

Magazin

erwachsenenbildung.at



Das Fachmedium für Forschung, Praxis und Diskurs

<https://erwachsenenbildung.at/magazin>

Das Fahrschulwesen: Herausforderungen, Anforderungsprofile und Kompetenzmodelle

Claudia Glöbl

In der Ausgabe 51, 2024:
Berufliche Weiterbildung aus betrieblicher und außerbetrieblicher Perspektive.
Chancen und Herausforderungen im Kontext von Krisen und Strukturwandel



Das Fahrschulwesen: Herausforderungen, Anforderungsprofile und Kompetenzmodelle

Claudia Glöbl

Zitation

Glöbl, Claudia (2024): Das Fahrschulwesen: Herausforderungen, Anforderungsprofile und Kompetenzmodelle. In: Magazin erwachsenenbildung.at. Das Fachmedium für Forschung, Praxis und Diskurs. Ausgabe 51, 2024. Online: <https://erwachsenenbildung.at/magazin/ausgabe-51>.

Schlagworte: Fahrschulen, Fahrlehrer*innen, Fahrschullehrer*innen, Kompetenzmodelle, Anforderungsprofile, Qualitätssicherung, Professionalisierung



Abstract

Fahrschulen obliegt die Verantwortung, ihren Kund*innen jene Kompetenzen zu vermitteln, die ein partnerschaftliches Miteinander im Sozialsystem Straße erfordert. Für die Fahrlehrer*innen – sie sind ausschließlich für die praktische Ausbildung zuständig – und die Fahrschullehrer*innen – diese verantworten zusätzlich auch den theoretischen Unterricht – bedeutet das, nicht nur professionell auf die Heterogenität der Fahrschüler*innen einzugehen, auf ihre Lernbedarfe und psychomotorischen Fertigkeiten, sondern auch unterschiedlichste Fähigkeiten zu vermitteln, die für ein sicheres Bewegen im Straßenverkehr unabdingbar sind (z.B. eine gute Wahrnehmungs- und Aufmerksamkeitsfähigkeit, hohe Frustrationstoleranz). Dazu braucht es ein hohes Maß an didaktischen und methodischen als auch an personalen und sozialen Kompetenzen. Der Beitrag argumentiert, dass es im Bereich des Fahrschulwesens folglich nicht nur einer qualitativen Berufsausbildung, sondern auch beruflicher Weiterbildungsmöglichkeiten bedarf. Die von der Autorin entwickelten Kompetenzmodelle wollen als Anforderungsprofil für das Berufsbild einen wichtigen Beitrag zur Professionalisierung des Fahrschulwesens leisten. Zusammen mit entsprechenden gesetzlichen Rahmenbedingungen können sie zur Qualitätssicherung beitragen und das Fahrschulwesen als einen wichtigen Bereich der Erwachsenen-/Weiterbildung positionieren. (Red.)



Praxis

Das Fahrschulwesen: Herausforderungen, Anforderungsprofile und Kompetenzmodelle

Claudia Glöbl

Das Fahrschulwesen in die Erwachsenen- und Weiterbildung zu integrieren, würde zu einer österreichweiten einheitlichen, vergleichbaren, qualitativen und professionellen Aus- und Weiterbildung der Fahr(schul)lehrer*innen beitragen. Ein Umstand, der aus meiner Sicht gesellschaftlich von immenser Bedeutung ist – sind wir doch alle Teil des sozialen Systems Straßenverkehr, ob als Fußgänger*in, Radfahrer*in, als Fahrgast in öffentlichen Verkehrsmitteln oder eben als Fahrzeuglenker*in.

„Warum seid ihr hier? Was ist euer Ziel?“ – Fragen, die ich als Fahrschullehrerin meinen Kund*innen sehr gerne im Zuge ihrer ersten theoretischen Einheit der Fahrausbildung stelle. Die erste Antwort, die ich daraufhin bekomme, lautet zumeist: „Der Führerschein natürlich“. Aber ist es das wirklich? Ist der Führerschein das, was es braucht, um im Straßenverkehr sicher, vorschriftsgemäß und umweltbewusst unterwegs zu sein – so wie es im §64 der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung in Bezug auf den Lehrplan in einer Fahrschule verankert ist (vgl. RIS 2023a, o.S.)? Oder gehört doch mehr dazu?

Partnerschaftliches Miteinander im sozialen System Straßenverkehr

Der Führerschein und somit das Dokument an sich bescheinigen die Fahrerlaubnis. Das heißt, es wurde eine entsprechende formale Ausbildung absolviert, die schlussendlich mit einer theoretischen und praktischen Prüfung im Zuge einer Momentaufnahme

positiv bestanden wurde. Mit der Ausstellung dieses Dokuments – allein 2022 waren das in Österreich 82.735 erstmals erworbene Lenkberechtigungen der Klasse B (vgl. Statistik Austria 2023, S. 5) – wird aber nicht nur die Erlaubnis erteilt, am Straßenverkehr mit einem Kraftfahrzeug teilzunehmen, sondern auch die Verantwortung für ein partnerschaftliches und umsichtiges Miteinander übertragen.

Der Straßenverkehr kann als ein soziales System betrachtet werden, an dem alle Anteil haben und in dem sich alle gegenseitig beeinflussen. Ein solches soziales System gründet auf zuvor vereinbarten Regeln und Normen – die gesetzlichen Verkehrsvorschriften werden folglich aufgrund internalisierter moralischer Vorstellungen sowie aus Angst vor Strafen grundsätzlich eingehalten. Für ein erfolgreiches Miteinander im Straßenverkehr bedarf es aber noch mehr: der Rollendistanz und folglich auch der Empathie, um die Bedürfnisse bzw. die möglichen Handlungen der anderen Verkehrsteilnehmer*innen wahrzunehmen und rechtzeitig abschätzen zu

können; der Ambiguitätstoleranz, das heißt der Kompetenz, nicht-eindeutige Situationen aushalten zu können, und des Umgangs mit Frustration, die beispielsweise entsteht, wenn eine Schulklasse langsam und undiszipliniert eine Straße ohne Schutzweg überquert, man selbst es aber richtig eilig hat.

Das Ziel einer jeden Fahrausbildung muss somit das Vermitteln eines sicheren und gefahrlosen Bewegens im Straßenverkehr sein, das ein situationsadäquates und verantwortungsbewusstes Bewältigen der Situationen und Herausforderungen einschließt. Hierfür benötigen die Fahr(schul)lehrer*innen umfangreiche didaktische, fachliche, personale und soziale Kompetenzen, die weit über das Weitergeben fahrtechnischer Fertigkeiten hinausgehen. Der vorliegende Beitrag möchte aufbauend auf meiner 2020 vorgelegten Masterarbeit (siehe Glöbl 2020) die Bedingungen für ein sicheres Bewegen im Straßenverkehr skizzieren und ein Kompetenzmodell für Fahrlehrer*innen und Fahrschullehrer*innen vorstellen, das zu einer qualitativen und professionellen Entwicklung des Fahrschulwesens beitragen kann. Den Abschluss bilden eine kritische Auseinandersetzung mit dem Status quo der Fahr(schul)lehrer*innenausbildung und -weiterbildung in Österreich und das Plädoyer, das Fahrschulwesen künftig als Teil der Erwachsenen- und Weiterbildung zu begreifen.

Sicheres Bewegen im Straßenverkehr braucht mehr als eine gute Fahrtechnik

Um sich mit einem Fahrzeug sicher im Straßenverkehr bewegen zu können, braucht es allen voran psychomotorische Fertigkeiten, denn das Bedienen eines Kraftfahrzeuges (insbesondere eines Schaltgetriebes) besteht in der Regel aus mehreren Bewegungsabläufen, die zum Großteil synchron durchgeführt werden müssen und über das Bewusstsein gesteuert werden. Diese Abläufe müssen verstanden, erfahren, erlernt und vor allem auch geübt werden. Daraus lässt sich eine weitere Bedingung für ein sicheres Bewegen im Straßenverkehr ableiten: die Erfahrung bzw. die Automatisierung. Voraussetzung für ein routiniertes und unbewusstes Agieren ist das Abspeichern von Handlungsabläufen und Erfahrungen im Langzeitgedächtnis, auf dessen Wissen dann das Arbeitsgedächtnis in den aktuellen Situationen zugreifen kann. Fahranfänger*innen müssen die dazu

benötigten synchronisierten und koordinierten Einzelhandlungen erst schrittweise aktiv erlernen.

Alle diese automatisierten Handlungsabläufe bleiben allerdings unwirksam, wenn die Fahrzeuglenker*innen eine Situation nicht wahrnehmen bzw. falsch einschätzen. Somit ergeben sich zwei weitere Bedingungen für ein sicheres Bewegen im Straßenverkehr: die Wahrnehmungs- und die Aufmerksamkeitsfähigkeit. Den Fahrzeuglenker*innen wird insbesondere durch visuelle Eindrücke eine permanente Deutungsarbeit abverlangt, indem die Fülle der Wahrnehmungen, die über die Augen aufgenommen werden, in der Großhirnrinde mit bereits im Gedächtnis gespeicherten Bildern abgeglichen werden. Die Voraussetzung, dass dieser Prozess – aus dem sich dann die Handlungspläne ergeben – vorstattengehen kann, ist ein hohes Maß an Aufmerksamkeit. Diese ist notwendig, um in Entscheidungssituationen die volle Konzentration auf eine bestimmte Situation zu legen, dafür ist es aber auch notwendig, dass der*die Fahrzeuglenker*in sich *„in einer solchen körperlichen und geistigen Verfassung befindet, in der er [sie] sein [ihr] Fahrzeug beherrschen und die beim Lenken eines Fahrzeuges zu beachtenden Rechtsvorschriften zu befolgen vermag“* (RIS 2023b, o.S.). Hier werden die Persönlichkeit, Motivation sowie die individuelle Verkehrskultur und Verkehrsmoral der Fahranfänger*innen schlagend, die es zu erkennen, zu reflektieren und zu bilden gilt (mehr dazu in Glöbl 2020).

Hohe Anforderungen an Fahrlehrer*innen und Fahrschullehrer*innen

Den Fahrlehrer*innen – sie sind ausschließlich für die praktische Ausbildung zuständig – und Fahrschullehrer*innen – diese verantworten zusätzlich auch den theoretischen Unterricht – obliegt es im Zuge der Fahrausbildung, ihren Kund*innen alle diese Fähigkeiten zu vermitteln. Während der praktischen Fahrausbildung im Kraftfahrzeug tragen die Fahrlehrer*innen zudem nicht nur die Verantwortung für sich selbst, sondern auch für ihre Kund*innen und die übrigen Straßenverkehrsteilnehmenden. Auch müssen sie auf die individuellen Lernfortschritte der Auszubildenden eingehen können, dem Ausbildungsstand entsprechende Rahmenbedingungen bzw. Fahrwege finden, die

die Fahranfänger*innen weder unter- noch überfordern, und muss von den Fahrlehrer*innen im Kursraum auf die heterogenen Lernbedürfnisse und Ansprüche der Gruppe Rücksicht genommen werden. Um all diesen Aufgaben und Herausforderungen gerecht zu werden, bedarf es nicht nur eines hohen Maßes an fachlicher, sondern auch zahlreicher didaktischer, methodischer, personaler und sozialer Kompetenzen.

Im Zuge meiner Masterarbeit führte ich eine Fokusgruppe mit Expert*innen des Fahrschulwesens aus zwei Bundesländern in Österreich durch, wobei ich bei der Auswahl der Expert*innen darauf achtete, dass unterschiedliche Blickwinkel auf die Thematik möglich waren. Unternehmerische, rechtliche, behördliche sowie pädagogische Perspektiven flossen damit ebenso ein wie die Sichtweisen aus der Praxis (d.h. konkret die der Ausbilder*innen von Fahrlehrer*innen, Fahrlehrer*innen und Fahr Schüler*innen). Im Vorfeld der Fokusgruppe hatte ich die Expert*innen darum gebeten, aus einem von mir (in Anlehnung an den Kompetenzatlas von Erpenbeck und Heyse) adaptierten Kompetenzatlas, der 64 Teilkompetenzen enthielt,

jeweils 12 bis 16 Kompetenzen zu wählen, die ihrer Ansicht nach die Kompetenzen für eine qualitative Berufsausübung abbilden. Aus den 38 verschiedenen Kompetenzen, die sich aus diesem Prozess ergeben hatten, sollte dann gemeinsam eine überschaubare Auswahl jener Kompetenzen getroffen werden, die schlussendlich in die Kompetenzmodelle aufgenommen werden sollten.

Bemerkenswert war für mich, dass sich alle Expert*innen inhaltlich einig waren, für dieselben Kompetenzen aber unterschiedliche Begrifflichkeiten ausgewählt hatten. Dies führte dazu, dass ich die einzelnen Kompetenzen durch Unterkategorien ergänzte bzw. näher beschrieb, wobei in dieser Phase eine weitere Expertise in Form eines Experteninterviews miteinfluss.

Kompetenzmodelle für Fahrlehrer*innen und Fahrlehrer*innen

Das nunmehr vorliegende Kompetenzmodell für Fahrlehrer*innen umfasst 13 Kompetenzen (entsprechend der Begriffsdefinition nach Erpenbeck

Abb. 1: Kompetenzmodell für Fahrlehrer*innen

	wenig ausgeprägt		teilweise ausgeprägt		ausgeprägt		deutlich ausgeprägt		stark ausgeprägt		sehr stark ausgeprägt		übermäßig ausgeprägt	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
Humor														
Lehrfähigkeit														
Fachwissen														
Optimismus														
Kommunikationsfähigkeit														
Dialogfähigkeit – Kund*innenorientierung														
Einsatzbereitschaft														
Belastbarkeit														
Beharrlichkeit														
Systematisch-methodisches Vorgehen														
Beziehungsmanagement														
Beurteilungsvermögen														
Kooperationsfähigkeit														

Quelle: Glöbl 2020, S. 104

und Heyse), denen für ein besseres Verständnis und zur genaueren Erörterung weitere Kompetenzen zugeordnet wurden. Vier weitere Kompetenzen komplimentieren das Modell für Fahrschullehrer*innen; sie sind insbesondere für den theoretischen Gruppenunterricht im Lehrsaal wesentlich (siehe Abb. 1 und Abb. 2).

Im Folgenden werde ich auf die einzelnen Kompetenzen näher eingehen.

Humor, Fachwissen, Lehrfähigkeit, Kommunikationsfähigkeit

Verfügen Fahrlehrer*innen und Fahrschullehrer*innen über die Kompetenz Humor mit ihren Unterkategorien: Freundlichkeit, Fröhlichkeit, innere Gelassenheit, Rollenverständnis, Authentizität und souveränes Auftreten, schaffen sie ein angenehmes Lern- und Lehrklima. Dabei wird ihnen neben dem Fachwissen auch ein hohes Maß an Lehrfähigkeit

abverlangt, denn ohne die Fähigkeit, die Inhalte verständlich, nachvollziehbar, abwechslungsreich und kreativ zu präsentieren, wird es herausfordernd, sich auf die unterschiedlichen Lerntypen in der heterogenen Gruppe an Kund*innen einzustellen bzw. sie entsprechend zu fördern und zu fordern. Die dafür benötigte Anpassungs- und Kontaktfähigkeit sowie gute Umgangsformen und eine adäquate Gesprächsführung – Kompetenzen, die der Kommunikationsfähigkeit zugeordnet sind – sind für eine qualitative Ausübung dieses Berufes damit zentral und unerlässlich.

Beurteilungsvermögen, Beharrlichkeit, systematisch-methodisches Vorgehen, Kooperationsfähigkeit

Wie vorne beschrieben, nehmen zahlreiche Faktoren Einfluss auf ein sicheres Bewegen im Straßenverkehr, die in ihrer Summe den individuellen Fahrstil der Lenker*innen ausmachen.

Abb. 2: Kompetenzmodell für Fahrschullehrer*innen

	wenig ausgeprägt		teilweise ausgeprägt		ausgeprägt		deutlich ausgeprägt		stark ausgeprägt		sehr stark ausgeprägt		übermäßig ausgeprägt
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Humor													
Lehrfähigkeit													
Fachwissen													
Optimismus													
Kommunikationsfähigkeit													
Dialogfähigkeit – Kund*innenorientierung													
Einsatzbereitschaft													
Belastbarkeit													
Beharrlichkeit													
Systematisch-methodisches Vorgehen													
Beziehungsmanagement													
Beurteilungsvermögen													
Kooperationsfähigkeit													
Sprachgewandtheit													
Schlagfertigkeit													
Konzeptionsstärke													
Konfliktlösungsfähigkeit													

Quelle: Glöbl 2020, S. 105

Um nun auf die jeweilige Persönlichkeit des*der Fahranfängers*Fahranfängerin mit seinen*ihrer individuellen Vorerfahrungen sowohl im Straßenverkehr als auch beim Bedienen eines Fahrzeuges eingehen zu können, müssen diese zunächst identifiziert werden. Ein Vorgang, der ohne ein gutes Beurteilungsvermögen seitens der Fahrlehrer*innen und Fahrschullehrer*innen kaum möglich ist. Dies schließt die Kompetenzen Erfahrung, Urteilskraft und -fähigkeit sowie Beratungsfähigkeit mit ein.

Auch muss erkannt werden, wieviel Zeit der*die Fahranfänger*in benötigt, um die komplexen Handlungsabläufe auch wirklich zu erlernen und zu automatisieren. Dies bedarf seitens der Lehrenden eines hohen Maßes an Beharrlichkeit, einschließlich der Kompetenzen Ausdauer, Geduld und Standhaftigkeit. Zudem braucht es ein systematisch-methodisches Vorgehen, das heißt eines strukturierten, schrittweisen und aufbauenden Ablaufes, damit die Kund*innen weder überfordert noch unterfordert werden. Dieser strukturierte Aufbau einer Fahrausbildung ist dafür verantwortlich, dass bei den Lernenden entsprechende Lernfortschritte erzielt werden, und ist zugleich Grundbedingung eines partnerschaftlichen sowie interaktionsfähigen Arbeitens innerhalb eines Teams einer Fahrschule. Da in der Regel mehrere Lehrende an der Ausbildung eines*einer Kunden*Kundin in beteiligt sind, nimmt auch die Kooperationsfähigkeit innerhalb eines Teams einen hohen Stellenwert ein.

Belastbarkeit, Einsatzbereitschaft, Optimismus, Dialogfähigkeit-Kund*innenorientierung, Beziehungsmanagement

Um die Mehrfachbelastung während der praktischen Ausbildung (Fahrlehrer*innen und Fahrschullehrer*innen tragen die Verantwortung gegenüber allen Verkehrsteilnehmenden und müssen zeitgleich ihren Lehrauftrag erfüllen) zu bewältigen, braucht es adäquate Stressbewältigungsstrategien bzw. Resilienz, um den Beruf mit Freude dauerhaft auszuüben. Es bedarf eines hohen Maßes an Einsatzbereitschaft, Tatkraft, Zuverlässigkeit, Hilfsbereitschaft, Eigenmotivation sowie ganzheitliches Denken, um das Ziel, den Kund*innen zu helfen, sich künftig sicher und verantwortungsbewusst im Straßenverkehr bewegen zu können, zu erreichen. Ein Ziel, das ohne den Optimismus, die Begeisterungsfähigkeit, die

Zuversicht und Motiviertheit der Lehrenden sowie ohne Dialogfähigkeit und Kund*innenorientierung und damit Kund*innenfreundlichkeit, Zugänglichkeit, Flexibilität und Gewissenhaftigkeit kaum zu erreichen ist.

Menschenfreundlichkeit sowie Verständnisbereitschaft, Kontaktfreudigkeit und Offenheit – Kompetenzen, die ein hohes Maß an Beziehungsmanagement beschreiben – sind für den Beruf der Fahrlehrer*innen und Fahrschullehrer*innen somit eine unerlässliche Voraussetzung, um einerseits die Kund*innen zufrieden zu stellen und um andererseits auch selbst den Spaß und die Freude an der Ausübung des Berufes nicht zu verlieren.

Sprachgewandtheit, Schlagfertigkeit, Konfliktlösungsfähigkeit, Konzeptionsstärke

Dem Berufsbild der Fahrschullehrer*innen wird im theoretischen Unterricht ein hohes Maß an Sprachgewandtheit (Argumentationsstärke und Darstellungsfähigkeit), Schlagfertigkeit (sicheres Auftreten, geistreiches Erwidern, Redegewandtheit und Denkanstoß) sowie Konfliktlösungsfähigkeit durch Diplomatie und Vermittlungsfähigkeit zugeschrieben. Da die Teilnehmenden im Lehrsaal eine sehr heterogene Gruppe bilden und auch die Anzahl der Personen in einem Kurs variiert, muss ein*e Lehrende*r innovativ sein, das Programm individuell gestalten und auch immer wieder neu entwerfen können. Diese Kompetenzen, die der Konzeptionsstärke zugeschrieben werden, erleichtern den Lehr- und Lernprozess für alle Beteiligten.

Die Frage, die sich nun stellt ist: Wo und wann erfahren die Trainer*innen diese Kompetenzen, um folglich eine qualitative und professionelle Berufsausübung sicherzustellen?

Professionalisierung der Berufsaus- und Weiterbildung der Fahrlehrer*innen und Fachschullehrer*innen

Derzeit findet die Ausbildung zu Fahrlehrer*innen und Fahrschullehrer*innen in sogenannten Fahrschulakademien statt. Das sind in der Regel Fahrschulen, die zusätzlich zur regulären Fahrausbildung für Fahranfänger*innen auch die

Berufsausbildung anbieten. Das bedeutet, dass den Fahrschulbesitzer*innen bzw. Ausbildungsleitenden die Aufgabe obliegt, für ihre Mitbewerber*innen qualitativ-professionelle Angestellte auszubilden. Dieser Umstand führt zur Frage: Wer gewährleistet diesen hohen Anspruch an eine qualitativ-professionelle Ausbildung? Für Auszubildende in Fahrschulakademien sind gesetzlich derzeit keine spezifischen Qualifikationsprofile vorgeschrieben. Das bedeutet, dass die Voraussetzungen für das Betreiben einer Fahrschulakademie dieselben sind wie für das Führen von Fahrschulen. Diese sind neben der Ausbildung als Fahrschullehrer*in: eine Reife- oder Diplomprüfung an einer österreichischen Höheren technischen und gewerblichen Lehranstalt bzw. adäquate Bachelor-, Diplom- oder Masterstudien in den Bereichen Maschinenbau oder Elektrotechnik, eine mindestens dreijährige Tätigkeit als Fahrschullehrer*in, geeignete Schulungsräume und Fahrzeuge sowie ein Mindestalter von 27 Jahren und die österreichische Staatsbürgerschaft (vgl. Land Steiermark 2023, o.S.).

Die Ausbildung selbst basiert (eine entsprechende Änderung liegt derzeit zur Begutachtung auf) auf einem Lehrplan, der 1997 letztmalig angepasst wurde. Dabei entfallen auf die pädagogische Ausbildung, Prinzipien der Erwachsenenbildung und Didaktik 10 Einheiten à 50 Minuten. Für angehende Fahrschullehrer*innen sind zusätzlich 15 Einheiten für die Vermittlung im Bereich Unterrichtslehre vorgesehen. Dem stehen 250 Einheiten fachlicher theoretischer Vorbereitung gegenüber. Ein Umstand, der in der künftigen Fassung des Lehrplanes insofern geändert wird, als die pädagogische sowie praktische Ausbildung mehr in den Blickpunkt geraten – ein Schritt in Richtung Professionalisierung. In Bezug auf eine berufliche Weiterbildung ist im aktuellen Kollektivvertrag für Fahrschulen verankert, dass die Inhaber*innen ihren Angestellten innerhalb von fünf Jahren eine mindestens 20-stündige fachliche Weiterbildung im Bereich des Ausbildungswesens ermöglichen müssen, wobei die Inhalte dieser nicht genauer definiert werden, sondern lediglich von Arbeitnehmer*innen- und Arbeitgeber*innenseite akzeptiert werden müssen (vgl. WKO 2023, o.S.).

Die in diesem Beitrag beschriebenen Kompetenzmodelle wollen einen weiteren Schritt Richtung Professionalisierung einschlagen, indem sie als

Anforderungsprofil für das Berufsbild helfen wollen, die Berufseignung der Berufseinsteiger*innen besser beurteilen zu können. Fahrschulakademien können die Kompetenzmodelle für Selbst- und Fremdreflexionen nützen und somit eine individuelle Adaption der Lehr- und Lernziele unterstützen. Eine Vorgehensweise, die in der Fahrschulakademie fahrlehrercompany von Markus Dirschlmayr derzeit erprobt wird, wobei eine Evaluierung aufgrund der noch zu geringen Anzahl an Proband*innen ausständig ist. Auch in Bezug auf die berufliche Weiterbildung können die Kompetenzmodelle Anwendung finden, indem sie bei Mitarbeiter*innengesprächen als Grundlage für Selbst- und Fremdreflexionen dienen. Aus den erzielten Ergebnissen ergeben sich dann Möglichkeiten für Weiterbildungsmaßnahmen, die in weiterer Folge qualitative und den aktuellen gesellschaftlichen Entwicklungen angepasste Lehrmethoden gewährleisten können.

Das Fahrschulwesen als Bereich der Erwachsenen- und Weiterbildung?

Von der Makroebene der gesetzlichen Bestimmungen über die Mesoebene der Berufsausbildung bis hin zur Mikroebene der Lehrenden-Lernenden-Situation wurden in diesem Beitrag erwachsenenpädagogische Aspekte aufgezeigt, die dann erfüllt werden können, wenn einerseits die gesetzlichen Rahmenbedingungen es ermöglichen und andererseits die Lehrenden in der Umsetzung über die dafür notwendigen Qualifikationen und Fähigkeiten verfügen. Dafür bedarf es meiner Ansicht nach einer entsprechenden Kontrolle von Seiten der zuständigen Behörden sowie einer entsprechenden Zertifizierung der Lehrenden in der Erwachsenen- und Weiterbildung. Eine Institutionalisierung der Fahrschulakademien, die losgelöst von regulären Fahrschulen selbstständig agieren, um sowohl gesellschaftlich als auch politisch anerkannt zu werden, wäre meiner Meinung nach ein weiterer Schritt zur Professionalisierung und Qualitätssicherung.

Sollte dies gelingen, wäre für mich der nächste Meilenstein im Hinblick auf die Professionalisierung des Fahrschulwesens das Schaffen von qualifizierten Weiterbildungsmaßnahmen, die sich nicht nur auf fachliche, gesetzliche Erneuerungen im Straßenverkehr beziehen, sondern den Fahrlehrer*innen und

Fahrschullehrer*innen die Möglichkeit bieten, sich einerseits selbst weiterzuentwickeln, die andererseits auch aktuelle, den derzeitigen gesellschaftlichen Entwicklungen angepasste Lehr- und Lernmethoden aufzeigen. Das Fahrschulwesen in die Erwachsenen- und Weiterbildung zu integrieren, würde somit zu einer österreichweiten einheitlichen, vergleichbaren,

qualitativen und professionellen Aus- und Weiterbildung beitragen. Ein Umstand, der gesellschaftlich von immenser Bedeutung ist – sind wir, wie erwähnt, doch alle Teil des sozialen Systems Straßenverkehr, ob als Fußgänger*in, Radfahrer*in, als Fahrgast in öffentlichen Verkehrsmitteln oder eben als Fahrzeuglenker*in.

Literatur

- Glöbl, Claudia (2020):** Ein Beitrag zur Professionalisierung des Fahrschulwesens in Österreich. Ein Kompetenzmodell für Fahr(schul)lehrerInnen (= unveröff. Masterarbeit, Karl-Franzens-Universität Graz). Online: <https://unipub.uni-graz.at/urn:nbn:at:at-ubg:1-161017> [2023-11-27].
- Land Steiermark (2023):** Fahrschule, Gründung – Antrag. Online: <https://www.verwaltung.steiermark.at/cms/beitrag/12541134/127384147/#:~:text=F%C3%BCr%20die%20Errichtung%20einer%20Fahrschule,die%20Genehmigung%20hiezue%20erteilt%20hat.> [2023-11-27].
- RIS – Rechtsinformation des Bundes (2023a):** Fahrschulausbildung. Online: <https://www.ris.bka.gv.at/NormDokument.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011385&FassungVom=2018-06-28&Artikel=&Paragraf=64b&Anlage=&Uebergangsrecht=> [2023-11-27].
- RIS – Rechtsinformation des Bundes (2023b):** Allgemeine Vorschriften über den Fahrzeugverkehr. Online: <https://www.ris.bka.gv.at/eli/bgbl/1960/159/P58/NOR12155427> [2023-11-27].
- Statistik Austria (2023):** Führerscheine und Lenkberechtigungen. Jahresergebnisse 2022. Online: https://www.statistik.at/fileadmin/user_upload/SB_4-4_Lenkberechtigungen-2022.pdf [2023-11-19].
- WKO (2023):** Kollektivvertrag Fahrschulen, Angestellte, gültig ab 1.4.2023. Online: <https://www.wko.at/service/kollektivvertrag/kollektivvertrag-fahrschulen-angestellte-2023.html> [2023-11-27].



Foto: Fotostudio Schabauer
Semriach

Claudia Glöbl, BA MA

claudia.gloessler@gmail.com

Claudia Glöbl ist seit 1998 als Fahrschullehrerin für die Klasse B tätig. Zudem verantwortet sie in einer Fahrschulakademie die pädagogische und didaktische Ausbildung von künftigen Fahrschullehrer*innen. Auf dem Zweiten Bildungsweg absolvierte sie die Mediationsausbildung, das Bachelorstudium Pädagogik und das darauf aufbauende Masterstudium der Erwachsenen- und Weiterbildung. Für ihre Masterarbeit erhielt sie 2021 einen Würdigungspreis (Staatspreis für die besten Diplom- und Masterabschlüsse). Seit 2020 ist sie als Trainerin und Beraterin in der Erwachsenenbildung beschäftigt.

The Driving School Industry: Challenges, requirements profile and skills models

Abstract

Driving schools are responsible for teaching their customers the skills they need to work together as partners in the social system of the road. For driving instructors—who are exclusively responsible for practical training—and driving school instructors—who are also responsible for teaching theory—this means that they must not only pay attention to the heterogeneity, learning needs and psychomotor skills of their student drivers but also teach a wide range of skills that are indispensable for moving safely in traffic (e.g., good abilities of perception and attention, high tolerance of frustration). This requires a great deal of didactic and methodological as well as personal and social skills. The article makes the argument that as a consequence, driving schools must provide not just qualitative vocational training but also continuing vocational training opportunities. As requirements profiles for driving (school) instructors, the skills models developed by the author should make a significant contribution to the professionalization of the driving school industry. Along with the appropriate legal framework, they can contribute to quality assurance and position the driving school system as an important area of adult/continuing education. (Ed.)


Impressum/Offenlegung




Magazin erwachsenenbildung.at


Das Fachmedium für Forschung, Praxis und Diskurs
Gefördert aus Mitteln des BMBWF
erscheint 3 x jährlich online
Online: <https://erwachsenenbildung.at/magazin>
ISSN: 1993-6818

Medieninhaber

 Bundesministerium
Bildung, Wissenschaft
und Forschung
Bundesministerium für Bildung,
Wissenschaft und Forschung
Minoritenplatz 5
A-1010 Wien

 bifeb
Bundesinstitut für
erwachsenenbildung
Bundesinstitut für Erwachsenenbildung
Bürglstein 1-7
A-5360 St. Wolfgang

Redaktion

 CONEDU
CONEDU – Verein für Bildungsforschung und -medien
Keplerstraße 105/3/5
A-8020 Graz
ZVR-Zahl: 167333476

Herausgeber*innen der Ausgabe 51, 2024

Mag. Kurt Schmid (Institut für Bildungsforschung der Wirtschaft)
Dr. Philipp Schnell (Österreichisches Institut für Berufsbildungsforschung)

Herausgeber*innen des Magazin erwachsenenbildung.at

Kmsr.ⁱⁿ Eileen Mirzabaegi, BA MA (BMBWF)
Dr. Dennis Walter (bifeb)

Fachbeirat

Univ.-Prof.ⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Elke Gruber (Universität Graz)
Dr. Lorenz Lassnigg (Institut für Höhere Studien)
Mag. Kurt Schmid (Institut für Bildungsforschung der Wirtschaft)
Mag.^a Julia Schindler (Universität Innsbruck)
Dr. Stefan Vater (Verband Österreichischer Volkshochschulen)
Mag. Lukas Wieselberg (ORF science.ORF.at und Ö1)

Redaktion

Jennifer Friedl, MA (Verein CONEDU)
Mag.^a Bianca Friesenbichler (Verein CONEDU)

Fachlektorat

Mag.^a Laura R. Rosinger (Textconsult)

Übersetzung

Übersetzungsbüro Mag.^a Andrea Kraus

Satz

Marlene Schretter – Visuelle Kommunikation,
basierend auf einem Design von Karin Klier (tür 3))) DESIGN

Website

wukonig.com | Wukonig & Partner OEG

Gesamtleitung erwachsenenbildung.at

Mag. Wilfried Frei (Verein CONEDU)

Medienlinie

„Magazin erwachsenenbildung.at – Das Fachmedium für Forschung, Praxis und Diskurs“ (kurz: Meb) ist ein redaktionelles Medium mit Fachbeiträgen von Autor*innen aus Forschung und Praxis sowie aus Bildungsplanung, Bildungspolitik u. Interessensvertretungen. Es richtet sich an Personen, die in der Erwachsenenbildung und verwandten Feldern tätig sind, sowie an Bildungsforscher*innen und Auszubildende. Das Meb fördert die Auseinandersetzung mit Erwachsenenbildung seitens Wissenschaft, Praxis und Bildungspolitik und spiegelt sie wider. Es unterstützt den Wissenstransfer zwischen aktueller Forschung, innovativer Projektlandschaft und variantenreicher Bildungspraxis. Jede Ausgabe widmet sich einem spezifischen Thema, das in einem Call for Papers dargelegt wird. Die von Autor*innen eingesendeten Beiträge werden dem Peer-Review eines Fachbeirats unterzogen. Redaktionelle Beiträge ergänzen die Ausgaben. Alle angenommenen Beiträge werden lektoriert und redaktionell für die Veröffentlichung aufbereitet. Namentlich ausgewiesene Inhalte entsprechen nicht zwingend der Meinung der Herausgeber*innen oder der Redaktion. Die Herausgeber*innen übernehmen keine Verantwortung für die Inhalte verlinkter Seiten und distanzieren sich insbesondere von rassistischen, sexistischen oder sonstwie diskriminierenden Äußerungen oder rechtswidrigen Inhalten solcher Quellen. Alle Artikel und Ausgaben des Magazin erwachsenenbildung.at sind im PDF-Format unter <https://erwachsenenbildung.at/magazin> kostenlos verfügbar.

Urheberrecht und Lizenzierung

Wenn nicht anders angegeben, erscheint die Online-Version des „Magazin erwachsenenbildung.at“ ab Ausgabe 28, 2016 unter der Creative Commons Lizenz CC BY 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>).



Benutzer*innen dürfen den Inhalt zu den folgenden Bedingungen verbreiten, verteilen, wiederveröffentlichen, bearbeiten, weiterentwickeln, mixen, kompilieren und auch monetarisieren (kommerziell nutzen):

- Namensnennung und Quellenverweis. Sie müssen den Namen des/der Autor*in nennen und die Quell-URL angeben.
- Angabe von Änderungen: Im Falle einer Bearbeitung müssen Sie die vorgenommenen Änderungen angeben.
- Nennung der Lizenzbedingungen inklusive Angabe des Links zur Lizenz. Im Falle einer Verbreitung müssen Sie anderen die Lizenzbedingungen, unter die dieses Werk fällt, mitteilen.

Die gesetzlichen Schranken des Urheberrechts bleiben hiervon unberührt. Nähere Informationen unter <https://www.fairkom.eu/CC-at>.

Im Falle der Wiederveröffentlichung oder Bereitstellung auf Ihrer Website senden Sie bitte die URL und/oder ein Belegexemplar elektronisch an magazin@erwachsenenbildung.at oder postalisch an die angegebene Kontaktadresse.

Kontakt und Hersteller

Magazin erwachsenenbildung.at
Das Fachmedium für Forschung, Praxis und Diskurs
p. A. CONEDU – Verein für Bildungsforschung und -medien
Keplerstraße 105/3/5, A-8020 Graz
magazin@erwachsenenbildung.at