen Bestimmungsmerkmale von Aggression kennen und wissen, dass sich Aggression in vielerlei Formen äußern kann. Dabei sollte auch auf die besondere, häufig vorkommende verbale Aggression (Schimpfen über andere Fahrer während des Fahrens) und ihre möglicherweise handlungsanbahnende Funktion hingewiesen werden.

2. Das Fahrverhalten

Im Verlauf unserer bisherigen Überlegungen haben wir den Kraftfahrer (1.) beschrieben und dabei die Fähigkeiten und Fertigkeiten, die er zum Fahren benötigt (1.1), seine Fahrtüchtigkeit (1.2) und verschiedene Aspekte der Fahrerpersönlichkeit (1.3) untersucht. Im Kapitel 2 wenden wir uns nun seinem Verhalten im Straßenverkehr zu. Wir haben uns sozusagen zuerst mit dem beschäftigt, was ein Kraftfahrer mitbringt, wenn er in sein Fahrzeug steigt; jetzt beschäftigen wir uns mit dem, was er aus dieser „Mitgift“ macht, wenn er fährt.

Wie verhalten sich Kraftfahrer im Straßenverkehr? Wie sollten sie sich verhalten?

Das Fahrverhalten ist außerordentlich vielfältig und aspektreich. Wir systematisieren und behandeln es in fünf Gruppen von Verhaltensweisen.

In 2.1 stellen wir dar, dass Fahrverhalten sowohl im routinierten Handling als auch im überlegten Entscheiden besteht. In 2.2 beschreiben wir das Fahrverhalten als ein Verhalten, das von Vorschriften, Normen und Regeln geprägt ist und sein sollte. In 2.3 kommt der Sicherheitsaspekt dazu. Der Straßenverkehr funktioniert, wenn sich die Teilnehmer sicherheitsbewusst verhalten. Weil im Straßenverkehr Menschen einander begegnen, müssen Verständigung (Kommunikation) (2.4) und Verständnis (Partnerschaft) hinzukommen. Ob einem das recht ist oder nicht – auch im Straßenverkehr geht es um Moral. Das Verhalten im Straßenverkehr soll verantwortungsvoll (2.5) sein, und Verantwortung ist eine moralische Kategorie. Sie ist keine Leerformel für Sonntagsreden.

Wir werden auf diese fünf Verhaltensaspekte, die zusammengehören wie die fünf Finger einer Hand, wieder zurückkommen, wenn wir in Kapitel 5 die Verhaltensziele der Fahrschülerausbildung bestimmen und in Kapitel 10 über Unterrichtsplanung und Unterrichtsbeurteilung nachdenken. Der Zusammenhang leuchtet sicher ein: Zuerst wird erörtert, wie Menschen sich tatsächlich im Straßenverkehr verhalten und verhalten sollten (2), dann wird dieses Verhalten als Ziel der Fahrschülerausbildung beschrieben (5) und schließlich wird gezeigt, wie diese Überlegungen konkret in die Unterrichtsplanung und -beurteilung (10) einfließen.

Stufe 1: An Angst vor Strafe orientiertes Urteilsniveau

Der Verkehrsteilnehmer verhält sich mehr oder weniger so, wie er will und wie es ihm passt. Was andere davon halten, kümmert ihn nicht; Vorschriften sind ihm gleichgültig. Sie spielen für ihn nur dann eine Rolle, wenn er befürchten muss, wegen Übertretung bestraft zu werden. Wenn er sich an die Regeln der StVO hält, dann aus Angst vor empfindlichen Strafen, vor allem natürlich vor Führerscheintzug.
Richtig fahren heißt für ihn: fahren, wie man will, aber aufpassen, dass man nicht erwischt wird.

Stufe 2: Am eigenen Vorteil orientiertes Urteilsniveau

Der Verkehrsteilnehmer verfolgt seine eigenen Interessen, weiß aber, dass andere dies auch tun. Wenn andere zuvorkommend sind, ist er das auch, wenn einer ihm schadet, schadet er ihm auch. Wenn einer ihn drängelt, reagiert er z. B. mit Ausbremsen. „Wie du mir, so ich dir“, ist sein Grundsatz.
Richtig fahren heißt für ihn: auf den eigenen Vorteil achten und daran denken, dass dies andere auch tun, aber sich nichts gefallen lassen.

Stufe 3: An den Erwartungen wichtiger anderer orientiertes Urteilsniveau

Der Verkehrsteilnehmer möchte vor anderen, die er gut kennt, gut dastehen. Er orientiert sich an Erwartungen von Freunden, Mitfahrern, Angehörigen, Bekannten, insofern diese ihm wichtig sind. Bei ihnen möchte er als „guter“ Fahrer gelten. Dies kann im einen Fall bedeuten, riskant zu fahren, zeigen, was man kann, im andern Fall kann es bedeuten, vorsichtig zu sein (man denke etwa an die Erwartungen von Eltern).
Richtig fahren heißt für ihn: vor wichtigen Bezugspersonen als „guter“ Fahrer dastehen.

Stufe 4: An gesetzlichen Vorschriften und allgemeinen Konventionen orientiertes Urteilsniveau

Der Verkehrsteilnehmer richtet sich nach den Regelungen der StVO oder hält sich an Konventionen. Was befohlen ist, muss auch befolgt werden, evtl. ergänzt oder relativiert durch gewisse Konventionen. Er tut das, was man tut.
Richtig fahren heißt für ihn: die gesetzlichen Vorschriften einhalten.

Stufe 5: Am Wohlergehen aller Menschen orientiertes Urteilsniveau

Der Verkehrsteilnehmer berücksichtigt, dass alle Verkehrsteilnehmer schnell und sicher ihr Ziel erreichen wollen. Gerechtigkeit, Fairness und Rücksichtnahme sind deshalb die leitenden moralischen Prinzipien seines Fahrverhaltens.
Er weiß, dass auch Nichtverkehrsteilnehmer vom Verkehr tangiert werden: Anwohner (Lärm- und Abgasbelastung), alle Lebenden (Luft- und Klimaproblematik), die nächste Generation (Ressourcenverbrauch, Umweltschädigung). Auch deren Wohlergehen schließt er in seine Überlegungen ein.
Er hält sich an die Vorschriften der StVO. Er relativiert aber das, was nach diesen Vorschriften erlaubt ist, an darüber hinausgehenden Überlegungen, die das Wohl aller Menschen im Auge haben und setzt sich dafür ein, dass solche Überlegungen ihren Niederschlag in entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen finden.
Richtig fahren heißt für ihn: das Wohlergehen aller berücksichtigen und zu diesem aktiv beitragen.

3. Fahrlehrer von Beruf

3.1 Fahrlehrer: Berufsaufgaben, Berufsleitbild, Meinungsbild

Lehrer ist ein besonderer Beruf; Fahrlehrer ist ein spezieller Lehrerberuf

M. Bayerwaltes, eine Gymnasiallehrerin, schreibt in ihrem Erfahrungsbericht („Große Pause“) „Über dem Eingang zum Lehrerberuf sollte vielleicht in Zukunft so etwas wie das delphische ‚Erkenne dich selbst‘ stehen, geleitet durch zwei Fragen: Willst du wirklich dein ganzes Berufsleben lang mit (lauten, frechen, anstrengenden) Kindern verbringen? Kannst du oder weißt du etwas, das dir selbst so wichtig ist, dass du es Kindern und Jugendlichen immer wieder aufs Neue erklären oder erzählen möchtest? Und nur wer nach langer und gründlicher Selbstprüfung zweimal laut und deutlich ja gesagt hat, der dürfte hinein.“ (Bayerwaltes, S. 92).

Dieses „Erkenne dich selbst“ lässt sich wohl auch auf Fahrlehrer übertragen. Es müsste dann in etwa lauten: Sind dir die Automobilität und die Verkehrssicherheit so wichtig, kannst du das so gut, dass du es immer wieder aufs Neue erklären möchtest? Kannst du dir vorstellen, dass du ein ganzes Berufsleben lang (meistens) mit Achtzehnjährigen arbeitest?

Lehrer ist ein besonderer Beruf; Fahrlehrer ist ein spezieller Lehrerberuf.

Fußballspielen, Singen, Schauspielen, Kinder erziehen, anderen etwas erklären – das kann jeder Laie irgendwie. Folgt man einer alten Definition von 1885 (Grimm'sches Wörterbuch), dann ist ein „Ley, ein Person, die kein ampt hat, ein schlächt, einfältig und unwissend mensch“. In der heutigen Sprache ausgedrückt ist ein Laie jemand, der kein Amt bzw. keinen

offiziellen Auftrag hat, der mit geringer Qualität, wenig Wissen und ohne Überblick eine Tätigkeit ausführt. Wenn die angesprochenen Tätigkeiten nicht mehr der Ausbildung durch Laien überlassen werden, wenn sie für den Fortbestand und die Weiterentwicklung der Gesellschaft als wertvoll und bedeutend angesehen werden, wenn sie besonders kompetent ausgeführt werden sollen, auch wenn sie schwierig zu erlernen sind, werden diese Tätigkeiten zu Berufen (Fußballtrainer, Gesangslehrer, Erzieher usw.), gibt es Profis, wird über Professionalisierung = Verberuflichung nachgedacht.

Das Mobilitätsverhalten ist in unserer Zeit sehr anspruchsvoll, es ist nicht einfach zu erlernen, und es hat eine hohe gesellschaftliche Bedeutung erlangt. Daher muss es der Profi den Einsteigern beibringen.

In dem Maß, in dem in den letzten Jahrzehnten die Anforderungen an das Führen eines Kraftfahrzeugs gestiegen sind, ist es zwingend geworden, die Profi-Qualität des Fahrlehrers zu profilieren. Alle Reformen der letzten Jahrzehnte – vor allem die großen Refor-

6. Methoden im Fahrschulunterricht

Wie werden Ausbildungsinhalte vermittelt? Wie werden Ausbildungsziele verfolgt? Wie wird gut und richtig ausgebildet? Wie wird erfolgreich gelernt?

Solche Fragen, also **Fragen nach dem „Wie“**, sind Fragen nach der richtigen **Auswahl** und der erfolgreichen **Anwendung von Unterrichtsmethoden**. Statt von Unterrichtsmethoden spricht man gelegentlich auch von Unterrichtsverfahren, von Lehrmethoden oder von Lernmethoden oder auch von Lehr-Lern-Methoden, je nachdem ob man Methoden aus der Perspektive des Lehrenden oder des Lernenden sieht.

Ein Fahrlehrer muss

1. **die Unterrichtsmethoden kennen,**
2. **sie gut beherrschen und**
3. **sie richtig auswählen.**

Ein guter Lehrer verfügt über ein umfangreiches Methodenrepertoire, beherrscht die Methoden souverän und wählt die richtigen aus.

Das Lehren und das Lernen bedienen sich einer Fülle von Methoden. Manche sind uralte, wie das Abfragen. Manche sind brandneu, z. B. das „Superlearning“ mit Hilfe von beruhigender Musik. Manche Methoden werden ständig im Alltag verwendet, beispielsweise das Geben von Anweisungen, und manche bedürfen einer professionellen Schulung, wie das Arrangieren

von Gruppenprozessen. Weil Methoden vielfältigen Traditionen entstammen, weil es sich bei Methoden sowohl um Alltags- als auch um professionelle Methoden handelt, weil sie vielfach begründet sind und in vielen Berufsfeldern Anwendung finden, ist es nicht ganz leicht, sie zu systematisieren und einzuteilen. Das kann man daran ersehen, dass es viele solcher Einteilungen gibt. Andererseits ist eine Einteilung notwendig, um Methoden richtig auswählen zu können. Wir stellen hier eine Einteilung vor, die den Anforderungen des Fahrschulunterrichts gerecht werden soll. Wir teilen die Methoden in fünf Gruppen ein, beschreiben ihre Einsatzmöglichkeiten im theoretischen und im praktischen Unterricht und das Verhalten, das Lehrer und Schüler zeigen, wenn sie diese Methoden anwenden.

Methodische Fertigkeiten kann man wie alle Fertigkeiten lernen und trainieren. Dazu muss man sie zunächst kennen und dann erproben, man muss Beobachtungs- und Beurteilungskriterien haben und mit ihrer Hilfe beim wiederholten Anwenden feststellen können, ob man sie perfekter beherrscht als vorher. Wir schlagen für die Fahrlehrer-ausbildung und -fortbildung, aber auch zur persönlichen Vervollkommnung der Methodenkompetenz, ein Trainingsarrangement vor, das wir in Anlehnung an das sog. Micro-Teaching (Zifreund 1976) erprobt haben.

8. Unterrichtsprinzipien für den Fahrschulunterricht

Jeder Fahrlehrer hat seine Unterrichtsprinzipien. Die Beachtung einiger didaktischer Prinzipien ist für den Fahrlehrer rechtlich verbindlich.

Unterrichtsprinzipien sind Grundsätze für die Planung und Gestaltung von Unterricht. Wenn sie berücksichtigt werden, ist der Grundstein für erfolgreichen Unterricht gelegt.

Dass Fahrlehrer didaktische Prinzipien berücksichtigen sollen, ist nicht nur ein pädagogisch motivierter Wunsch. Die Beachtung vieler didaktischer Prinzipien ist in der Fahrschüler-Ausbildungsordnung verpflichtend vorgeschrieben. Dort ist zwar nicht von Prinzipien die Rede, aber von Ausbildungsgrundsätzen, was inhaltlich auf dasselbe hinausläuft.

Wir haben die Unterrichtsprinzipien, wie sie aus der Erziehungswissenschaft und der Lernpsychologie stammen, für den Fahrunterricht zusammengefasst und verweisen auf die entsprechenden Bestimmungen der Fahrschüler-Ausbildungsordnung.

9. Die Beziehung zwischen Fahrlehrer und Fahrschüler

In der Fahrschule X kam es zu einer heftigen Auseinandersetzung zwischen einem Fahrschüler und dem Fahrlehrer. Sie endete damit, dass der Fahrschüler die Ausbildung abbrach, eine Rückzahlung verlangte und gerichtliche Schritte androhte. Auch wenn der Fahrschüler diesbezüglich keine guten Karten hatte – dem Fahrlehrer bescherte dieser Zwischenfall eine schlaflose Nacht. Was hatte er nur falsch gemacht? Der junge Mann war ihm schon bei der Vorstellung unangenehm aufgefallen. Als arrogant schätzte er ihn ein. Und diese Einschätzung schien sich zu bewahrheiten. Im praktischen Unterricht hatte er nichts drauf. Das zeigte doch, dass hinter der Fassade nichts steckte. In fast jeder Theoriestunde stellte er knifflige Fragen, sicher um ihn reinzulegen. Zum Schluss ließ der Fahrlehrer ihn gar nicht mehr zu Wort kommen. „Autoritärer Halbgebildeter“ war der Kommentar des Fahrschülers. Und das vor allen anderen! Das musste er sich doch nicht gefallen lassen! War er wirklich autoritär? Auch sein Sohn hatte ihm das schon vorgeworfen. Aber was heißt schon autoritär? Er hatte ja nur das Beste seiner Fahrschüler im Auge, viele von ihnen waren ja noch sehr unreif und schließlich wusste er aufgrund seiner Erfahrung, wo es lang gehen sollte.

Was ist da passiert? An was lag es, dass die beiden sich so in die Haare gerieten? Wir wollen im Folgenden ein paar mögliche Gründe suchen.

Aber die Frage, wie Fahrlehrer eine gute Beziehung zu ihren Schüler sichern können und vor welchen Fehlern sie sich hüten sollten, hat über den Fall hinaus grundsätzliche Bedeutung.

Für eine gute Beziehung zu den Schülern zu sorgen ist eine der zentralen Aufgaben des Lehrerberufs. Das gilt auch für Fahrlehrer. Wir alle wissen aus unserer Erfahrung, dass wir manche Lehrer lieber hatten als andere, dass wir bei manchen Lehrern besser gelernt haben, als bei anderen. Viele empirische Untersuchungen belegen, dass der Lernerfolg bei beliebten Lehrern größer ist als bei unbeliebten. Das soziale Klima, das zwischen Lehrern und Schülern herrscht, ist zwar nicht die einzige Einflussgröße auf Lernerfolg. Merkmale des Unterrichtens wie Klarheit, Strukturierung, Methodenwahl, Methodenvielfalt, Medieneinsatz, Zeitnutzung und vieles andere mehr beeinflussen ebenfalls den Lernerfolg. Wenn es aber, wie im Fahrunterricht, nicht nur um die Aneignung von Wissen (und Fahrfertigkeit), sondern auch um Werteklä rung und Wertevermittlung, Schärfung des moralischen Urteils und Einstellungsänderung geht, spielt neben dem methodischen Geschick die Qualität der Lehrer-Schüler-Beziehung eine entscheidende Rolle.

Dem trägt auch die Fahrschüler-Ausbildungsordnung Rechnung. Dort heißt es bei den Allgemeinen Ausbildungsgrundsätzen: „Der Fahrlehrer soll gegenüber dem Fahrschüler sachlich, aufgeschlossen und geduldig auftreten. Die Mitarbeit des Schülers ist insbeson-