

Gruppenarbeit – Fluch oder Segen?

Alles hat Methode 2 / Die Auswahl der richtigen Methode 3 /
Probleme bei der Methodenwahl 4 / Unterrichtsformen 4 / Der
lehrerzentrierte Unterricht 4 / Der schülerorientierte Unterricht 5 / Die
Vor- und Nachteile der Gruppenarbeit 5 / Was spricht gegen
Gruppenarbeit 6 / Argumente für Gruppenarbeit 7 / Gruppenarbeit in
der Fahrschulpraxis 8 / Arbeitsaufträge zum Ausprobieren 9 / Fazit 12

TEXT: ANDREAS SCHATTON

Ob es gelingt, das Interesse der Fahr-
schüler am theoretischen Unterricht zu
wecken, hängt zu einem großen Teil
von der verwendeten Unterrichts-
methode ab. Eine dieser möglichen Methoden ist
die Gruppenarbeit. Sie bietet zahlreiche Vorteile,
beispielsweise ist die Lernmotivation meist beson-
ders hoch. Einige Nachteile sind jedoch auch nicht
von der Hand zu weisen. Dieser **FAHR-
LEHRERBRIEF** setzt sich kritisch mit dem
Lernen in der Gruppe auseinander. Er widmet sich
der angewandten Fahrschuldidaktik, beleuchtet
die Gruppenarbeit in der Theorie und bietet zahl-
reiche Arbeitsaufträge, die Fahrlehrer im Fahr-
schulalltag umsetzen können.



3

März

2014



GRUPPENARBEIT – Fluch oder Segen?

Es ist 20 Uhr. Der Theorieunterricht ist für heute beendet. Fahrlehrer Peter Müller ist entspannt, begleitet seine Schützlinge noch nach draußen und muss darüber schmunzeln, wie Stefanie und Manuel, die sich vorher nicht kannten, sich noch immer angeregt über den toten Winkel unterhalten.

Gruppenarbeit, richtig vorbereitet und an sinnvoller Stelle eingesetzt, ist aus pädagogischer Sicht ein höchst wirkungsvolles Instrument, um die Motivation und auch den Lernerfolg zu steigern. Auf der anderen Seite ist die Vorbereitung sehr zeitintensiv und nicht jeder Unterricht eignet sich für das Erarbeiten der Lerninhalte in der Gruppe. Neben weiteren Vor- und Nachteilen der Gruppenarbeit im Fahrschulunterricht widmet sich dieser FAHRLEHRERBRIEF zunächst der angewandten Fahrschuldidaktik. Der theoretischen Einordnung des Gruppenunterrichts folgen praktische Handreichungen für den Einsatz der Methode im Fahrschulunterricht.

Dieser FAHRLEHRERBRIEF soll Fahrlehrern Handlungssicherheit vermitteln, indem er die immer wiederkehrenden methodischen Probleme darstellt und mit klaren Vorgaben dazu motiviert, Gruppenarbeit auszuprobieren und zu einem „normalen“ Bestandteil des Unterrichts zu machen.

Alles hat Methode

Ob es gelingt, das Interesse der Fahrschüler zu wecken und was sie in der Stunde lernen und erfahren, hängt zu einem großen Teil von den Unterrichtsmethoden ab. Man müsste daher annehmen, dass die Lehre guter Unterrichtsmethoden im Zentrum der Fahrlehrerausbildung steht. Die Ausbildungsordnung für Fahrlehrer entspricht dieser Annahme jedoch nur eingeschränkt. Erst im zweiten Teil, der Ausbildung in der Fahrschule, nehmen Fragen der methodischen Gestaltung des Fahrschulunterrichts regelmäßig einen zentralen Platz ein. Aber dann fehlt unter dem Druck der alltäglichen Unterrichtspraxis oft die Zeit für umfassende, systematische Erörterungen. Die Folge dieses Problems ist bei einigen Fahrlehrern ein „Click-and-go-Unterricht“.

Zur Gestaltung des theoretischen Unterrichts stehen dem Fahrlehrer eine Vielzahl von Methoden zur Verfügung, die jede für sich Vor- und Nachteile hat. Doch bevor man diese Pros und Kontras näher beleuchtet, gilt es zu klären, was genau mit „Methoden“ des Fahrschulunterrichts gemeint ist und wie man die richtige Methoden auswählt. Grundsätzlich beschreibt eine Methode einen „Weg zu einem Ziel“. Das bedeutet auch das griechische

Helfen, falls nötig, und ansonsten den Gedanken der Schüler freien Lauf lassen.
Das Lernen in der Gruppe kann sehr motivierend sein und so den Lernerfolg steigern.

Wort *méthodos*, von dem sich der Begriff ableitet. In der wissenschaftlichen Diskussion hat sich eingebürgert, die didaktisch bedeutsamen Entscheidungen, die ein Lehrer im Unterricht trifft, in Ebenen oder Dimensionen einzuteilen. Dabei werden mindestens drei Dimensionen unterschieden:

WOZU?	ZIELE	} DIDAKTIK
WAS?	INHALTE	
WIE?	METHODEN	METHODIK

Abb. 1: Entscheidungsdimensionen im Unterricht

Methodische Entscheidungen betreffen das „Wie?“ des Unterrichtens. Entscheidungen über das „Wozu?“ und „Was?“ gehen darüber hinaus; mit ihnen beschäftigt sich die Didaktik.

Wie beschrieben ist die Methode ein Weg zum Ziel oder die Art und Weise der Vermittlung eines Inhalts. Diese beiden Bestimmungen scheinen eine Rang- und Reihenfolge der Entscheidungen zu unterstellen: Erst entscheidet man über Ziele und Inhalte, die man den Schülern vermitteln möchte und dann erst wählt man eine angemessene Methode.

Eine genauere Betrachtung weckt jedoch Zweifel. So lässt sich beispielsweise die Vorstellung nicht durchhalten, dass es für einen bestimmten Unterrichtsinhalt nur eine angemessene Methode gibt. Es stehen vielmehr immer mehrere Methoden zur Wahl. Mit der Wahl seiner Methode entscheidet der Fahrlehrer zugleich, wie der Inhalt für den Fahrschüler erscheint: Die Methode schafft die Bedingungen dafür, welche Ziele mit einem Inhalt zu verwirklichen, welche Lernerfahrungen über ihn zu erschließen sind. Die Methode scheint jedenfalls die Dimension zu sein, in der sich am ehesten Souveränität und Verantwortung des Fahrlehrers zeigen können. Die Lehrpläne der verschiedenen Fahrerlaubnis-Klassen geben Ziele und Inhalte mit einer gewissen Verbindlichkeit vor; zu den Methoden bieten sie allenfalls Empfehlungen. Den letzten Schritt in diesem Gedankengang spiegeln Definitionen, in denen die

Unterrichtsmethode als das gemeinsame Werk von Schülern und Fahrlehrer erscheint. Hier bleibt aber festzuhalten: Die Verantwortung für die Methode liegt beim Fahrlehrer. Es muss seine pädagogische Entscheidung bleiben.

Zusammengefasst kann man sagen, dass unter Methoden des Unterrichts jener Ausschnitt des Lehrerhandelns zu verstehen ist, der das „Wie?“ der Darbietung von Inhalten, beziehungsweise der Ansteuerung von Zielen des Unterrichts betrifft. Dabei sind die Methodenentscheidungen gegenüber solchen von Zielen und Inhalten nicht einfach als nachrangig zu betrachten. Die Methode prägt vielmehr wesentlich, wie der Inhalt den Fahrschülern erscheint und was er damit bei ihnen bewirken kann. Die Macht über die Methode steht dem Fahrlehrer zu; vor allem in der Methode verwirklicht er seine pädagogische Verantwortung. Schülerbeteiligung in offenen Unterrichtsformen muss auch die Methoden betreffen – doch die Verantwortung für das Gelingen und Scheitern des Unterrichts bleibt zu einem großen Teil beim Fahrlehrer.

Die Auswahl der richtigen Methode

Bevor speziell auf die Gruppenarbeit als Methode eingegangen wird, werden zunächst einige Auswahlkriterien vorgestellt, wann es empfehlenswert ist, im Unterricht den Stoff in der Gruppe zu erarbeiten.

Das Handeln des Fahrlehrers im Unterricht wird von zwei Aufgaben bestimmt, nämlich

- den Lernstoff, also die Inhalte, so zu strukturieren, dass sie dem Fahrschüler vermittelt werden können und
- die Bedingungen und Möglichkeiten festzustellen, unter denen der Fahrschüler sich diesen Stoff aneignen kann.

Dies sind im Grunde nur zwei verschiedene Seiten ein und derselben Sache, nämlich eine Beziehung zwischen Fahrschüler und Inhalt herzustellen. Da diese Vorhaben in seinen beiden Aspekten vom Fahrlehrer gesteuert werden, ergibt sich das sogenannte didaktische Dreieck:

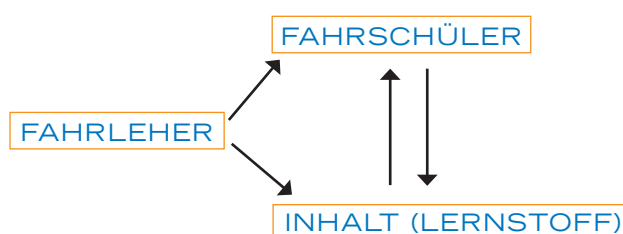


Abb. 2: Das didaktische Dreieck

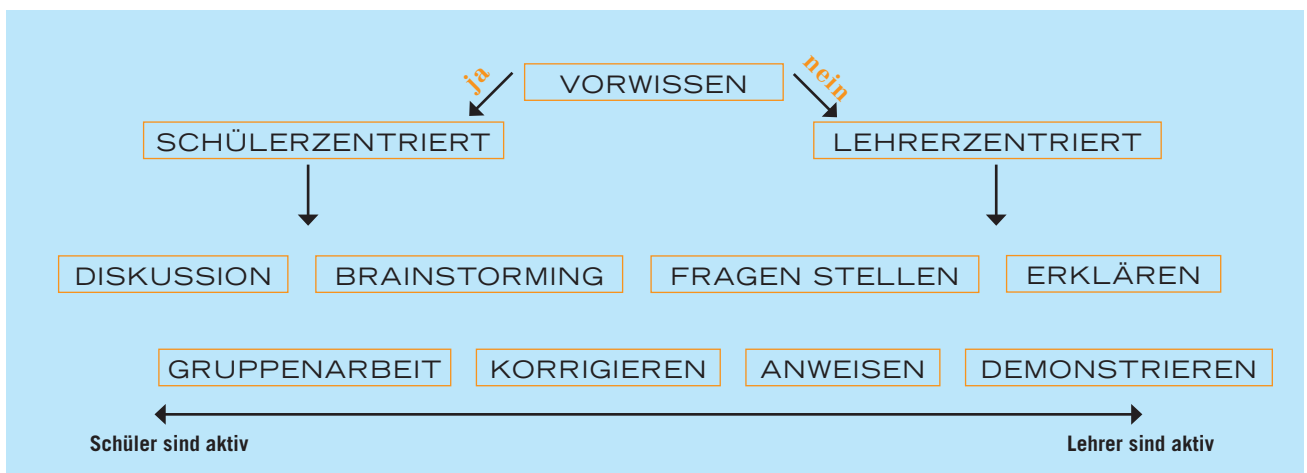


Abb.3: Auswahlhilfe für Methoden für den Fahrschulunterricht

Diese Form des Dreiecks kann auch einige Hinweise darauf geben, was Methodik soll und kann: Sie soll in erster Linie das Lernen erleichtern und nicht erschweren sowie Möglichkeiten und Wege aufzeigen, nicht verhindern. Methodik wirkt dann „richtig“ – und ist zumeist auch am effektivsten – wenn man möglichst wenig davon merkt.

Probleme bei der Methodenwahl

Methodische Verfahrensweisen sind also keineswegs frei wählbar. Die Entscheidung für ein bestimmtes Vorgehen hängt vielmehr ab

- von der Struktur und Schwierigkeit der Sache und
 - von den übergeordneten didaktischen Modellvorstellungen und den pädagogischen Absichten.
- Unter „didaktischen Modellvorstellungen“ soll dabei eher das Bild vom richtigen Unterricht, das jeder Fahrlehrer mehr oder weniger deutlich vor Augen hat, verstanden werden. Unter „pädagogischen Intentionen“ versteht sich eher die Verwirklichung der allgemeinen Ziele für den Fahrschulunterricht. Es ist also fragwürdig, allgemeine Grundsätze für die Methodenwahl zu formulieren. Dennoch sollte man, solange keine konkreten Gegengründe vorliegen, an der altbewährten Regel festhalten: Je mehr Vorwissen Fahrschüler mitbringen, desto höher kann der Grad der Schülerbeteiligung sein.

Unterrichtsformen

Die Unterrichtsformen stellen sich gewissermaßen als organisationsmethodische Konkretisierung bestimmter methodischer Strukturen dar. Dabei ergeben sich zwei Grundprinzipien (siehe Abb. 3):

- der lehrerzentrierte Unterricht und
- der schülerorientierte Unterricht.

Dies sind sicherlich idealtypische Zuordnungen. Letztlich wird damit nur der Grad der Selbsttätigkeit der Fahrschüler ausgedrückt. In der Praxis ergeben sich fließende Übergänge und vielfältige Mischformen.

Der lehrerzentrierte Unterricht

Beim primär lehrerzentrierten Unterricht lassen sich zwei Grundformen unterscheiden:

- der direkt vom Fahrlehrer gesteuerte sogenannte Frontalunterricht und
- der indirekt vom Lehrer durch ein Programm gesteuerte Unterricht.

Diese beiden lehrerzentrierten Grundformen dürften nach wie vor die häufigsten Unterrichtsformen darstellen. Der Unterricht wird vom Fahrlehrer geplant und vorbereitet und sowohl auf organisatorischer als auch auf methodischer Ebene gesteuert. Dabei ist es gleichgültig, ob alle zugleich tätig werden, oder ob die Fahrschüler aus organisatorischen Gründen in Gruppen eingeteilt sind. Ohne Vorwissen der Fahrschüler bietet sich ein Unterrichtsgespräch, an geeigneter Stelle sogar ein Lehrvortrag an. Warum denn auch nicht?

Beim programmgesteuerten Unterricht hat der Fahrlehrer seine Funktion, soweit sie den Inhalt des Unterrichts betrifft, an ein Lehrprogramm weitergegeben. Bei Lehrprogrammen im eigentlichen Sinne stellt sich dabei das Problem der Erfolgskontrolle, also die Rückmeldung darüber, ob der Unterrichtsinhalt verstanden wurde. Dies kann durch den Fahrlehrer oder durch die Fahrschüler geschehen. Hier sei festzustellen, dass nichts gegen

den Einsatz eines Programms spricht. Alle sinnvollen Methoden finden sich in einem guten Programm wieder. Die große Hürde, an der viele Fahrlehrer scheitern, stellt das Wissen um die Programminhalte dar. Würde jeder Fahrlehrer alle im Programm abgelegten Methoden kennen und anwenden, so würde er auf jeden Fall, wie in Paragraph 4 Abs. 1 Fahrschüler-Ausbildungs-Ordnung (FahrschAusbO) gefordert, methodisch vielfältigen Unterricht durchführen.

Der schülerorientierte Unterricht

Auch beim schülerorientierten Unterricht lassen sich zwei Grundstrukturen erkennen:

- das Modell des handlungsorientierten Unterrichts und
- das Modell des offenen Unterrichts.

Im handlungsorientierten Unterricht bearbeiten die Fahrschüler selbstständig die vom Fahrlehrer gestellten Arbeitsaufträge. Die Ergebnisse werden dann vorgestellt und gemeinsam ausgewertet.

Beim offenen Unterricht kommt hinzu, dass die Fahrschüler nicht nur die Lösungswege selbst finden, sondern auch die zu lösenden Aufgaben und die damit verfolgten Zielsetzungen erarbeiten und nach ihren Vorstellungen gestalten sollen.

Die dominierende organisatorische Form aller schülerorientierten Unterrichtsformen ist die Gruppenarbeit, zumeist in Gruppen von drei bis fünf Fahrschülern. Diese kann durch Einzelarbeit, Partnerarbeit oder die Arbeit mit allen ergänzt werden. Den schülerorientierten und offenen Unterrichtsformen wird allgemein ein höherer pädagogischer Stellenwert zugeschrieben, geht es doch darum, nicht nur die Eigentätigkeit und Selbstständigkeit der Fahrschüler zu fördern, sondern auch ihre (subjektiven) Interessen und (objektiven) Bedürfnisse zu berücksichtigen. Aber auch für einen solchen Unterricht gilt,

- dass er sich im Rahmen der gesellschaftlichen Rahmenvorgaben FahrschAusbO und Lehrplan bewegen muss,
- dass er nicht in die Hände einer „aktiven Minderheit“ unter den Fahrschülern fallen darf und die Klasse in „Mächtige“ und „Unterdrückte“ aufspalten sollte, und
- dass er nicht zum Instrument der offenen oder verdeckten Manipulation durch den Fahrlehrer werden darf.

Umgekehrt bedeutet das aber auch, dass beim lehrerzentrierten Unterricht der Fahrlehrer seine

Ziele und Vorstellungen – zumindest in groben Zügen – auch begründen muss. Auch für einen solchen geschlossenen Unterricht gilt die allgemeine Regel, dass der Fahrlehrer nichts vorgeben sollte, was der Fahrschüler von selbst als richtig erkennen oder als zweckmäßig einsehen könnte.

Vor- und Nachteile der Gruppenarbeit

Im Folgenden dreht sich alles um die Gruppenarbeit im Rahmen eines handlungsorientierten Unterrichts. Nach den Vor- und Nachteilen der Gruppenarbeit werden einige Beispiele, die der Fahrlehrer im Unterricht nutzen kann, erläutert.

Die Definition von schulischen Kernkompetenzen, im Besonderen übergreifenden fachlichen sowie persönlichkeitsbildenden Schlüsselqualifikationen, hat auch in den theoretischen Fahrschulunterricht im Rahmen der Ausbildungsreform (1999) Einzug gehalten. Hat die Generation vor uns – ihrer Ausbildung geschuldet – eher das Ziel verfolgt, einen technisch versierten Kraftfahrer zu generieren, so erachten wir heute, aufgrund unabdingbarer soziologischer und kraftfahrzeugtechnischer Entwicklung, eher eine Ausbildung zum versierten Fahrer, der nicht nur den Forderungen des Paragraphen 1 Straßenverkehrsordnung (StVO), sondern auch den Ansprüchen aus Paragraph 1 FahrschAusbO genügt, für vielversprechend.

Bezogen auf den theoretischen Unterricht bedeutet dies, dass, rein aus der Vernunft heraus geboren, alle Methoden, die nicht die bloßen technischen Fähigkeiten, sondern den Fahrschüler mit all seinen Eigenschaften, Motiven und Fehlern in den Vordergrund stellen, erfolversprechend sind. Gesetz per dato ist: Fahrschüler merken sich Inhalte eher, wenn sie ihnen aufbereitet serviert werden. Diese Aufbereitung ist jedoch nichts Neues, sondern wird bereits seit tausenden Jahren praktiziert. „Was man lernen muss, um es zu tun, das lernt man am Besten, indem man es tut“, sagte schon der griechische Philosoph Aristoteles. Da im theoretischen Unterricht eher wenige psychomotorische Lernziele formuliert werden können, bietet es sich hier jedoch an, in möglichst enger Vernetzung den praktischen Unterricht vorzubereiten und den angehenden Kraftfahrer auf die vielen Probleme des Straßenverkehrs vorzubereiten. Ebenso steht der über 100 Jahre alte Leitsatz der Reformpädagogin Maria Montessori „Hilf mir, es selbst zu tun“ immer im Mittelpunkt handlungsorientierter Methoden.



Diskutieren, Vortragen, gemeinsam erarbeiten und schriftlich fixieren: Gruppenarbeit bedeutet für Schüler und Fahrlehrer Mehrarbeit – die sich aber lohnt

Die folgende Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile ist keine umfassende Abhandlung, sondern eine Diskussionsgrundlage, auf deren Basis sich jeder Leser seine eigene Meinung bilden kann.

Was spricht gegen Gruppenarbeit?

- Die Aufbereitung eines Teils der Inhalte sollte zwischen den Lernenden erfolgen. Nun scheint es Gebiete im theoretischen Unterricht zu geben, von denen der Fahrschüler keine Ahnung hat. Dieses Halbwissen erscheint eher als gefährlich.
- Unabdingbar für eine erfolgreiche Gruppenarbeit ist zunächst, dass die Fahrschüler über inhaltlich-fachliche Vorkenntnisse und über Methodenkenntnisse verfügen. Diese Kenntnisse müssen vorher vermittelt und eingeübt worden sein.
- Eine Gruppenarbeit ist sowohl in der Planung, wie auch in der Durchführung zeitintensiv.
- Nur geschulte Fahrlehrer können eine erfolversprechende Gruppenarbeit durchführen. Jedoch ist nicht nur das Können eines Fahrlehrers entscheidend, auch die Bereitschaft seiner Kollegen oder des Fahrschulinhabers, Gruppenunterrichte durchzuführen, ist maßgebend für den Erfolg. Zumindest muss die Durchführung einer Gruppenarbeit von allen Fahrlehrern mitgetragen werden.
- Der Fahrlehrer gibt während des selbstständigen Arbeitens die Verantwortung für den Erfolg der Unterrichtseinheit an die Schüler ab.
- Gruppenarbeit darf kein einmaliges Ereignis sein, sondern muss grundsätzlich eingesetzt werden.
- Es gibt Inhalte, die sich nicht für eine Gruppenarbeit eignen. Je weniger Vorwissen be-

steht, desto weniger kann eine Gruppenarbeit durchgeführt werden.

- Die Sach- und die Beziehungsebene stehen in einer engen Wechselbeziehung, die zufällig zusammengesetzte Gruppen in Konflikte bringen kann.
- Fahrschüler mit höherer Motivation und besseren Eingangsvoraussetzungen übernehmen oft die Hauptarbeit, da ihnen die Beiträge der anderen Gruppenmitglieder nicht gut genug sind oder es ihnen zu langsam vorangeht. Die besseren Fahrschüler arbeiten mehr und lernen mehr als ihre Gruppenmitglieder.
- Diejenigen, die die Hauptlast der Arbeit tragen, könnten die Lust verlieren, wenn die anderen Gruppenmitglieder die Mitarbeit verweigern.
- Die Arbeit wird oft so aufgeteilt, dass diejenigen, die etwas Bestimmtes können, auch diese Arbeit ausführen. In dem Gebiet, das sie bereits können, vertiefen sie ihre Kenntnisse, was sie nicht können, lernen sie auch nicht.
- Durch die Abgabe der Verantwortung über den Unterricht im Rahmen eines eigenverantwortlichen Lernens sollte sich der Fahrlehrer in eine lenkende Funktion begeben. Die notwendigen Impulse können nur bei einer umfassenden Unterrichtsvorbereitung gegeben werden.
- Manche Gruppenmitglieder weigern sich, weitere Beiträge zu leisten, da sie der Meinung sind, ihren Teil bereits geleistet zu haben.
- Gruppenarbeit muss vom Fahrlehrer geplant und organisiert werden. Ein wichtiger Punkt hierzu ist die Gruppengröße. Denn je größer eine Gruppe ist, desto schwieriger wird die Koordination der Gruppenmitglieder. Auch wächst mit der Gruppengröße die Tendenz, dass einzelne Mitglieder sich nicht mehr engagieren.
- Aufgrund der Schwierigkeiten der Kooperation



in einer Lerngruppe sinkt die Kooperationsbereitschaft für weitere Gruppensituationen.

- Die Prüfungsanforderungen für die Fahrschule können hier als problematisch angesehen werden. Es wird reines Faktenwissen abgefragt und auf diese Lerninhalte richtet sich die Aufmerksamkeit der Lernenden. Das gefragte Wissen kann ohne Zweifel allein viel effizienter einstudiert werden, etwa durch Fragebögen oder die e-learning-Tools der Fachverlage.
- Eine weitere Schwierigkeit besteht in der Struktur der Aufgabenstellung. Ist die Aufgabe überhaupt so gestellt, dass wirklich kooperatives Lernen und Handeln gefragt und möglich ist? Wenn nur ein Aufteilen des Materials nötig ist und jeder Schüler einen Teil der Aufgabe bearbeitet, hat dies wenig mit Austausch von Sichtweisen, geschweige denn überhaupt mit Kooperation zu tun.
- 17 bis 18 Jahre Erziehung durch die Eltern, Freunde oder Verwandte oder auch Lehrer in drei Monaten Fahrschulausbildung verändern oder sogar revidieren zu können, erscheint wenig Erfolg versprechend.
- Fahrschülern erscheint die Fahrschulausbildung eher wie eine schulische Ausbildung. Hier könnte ihre Erwartungshaltung an eine Ausbildung, die Spaß macht, nicht erfüllt werden.
- Fahrschüler wollen ihre Zeit meist nur absitzen. Nur wenige erwarten es, sich aktiv am Unterricht beteiligen zu können.

Argumente für Gruppenarbeit

- Aus eigener Erfahrung wissen die meisten Fahrlehrer, dass das Lernen in einer Gruppe

motivierender als das Lernen alleine sein kann. Jedes Mitglied hat andere Vorkenntnisse, Einstellungen oder Ansichten. Dies fördert Problemlösungen. Jeder Teilnehmer wird auf neue Gedanken gebracht.

- Wer sich aktiv am Gruppengeschehen beteiligt, lernt zu argumentieren, zu diskutieren und sein Wissen verständlich und strukturiert vorzutragen. Dabei werden dann oft Wissenslücken oder Verständnisprobleme aufgedeckt oder man lernt andere Interpretationen und Einschätzungen kennen. Das eigene Wissen wird also überprüft, ergänzt oder verändert und dabei dann stabilisiert.
- In Gruppen besteht die Möglichkeit des sozialen Lernens. In Diskussionen kann man erkennen, dass die eigene Einstellung oder Überzeugung nur eine von vielen ist. Man übt Toleranz mit anderen Meinungen und falls nötig, übernimmt man diese. Dies führt zu einer toleranteren Haltung gegenüber den Standpunkten anderer und zur Klärung von Missverständnissen und Konflikten.
- Eine Gruppe kann den Einzelnen dazu motivieren zu lernen oder den Lernerfolg zu steigern. Die von einer guten Lerngruppe ausgehende soziale Unterstützung trägt dazu bei, dass man „bei der Stange bleibt“.
- Wichtig ist zunächst, dass die Gruppenmitglieder gemeinsame Ziele haben, die sie zusammen erreichen wollen. Die Bereitschaft zur Kooperation ist die Grundvoraussetzung, damit Gruppenarbeit überhaupt stattfinden kann.
- Die Gruppenmitglieder lernen Informationen auszutauschen und aufzunehmen. Dazu ist ein Klima notwendig, in dem Akzeptanz und Vertrauen vorherrschen.
- Durch die Abgabe der Verantwortung über den Unterricht im Rahmen eines eigenverantwortlichen Lernens sollte sich der Fahrlehrer, wenn überhaupt, in eine lenkende Funktion begeben. Nur bei einer umfassenden Unterrichtsvorbereitung erscheint es möglich, die notwendigen Impulse geben zu können.
- Gruppenarbeit muss vom Fahrlehrer geplant und organisiert werden. Ein wichtiger Punkt hierzu ist die Gruppengröße. Optimalerweise liegt sie bei drei bis vier Personen, mehr als fünf Schüler sollten es nicht sein. Denn je größer eine Gruppe ist, desto schwieriger wird die Koordination der Gruppenmitglieder. Außerdem wächst mit der Größe die Tendenz, dass einzelne Mitglieder sich nicht mehr engagieren.

Kleinere Fahrschulen mit durchgängig weniger als fünf Fahrschülern oder große mit mehr als 30 werden Probleme in der Durchführung bekommen.

- In einer Gruppenarbeit können die Fahrschüler ihr Vorwissen voll einbringen. Wenn diese Bereitschaft durch die Gruppenteilnehmer und das Ergebnis durch den Fahrlehrer gewürdigt wird, fördert dies die Bereitschaft, sich an weiteren Gruppenarbeiten zu beteiligen.
- Nicht zu unterschätzen bei der Gruppenarbeit ist der Aspekt der Informationsverarbeitung, also das intensive Auseinandersetzen mit dem Lernstoff. Die Gruppe – und nicht der Fahrlehrer – muss dafür sorgen, dass eine Informationsverarbeitung stattfindet.
- Paragraph 1 StVO zugrunde legend erscheint es sinnvoll, das Miteinander im Straßenverkehr schon im theoretischen Unterricht anzubahnen.
- Gruppenarbeit ist eine oftmals erprobte, an die schulische Ausbildung angelehnte Methode, die viele Fahrschüler bereits beherrschen. Es ist immer sinnvoll, in der Fahrschul Ausbildung mit bereits bekannten Methoden zu arbeiten.

Gruppenarbeit in der Fahrschulpraxis

Um eine erfolgreiche Gruppenarbeit durchführen zu können, benötigt der Fahrlehrer:

Fahrschüler für mindestens eine Gruppe, ein Fahrlehrer mit einem Arbeitsauftrag und je nach Gruppenanzahl 15 bis 25 Minuten Zeit, davon maximal acht für den Arbeitsauftrag.

Hilfreiche Medien:
Flipchart, schwarze Marker mit Keilspitze,
bunte Moderationskarten
(rot, grün, hellgelb, hellblau)

So abschreckend manche Checklisten erscheinen, so einfach ist diese. Nun ja, ganz so einfach ist es ehrlicherweise nun auch wieder nicht. Das Vorwissen von Fahrschülern einzubinden ist kein Hexenwerk. Manchmal geht eine Gruppenarbeit aber trotzdem schief. Das liegt meistens an einem schlecht formulierten Arbeitsauftrag. Sinnvoll wären auch die Gruppenarbeit unterstützende Medien, wie beispielsweise ein Flipchart und dazu

Tipps für eine erfolgreiche Gruppenarbeit

- Versuchen Sie nach dem Zufallsprinzip immer neue Gruppen zu bilden (zum Beispiel über Spielkarten).
- Wenn Sie den Gruppenauftrag gestellt haben, lassen Sie die Gruppe am besten alleine arbeiten.
- Wenn Sie helfen müssen, dann wissen Sie, dass Ihr Arbeitsauftrag anders formuliert werden sollte.
- Geben Sie pro Gruppe immer nur einen Stift aus (fünf Minuten Arbeitszeit entsprechen etwa fünf bis sechs Begriffen).
- Stellen Sie sich während der Schülerpräsentation immer in die Nähe des Fahrschülers, um ihn unterstützen zu können oder um Nachfragen stellen zu können.
- Hängen Sie erstellte Plakate auf oder machen Sie ein Foto von den Ergebnissen.

passende Stifte oder bunte Kärtchen. Doch zurück zum Arbeitsauftrag. Je nach Teilnehmern im Unterricht gestaltet sich der Arbeitsauftrag mal einfacher oder mal schwerer. Das liegt alles in der Entscheidung des Fahrlehrers. Was aber auf jeden Fall verhindert werden muss, ist ein unverständlicher, umständlicher oder langer Arbeitsauftrag. Wenn man beispielsweise im Rahmen der Verkehrssicherheit den toten Winkel durchnimmt, kann man das Programm nutzen und mit dem Mausekran arbeiten, man kann aber auch die Draufsicht eines Autos kopieren und die Fahrschüler auffordern: „Zeichnet die toten Winkel am Auto ein“. Das Erstaunen bei der Auflösung wird dafür sorgen, dass die betreffenden Informationen besser gespeichert werden.

Die Formulierung von Arbeitsaufträgen ist mit der schwierigste Teil. Daher werden nachfolgend nach Lektionen gegliederte Arbeitsaufträge dargestellt, mit denen Fahrlehrer in der nächsten Theoriestunde sofort loslegen können. Abwandlungen aufgrund einer Anpassung an ihre Lerngruppe sind gewünscht und zeugen von pädagogischem Geschick.

Arbeitsaufträge zum Ausprobieren

Lektion 1: Persönliche Voraussetzungen/ Risikofaktor Mensch

In dieser Lektion bringen die Fahrschüler alles mit, um eine Gruppenarbeit durchführen zu können. Sie haben als Fußgänger, Fahrradfahrer und Beifahrer wahrscheinlich schon etliche kritische Situationen erlebt. Es gilt, das mitunter unstrukturierte Wissen über Alkohol, Aufmerksamkeit und Einstellungen zum Autofahren bewusst auf den Verkehr zu beziehen.

Beispiel 1

Der Disko-Unfall ist ein zentrales Problem für Fahranfänger. Legen Sie Ihren Fahrschülern Kärtchen (alternativ ein Flipchart wegen der Ergebnissicherung) und dicke Stifte bereit und fordern Sie

sie auf: „Bitte sammelt Tipps wie man stressfrei feiern gehen kann, ohne den Führerschein oder einen Unfall zu riskieren.“ Innerhalb von höchstens acht Minuten Arbeitszeit produzieren Fahrschüler in der Regel bis zu acht brauchbare Begriffe, die den anderen Gruppen vorgestellt werden.

Beispiel 2

Das Autofahren ist oft verbunden mit hochgradig emotionalen Situationen. Wir müssen unseren Fahrschülern nichts über Frustrationstoleranz erzählen, geschweige denn einen Lehrvortrag über Aggressionsbewältigungsstrategien halten. Fragen Sie sie doch mal: „Was macht ihr, um Euch zu beruhigen, wenn ihr sauer seid?“ und beziehen dies dann auf den Straßenverkehr.



Lektion 2: Rechtliche Rahmenbedingungen

Beispiel 1

Nach Aussage vieler Fahrlehrer haben die Fahrschüler auf diese Lektion am wenigsten Lust. Meist sind sie aufgrund des geringen Vorwissens spätestens nach 15 Minuten Lehrvortrag gelangweilt. Lassen Sie doch die verschiedenen Stationen im Leben eines Fahrschülers in einer arbeitsteiligen Gruppenarbeit vorbereiten (jede Gruppe übernimmt eine Station, zum Beispiel den Fahrlehrer) und danach in einem Rollenspiel nachahmen. Sie benötigen hierfür die passenden Materialien

(Anträge, Verträge und einen Betrag X, den die Fahrschüler zur Verfügung haben). Spätestens bei den laufenden Kosten wie Versicherung sollte es eng werden. Wem das zu viel Vorbereitung ist, der nimmt sich einen Teil heraus, etwa das Zulassungsverfahren.

Beispiel 2

Die Fahrschüler sollen relevante Fahrerlaubnisklassen aufarbeiten: „Welche Fahrerlaubnis ist nötig?“ Vor allem die Abgrenzung zu den „Nachbar-klassen“ (B 96, BE, C1, C1E) ist notwendig, um Schwarzfahrten wirkungsvoll zu verhindern.

Lektion 3: Grundregeln, Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

Ohne Vorwissen der Schüler steht das Lehrgespräch im Fokus. Jedoch kann man abgeleitet aus Paragraph 1

StVO Regeln aufstellen lassen, wie sich jeder Verkehrsteilnehmer idealerweise verhalten sollte: „Welcher Autofahrer sollte Euch besser nicht entgegenkommen?“ Man kann die Frage auch positiv formulieren, wobei die negative Form motivierender wirken kann.



Lektion 4: Straßenverkehrssystem und seine Nutzung, Bahnübergänge

Beispiel 1
 Fahrschüler kennen nahezu alle relevanten Straßenteile und Markierungen – nur meist mit anderem Namen. Die Schüler könnten alle ihnen bekannten Straßenteile und Markierungen auf ein Flipchart zeichnen. „Welche Bestandteile der Straße kennt ihr?“ und „Welche Markierungen habt ihr schon mal auf der Straße gesehen?“ sind hier mögliche Arbeitsaufträge.

Beispiel 2
 Sie benötigen pro Gruppe eine Straßenkarte und je ein Ziel, das erreicht werden soll. Arbeitsauftrag könnte sein: „Findet den schnellsten und den kürzesten Weg von X nach Y.“

Beispiel 3
 Mit vorgefertigten Karten sollen die Fahrschüler die richtige Reihenfolge für das Auffahren auf die Autobahn und das Abfahren von der Autobahn herausfinden. Durch das Abspielen des jeweiligen Videos findet die Lernzielkontrolle statt.



Lektion 5: Vorfahrt

Wie in Lektion 1 wird nahezu jeder Fahrschüler schon mal eine brenzlige Vorfahrtsverletzung erlebt haben.

„Welche Gründe könnte es geben, Vorfahrtregelungen nicht einzuhalten?“ ist eine mögliche Fragestellung. Ferner könnten Sie nachfragen, welche Konsequenzen sich aus einer Nichtbeachtung der Vorfahrt ergeben.

Lektion 6: Verkehrsregelungen/Bahnübergang

Die Pyramide der Verkehrsregelungen:



Vergeben Sie die Teilbereiche als arbeitsteilige Gruppenarbeit. „Was muss man bei ... beachten?“ oder „Welche Fehler kann man bei ... begehen?“ sind lohnenswerte Arbeitsaufträge.

Beispiel 2
 Lassen Sie Ihre Fahrschüler doch mal mit vorgefertigten Verkehrszeichen einen Bahnübergang erstellen und fordern Sie sie auf, das verlangte Verhalten begründet zu demonstrieren.



Lektion 7: Andere Teilnehmer im Straßenverkehr: Besonderheiten und Verhalten

Die Gruppenarbeit wird hier mit einem Brainstorming (Stoffsammlung) vorbereitet. Ordnen Sie anschließend die genannten Verkehrsteilnehmer unter

bestimmten Überschriften (zum Beispiel Zweiräder, schwerfällige Fahrzeuge). Jede Gruppe bearbeitet einen Teilbereich der Verkehrsteilnehmer unter Berücksichtigung folgender Arbeitsaufträge: „Welche Probleme haben Fußgänger im Straßenverkehr?“ und „Wie sollte ich mich ihnen gegenüber verhalten?“

Lektion 8: Geschwindigkeit, Abstand und umweltschonende Fahrweise

Auch in dieser Lektion geht es um affektives Lernen. „Was könnten Gründe sein, die Geschwindigkeitsregeln nicht zu beachten“ oder „Welche Ausreden könnten Autofahrer haben, die 60 km/h in der Stadt fahren?“ sind interessante Fragen.

Beispiel 2

Lassen Sie Ihre Fahrschüler gruppenweise eine Lernkontrolle vorbereiten. Nachdem Sie Ihren

Schülern die Faustformeln erklärt haben, sollen diese dann Beispiele finden und den anderen präsentieren.

Beispiel 3

Fahrschüler werden das Thema „Umwelt“ sicher schon in der Schule durchgenommen haben. Hier können wir uns dieses Vorwissen zunutze machen. „Sammelt Gründe für eine umweltschonende Fahrweise“ wäre ein möglicher Arbeitsauftrag. Falls Sie eine Diskussion vorbereiten möchten, lassen Sie eine andere Gruppe der Frage nachgehen, welche Gegenargumente es geben könnte.

Lektion 9: Verkehrsverhalten bei Fahrmanövern, Verkehrsbeobachtung

Im Lehrbuch finden Sie eine Auflistung aller relevanten Fahrmanöver. Nutzen Sie diese und lassen Sie

den genauen Ablauf des Manövers mit dem Buch als Arbeitsgrundlage präsentieren. „Was müsst ihr bei einem Fahrstreifenwechsel beachten?“ und „Welche Fehler könntet ihr beim Einparken machen?“ wären mögliche Fragestellungen.

Lektion 10: Ruhender Verkehr

Die Schüler sollen gruppenweise Halt- und Parkverbote notieren: „Wo überall dürft Ihr nicht halten oder parken?“. Währenddessen bereiten Sie ein Flipchart

mit den Kategorien Halten und Parken vor. Lassen Sie die Fahrschüler ihre Begriffe dort einordnen und nehmen Sie anschließend eine Verallgemeinerung vor. „Ich darf überall dort nicht einmal halten, wo es um Menschenleben geht!“

Feuerwehruzufahrt

Lektion 11: Verhalten in besonderen Situationen

Schreiben Sie die einzelnen Schritte des Verhaltens nach einem Verkehrsunfall auf einzelne Kärtchen

und lassen Sie diese von den Fahrschülern in eine Ordnung bringen. In einem Rollenspiel können die Fahrschüler herausfinden, ob die Reihenfolge stimmt oder keinen Sinn ergibt.

Lektion 12: Lebenslanges Lernen/Folgen von Verstößen gegen Verkehrsvorschriften

Die Schüler sollten in der Gruppe Unfallursachen sammeln: „Welche Unfallursachen kennt Ihr?“

Weiterführend können die Fahrschüler eine Rangordnung der Ursachen erstellen und überlegen, wie man den Unfall hätte verhindern können. Der Fahrlehrer sollte eine Verallgemeinerung anstreben, da (nahezu) jeder Unfall hätte verhindert werden können.





Fazit

Gruppenarbeit ist weder eine didaktische Wunderwaffe noch ein Allheilmittel, aber eine Methode, die, sinnvoll eingesetzt, den Unterricht bereichert und das Lernen fördert.

Damit die Methodenkompetenz des Fahrlehrers nicht nur ein Schlagwort der modernen Fahrlehrerausbildung bleibt, sondern die Anwendung vielfältiger Methoden im theoretischen Unterricht eröffnet, sollte Wert darauf gelegt werden, den Methodenkanon im theoretischen Unterricht breit anzulegen. Dies gilt sowohl für den Ausbildungsbereich, als auch den Bereich des geprüften Wissens. Nichts spricht gegen einen guten Lehrvortrag.

Die Gruppenarbeit als Ergänzung ist bei allen Schwierigkeiten, die sie mit sich bringt aber dennoch ein Segen für die Ausbildung von Fahrschülern.

FAHRLEHRERBRIEF-THEMEN

Wie Fahrlehrer ihre Kompetenzen weiterentwickeln können **12_13**

Letzter Ausweg Insolvenz – So handeln Unternehmer richtig **1/2_14**

Gruppenarbeit – Fluch oder Segen in der theoretischen Ausbildung? 3_14

Kundengewinnung 2.0 – Facebook-Marketing für Fahrschulen **4_14**

Klasse T richtig ausbilden **5_14**

Welches Thema sollte unbedingt in einem FAHRLEHRERBRIEF behandelt werden? Egal, ob aus dem Bereich Pädagogik oder Betriebsführung – die Redaktion freut sich auf Ihre Themenvorschläge:

fahrlehrerbrief.service@springer.com

Impressum

Springer Fachmedien
München GmbH
Aschauer Straße 30
81549 München
Telefon (Zentrale)
0 89 / 20 30 43 - 0
Telefax
0 89 / 20 30 43 - 21 00
Handelsregister:
Amtsgericht München
HRB 110956

Chefredaktion
Sylke Bub (v.i.S.d.P.)
(Anschrift siehe Verlag)
Telefon 0 89 / 20 30 43 - 22 75
Telefax 0 89 / 20 30 43 - 3 21 67

Redaktion
Constanze Meindl
Telefon 0 89 / 20 30 43 - 21 06
E-Mail Constanze.Meindl@springer.com

Service-Nummer Vertrieb
Telefon 08 9 / 20 30 43 - 11 00
Telefax 08 9 / 20 30 43 - 21 00
E-Mail vertriebsservice@springer.com

Geschäftsführung
Peter Lehnert

Verlagsleitung
Katrin Geißler-Schmidt

Herstellung und Grafik
Gesamtleitung Herstellung:
Maren Krapp

Grafik/Layout:
Katharina Franz

Druck
Stürtz GmbH
Alfred-Nobel-Straße 33
97080 Würzburg

Erscheinungsweise
Der FAHRLEHRER-
BRIEF erscheint zehnmal
im Jahr

Autor dieser Ausgabe:
Andreas Schatton

Fotos
Seite 2: Alexander Raths/Fotolia
Seite 6/7 (v.l.), graphex.eu /
Fotolia; Sergey Nivens/Fotolia;
Magnus/Fotolia
Seite 9 (o.): Arcady/Fotolia
Seite 9 (u.): chris-m/fotolia
Seite 10 (o.): PRILL Mediendesign/
Fotolia
Seite 10 (u.): Reinhold Föger/
Fotolia
Seite 11 (o.): WoGi/Fotolia
Seite 11 (u.): moonrun/Fotolia
Seite 12: Olivier Le Moal/Fotolia

Bezugspreis

Einzelheft: 11,30 Euro zzgl. 1,90 Euro Versandkosten inkl. 7% MwSt.; Jahresabonnement Inland: 90,90 Euro inkl. Versandkosten und 7% MwSt.; Ausland: 102,90 Euro inkl. Versandkosten und 7% MwSt.; Schüler-/Studentenabo (gegen Vorlage eines gültigen Schüler- bzw. Studentenausweises): 45,45 Euro inkl. Versandkosten und 7% MwSt.
Das Abonnement gilt zunächst für ein Jahr. Es verlängert sich, wenn es nicht drei Monate vor Ablauf schriftlich beim Verlag gekündigt wird. Darüber hinaus sind Kündigungen jeweils drei Monate vor Ende des folgenden Quartals dem Verlag schriftlich mitzuteilen.
Die Abonnementsgebühren werden jährlich im Voraus berechnet.

Nachdruck und Vervielfältigungen

Wir begrüßen es, wenn Sie Teile des FAHRLEHRER-BRIEFs für Ihre Fahrschüler kopieren. Im Übrigen ist eine Verwendung der Beiträge oder der Abbildungen ohne Einwilligung des Verlages strafbar.

Manuskripte

Autoren-Honorare werden aufgrund tatsächlicher, gedruckter Beiträge errechnet. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen der Redaktion. Der Verlag übernimmt keine Haftung für unaufgefordert eingesandte Manuskripte, daher besteht auch kein Anspruch auf Ausfallhonorare.

Mit dem Autorenhonorar gehen die Verwertungs-, Nutzungs- und Vervielfältigungsrechte an den Verlag über, insbesondere auch für elektronische Medien (Internet, Datenbanken, CD-ROM).