

Arbeitsblatt „Gesetzesänderung zur Integration von E-Learning in der Fahrlehrerausbildung“



BACFA e.V.

Cemeinsam für gute Fahrlehrer

Erstellt wurde das Dokument durch die Bundesarbeitsgemeinschaft der Fahrlehrerausbildungsstätten von der Arbeitsgruppe "E-Learning". Die Arbeitsgruppe setzte sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

Ulrich Auerbeck (Trackademy GmbH, Hallbergmoos bei München)

u.auerbeck@trackademy.de

Tatjana Contzen (Verkehrskolleg Contzen GmbH, Leverkusen)

t.contzen@verkehrskolleg.de

Harald Bayer (VM Verkehrsinstitut, München)

h.bayer@vm-verkehrsinstitut.de

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|----|
| Arbeitsblatt „Gesetzesänderung zur Integration von E-Learning in der Fahrlehrausbildung“ | 1 |
| Inhaltsverzeichnis | 2 |
| Abbildungsverzeichnis | 2 |
| 1. Einleitung | 3 |
| 2. Definitionen | 4 |
| 2.1 Synchroner Unterricht | 4 |
| 2.2 Asynchroner Unterricht | 4 |
| 2.3 Synchroner Präsenzunterricht | 4 |
| 2.4 Synchrones E-Learning | 4 |
| 2.5 Asynchrones E-Learning | 5 |
| 2.6 Blended Learning | 5 |
| 3. Theoretische Grundlagen | 5 |
| 3.1 Theorien zur Gruppenbildung | 6 |
| 3.2 Der Kompetenzbegriff und die berufliche Handlungskompetenz | 8 |
| 3.3 Zusammenfassung | 10 |
| 4. Möglichkeiten und Grenzen von synchronen E-Learning | 11 |
| 5. Begründung zu unterschiedlichen Lernformen | 12 |
| 6. Geforderte Novellierungen | 13 |
| 7. Qualitätssicherung | 14 |
| 8. Fazit | 15 |
| Quellenverzeichnis | 16 |
| Anlage 1 | 18 |

Abbildungsverzeichnis

| | |
|---|---|
| Abbildung 1: berufliche Handlungskompetenzen (eigene Darstellung) | 8 |
|---|---|

1. Einleitung

Die Digitalisierung, als evolutionärer Schritt im Bildungswesen, steht im Zentrum zahlreicher Betrachtungen und fesselt die Aufmerksamkeit von Pädagogen, Bildungsforschern und Entscheidungsträgern gleichermaßen. Der Übergang von herkömmlichen Lehrmethoden hin zu digital gestützten Lernformen stellt eine Herausforderung dar, die nicht nur technologische Aspekte, sondern auch pädagogische, organisatorische und gesellschaftliche Dimensionen umfasst (vgl. Gutbrod, 2020). Die Fahrlehrerausbildung spielt eine entscheidende Rolle in der Sicherstellung von qualifizierten und kompetenten Fahrlehrern, die eine sichere und effiziente Verkehrserziehung gewährleisten. In diesem Zusammenhang ist es notwendig, die Ausbildungsprozesse zu modernisieren und an die Anforderungen des digitalen Zeitalters anzupassen. Die Integration von E-Learning stellt eine effiziente Möglichkeit dar, die Qualität und Effektivität der Fahrlehrerausbildung zu steigern. Es ist dabei von Bedeutung, anzumerken, dass der Terminus "E-Learning" keine allgemeingültige und einheitliche Definition aufweist und aufgrund dessen in dieser Ausarbeitung genauer klassifiziert wird. Dennoch bietet auch der klassische Präsenzunterricht eine Fülle von Vorteilen, die in bestmöglicher Weise genutzt werden sollten, um sicherzustellen, dass zukünftige Fahrlehrer eine optimale Ausbildung erhalten. Die Realisierung von hochwertiger Lehre manifestiert sich grundsätzlich als eine kollektive Erfahrung, die sowohl Lehrende als auch Lernende während des Lernprozesses durchleben, wobei eine wechselseitige Lernbeziehung zwischen beiden Akteuren besteht (vgl. Dees et al. 2007). Die von der Bundesarbeitsgemeinschaft der Fahrlehrerausbildungsstätten geforderte Gesetzesänderung zielt darauf ab, den Einsatz von E-Learning-Methoden in der Fahrlehrerausbildung zu fördern und die damit verbundenen Vorteile zu realisieren. Es ist von essenzieller Bedeutung, hervorzuheben, dass die vorgeschlagenen Modifikationen in der Fahrlehrerausbildungsverordnung auf dem aktuellen Stand der technologischen Entwicklung beruhen. In der Zukunft werden sich aufgrund des verstärkten Einsatzes von Virtual-Reality¹ und Augmented-Reality² noch zahlreiche weitere Möglichkeiten zur Veränderung und Optimierung eröffnen.

Wie zuvor erwähnt sind in der gegenwärtigen gesellschaftlichen Debatte eine Vielzahl von Termini und Auffassungen in Bezug auf die Konzepte des E-Learning und des Blended-Learning präsent. Deswegen sollen in diesem Schreiben zunächst einschlägige Begrifflichkeiten erläutert und definiert werden. Im Anschluss daran wird aufgezeigt, weshalb die vorliegende Arbeit eine durchdachte Kombination von Präsenzunterricht und E-Learning-Elementen bevorzugt. Im nächsten Teil dieser Ausarbeitung erfolgt eine präzise Darlegung, welche Themen und Inhalte sich in einer digitalen Lernumgebung erfolgreich realisieren lassen. Abschließend wird ein Fazit erstellt.

Im Anhang dieser schriftlichen Abhandlung findet sich zusätzlich eine tabellarische Darstellung, die in klar strukturierter Form sämtliche Thematiken auflistet. Diese Tabelle illustriert akkurat, welche Lehrinhalte sowohl für den herkömmlichen Präsenzunterricht als auch für die digitale Online-Lehre in Betracht gezogen werden können.

¹VR (Virtual Reality): Virtuelle Realität ist eine computergenerierte Umgebung, die es einem Benutzer ermöglicht, in eine immersive und interaktive Welt einzutauchen, die von der realen Welt getrennt ist. Dies geschieht oft mithilfe von speziellen Headsets oder Brillen.

²AR (Augmented Reality): Erweiterte Realität bezieht sich auf die Einblendung von computergenerierten Inhalten wie Text, Bilder und 3D-Modelle in die reale Welt. Dies geschieht in der Regel mithilfe mobiler Geräte wie Smartphones oder Tablets, wodurch eine Interaktion zwischen der physischen und virtuellen Umgebung ermöglicht wird.

2. Definitionen

Der Terminus "E-Learning" kann in pädagogischer Hinsicht als nicht wissenschaftlich begriffen werden, da er als Neologismus ursprünglich aus der Sphäre der Werbeindustrie entstand. Dieser Begriff umfasst sämtliche Formen des Wissenserwerbs und der Kompetenzentwicklung, bei denen elektronische Medien als Hilfsmittel Verwendung finden, unabhängig davon, ob dies online oder offline geschieht. E-Learning repräsentiert eine Lehr- und Lernform, bei der moderne Informations- und Kommunikationstechnologien in didaktische Arrangements integriert werden, sei es zur Begleitung des Lernprozesses mittels sogenannter "hybrider" Lehrmethoden oder sogar als alleinige Vermittlungsform. Der Terminus selbst offenbart ein semantisches Paradox, da der Lernprozess an sich nicht als "elektronisch" charakterisiert werden kann. Das Attribut "elektronisch" trifft lediglich auf die sogenannte "delivery" oder "enabling" Technologie zu, die Bildungsressourcen zu den Lernenden transportiert. Daher wird oft der Ausdruck "E-Teaching" anstelle von "E-Learning" bevorzugt, um den Schwerpunkt auf den Lehrvermittlungsprozess zu legen, der durchaus elektronisch gestaltet sein kann. (vgl. Ehlers 2011). In diesem Schriftstück sollen die bedeutsamsten Termini eindeutig definiert und folglich voneinander abgegrenzt werden. Dieser Schritt ist von entscheidender Wichtigkeit, um Klarheit zu schaffen. Im Folgenden werden daher einige Schlüsselbegriffe präzise definiert, um klare und einheitliche Verständnisgrundlagen zu schaffen, die in zukünftigen Rechtsnormen unverzichtbar sind. Jedoch soll an dieser Stelle nochmals ausdrücklich hervorgehoben werden, dass lediglich synchrone Lernformate, wie der synchrone Präsenzunterricht sowie synchrones E-Learning als reguläre Unterrichtseinheiten anerkannt werden sollen. Jegliche Lerneinheit, die in asynchroner Form stattfindet, kann von den Ausbildungsstätten und den Teilnehmern zusätzlich genutzt werden. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass diese asynchronen Lerneinheiten nicht als Ersatz, sondern als Ergänzung für synchrone Unterrichtsformate konzipiert sind.

2.1 Synchroner Unterricht

bezeichnet eine Form des Unterrichts, bei der alle Lernenden zur gleichen Zeit teilnehmen, unabhängig davon, ob dies online oder in physischer Präsenz geschieht.

2.2 Asynchroner Unterricht

hingegen ermöglicht den zukünftigen Fahrlehrern, zu unterschiedlichen Zeiten am Unterricht teilzunehmen, sei es durch digitales Online-Streaming oder die Bearbeitung von E-Learning-Plattformen sowie analog durch die Erledigung von Hausaufgaben.

2.3 Synchroner Präsenzunterricht

umfasst eine physische Präsenz der Fahrschüler am selben Ort, wo ein Dozent den Unterricht erteilt. Obwohl digitale Unterrichtsmedien zur Unterstützung verwendet werden können, erfolgt der Lehrprozess auf herkömmlichem Weg.

2.4 Synchrones E-Learning

involviert, dass Lernende und Lehrer zur gleichen Zeit am selben Online-Unterricht teilnehmen. Das Unterrichtsgeschehen wird hierbei digital übertragen, und die Interaktion zwischen Lernenden und Lehrer erfolgt auf elektronischem Wege. "Synchrones E-Learning" beschreibt eine Lernumgebung, die ähnlich wie traditioneller Präsenzunterricht von Lehrkräften geleitet wird. Der wesentliche Unterschied besteht darin, dass sich die Beteiligten nicht am gleichen physischen Ort befinden. Stattdessen sind Lernende und Lehrende gleichzeitig in einem virtuellen Raum miteinander verbunden. Sie haben Zugang zu denselben Lerninhalten, können sich über Kameras sehen und auf vielfältige Weise kommunizieren und interagieren (vgl. Langenbach, 2017, zitiert in Sturzbecher et al., 2022).

2.5 Asynchrones E-Learning

Asynchrones Lernen bezieht sich auf die Nutzung von E-Learning-Angeboten, die unabhängig von Ort und Zeit abgerufen und bearbeitet werden können. Die Lehrenden stellen digitale Lernmaterialien wie Lernplattformen und -videos zur Verfügung. Es erfolgt entweder kein gemeinsames Lernen mit anderen Lernenden oder dies ist nur in begrenztem Umfang möglich, beispielsweise über eine Chatfunktion. Aufgrund der zeitlich unabhängigen Bearbeitung der Lernmaterialien liegt der Fokus dieser Lernform auf dem Lernenden und eignet sich daher auch für Zielgruppen mit unterschiedlichen Lernvoraussetzungen und Leistungsniveaus (vgl. Langenbach, 2017, zitiert in Sturzbecher et al., 2022).

2.6 Blended Learning

ist ein von einem Dozenten geleitetes, eigenständiges Lernen der Lernenden. Diese haben die Möglichkeit, entweder einzeln oder in Gruppen an Lehrangeboten teilzunehmen, sowohl synchron, beispielsweise in Form von Kleingruppenarbeit, als auch asynchron, indem sie eigenständige Einzelarbeit leisten. Dabei kann das Lernen sowohl auf analoge Weise, beispielsweise über Arbeitsblätter oder Lehrbücher, als auch digital, etwa mithilfe von E-Learning-Plattformen, erfolgen. Blended Learning kombiniert häufig Präsenzunterricht mit asynchronem E-Learning, wodurch die Lernenden die Möglichkeit haben, innerhalb eines vom Lehrenden festgelegten zeitlichen und thematischen Rahmens ihren Lernprozess selbst zu steuern (vgl. Mandl & Friedrich, 1991, zitiert in Sturzbecher et al., 2022, S. 127). Dieses Konzept gründet auf konstruktivistischen Ansichten über Lehren und Lernen, die betonen, dass erfolgreiche Lernende nicht nur Wissen aufnehmen, sondern dieses auch eigenständig konstruieren müssen (vgl. Schiersmann, 2007, zitiert in Sturzbecher et al., 2022, S. 127).

Die vorgelegten Definitionen verdeutlichen, dass die Verwendung der Termini "Genehmigung von E-Learning" im Rahmen der Fahrlehrerausbildung durchaus als unpassend anzusehen ist. E-Learning hat sich bereits seit einiger Zeit als essenzieller Bestandteil dieses Ausbildungsfeldes etabliert und ist von elementarer Wichtigkeit. Demgegenüber fokussiert sich diese Abhandlung auf die Implementierung des synchronen E-Learnings in die Fahrlehrerausbildung und verwendet daher im weiteren Verlauf dieser Arbeit diese spezifischen Termini.

3. Theoretische Grundlagen

Im nachfolgenden Abschnitt des vorliegenden Forschungsdiskurses werden diverse theoretische Konzeptionen und wissenschaftliche Fundierungen dargelegt, die intendieren, aufzuzeigen und pädagogisch zu rechtfertigen, weshalb ein begrenzter Anteil von ungefähr 20 Prozent synchrones E-Learning die Lehrausbildung im Bereich der Fahrlehrerschaft substantiell optimieren könnte. In diesem Zusammenhang werden Konzeptionen zur Genese von Gruppen sowie spezifische Kompetenztheorien und weitere einschlägige Erklärungsansätze elaboriert. Die Gruppenbildungs-Theorien betonen die Bedeutung des Präsenzunterrichts zu Beginn eines Lernprozesses, während die Theorien zur Kompetenzentwicklung die Vorteile des synchronen E-Learnings und die Notwendigkeit des Präsenzunterrichts hervorheben. Eine ausgewogene Integration beider Ansätze ist entscheidend, um ein flexibles und effektives Lernumfeld zu schaffen, das den unterschiedlichen Bedürfnissen der Lernenden gerecht wird.

3.1 Theorien zur Gruppenbildung

Die Bildung von Gruppen ist ein entscheidender Aspekt der Teamdynamik und beeinflusst den Erfolg und die Effizienz bei der Ausbildung zum Fahrlehrer maßgeblich. Dieser Abschnitt geht auf zwei bedeutende Theorien zur Gruppenentwicklung ein, nämlich auf die Tuckman-Phasen der Gruppenentwicklung und die Theorie von Bernstein und Lowy zur Verständniserweiterung von Teamdynamiken. Durch eine eingehende Untersuchung dieser Theorien und ihrer entsprechenden Quellen möchten wir wertvolle Einblicke in die Prozesse bieten, die eine effektive Gruppenbildung prägen.

3.1.1 Tuckmans Phasen der Gruppenentwicklung

Bruce Tuckman`s weithin anerkanntes Modell skizziert die aufeinanderfolgenden Phasen, die Gruppen in der Regel durchlaufen, wenn sie sich entwickeln und reifen. Die Phasen sind Forming, Storming, Norming und Performing. Tuckman`s Arbeit, erstmals 1965 veröffentlicht, ist zu einem Grundpfeiler in der Erforschung von Gruppendynamiken geworden (vgl. Tuckman 1965). In diesem Abschnitt werden die einzelnen Phasen genauer beleuchtet.

3.1.1.1 Forming (Formierung)

In der Phase der Formierung erfolgt die Konstituierung der Gruppe. Die Mitglieder orientieren sich hierbei an den formulierten Zielen und gestellten Aufgaben der Gruppe. In dieser Periode macht sich eine gewisse Unsicherheit breit, begleitet von einer Abhängigkeit von der Führungsebene (vgl. ebd.)

3.1.1.2 Storming (Auseinandersetzung)

In der Phase der Auseinandersetzung, auch als "Storming" bezeichnet, manifestieren sich Konflikte und Machtkämpfe innerhalb der Gruppe. Die Mitglieder engagieren sich aktiv in Auseinandersetzungen um Positionen und Einfluss innerhalb des Gruppengefüges. Eine grundlegende Klärung der Rollen und Aufgaben steht dabei im Fokus, um eine Strukturierung und effektive Zusammenarbeit zu ermöglichen (vgl. Wheelan 2016)

3.1.1.3 Norming (Normierung)

In der Phase der Normierung, manifestieren sich Einheit und Kohäsion innerhalb der Gruppe. In dieser Periode entwickeln die Gruppenmitglieder gemeinsame Normen und Werte, die als Grundlage für die Zusammenarbeit dienen. Effektive Kommunikation und kooperative Interaktionen nehmen ihren Anfang, wodurch ein harmonisches und gut koordiniertes Gruppengefüge entsteht (vgl. Forsyth 2018).

3.1.1.4 Performing (Leistung)

In der Phase der Leistung, auch als "Performing" bezeichnet, erreicht die Gruppe ihre optimale Leistungsfähigkeit. Diese Periode zeichnet sich durch eine äußerst effiziente Zusammenarbeit sowie eine hohe Produktivität aus. Der Fokus liegt dabei eindeutig auf der zielfokussierten Umsetzung, wodurch die Gruppe ihre gesteckten Ziele erfolgreich realisiert (vgl. Hackman & Johnson 2009).

3.1.1.5 Adjourning (Auflösung)

In der Phase der Auflösung, bereitet sich die Gruppe auf ihre formale Beendigung vor. In dieser Periode erfolgt eine umfassende Reflexion über die erzielten Erfolge und gemeisterten Herausforderungen während des gemeinsamen Prozesses. Dieser Abschnitt wird durch individuelle Verabschiedungen geprägt, bei denen die Mitglieder ihre persönlichen Eindrücke und Erfahrungen teilen, um den Übergang zu neuen individuellen oder kollektiven Vorhaben zu markieren (vgl. Tuckman 1977).

3.1.2 Phasen des Gruppenentwicklung nach Bernstein und Lowy

Die Gruppenentwicklung ist ein dynamischer Prozess, der nicht nur kognitive und Verhaltensaspekte, sondern auch soziale und emotionale Dimensionen umfasst. Bernstein und Lowy bauen auf dem Modell von Tuckman auf und präsentieren einen umfassenden Rahmen, der diese Aspekte in den Fokus rückt. Der Rahmen von Bernstein und Lowy wird in modernen Teamentwicklungsprogrammen als erweiterte und emotional-intelligente Alternative zu Tuckmans Modell genutzt (vgl. Pearce & Conger 2003). Hierbei hat die Forschung aufgezeigt, dass die Integration emotionaler Intelligenz in die Gruppenentwicklung die Teamleistung verbessern kann (vgl. Jordan & Troth 2004). Der folgende Abschnitt erläutert die Phasen ihres Modells - Orientierung, Unzufriedenheit, Lösung, Produktion und Beendigung - und bietet eine Perspektive auf die Komplexität von Gruppendynamiken.

3.1.2.1 Orientierung

In der Phase der Orientierung, vergleichbar mit der "Forming"-Phase im Modell von Tuckman, initiieren die Gruppenmitglieder den Prozess der Gruppenbildung. Der Schwerpunkt liegt hierbei auf dem umfassenden Verständnis der Gruppenziele sowie der individuellen Beiträge jedes Mitglieds. Eine besondere Betonung liegt auf der Ausarbeitung klarer Kommunikationsstrukturen, um einen effektiven Informationsaustausch zu gewährleisten und die Grundlage für eine kooperative Zusammenarbeit zu legen (vgl. Bernstein & Lowy 2016)

3.1.2.2 Unzufriedenheit

In der Phase der Unzufriedenheit, die dem Äquivalent der "Storming"-Phase im Tuckman-Modell entspricht, liegt besonderes Augenmerk auf den emotionalen Aspekten innerhalb der Gruppe. Während dieser Periode erfolgt die Identifizierung von Konflikten und Unzufriedenheit, wobei der Fokus auf der Entwicklung von Lösungsansätzen für diese Herausforderungen liegt. Es wird angestrebt, durch konstruktive Auseinandersetzungen und gezielte Maßnahmen eine Verbesserung der Gruppendynamik und ein harmonischeres Arbeitsklima zu erreichen (vgl. Johnson & Johnson 2009)

3.1.2.3 Lösung

In der Phase der Lösung, die sich aus der "Norming"-Phase im Tuckman-Modell entwickelt, liegt eine verstärkte Betonung auf der emotionalen Intelligenz der Gruppenmitglieder. In diesem Abschnitt erfolgt die Erarbeitung gemeinsamer Normen und Werte, wobei ein besonderer Fokus auf der Förderung empathischer Kommunikation liegt. Durch die gezielte Berücksichtigung emotionaler Aspekte strebt die Gruppe an, eine harmonische und unterstützende Atmosphäre zu schaffen, die das kollektive Wohlbefinden und die effektive Zusammenarbeit fördert (vgl. Goleman 1995)

3.1.2.4 Produktion

In der Phase der Produktion, die Parallelen zur "Performing"-Phase im Tuckman-Modell aufweist, liegt ein erhöhter Fokus auf sozialer Kompetenz. Während dieser Periode wird angestrebt, die Effizienz durch eine optimierte Zusammenarbeit zu maximieren. Es erfolgt eine gezielte Stärkung der individuellen und kollektiven Leistung, wobei die soziale Kompetenz der Gruppenmitglieder besonders betont wird. Durch eine ausgeprägte Sensibilität für zwischenmenschliche Dynamiken wird das Ziel verfolgt, eine produktive und angenehme Arbeitsatmosphäre aufrechtzuerhalten (vgl. Salas et al. 2017)

3.1.2.5 Beendigung

In der Phase der Beendigung, die Ähnlichkeiten mit Tuckmans "Adjourning"-Phase aufweist, wird der Abschluss des Gruppenprozesses eingeleitet. In diesem Stadium erfolgt eine ausführliche Reflektion über die Gruppenerfolge und die individuellen Beiträge der Mitglieder. Besondere Aufmerksamkeit wird darauf gelegt, die Bedeutung von Abschiedsritualen zu

betonen, die den Übergang aus der gemeinsamen Arbeitsumgebung in neue individuelle oder kollektive Erfahrungen markieren. Diese Phase dient dazu, die gemeinsamen Erlebnisse zu würdigen und den Abschied auf eine respektvolle und unterstützende Weise zu gestalten (vgl. Hackman & Morris 1975).

Das kohärente Erfassen der Gruppenkonstituierung erweist sich für sowohl Führungspersönlichkeiten als auch Dozenten als zwingend notwendig. Die Prozessstufen gemäß dem Modell von Tuckman sowie der referenzierte Rahmen von Bernstein und Lowy reichen bedeutungsvolle Perspektiven zur Realisierung von effizient agierenden Gruppen. Mittels einer synthetischen Verknüpfung dieser theoretischen Ansätze vermögen Ausbildungsstätten ein profundes Einsichtsniveau in die vielschichtige Wesensart von Gruppendynamiken zu erlangen und letzten Endes die Kollaboration und Produktivität in erheblichem Maße zu optimieren.

3.2 Der Kompetenzbegriff und die berufliche Handlungskompetenz

Die etymologische Herkunft des Substantivs "competentia" aus dem Lateinischen sollte bei der Semantik des Terminus "Kompetenz" gebührende Beachtung finden, welcher als "Zusammentreffen" oder "Zuständigkeit" interpretiert wird. Des Weiteren erweist sich die ursprüngliche Bedeutung des aus der juristischen Fachsprache stammenden Adjektivs "competens", das als "maßgebend" oder "befugt" zu dechiffrieren ist, als einschlägig. Die Auslegung der Kompetenz im Sinne von "Verantwortung" erscheint insofern als naheliegend. Hierbei wird einem Individuum allein dann Kompetenz attestiert, wenn sie über herausragende berufliche Fertigkeiten verfügt und verantwortungsbewusst mit sowohl sich selbst als auch der Umwelt agiert.

Im Falle, dass die Anforderungen einer Situation mit dem individuellen Konglomerat an Fähigkeiten einer Person "zusammentreffen", manifestiert sich die "Kompetenz" zur Bewältigung einer Aufgabe oder eines Problems (vgl. Frey 2004). In der Domäne des Bildungswesens erfährt der Begriff der Kompetenz aktuell eine weitreichende Diskussion, wenngleich er gleichfalls kontrovers betrachtet wird. Ungeachtet dessen wird der Terminus der Kompetenz von zunehmend mehr Initiativen, Konzepten und Ansätzen als fundamentaler Leitbegriff zugrunde gelegt (vgl. Hensge et al. 2009). Der deutsche Qualifikationsrahmen (DQR) bezeichnet Kompetenz als

„die nachgewiesene Fähigkeit, Kenntnisse und Fertigkeiten sowie persönliche, soziale und methodische Fähigkeiten in Arbeits- oder Lernsituationen und für die berufliche und/oder persönliche Entwicklung zu nutzen“ (Deutscher Qualifikationsrahmen für lebenslanges Lernen 2013, S.13).

Frey charakterisiert Kompetenz als die Fähigkeit zur Handlung und die Übernahme von Verantwortung sowohl für das eigene Handeln als auch für Dritte (vgl. 2004). Individuen mit Kompetenz vermögen demnach in einer Weise agieren, die darauf abzielt, ein vordefiniertes Ziel oder einen intendierten Zweck unter Berücksichtigung von Werten, Normen, Handlungsprinzipien und Regeln in Bezug auf spezifische, die jeweilige Handlungssituation determinierende Bedingungen zu erreichen. Der Inhaber von Kompetenz agiert erfolgreich und gleichzeitig rational. Somit kann Kompetenz als eine Zusammenstellung von physischen und intellektuellen Fähigkeiten betrachtet werden, die erforderlich sind, um bevorstehende Aufgaben oder Probleme zielgerichtet und verantwortungsvoll zu lösen. Ferner beinhaltet dies die Bewertung der Lösungen sowie die kontinuierliche Entwicklung des eigenen Repertoires an Handlungsmustern (vgl. ebd.).

Im Rahmen der Umstrukturierung etablierter Ausbildungsberufe und den Bestrebungen der Kultusministerkonferenz (KMK), das Konzept der Handlungsorientierung in der berufsschulischen Ausbildung zu fördern, wurde der Kompetenzbegriff verstärkt in die Curriculumgestaltung integriert und maßgeblich ausgestaltet (vgl. Dehnbostel 2008). Seit dem Jahr 1987 ist das Ziel in

Ausbildungsberufen eindeutig unter dem Begriff der beruflichen Handlungskompetenz definiert (vgl. Breuer 2005). Hierbei versteht man unter beruflicher Handlungskompetenz

„die Befähigung des Einzelnen, sich in beruflichen, gesellschaftlichen und privaten Situationen sachgerecht durchdacht sowie individuell und sozial verantwortlich zu verhalten“ (Sekretariat der Kultusministerkonferenz. Referat Berufliche Bildung, Weiterbildung und Sport 2011).

Die zuvor definierte Handlungskompetenz entfaltet sich in den Dimensionen Selbstkompetenz, Fachkompetenz und Sozialkompetenz. Die Struktur wird durch die folgende Grafik nochmals verdeutlicht.

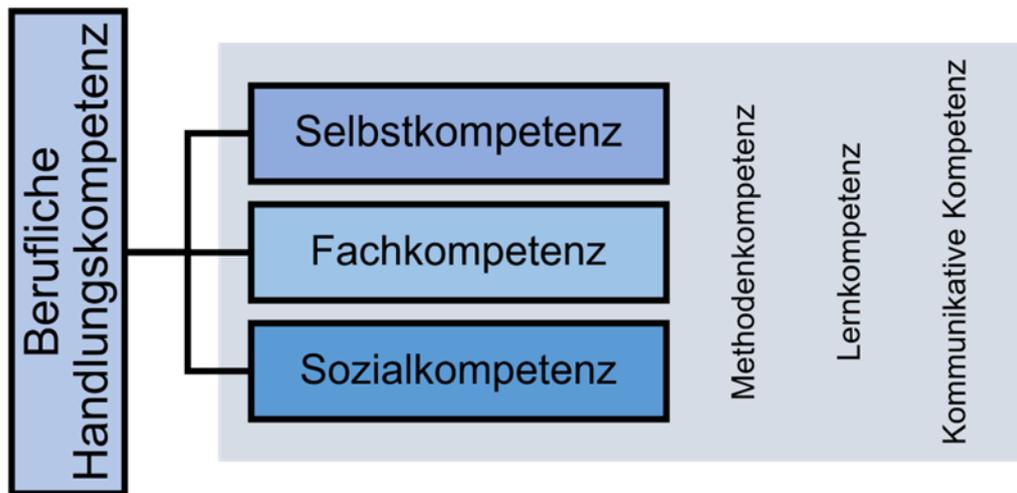


Abbildung 1: berufliche Handlungskompetenzen (eigene Darstellung)

3.2.1 Selbstkompetenz

Selbstkompetenz umfasst eine Palette von Eigenschaften wie Selbstvertrauen, Zuverlässigkeit, Selbstständigkeit, Kritikfähigkeit, sowie ein ausgeprägtes Verantwortungs- und Pflichtbewusstsein. Diese umfassende Selbstkompetenz manifestiert sich in der Fähigkeit und Bereitschaft, Lebenspläne zu konzipieren, eigene Begabungen zu entfalten und fortwährend zu entwickeln. Als individuelle Persönlichkeit besteht die Herausforderung darin, die Anforderungen, Entwicklungschancen und Einschränkungen im familialen, beruflichen und öffentlichen Kontext zu klären, zu beurteilen und zu reflektieren. In dieser Hinsicht ist insbesondere die Entwicklung einer durchdachten Wertevorstellung sowie die autonome Bindung an diese Werte von übergeordneter Bedeutung (vgl. ebd.).

3.2.2 Fachkompetenz

Fachkompetenz hingegen beschreibt die Fähigkeit und Bereitschaft, Aufgaben und Probleme auf sachkundige, methodengeleitete, zielgerichtete und selbstständige Weise zu bewältigen, wobei die Beurteilung des Ergebnisses auf dem Fundament fachlichen Könnens und Wissens basiert (vgl. ebd.). Frey erweitert das Konzept der Fachkompetenz im Kontext von Lehrer*innen um zusätzliche Fähigkeitsbereiche, die meist diszipliniert angelegt und einem stetigen Wandel unterworfen sind (vgl. 2004). Oser differenziert diese Fähigkeitsbereiche in den Dimensionen Lehrer-Schülerbeziehung, schülerunterstützende Beobachtung und Diagnose, Aufbau und Förderung von sozialem Verhalten, Bewältigung von Disziplinproblemen, Vermittlung und Begleitung von Lernstrategien, Leistungsmessung, Gestaltung und Methoden des Unterrichts, Medien, Schule und Öffentlichkeit, Zusammenarbeit in der Schule, Selbstorganisationskompetenzen, allgemeine Didaktik und Fachdidaktik (vgl. 1997).

3.2.3 Sozialkompetenz

Sozialkompetenz schließlich bezeichnet die Bereitschaft und Fähigkeit, soziale Beziehungen zu leben und zu gestalten sowie eine soziale Verantwortung zu entwickeln. Zudem gehört dazu die Fähigkeit, Zuwendungen und Spannungen wahrzunehmen, zu verstehen und sich rational und verantwortungsbewusst mit anderen auseinanderzusetzen und zu verständigen (vgl. Sekretariat der Kultusministerkonferenz. Referat Berufliche Bildung, Weiterbildung und Sport 2011). Diese umfassende Sozialkompetenz erstreckt sich auch auf Fähigkeitsbereiche, die es Individuen je nach Aufgabe und Situation ermöglichen, in Zusammenarbeit mit anderen ein angestrebtes Ziel verantwortungsvoll zu erreichen. Es ist dabei für eine Person von Relevanz, je nach Aufgabenstellung entweder eine gesamte Aufgabe oder Teile davon eigenständig zu bearbeiten (vgl. Frey 2004).

Wie in Abbildung 3 ersichtlich ist, sind Methodenkompetenz, kommunikative Kompetenz und Lernkompetenz integraler Bestandteil der zuvor genannten Dimensionen.

3.2.4 Methodenkompetenz

Methodenkompetenz beschreibt dabei die Fähigkeit und Bereitschaft, bei der Bearbeitung von Problemen und Aufgaben planmäßig und zielgerichtet vorzugehen (vgl. Sekretariat der Kultusministerkonferenz. Referat Berufliche Bildung, Weiterbildung und Sport 2011). Hierzu zählt ebenfalls die Fähigkeit, Arbeitsprozesse zu strukturieren, Arbeitsgegenstände zu analysieren und über Arbeitsbedingungen sowie Interaktionspartner zu reflektieren. Es gilt, sowohl über sozial wirksame als auch individuelle Arbeitszusammenhänge nachzudenken und diese Fähigkeiten anzuwenden sowie gegebenenfalls anzupassen (vgl. Frey 2004).

3.2.5 Kommunikative Kompetenz

Kommunikative Kompetenz umfasst die Bereitschaft und Fähigkeit, eigene Absichten und Bedürfnisse sowie die der Gesprächspartner zu verstehen, wahrzunehmen und adäquat darzustellen. Dazu gehört auch die Gestaltung von kommunikativen Situationen sowie die Entwicklung eines Verständnisses für diese (vgl. Sekretariat der Kultusministerkonferenz. Referat Berufliche Bildung, Weiterbildung und Sport 2011).

3.2.6 Lernkompetenz

Lernkompetenz schließlich manifestiert sich in der Bereitschaft und Fähigkeit zur Entwicklung von Lernstrategien und Lerntechniken im beruflichen Kontext und darüber hinaus, die für lebenslanges Lernen von Nutzen sind. Hierzu gehört insbesondere auch die Fähigkeit und Bereitschaft, Informationen über Sachverhalte und Zusammenhänge eigenständig sowie in Kooperation mit anderen zu verstehen, zu evaluieren und in kognitive Strukturen einzuordnen (vgl. ebd.).

3.3 Zusammenfassung

Die optimale Ausbildung von Fahrlehrern erfordert eine ausgewogene Integration von Präsenzunterricht und digitalen Online-Unterrichtsmethoden. Die Theorien zur Gruppenbildung und zur Kompetenzbildung unterstreichen die Bedeutung des sozialen Austauschs und der praxisnahen Ausbildung. Präsenzunterricht schafft ein optimales Umfeld zur Förderung der Gruppenbildung. Durch persönliche Interaktionen und gemeinsame Erfahrungen haben Gruppenmitglieder die Möglichkeit, Beziehungen aufzubauen, Vertrauen zu entwickeln und Konflikte auf konstruktive Weise zu lösen. Zudem ermöglicht der direkte Kontakt mit Lehrern und Mitschülern eine effektivere Kommunikation und ein tieferes Verständnis der Lehrinhalte. Obwohl viele Lernaktivitäten in einer digitalen Welt online durchgeführt werden können, bietet der Präsenzunterricht einen unschätzbaren Mehrwert durch persönliche Interaktionen und direkte Beziehungen. Diese fördern nicht nur eine effektivere Gruppenentwicklung, sondern auch soziale Kompetenzen, kritisches Denken und

Problemlösungsfähigkeiten, die in einer digitalen Umgebung möglicherweise vernachlässigt werden könnten. Zusammenfassend zeigen Theorien zur Gruppenbildung und -entwicklung, dass Präsenzunterricht auch in einer digitalen Welt unerlässlich ist, um die vielschichtigen Aspekte des Lernens zu unterstützen und eine optimale Lernumgebung zu schaffen. Gleichzeitig bieten digitale Methoden Flexibilität und Individualisierung, die den modernen Anforderungen an eine zeitgemäße Fahrlehrerausbildung gerecht werden. Die Verbindung beider Ansätze könnte somit zu einer holistischen und effektiven Ausbildung beitragen. Die Ausbildung von Fahrlehrern erfordert eine umfassende Entwicklung von Kompetenzen, einschließlich pädagogischer, sozialer und fachlicher Kompetenzen (vgl. KMK, 2012). Der Präsenzunterricht eröffnet die Gelegenheit, unmittelbares Feedback zu erhalten und praktische Fähigkeiten unter fachkundiger Anleitung zu trainieren. Die Interaktion mit erfahrenen Ausbildern begünstigt eine praxisorientierte Kompetenzentwicklung, die für angehende Fahrlehrer von unschätzbarem Wert ist. Gerade im Rahmen des Präsenzunterrichts kann die Sozialkompetenz durch Gruppenarbeiten sowie den Austausch mit zukünftigen Kollegen optimal gesteigert werden. Im Rahmen dieser pädagogischen Betrachtung wird deutlich, dass der synchrone Präsenzunterricht besonders geeignet ist, die vielfältigen Dimensionen der Selbstkompetenz zu fördern, allen voran das Selbstvertrauen und die Zuverlässigkeit. Während dieser Unterrichtseinheiten sind die Fahrschüler dazu angehalten, Vorträge zu halten und vor der Gruppe zu sprechen, wodurch sie das notwendige Selbstvertrauen für ihre künftige Rolle als Fahrlehrer entwickeln können, eine Eigenschaft, die in diesem Berufsfeld von essentieller Bedeutung ist. Die Förderung der Selbstständigkeit, als weiterer Aspekt der Selbstkompetenz, wird durch die Integration von ergänzenden, selbstgesteuerten Aufgaben vorangetrieben. Insbesondere im Rahmen des Blended Learning oder durch eigenständig zu bewältigende Aufgaben im synchronem E-Learning können die angehenden Fahrlehrer ihre Selbstständigkeit stärken und sich effektiv in einem zunehmend digital geprägten Umfeld behaupten. Die kombinierte Anwendung von analogen und digitalen Lehrmethoden ermöglicht somit eine umfassende Förderung der Selbstkompetenz.

4. Möglichkeiten und Grenzen von synchronen E-Learning

Das synchrone E-Learning in der Fahrlehrerausbildung bringt verschiedene Vorteile mit sich. Erstens ermöglicht die Flexibilität des Onlineunterrichts den Teilnehmern, von nahezu jedem Ort aus auf die Lerninhalte zuzugreifen. Eine Studie hat hierbei aufgezeigt, dass teilweise virtuelle Lehrmethoden im Vergleich zum herkömmlichen Präsenzunterricht positiver bewertet wurden. Dies liegt daran, dass sie eine standortunabhängige Teilnahme ermöglichen und Aufnahmen des digitalen Unterrichts die Wiederholung und das Verständnis des Lehrstoffs erheblich erleichtern. Diese Anpassungen könnten in der Zukunft zumindest als sinnvolle Ergänzung zur Präsenzlehre fungieren (vgl. Gniesmer et al. 2023). Zweitens führt der Wegfall von Reise- und Unterkunftskosten zu einer erheblichen Kostenersparnis für die angehenden Fahrlehrer. Drittens bieten digitale Plattformen einen umfassenden Zugang zu einer Vielzahl von Lehrmaterialien, Simulationen und interaktiven Übungen, die den Lernprozess bereichern können. Eine Studie zeigt auf, dass digitale Lehre eine Erhöhung der digitalen Kompetenzen sowohl bei den Lehrkräften als auch bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie den Lernenden realisierte. Diese Fortschritte spiegeln sich in einem erweiterten Verständnis und einer gesteigerten Fähigkeit im Umgang mit digitalen Technologien wider. Die Optimierung dieser digitalen Kompetenzen ist von essenzieller Bedeutung für eine zeitgemäße und effektive Integration digitaler Ressourcen in den Lehr- und Lernprozess (vgl. Haupt & Sprache 2022). Des Weiteren ermöglicht das selbstgesteuerte Lernen durch Blended Learning, dass die Lernenden in ihrem eigenen Tempo voranschreiten und sich auf die für sie relevanten Inhalte konzentrieren können. Nicht zuletzt können Onlinekurse leicht aktualisiert werden, um den neuesten rechtlichen und technologischen Entwicklungen in der Fahrlehrerausbildung zu entsprechen. Die Rückmeldungen von Lehrenden und Lernenden in durchgeführten Befragungen zeugen von einer positiven Resonanz und lassen darauf schließen, dass ein substantieller Wandel im Gange ist (vgl. Pauschenwein & Schinnerl-Beikircher 2021).

Trotz dieser Vorteile gibt es jedoch auch Nachteile beim digitalen Präsenzunterricht in der Fahrlehrerausbildung. Erstens kann der Mangel an persönlichem Kontakt zwischen Dozenten und Lernenden den sozialen Austausch und die Gruppendynamik beeinträchtigen. Zweitens könnten technische Herausforderungen auftreten, da nicht alle Teilnehmer über die erforderliche Technologie oder die nötigen Fähigkeiten für eine effektive Teilnahme am Onlineunterricht verfügen. Untersuchungen haben verdeutlicht, dass die erforderliche technische Infrastruktur nicht flächendeckend in ausreichendem Maße zur Verfügung stand, was eine Beeinträchtigung des Lernprozesses zur Folge hatte (vgl. Valdova et al. 2021). Es manifestiert sich zusätzlich deutlich, dass jene Lernende, welche bereits im Vorfeld über hinreichende digitale Kompetenzen verfügten oder diese im Zuge der pandemiebedingten Umstände erworben haben, in erheblichem Maße von den flexiblen Lernformaten der digitalen Lehre profitiert haben. Diese Erkenntnis reflektiert die Bedeutung digitaler Kompetenzen als entscheidender Faktor für einen erfolgreichen Zugang zu und Nutzen von innovativen Lehrmethoden (vgl. Sturm 2023). Drittens besteht die Gefahr von Ablenkungen, wenn Lernende zu Hause leicht von externen Einflüssen abgelenkt werden können, was die Konzentration und den Lernerfolg beeinträchtigen kann. Abschließend kann der Onlineunterricht ein hohes Maß an Selbstregulierung erfordern, was für manche Lernende eine Herausforderung darstellen kann.

Es ist von essenzieller Bedeutung zu betonen, dass die Wirksamkeit des digitalen Onlineunterrichts in der Fahrlehrerausbildung von verschiedenen Faktoren abhängt, darunter die Art der Inhalte und die individuellen Bedürfnisse der Teilnehmer. Eine ausgewogene Nutzung von Online- und Präsenzunterricht kann eine optimale Kombination der Vorteile beider Ansätze ermöglichen. Die kognitive Aktivität des Lernens wird trotz der zahlreichen Vorteile digitaler Geräte auch im digitalisierten Unterricht weiterhin eine individuelle Herausforderung für jeden Einzelnen darstellen. Methoden, die zur Erzeugung und Erweiterung von Erkenntnissen dienen, bleiben von den Auswirkungen der Digitalisierung weitestgehend unbeeinflusst (vgl. Gutbrod 2020)

5. Begründung zu unterschiedlichen Lernformen

Innerhalb der Anlage 1 der Fahrlehrerausbildungsverordnung sind spezifische Kompetenzen präzisiert, mit dem erklärten Ziel, sicherzustellen, dass zukünftige Fahrlehrer bei Vollendung ihres Ausbildungsprozesses über das adäquate Repertoire an Wissen und praktischen Fertigkeiten verfügen. Diese Kompetenzen fungieren in gleichem Maße als Referenzgröße für die angemessene Tiefe der Erwerbung. Sie sind segmentiert in vier Differenzierungsstufen, wobei jede Ebene eine kontinuierliche Steigerung in der Anforderung und Komplexität der kognitiven und psychomotorischen Fähigkeiten impliziert, um den herausfordernden Standards des beruflichen Tätigkeitsfeldes gerecht zu werden. Die Niveaustufen sind an den verwendeten Verben erkennbar: Niveaustufe „Wissen“ (Verben: beschreiben, kennen), Niveaustufe „Verstehen“ (Verb: erläutern), Niveaustufe „Anwenden“ (Verben: analysieren, anwenden, ausrichten, berücksichtigen, Perspektive einnehmen, einschätzen, handeln, nutzen, vermitteln), Niveaustufe „Transfer und Beurteilen“ (Verben: begründen, beurteilen).

Die ersten beiden Niveaustufen fokussieren sich deutlich auf das kognitive Wissen und können daher ebenso effektiv in einer rein digitalen Lernumgebung durchgeführt werden. In diesem Zusammenhang obliegt es den jeweiligen Dozenten, zu entscheiden, ob der zu vermittelnde Lehrstoff mittels Präsenzunterricht oder durch synchrones E-Learning vermittelt werden soll.

In der Vermittlung der Lehrinhalte auf der dritten Niveaustufe liegt der Schwerpunkt auf dem prozeduralen Wissen, wobei die Kursteilnehmer ihre Fähigkeit zur praktischen Anwendung ihres Wissens nachweisen müssen. In diesem Zusammenhang ist eine ausschließliche digitale Lernform mittels synchronem E-Learning nicht angemessen. Daher bevorzugen wir zu diesem Zeitpunkt Präsenzunterricht, der jedoch durch synchrones E-Learning ergänzt werden kann.

In der vierten Niveaustufe wird das Ziel verfolgt, dass die bereits erworbenen Kompetenzen dazu genutzt werden, eine gründliche Evaluierung der Inhalte vorzunehmen und diese entsprechend zu begründen. Dabei dienen Diskurse sowie der interpersonelle Austausch mit den Mitlernenden dazu, ein vertieftes Verständnis der behandelten Thematik zu erlangen. Dieser Austausch erfordert ein promptes Feedback sowie einen unmittelbaren Dialog, um einen effektiven Lernprozess zu gewährleisten. Dieser Austauschprozess lässt sich am besten durch Präsenzunterricht realisieren.

Sämtliche asynchrone Lernformate sollten grundsätzlich als ergänzende Ressource zur Vertiefung und Wiederholung dienen. Sie ermöglichen eine flexible Zeiteinteilung, was den individuellen Bedürfnissen und zeitlichen Verfügbarkeiten der Lernenden entgegenkommt. Dies fördert eine eigenständige und selbstregulierte Lernweise, indem die Lernenden die Möglichkeit haben, den Lernstoff in ihrem eigenen Tempo zu bearbeiten und zu vertiefen.

6. Geforderte Novellierungen

Die vorangehend dargelegten wissenschaftlichen Theorien und Erkenntnisse illustrieren eindrücklich, dass eine Überarbeitung der Fahrlehrerausbildung einen signifikanten Beitrag zur Förderung einer konstruktiven Ausbildung leisten kann. In Anbetracht dessen erheben wir die Forderung nach nachfolgenden Novellierungen::

1. Integration von synchronem E-Learning: Es ist erforderlich, dass das Gesetz zur Fahrlehrerausbildung die Integration von synchronem E-Learning im Umfang von 20 Prozent vorsieht. Dies ermöglicht eine flexiblere Gestaltung der Ausbildung und bietet den Teilnehmern zusätzliche Lernmöglichkeiten. Es ist jedoch zu beachten, dass innerhalb jedes Kompetenzbereichs ("Verkehrsverhalten", "Recht", "Technik", "Unterrichten, Ausbilden und Weiterbilden", "Erziehen" und "Beurteilen") synchrones E-Learning auf maximal 20 Prozent begrenzt ist. Auf diese Weise ist sichergestellt, dass in jedem Kompetenzbereich mindestens 80 Prozent Präsenzunterricht stattfindet.
2. Klare Gewichtung von Präsenzunterricht: Das Gesetz sollte klarstellen, dass zu Beginn der Ausbildung der Fokus auf Präsenzunterricht liegt. Die Teilnahme an Präsenzveranstaltungen ist unerlässlich, um eine effektive Vermittlung der Inhalte und die Interaktion zwischen Ausbildern und Teilnehmern sicherzustellen.
3. Grundsätzliche Durchführung der Inhalte der oberen zwei Niveaustufen in Präsenz: Die Inhalte der oberen zwei Niveaustufen sollten grundsätzlich in Präsenz durchgeführt werden, um sicherzustellen, dass die Teilnehmer das erforderliche Wissen und Können unter Anleitung und Aufsicht erwerben können. Hierbei kann synchrones E-Learning bei der dritten Niveaustufe unterstützend eingesetzt werden.
4. Flexibilität und Zugänglichkeit gewährleisten: Das Gesetz sollte sicherstellen, dass synchrones E-Learning den Teilnehmern sowie den Unterrichtenden ermöglicht, unabhängig von ihrem Standort an Schulungen teilzunehmen. Dadurch wird die Ausbildung flexibler und zugänglicher gestaltet.
5. Qualitätssicherung und Überprüfung der Online-Lehrangebote: Es ist wichtig, dass das Gesetz Mechanismen zur Qualitätssicherung der Online-Lehrangebote vorsieht. Dies umfasst die Überprüfung der Lehrinhalte, die Qualifikation der Online-Ausbilder und die Bereitstellung von angemessenen technischen Ressourcen.
6. Stetige Evaluierung und Anpassung: Das Gesetz sollte vorsehen, dass die Integration von synchronem E-Learning regelmäßig evaluiert wird, um sicherzustellen, dass sie den Bedürfnissen der Teilnehmer entspricht und effektiv zur Ausbildung von Fahrlehrern beiträgt. Bei Bedarf sollten Anpassungen vorgenommen werden können.

Durch die Implementierung dieser Forderungen zur Gesetzesänderung kann die Integration von synchronem E-Learning in die Ausbildung von Fahrlehrern unterstützt werden, wodurch eine effektivere und flexiblere Ausbildung gewährleistet wird, ohne die Qualität der Ausbildung zu beeinträchtigen. Um die geforderten Änderungen zeitnah umzusetzen, wird in Anhang 1 dieser Abhandlung eine überarbeitete Tabelle zum Kompetenzrahmen für die Fahrlehrerausbildung an Fahrlehrerausbildungsstätten präsentiert. Diese Tabelle zeichnet sich durch die farbliche Kennzeichnung der Verben auf den jeweiligen Niveaustufen aus, was ihre Übersichtlichkeit verbessert. Dabei wurde die erste Niveaustufe, die hauptsächlich das Erlangen von Wissen betrifft, in Gelb markiert, die zweite Niveaustufe, die das Verständnis in den Fokus rückt, in Grün, die dritte Niveaustufe, die sich mit der Anwendung befasst, in Blau, und die vierte Niveaustufe, die den Transfer und die Bewertung einschließt, in Lila. Zudem wurde eine zusätzliche Spalte eingefügt, die aufzeigt, welche Niveaustufen in den entsprechenden Kompetenzbereichen erreicht werden sollen. Die Niveaustufen verdeutlichen, dass bei der Ausbildung der Fahrlehrerlaubnisklasse BE im Kompetenzbereich „Recht“ lediglich die "Kompetenz BE-1 – Rechtssystematik" und im Kompetenzbereich „Technik“ jeweils die "Kompetenz BE-2 – Fahrphysik" sowie die "Kompetenz BE-3 – Fahrerassistenzsysteme und automatisiertes Fahren" mittels reinem synchronem E-Learning durchgeführt werden könnten. Im Gegensatz dazu kann bei der Fahrlehrerlaubnisklasse A im Kompetenzbereich „Verkehrsverhalten“ die „Kompetenz A-4 Verkehrswahrnehmung und Gefahren“ nur in reinem Präsenzunterricht durchgeführt werden.

7. Qualitätssicherung

Die Implementierung von synchronem E-Learning in einer Bildungseinrichtung erfordert eine sorgfältige Berücksichtigung verschiedener Elemente. An erster Stelle steht die Notwendigkeit einer stabilen Internetverbindung, die eine störungsfreie Durchführung des Unterrichts gewährleistet. Die verwendeten Systeme müssen über einen ausreichend großen Bildschirm oder Monitor verfügen, um detaillierte Verkehrssituationen darstellen zu können. Darüber hinaus ist eine Webcam mit Mikrofon und Lautsprecher oder ein Headset erforderlich, sofern diese Komponenten nicht bereits im System integriert sind.

Die zur Durchführung des Unterrichts verwendete Software muss verschiedene Funktionen erfüllen. Sie muss das Kamerabild aller Teilnehmer für den Kursleiter sichtbar machen und ihm die Möglichkeit geben, die Sprechzeit der Teilnehmer zu steuern und gegebenenfalls die Mikrofone aller Teilnehmer stummzuschalten. Die Teilnehmer müssen die Möglichkeit haben, sich zu melden, um einen Sprechwunsch zu äußern, beispielsweise über die Funktion "Hand heben". Der Kursleiter muss in der Lage sein, seinen Bildschirm für alle Teilnehmer freizugeben, um Schulungsmedien anzuzeigen. Darüber hinaus muss die Software die Möglichkeit bieten, separate virtuelle Räume zu starten, um Gruppenarbeit in Kleingruppen durchzuführen, und die Kontrolle ermöglichen, dass und ob alle Teilnehmer des Unterrichts anwesend sind.

Die verwendete Software muss jederzeit den datenschutzrechtlichen Anforderungen, insbesondere der Datenschutzgrundverordnung und den Anforderungen an die Datensicherheit, entsprechen. Ein entsprechender Nachweis muss jederzeit erbracht werden können. Für die Durchführung des digitalen Unterrichts müssen ausreichende Softwarelizenzen für die Gesamtzahl der Teilnehmer vorhanden sein. Die Teilnehmerzahl darf 32 Personen nicht überschreiten. Die Teilnehmer sind dazu verpflichtet, ihr Kamerabild dauerhaft eingeschaltet zu haben.

Der Dozent hat vor Beginn des digitalen Unterrichts die Identität und während des Unterrichts die Anwesenheit der Teilnehmer zu prüfen und eine Teilnehmerliste zu führen. Die Bildungseinrichtung hat die Überwachung der fachlichen und pädagogischen Qualität des digitalen Unterrichts durch die nach Landesrecht zuständige Behörde zu ermöglichen.

8. Fazit

Die Präsenzlehre schöpft aus einer langjährigen Tradition, während die digitale Lehre im Vergleich dazu noch am Anfang ihrer Verbreitung steht (vgl. Valdova et al. 2021). Die Integration von E-Learning in die Fahrlehrerausbildung kann in der Zukunft dazu beitragen, qualifizierte Fahrlehrer effizienter auszubilden und somit die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Es besteht zudem die Notwendigkeit, Lernende in Ausbildungsstätten und während des Unterrichts auf die Herausforderungen der digitalisierten Gesellschaft vorzubereiten und ihnen die erforderlichen Kompetenzen für ihre individuelle Lehrtätigkeit zu vermitteln (vgl. Gutbrod 2020). Die geforderte Gesetzesänderung wäre ein Schritt in die richtige Richtung, um die Fahrlehrerausbildung an die modernen Anforderungen anzupassen und die Qualität der Ausbildung zu steigern. Es ist von entscheidender Bedeutung, die Vorteile von E-Learning in der Fahrlehrerausbildung anzuerkennen und die notwendigen Schritte zu unternehmen, um sie zu realisieren. Zukünftig müssen Dozenten über ausreichende Fähigkeiten im Umgang mit digitalen Medien verfügen und die Bereitschaft zeigen, sich mit neuen Technologien auseinanderzusetzen (vgl. Bonse et al. 2015). Diese Kompetenzen schließen medienpädagogische Aspekte ein und beinhalten die Entwicklung von fachlichem und überfachlichem Wissen sowie die Förderung von Einstellungen und Werthaltungen, die besonders wichtig sind, um in einer von Digitalisierung geprägten Welt erfolgreich zu agieren (vgl. Ortmann-Welp 2020). Ein Anteil von etwa 20 Prozent E-Learning könnte die Ausbildung von Fahrlehrern positiv beeinflussen, indem es eine effiziente Ergänzung zu traditionellen Lehrmethoden bietet. Durch den Einsatz von digitalen Lernressourcen können Fahrlehrer in ihrer Ausbildung auf aktuelle Inhalte zugreifen, interaktive Lernmodule nutzen und ihren Lernfortschritt besser verfolgen. Dies ermöglicht eine flexible und individualisierte Lernerfahrung, die den unterschiedlichen Bedürfnissen der Auszubildenden gerecht wird. Darüber hinaus kann E-Learning dazu beitragen, Kosten zu senken und Ressourcen effizienter einzusetzen, indem es beispielsweise Reise- und Schulungskosten reduziert. Jedoch könnte ein höherer Anteil an E-Learning über 20 Prozent hinaus dazu führen, dass wichtige praktische Fähigkeiten vernachlässigt werden. Gerade zu Beginn der Ausbildung ist Präsenzunterricht unabdingbar, um eine Gruppenbildung zu realisieren, die gut und konstruktiv zusammenarbeitet. Zusätzlich erfordert die Ausbildung von Fahrlehrern eine umfassende praktische Schulung, die nicht vollständig durch digitale Lernmethoden ersetzt werden kann. Der direkte Kontakt mit Fahrzeugen, Mitschülern und erfahrenen Ausbildern ist entscheidend für die Entwicklung der pädagogischen und fahrtechnischen Fertigkeiten von Fahrlehrern. Insgesamt kann ein ausgewogener Ansatz, der sowohl traditionelle als auch digitale Lehrmethoden integriert, die Ausbildung von Fahrlehrern bereichern und optimieren.

Quellenverzeichnis

- Bernstein, D., & Lowy, L. (2016).** "Developmental Frameworks for Teams: A Comprehensive Guide for Team Leaders, Facilitators, and Members." Wiley.
- Bonse-Rohmann, M., Hüntelmann, I., Nauerth, A. (Hrsg.) (2015)** Kompetenzorientiert prüfen: Lern- und Leistungsüberprüfungen in der Pflegeausbildung. Urban & Fischer, München
- Dees, D.M., Ingram, A., Kovalik, C., Allen-Huffman, M., McClelland, A., Justice, L. (2007).** A transactional model of college teaching. *Int J Teach Learn High Educ* 19(2):130–140
- Dehnbostel, P. (2008).** Berufliche Weiterbildung: Grundlagen aus arbeitnehmerorientierter Sicht. edition sigma.
- Ehlers, U. D. (2011).** Qualität im E-Learning aus Lerner Sicht. Springer Verlag
- Forsyth, D. R. (2018).** "Group Dynamics." Cengage Learning.
- Frey, A. (2004).** Die Kompetenzstruktur von Studierenden des Lehrerberufs. Eine internationale Studie. *Zeitschrift für Pädagogik*, 50(6), 903-925.
- Gniesmer, S., Grisanti, S., Kakkassery, V., Lommatzsch, C., Lüke, J., Lüke, M., & Mohi, A. (2023).** Digitale Lehre 2020: Online-Unterricht erhält bessere Bewertung als Präsenzunterricht. *Die Ophthalmologie*, 120(5), 538-544.
- Goleman, D. (1995).** "Emotional Intelligence: Why It Can Matter More Than IQ." Bantam.
- Gutbrod, J. (2020).** Möglichkeiten und Grenzen der Digitalisierung von Schule und Unterricht aus allgemeinpädagogischer Sicht. *Pädagogische Rundschau*, 74(2), 145-154.
- Hackman, J. R., & Morris, C. G. (1975).** "Group Tasks, Group Interaction Process, and Group Performance Effectiveness: A Review and Proposed Integration." *Advances in Experimental Social Psychology*, 8, 45-99.
- Hackman, J. R., & Johnson, C. E. (2009).** "Leadership: A Communication Perspective." Waveland Press.
- Haupt, D., & Sprache, N. I. B. S. D. (2022).** Online-Unterricht in Zeiten der Pandemie an der Universität Hanoi: Herausforderungen und Chancen Thi Kim Lien Nguyen (Universität Hanoi) 1. Überblick über die Universität Hanoi. *LeRuBri*, 2(1), 310-326.
- Hensge, K., Lorig, B., & Schreiber, D. (2009).** Kompetenzstandards in der Berufsausbildung. Bundesinstitut für Berufsbildung. Bonn.
- Johnson, D. W., & Johnson, F. P. (2009).** "Joining Together: Group Theory and Group Skills." Pearson.
- Jordan, P. J., & Troth, A. C. (2004).** "Managing Emotions During Team Problem Solving: Emotional Intelligence and Conflict Resolution." *Human Performance*, 17(2), 195-218.
- Kultusministerkonferenz (KMK). (2012).** Standards für die Lehrerbildung: Bildungswissenschaften.
- Langenbach, C. (2017):** E-Learning an Hochschulen – kritische Bestandsaufnahme, Entwicklungslinien und Perspektiven. Zugriff am 28.05.2021 unter <https://d-nb.info/1215513739/34>. In: STURZBECHER et al. (2022)

- Mandl, H. & Friedrich, H. F. (Hrsg.). (1991):** Wissenschaftliche Weiterbildung und Selbststudium. Konzeption und Realisierung von Lehr-Lern-Modellen für das Selbststudium. Weinheim: Beltz.
In: Sturzbecher et al. (2022)
- Ortmann-Welp, E. (2020)** Digitale Lernangebote in der Pflege: Neue Wege der Mediennutzung in der Aus-, Fort- und Weiterbildung. Springer, Berlin Heidelberg
- Oser, F. (1997).** Standards in der Lehrerbildung. Teil 2: Wie werden Standards in der schweizerischen Lehrerbildung erworben? Erste empirische Ergebnisse. In: Beiträge zur Lehrerbildung 15, S. 210-228.
- Pauschenwein, J., Schinnerl-Beikircher, I. (2021).** Online-Lehre – funktioniert ja!. In: Dittler, U., Kreidl, C. (eds) Wie Corona die Hochschullehre verändert. Springer Gabler, Wiesbaden.
- Pearce, C. L., & Conger, J. A. (2003).** "All Those Years Ago: The Historical Underpinnings of Shared Leadership." *The Leadership Quarterly*, 14(6), 807-834.
- Salas, E., Fiore, S. M., & Letsky, M. (2017).** "Theories of Team Cognition: Cross-Disciplinary Perspectives." Routledge.
- Schiersmann, C. (2007):** Berufliche Weiterbildung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. In: Sturzbecher et al. (2022)
- Sekretariat der Kultusministerkonferenz. Referat Berufliche Bildung, Weiterbildung und Sport (Hrsg.). (2011).** Handreichung für die Erarbeitung von Rahmenlehrplänen der Kultusministerkonferenz (KMK) für den berufsbezogenen Unterricht in der Berufsschule und ihre Abstimmung mit Ausbildungsordnungen des Bundes für anerkannte Ausbildungsberufe. Bonn.
- Sturm, M. (2023).** Ausweitung und Unterstützung: Blended Learning für Erwachsene in Kalifornien während und nach Corona. weiter bilden. DIE Zeitschrift für Erwachsenenbildung.
- Sturzbecher, D., Brünken, R., Bredow, B., Genschow, J., Ewald, S., Klüver, M., Thüs, D. & Malone, S. (2022).** Ausbildungs- und Evaluationskonzept zur Optimierung der Fahrausbildung in Deutschland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Heft M 330. Bremen: Schünemann. Download: <https://bast.opus.hbz.nrw.de/frontdoor/index/index/docId/2667>
- Tuckman, B. W. (1965).** "Developmental Sequence in Small Groups." *Psychological Bulletin*, 63(6), 384-399.
- Tuckman, B. W. (1977).** "Stages of Small-Group Development Revisited." *Group & Organization Management*, 2(4), 419-427.
- Vladova, G., Ullrich, A., & Bender, B. (2021).** Chancen und Grenzen digitaler Lehre an Hochschulen aus Studierendenperspektive: Empirische Befunde und Gestaltungshinweise. *HMD Praxis der Wirtschaftsinformatik*, 58(6), 1313.
- Wheelan, S. A. (2016).** "Creating Effective Teams: A Guide for Members and Leaders." Sage Publications.

Anlage 1

Die folgende Tabelle präsentiert eine farbkodierte Darstellung der Verben entsprechend ihrer Niveaustufen, um die Übersichtlichkeit zu optimieren. Dabei wurde die erste Niveaustufe, die primär das Erwerben von Wissen betrifft, in Gelb hervorgehoben. Die zweite Niveaustufe, die das Verständnis in den Vordergrund stellt, ist in Grün markiert. Die dritte Niveaustufe, die sich mit der Anwendung beschäftigt, wird durch die Farbe Blau dargestellt, während die vierte Niveaustufe, die den Transfer und die Bewertung einschließt, in Lila hervorgehoben ist. Zudem wurde eine zusätzliche Spalte eingefügt, die aufzeigt, welche Niveaustufen in den entsprechenden Kompetenzen der Kompetenzbereiche erreicht werden sollen.

I. Fahrlehrerlaubnisklasse BE

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | Niveaustufen | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV-FahrlG |
|--------------|--------------------------------|---|--------------|--|
| 1 | 1 080 | Ausbildung Fahrlehrerlaubnisklasse BE | | |
| 1.1 | 525 | Fachliches Professionswissen | | |
| 1.1.1 | 300 | Kompetenzbereich „Verkehrsverhalten“ | | |
| 1.1.1.1 | | <p>Kompetenz BE-1 – Fahreignung, Fahrtüchtigkeit und Fahrverhalten Fahrlehrer der Klasse BE können die psychischen und physischen Einflussfaktoren auf die Fahreignung, die Fahrtüchtigkeit und das Fahrverhalten sowie Verhaltensstrategien zum Umgang mit diesen Einflussfaktoren erläutern. Sie können ihr Wissen anwenden, um die Fahreignung und Fahrtüchtigkeit von Fahrschülern einzuschätzen. Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Begriffsklärung Fahreignung, Fahrtüchtigkeit, Befähigung • Alkohol und andere Drogen (v. a. Auswirkungen auf das Fahrverhalten, die Fahrtüchtigkeit und die Fahreignung; Abbau und Nachweisbarkeit; Rechtsvorschriften; Strategien zur Vermeidung von Fahrten unter Alkohol- und/oder Drogeneinfluss) • Krankheiten und Medikamente (v. a. Auswirkungen auf das Fahrverhalten, die Fahrtüchtigkeit und die Fahreignung; Rechtsvorschriften; Strategien zur Fahrvermeidung bzw. zur Anpassung des Fahrverhaltens) • Ablenkung und Müdigkeit (v. a. häufige Ablenkungen und Auswirkungen auf das Fahrverhalten; Auswirkungen von Müdigkeit auf das Fahrverhalten und die Fahrtüchtigkeit; Rechtsvorschriften; Strategien zur Vermeidung des Fahrens unter Ablenkung und bei Müdigkeit) • Soziale Einflüsse von Mitfahrern (v. a. verkehrssicherheitsdienliche und sicherheitsabträgliche Einflüsse; Strategien zum Umgang mit Mitfahrern) • Emotionen, Aggression und Selbstdurchsetzung (v. a. Auswirkungen auf das Fahrverhalten; Strategien zur Emotionskontrolle) • Stress (v. a. Auslöser von Stress im Straßenverkehr; Auswirkungen auf das Fahrverhalten; Strategien zum Stressabbau) • Fahrerselbstbild und Fahrertypen (v. a. Lebensstilgruppen; Risikoprofile) | 2, 3 | Bildungswissenschaftler, Fahrlehrer |
| 1.1.1.2 | | <p>Kompetenz BE-2 – Vielfalt im Straßenverkehr Fahrlehrer der Klasse BE können die verkehrssicherheitsrelevanten Besonderheiten anderer Verkehrsteilnehmer erläutern und deren visuelle, intentionale und emotionale Perspektive einnehmen. Sie können die erforderliche Anpassung des eigenen Fahrverhaltens bei Begegnungen mit anderen Verkehrsteilnehmern erläutern und begründen. Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssicherheitsrelevante Besonderheiten anderer Verkehrsteilnehmer (v. a. Kinder; Ältere; Menschen mit Behinderung; Fußgänger; Radfahrer; | 2, 3, 4 | Bildungswissenschaftler, Fahrlehrer |

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | Niveau- stufen | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV-FahrlG |
|-----------|--------------------------------|---|-------------------|--|
| | | <p>Fahrer von Elektrofahrzeugen inklusive Elektrokraftfahrzeuge; Kraftstofffahrzeuge; Pkw-Fahrer; Fahrer von Quads, Trikes und sonstigen Leichtkraftfahrzeugen; Lkw- und KOM-Fahrer; Fahrer von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen; Reiter sowie Führer von Tieren und bespannten Fuhrwerken), mögliche Gefahrensituationen mit ihnen sowie erforderliche Anpassungen des eigenen Fahrverhaltens</p> <p>• Perspektivenübernahme (v. a. Arten der Perspektivenübernahme und ihre Bedeutung für sicheres Fahren; kritische Verkehrssituationen aus Sicht verschiedener Beteiligter)</p> | | |
| 1.1.1.3 | | <p>Kompetenz BE-3 – Fahraufgaben und Grundfahraufgaben Fahrlehrer der Klasse BE können die verschiedenen Fahraufgaben und Grundfahraufgaben für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen der Klassen B/BE sowie die fünf Fahrkompetenzbereiche gemäß den Fahraufgabenkatalogen erläutern. Sie können die Anforderungs- und Bewertungsstandards zur sicheren Durchführung der Fahraufgaben und Grundfahraufgaben erläutern. Sie können die Kompetenz von Fahrschülern zur Durchführung von Fahraufgaben und Grundfahraufgaben hinsichtlich der fünf Fahrkompetenzbereiche beurteilen.</p> <p>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <p>• Fahraufgaben und Grundfahraufgaben gemäß den Fahraufgabenkatalogen für die Fahrerlaubnisklassen B/BE sowie dem Fahraufgabenkatalog für die Grundfahraufgaben dieser Klassen (v. a. Entstehung der Fahraufgabenkataloge; Ein- und Ausfädelungsstreifen, Fahrstreifenwechsel; Kurve; Vorbeifahren, Überholen; Kreuzung, Einmündung, Einfahren; Kreisverkehr; Schienenverkehr; Haltestelle, Fußgängerüberweg; Geradeausfahren; Fahren nach rechts rückwärts unter Ausnutzung einer Einmündung, Kreuzung oder Einfahrt; Rückwärtsfahren in eine Parklücke (Längsaufstellung); Einfahren in eine Parklücke (Quer- oder Schrägaufstellung); Umkehren; Abbremsen mit höchstmöglicher Verzögerung; Rückwärtsfahren um eine Ecke nach links)</p> <p>• Fahrkompetenzbereiche gemäß den Fahraufgabenkatalogen (v. a. Verkehrsbeobachtung; Fahrzeugpositionierung; Geschwindigkeitsanpassung; Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern; Fahrzeugbedienung/umweltbewusste Fahrweise)</p> <p>• Anforderungs- und Bewertungsstandards zur sicheren Durchführung der Fahraufgaben und Grundfahraufgaben (v. a. Anforderungs- und Bewertungsstandards gemäß den Fahraufgabenkatalogen für die Fahrerlaubnisklassen B/BE sowie die Grundfahraufgaben dieser Klassen; fahraufgabenrelevante Vorschriften der StVO mit Fokus auf Straßenbenutzung durch Fahrzeuge, Geschwindigkeit, Abstand, Überholen, Vorbeifahren, Benutzung von Fahrstreifen durch Kraftfahrzeuge, abgehende Fahrstreifen, Einfädelungs- und Ausfädelungsstreifen, Vorfahrt, Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren, Einfahren und Anfahren, besondere Verkehrslagen, Halten und Parken, Beleuchtung, Autobahnen und Kraftfahrstraßen, Bahnübergänge, öffentliche Verkehrsmittel und Schulbusse, Fußgänger, Fußgängerüberwege, Verbände, Tiere, Zeichen und Weisungen der Polizeibeamten, Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil, Allgemeine und Besondere Gefahrzeichen, Vorschriftzeichen, Richtzeichen, Verkehrseinrichtungen)</p> | 2, 4 | Fahrlehrer |
| 1.1.1.4 | | <p>Kompetenz BE-4 – Verantwortungsvolles Verhalten im Straßenverkehr Fahrlehrer der Klasse BE können die Sicherheitsbedeutung eines durch Vorsicht und gegenseitige Rücksicht geprägten Fahr- und Verkehrsverhaltens erläutern und begründen.</p> <p>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <p>• Kommunikation im Straßenverkehr und ihre Besonderheiten</p> | 2, 4 | Bildungswissen- schaftler, Fahrlehrer |

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | Niveau- stufen | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV-FahrlG |
|-----------|--------------------------------|---|-------------------|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Verantwortungsvolles, rücksichtsvolles und regelbewusstes Fahr- und Verkehrsverhalten (v. a. Sicherheitsbedeutung; Grundregeln der Verkehrsteilnahme nach § 1 StVO; Vertrauensgrundsatz; Grundsatz der doppelten Sicherung) • Bedeutung und Grenzen des Regelvertrauens bei der Verkehrsteilnahme (v. a. beabsichtigte und unbeabsichtigte Regelverstöße; mögliche Konflikte zwischen verantwortungsvollem, rücksichtsvollem und regelkonformem Fahr- und Verkehrsverhalten; Konfliktbewältigung im Straßenverkehr) • Deviantes Fahrverhalten (v. a. Ursachen; Strategien zur Veränderung devianten Fahrverhaltens) | | |
| 1.1.1.5 | | <p>Kompetenz BE-5 – Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung Fahrlehrer der Klasse BE können die Komponenten der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung erläutern. Sie können Verkehrssituationen mit Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen der Klassen B/BE in Bezug auf Gefahren und Verhaltensmöglichkeiten beurteilen. Sie können die Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung von Fahrschülern beurteilen und im Theorieunterricht und in der Fahrpraktischen Ausbildung durch geeignete Maßnahmen verbessern. Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Komponenten der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung (v. a. Beobachten; Lokalisieren; Identifizieren; Bewerten der Gefahr; Bewerten der Handlungsfähigkeit; Abwägen des Risikos; Entscheiden; Handeln) • Notwendigkeit zur Nutzung verschiedener Sinne bei der Wahrnehmung der Verkehrsumwelt mit Fokus auf der Verkehrsbeobachtung • Typische Verkehrsbeobachtung von Fahranfängern und Fahrexperten sowie Strategien guter Verkehrsbeobachtung (v. a. gezieltes, frühzeitiges und mehrmaliges Beobachten mit angemessener Dauer; Spiegelnutzung; Kontrolle toter Winkel; Anpassung der Verkehrsbeobachtung an die Verkehrsumgebung; verdeckte Gefahren und mögliche „Blickschatten“) • Erschwerende Rahmenbedingungen bei der Verkehrsbeobachtung (v. a. Dämmerung oder Dunkelheit; schlechte Sicht durch Witterungseinflüsse; bauliche Gestaltung des Fahrzeugs) • Mögliche Gefahren im Straßenverkehr (v. a. in Bezug auf die Straßen-, Witterungs- und Sichtverhältnisse, den Fahrer und andere Verkehrsteilnehmer; Gefahren bei der Durchführung der Fahraufgaben und Grundfahraufgaben) • Antizipation gefährlicher Entwicklungsmöglichkeiten von Verkehrssituationen (v. a. Gefahrenhinweise; mögliche gefährliche Situationsverläufe) • Fehleinschätzungen von Fahrzeugführern • Verhalten in potenziell gefährlichen Situationen (v. a. Gefahrenvermeidung als präventive Fahrstrategie, Gefahrenabwehr in Notsituationen; Warnzeichen) • Trainingsmöglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung (v. a. computer- bzw. simulatorgestützte Trainingsprogramme, kommentierendes Fahren) und Verkehrswahrnehmungstests | 2, 4 | Bildungswissenschaftler, Fahrlehrer |
| 1.1.1.6 | | <p>Kompetenz BE-6 – Fahrkompetenzdefizite und Unfälle Fahrlehrer der Klasse BE kennen die Unfallbeteiligung sowie die typischen Fahrkompetenzdefizite und Fahrverhaltensbesonderheiten von Fahranfängern, jungen Fahrern und älteren Fahrern. Sie können typische Unfälle dieser Gruppen analysieren. Sie können Fahrschülern am Beispiel</p> | 1, 3 | Bildungswissenschaftler, Fahrlehrer |

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | Niveau- stufen | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV-FahrlG |
|-----------|--------------------------------|---|-------------------|--|
| | | <p>regionaler Gefahrenstrecken übergreifende Strategien zum Erkennen und Vermeiden von Gefahren vermitteln.</p> <p>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhtes Unfallrisiko und typische Unfallszenarien von Fahranfängern, jungen Fahrern und älteren Fahrern • Unfallfolgen auf körperlicher, geistiger, sozialer und rechtlicher Ebene • Typische Fahrkompetenzdefizite und Fahrverhaltensbesonderheiten von Fahranfängern sowie deren psychologische Grundlagen (v. a. unzureichende Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung; Defizite und geringe Routine bei der Fahrzeugbedienung) • Regionale Gefahrenstrecken, auf denen Fahranfänger verunglückt sind (v. a. Erkennen von kritischen Streckenmerkmalen und Unfallursachen; Erarbeitung von Strategien zum Vermeiden von Gefahren; Transfer auf andere Strecken) • Typische Fahrkompetenzdefizite und Fahrverhaltensbesonderheiten von jungen Fahrern sowie deren psychologische Grundlagen (v. a. im Vergleich zu älteren Fahrern häufigeres Vorkommen von mangelnder Emotions- und Handlungskontrolle, von Fehleinschätzungen der eigenen Fahrkompetenz und von erhöhter Risikobereitschaft; Fahren in jugendtypischen Freizeitsituationen) • Typische Fahrkompetenzdefizite und Fahrverhaltensbesonderheiten von älteren Fahrern | | |
| 1.1.1.7 | | <p>Kompetenz BE-7 – Umweltschonendes Fahr- und Verkehrsverhalten</p> <p>Fahrlehrer der Klasse BE kennen die verschiedenen Arten der Verkehrsteilnahme in Deutschland. Sie können die Möglichkeiten zur umweltschonenden Gestaltung des Fahr- und Verkehrsverhaltens erläutern.</p> <p>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Arten der Verkehrsteilnahme (v. a. Arten sowie multimodale und intermodale Kombinationsmöglichkeiten der Verkehrsteilnahme; Bewertung der Arten und Kombinationsmöglichkeiten mit Bezug auf die Verkehrssicherheit und die Umweltschonung) • Einflussfaktoren auf den Kraftstoffverbrauch bzw. Energiebedarf (v. a. Fahrwiderstände) sowie Strategien für ein umweltschonendes bzw. energiesparendes Führen von Fahrzeugen der Klassen B/BE (v. a. Routenplanung; Wartung; Beladung; vorausschauende Fahrweise; Beschleunigen; Motordrehzahl) | 1, 2 | Fahrlehrer, Ingenieur |
| 1.1.2 | 100 | Kompetenzbereich „Recht“ | | |
| 1.1.2.1 | | <p>Kompetenz BE-1 – Rechtssystematik</p> <p>Fahrlehrer der Klasse BE können die Struktur des Rechtssystems in Bezug auf die Teilnahme am Straßenverkehr beschreiben.</p> <p>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grundlagen des Rechtssystems (v. a. Gewaltenteilung; Öffentliches Recht; Privatrecht; Gerichtsbarkeit; Föderalismus) • System der Rechtsquellen (v. a. Unionsrecht; Gesetze; Verordnungen; Verwaltungsvorschriften; Richtlinien) • Rechtsbehelfe (v. a. Einspruch; Widerspruch; Berufung; Revision) | 1 | Jurist |
| 1.1.2.2 | | <p>Kompetenz BE-2 – Verkehrsrechtliche Vorschriften und angrenzende Rechtsgebiete</p> <p>Fahrlehrer der Klasse BE können die für das Führen von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen der Klassen B/BE relevanten Vorschriften des</p> | 1, 2, 3 | Fahrlehrer, Jurist |

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | Niveaustufen | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV-FahrlG |
|--------------|--------------------------------|---|--------------|--|
| | | <p>Straßenverkehrsrechts erläutern und diese anwenden, um beispielhafte Fallkonstellationen zu bearbeiten. Sie können die für das Führen von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen der Klassen B/BE relevanten Grundlagen des Sozialrechts und des Steuerrechts beschreiben.</p> <p>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rechtsvorschriften aus dem Bereich „Verhalten im Straßenverkehr“ gemäß StVO (v. a. Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit; Sorgfaltspflichten beim Ein- und Aussteigen; sonstige Pflichten von Fahrzeugführenden; besondere Fortbewegungsmittel; übermäßige Straßenbenutzung; Umweltschutz, Sonn- und Feiertagsverbot; Verkehrshindernisse; Unfall; Sonderrechte; blaues und gelbes Blinklicht; Verkehrszeichen) • Fahrerlaubnisrecht gemäß FeV, Richtlinie 2006/126/EG und StVG (v. a. Fahrerlaubnis und Führerschein; Einteilung der Fahrerlaubnisklassen und Verwendung von Schlüsselzahlen; Voraussetzungen für die und Verfahren bei der Erteilung einer Fahrerlaubnis; Sonderbestimmungen für Inhaber ausländischer Fahrerlaubnisse; Fahrzeugführereigenschaft des Fahrlehrers bei Ausbildungs-, Prüfungs- und Begutachtungsfahrten; Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung; Entziehung oder Beschränkung der Fahrerlaubnis sowie Anordnung von Auflagen; Umstellung von Fahrerlaubnissen alten Rechts) | | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Zulassungsrecht gemäß FZV und StVZO (v. a. Notwendigkeit einer Zulassung und zulassungsfreie Fahrzeuge; Arten und Zuteilung sowie Ausgestaltung und Anbringung von Kennzeichen; Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II; Betriebserlaubnis und Bauartgenehmigung) • Ordnungswidrigkeiten- und Strafrecht des Straßenverkehrs gemäß BKatV, OWiG, StGB, StPO und StVG (v. a. Geschwindigkeitsverstöße; Missachtung der Vorfahrt-/Vorrangregelung; Fahren ohne Fahrerlaubnis; Gefährdung des Straßenverkehrs; verbotene Kraftfahrzeugrennen; unerlaubtes Entfernen vom Unfallort; fahrlässige Körperverletzung und fahrlässige Tötung; Zweck und Aufbau des Fahreignungs-Bewertungssystems; Ablauf des Verfahrens und Sanktionsmöglichkeiten beim Begehen von Ordnungswidrigkeiten bzw. Straftaten) • Haftungs- und Versicherungsrecht im Straßenverkehr gemäß BGB, PflVG und StVG (v. a. Gefährdungs- und Verschuldenshaftung; vorgeschriebene und freiwillige Versicherungen für die Teilnahme am Straßenverkehr) • Fahrschulwesen gemäß DV-FahrlG, FahrlAusbV, FahrlG, FahrlPrüfV und StVG (v. a. Ablauf und Inhalt der Ausbildung und Prüfung von Fahrlehrern; Erfordernis, Inhalt, Voraussetzungen und Erteilung der Fahrlehrerlaubnis und Anwärterbefugnis; Eignung des Fahrlehrers und Prüfung der Zuverlässigkeit; Ruhen und Erlöschen sowie Rücknahme und Widerruf der Fahrlehrerlaubnis; Pflichten des Fahrlehrers und Fahrlehreranwärters; Aufzeichnungen; Überwachung; Anwärterschein und Fahrlehrerschein) • Sozialvorschriften gemäß AETR, ArbZG, VO (EG) Nr. 561/2006 und VO (EU) Nr. 165/2014 (v. a. Fahrtenschreiber; Lenk- und Ruhezeiten sowie Fahrtunterbrechungen; Arbeits- und Ruhezeiten) • Steuerrechtliche Vorschriften gemäß KraftStDV und KraftStG (v. a. Steuergegenstand; Ausnahmen von der Besteuerung; Dauer der Steuerpflicht) | | |
| 1.1.3 | 125 | Kompetenzbereich „Technik“ | | |
| 1.1.3.1 | | <p>Kompetenz BE-1 – Technische Grundlagen</p> <p>Fahrlehrer der Klasse BE kennen die Aufgaben, den grundlegenden Aufbau und die grundlegende Funktionsweise der wesentlichen technischen Bestandteile von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen der Klassen B/BE sowie die entsprechenden rechtlichen Vorschriften. Dies gilt insbesondere für sicherheitsbedeutsame und umweltschutzrelevante Bestandteile. Sie</p> | 1, 2, 3 | Ingenieur |

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | Niveau- stufen | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV-FahrlG |
|-----------|--------------------------------|---|-------------------|--|
| | | <p>können erläutern, wie Personen und Ladung in Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen der Klassen B/BE gesichert werden und dieses Wissen anwenden. Sie können erläutern, wie die Betriebs- und Verkehrssicherheit bei Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen der Klassen B/BE kontrolliert wird und dieses Wissen anwenden.</p> <p>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Konventionelle und alternative Antriebstechnologien (v. a. Aufgaben, Aufbau und Funktionsweise von Viertaktmotor, Ottomotor, Dieselmotor, Hybridantrieb und Elektroantrieb; sicherheits- und umweltrelevante Vor- und Nachteile der Antriebstechnologien; Einsatzmöglichkeiten alternativer Antriebstechnologien in der Fahrausbildung und Fahrerweiterbildung) | | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Antriebsstrang (v. a. Aufgaben und Aufbau) • Fahrwerk (v. a. Aufgaben, Aufbau und Funktionsweise von Bremssystem, Rädern und Reifen, Radaufhängung und Lenkung; Rechtsvorschriften) • Lärm- und Schadstoffminderung (v. a. Arten von Schadstoffen; Aufgaben, Aufbau und Funktionsweise der Abgasanlage; Rechtsvorschriften) • Aktive und passive Fahrzeugsicherheit (v. a. Maßnahmen zur Unfallvorbeugung und Unfallfolgenminderung; Funktionsweise von Maßnahmen zum Insassenschutz) • Personenbeförderung, Beladung und Ladungssicherung (v. a. Rechtsvorschriften; sichere Beförderung von Personen; Ladungssicherungshilfsmittel; Folgen unzureichender Sicherung von Personen und Ladung; praktische Übungen zur Sicherung von Personen und Ladung) • Kontrolle der Betriebs- und Verkehrssicherheit (v. a. Rechtsvorschriften; praktische Übungen zur Kontrolle der Betriebs- und Verkehrssicherheit) • Liegenbleiben (v. a. Rechtsvorschriften; Maßnahmen bei Liegenbleiben) • Anhänger und Verbindungseinrichtungen (v. a. Arten von Anhängern; Aufgaben, Arten und Funktionsweise von Verbindungseinrichtungen; Rechtsvorschriften; Zusammenstellen von Fahrzeugkombinationen der Klassen B/BE; Verbinden und Trennen von Fahrzeugkombinationen der Klassen B/BE inklusive praktischer Übungen; Beleuchtungseinrichtungen von Anhängern; Aufgaben, Aufbau und Funktionsweise der Auflaufbremse) | | |
| 1.1.3.2 | | <p>Kompetenz BE-2 – Fahrphysik</p> <p>Fahrlehrer der Klasse BE können fahrphysikalische Grundlagen des Fahrens mit Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen der Klassen B/BE erläutern.</p> <p>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kräfte und Momente am Fahrzeug • Haftungsgrenze der Reifen bei kritischen Streckenverhältnissen (v. a. enge Kurven; unebene Fahrbahn; starkes Gefälle), Witterungsverhältnissen (v. a. Fahren bei Nässe, Schnee und Eis; Aquaplaning; Seitenwind) und Fahrmanövern (v. a. Gefahrbremung; Ausweichmanöver) unter Berücksichtigung des Kamm'schen Kreises sowie der Achs- und Radlastverschiebung • Kippgrenze bei kritischen Fahrzeugeigenschaften (v. a. hohe Schwerpunktlage; geringe Spurweite), Streckenverhältnissen (v. a. enge Kurven; geneigte oder unebene Fahrbahn) und Fahrmanövern (v. a. Ausweichmanöver) sowie beweglicher Ladung • Pendeln oder Einknicken des Anhängers bei kritischen Fahrzeugeigenschaften (v. a. Höhe und Länge des Aufbaus; Gewichtsverteilung), Streckenverhältnissen (v. a. enge Kurven; unebene | 2 | Fahrlehrer, Ingenieur |

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | Niveau- stufen | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV-FahrlG |
|-----------|--------------------------------|--|-------------------|--|
| | | <p>Fahrbahn), Witterungsverhältnissen (v. a. Fahren bei Nässe, Schnee und Eis; Seitenwind) und Fahrmanövern (v. a. hohe Fahrgeschwindigkeit; Überholmanöver; Ausweichmanöver; Gefahrbremsung)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anhalteweg (v. a. Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit, der Fahrbahnoberfläche, der Bereifung, der Bremsanlage sowie dem Bremsverhalten und der Reaktionszeit des Fahrers) | | |
| 1.1.3.3 | | <p>Kompetenz BE-3 – Fahrerassistenzsysteme und automatisiertes Fahren Fahrlehrer der Klasse BE können die grundlegenden Funktionen von Fahrerassistenzsystemen für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen der Klassen B/BE beschreiben sowie deren Einsatzmöglichkeiten, (Sicherheits-)Potenziale und Grenzen erläutern. Dies gilt insbesondere für sicherheitsbedeutsame Fahrerassistenzsysteme. Weiterhin können sie die Grundlagen des automatisierten Fahrens und die Auswirkungen auf den Fahrlehrerberuf beschreiben. Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Niveaustufen des automatisierten Fahrens • Assistiertes Fahren (Stufe 1): Arten, grundlegende Funktionen, (Sicherheits-)Potenziale und Grenzen inklusive Störungen/Ausfälle von Fahrerassistenzsystemen (v. a. Adaptive Geschwindigkeitsregelanlage; Anhänger-Stabilisierungssystem; Antriebsschlupfregelung; Automatischer Blockierverhinderer; Elektronische Stabilitätskontrolle; Notbremsassistent; Spurhalte- und Spurwechselsassistent) • Assistiertes Fahren (Stufe 1): Mögliche verkehrssicherheitskritische Auswirkungen der Systemnutzung auf den Fahrer (v. a. Fehlvorstellungen zur Wirksamkeit von Fahrerassistenzsystemen und überhöhte Erwartungen; Fehlgebrauch der und negative Verhaltensanpassung an Fahrerassistenzsysteme; Ablenkung durch Systembedienung; Abbau von Kompetenzen zur Bewältigung von Verkehrssituationen ohne Fahrerassistenzsysteme inklusive zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung) sowie mögliche Gefahren im Zusammenhang mit der Systemüberwachung und der Übernahme von Systemaufgaben • Assistiertes Fahren (Stufe 1): Einsatzmöglichkeiten von Fahrerassistenzsystemen in Fahranfängervorbereitung und Fahrerweiterbildung • Teil- und hochautomatisiertes Fahren (Stufen 2 und 3): Potenziale (v. a. Verkehrssicherheit; Umweltverträglichkeit; Verkehrseffizienz) und Risiken (v. a. Ertragen von Monotonie; Erhalt eines ausreichenden Situationsbewusstseins) • Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion (v. a. Technische Aufsicht; risikominimaler Zustand) • Grundlegende rechtliche und moralisch-ethische Fragen des automatisierten Fahrens (v. a. Automatisierungsrisiko und Haftung; Regelübertretung; Dilemma-Situationen) • Fahrzeug-zu-X-Kommunikation • Auswirkungen des automatisierten Fahrens auf den Fahrlehrerberuf | 1, 2 | Bildungswissenschaftler, Fahrlehrer, Ingenieur, Jurist |
| 1.2 | 525 | Pädagogisch-psychologisches und verkehrspädagogisches Professionswissen | | |
| 1.2.1 | 315 | Kompetenzbereich „Unterrichten, Ausbilden und Weiterbilden“ | | |

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | Niveau- stufen | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV-FahrlG |
|-----------|--------------------------------|--|-------------------|--|
| 1.2.1.1 | | <p>Kompetenz BE-1 – System der Fahranfängervorbereitung und lebenslanges Lernen: Fahrlehrer der Klasse BE können die Bestandteile und Erwerbsverläufe von Fahr- und Verkehrskompetenz beschreiben. Sie können die vielfältigen Lehr- Lernformen und Prüfungsformen im System der Fahranfängervorbereitung in Deutschland sowie die mit ihnen verbundenen Ziele, Inhalte und rechtlichen Rahmenbedingungen erläutern. Sie können ihren Theorieunterricht,</p> | 1, 2, 3 | Bildungswissen- schaftler, Fahrlehrer |
| | | <p>ihre Fahrpraktische Ausbildung und das Selbstständige Theorielernen von Fahrschülern an den Zielen, Inhalten und weiteren rechtlichen Rahmenbedingungen der Fahrausbildung ausrichten. Unverzichtbare curriculare Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bestandteile (v. a. Wissen und Können zur Bewältigung von Verkehrssituationen; verkehrssicherheitskonforme Motive und Einstellungen; realistische Selbsteinschätzung) und Erwerb (v. a. spiralförmige Lernprozesse; Expertiseerwerb) von Fahr- und Verkehrskompetenz • Theorieunterricht, Fahrpraktische Ausbildung, Selbstständiges Theorielernen von Fahrschülern der Klassen B/BE (v. a. Ziele, Umfang und Abschluss der Fahrausbildung; Kompetenzrahmen, Ausbildungsplan sowie weitere curriculare Grundlagen der Fahrausbildung; rechtliche Anforderungen an die methodische und mediale Gestaltung der Fahrausbildung; Unterrichtsräume; Lehrmittel; Ausbildungsfahrzeuge; Ausbildungsnachweis) • Begleitetes Fahren (v. a. Zweck; Wirksamkeitsbefunde; Auflagen und Folgen von Auflagenverstößen; Anforderungen an und Aufgaben der Begleiter; Möglichkeiten zur Gestaltung der Begleitphase) • Fahrerlaubnis auf Probe und Alkoholverbot für Fahranfänger (v. a. Zweck; Dauer; Wirksamkeitsbefunde; Folgen von Verstößen) • Theoretische Fahrerlaubnisprüfung (TFEP) für die Klassen B/BE (v. a. Zweck; Inhalte und Ablauf; Aufgabenarten; Umfang und Zusammenstellung der Aufgaben; Prüfungssprachen und Audio-Unterstützung; Bewertung) • Praktische Fahrerlaubnisprüfung (PFEP) für die Klassen B/BE (v. a. Zweck; Inhalte und Ablauf; Prüfungsstrecke; Bewertung; Prüfungsfahrzeuge) • Möglichkeiten zum Ausbau von Fahr- und Verkehrskompetenz (v. a. Fahrsimulationstraining; pädagogisch-psychologisches Fahrsicherheitstraining; Rückmeldefahrt; Weiterbildung zum umweltschonenden bzw. energiesparenden Fahren) • Notwendigkeit des Weiterlernens durch Kraftfahrer, geeignete Informationsquellen bei verkehrsrelevanten Rechtsänderungen, fahrzeugtechnischen Entwicklungen und Wissensdefiziten • Erwerb der Schlüsselzahl B96 (v. a. Ziele, Schulungsstoff und Umfang; Abschluss der Schulung und Teilnahmebescheinigung; Schulungsfahrzeuge und Schulungsstrecke) • Erwerb der Schlüsselzahl B197 (v. a. Ziele, Inhalte und Umfang; Testfahrt zum Abschluss der Ausbildung inklusive der erforderlichen Qualifikation des Fahrlehrers und Nachweis über die praktische Ausbildung; Ausbildungsfahrzeuge) | | |
| 1.2.1.2 | | <p>Kompetenz BE-2 – Gestaltung des Theorieunterrichts: Fahrlehrer der Klasse BE können die Lehrfunktionen, die Qualitätskriterien guten Theorieunterrichts sowie die Möglichkeiten zur Verzahnung von Theorieunterricht, Selbstständigem Theorielernen der Fahrschüler und Fahrpraktischer Ausbildung erläutern. Sie können dieses Wissen bei der Planung und Durchführung von Theorieunterricht anwenden.</p> | 2, 3 | Bildungswissen- schaftler, Fahrlehrer |

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | Niveau- stufen | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV-FahrlG |
|-----------|--------------------------------|---|-------------------|--|
| | | <p>Unverzichtbare curriculare Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lehrfunktionen (v. a. Motivation; Information; Informationsverarbeitung; Speichern und Abrufen; Anwendung und Transfer; Steuerung und Kontrolle) • Lern- und Leistungsmotivation (v. a. intrinsische und extrinsische Motivation; Möglichkeiten zur Motivationsförderung) • Konstruktive und instruktive Methoden • Unterrichtsplanung (v. a. Lehr- und Lernvoraussetzungen; Festlegung von Zielen; Auswahl, Gewichtung und Aufbereitung von Inhalten; Auswahl von Methoden und Medien unter besonderer Beachtung digitaler Medien; räumliche und zeitliche Gestaltung; Übungen zum Erstellen von Unterrichtsplanungen der Klasse B) • Qualitätskriterien guten Theorieunterrichts (v. a. Strukturierung der Unterrichtseinheit; Motivierung der Fahrschüler und Praxisbezug; fachliche Vermittlung der Inhalte; Binnendifferenzierung; angemessenes Reagieren auf Beiträge der Fahrschüler; Tempo der Vermittlung der Inhalte; Festigung; Visualisierung der Inhalte durch Medien; Qualität der Lehrvorträge; Organisation von Erfahrungsberichten; Organisation von Diskussionen; Durchführung von Lernkontrollen) • Kognitive Aktivierung von Fahrschülern (v. a. Entwickeln von herausfordernden Aufgabenstellungen) • Klassenführung (v. a. Erkennen von und Umgang mit Unterrichtstörungen) • Möglichkeiten zur Verzahnung von Theorieunterricht, Selbstständigem Theorielernten der Fahrschüler und Fahrpraktischer Ausbildung • Lehrübungen zu allen Lektionen des Theorieunterrichts der Klasse B | | |
| | | <p>Kompetenz BE-3 – Gestaltung des Selbstständigen Theorielerntens von Fahrschülern: Fahrllehrer der Klasse BE können die Möglichkeiten zur lernwirksamen Gestaltung des Selbstständigen Theorielerntens von Fahrschülern sowie zur Verzahnung von Selbstständigem Theorielernten, Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung erläutern. Sie können dieses Wissen bei der Planung und Begleitung des Selbstständigen Theorielerntens von Fahrschülern anwenden.</p> <p>Unverzichtbare curriculare Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lernstrategien • Möglichkeiten zum Selbstständigen Theorielernten in der Fahrausbildung • Blended-Learning (v. a. Begriffsklärung; Möglichkeiten zur Verzahnung von Selbstständigem Theorielernten der Fahrschüler anhand digitaler Medien mit Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung) • Ausbildungsbegleitende Kontrolle und Unterstützung des Selbstständigen Theorielerntens von Fahrschülern | 2, 3 | Bildungswissen- schaftler, Fahrllehrer |
| 1.2.1.3 | | <p>Kompetenz BE-4 – Gestaltung der Fahrpraktischen Ausbildung: Fahrllehrer der Klasse BE können die Qualitätskriterien guter Fahrpraktischer Ausbildung sowie die Möglichkeiten zur Verzahnung von Fahrpraktischer Ausbildung, Theorieunterricht und Selbstständigem Theorielernten der Fahrschüler erläutern. Sie können dieses Wissen bei der Planung und Durchführung von Fahrpraktischer Ausbildung anwenden.</p> | 2, 3 | Bildungswissen- schaftler, Fahrllehrer |
| | | Unverzichtbare curriculare Inhalte: | | |

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | Niveau- stufen | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV-FahrlG |
|-----------|--------------------------------|--|-------------------|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Aufbau der Fahrpraktischen Ausbildung der Klassen B/BE • Unterrichtsplanung (v. a. Lehr- und Lernvoraussetzungen; Festlegung von Zielen; Auswahl, Gewichtung und Aufbereitung von Inhalten; Auswahl von Methoden und Medien; Ausbildungsstrecke und zeitliche Gestaltung; Übungen zum Erstellen von Unterrichtsplanungen der Klassen B/BE) • Methoden der Fahrpraktischen Ausbildung (v. a. Demonstrieren; Erklären; Anleiten; Kommentieren; Lernhinweise) • Qualitätskriterien guter Fahrpraktischer Ausbildung (v. a. Strukturierung der Übungsstunde; Orientierung am Ausbildungsstand des Fahrschülers; Qualität des Methodeneinsatzes; Qualität verbaler Anweisungen; fachliche Korrektheit der Inhalte und Orientierung am Ausbildungsplan des Fahrlehrers; Schaffung einer guten Ausbildungsatmosphäre; angemessenes Reagieren auf Fahrfehler) • An das Kompetenzniveau des Fahrschülers angepasste Aufgaben sowie zielgerichtetes und intensives Üben im Sinne von Deliberate Practice • An das Kompetenzniveau des Fahrschülers angepasstes Anleiten durch Scaffolding und Fading (v. a. inhaltliche Ausrichtung, Detailgrad und Zeitpunkt des Anleitens; Nachlassen des Anleitens bei steigendem Kompetenzniveau bis hin zur selbstständigen Aufgabenbewältigung) • Fehlvorstellungen von Fahrschülern zum Führen von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen der Klassen B/BE sowie Fahrfehler (v. a. typische Fehlvorstellungen; Arten und Ursachen von Fahrfehlern; Eingriffsmöglichkeiten und Eingriffsnotwendigkeiten des Fahrlehrers) • Möglichkeiten zur Verzahnung von Fahrpraktischer Ausbildung, Theorieunterricht und Selbstständigem Theorielernen der Fahrschüler • Lehrübungen zur Fahrpraktischen Ausbildung der Klassen B/BE inklusive Übungen zum Eingreifen bei Fahrfehlern | | |
| 1.2.1.4 | | <p>Kompetenz BE-5 – Grundlagen des Fahrlehrerberufs: Fahrlehrer der Klasse BE kennen die vielfältigen Tätigkeitsfelder ihres Berufes sowie die damit verbundenen Anforderungen und Weiterbildungsmöglichkeiten. Weiterhin kennen sie berufliche Belastungs- und Stressfaktoren sowie die Möglichkeiten zur Stressprävention. Unverzichtbare curriculare Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mögliche Tätigkeitsfelder für Fahrlehrer und Weiterqualifizierungen • Notwendigkeit zur Aktualisierung und Ergänzung des Professionswissens • Fortbildungspflicht für Fahrlehrer • Arbeitsbedingungen • Belastungen des Fahrlehrerberufs, Stress, Strategien zur Stressprävention | 1 | Fahrlehrer |
| 1.2.2 | 100 | Kompetenzbereich „Erziehen“ | | |
| 1.2.2.1 | | <p>Kompetenz BE-1 – Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Lernbedingungen sowie der Lernvoraussetzungen: Fahrlehrer der Klasse BE kennen typische soziale und kulturelle Lernbedingungen von Fahrschülern. Sie können Lernvoraussetzungen von Fahrschülern einschätzen. Sie können die Lernbedingungen und Lernvoraussetzungen bei der Planung und</p> | 1, 3 | Bildungswissen- schaftler |

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | Niveau- stufen | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV-FahrlG |
|-----------|--------------------------------|--|-------------------|--|
| | | <p>Durchführung von Theorieunterricht, Selbstständigem Theorielernen der Fahrschüler und Fahrpraktischer Ausbildung berücksichtigen.</p> <p>Unverzichtbare curriculare Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung und Sozialisation über die Lebensspanne mit Schwerpunkt im Jugendalter und jungen Erwachsenenalter • Theorien des Lernens und Lehrens in der Erwachsenenbildung/Weiterbildung • Lernvoraussetzungen (v. a. Arten von Lernvoraussetzungen; Möglichkeiten zur Einschätzung von Lernvoraussetzungen; Umgang mit unterschiedlichen Lernvoraussetzungen) | | |
| 1.2.2.2 | | <p>Kompetenz BE-2 – Vermittlung von Verkehrssicherheitseinstellungen: Fahrllehrer der Klasse BE können Prozesse des Einstellungserwerbs und Methoden der Einstellungsveränderung erläutern sowie bei der Planung und Durchführung von Theorieunterricht, Selbstständigem Theorielernen der Fahrschüler und Fahrpraktischer Ausbildung berücksichtigen.</p> <p>Unverzichtbare curriculare Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrmotive • Einstellungen (v. a. Komponenten von Einstellungen; Erwerb von Einstellungen; Einstellungen zum Fahrzeug und Fahren) • Beeinflussung von Einstellungen zur Verantwortungsübernahme und Sicherheit im Straßenverkehr (v. a. Lernen am Modell und Wirkung von Sanktionen; Theorie des geplanten Verhaltens; Bedeutung von Informationsdarstellungen für das Verhalten; persuasive Kommunikation; Wirkung von Furchtappellen) | 2, 3 | Bildungswissenschaftler |
| 1.2.3 | 110 | Kompetenzbereich „Beurteilen“ | | |
| 1.2.3.1 | | <p>Kompetenz BE-1 – Förderorientierte Lernstands- und Lernverlaufsbeurteilung: Fahrllehrer der Klasse BE können Lernprozesse und Lernergebnisse von Fahrschülern beurteilen. Sie können die Ergebnisse der Beurteilung nutzen, um ihre Fahrschüler bezüglich des weiteren Lernwegs zu beraten und zu fördern.</p> <p>Unverzichtbare curriculare Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lernstands- und Lernverlaufsbeurteilung inklusive Leistungsrückmeldung und Beratung bezüglich des Lernwegs (v. a. Ablauf von Beurteilungen; Zeitpunkte für Kurz-Beurteilungen und ausführliche Beurteilungen im Ausbildungsverlauf; Instrumente zur Durchführung von Beurteilungen; Ebenen und zeitliche Ausrichtung von Feedback; praktische Übungen zu Lernstandsbeurteilungen inklusive zum Geben von Leistungsrückmeldungen) • Bezugsnormen (v. a. kriterial; individuell; sozial) • Beobachtungs- und Beurteilungsfehler • Selbsteinschätzungen des Fahrschülers (v. a. Förderung von realistischen Selbsteinschätzungen bezüglich der fünf Fahrkompetenzbereiche) • Feststellung der Prüfungsreife zur TFEP und PFEP • Lernschwierigkeiten und Prüfungsangst (v. a. Arten von und Umgang mit Lernschwierigkeiten; Entstehung und Merkmale von Prüfungsangst; Möglichkeiten zum Abbau von Prüfungsangst) | 3, 4 | Bildungswissenschaftler, Fahrllehrer |

II. Fahrlehrerlaubnisklasse A

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | Niveau- stufen | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV- FahrIG |
|--------------|--------------------------------|---|-------------------|--|
| 1 | 160 | Ausbildung Fahrlehrerlaubnisklasse A | | |
| 1.1 | 88 | Fachliches Professionswissen | | |
| 1.1.1 | 40 | Kompetenzbereich „Verkehrsverhalten“ | | |
| 1.1.1.1 | 8 | <p>Kompetenz A-1 – Fahreignung, Fahrtüchtigkeit und Fahrverhalten Fahrlehrer der Klasse A können die klassenspezifischen psychischen und physischen Einflussfaktoren auf die Fahreignung, die Fahrtüchtigkeit und das Fahrverhalten sowie Verhaltensstrategien zum Umgang mit diesen Einflussfaktoren erläutern. Sie können ihr Wissen anwenden, um die Fahreignung und die Fahrtüchtigkeit von Fahrschülern einzuschätzen. Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ablenkung und Müdigkeit (v. a. häufige Ablenkungen und Auswirkungen auf das Fahrverhalten; Auswirkungen von Müdigkeit auf das Fahrverhalten und die Fahrtüchtigkeit; Strategien zur Vermeidung des Fahrens unter Ablenkung und bei Müdigkeit) • Soziale und mediale Einflüsse (v. a. Auswahl von Kraftrad und Zubehör sowie damit verbundene Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und den Umweltschutz; Strategien zum Umgang mit Medien inklusive Werbung) • Klassenspezifische physische Belastungen (v. a. Zusammenspiel von Körperbau des Fahrers und Bauart des Fahrzeugs; Trainingsmöglichkeiten für die beim Kraftradfahren besonders benötigten Muskelgruppen; Aktivierung der Muskelgruppen vor, während und nach der Fahrt) • Angemessene Kleidung zum Führen von Krafträdern (v. a. geeigneter Schutz der Füße, der Beine, des Beckens, des Rückens, des Nackens, des Kopfes, der Arme und der Hände mit Fokus auf Schutzkleidung; Folgen des Fahrens mit unangemessener Kleidung; Rechtsvorschriften und Rechtsprechung) • Einschätzung der Fahrtüchtigkeit von Fahrschülern (v. a. Verantwortlichkeiten des Fahrlehrers, auch unter Beachtung des Einflusses von Hitze und Kälte) | 2, 3 | Bildungswissenschaftler, Fahrlehrer |
| 1.1.1.2 | 4 | <p>Kompetenz A-2 – Vielfalt im Straßenverkehr Fahrlehrer der Klasse A können die verkehrssicherheitsrelevanten Besonderheiten verschiedener Kraftradfahrer erläutern. Sie können die erforderliche Anpassung des eigenen Fahrverhaltens bei Begegnungen mit anderen Kraftradfahrern erläutern und begründen. Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssicherheitsrelevante Besonderheiten unterschiedlicher Kraftradfahrer (v. a. Mofafahrer; Rollerfahrer; Chopperfahrer; Trikefahrer; Fahrer von Krafträdern mit Beiwagen; Naked Bike-Fahrer; Endurofahrer; Tourenfahrer; Rennmaschinenfahrer), mögliche Gefahrensituationen mit ihnen sowie erforderliche Anpassungen des eigenen Fahrverhaltens | 2, 4 | Fahrlehrer |
| 1.1.1.3 | 12 | <p>Kompetenz A-3 – Fahraufgaben und Grundfahraufgaben Fahrlehrer der Klasse A können die verschiedenen Fahraufgaben und Grundfahraufgaben für Krafträder gemäß den Fahraufgabenkatalogen erläutern. Sie können die Anforderungs- und Bewertungsstandards zur sicheren Durchführung der Fahraufgaben und Grundfahraufgaben erläutern. Sie können die Kompetenz von Fahrschülern zur Durchführung von Fahraufgaben und Grundfahraufgaben hinsichtlich der fünf Fahrkompetenzbereiche beurteilen. Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> | 2, 4 | Fahrlehrer |

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV- FahrIG |
|-----------|--------------------------------|---|------|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Fahraufgaben und Grundfahraufgaben gemäß den Fahraufgabenkatalogen für die Fahrerlaubnisklassen AM/A1/A2/A sowie dem Fahraufgabenkatalog für die Grundfahraufgaben dieser Klassen (v. a. Ein- und Ausfädelungsstreifen, Fahrstreifenwechsel; Kurve; Vorbeifahren, Überholen; Kreuzung, Einmündung, Einfahren; Kreisverkehr; Schienenverkehr; Haltestelle, Fußgängerüberweg; Geradeausfahren; Slalom mit Schrittgeschwindigkeit; Abbremsen mit höchstmöglicher Verzögerung; Ausweichen ohne Abbremsen; Ausweichen nach Abbremsen; Slalom; Langer Slalom; Fahren mit Schrittgeschwindigkeit geradeaus; Stop and Go; Kreisfahrt) • Anforderungs- und Bewertungsstandards zur sicheren Durchführung der Fahraufgaben und Grundfahraufgaben (v. a. Anforderungs- und Bewertungsstandards gemäß den Fahraufgabenkatalogen für die Fahrerlaubnisklassen AM/A1/A2/A; klassenspezifische fahraufgabenrelevante Vorschriften der StVO mit Fokus auf Straßenbenutzung durch Fahrzeuge, Überholen, besondere Verkehrslagen, Halten und Parken, Beleuchtung, Besondere Gefahrzeichen, Vorschriftzeichen, Richtzeichen, Verkehrseinrichtungen) | | |
| 1.1.1.4 | 12 | <p>Kompetenz A-4 – Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung Fahrllehrer der Klasse A können Verkehrssituationen mit Krafträdern in Bezug auf Gefahren und Verhaltensmöglichkeiten beurteilen. Sie können die Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung von Fahrschülern beurteilen und im Theorieunterricht und in der Fahrpraktischen Ausbildung durch geeignete Maßnahmen verbessern. Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Klassenspezifische erschwerende Rahmenbedingungen bei der Wahrnehmung der Verkehrsumwelt (v. a. schlechte Sicht durch Witterungseinflüsse; schlechte Sicht durch die bauliche Gestaltung von Motorradschutzhelmen, Motorradschutzbrillen und Helmvisieren; Beeinträchtigung des Hörvermögens durch Motorradschutzhelme) | 4 | Bildungswissen- schaftler, Fahrlehrer |
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Mögliche klassenspezifische Gefahren im Straßenverkehr (v. a. in Bezug auf die Straßen-, Witterungs- und Sichtverhältnisse, den Fahrer und andere Verkehrsteilnehmer; Übersehen von Kraftradfahrern aufgrund ihrer schmalen Silhouette; Fehleinschätzungen der Geschwindigkeit und des Abstands von Kraftradfahrern; Gefahren bei der Durchführung der Fahraufgaben und Grundfahraufgaben) • Antizipation gefährlicher Entwicklungsmöglichkeiten von Verkehrssituationen (v. a. Gefahrenhinweise; mögliche gefährliche Situationsverläufe) • Typische Fehleinschätzungen von Kraftradfahrern (v. a. zum Überholen; zum Platzbedarf; zum Fahrbahnbelag und zur Fahrbahnverschmutzung; zu den Witterungsverhältnissen; zum Anhalteweg; zum Befahren unbekannter Kurven; zum Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer; zur eigenen Fahrkompetenz) • Verhalten in potenziell gefährlichen Situationen (v. a. Gefahrenvermeidung als präventive Fahrstrategie, Gefahrenabwehr in Notsituationen) • Trainingsmöglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung (v. a. computer- bzw. simulatorgestützte Trainingsprogramme) | | |
| 1.1.1.5 | 4 | <p>Kompetenz A-5 – Fahrkompetenzdefizite und Unfälle Fahrllehrer der Klasse A kennen die Unfallbeteiligung sowie die typischen Fahrkompetenzdefizite von Kraftradfahrern. Sie können typische Unfälle von Kraftradfahrern analysieren. Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Typische Unfallszenarien von Kraftradfahrern | 1, 3 | Bildungswissen- schaftler, Fahrlehrer |

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV- FahrIG |
|--------------|--------------------------------|---|---------|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Typische Kraftstrecken, auf denen Kraftfahrer verunglückt sind (v. a. Erkennen von kritischen Streckenmerkmalen und Unfallursachen; Erarbeitung von Strategien zum Vermeiden von Gefahren; Transfer auf andere Strecken) • Typische Wissensdefizite und Fehleinschätzungen von Kraftfahrern bei der Fahrtvorbereitung (v. a. Streckenwahl; Fahrtdauer, physische Leistungsfähigkeit; Ausrüstung) • Herausforderungen beim Erhalt von Fahrkompetenz und Fahrerfitness (v. a. typisches Nutzungsverhalten während der Saison und an Wochenenden) • Umgang mit schnell und häufig wechselnden Streckenanforderungen | | |
| 1.1.2 | 16 | Kompetenzbereich „Recht“ | | |
| 1.1.2.1 | 16 | <p>Kompetenz A-1 – Verkehrsrechtliche Vorschriften und angrenzende Rechtsgebiete</p> <p>Fahrlehrer der Klasse A können die klassenspezifischen, für das Führen von Kraftfahrzeugen relevanten Vorschriften des Straßenverkehrsrechts erläutern und diese anwenden, um beispielhafte Fallkonstellationen zu bearbeiten.</p> <p>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Klassenspezifische Rechtsvorschriften aus dem Bereich „Verhalten im Straßenverkehr“ gemäß StVO (v. a. Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit; sonstige Pflichten von Fahrzeugführern) | 2, 3 | Fahrlehrer, Jurist |
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Klassenspezifische Besonderheiten im Fahrerlaubnisrecht gemäß FeV, Richtlinie 2006/126/EG und StVG (v. a. Einteilung der Fahrerlaubnisklassen und Verwendung von Schlüsselzahlen; Fahrzeugföhreigenschaft des Fahrlehrers bei Ausbildungs-, Prüfungs- und Begutachtungsfahrten; Umstellung von Fahrerlaubnissen alten Rechts) • Klassenspezifische Besonderheiten im Zulassungsrecht gemäß FZV und StVZO (v. a. Arten und Zuteilung sowie Ausgestaltung und Anbringung von Kennzeichen; Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II; Betriebserlaubnis und Bauartgenehmigung) • Haftungs- und Versicherungsrecht im Straßenverkehr gemäß BGB, PflVG und StVG (v. a. Gefährdungs- und Verschuldenshaftung; vorgeschriebene und freiwillige Versicherungen für die Teilnahme am Straßenverkehr) • Klassenspezifische Besonderheiten im Fahrschulwesen gemäß DV-FahrIG, FahrIAusbV, FahrIG, FahrIPrüfV und StVG (v. a. Ablauf und Inhalt der Ausbildung und Prüfung von Fahrlehrern der Klasse A; Erfordernis, Inhalt und Erteilung der Fahrerlaubnis der Klasse A; Prüfung der Zuverlässigkeit von Fahrlehrern der Klasse A; Pflichten des Fahrlehrers; Aufzeichnungen) | | |
| 1.1.3 | 32 | Kompetenzbereich „Technik“ | | |
| 1.1.3.1 | 20 | <p>Kompetenz A-1 – Technische Grundlagen</p> <p>Fahrlehrer der Klasse A kennen die Aufgaben, den grundlegenden Aufbau und die grundlegende Funktionsweise der wesentlichen technischen Bestandteile von Kraftfahrzeugen sowie die entsprechenden rechtlichen Vorschriften. Dies gilt insbesondere für sicherheitsbedeutsame und umweltschutzrelevante Bestandteile. Sie können erläutern, wie die Betriebs- und Verkehrssicherheit bei Kraftfahrzeugen kontrolliert wird und dieses Wissen anwenden.</p> <p>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Konventionelle und alternative Antriebstechnologien (v. a. Aufgaben, Aufbau, Funktionsweise, Wartung und Pflege von Zweitaktmotor, Viertaktmotor und Elektromotor) | 1, 2, 3 | Ingenieur |

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV- FahrIG | |
|-----------|--------------------------------|--|--|-----------------------|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeugrahmen (v. a. Aufgaben, Arten) • Antriebsstrang (v. a. Aufgaben, Aufbau, Wartung und Pflege von Primär- und Sekundärantrieben) • Vorderradführung, Hinterradführung und Lenksystem (v. a. Aufgaben, Arten, Aufbau, Wartung und Pflege) • Lärm- und Schadstoffminderung (v. a. Aufgaben, Aufbau und Funktionsweise der Abgasanlage; Rechtsvorschriften) • Bremssysteme (v. a. Aufgaben, Aufbau, Wartung und Pflege; Rechtsvorschriften) • Räder und Reifen (v. a. Aufgaben, Aufbau, Wartung und Pflege; Rechtsvorschriften) • Federung und Dämpfung (v. a. Aufgaben, Arten und Aufbau) • Personenbeförderung und Gepäckmitnahme (v. a. Rechtsvorschriften; sichere Beförderung von Personen und Gepäck; Folgen unzureichender Sicherung von Personen und Gepäck; physische Voraussetzungen von Mitfahrenden; Verhaltensregeln für Mitfahrende) • Kontrolle der Betriebs- und Verkehrssicherheit (v. a. Rechtsvorschriften; praktische Übungen zur Kontrolle der Betriebs- und Verkehrssicherheit) | | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Liegenbleiben (v. a. Rechtsvorschriften; Maßnahmen bei Liegenbleiben) • Anhänger und Verbindungseinrichtungen (v. a. Arten von Anhängern; Rechtsvorschriften; Zusammenstellen von Fahrzeugkombinationen der Klasse A) • Krafträder mit Beiwagen (v. a. Arten; Rechtsvorschriften) | | |
| 1.1.3.2 | 6 | <p>Kompetenz A-2 – Fahrphysik Fahrlehrer der Klasse A können fahrphysikalische Grundlagen des Fahrens mit Krafträdern erläutern. Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kräfte und Momente am Fahrzeug • Achsensysteme am Fahrzeug (v. a. Bedeutung für das Fahrverhalten) • Haftungsgrenze der Reifen bei kritischen Streckenverhältnissen (v. a. enge Kurven; unebene Fahrbahn und Fahrbahnschäden; wechselnder Fahrbahnbelag; starkes Gefälle), Witterungsverhältnissen (v. a. Fahren bei Nässe; Aquaplaning; Seitenwind) und Fahrmanövern (v. a. Gefahrbremmung; Ausweichmanöver) unter Berücksichtigung des Kamm'schen Kreises sowie der Achs- und Radlastverschiebung • Kippgrenze und Überschlaggrenze von zwei-, drei- und vierrädrigen Krafträdern bei kritischen Fahrzeugeigenschaften (v. a. hohe Schwerpunktlage), Streckenverhältnissen (v. a. enge Kurven; geneigte oder unebene Fahrbahn) und Fahrmanövern (v. a. Gefahrbremmung; Ausweichmanöver) sowie Sozusbetrieb • Anhalteweg (v. a. Abhängigkeit von der Bereifung und der Bremsanlage des Kraftrades sowie dem Bremsverhalten des Fahrers) | 2 | Fahrlehrer, Ingenieur |
| 1.1.3.3 | 6 | <p>Kompetenz A-3 – Fahrerassistenzsysteme und automatisiertes Fahren Fahrlehrer der Klasse A können die grundlegenden Funktionen von Fahrerassistenzsystemen für Krafträder beschreiben sowie deren Einsatzmöglichkeiten, Sicherheitspotenziale und Grenzen erläutern. Dies gilt insbesondere für sicherheitsbedeutsame Fahrerassistenzsysteme. Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> | 1, 2 | Fahrlehrer, Ingenieur |

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV- FahrIG |
|-----------|--------------------------------|--|---|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Assistiertes Fahren (Stufe 1): Arten, grundlegende Funktionen, (Sicherheits-)Potenziale und Grenzen inklusive Störungen/Ausfälle von Fahrerassistenzsystemen bei Krafträdern (v. a. Adaptive Geschwindigkeitsregelanlage; Antriebsschlupfregelung; Automatischer Blockierverhinderer; Elektronische Stabilitätskontrolle; Notbremsassistent; Toter-Winkel-Assistent; adaptives Fahrwerk) • Assistiertes Fahren (Stufe 1): Klassenspezifische verkehrssicherheitskritische Auswirkungen der Systemnutzung auf den Fahrer (v. a. Fehlvorstellungen zur Wirksamkeit von Fahrerassistenzsystemen und überhöhte Erwartungen; Fehlgebrauch der und negative Verhaltensanpassung an Fahrerassistenzsysteme; Ablenkung durch Systembedienung) sowie mögliche Gefahren im Zusammenhang mit der Systemüberwachung und der Übernahme von Systemaufgaben • Assistiertes Fahren (Stufe 1): Klassenspezifische Einsatzmöglichkeiten von Fahrerassistenzsystemen in Fahranfängervorbereitung und Fahrerweiterbildung | | |
| 1.2 | 54 | Pädagogisch-psychologisches und verkehrspädagogisches Professionswissen | | |
| 1.2.1 | 42 | Kompetenzbereich „Unterrichten, Ausbilden und Weiterbilden“ | | |
| 1.2.1.1 | 6 | <p>Kompetenz A-1 – System der Fahranfängervorbereitung und lebenslanges Lernen: Fahrlehrer der Klasse A können ihren Theorieunterricht, ihre Fahrpraktische Ausbildung und das Selbstständige Theorielernen von Fahrschülern an den Zielen, Inhalten und weiteren rechtlichen Rahmenbedingungen der Kraftradausbildung ausrichten. Unverzichtbare curriculare Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Theorieunterricht, Fahrpraktische Ausbildung, Selbstständiges Theorielernen von Fahrschülern der Klassen AM/A1/A2/A (v. a. Ziele, Umfang und Abschluss; Kompetenzrahmen, Ausbildungsplan sowie weitere curriculare Grundlagen; Lehrmittel; Ausbildungsfahrzeuge; Ausbildungsnachweis) • Theoretische Fahrerlaubnisprüfung (TFEP) für die Klassen AM/A1/A2/A (v. a. Zweck; Inhalte und Ablauf; Aufgabenarten; Umfang und Zusammenstellung der Aufgaben; Bewertung) • Praktische Fahrerlaubnisprüfung (PFEP) für die Klassen AM/A1/A2/A (v. a. Zweck; Inhalte und Ablauf; Prüfungsstrecke; Bewertung; Prüfungsfahrzeuge) • Ausbildung und Prüfung von Bewerbern um eine Prüfbescheinigung für Mofas und zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge bis 25 km/h (v. a. Ziele, Inhalte und Umfang der Ausbildung; erforderliche Qualifikation des Ausbilders; Ausbildungsfahrzeuge; Ausbildungsbescheinigung; Zweck, Inhalte, Ablauf, Aufgabenarten, Umfang, Zusammenstellung der Aufgaben und Bewertung der theoretischen Prüfung; Prüfbescheinigung) | 3 | Bildungswissenschaftler, Fahrlehrer |
| 1.2.1.2 | 12 | <p>Kompetenz A-2 – Gestaltung des Theorieunterrichts: Fahrlehrer der Klasse A können Theorieunterricht der Klassen AM/A1/A2/A planen und unter Beachtung der Qualitätskriterien guten Theorieunterrichts durchführen. Unverzichtbare curriculare Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planung von Zusatzstoff-Lektionen des Theorieunterrichts der Klassen AM/A1/A2/A (v. a. Lehr- und Lernvoraussetzungen; Vorbereitung des Unterrichtsraumes; Auswahl von Methoden und Medien unter besonderer Beachtung digitaler Medien; Übungen zum Erstellen von Unterrichtsplanungen) | 3 | Bildungswissenschaftler, Fahrlehrer |

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV- FahrIG |
|-----------|--------------------------------|---|------|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> Lehrübungen zu Zusatzstoff-Lektionen des Theorieunterrichts der Klasse A unter Beachtung der Qualitätskriterien guten Theorieunterrichts | | |
| 1.2.1.3 | 24 | <p>Kompetenz A-3 – Gestaltung der Fahrpraktischen Ausbildung: Fahrlehrer der Klasse A können Fahrpraktische Ausbildung der Klassen AM/A1/A2/A planen und unter Beachtung der Qualitätskriterien guter Fahrpraktischer Ausbildung durchführen. Unverzichtbare curriculare Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> Aufbau der Fahrpraktischen Ausbildung in der Kraftradausbildung (v. a. systematisches Training zur Fahrzeugbeherrschung in der Basisausbildung; Fahraufgaben, Grundfahraufgaben und Prüfungsvorbereitung TFEP; Besondere Ausbildungsfahrten; Prüfungsvorbereitung PFEP) | 3 | Bildungswissen- schaftler, Fahrlehrer |
| | | <ul style="list-style-type: none"> Unterrichtsplanung (v. a. Lehr- und Lernvoraussetzungen; Festlegung von Zielen; Auswahl, Gewichtung und Aufbereitung von Inhalten; Auswahl von Methoden und Medien; Ausbildungsstrecke und zeitliche Gestaltung; Übungen zum Erstellen von Unterrichtsplanungen für die Klassen AM/A1/A2/A) Methoden der Fahrpraktischen Ausbildung (v. a. Demonstrieren; Erklären; Anleiten; Kommentieren; Lernhinweise; Videoanalysen; Kraftrad-zu-Kraftrad-Ausbildung; Vorbereitungsaufgaben; gedankliches Trainieren der Bewältigung von Verkehrssituationen) Benutzung von Funkanlagen (v. a. Rechtsvorschriften; Arten sowie damit verbundene Vor- und Nachteile bei der Nutzung) An das Kompetenzniveau des Fahrschülers angepasste Aufgaben (v. a. Übungen bei abgestelltem Motor; Übungen mit Schrittgeschwindigkeit; Brems- und Anhalteübungen; Übungen bei zunehmender Fahrstabilität des Kraftrades) sowie zielgerichtetes und intensives Üben im Sinne von Deliberate Practice An das Kompetenzniveau des Fahrschülers angepasstes Anleiten durch Scaffolding und Fading (v. a. inhaltliche Ausrichtung, Detailgrad und Zeitpunkt des Anleitens; Nachlassen des Anleitens bei steigendem Kompetenzniveau bis hin zur selbstständigen Aufgabenbewältigung) Fehlvorstellungen von Fahrschülern zum Führen von Krafträdern und Fahrfehler (v. a. typische Fehlvorstellungen; Arten und Ursachen von Fahrfehlern; klassenspezifische Eingriffsmöglichkeiten und Eingriffsnotwendigkeiten des Fahrlehrers) Lehrübungen zur Fahrpraktischen Ausbildung der Klasse A unter Beachtung der Qualitätskriterien guter Fahrpraktischer Ausbildung inklusive Übungen zum Eingreifen bei Fahrfehlern | | |
| 1.2.2 | 4 | Kompetenzbereich „Erziehen“ | | |
| 1.2.2.1 | 4 | <p>Kompetenz A-1 – Vermittlung von Verkehrssicherheitseinstellungen: Fahrlehrer der Klasse A können die für Kraftradfahrer typischen Fahrmotive und mögliche gruppenspezifische Effekte erläutern sowie bei der Planung und Durchführung von Theorieunterricht, Selbstständigem Theorielernen der Fahrschüler und Fahrpraktischer Ausbildung berücksichtigen. Unverzichtbare curriculare Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> Fahrmotive von Kraftradfahrern (v. a. Freizeitgestaltung; Unabhängigkeits- und Freiheitswunsch; Abenteuerlust; Überlegenheits- und Machtgefühle; Freude am Fahren; Grenzen austesten) Flow-Erleben (v. a. Begriffsdefinition; typische Situationen wie Fahren auf Hausstrecken und illegalen Bergrennstrecken; Verhaltensstrategien) Gruppenbildung und gruppenspezifische Effekte (v. a. Gruppen von Kraftradfahrern; verkehrssicherheitsdienliche und sicherheitsabträgliche | 2, 3 | Bildungswissen- schaftler |

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV- FahrIG |
|--------------|--------------------------------|--|------|--|
| | | Einflüsse im Zusammenhang mit dem Fahren in der Gruppe; Strategien zum Umgang mit Erwartungen von Gruppenmitgliedern) | | |
| 1.2.3 | 8 | Kompetenzbereich „Beurteilen“ | | |
| 1.2.3.1 | 8 | <p>Kompetenz A-1 – Förderorientierte Lernstands- und Lernverlaufsbeurteilung: Fahrllehrer der Klasse A können Lernprozesse und Lernergebnisse von Krafttrad-Fahrschülern beurteilen. Sie können die Ergebnisse der Beurteilung nutzen, um ihre Fahrschüler bezüglich des weiteren Lernwegs zu beraten und zu fördern. Unverzichtbare curriculare Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lernstands- und Lernverlaufsbeurteilung inklusive Leistungsrückmeldung und Beratung bezüglich des Lernwegs (v. a. Zeitpunkte für Kurz-Beurteilungen und ausführliche Beurteilungen im Ausbildungsverlauf; Instrumente zur Durchführung von Beurteilungen; praktische Übungen zu Lernstandsbeurteilungen inklusive zum Geben von Leistungsrückmeldungen) • Feststellung der Prüfungsreife zur TFEP und PFEP | 3, 4 | Bildungswissen- schaftler, Fahrllehrer |

III. Fahrlehrerlaubnisklassen CE und DE – gemeinsame Ausbildung

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV-FahrIG |
|--------------|--------------------------------|--|------|--|
| 1 | 132 | Gemeinsame Ausbildung in den Fahrlehrerlaubnisklassen CE/DE | | |
| 1.1 | 124 | Fachliches Professionswissen | | |
| 1.1.1 | 30 | Kompetenzbereich „Verkehrsverhalten“ | | |
| 1.1.1.1 | 12 | <p>Kompetenz CE+DE-1 – Fahreignung, Fahrtüchtigkeit und Fahrverhalten Fahrllehrer der Klasse CE und/oder DE können die klassenspezifischen psychischen und physischen Einflussfaktoren auf die Fahreignung, die Fahrtüchtigkeit und das Fahrverhalten von Lkw-Fahrern, Fahrern in der Land- und Forstwirtschaft und KOM-Fahrern sowie Verhaltensstrategien zum Umgang mit diesen Einflussfaktoren erläutern. Sie können ihr Wissen anwenden, um die Fahreignung und Fahrtüchtigkeit von Fahrschülern einzuschätzen. Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahreignung und Fahrtüchtigkeit (v. a. Anforderungen an die Eignung in den Klassen CE/DE und wiederkehrende Eignungsuntersuchungen; Fahrtüchtigkeit insbesondere beim Fahren über längere Zeiträume hinweg) • Ablenkung, Müdigkeit und Monotonie (v. a. häufige Ablenkungen inklusive Nebentätigkeiten und Auswirkungen auf das Fahrverhalten; Auswirkungen von Müdigkeit auf das Fahrverhalten und die Fahrtüchtigkeit; Rechtsvorschriften; Strategien zur Vermeidung des Fahrens unter Ablenkung, bei Müdigkeit und bei Monotonie) • Typische klassenspezifische psychische Belastungen und Stress (v. a. Zeitdruck, wirtschaftlicher Druck und familiärer Druck; Umgang mit Fahrgästen; Auslandsfahrten auf unbekanntem Strecken mit anderen Verkehrsregeln und mit Sprachproblemen; typische klassenspezifische Auslöser von Stress im | 2, 3 | Bildungswissen- schaftler, Fahrllehrer |

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV-FahrlG |
|-----------|--------------------------------|---|---|--|
| | | <p>Straßenverkehr; Auswirkungen auf das Fahrverhalten; Strategien zum Stressabbau)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Typische klassenspezifische physische Belastungen (v. a. langes Sitzen; schwere Arbeiten beim Be- und Entladen des Fahrzeugs; wenig, unregelmäßiger und schlechter Schlaf) | | |
| 1.1.1.2 | 12 | <p>Kompetenz CE+DE-2 – Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung Fahrlehrer der Klasse CE und/oder DE können Verkehrssituationen mit Lkw, Last- und Sattelzügen, land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen sowie KOM in Bezug auf Gefahren und Verhaltensmöglichkeiten beurteilen. Sie können die Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung von Fahrschülern beurteilen und im Theorieunterricht und in der Fahrpraktischen Ausbildung durch geeignete Maßnahmen verbessern. Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Klassenspezifische erschwerende Rahmenbedingungen bei der Wahrnehmung der Verkehrsumwelt (v. a. schlechte Sicht durch die bauliche Gestaltung von Schwerfahrzeugen inklusive großer Toter Winkel; Dunkelheit, insbesondere in Verbindung mit schlechten Witterungsverhältnissen; schlechteres Hören durch Gestaltung der Fahrerkabine im CE-Bereich bzw. Lautstärke der Fahrgäste im DE-Bereich; eingeschränkte haptische Wahrnehmung durch Fahrzeuggröße und -gewicht) | 4 | Bildungswissenschaftler, Fahrlehrer |
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Mögliche klassenspezifische Gefahren im Straßenverkehr (v. a. in Bezug auf die Straßen-, Witterungs- und Sichtverhältnisse, den Fahrer und andere Verkehrsteilnehmer; Fehleinschätzungen anderer Verkehrsteilnehmer zur Bremswirkung, zu den einsehbaren Bereichen und zur Fahrlinie; Gefahren bei der Durchführung der Fahraufgaben und Grundfahraufgaben) • Antizipation gefährlicher Entwicklungsmöglichkeiten von Verkehrssituationen (v. a. Gefahrenhinweise; mögliche gefährliche Situationsverläufe) • Typische Fehleinschätzungen von Führern von Lkw, Last- und Sattelzügen, land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen sowie KOM (v. a. zu Zeitpunkt, Reihenfolge und Dauer der Spiegelnutzung insbesondere beim Abbiegen und beim Fahrstreifenwechsel; zum Platzbedarf; zum Lenkverhalten; zum Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer; zu den Witterungsverhältnissen; zu Steigungs- und Gefällestrecken; zum Fahrzeuggewicht; zum Überholen; zur eigenen Fahrkompetenz) • Verhalten in potenziell gefährlichen Situationen (v. a. Gefahrenvermeidung als präventive Fahrstrategie, Gefahrenabwehr in Notsituationen) • Klassenspezifische Trainingsmöglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung (v. a. computer- bzw. simulatorgestützte Trainingsprogramme, kommentierendes Fahren) | | |
| 1.1.1.3 | 6 | <p>Kompetenz CE+DE-3 – Umweltschonendes Fahr- und Verkehrsverhalten Fahrlehrer der Klasse CE und/oder DE können die klassenspezifischen Möglichkeiten zur umweltschonenden Gestaltung des Fahr- und Verkehrsverhaltens mit Lkw, Last- und Sattelzügen, land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen sowie KOM erläutern. Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einflussfaktoren auf den Kraftstoffverbrauch bzw. Energiebedarf (v. a. Fahrwiderstände) sowie Strategien für ein umweltschonendes bzw. energiesparendes Führen von Lkw, Last- und Sattelzügen, land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen und KOM (v. a. Routenplanung; Wartung; Beladung; vorausschauende Fahrweise; Beschleunigen; Motordrehzahl; Vorauswahl von Fahrprogramm bzw. Fahrmodus; Fahrzeugkomponenten wie | 2 | Fahrlehrer, Ingenieur |

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV-FahrlG |
|--------------|--------------------------------|---|---------|--|
| | | Plane, Reifeninnendruck, Spoilereinstellung; Fahrzeugherstellervorgaben zum energiesparenden Fahren) | | |
| 1.1.2 | 38 | Kompetenzbereich „Recht“ | | |
| 1.1.2.1 | 14 | <p>Kompetenz CE+DE-1 – Verkehrsrechtliche Vorschriften und angrenzende Rechtsgebiete Fahrlehrer der Klasse CE und/oder DE können die klassenspezifischen, für das Fahren von Lkw, Last- und Sattelzügen, land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen sowie KOM relevanten rechtlichen Vorschriften des Straßenverkehrsrechts erläutern und diese anwenden, um beispielhafte Fallkonstellationen zu bearbeiten. Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Klassenspezifische Rechtsvorschriften aus dem Bereich „Verhalten im Straßenverkehr“ gemäß StVO (v. a. übermäßige Straßenbenutzung; Umweltschutz, Sonn- und Feiertagsverbot im CE-Bereich; sonstige Pflichten von Fahrzeugführenden) | 2, 3 | Fahrlehrer, Jurist |
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Klassenspezifische Besonderheiten im Fahrerlaubnisrecht gemäß FeV, Richtlinie 2006/126/EG und StVG (v. a. Fahrerlaubnis und Führerschein; Fahrerqualifizierungsnachweis; Einteilung der Fahrerlaubnisklassen und Verwendung von Schlüsselzahlen; Voraussetzungen für die und Verfahren bei der Erteilung einer Fahrerlaubnis; Sonderbestimmungen für Inhaber ausländischer Fahrerlaubnisse; Fahrzeugführereigenschaft des Fahrlehrers bei Ausbildungs-, Prüfungs- und Begutachtungsfahrten; Entziehung oder Beschränkung der Fahrerlaubnis sowie Anordnung von Auflagen; Umstellung von Fahrerlaubnissen alten Rechts) • Klassenspezifische Besonderheiten im Ordnungswidrigkeiten- und Strafrecht des Straßenverkehrs gemäß BKatV, OWiG, StGB, StPO und StVG (v. a. Geschwindigkeitsverstöße; Missachtung der Vorfahrt-/Vorrangregelung; Fahren ohne Fahrerlaubnis; Gefährdung des Straßenverkehrs; unerlaubtes Entfernen vom Unfallort; fahrlässige Körperverletzung und fahrlässige Tötung) | | |
| 1.1.2.2 | 24 | <p>Kompetenz CE+DE-2 – Beförderungs- und Berufskraftfahrerrecht Fahrlehrer der Klasse CE und/oder DE können die für die Tätigkeit als Berufskraftfahrer relevanten rechtlichen Vorschriften erläutern und diese anwenden, um beispielhafte Fallkonstellationen zu bearbeiten. Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sozialvorschriften gemäß ArbZG, FPersG, FPersV, BOKraft, AETR, VO (EG) Nr. 561/2006, VO (EU) Nr. 165/2014, Richtlinie 2002/15/EG, Richtlinie 92/6/EWG, Leitlinien der EU zur Auslegung der Sozialvorschriften (v. a. Fahrtenschreiber; Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten) • Fahrtenschreiber (v. a. Handhabung; Folgen von Manipulation von Aufzeichnungen) • DGUV Vorschriften (v. a. DGUV Vorschrift 70) • Vorschriften zur Berufskraftfahrerausbildung und -qualifikation sowie zur Ausbildung als Kraftverkehrsmeister; Unternehmer und Verkehrsleiter (v. a. BKrFQG; BKrFQV; BKV; PB-ZugV; GB-ZugV) | 2, 3 | Fahrlehrer, Jurist |
| 1.1.3 | 56 | Kompetenzbereich „Technik“ | | |
| 1.1.3.1 | 40 | <p>Kompetenz CE+DE-1 – Technische Grundlagen Fahrlehrer der Klasse CE und /oder DE kennen die Aufgaben, den grundlegenden Aufbau und die grundlegende Funktionsweise der wesentlichen technischen Bestandteile von Lkw, Last- und Sattelzügen, land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen sowie KOM. Sie kennen die entsprechenden</p> | 1, 2, 3 | Ingenieur |

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV-FahrlG |
|-----------|--------------------------------|--|------|--|
| | | <p>rechtlichen Vorschriften. Dies gilt insbesondere für sicherheitsbedeutsame und umweltschutzrelevante Bestandteile. Sie können erläutern, wie die Betriebs- und Verkehrssicherheit bei Lkw, Last- und Sattelzügen, land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen sowie KOM kontrolliert wird und dieses Wissen anwenden.</p> <p>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Antriebsstrang (v. a. Aufgaben, Aufbau, Funktionsweise) • Fahrwerk (v. a. Aufbau und Funktionsweise von Bremssystemen, Räder, Reifen, Radaufhängung, Lenkung, Federung und Dämpfung) • Lärm- und Schadstoffminderung (v. a. Aufgaben, Aufbau und Funktionsweise der Abgasanlage; Rechtsvorschriften) | | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Aktive und passive Fahrzeugsicherheit (v. a. Maßnahmen zur Unfallvorbeugung und Unfallfolgenminderung; Funktionsweise von Maßnahmen zum Insassenschutz) • Kontrolle der Betriebs- und Verkehrssicherheit in Verbindung mit Sicherheits- und Abfahrtkontrollen (v. a. Rechtsvorschriften; praktische Übungen zur Kontrolle der Betriebs- und Verkehrssicherheit unter Beachtung der Sicherheits- und Abfahrtkontrollen; praktische Übungen für das Anlegen der Schneeketten; Handfertigkeiten gemäß PrKFZFPPrüfRL im DE-Bereich) • Liegenbleiben (v. a. Rechtsvorschriften; Maßnahmen bei Liegenbleiben) • Hauptuntersuchung, Sicherheitsprüfung, Prüfbücher und andere Formen der Nachweispflicht | | |
| 1.1.3.2 | 8 | <p>Kompetenz CE+DE-2 – Fahrphysik Fahrlehrer der Klasse CE und/oder DE können fahrphysikalische Grundlagen des Fahrens mit Lkw, Last- und Sattelzügen, land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen sowie KOM erläutern.</p> <p>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kräfte und Momente am Fahrzeug • Haftungsgrenze der Reifen bei kritischen Streckenverhältnissen (v. a. enge Kurven; unebene Fahrbahn; starkes Gefälle), Witterungsverhältnissen (v. a. Fahren bei Nässe, Schnee und Eis; Aquaplaning; Seitenwind) und Fahrmanövern (v. a. Gefahrbremung; Ausweichmanöver) unter Berücksichtigung des Kamm'schen Kreises sowie der Achs- und Radlastverschiebung • Kippgrenze bei kritischen Fahrzeugeigenschaften (v. a. hohe Schwerpunktlage; geringe Spurweite), Streckenverhältnissen (v. a. enge Kurven; geneigte oder unebene Fahrbahn) und Fahrmanövern (v. a. Ausweichmanöver) sowie beweglicher Ladung • Pendeln oder Einknicken des Anhängers oder Gelenkbusses bei kritischen Fahrzeugeigenschaften (v. a. Höhe und Länge des Aufbaus; Gewichtsverteilung), Streckenverhältnissen (v. a. enge Kurven; unebene Fahrbahn), Witterungsverhältnissen (v. a. Fahren bei Nässe, Schnee und Eis; Seitenwind) und Fahrmanövern (v. a. hohe Fahrgeschwindigkeit; Überholmanöver; Ausweichmanöver; Gefahrbremung) • Anhalteweg (v. a. Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit, der Fahrbahnoberfläche, der Bereifung, der Bremsanlage sowie dem Bremsverhalten und der Reaktionszeit des Fahrers) | 2 | Fahrlehrer, Ingenieur |
| 1.1.3.3 | 8 | <p>Kompetenz CE+DE-3 – Fahrerassistenzsysteme und automatisiertes Fahren Fahrlehrer der Klasse CE und/oder DE können die grundlegenden Funktionen von Fahrerassistenzsystemen für Lkw, Last- und Sattelzüge, land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge sowie KOM beschreiben sowie deren</p> | 1, 2 | Bildungswissenschaftler, Fahrlehrer, Ingenieur, Jurist |

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV-FahrlG |
|-----------|--------------------------------|---|---|--|
| | | Einsatzmöglichkeiten, (Sicherheits-)Potenziale und Grenzen erläutern . Dies gilt insbesondere für sicherheitsbedeutsame Fahrerassistenzsysteme. Weiterhin können sie die Grundlagen des automatisierten Fahrens in Bezug auf das Führen von Lkw, Last- und Sattelzügen, land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen sowie KOM beschreiben . | | |
| | | <p>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Assistiertes Fahren (Stufe 1): Arten, grundlegende Funktionen, (Sicherheits-)Potenziale und Grenzen inklusive Störungen/Ausfällen von Fahrerassistenzsystemen bei Lkw, Last- und Sattelzügen, land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen sowie KOM (v. a. Abbiegeassistent; Adaptive Geschwindigkeitsregelanlage, auch in Verbindung mit Navigationssystemen und aktivem Eingriff; Anhänger-Stabilisierungssystem; Antriebsschlupfregelung; Automatischer Blockierverhinderer; Elektronische Stabilitätskontrolle; Lichtassistent; Müdigkeitswarner; Notbremsassistent; Systeme für das Rückwärtsfahren; Spurhalteassistent und Spurverlassenswarner; Spurwechselassistent; Wankstabilisierung) • Assistiertes Fahren (Stufe 1): Klassenspezifische verkehrssicherheitskritische Auswirkungen der Systemnutzung auf den Fahrer (v. a. Fehlvorstellungen zur Wirksamkeit von Fahrerassistenzsystemen und überhöhte Erwartungen; Risikohomöostase; Fehlgebrauch der und negative Verhaltensanpassung an Fahrerassistenzsysteme; Ablenkung durch Systembedienung) sowie mögliche Gefahren im Zusammenhang mit der Systemüberwachung und der Übernahme von Systemaufgaben • Assistiertes Fahren (Stufe 1): Abschalten der Fahrerassistenzsysteme (v. a. mögliche Gefahren im Zusammenhang mit der Systemabschaltung) • Assistiertes Fahren (Stufe 1): Klassenspezifische Einsatzmöglichkeiten von Fahrerassistenzsystemen in Fahranfängervorbereitung und Fahrerweiterbildung • Teil- und hochautomatisiertes Fahren (Stufen 2 und 3): Klassenspezifische Potenziale (v. a. Verkehrssicherheit; Umweltverträglichkeit; Verkehrseffizienz) und Risiken (v. a. Ertragen von Monotonie; Erhalt eines ausreichenden Situationsbewusstseins) | | |
| 1.2 | 8 | Pädagogisch-psychologisches und verkehrspädagogisches Professionswissen | | |
| 1.2.1 | 8 | Kompetenzbereich „Erziehen“ | | |
| 1.2.1.1 | 8 | <p>Kompetenz CE+DE-1 – Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Lernbedingungen sowie der Lernvoraussetzungen: Fahrllehrer der Klasse CE und/oder DE können Lernvoraussetzungen von Fahrschülern im Bereich Lkw, Last- und Sattelzüge, land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge sowie KOM einschätzen. Sie können die Lernvoraussetzungen bei der Planung und Durchführung von Theorieunterricht, Selbstständigem Theorielernen der Fahrschüler und Fahrpraktischer Ausbildung berücksichtigen.</p> <p>Unverzichtbare curriculare Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bedeutung von Verkehrssicherheit in verschiedenen Kulturen (v. a. Regelkonformität; Umgang mit Fahrzeugen und Verkehrsinfrastruktur; Umgang mit schwächeren Verkehrsteilnehmern) • Lernvoraussetzungen von Fahrschülern im Bereich Lkw, Last- und Sattelzüge, land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge sowie KOM (v. a. typische Lernvoraussetzungen wie mangelnde Sprachkompetenz; Umgang mit typischen Lernvoraussetzungen) | 3 | Bildungswissenschaftler |

IV. Fahrlehrerlaubnisklasse CE – klassenspezifische Ausbildung

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV-FahrlG |
|--------------|--------------------------------|--|------|--|
| 1 | 160 | Klassenspezifische Ausbildung Fahrlehrerlaubnisklasse CE | | |
| 1.1 | 80 | Fachliches Professionswissen | | |
| 1.1.1 | 30 | Kompetenzbereich „Verkehrsverhalten“ | | |
| 1.1.1.1 | 24 | <p>Kompetenz CE-1 – Fahraufgaben und Grundfahraufgaben Fahrlehrer der Klasse CE können die verschiedenen Fahraufgaben und Grundfahraufgaben für Lkw, Last- und Sattelzüge sowie land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge gemäß den Fahraufgabenkatalogen erläutern. Sie können die Anforderungs- und Bewertungsstandards zur sicheren Durchführung der Fahraufgaben und Grundfahraufgaben erläutern. Sie können die Kompetenz von Fahrschülern zur Durchführung von Fahraufgaben und Grundfahraufgaben hinsichtlich der fünf Fahrkompetenzbereiche beurteilen. Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahraufgaben gemäß den Fahraufgabenkatalogen für die Fahrerlaubnisklassen C1/C1E/C/CE/T (v. a. Ein- und Ausfädelungsstreifen, Fahrstreifenwechsel; Kurve; Vorbeifahren, Überholen; Kreuzung, Einmündung, Einfahren; Kreisverkehr; Schienenverkehr; Haltestelle, Fußgängerüberweg; Geradeausfahren) • Grundfahraufgaben für die Fahrerlaubnisklassen C1/C (v. a. Fahren nach rechts rückwärts unter Ausnutzung einer Einmündung, Kreuzung oder Einfahrt; Rückwärts in eine Parklücke (Längsaufstellung); Rückwärts quer oder schräg einparken; Rückwärtsfahren und versetzen nach rechts an eine Rampe zum Be- oder Entladen) • Grundfahraufgaben für die Fahrerlaubnisklasse C1E (v. a. Rückwärtsfahren um eine Ecke nach links; Rückwärtsfahren geradeaus an eine Rampe zum Be- oder Entladen) • Grundfahraufgaben für die Fahrerlaubnisklasse CE (v. a. Umkehren durch Rückwärtsfahren nach links (Gliederzüge, keine Kombination mit Starrdeichselanhänger); Rückwärtsfahren geradeaus an eine Rampe zum Be- oder Entladen (Gliederzüge, keine Kombination mit Starrdeichselanhänger); Rückwärtsfahren um eine Ecke nach links (Sattelkraftfahrzeuge und Gliederzüge mit Starrdeichselanhänger); Rückwärtsfahren und versetzen nach rechts an eine Rampe zum Be- oder Entladen (Sattelkraftfahrzeuge und Gliederzüge mit Starrdeichselanhänger)) • Grundfahraufgaben für die Fahrerlaubnisklasse T (v. a. Rückwärtsfahren geradeaus) • Anforderungs- und Bewertungsstandards zur sicheren Durchführung der Fahraufgaben und Grundfahraufgaben (v. a. Anforderungs- und Bewertungsstandards gemäß den Fahraufgabenkatalogen für die Fahrerlaubnisklassen C1/C1E/C/CE/T sowie die Grundfahraufgaben; klassenspezifische fahraufgabenrelevante Vorschriften der StVO mit Fokus auf Straßenbenutzung durch Fahrzeuge, Geschwindigkeit, Abstand, Überholen, Benutzung von Fahrstreifen durch Kraftfahrzeuge, Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren, besondere Verkehrslagen, Halten und Parken, Beleuchtung, Autobahnen und Kraftfahrstraßen, Allgemeine und Besondere Gefahrzeichen, Vorschriftzeichen, Richtzeichen) | 2, 4 | Fahrlehrer |
| 1.1.1.2 | 6 | <p>Kompetenz CE-2– Fahrkompetenzdefizite und Unfälle Fahrlehrer der Klasse CE kennen die Unfallbeteiligung sowie die typischen Fahrkompetenzdefizite und Fahrverhaltensbesonderheiten von Lkw-Fahrern und</p> | 1 | Bildungswissenschaftler, Fahrlehrer |

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV-FahrlG |
|--------------|--------------------------------|--|---------|--|
| | | <p>Fahrern in der Land- und Forstwirtschaft. Sie können typische Unfälle dieser Gruppen analysieren.</p> <p>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Typische Unfallszenarien von Lkw-Fahrern und Fahrern in der Land- und Forstwirtschaft • Typische Wissensdefizite und Fehleinschätzungen von Lkw-Fahrern und Fahrern in der Land- und Forstwirtschaft bei der Fahrtvorbereitung (v. a. Einstellung von Spiegeln und anderen Einrichtungen für die indirekte Sicht; Streckenwahl mit der Unterstützung durch Navigationssysteme; Fahrdauer, physische Leistungsfähigkeit; Ausrüstung) • Typische Fahrkompetenzdefizite und Fahrverhaltensbesonderheiten von Lkw-Fahrern und Fahrern in der Land- und Forstwirtschaft während der Fahrt (v. a. Schwierigkeiten bei der Durchführung seltener Fahrmanöver und beim Führen unbekannter Fahrzeugkombinationen; häufiges nicht regelkonformes Verhalten in Bezug auf die Geschwindigkeit und den Abstand) | | |
| 1.1.2 | 26 | Kompetenzbereich „Recht“ | | |
| 1.1.2.1 | 14 | <p>Kompetenz CE-1 – Verkehrsrechtliche Vorschriften und angrenzende Rechtsgebiet</p> <p>Fahrlehrer der Klasse CE können die klassenspezifischen, für das Führen von Lkw, Last- und Sattelzügen sowie land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen relevanten rechtlichen Vorschriften des Straßenverkehrsrechts erläutern und diese anwenden, um beispielhafte Fallkonstellationen zu bearbeiten.</p> <p>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Klassenspezifische Besonderheiten im Zulassungsrecht gemäß FZV und StVZO (v. a. Notwendigkeit einer Zulassung und zulassungsfreie Fahrzeuge; Arten und Zuteilung sowie Ausgestaltung und Anbringung von Kennzeichen; Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II; Betriebserlaubnis und Bauartgenehmigung) • Haftungs- und Versicherungsrecht beim (gewerblichen) Gütertransport gemäß BGB, PflVG und StVG (v. a. Frachtversicherungen; Gefährdungs- und Verschuldenshaftung) • Klassenspezifische Besonderheiten im Fahrschulwesen gemäß DV-FahrlG, FahrlAusbV, FahrlG, FahrlPrüfV und StVG (v. a. Ablauf und Inhalt der Ausbildung und Prüfung von Fahrlehrern der Klasse CE; Erfordernis, Inhalt, Voraussetzungen und Erteilung der Fahrlehrerlaubnis der Klasse CE; Pflichten des Fahrlehrers; Aufzeichnungen; Fahrlehrerschein) | 2, 3 | Fahrlehrer, Jurist |
| 1.1.2.2 | 12 | <p>Kompetenz CE-2 – Beförderungs- und Berufskraftfahrerrecht</p> <p>Fahrlehrer der Klasse CE können die klassenspezifischen für den gewerblichen Gütertransport relevanten rechtlichen Vorschriften erläutern und diese anwenden, um beispielhafte Fallkonstellationen zu bearbeiten.</p> <p>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grundlegende Vorschriften zur Gefahrgutbeförderung gemäß GGVSEB (v. a. 1 000-Punkte-Regel) • Vorschriften zum (inter-)nationalen Gütertransport (v. a. BFStrMG; GüKG; GüKGrKabotageV; LKW-MautV; CEMT) | 2, 3 | Fahrlehrer, Jurist |
| 1.1.3 | 24 | Kompetenzbereich „Technik“ | | |
| 1.1.3.1 | 24 | <p>Kompetenz CE-1 – Technische Grundlagen</p> <p>Fahrlehrer der Klasse CE kennen die Aufgaben, den grundlegenden Aufbau und die grundlegende Funktionsweise der wesentlichen technischen Bestandteile von Last- und Sattelzügen sowie land- und forstwirtschaftlichen</p> | 1, 2, 3 | Ingenieur |

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV-FahrlG |
|--------------|--------------------------------|--|---|--|
| | | <p>Fahrzeugkombinationen. Sie kennen die entsprechenden rechtlichen Vorschriften. Dies gilt insbesondere für sicherheitsbedeutsame Bestandteile. Sie können erläutern, wie Personen und Ladung in Lkw, Last- und Sattelzügen sowie land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen gesichert werden und dieses Wissen anwenden.</p> <p>Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anhänger und Verbindungseinrichtungen (v. a. Arten von Anhängern; Aufgaben, Arten und Funktionsweise von Verbindungseinrichtungen; Rechtsvorschriften; Zusammenstellen von Fahrzeugkombinationen der Klassen C/CE/T; Verbinden und Trennen von Fahrzeugkombinationen der Klassen C/CE inklusive praktischer Übungen; Beleuchtungseinrichtungen von Anhängern; Aufgaben, Aufbau und Funktionsweise verschiedener Bremsanlagen für Anhänger) • Personenbeförderung, Beladung und Ladungssicherung (v. a. Rechtsvorschriften; sichere Beförderung von Personen; Ladungssicherungshilfsmittel; Aufbaufestigkeit und Lastverteilungsplan; Berechnungen zur angemessenen und ausreichenden Ladungssicherung für verschiedene Arten der Ladungssicherung; Folgen unzureichender Sicherung von Personen und Ladung; praktische Übungen zur Sicherung von Ladung) • Sonstige klassenspezifische rechtliche Vorschriften zur Technik (v. a. Richtlinien und Verordnungen EU/EG/EWG; StVZO) | | |
| 1.2 | 58 | Pädagogisch-psychologisches und verkehrspädagogisches Professionswissen | | |
| 1.2.1 | 46 | Kompetenzbereich „Unterrichten, Ausbilden und Weiterbilden“ | | |
| 1.2.1.1 | 6 | <p>Kompetenz CE-1 – System der Fahranfängervorbereitung und lebenslanges Lernen:</p> <p>Fahrlehrer der Klasse CE können ihren Theorieunterricht, ihre Fahrpraktische Ausbildung und das Selbstständige Theorielernen von Fahrschülern an den Zielen, Inhalten und weiteren rechtlichen Rahmenbedingungen der Fahrausbildung im Bereich Lkw, Last- und Sattelzüge sowie land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge ausrichten.</p> <p>Unverzichtbare curriculare Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Theorieunterricht, Fahrpraktische Ausbildung, Selbstständiges Theorielernen von Fahrschülern der Klassen C1/C1E/C/CE/T (v. a. Ziele, Umfang und Abschluss der Ausbildung; Kompetenzrahmen, Ausbildungsplan sowie weitere curriculare Grundlagen; Lehrmittel; Ausbildungsfahrzeuge; Ausbildungsnachweis) • Theoretische Fahrerlaubnisprüfung (TFEP) für die Klassen C1/C1E/C/CE/T (v. a. Zweck; Inhalte und Ablauf; Aufgabenarten; Umfang und Zusammenstellung der Fragen; Bewertung) • Praktische Fahrerlaubnisprüfung (PFEP) für die Klassen C1/C1E/C/CE/T (v. a. Zweck; Inhalte und Ablauf; Prüfungsstrecke; Bewertung; Prüfungsfahrzeuge) | 3 | Bildungswissenschaftler, Fahrlehrer |
| 1.2.1.2 | 16 | <p>Kompetenz CE-2 – Gestaltung des Theorieunterrichts:</p> <p>Fahrlehrer der Klasse CE können Theorieunterricht der Klassen C/CE planen und unter Beachtung der Qualitätskriterien guten Theorieunterrichts durchführen.</p> <p>Unverzichtbare curriculare Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planung von Zusatzstoff-Lektionen des Theorieunterrichts der Klassen C/CE (v. a. Lehr- und Lernvoraussetzungen; Vorbereitung des Unterrichtsraumes; Auswahl von Methoden und Medien unter besonderer Beachtung digitaler Medien; Übungen zum Erstellen von Unterrichtsplanungen) | 3 | Bildungswissenschaftler, Fahrlehrer |

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV-FahrlG |
|-----------|--------------------------------|--|------|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> Lehrübungen zu Zusatzstoff-Lektionen des Theorieunterrichts der Klassen C/CE unter Beachtung der Qualitätskriterien guten Theorieunterrichts | | |
| 1.2.1.3 | 24 | <p>Kompetenz CE-3 – Gestaltung der Fahrpraktischen Ausbildung: Fahrlehrer der Klasse CE können Fahrpraktische Ausbildung der Klassen C/CE/T planen. Sie können Fahrpraktische Ausbildung der Klassen C/CE unter Beachtung der Qualitätskriterien guter Fahrpraktischer Ausbildung durchführen. Unverzichtbare curriculare Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> Aufbau der Fahrpraktischen Ausbildung im Bereich Lkw, Last- und Sattelzüge sowie land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge Unterrichtsplanung (v. a. Lehr- und Lernvoraussetzungen; Festlegung von Zielen; Auswahl, Gewichtung und Aufbereitung von Inhalten; Auswahl von Methoden und Medien; klassenspezifische Besonderheiten bei der Streckenwahl und zeitliche Gestaltung; Übungen zum Erstellen von Unterrichtsplanungen der Klassen C/CE/T) Methoden der Fahrpraktischen Ausbildung (v. a. Demonstrieren; Erklären; Anleiten; Kommentieren; Lernhinweise; Üben am Modell; gedankliches Trainieren von Verkehrssituationen) Benutzung von Funkanlagen (v. a. Rechtsvorschriften; Arten sowie damit verbundene Vor- und Nachteile bei der Nutzung) An das Kompetenzniveau des Fahrschülers angepasste Aufgaben sowie zielgerichtetes und intensives Üben im Sinne von Deliberate Practice An das Kompetenzniveau des Fahrschülers angepasstes Anleiten durch Scaffolding und Fading (v. a. inhaltliche Ausrichtung, Detailgrad und Zeitpunkt des Anleitens; Nachlassen des Anleitens bei steigendem Kompetenzniveau bis hin zur selbstständigen Aufgabenbewältigung) Fehlvorstellungen von Fahrschülern zum Führen von Lkw, Last- und Sattelzügen und land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen sowie Fahrfehler (v. a. typische Fehlvorstellungen; Arten und Ursachen von Fahrfehlern; klassenspezifische Eingriffsmöglichkeiten und Eingriffsnotwendigkeiten des Fahrlehrers) Lehrübungen zur Fahrpraktischen Ausbildung der Klassen C/CE unter Beachtung der Qualitätskriterien guter Fahrpraktischer Ausbildung inklusive Übungen zum Eingreifen bei Fahrfehlern | 3 | Bildungswissen- schaftler, Fahrlehrer |
| 1.2.2 | 4 | Kompetenzbereich „Erziehen“ | | |
| 1.2.2.1 | 4 | <p>Kompetenz CE-1 – Vermittlung von Verkehrssicherheitseinstellungen: Fahrlehrer der Klasse CE können die für Führer von Lkw, Last- und Sattelzügen sowie land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen typischen Fahrmotive erläutern sowie bei der Planung und Durchführung von Theorieunterricht, Selbstständigem Theorielernen der Fahrschüler und Fahrpraktischer Ausbildung berücksichtigen. Unverzichtbare curriculare Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> Fahrmotive von Führern von Lkw, Last- und Sattelzügen sowie land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (v. a. Unabhängigkeits- und Freiheitswunsch; Abenteuerlust; Überlegenheits- und Machtgefühle; Freude am Fahren; wirtschaftlicher Zweck) | 2, 3 | Bildungswissen- schaftler |
| 1.2.3 | 8 | Kompetenzbereich „Beurteilen“ | | |
| 1.2.3.1 | 8 | <p>Kompetenz CE-1 – Förderorientierte Lernstands- und Lernverlaufsbeurteilung: Fahrlehrer der Klasse CE können Lernprozesse und Lernergebnisse von Fahrschülern beurteilen, die eine Fahrerlaubnis im Bereich Lkw, Last- und Sattelzüge sowie land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge erwerben möchten.</p> | 3, 4 | Bildungswissen- schaftler, Fahrlehrer |

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV-FahrlG |
|-----------|--------------------------------|--|--|--|
| | | <p>Sie können die Ergebnisse der Beurteilung nutzen, um ihre Fahrschüler bezüglich des weiteren Lernwegs zu beraten und zu fördern. Unverzichtbare curriculare Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lernstands- und Lernverlaufsbeurteilung inklusive Leistungsrückmeldung und Beratung bezüglich des Lernwegs (v. a. Zeitpunkte für Kurz-Beurteilungen und ausführliche Beurteilungen im Ausbildungsverlauf; Instrumente zur Durchführung von Beurteilungen; praktische Übungen zu Lernstandsbeurteilungen inklusive zum Geben von Leistungsrückmeldungen) • Feststellung der Prüfungsreife zur TFEP und PFEP | | |

V. Fahrlehrerlaubnisklasse DE – klassenspezifische Ausbildung

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV-FahrlG |
|--------------|--------------------------------|---|------|--|
| 1 | 160 | Klassenspezifische Ausbildung Fahrlehrerlaubnisklasse DE | | |
| 1.1 | 82 | Fachliches Professionswissen | | |
| 1.1.1 | 28 | Kompetenzbereich „Verkehrsverhalten“ | | |
| 1.1.1.1 | 24 | <p>Kompetenz DE-1 – Fahraufgaben und Grundfahraufgaben Fahrlehrer der Klasse DE können die verschiedenen Fahraufgaben und Grundfahraufgaben für KOM gemäß den Fahraufgabenkatalogen erläutern. Sie können die Anforderungs- und Bewertungsstandards zur sicheren Durchführung der Fahraufgaben und Grundfahraufgaben erläutern. Sie können die Kompetenz von Fahrschülern zur Durchführung von Fahraufgaben und Grundfahraufgaben hinsichtlich der fünf Fahrkompetenzbereiche beurteilen. Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahraufgaben gemäß den Fahraufgabenkatalogen für die Fahrerlaubnisklassen D1/D1E/D/DE (v. a. Ein- und Ausfädelungstreifen, Fahrstreifenwechsel; Kurve; Vorbeifahren, Überholen; Kreuzung, Einmündung, Einfahren; Kreisverkehr; Schienenverkehr; Haltestelle, Fußgängerüberweg; Geradeausfahren) • Grundfahraufgaben für die Fahrerlaubnisklassen D1/D (v. a. Fahren nach rechts rückwärts unter Ausnutzung einer Einmündung, Kreuzung oder Einfahrt; Rückwärts in eine Parklücke (Längsaufstellung); Rückwärts quer oder schräg einparken; Halten zum Ein- oder Aussteigen) • Grundfahraufgaben für die Fahrerlaubnisklassen D1E/DE (v. a. Rückwärtsfahren um eine Ecke nach links) • Anforderungs- und Bewertungsstandards zur sicheren Durchführung der Fahraufgaben und Grundfahraufgaben (v. a. Anforderungs- und Bewertungsstandards gemäß den Fahraufgabenkatalogen für die Fahrerlaubnisklassen D1/D1E/D/DE sowie die Grundfahraufgaben; klassenspezifische fahraufgabenrelevante Vorschriften der StVO mit Fokus auf Straßenbenutzung durch Fahrzeuge, Geschwindigkeit, Abstand, Überholen, Benutzung von Fahrstreifen durch Kraftfahrzeuge, Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren, besondere Verkehrslagen, Halten und Parken, Warnzeichen an Haltestellen, Beleuchtung, Autobahnen und Kraftfahrstraßen, | 2, 4 | Fahrlehrer |

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV-FahrlG |
|-----------|--------------------------------|---|------|--|
| | | Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil, Allgemeine und Besondere Gefahrzeichen, Vorschriftzeichen, Richtzeichen) | | |
| 1.1.1.2 | 4 | <p>Kompetenz DE-2– Fahrkompetenzdefizite und Unfälle Fahrlehrer der Klasse DE kennen die Unfallbeteiligung sowie die typischen Fahrkompetenzdefizite und Fahrverhaltensbesonderheiten von KOM-Fahrern. Sie können typische KOM-Unfälle analysieren. Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Typische Unfallszenarien von KOM-Fahrern • Typische Wissensdefizite und Fehleinschätzungen von KOM-Fahrern bei der Fahrtvorbereitung (v. a. Einstellung von Spiegeln und anderen Einrichtungen für die indirekte Sicht; Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer gegenüber KOM; Belastung durch unangemessenes Verhalten von Fahrgästen; Fahrdauer bzw. Fahrplanpünktlichkeit bei wechselnden Verkehrsverhältnissen; Streckenwahl mit der Unterstützung durch Navigationssysteme; physische Leistungsfähigkeit; Ausrüstung; zusätzliche Serviceleistungen im Fahrdienst) | 1, 3 | Bildungswissenschaftler, Fahrlehrer |
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Typische Fahrkompetenzdefizite und Fahrverhaltensbesonderheiten von KOM-Fahrern während der Fahrt (v. a. Schwierigkeiten bei der Durchführung seltener Fahrmanöver; Fahren auf unbekanntem Strecken mit ungewohnter Streckenführung, Kurvenradien und Platzbedarf; Reagieren auf unerwartetes Verkehrsverhalten anderer Verkehrsteilnehmer, auch im Ausland; Fehlvorstellungen zum Lenkverhalten durch die Sitzposition des Fahrers; Fehlvorstellungen zu Fahrzeugüberhängen durch die Position der Achsen; Fehlvorstellungen zum Platzbedarf beim Ausschwenken des Kraftfahrzeugs im Heckbereich, auch bei Gelenkbussen; Fehlvorstellungen zum Fahren mit ständig wechselnden Fahrzeugen) | | |
| 1.1.2 | 26 | Kompetenzbereich „Recht“ | | |
| 1.1.2.1 | 12 | <p>Kompetenz DE-1 – Verkehrsrechtliche Vorschriften und angrenzende Rechtsgebiete Fahrlehrer der Klasse DE können die klassenspezifischen, für das Führen von KOM relevanten rechtlichen Vorschriften des Straßenverkehrsrechts erläutern und diese anwenden, um beispielhafte Fallkonstellationen zu bearbeiten. Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Klassenspezifische Besonderheiten im Zulassungsrecht gemäß FZV und StVZO (v. a. Notwendigkeit einer Zulassung; Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II; Betriebserlaubnis und Bauartgenehmigung) • Haftungs- und Versicherungsrecht bei der (gewerblichen) Personenbeförderung gemäß BGB, PflVG und StVG (v. a. Insassenversicherungen; Gefährdungs- und Verschuldenshaftung) • Klassenspezifische Besonderheiten im Fahrschulwesen gemäß DV-FahrlG, FahrlAusbV, FahrlG, FahrlPrüfV und StVG (v. a. Ablauf und Inhalt der Ausbildung und Prüfung von Fahrlehrern der Klasse DE; Erfordernis, Inhalt, Voraussetzungen und Erteilung der Fahrlehrerlaubnis der Klasse DE; Pflichten des Fahrlehrers; Aufzeichnungen; Fahrlehrerschein) | 2, 3 | Fahrlehrer, Jurist |
| 1.1.2.2 | 14 | <p>Kompetenz DE-2 – Beförderungs- und Berufskraftfahrerrecht Fahrlehrer der Klasse DE können die klassenspezifischen für die gewerbliche Personenbeförderung und die Tätigkeit als Berufskraftfahrer relevanten rechtlichen Vorschriften erläutern und diese anwenden, um beispielhafte Fallkonstellationen zu bearbeiten. Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> | 2, 3 | Fahrlehrer, Jurist |

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV-FahrlG |
|--------------|--------------------------------|---|---------|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Über die gemeinsame Ausbildung CE+DE hinausgehende klassenspezifische Sozialvorschriften für KOM gemäß ArbZG, FPersG, FPersV, BOKraft, AETR, VO (EG) Nr. 561/2006, VO (EU) Nr. 165/2014, Richtlinie 2002/15/EG, Richtlinie 92/6/EWG, Leitlinien der EU zur Auslegung der Sozialvorschriften (v. a. Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten; 12 Tage-Regelung, Zweifahrerbesatzung und Nachtverkehre) • Vorschriften zum nationalen KOM-Verkehr (v. a. allgemeine Beförderungsbedingungen; allgemeine Reisebedingungen; Anforderungskatalog Schulbus; DFBus; BefBedV; BOKraft; PBefG, FrStllgV) • Vorschriften zum internationalen KOM-Verkehr (v. a. ASOR; EWG-VO Nr. 684/92; internationale Papiere, Schengener Abkommen; Transit Linienverkehre; Interbus-Übereinkommen) | | |
| 1.1.3 | 28 | Kompetenzbereich „Technik“ | | |
| 1.1.3.1 | 28 | <p>Kompetenz DE-1 – Technische Grundlagen Fahrlehrer der Klasse DE kennen die Aufgaben, den grundlegenden Aufbau und die grundlegende Funktionsweise der wesentlichen technischen Bestandteile von KOM. Sie kennen die entsprechenden rechtlichen Vorschriften. Dies gilt insbesondere für sicherheitsbedeutsame Bestandteile. Sie können erläutern, wie Personen und Ladung in KOM gesichert werden und dieses Wissen anwenden. Unverzichtbare curriculare Ausbildungsinhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einteilung der Kraftomnibusse nach Aufbau, Größe, Art, Verwendung • Elektrische Anlage (v. a. Aufgaben, Aufbau, Funktionsweise und Stromverbrauch) • Gelenkbusse (v. a. Bremsanlage; Drehgelenk-Knickschutz) • Anhänger und Verbindungseinrichtungen (v. a. Arten von Anhängern; Aufgaben, Arten und Funktionsweise von Verbindungseinrichtungen; Rechtsvorschriften; Zusammenstellen von Fahrzeugkombinationen der Klassen D/DE; Verbinden und Trennen von Fahrzeugkombinationen der Klassen D/DE inklusive praktischer Übungen) • Personenbeförderung und Gepäckmitnahme (v. a. Rechtsvorschriften; sichere Beförderung von Personen und Gepäck; Folgen unzureichender Sicherung von Personen und Gepäck) • Technische Serviceeinrichtungen und Nothilfeinrichtungen • Sonstige klassenspezifische rechtliche Vorschriften zur Technik (v. a. Richtlinien und Verordnungen EU/EG/EWG; StVZO) | 1, 2, 3 | Ingenieur |
| 1.2 | 56 | Pädagogisch-psychologisches und verkehrspädagogisches Professionswissen | | |
| 1.2.1 | 44 | Kompetenzbereich „Unterrichten, Ausbilden und Weiterbilden“ | | |
| 1.2.1.1 | 4 | <p>Kompetenz DE-1 – System der Fahranfängervorbereitung und lebenslanges Lernen: Fahrlehrer der Klasse DE können ihren Theorieunterricht, ihre Fahrpraktische Ausbildung und das Selbstständige Theorielernen von Fahrschülern an den Zielen, Inhalten und weiteren rechtlichen Rahmenbedingungen der KOM-Fahrausbildung ausrichten. Unverzichtbare curriculare Inhalte:</p> | 3 | Bildungswissenschaftler, Fahrlehrer |

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV-FahrlG |
|-----------|--------------------------------|---|------|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Theorieunterricht, Fahrpraktische Ausbildung, Selbstständiges Theorielernen von Fahrschülern der Klassen D1/D1E/D/DE (v. a. Ziele, Umfang und Abschluss der Ausbildung; Kompetenzrahmen, Ausbildungsplan sowie weitere curriculare Grundlagen; Lehrmittel; Ausbildungsfahrzeuge; Ausbildungsnachweis) • Theoretische Fahrerlaubnisprüfung (TFEP) für die Klassen D1/D1E/D/DE (v. a. Zweck; Inhalte und Ablauf; Aufgabenarten; Umfang und Zusammenstellung der Fragen; Bewertung) • Praktische Fahrerlaubnisprüfung (PFEP) für die Klassen D1/D1E/D/DE (v. a. Zweck; Inhalte und Ablauf; Prüfungsstrecke; Bewertung; Prüfungsfahrzeuge) | | |
| 1.2.1.2 | 16 | <p>Kompetenz DE-2 – Gestaltung des Theorieunterrichts: Fahrlehrer der Klasse DE können Theorieunterricht der Klasse D planen und unter Beachtung der Qualitätskriterien guten Theorieunterrichts durchführen. Unverzichtbare curriculare Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planung von Zusatzstoff-Lektionen des Theorieunterrichts der Klasse D (v. a. Lehr- und Lernvoraussetzungen; Vorbereitung des Unterrichtsraumes; Auswahl von Methoden und Medien unter besonderer Beachtung digitaler Medien; Übungen zum Erstellen von Unterrichtsplanungen) • Lehrübungen zu Zusatzstoff-Lektionen des Theorieunterrichts der Klasse D unter Beachtung der Qualitätskriterien guten Theorieunterrichts | 3 | Bildungswissenschaftler, Fahrlehrer |
| 1.2.1.3 | 24 | <p>Kompetenz DE-3 – Gestaltung der Fahrpraktischen Ausbildung: Fahrlehrer der Klasse DE können Fahrpraktische Ausbildung der Klassen D/DE planen und unter Beachtung der Qualitätskriterien guter Fahrpraktischer Ausbildung durchführen. Unverzichtbare curriculare Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufbau der Fahrpraktischen Ausbildung im KOM-Bereich • Unterrichtsplanung (v. a. Lehr- und Lernvoraussetzungen; Festlegung von Zielen; Auswahl, Gewichtung und Aufbereitung von Inhalten; Auswahl von Methoden und Medien; klassenspezifische Besonderheiten bei der Streckenwahl und zeitliche Gestaltung; Übungen zum Erstellen von Unterrichtsplanungen der Klassen D/DE) • Methoden der Fahrpraktischen Ausbildung (v. a. Demonstrieren; Erklären; Anleiten; Kommentieren; Lernhinweise; Üben am Modell; gedankliches Trainieren von Verkehrssituationen) • An das Kompetenzniveau des Fahrschülers angepasste Aufgaben sowie zielgerichtetes und intensives Üben im Sinne von Deliberate Practice • An das Kompetenzniveau des Fahrschülers angepasstes Anleiten durch Scaffolding und Fading (v. a. inhaltliche Ausrichtung, Detailgrad und Zeitpunkt des Anleitens; Nachlassen des Anleitens bei steigendem Kompetenzniveau bis hin zur selbstständigen Aufgabenbewältigung) • Fehlvorstellungen von Fahrschülern zum Führen von KOM sowie Fahrfehler (v. a. typische Fehlvorstellungen; Arten und Ursachen von Fahrfehlern; klassenspezifische Eingriffsmöglichkeiten und Eingriffsnotwendigkeiten des Fahrlehrers) • Lehrübungen zur Fahrpraktischen Ausbildung der Klassen D/DE unter Beachtung der Qualitätskriterien guter Fahrpraktischer Ausbildung inklusive Übungen zum Eingreifen bei Fahrfehlern | 3 | Bildungswissenschaftler, Fahrlehrer |
| 1.2.2 | 4 | Kompetenzbereich „Erziehen“ | | |
| 1.2.2.1 | 4 | <p>Kompetenz DE-1 – Vermittlung von Verkehrssicherheitseinstellungen: Fahrlehrer der Klasse DE können die für Führer von KOM typischen Fahrmotive</p> | 2, 3 | Bildungswissenschaftler |

| Abschnitt | Unter- richts- einheiten | | | Zulässige Lehrkräfte gemäß § 9 DV-FahrlG |
|--------------|--------------------------------|---|------|--|
| | | und die besondere Verantwortung im Straßenverkehr erläutern sowie bei der Planung und Durchführung von Theorieunterricht, Selbstständigem Theorielernen der Fahrschüler und Fahrpraktischer Ausbildung berücksichtigen . | | |
| | | Unverzichtbare curriculare Inhalte: <ul style="list-style-type: none"> • Fahrmotive von Führern von KOM (v. a. Reiselust; Freude am Umgang mit anderen Personen; Unabhängigkeitswunsch; Suche nach Herausforderungen; Freude am Fahren; wirtschaftlicher Zweck) • Einstellungen (v. a. Einstellungen zum Fahrzeug und Fahren; besondere Verantwortung im Umgang mit einer großen Anzahl an Fahrgästen, insbesondere gegenüber Kindern, älteren Personen und Hilfsbedürftigen) | | |
| 1.2.3 | 8 | Kompetenzbereich „Beurteilen“ | | |
| 1.2.3.1 | 8 | Kompetenz DE-1 – Förderorientierte Lernstands- und Lernverlaufsbeurteilung: Fahrllehrer der Klasse DE können Lernprozesse und Lernergebnisse von Fahrschülern beurteilen , die eine Fahrerlaubnis im KOM-Bereich erwerben möchten. Sie können die Ergebnisse der Beurteilung nutzen , um ihre Fahrschüler bezüglich desweiteren Lernwegs zu beraten und zu fördern. Unverzichtbare curriculare Inhalte: <ul style="list-style-type: none"> • Lernstands- und Lernverlaufsbeurteilung inklusive Leistungsrückmeldung und Beratung bezüglich des Lernwegs (v. a. Zeitpunkte für Kurz-Beurteilungen und ausführliche Beurteilungen im Ausbildungsverlauf; Instrumente zur Durchführung von Beurteilungen; praktische Übungen zu Lernstandsbeurteilungen inklusive zum Geben von Leistungsrückmeldungen) • Feststellung der Prüfungsreife zur TFEP und PFEP | 3, 4 | Bildungswissenschaftler, Fahrllehrer |