

- [36] Siegrist, S. & Ramseier, E. (1992). Erfolgskontrolle von Fortbildungskursen für Autofahrer. bfu-Report 18, Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung, Bern.
- [37] Spoerer, E. & Kratz, M. (1991). Vier Jahre Erfahrung mit der Nachschulung von alkoholauffälligen Fahrern (Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe). Blutalkohol, 28, 333-342.
- [38] Twisk, D.A.M. (1998). The Contribution of Licensing Measures to Safety of Novice Drivers in Germany. R-98-6, SWOV Institute for Road Safety Research, Leidschendam.
- [39] van der Molen, H. & Böttcher, A. (1988). A hierarchical model for traffic participants. Ergonomics, 31, 537-555.
- [40] Wagner, W. & Vierboom, C. (1988). Untersuchung zur Optimierung des Nachschulungskurses für Fahranfänger – Begleituntersuchung. Untersuchungsbericht für den Deutschen Verkehrssicherheitsrat.
- [41] Williams, A.F. (1996). Gesetzliche Auflagen für Fahranfänger. In: Junge Fahrer und Fahrerinnen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 52.



Claudia Evers, geb. 1971, Studium der Psychologie in Bonn, Diplom 1997. Seit 1998 wissenschaftliche Mitarbeiterin in der Bundesanstalt für Straßenwesen. Arbeitsschwerpunkte: Junge Fahrer, Fahrausbildung, Mensch-Maschine-Interaktion, polizeiliche Überwachung, wissenschaftliche Betreuung externer Forschung.

Anschrift der Verfasserin: Bundesanstalt für Straßenwesen, Referat Einstellung und Verhalten der Verkehrsteilnehmer, Brüderstraße 53, 51427 Bergisch Gladbach.

Jochen Prümper/Sven Schirmer

Die Berufs- und Ausbildungssituation von Fahrlehrern – Ende der 70er Jahre und heute*

Dokumentation: Prümper, J., Schirmer, S.: Die Berufs- und Ausbildungssituation von Fahrlehrern – Ende der 70er Jahre und heute. Z.f. Verkehrssicherheit 46 (2000) Nr. 4, 3 Bilder, 34 Lit.-Ang., S. 157-162

Schlagwörter: Fahrausbildung (1571), Fahrprüfung (1573), Gesetzesdurchführung (1534)

Zusammenfassung: Während der Fahrlehrerberuf bis Ende der 70er Jahre sehr gute Perspektiven aufwies, kann seit dem eine rezessive Geschäftsentwicklung beobachtet werden. Zur Untersuchung, wie sich dieser negative Trend auf die Berufs- und Ausbildungssituation von Fahrlehrern auswirkt, wurden Ende der 70er Jahre und Ende der 90er Jahre jeweils 25 Fahrlehrer zu ihren Reformvorstellungen bezüglich der *Ausbildungsinhalte*, ihren *Berufsinhalten*, ihren *Berufsanforderungen* und ihrer *Berufszufriedenheit* befragt. Die Ergebnisse zeigen, dass die rezessive Geschäftsentwicklung des Fahrlehrerberufes sowohl Forderungen nach einer Reformierung der Fahrlehrerausbildung laut werden lassen, als auch eine Verschiebung der Berufsinhalte zur Folge haben. Insbesondere der Betriebswirtschaft kam Ende der 90er Jahre eine wesentlich bedeutendere Rolle zu als noch Ende der 70er Jahre. Zudem konnte die Annahme belegt werden, dass diese negative Entwicklung zu einer höheren Beanspruchung sowie zu einer geringeren Berufszufriedenheit führt. Es werden Vorschläge diskutiert, wie den Reformvorstellungen der Fahrlehrer begegnet und wie den negativen Berufsentwicklungen Einhalt geboten werden kann.

Abstract: Up to the late seventies the work situation for professional driving instructors was very good. However, ever since the work situation deteriorated. The survey discussed in this paper investigates how this negative trend affects both, work and training situation. For this purpose, 25 professional driving instructors in the late seventies as well as in the late nineties had answered questionnaires regarding the training schemes, their work responsibilities, their work requirements and their work satisfaction. The results of the survey show, that the recession for driving instructors gives rise to reforming their training scheme as well as shifting their work responsibilities. In particular, the role of business administration has gained an important role for driving instructors by the end of the nineties compared to the late seventies. Furthermore, the assumption that the recession would lead to a higher work strain and reduced work satisfaction could be approved. This paper gives proposals, how to address the expectations of driving instructors regarding reforms and gives ideas how to put a stop on the recession of the work situation for driving instructors.

1 Einleitung

Mit dem Ziel der Entwicklung eines Konzeptes zur Verbesserung der Fahrlehrer-

ausbildung wurde Ende der 70er Jahre von Lamszus (1983) eine Fragebogenstudie zur Berufs- und Ausbildungssituation von Fahrlehrern durchgeführt. Diese Untersuchung bei über 1300 Fahrlehrern ergab u. a., dass – obwohl mehr als die Hälfte der Befragten den Konkurrenzkampf als besonders belastend empfanden – mehr als drei-

viertel der Fahrlehrer mit ihrem Beruf „sehr zufrieden“ oder „zufrieden“ waren und ihn in erster Linie als eine Aufgabe betrachteten, die pädagogische und psychologische Qualifikationen erfordert. Auf Grundlage dieser Untersuchung entwickelte Lamszus (1983) Vorschläge zur Verbesserung der Fahrlehrerausbildung, die zuoberst eine stärkere Berücksichtigung der Ausbildungsgebiete Pädagogik und Psychologie betraf.

Nach einer Analyse der „Bundesanstalt für Arbeit“ (IBV, 1986) hat sich die Berufssituation von Fahrlehrern und Fahrlehrerinnen seit dieser Zeit stark verschlechtert:

„Bis Ende der 70er Jahre war der Fahrerschullehrer ein Beruf mit sehr guten Perspektiven. Die demografische Entwicklung der Zielgruppen ... und ein Nachholbedarf bei den älteren Jahrgängen führten zu einem Boom bei den Fahrschulen. ... Seit 1980 ist jedoch der Gesamtumfang der erteilten Fahrerlaubnisse rückläufig. Diese rezessive Entwicklung wird sich weiter fortsetzen, da die relevanten Altersjahrgangszahlen, demografisch bedingt, abnehmen. ... Dieser demografische Trend wird zu einem sich verschärfenden Wettbewerb der Fahrschulen um die Zielgruppen führen, mit der Folge, dass das bestehende Fahrschulnetz sukzessive ausgedünnt wird und sich dadurch die Beschäftigungschancen für die Fahrerschullehrer stark verschlechtern werden“ (IBV, 1986, S. 62).

Wie wahr diese Prognose der „Bundesanstalt für Arbeit“ aus Mitte der 80er Jahre war, belegt eine aktuellere Analyse von Haschek (1998):

„Es gibt wie überall in der Republik zu viele Fahrschulen und als Folge einen

* Die Autoren danken Prof. Adolf-Eugen Bongard und Prof. Dr. Hellmut Lamszus für ihre freundliche Unterstützung.

erbitterten Konkurrenzkampf, in dem mit harten Bandagen gekämpft wird. Die Gruppe der 18- bis 24jährigen Führerschein-Interessenten ist seit 1982 um mehr als 40 Prozent zurückgegangen. Die Zahl der Fahrlehrer hat dagegen stetig zugenommen" (Haschek, 1998, S. 184).

Damit stellt sich die Frage, in welchem Maße die Ende der 70er Jahre gewonnenen Erkenntnisse Ende der 90er Jahre noch Gültigkeit besitzen und ob die Fahrlehrer nicht heute aufgrund dieser rezessiven Entwicklung vor einer deutlich veränderten Berufs- und Ausbildungssituation stehen. Es ist vielmehr anzunehmen, dass sich die Berufsinhalte der Fahrlehrer in den letzten 20 Jahren verändert haben und deshalb eine Reformierung der bestehenden Fahrlehrerausbildung nötig ist. Zudem ist zu erwarten, dass diese negative Entwicklung eine höhere Beanspruchung und eine geringere Berufszufriedenheit zur Folge hat.

Die vorliegende Untersuchung zur Berufs- und Ausbildungssituation von Fahrlehrern versucht sich der Beantwortung dieser Frage zu nähern, indem sie die Fragebogendaten einer bislang unveröffentlichten Studie aus Ende der 70er Jahre mit den aktuell gewonnenen Daten einer Vergleichsstichprobe kontrastiert.

2 Die Berufs- und Ausbildungssituation von Fahrlehrern

Um einen Einblick in die allgemeine Berufs- und Ausbildungssituation von Fahrlehrern zu erhalten, soll zunächst ein kurzer Einblick in die *Historie des Fahrlehrerberufes* erfolgen. Anschließend wird die *Ausbildungssituation* der Fahrlehrer einschließlich der Fahrlehrerprüfung einer kritischen Betrachtung unterzogen. Danach folgt eine Beschreibung der *Berufssituation* von Fahrlehrern unter den Gesichtspunkten *Berufsinhalte*, *Berufsanforderungen* und *Berufszufriedenheit*.

2.1 Die Historie des Fahrlehrerberufes

2.1.1 Rechtliche Entwicklung des Fahrlehrerberufes

Historisch gesehen handelt es sich bei dem Fahrlehrerberuf um einen noch recht jungen Beruf. Bis Anfang des 20. Jahrhunderts lag der Beruf des Fahrlehrers zunächst mehr im Technischen; denn es waren hauptsächlich Mechaniker, Schlosser und Ingenieure, die anderen das Führen von Kraftfahrzeugen beibrachten (vgl. Hüttebräcker, Wagner & Richter, 1969).

Die Rechtsgrundlage bildete zu jener Zeit die Gewerbeordnung (vgl. Eckardt, 1991, S. 11). 1909 fand im „Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ die erste reichsrechtliche Erwähnung des Fahrlehrerberufes statt (Reichsgesetzblatt, 1909). 1921 wurde die „Verordnung betreffend die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern“ verabschiedet (Reichsgesetzblatt, 1921). Diese Verordnung schrieb erstmals eine Fahr-

lehrerlaubnis und den Besitz einer Fahrschülerlaubnis vor. 1934 wurde mit der „Verordnung über die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern“ (Reichsgesetzblatt, 1934) der obligatorische Fahrschulbesuch für Fahrerlaubnisbewerber jedoch aufgehoben und gleichzeitig die Fahrschülerlaubnis abgeschafft. Damit stand die Gründung von Fahrschulen jedem frei, so dass es bald zu einem Überangebot an Fahrlehrern mit einem entsprechenden Preisverfall kam. Zwar wurde 1948 von der Verwaltung für Verkehr der Versuch unternommen, die alte reichsrechtliche Regelung von 1921 wiederherzustellen; dies scheiterte jedoch an dem Einspruch der Alliierten (vgl. Eckhardt, 1991, S. 17). Aufgrund der ständigen Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs und der damit verbundenen Verbreitung der Fahrschulbetriebe stellte das Bundesverwaltungsgericht 1965 in einem Urteil klar, dass die Sicherheit des Straßenverkehrs es rechtfertige, eine besondere Ausstattung der Fahrschulen vorzuschreiben (vgl. Eckhardt, 1991, S. 19). 1969 trug der Gesetzgeber den Empfehlungen des Bundesverwaltungsgerichtes mit dem „Gesetz über das Fahrlehrerwesen (Fahrlehrergesetz)“ (Bundesgesetzblatt, 1969) Rechnung. Diesem Gesetz folgte 1977 die „Verordnung über die Ausbildung zum Fahrlehrer“ (Bundesgesetzblatt, 1977), die durch die „Prüfungsordnung für Fahrlehrer“ (Bundesgesetzblatt, 1979) ergänzt und 1998 novelliert wurde (Bundesgesetzblatt, 1998).

2.1.2 Fahrlehrer Ende der 70er und 90er Jahre

Nach Schätzungen von Lamszus (1983) waren Ende der 70er Jahre in der BRD rund 10.000 bis 11.000 hauptberufliche Fahrlehrer tätig. Ende der 90er Jahre beträgt die Anzahl hauptberuflicher Fahrlehrer in Gesamtdeutschland nach Schätzung von Glowalla (1998) ca. 22.000. Die Fahrlehrer waren im Jahr 1978 für die Vorbereitung zu rund 2,5 Millionen (Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, 1978a) und im Jahr 1997 zu rund 3,9 Millionen (Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, 1997a) bestandenen theoretischen und praktischen Fahrprüfungen verantwortlich. Während sich die Zahl der Fahrlehrer damit innerhalb von 20 Jahren verdoppelte, stieg die Anzahl der Fahrprüfungen lediglich um etwa die Hälfte. Dennoch entscheiden sich Ende der 90er Jahre mehr als doppelt so viele Menschen für den Beruf des Fahrlehrers als Ende der 70er Jahre: während 1978 das Kraftfahrt-Bundesamt 883 bestandene Fahrlehrerprüfungen verzeichnete (Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, 1978b) waren dies im Jahr 1997 bereits 1714 (Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, 1997b).

2.2 Die Ausbildungssituation von Fahrlehrern

2.2.1 Ausbildung von Fahrlehrern

Als Voraussetzung zum Erlernen des Fahrlehrerberufes wird in Deutschland von den Fahrlehreranwärtern entweder ein Haupt-

schulabschluss mit abgeschlossener Berufsausbildung in einem anerkannten Ausbildungsberuf oder die allgemeine Hochschulreife bzw. fachgebundene Hochschulreife verlangt. Darüber hinaus müssen die Fahrlehreranwärter in dem Besitz aller Fahrerlaubnisklassen sein sowie eine entsprechende Fahrpraxis nachweisen (vgl. Neumann-Opitz & Heinrich, 1995). Liegen diese Voraussetzungen vor, so kann sich der Fahrlehreranwärter in Deutschland an einer von 49 privaten, amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätten (vgl. Eckhardt, 1997) unterrichten lassen. Seit Inkrafttreten des Fahrlehrergesetzes im Jahre 1969 (Bundesgesetzblatt, 1969) dauerte die Grundausbildung zum Fahrlehrer bis zum 31.12.1998 fünf Monate; ab dem 1.1.1999 sind fünfeneinhalb Monate an einer Fahrlehrerausbildungsstätte sowie viereinhalb Monate Praktikum in einer Ausbildungsfahrschule obligatorisch.

2.2.2 Ausbildungsinhalte

Nicht wenige Studien weisen darauf hin, dass die in der Fahrschulpraxis zum Einsatz kommenden Ausbildungsinhalte und -methoden eher kritisch betrachtet werden müssen. So zeigte beispielsweise Müller (1994), dass die affektiv-sozialen Lernprozesse gegenüber der Vermittlung von Wissen und Fahrfertigkeit bislang zu wenig Berücksichtigung finden, was sich auf das spätere Fahrverhalten ungünstig auswirkt, und Twisk und Wittink (1989) wiesen nach, dass in der Fahrausbildung ein zu starkes Gewicht auf Fahrzeugkontrolle und Fahrtüchtigkeit gelegt wird, formelle Verkehrsregeln gegenüber informellen überbetont werden und Fahrlehrer häufig ein ungünstiges Modell darstellen, indem sie etwa während der Fahrstunden selbst nur selten Sicherheitsgurte anlegen. Diese Defizite hinsichtlich Ausbildungsinhalten und -methoden stellen jedoch bei weitem kein rein deutsches Problem dar; sie lassen sich – so Schlag und Schleger (1995) – zumindest für den europäischen Raum verallgemeinern.

Dabei mangelt es nicht an zahlreichen Belegen, wie die Ausbildung von Fahrschülern verbessert werden könnte (z. B. Bächli, 1989; Gregersen, 1996; Hall & West, 1996; Seidl & Hacker, 1991). Offensichtlich werden diese jedoch in der Praxis kaum realisiert. Vor dem Hintergrund des Einsatzes mangelhafter Ausbildungsinhalte und -methoden ist es dann auch nicht erstaunlich, dass es Fahrlehrern nur unzureichend gelingt, den Prüfungserfolg ihrer Fahrschüler zu prognostizieren (vgl. Barthelmeß, 1972).

Neben den unzureichenden psychologischen und pädagogischen Ausbildungsinhalten mangelt es in der Fahrlehrerausbildung zudem an der Vermittlung betriebswirtschaftlicher Kenntnisse, weshalb Lamszus (1983) bereits schon Anfang der 80er Jahre die Einführung des Ausbildungsschwerpunktes „Fahrschulbetriebslehre“ drängte; eine Forderung, die angesichts des stärker gewordenen Wettbewerbs und der rezessiven Entwicklungen

des Fahrlehrerberufes heute aktueller denn je ist.

2.2.3 Fahrlehrerprüfung

Die Fahrlehrerprüfung besteht aus fünf Teilen: einem *schriftlichen* und *mündlichen Teil*, einer *mündlichen* und *praktischen Lehrprobe* und einem *praktischen Teil der Prüfung* (vgl. Bundesgesetzblatt, 1979).

Für den *schriftlichen Teil* der Fahrlehrerprüfung bemängelt beispielsweise Eckhardt (1991, S. 269), dass ausschließlich Aufgaben aus dem Verkehrsrecht, der Gefahrenlehre und der Kraftfahrzeugtechnik vorgelegt werden; jedoch auf Aufgaben aus dem pädagogischen und psychologischen Bereich verzichtet wird.

Mit dem *mündlichen Teil* der Fahrlehrerprüfung verhält es sich ähnlich. So bezieht sich nach Bongard (1981) die Hälfte aller Fragen auf das Verkehrsrecht, insbesondere auf die Straßenverkehrsordnung und die andere Hälfte auf Fragen der Kfz-Technik, wohingegen pädagogische, psychologische, fahrschulorganisatorische oder andere, die Probleme des angestrebten Berufs und ihre Bewältigung betreffende Fragen überhaupt nicht gestellt werden. Darüber hinaus wird die Prüfungspraxis kritisiert. So weist Strehl (1988) darauf hin, dass teilweise präzise Fragen gestellt werden, bei denen der Kandidat nur das richtige Stichwort als Antwort liefern soll und teilweise allgemeinere Themen angesprochen werden, bei denen der Kandidat sein Wissen auffächern muss. Bongard (1981) beobachtete, dass „während der ungefähr halbstündigen Befragung ... – teilweise mit wohlwollender Nachhilfe – fünf Themen ‚erarbeitet‘ [wurden], bis die gewünschten Begriffe genannt worden waren“ (Bongard, 1981, S. 72).

In der *mündlichen Lehrprobe* gelingt es nur wenigen Fahrlehreranwärtern, den vor der Prüfungskommission zu haltenden theoretischen Unterricht sinnvoll didaktisch zu vermitteln – obwohl § 17 der Fahrlehrerprüfungsordnung (Bundesgesetzblatt, 1979) die „*umfassende und verständliche Form Unterricht zu erteilen*“ vorschreibt. So beobachteten beispielsweise Bongard und Bongard (1983), dass „die Realsituation des Unterrichtes völlig unzureichend simuliert wurde“ (Bongard & Bongard, 1983, S. 111).

Ebenso lassen sich im Ablauf des *praktischen Teils* der Fahrlehrerprüfung deutliche Mängel beobachten, die dazu führen, dass die „Fahrlehrerprüfung“ wie eine „Fahrerlaubnisprüfung“ durchgeführt wird, „sich die Prüfer an der Praxis der praktischen Führerscheinprüfung [orientieren] ... und ... zunächst und vor allem ... ‚vorschriftsmäßiges Fahren‘“ verlangen (Bongard & Bongard, 1983, S. 110).

Auch die *praktische Lehrprobe* ist zu kritisieren, da in der Prüfung nicht annähernd die Bedingungen vorzufinden sind, unter denen der Fahrlehrer später tätig sein wird. So darf beispielsweise der Fahrlehreranwärter in der Prüfung nur verbal eingreifen, da die Benutzung der Doppelpedaleinrichtungen oder der Eingriff in das Lenkrad aufgrund der rechtlichen Rahmenbe-

dingungen im Straßenverkehr – so das gängige *Procedere* – unbedingt zu vermeiden sind. Zudem handelt es sich bei dem „Fahrschüler“ im Rahmen der Fahrlehrerprüfung stets um ein Mitglied der Prüfungskommission. Dies hat zur Folge, dass der eigentliche Prüfungszweck nur unzureichend erfüllt wird, da „eine entsprechende Simulation durch ein Mitglied des Prüfungsausschusses ... unecht und wirklichkeitsfremd“ wirkt (Eckhardt, 1991, S. 277).

2.3 Die Berufssituation von Fahrlehrern

2.3.1 Berufsinhalte

Fahrschulen sind überwiegend als Kleinbetriebliche Dienstleistungsunternehmen organisiert, so dass Fahrlehrern zu der hauptberuflichen pädagogischen Tätigkeit auch kaufmännische Qualifikationen abverlangt werden. Die Lehrinhalte bringen es mit sich, dass Fahrlehrer daneben über juristische und technische Kenntnisse verfügen müssen (vgl. Lamszus, 1983, S. 26f.).

Der Beruf des Fahrlehrers ist in erster Linie ein Lehrberuf. In zunehmendem Maße stehen Fahrschulen jedoch in starkem wirtschaftlichen Wettbewerb zueinander. Damit kann vermutet werden, dass Fahrlehrer ihrer pädagogischen Aufgabe zwar die meiste Bedeutung zuschreiben, dass jedoch mit steigendem Konkurrenzdruck betriebswirtschaftlichen Kenntnissen ein immer größerer Stellenwert zukommt.

2.3.2 Berufsanforderungen

Bereits Schubert und Kunert (1960) weisen darauf hin, dass Fahrlehrer einer überdurchschnittlichen Arbeitszeitbelastung unterliegen und auch die Qualität der Arbeit eine erhebliche Belastungsfähigkeit erfordert, und Lamszus (1983) zeigt, dass sich mit der fortschreitenden Massierung des Straßenverkehrs auch die Notwendigkeit zu erhöhter Aufmerksamkeit, Disposition und Reaktion der Fahrlehrer erhöhen muss. Seit Beginn der achtziger Jahre muss zudem festgestellt werden, dass durch die demografisch bedingte Verminderung der Geschäftstätigkeit der Fahrschulen und durch den stetigen Zuwachs bei den ausgebildeten Kräften das Überangebot an Fahrlehrern weiter zunimmt (vgl. IBV, 1986). Dadurch werden sich nach einer Analyse der *Bundesanstalt für Arbeit* die Arbeitsmarktsituation und die Berufsperspektiven der Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen stark verschlechtern: „Die Berufsperspektiven müssen deshalb pessimistisch eingeschätzt werden“ (IBV, 1986, S. 63).

Aufgrund dieser Überlegungen kann davon ausgegangen werden, dass Fahrlehrer heutzutage insbesondere den harten Konkurrenzkampf und die dadurch zu verzeichnenden Einkommenseinbußen sowie ausserdem ständige Gefahrensituationen und eine zu große Arbeitsbelastung als besondere berufliche Belastung erleben.

2.3.3 Berufszufriedenheit

Angesichts der festgestellten hohen Arbeitsbelastung und den wachsenden Anforderungen kommt Lamszus (1983) zu

dem Schluss, dass der Berufszufriedenheit von Fahrlehrern ein besonderes Interesse zukommt. Er stellt des weiteren fest, dass „Fahrlehrer trotz ihrer hohen beruflichen Belastungen vor allem deshalb überwiegend mit ihrem Beruf zufrieden sind, weil der Beruf ihnen ... die große Chance zur Selbständigkeit gibt, weil sie hier ferner eine relativ abwechslungsreiche, interessante und verantwortungsvolle pädagogische Tätigkeit ausüben können“ (Lamszus, 1983, S. 30).

Es ist fraglich, ob diese positive Grundstimmung auch dann noch konstatiert werden kann, wenn heute – wie oben beschrieben – Konkurrenzkampf und Einkommenseinbußen die von Lamszus (1983) festgestellte Hauptursache der Berufszufriedenheit, nämlich die Chance zur Selbständigkeit, gefährdet. Vielmehr muss davon ausgegangen werden, dass sich durch diesen Einfluss die Berufszufriedenheit der Fahrlehrer im Laufe der Zeit verschlechtert hat.

3 Methode

3.1 Stichprobe

Die vorliegende Studie baut auf einer unveröffentlichten Fragebogenuntersuchung auf, die 1978 an dem Institut für Verkehrspädagogik der Pädagogischen Hochschule Berlin in West-Berlin unter Verwendung des Fragebogens von Lamszus (1983) durchgeführt wurde (Institut für Verkehrspädagogik, 1978). Der gleiche Fragebogen wurde 19 Jahre später, d. h. 1997, ein zweites Mal – ebenfalls in West-Berlin – eingesetzt. Bei der Erhebung 1997 wurde darauf geachtet, dass die befragten Fahrlehrer nach dem Rahmenplan der Fahrlehrer-Ausbildungsordnung der BRD und nicht unter den Bedingungen der DDR ausgebildet worden waren, da dies gegebenenfalls die Ergebnisse verfälscht hätte. Sowohl die Ausbildungsinhalte als auch die Länge der Fahrlehrerausbildung waren zu beiden Zeitpunkten gleich. Für die Befragungen wurden zu den beiden Messzeitpunkten jeweils 35 Fragebögen ausgegeben, von denen jeweilig 25 retourniert wurden. Die Rücklaufquote lag also in beiden Fällen bei 71,4 %. Die befragten Fahrlehrer waren alle männlichen Geschlechts, 1978 im Durchschnitt $M = 38,1$ Jahre ($s = 7,7$) und 1997 $M = 39,4$ Jahre ($s = 7,6$) ($t = .59$, $p > .55$) alt.

3.2 Untersuchungsinstrumente

Neben den demografischen Daten *Alter* und *Geschlecht* enthielt das Erhebungsinstrument inhaltliche Fragen zu den oben beschriebenen Konstrukten der *Ausbildungsinhalte*, der *Berufsinhalte*, der *Berufsanforderungen* und der *Berufszufriedenheit* der Fahrlehrer. Diese werden im folgenden kurz beschrieben.

3.2.1 Ausbildungsinhalte

Um einen Einblick in eine mögliche Reformierung der Ausbildung für den Berufsnachwuchs zu gewinnen, wurde den Be-

fragten eine Liste der folgenden neun Ausbildungsinhalte vorgegeben (Ausbildungspraxis, Betriebswirtschaftslehre, Fahrlehrerwesen, Gefahrenlehre, Pädagogik, Psychologie, Rechtskunde, Technik und Verkehrsvorschriften), und sie wurden danach befragt, in welchem Maße diese in der zukünftigen Ausbildung des Berufsnachwuchses Berücksichtigung finden sollten. Die entsprechende Frage lautete: „Wie sollten nach Ihren Erfahrungen die Gewichte auf die verschiedenen Ausbildungsgebiete künftig verteilt werden?“ Zur Beantwortung stand eine fünf-polige Skala mit den Antwortmöglichkeiten „erheblich mehr“ (5), „mehr“ (4), „gleich“ (3), „weniger“ (2) oder „erheblich weniger“ (1) zur Verfügung.

3.2.2 Berufsinhalte

Um das Gesamtspektrum der künftig erforderlichen Ausbildungsinhalte besser analysieren zu können, waren Informationen im Meinungsbild der Fahrlehrer hinsichtlich der Ausbildungsinhalte nach Berufsgruppen notwendig. Die entsprechende Frage lautete: „Jeder Fahrlehrer muss bestimmte Kenntnisse und Fähigkeiten eines Juristen, Kaufmanns, Pädagogen und Technikers in sich vereinigen. Wie würden Sie die Anteile nach Prozenten verteilen?“

3.2.3 Beruhsanforderungen

Im Hinblick auf das berufliche Umfeld des Fahrlehrers und seiner Einschätzung der Arbeitsanforderungen und der Belastungen, wurde die Frage gestellt: „Welche Schwierigkeiten belasten heute nach Ihrer Meinung die Arbeit des Fahrlehrers besonders?“ Als Antwortmöglichkeiten wurden die folgenden zehn Beruhsanforderungen vorgegeben: Arbeitsbelastung, Einkommen, Fahrerlaubnisprüfung, Gefahrensituation, Gesetze und Lehrstoffe, Konkurrenzkampf, Prüfer, schwierige Schüler, Theorie-Unterricht, sonstige Schwierigkeiten. Hier waren Mehrfachnennungen möglich.

3.2.4 Berufszufriedenheit

Zur Erhebung der allgemeinen Berufszufriedenheit wurde auf einer fünf-poligen Skala mit den Antwortmöglichkeiten „sehr zufrieden“ (5), „zufrieden“ (4), „teils/teils“ (3), „unzufrieden“ (2) und „sehr unzufrieden“ (1) die Frage gestellt: „Wie sind Sie mit Ihrem Beruf zufrieden?“

4 Ergebnisse

4.1 Ausbildungsinhalte

Bild 1 ist zu entnehmen, dass die befragten Fahrlehrer zu beiden Befragungszeitpunkten signifikant ($p < .05$) „mehr“ Ausbildungsintensität in den Fächern Pädagogik, Psychologie, Ausbildungspraxis, Gefahrenlehre, Betriebswirtschaftslehre und Rechtskunde fordern. 1997 wünschen sich die Fahrlehrer für ihren Nachwuchs zudem noch signifikant ($p < .05$) „mehr“ Ausbildung in Verkehrsvorschriften; „gleich“ hingegen sollte zu beiden Zeitpunkten die Ausbildung in den Lehrbereichen Fahr-

schulwesen und Technik und zum ersten Zeitpunkt in dem der Verkehrsvorschriften bleiben.

Der Vergleich von 1978 und 1997 lässt erkennen, dass die Pädagogik marginal ($t = 1.8$, $p < .10$) unwichtiger und die Psychologie ($t = 2.97$, $p < .01$) und die Ausbildungspraxis ($t = 1.97$, $p < .05$) signifikant unwichtiger geworden sind. Die Betriebswirtschaft, die 1978 noch als nicht so wichtig erachtet wurde, hat 1997 hoch signifikant ($t = -4.04$, $p < .001$) an Bedeutung gewonnen.

4.2 Berufsinhalte

Wie aus Bild 2 zu ersehen ist, kommt sowohl 1978 als auch 1997 in den Augen der befragten Fahrlehrer den pädagogischen Kenntnissen und Fähigkeiten mit 46,8 % (1978) bzw. 42,6 % (1997) die größte Bedeutung zu. Die bedeutendsten Veränderungen gab es jedoch hinsichtlich der betriebswirtschaftlichen und technischen Berufsinhalte.

Während 1978 die befragten Fahrlehrer die Bedeutung betriebswirtschaftlicher Kenntnisse und Fähigkeiten für ihren Beruf mit 12,4 % angaben, waren es 1997 24,6 %. Dieser signifikante Unterschied ($t = -3.84$, $p < .001$) entspricht nahezu einer Verdopplung des Bedeutungszuwachses betriebswirtschaftlicher Kenntnisse und Fähigkeiten. Die Wertigkeit der technischen Kenntnisse und Fähigkeiten sank hingegen in ihrer Bedeutung im Vergleich von 1978 zu 1997 von 23,6% auf 15,4% ($t = 4.3$, $p < .001$). Den pädagogischen Kenntnissen und Fähigkeiten wurden 1978 ein Anteil von 46,8 % und 1997 von 42,6 % zuteil ($t = .79$, $p > .43$) und blieben damit unverändert. Die juristischen Kenntnisse und Fähigkeiten wurden 1978 mit 17,2% und 1997 mit 17,4% ($t = -.08$, $p > .93$) ebenfalls gleich bewertet.

4.3 Beruhsanforderungen

Wenn man davon ausgeht, dass Fahrlehrer insgesamt betrachtet, von partiellen Erleichterungen abgesehen, eine wesentliche Erhöhung der beruflichen Anforderungen vor allem infolge der erhöhten Verkehrsdichte und der damit steigenden Anforderungen an die Ausbildung registrieren, so ist damit aber noch nicht gesagt, dass sie diese Veränderungen als besondere berufliche Belastung erleben.

Bild 3 verdeutlicht, welche Beruhsanforderungen die Fahrlehrer als besonders belastend erleben. Während 1978 lediglich 20 % der Fahrlehrer den Konkurrenzkampf untereinander als arbeitsbelastend empfanden, stieg dieser Anteil 1997 auf 84 % ($\text{Chi} = .410$, $p < .001$). Eine signifikante Änderung war ebenfalls bei dem Einkommen der Fahrlehrer zu verzeichnen; während 1978 36 % der Befragten dieses als Beanspruchung empfanden, waren dies 1997 68% ($\text{Chi} = .103$, $p < .05$). Konkurrenzkampf und Einkommensprobleme sind damit die beiden Bereiche, an denen sich nicht nur am deutlichsten die relative Verschlechterung der beruflichen Situation festmachen lässt, sondern die gleich-

zeitig auch die höchsten absoluten Werte aufweisen. Eine gegenteilige Tendenz war hinsichtlich der Frage nach der Beanspruchung durch sich verändernde Gesetze und Lehrstoffe zu beobachten. Während 1978 noch 16% der Befragten dies als Beanspruchung sahen, sank der Anteil 1997 auf 0% ($\text{Chi} = .087$, $p < .05$). Bei den anderen Arbeitsbeanspruchungen konnten keine signifikanten Veränderungen festgestellt werden.

4.4 Berufszufriedenheit

1978 gaben die Befragten eine durchschnittliche Berufszufriedenheit von $M = 4,2$ ($s = .58$) und 1997 von $M = 3,6$ ($s = .91$) an. Damit kam es in einer Zeit von fast 20 Jahren zu einer signifikanten Abnahme der Berufszufriedenheit ($t = 2.6$, $p < .01$).

5 Diskussion

5.1 Zusammenfassung der Problematik

In der Längsschnittstudie über einen Zeitraum von nahezu 20 Jahren waren manche Gemeinsamkeiten, aber auch zahlreiche Veränderungen im Meinungsbild der befragten Fahrlehrer zu erkennen:

Bei der Frage, welche Reformvorstellungen die Fahrlehrer sich in den Ausbildungsgebieten vorstellen, wurde zu beiden Befragungszeitpunkten der Pädagogik, der Psychologie, der Ausbildungspraxis und der Gefahrenlehre eine deutlich gestiegene Bedeutung zuteil, wohingegen der Rechtskunde lediglich ein „wenig mehr“ an Aufmerksamkeit gezollt wurde. Die Ausbildung in den Fächern Verkehrsvorschriften, Fahrlehrerwesen und Technik scheint im großen und ganzen wenig reformbedürftig zu sein. Allerdings lässt der Vergleich von 1978 und 1997 erkennen, dass sowohl Pädagogik, Psychologie als auch das Lehrfach Ausbildungspraxis in den Augen der Befragten an Bedeutung abnahm, wohingegen die Betriebswirtschaftslehre eine deutlich gestiegene Bedeutung hatte. Dieses Ergebnis spiegelt die Entwicklung des Fahrlehrerberufes wider. Betrachtet man die Historie des Fahrlehrerberufes, so war es früher notwendig, auch ein Kraftfahrzeug instand setzen zu können. Die Technik der Kraftfahrzeuge lässt dies heute seltener zu. Nach Meinung der Befragten muss der Fahrlehrer heutzutage in erster Linie über pädagogische und psychologische, und in gestiegenem Maße nun auch über betriebswirtschaftliche Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen. Diesem schnellen Transformationsprozess konnte die vorgeschriebene Fahrlehrerausbildung in ihrer Entwicklung nicht folgen.

Bezüglich der Frage, welche Bedeutung verschiedene Berufsinhalte für den Fahrlehrerberuf haben, blieb die Bedeutung der Pädagogik auf unverändert hohem Niveau. Während die Bedeutung der Technik im Laufe der Jahre an Bedeutung einbüßte, und die juristischen Anteile unverändert blieben, nahm die der Betriebswirtschaft zu. Offensichtlich betrachten die Fahrlehrer ihren Beruf nach wie vor in er-

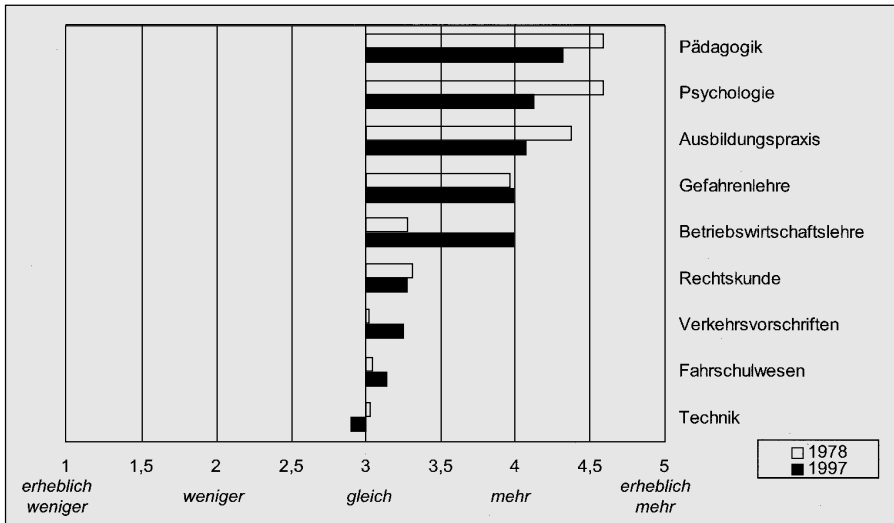


Bild 1: Reformvorstellungen der Fahrlehrer im Hinblick auf die zukünftigen Ausbildungsinhalte für den Berufsnachwuchs

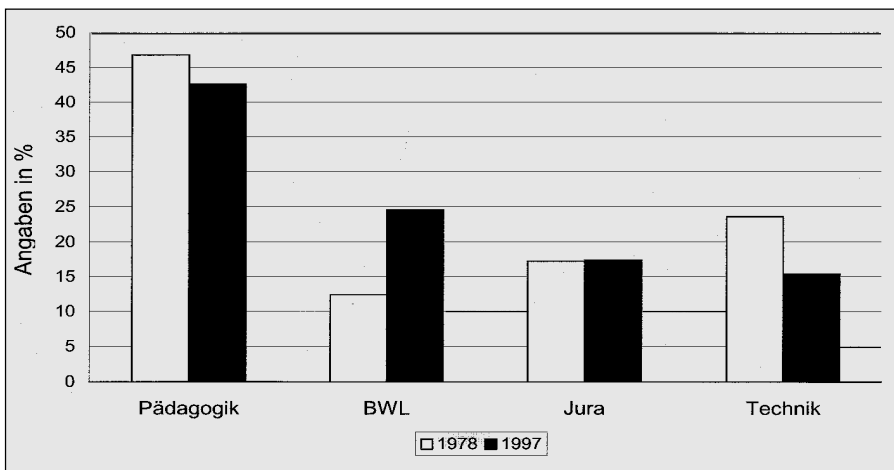


Bild 2: Bedeutung von Berufsinhalten für den Fahrlehrerberuf

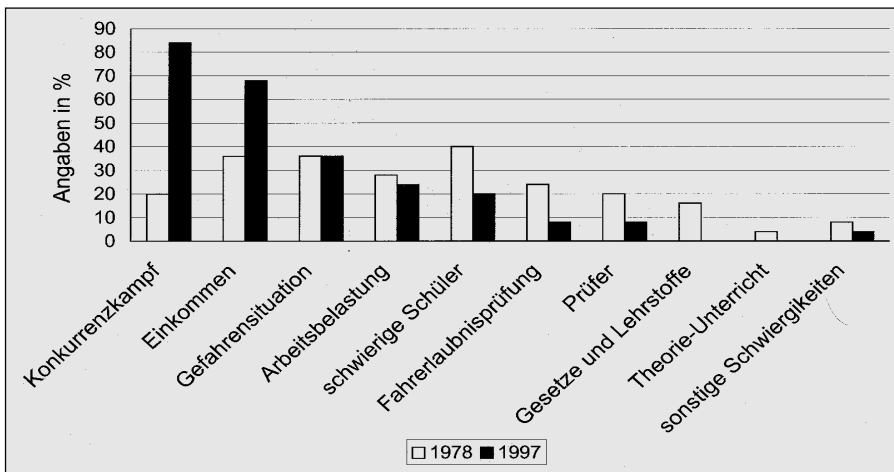


Bild 3: Berufsanforderungen von Fahrlehrern

ster Linie als einen Lehrberuf; aufgrund der beschriebenen rezessiven Geschäftsentwicklung müssen sie sich heute jedoch zusehends mehr auch mit betriebswirtschaftlichen Belangen auseinandersetzen. Bezüglich der *Berufsanforderungen* wurde der gestiegene *Konkurrenzkampf* sowie die größeren *Einkommensprobleme* als die beiden Bereiche identifiziert, an denen sich am deutlichsten eine Verschlechterung der beruflichen Situation der Fahrlehrer wider-

spiegelt. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass die Anzahl der Fahrlehrer ständig stieg, während die Anzahl der Fahrschüler aufgrund der geburten schwachen Jahrgänge sank. Zudem sind in den letzten 20 Jahren die fixen Kosten für den Unterhalt einer Fahrschule – im Vergleich zum Preisniveau einer Fahrstunde – überproportional gestiegen (vgl. Arbeitsgruppe „Fahrschulen, Fahrlehrer“, 1993, S. 15), so dass sich einige Betriebe

„nur mit Dumpingpreisen über Wasser halten“ (Claus, zit. n. Haschek, 1998, S. 185).

Obwohl die *Berufszufriedenheit* der Fahrlehrer auch heute nicht als rundweg schlecht bezeichnet werden kann, so sank sie doch von 1978 zu 1997 beträchtlich. Dies ist insofern bedenkenswert, da der Beruf des Fahrlehrers eine relativ selbständige, abwechslungsreiche, interessante und verantwortungsvolle Tätigkeit darstellt. Offensichtlich wirkt sich die beschriebene rezessive Geschäftsentwicklung der letzten 20 Jahre auch negativ auf die allgemeine Berufszufriedenheit aus.

5.2 Lösungsansätze

Die wesentlichen Gründe dieser Misere können – so die Arbeitsgruppe „Fahrschulen, Fahrlehrer“ (1993, S. 15f.) – darin gesehen werden, dass der Zugang zu dem Fahrlehrerberuf aufgrund der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen zu leicht ist, die Fahrlehrer zu wenig auf die ökonomisch-unternehmerischen Anforderungen ihres Berufes vorbereitet werden, es zu wenig berufliche Alternativen für potentielle „Aussteiger“ gibt und der angestellte Fahrlehrer eine Aufwertung benötigt. Zudem könnte ein Schritt zur Verbesserung des Konkurrenzkampfes darin bestehen, dass die in § 6(2) des Fahrerlaubnisgesetzes (Bundesgesetzblatt, 1969) vorgeschriebene Gesamtdauer des praktischen Fahrunterrichts von 495 Minuten auch tatsächlich von allen Fahrlehrern eingehalten wird. Nicht zuletzt sollte das pädagogische und psychologische Qualifikationsniveau deutlich angehoben werden: noch heute sind – so Barthelmess (1999) – im praktischen Teil der Fahrerlaubnisprüfung sensorische Anforderungen vorherrschend und im theoretischen Teil wird die Vorstellung vermittelt, der Straßenverkehr sei eine technisch-rationale Veranstaltung. „Stattdessen [muss] eine moderne Prüfkonzeption ... soziale und ökologische Aspekte, aber auch die affektiven Bedingungen des Fahrens und speziell der Prüfungsfahrt stärker berücksichtigen“ (Barthelmess, 1999, S. 159).

5.3 Ausblick

Der Forderung, dass die gewachsenen Anforderungen an den Fahrlehrer eine bessere Ausbildung nötig machen, wird mittlerweile von dem Gesetzgeber Rechnung getragen. Am 1.1.1999 trat das neue Fahrerlaubnisgesetz mit entsprechend neuer Fahrerlehrausbildungsordnung in Kraft (Bundesgesetzblatt, 1998). Im Gegensatz zu dem alten, seit dem 25.8.1969 gültigen Fahrerlehrgesetz (Bundesgesetzblatt, 1969) ist die Ausbildungsdauer länger und die Ausbildungsinhalte wurden neu strukturiert. Dabei erfahren zwar insbesondere die pädagogischen Aspekte der Fahrerlehrausbildung eine stärkere Berücksichtigung, die betriebswirtschaftlichen Inhalte werden jedoch nach wie vor vernachlässigt.

Die Überarbeitung des Ausbildungskonzeptes sollte nicht davon ablenken, dass – wie oben analysiert – noch weitere

Reformen notwendig sind. Die Erfahrung zeigt, dass sich Fortschritt durch Umgestaltung meistens dann am besten realisieren lässt, wenn diejenigen zu den Problemen befragt werden und an dem Entscheidungsprozess mitwirken, die davon am meisten betroffen sind – in diesem Fall die Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer. Zudem sollten in folgenden Untersuchungen auch die Fahrschülerinnen und -schüler befragt werden, welche Vorschläge diese zur Verbesserung der Berufs- und Ausbildungssituation haben.

Die vorliegende Befragung von berufstätigen Fahrlehrern wurde zu beiden Erhebungszeitpunkten bei recht kleinen und zudem geographisch begrenzten Stichproben durchgeführt. Diese Vorgehensweise birgt zwar aufgrund einer gewünschten Parallelisierung der Stichproben den Vorteil der Vergleichbarkeit in sich, stellt aber sicherlich gleichzeitig die Generalisierbarkeit der Ergebnisse in Frage. Obwohl sich die in den 70er Jahren von dem Institut für Verkehrspädagogik (1978) in „West-Berlin“ und von Lamszus (1983) in „West-Deutschland“ erhobenen Daten zur Berufs- und Ausbildungssituation von Fahrlehrern weitgehend decken, scheint es doch auch lokale Unterschiede zu geben: in „West-Berlin“ wurde in den 70er Jahren der Konkurrenzkampf – offensichtlich auf Grund der besonderen Lage – von sehr viel weniger Fahrlehrern als mehr belastend erlebt als in „West-Deutschland“. Inwieweit die hier berichteten Ergebnisse zu verallgemeinern sind, kann letztlich nur eine größer angelegte Studie zeigen.

Der rezessiven Berufsentwicklung sowie der (bislang) unzureichenden Ausbildungssituation von Fahrlehrern Einhalt zu gebieten, stellt nicht nur eine Herausforderung für die berufsständische Interessen der Fahrlehrerschaft dar; sie berührt ebenso übergeordnete Interessen und Aufgaben von Staat und Gesellschaft. Die Überarbeitung des Ausbildungskonzeptes stellt einen ersten Schritt in die richtige Richtung dar. Die Fragen, ob diese Ausbildungsreform von den Betroffenen auch als eine Verbesserung betrachtet wird und ob sie sich auch positiv auf die Berufssituation der Fahrlehrer auswirkt, sollte in späteren Studien überprüft werden; die ersten, nach dem neuen Fahrlehrergesetz ausgebildeten Fahrlehrer werden zur Jahrtausendwende ihre Berufstätigkeit aufnehmen.

Literatur

- [1] Arbeitsgruppe „Fahrschulen, Fahrlehrer“ (1993). *Ausbildungssystem für Fahrlehrer*. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- [2] Bächli, B. J. (1989). *Erfolgskontrolle von theoretischem Verkehrsunterricht im Verlauf der Fahrausbildung*. Universität Zürich: Dissertation.
- [3] Barthelmess, W. (1972). *Analyse des Fahrverhaltens von Anfängern*. Universität München: Dissertation.
- [4] Barthelmess, W. (1999). Fahrerlaubnisprüfung. Eine Bilanz und ein Entwurf für morgen. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 45, 159-163.
- [5] Bongard, A. E. (1981). *Die Ausbildung und Prüfung von Fahrlehrern in der Bundesrepublik Deutschland*. Technische Universität Berlin: Unveröffentlichtes Manuskript.
- [6] Bongard, A. E. & Bongard, I. C. (1983). Die Ausbildung und Prüfung von Fahrlehrern in der Bundesrepublik Deutschland. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.). *Fahrlehrerausbildung (Schriftenreihe „Unfall- und Sicherheitsforschung im Verkehr“ – Heft 43)* (S. 87-168). Brühl: Druck- und Verlags GmbH.
- [7] Bundesgesetzblatt (1969). *Gesetz über das Fahrlehrerwesen (Fahrlehrergesetz – FahrlG)*, 25.8.1969, S. 1336ff.
- [8] Bundesgesetzblatt (1977). *Verordnung über die Ausbildung zum Fahrlehrer (Fahrlehrer-Ausbildungsordnung – FahrlAusbO)*, 13.5.1977, S. 733ff.
- [9] Bundesgesetzblatt (1979). *Prüfungsordnung für Fahrlehrer (FahrlPrüfO)*, 27.7.1979, S. 2241ff.
- [10] Bundesgesetzblatt (1998). *Verordnung über die Ausbildung zum Fahrlehrer (Fahrlehrer-Ausbildungsordnung – FahrlAusbO)*, 18.8.1998, S. 2307ff.
- [11] Eckhardt, K. (1991). *Fahrlehrergesetz*. Remagen: Verkehrs-Verlag.
- [12] Eckhardt, K. (1997). Fahrlehrerausbildungsstätten. *Fahrschulpraxis*, 7, 390 & 392.
- [13] Glowalla, P. (1998). Ausbildung als Fahrlehrer. *Berliner Morgenpost*, 22.11.98, 32.
- [14] Gregersen, N. P. (1996). Young drivers' overestimation of their own skill – An experiment on the relation between training strategy and skill. *Accident Analysis and Prevention*, 28, 243-250.
- [15] Hall, J. & West, R. (1996). Role of formal instruction and informal practice in learning to drive. *Ergonomics*, 39, 693-706.
- [16] Haschek, B. (1998). *Lehr-Krach. auto motor sport*. 25, 184-185.
- [17] Hüttebräucker, E., Wagner, H. & Richter, F. (1969). *Fahrlehrergesetz*. Bonn-Bad Godesberg: Kirschbaum.
- [18] IBV (1986). *Fahrlehrer/Fahrlehrerin – Arbeitsmarktsituation und Berufsperspektiven. Informationen für die Beratungs- und Vermittlungsdienste der Bundesanstalt für Arbeit*, 4, 61-62.
- [19] Institut für Verkehrspädagogik (1978). *Erhebung zur Berufs- und Ausbildungssituation von Fahrlehrern in West-Berlin*. Berlin: Pädagogische Hochschule.
- [20] Lamszus, H. (1983). *Entwicklung und Erprobung eines Konzeptes zur Verbesserung der Fahrlehrerausbildung*. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.). *Fahrlehrerausbildung (Schriftenreihe „Unfall- und Sicherheitsforschung im Verkehr“ – Heft 43)* (S. 7-85). Brühl: Druck- und Verlags GmbH.
- [21] Müller, A. (1994). Was ein Fahrschüler alles lernt – Kritische Überlegungen zur Fahrschulerausbildung. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 40, 102-107.
- [22] Neumann-Opitz, N. & Heinrich, H. C. (1995). *Fahrausbildung in Europa*. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- [23] Reichsgesetzblatt (1909). *Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen*, 26, 437ff.
- [24] Reichsgesetzblatt (1921). *Verordnung, betreffend die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern*, 26, 211ff..
- [25] Reichsgesetzblatt (1934). *Verordnung über die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern*, 2, 13ff.
- [26] Schlag, B. & Schlegler, A. (1995). Fahren lernen in Europa. Modelle und Optionen. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 41, 10-18.
- [27] Schubert, G. & Kunert, H. (1960). *Das Berufsprofil des Fahrlehrers*. Essen: TÜV.
- [28] Seidl, J. & Hacker, W. (1991). Verbalisierung in der Fahrschulerausbildung. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 37, 109-116.
- [29] Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (1978a). *Fahrerlaubnisse im Jahr 1978*. Bonn-Bad Godesberg: Kirschbaum.
- [30] Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (1978b). *Fahrlehrerlaubnisse im Jahr 1978*. Bonn-Bad Godesberg: Kirschbaum.
- [31] Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (1997a). *Fahrerlaubnisse im Jahr 1997*. Stuttgart: Metzler-Poeschel.
- [32] Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (1997b). *Fahrlehrerlaubnisse im Jahr 1997*. Stuttgart: Metzler-Poeschel.
- [33] Strehl, M. (1988). Aufgaben und Verantwortung des Fahrlehrers in der Zukunft. In: Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (Hrsg.). *Symposium der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. Bienenbüttel: Kerscher*.
- [34] Twisk, D. A. M. & Wittink, R. D. (1989). Kontra-produktive Aspekte der Fahrausbildung. In: G. Kroj & K. M. Porschen (Hrsg.). *Fortschritte der Verkehrspsychologie '88* (S. 178-183). Bonn/Köln: TÜV Rheinland, Deutscher Psychologen Verlag.



Prof. Dr. Dipl. Psych. Jochen Prümper wurde 1958 in Aachen geboren und studierte Arbeits- und Organisationspsychologie an den Universitäten Utrecht/NL, Landau und München. Nach seiner Promotion an der Universität Gießen war er Betriebspsychologischer Leiter eines Unternehmens der IT-Branche. Seit 1995 ist er Inhaber der Professur für Wirtschaftspsychologie an der FHTW in Berlin. Die Schwerpunkte seiner Forschungs- und Beratungstätigkeit liegen in den Bereichen Arbeits- und Organisationsanalyse, Personal- und Organisationsentwicklung und Mensch-Technik-Interaktion.

Anschrift des Verfassers: Prof. Dr. Jochen Prümper, FHTW Berlin, Treskowallee 8, 10318 Berlin.



Dipl. Kfm. Sven Schirmer wurde 1964 in Berlin geboren und war von 1989 bis 1996 als Fahrlehrer und später als Filialleiter einer Fahrschule in Berlin tätig. Nach seinem Abschluß als Diplom-Kaufmann an der FHTW in Berlin absolvierte er im Rahmen seiner Tätigkeit als Assistent der Geschäftsleitung eines großen Autohauses eine Ausbildung zum geprüften Automobilverkäufer (ZDK). Seit 1998 ist er stellvertretendes Mitglied im Prüfungsausschuß der Industrie- und Handelskammer in Potsdam und seit 1999 Trainer und Dozent bei der Serco GmbH & Co. KG in Bonn.

Anschrift des Verfassers: Dipl. Kfm. Sven Schirmer, Serco GmbH & Co. KG., Justus-von-Liebig-Str.18, 53121 Bonn