

FAHRLEHRER : BRIEF

DIE INNOVATIVE REIHE FÜR FAHRLEHRER

PÄDAGOGIK

VOGEL
VERLAG HEINRICH VOGEL

Überbehütung: Der richtige Umgang mit Schülern und Eltern

Der Begriff „Überbehütung“ in Theorie und Praxis 4 / Sie schweben über ihren Kindern: Helikopter-Eltern 5 / Steigender Beratungsaufwand durch (über-)engagierte Eltern 6 / Erklärungsansätze für die Ursachen von Überbehütung 7 / Negative Folgen für junge Erwachsene, Eltern und Fahrlehrer 7 / Konkrete Bedeutung für den Fahrlehreralltag 8 / Typische „Symptome“ für Überbehütung 8 / Lösungsansätze für den Fahrschulalltag 9 / Richtiger Umgang mit den Fahrschülern 9 / Fazit 10

AUTOR: KAI SCHÄDER

Wie viele Stunden braucht mein Maxi noch?“. „Meine Anna parkt doch schon ganz toll ein!“. „Wir möchten gerne den Führerschein bei Ihnen machen!“. Fahrlehrer beobachten vermehrt, dass nicht die Fahranfänger alleine ihre Kunden sind – meist sind es Mama und Papa gleich mit. Die sogenannten Helikopter-Eltern sind immer und überall für ihre Sprösslinge da: Zu Hause, in der Schule und eben auch bei der Führerscheinausbildung. Dieser FAHRLEHRERBRIEF erklärt das Phänomen „Überbehütung“ und gibt Fahrlehrern Tipps, wie sie im Alltag am besten mit den überbehüteten Jugendlichen und ihren überfürsorglichen Eltern umgehen können.

● ● ●
4

April

2015



Helikopter-Eltern sind immer im Einsatz für das Wohlergehen ihres Kindes. Ein ehrenwerter Zug – mit dem sie dem Nachwuchs und seiner Umgebung jedoch meist keinen Gefallen tun

ÜBERBEHÜTUNG –

Der richtige Umgang mit Schülern und Eltern

Die Generation Jugendlicher, die heute in die Fahrschule kommt, unterscheidet sich in einem Punkt ganz besonders von den vorhergehenden: Sie haben ein Elternhaus, das sie in allen Lebensbereichen extrem umsorgt und versucht, alles „Schlechte“ von ihnen abzuwenden. Die Eltern wollen ihrem Nachwuchs ein möglichst stabiles Umfeld bieten und tun alles für ihre Sprösslinge.

Wie diese „Fürsorge“ auf die Gesellschaft wirkt, konkretisierte beispielsweise der Jugendforscher Prof. Dr. Klaus Hurrelmann¹: „Die Jugendlichen sind sehr verwöhnt, die Eltern kümmern sich ständig um sie. Die jungen Menschen hängen an ihren Eltern und die Eltern hängen an ihnen“, erläuterte der Jugendforscher.

Dieses Verwöhnen, Kümmern und an ihnen Hängen geht zulasten der Selbstständigkeit der Jugendlichen. Damit einher geht die Problematik, dass die Schüler im Ausbildungsfahrzeug zunehmend Schwierigkeiten haben, Entscheidungen zu treffen: „Das Problem der Entscheidungsfindung ist etwas, das für die jungen Leute charakteristisch ist“, erklärt Hurrelmann. „Sie sind daran gewöhnt, dass sie in ihren anderen Lebensbereichen Entscheidungen nicht sofort fällen müssen, sondern erst einmal abwarten und abwägen können: Was bedeutet diese Entscheidung für mich? Gibt es

vielleicht noch eine Alternative?“ Was bei der Wahl des richtigen Studiengangs oder Lehrberufs nicht so dramatisch ist, kann im Straßenverkehr sehr gefährlich werden, denn hier müssen im Notfall Entscheidungen im Bruchteil einer Sekunde gefällt werden.

Dieser FAHRLEHRERBRIEF beleuchtet die jungen Fahrerlaubnisbewerber, bei denen wir Fahrlehrer uns die Frage stellen, warum sie im theoretischen und praktischen Unterricht scheinbar unselbstständig denken und handeln und daher eine steigende Anzahl von Fahrstunden brauchen, um die Führerscheinausbildung erfolgreich abzuschließen. Sicherlich: Gründe für die steigende Anzahl von zu absolvierenden Fahrstunden, die ein junger Fahranfänger braucht, gibt es viele. Dieser FAHRLEHRERBRIEF soll einen dieser Gründe im Besonderen beleuchten: Das Phänomen der Überbehütung von jungen Erwachsenen durch die Eltern und den Folgen für die Führerscheinausbildung in der Fahrschule.

Um diesen Umstand näher zu beleuchten, soll zunächst diskutiert werden, was es mit dem Begriff „Überbehütung“ überhaupt auf sich hat. Anschließend wird aufgezeigt, ob es möglich ist, Formen und Symptome von Überbehütung zu erkennen. Abschließend werden praktische Verhaltensregeln und Lösungsansätze für den Fahrschulalltag im

Umgang mit Überbehütung vorgestellt. Neben Ergebnissen aus der Forschung, stellen praktische Beispiele die Situation genauer dar, um an die Erfahrungen von Fahrlehrern anzuknüpfen.

Der Begriff „Überbehütung“ in der Theorie und in der Praxis

Den Begriff „Überbehütung“ hat bereits im Jahr 2001 die amerikanische Familientherapeutin Wendy Mogel entscheidend geprägt. Sie beschrieb, wie sie in ihrer Praxis moderne Eltern erlebt: „Von außen betrachtet wirkt ihr Familienleben perfekt. Die Eltern besuchen jede Schulaufführung und jedes Fußballspiel ihrer Kinder. Sie wissen, dass sie am Spielfeldrand „Vorwärts, Leute“ rufen und nicht nur den eigenen Nachwuchs anspornen sollten. Sie kennen alle Freunde ihrer Kinder und die Berufe der Eltern. Wenn die Schulleistungen abfallen, organisieren sie Nachhilfe.“

Doch in ihrer Erziehungsarbeit nehmen Helikopter-Eltern ihre Kinder zu wichtig. Sie konzentrieren sich auf das „Mikromanagement“ der wechselnden Launen des Nachwuchses. Sie stehen bei Schulleitern und Lehrern in regelmäßigen Abständen auf der Matte und bügeln Fehler ihrer Kinder aus, bevor diese überhaupt die Chance haben, daraus etwas lernen zu können. Mogel prägte den Begriff „Over-Parenting“ für dieses Phänomen, das so anstrengend sein kann, dass alle Beteiligten die Freude am Familienleben verlieren. Als Folgen dieser Überbehütung können laut Mogel die Kinder Bettnässer werden, Essstörungen entwickeln, ADHS oder massive Schulprobleme bekommen.

Gleichzeitig, so Mogel, üben diese Eltern ungeheuren Bildungsdruck aus. Leistungen in der Schule und im Sport sind ein wichtiges Familienerzeugnis. Sie überfrachten das Kind mit einem Berg von Qualifikationen und spornen es zu Konkurrenz an.² So wie Eltern ihre Kinder in der Schule und im Sport anspornen, engagieren sie sich immer häufiger auch bei der Ausbildung in der Fahrschule. Kunden, wie beispielsweise Eyleen und ihre Eltern, kennen sicherlich viele Fahrlehrer:

Thomas K. ist Fahrlehrer mit viel Erfahrung. Bereits seit fünfzehn Jahren bildet er Fahrerlaubnisbewerber in Theorie und Praxis aus. Seine „Kundschaft“ besteht zwar keinesfalls aus einer homogenen Gruppe, doch was die meisten miteinander verbindet: Es handelt sich zum größten Teil um Personen, die den Ersterwerb einer Fahrerlaub-

nis anstreben. Herr K. arbeitet also hauptsächlich mit Schülern, die das Autofahren erlernen wollen.

An diesem Morgen hat Herr K. seinen ersten Termin des Tages mit Eyleen, einer volljährigen Auszubildenden im zweiten Lehrjahr. Zwar ist es für Herrn K. die erste Fahrstunde an diesem Tag – jedoch nicht die erste mit Eyleen. Addiert er die bereits geleisteten Fahrten, kommt er schon auf über dreißig Stunden – Tendenz steigend. An die Besonderen Ausbildungsfahrten ist noch lange nicht zu denken. Die steigenden Kosten der Führerscheinausbildung werden von Eyleens Eltern getragen. Als „Azubine“ verdiene sie ja noch nicht genug eigenes Geld und der Führerschein sei ja auch so teuer ... Daher fragen Eyleens Eltern fast vor und nach jeder Fahrstunde nach dem Erfolg der Tochter und wann es endlich mit den „Pflichtstunden“ losginge. Gelegenheit zum Fragen haben sie reichlich. Denn sobald Herr K. den Parkplatz neben der Fahrschule erreicht, sind Eyleen und ihre Eltern bereits da. Beinahe immer wird Eyleen von ihren Eltern bis zum Schulungsfahrzeug begleitet. Nach der Fahrstunde ist es ähnlich. Die Eltern erwarten ihre Tochter schon mit Spannung und holen sie direkt von der Fahrertür ab. „Und, wie war Eyleen heute? Kann sie endlich mit den Pflichtstunden beginnen?“

Die Gründe, warum Eyleens Leistung im praktischen Unterricht noch nicht ausreicht, um mit den



Besonderen Ausbildungsfahrten zu beginnen, hat Fahrlehrer K. bereits mehrfach in einem Gespräch mit Eyleen und ihren Eltern dargelegt. Den Hauptgrund sieht Herr K. in der mangelnden Selbstständigkeit seiner Schülerin. Beim Fahren, so argumentiert der erfahrene Fahrlehrer, muss auch ein Fahranfänger, der bereits eine größere Zahl praktischer Unterrichtsstunden absolviert hat, in der Lage sein, selbstständige Entscheidungen beim Lenken des Fahrzeugs im Realverkehr zu treffen. Doch genau mit diesem Aspekt hat Eyleen besonders große Schwierigkeiten. Scheinbar einfache Entscheidungen, wie zum Beispiel das selbstständige Navigieren des Fahrzeugs geradeaus oder die schon oftmals geübte Grundfahraufgabe „Umkehren“, fallen ihr ohne Hilfestellung des Ausbilders schwer oder sie kann die Aufgaben nicht lösen, ohne sich durch vorheriges Nachfragen beim geduldigen Herrn K. „abzusichern“.

Aus Eyleens Beispiel lassen sich einige Fragestellungen formulieren, die für Fahrlehrer von Interesse sind. Erstens: Kann es möglich sein, dass Eyleens unzureichende Leistung – beziehungsweise die steigende Zahl der Fahrstunden – im praktischen Unterricht damit zusammenhängt, dass sie von ihren Eltern über die Maßen hinaus behütet wird? Zweitens: Welche Konsequenzen lassen sich für ihre Führerscheinausbildung in der Fahrschule ableiten? Und drittens: Tritt das Phänomen der

„Überbehütung“ von Eltern nur in Einzelfällen auf oder handelt es sich hierbei um ein weitverbreitetes Phänomen?

Sie schweben über ihrem Nachwuchs: Helikopter-Eltern (Helicopter Parents)

„Some parents think love means rotating their lives around their children. They are helicopter parents. They hover over and rescue their children whenever trouble arises.“³ (Manche Eltern denken, Liebe bedeutet, dass sich ihr Leben um das ihrer Kinder dreht. Sie sind Helikopter-Eltern. Sie schweben über ihren Kindern und retten sie, wenn Ärger im Anflug ist.)

Dem Inhalt nach frei übersetzt bedeutet dieses Zitat, dass wir es mit Erziehungsberechtigten zu tun haben, die ihr eigenes Leben stark an der Teilhabe am Leben ihrer Kinder ausrichten. Sie „kreisen“ (wie ein Helikopter) ständig über ihnen und bei Problemen, welcher Art auch immer, retten sie ihre Kinder aus der Luft heraus.

Mit Hilfe dieser Metapher von fliegenden Eltern, können wir eine erste Parallele zum Beispiel von Eyleen ziehen. Nur dass in unserem Fall Eltern nicht mit dem Hubschrauber anfliegen, um ihre Sprössling zu retten. Unsere jungen, erwachsenen Fahrschüler werden mit dem eigenen Kraftfahrzeug von A nach B gefahren und ihre Eltern sind ständig bei ihnen. So machen sie sich ein vermeintlich umfängliches Bild vom Leben ihrer Kinder und durch ihre ständige Präsenz haben sie oft auch Gelegenheit zu Eingriffen.

Ein erstes Problem ist die allgemeingültige Definition des Ausdrucks „Helikopter-Eltern“. In der Forschung gibt es mehrere Ausdrücke, die verwendet werden, um dieses besondere Phänomen zu beschreiben. Man spricht hier von „Helicopter Parenting“ (Helikopter-Erziehung), „Overprotecting Parents“ (überbeschützende Eltern), „Cosseting Parents“ (verwöhnende Eltern) oder auch vom „hovering“ (schweben). Eine einheitliche Definition gibt es in der Forschung bisweilen nicht. Die meisten Studien zu diesem Thema greifen den Begriff „hovering“ auf („... my parents hover over me like a helicopter.“⁴). Hiermit sind überfürsorgliche Eltern gemeint, die sich ständig in der Nähe ihrer Kinder aufhalten^{5,6}. Eltern wollen jederzeit in die Belange ihrer Kinder „eingreifen“ und deren Probleme „lösen“⁷. Man kann das Verhalten dieser Eltern auch als ein „nicht gehen lassen wollen“ beschreiben⁸.

Der Ausdruck Helikopter-Eltern ist also eine populärwissenschaftliche Beschreibung von Erzie-



hungsberechtigten, die sich ständig in der Nähe ihrer Kinder aufhalten, um in deren Lebensbereiche – für uns also die Ausbildung in der Fahrschule – eingreifen zu können⁹. Sicherlich hat es in der Vergangenheit immer Eltern gegeben, die sich für die Belange ihrer Kinder eingesetzt haben. Das ist auch wichtig und in keinster Weise als negativ zu bewerten. Schließlich wollen wir hier nicht propagieren, dass Eltern sich aus dem Leben ihrer Kinder „rauszuhalten“ haben. Doch wie weit und in welche Lebensbereiche der Kinder eingegriffen wird und wie weit dieser Eingriff reichen darf – diese Frage ist zu diskutieren.

In den letzten Jahren ist vermehrt die Tendenz zu beobachten, dass Eltern dazu übergehen, ihre Kinder „organisieren“ zu wollen. Doch dieses Verhalten der Erziehungsberechtigten kann auch negative Folgen für den Nachwuchs haben¹⁰. Junge Erwachsene müssen sich ausprobieren können. Sie müssen ihre eigene Privatsphäre und ihre eigene Selbstständigkeit entwickeln. Natürlich können in dieser Lebensphase auch Fehler begangen werden, denn Fehler zu machen und falsche Entscheidungen zu treffen, ist für junge Erwachsene wichtig. Greifen Eltern in diese Entwicklungsphase ihrer Kinder zu regulierend ein, können hieraus negative Folgen für die Entwicklung des Nachwuchses entstehen¹¹, die nachfolgend noch genauer erläutert werden.

Steigender Beratungsaufwand durch (über-)engagierte Eltern

Überbehütende Eltern verursachen in der Fahrschule einen immer größer werdenden Beratungsaufwand. Nicht nur an staatlichen Schulen wird mit den Lehrern oder sogar Schulleitern – immer häufiger auch unter der Verwendung von Rechtsmitteln – über die Note des Kindes verhandelt, sondern auch im Bereich der Führerscheinausbildung häufen sich die Gespräche zwischen Erziehungsberechtigten und Fahrlehrern. Oftmals wiederkehrender Inhalt solcher Gespräche sind die Leistungen – oder Nichtleistungen – sowie die noch zu bewältigende und zu bezahlende Anzahl von Fahrstunden der Schüler. Und tut sich ein Fahrerlaubnisbewerber mal während der Führerscheinausbildung schwer, ist ein erster Schuldiger für diesen Umstand schnell gefunden: Der Fahrlehrer beziehungsweise die Fahrschule. Zusammenfassend lassen sich zwei Perspektiven zum Themenfeld Überbehütung formulieren:

1. Aufseiten der Eltern: Die betroffenen Eltern haben einen (zu) großen Anteil an den Aktivitäten



ihrer Kinder, wir können hier von Überinvolviertheit sprechen.

2. Aufseiten der Kinder: Die Eltern trauen ihren Kindern wenig zu und vermitteln ihnen keinen Sinn für Unabhängigkeit und Selbstständigkeit, die Kinder fordern diese Lernprozesse nicht aktiv ein, so kann es zu Autonomiedefiziten der Kinder kommen.

Beispiel Teil 2: Eyleens 41. Fahrstunde
Fahrlehrer K. hat Eyleen zu ihrer 41. Fahrstunde abgeholt. Natürlich wurde Eyleen von ihrer Mutter bis zur Wagentür des Schulungsfahrzeugs begleitet. Und, wie oftmals, bleibt ihre Mutter auf dem Bordstein stehen, um darauf zu warten, bis Eyleen sich alles im Cockpit eingestellt hat und vom Fahrbahnrand in den fließenden Verkehr abfährt. Die ersten Stunden, so erinnert sich K, sind Eyleens Eltern sogar noch einige Kilometer hinter ihr hergefahren.

Während der Fahrstunde braucht sie zahlreiche Hilfestellungen von ihrem Fahrlehrer. Besonders auffällig ist, dass es Eyleen schwerfällt, selbstständig im Straßenverkehr zu navigieren. An vielen Kreuzungen stellt sie immer wieder die gleiche



Links, rechts, geradeaus. Selbstständiges Navigieren im Straßenverkehr fällt immer mehr FahrSchülern schwer

hungs berechtigte empfinden die Erfolge ihrer Kinder mit. Misserfolge des Kindes bedeuten also auch eigene Misserfolge und enden oft in unangebrachter Schuldzuweisung Dritter. Die Schuld wird nicht beim eigenen Kind oder im eigenen Verhalten gesucht, sondern schuld sind zuerst häufig „die anderen“.

Eine weitere Erklärung geht vom Narzissmus der Eltern aus, die sich ein perfektes Kind wünschen, um dadurch selber von Personen aus ihrer Umwelt für „perfekt“ gehalten zu werden. Gehen wir von einem solchen Erklärungsansatz aus, erreichen die Erziehungsberechtigten also genau das Gegenteil von dem, was sie wollen.

Ebenfalls kann sich unsere heutige Leistungsgesellschaft, aufgrund der sich verändernden demografischen Verhältnisse in der Bundesrepublik (mehr „Alte“ und weniger „Junge“), auf immer weniger vorhandene Kinder stützen. Die Erwachsenen generation fürchtet um die Sicherheit und um die erfolgreiche soziale und ökonomische Etablierung ihrer Kinder und behütet sie daher über alle Maßen. Bei einer derart extremen Fokussierung auf diese Kinder kann es schnell zu Überbehütung kommen.

Doch wie erwähnt: Publierte wissenschaftliche Studien im deutschsprachigen Raum sind rar.

Negative Folgen für junge Erwachsene, Eltern und Fahrlehrer

Diese Art des „Übererziehens“, der Überinvolviertheit und der Überbehütung schränkt die Entwicklung der jungen Erwachsenen deutlich ein. Ordnen wir die Auswirkungen dieser Verhaltensweisen in den größeren Entwicklungsprozess der jungen Erwachsenen, die Phase der Adoleszenz, ein, um sie besser verstehen zu können: Als Adoleszenz wird die Lebensphase zwischen dem elften und 21. Lebensjahr bezeichnet. Häufig wird noch in eine frühe, mittlere und späte Adoleszenz unterteilt, wobei wir es in der Fahrschule zum größten Teil mit FahrSchülern in der späten Adoleszenzphase (17 bis 21 Jahre) zu tun haben. Entwicklungspsychologen weisen dieser – wie auch den vorhergehenden und den darauffolgenden Lebensphasen – spezifische Entwicklungsaufgaben zu, die der Mensch zu bewältigen hat. Die Forschung¹³ nennt hier als Entwicklungsaufgaben der Adoleszenz drei Themenbereiche:

Persönliche Aufgaben (intrapersonaler Bereich):

- Selbstständigkeit in wichtigen Entscheidungen
- Erfolgreich Alltagssituationen bewältigen

Frage: Ob es weiter geradeaus gehen soll. Während der Fahrstunde bekommt Eyleen viele Möglichkeiten, selbstständig zu entscheiden. Die meisten davon nutzt sie allerdings nicht. Durch wiederholtes Nachfragen will sie sich absichern, damit sie nichts Falsches unternimmt. Denn Fehler zu machen, davor hat sie besondere Angst. „Soll ich denn nun blinken oder nicht?“ fragt sie mit unsicherer Stimme. „Entscheide das doch einmal selbst. Du sitzt am Steuer ...!“ bekommt sie von ihrem Fahrlehrer (wie so häufig) zu hören. Eigentlich ist Eyleen keine schlechte Schülerin. Sie lernt schnell. Doch in vielen Situationen im Straßenverkehr ist sie nicht in der Lage, diese aktiv zu bewältigen.

Verschiedene Erklärungsansätze für die Ursachen von Überbehütung

Bei der Klärung der Ursachen, warum es zu dem Phänomen einer Überbehütung kommt, gibt es verschiedene Erklärungsansätze.

Ein Ansatz besagt, dass es engagierten Eltern an eigener Orientierung und Anerkennung mangle und sich daher das Kind als Mittel zur Kompensation dieser eigenen Defizite „anbiete“¹². Erzie-

- Mit pubertärer Entwicklung zurechtkommen
- Selbstbewusstsein entwickeln
- Eigene Wertmaßstäbe entwickeln

Beziehungsaufgaben (interpersoneller Bereich):

- Stabile Freundschaftsbeziehungen aufbauen
- Intime Beziehungen aufbauen

Sozioinstitutionale Aufgaben (kulturell-sachlicher Bereich):

- Schulkarriere erfolgreich und selbstverantwortlich beenden
- Sich auf Erwerbstätigkeit vorbereiten
- Ökonomische Unabhängigkeit realisieren
- (Verantwortungsbereitschaft für eine eigene Familie entwickeln)

Das Verhalten der Helikopter-Eltern greift hier besonderes in den ersten Aufgabenbereich ein: Das Erlernen selbstständiger Entscheidungen und selbstständiger Alltagsbewältigung wird erschwert, ein Ablösungsprozess von Eltern und Kindern wird verzögert. Dieser Ablösungsprozess wird aus entwicklungspsychologischer Sicht jedoch als ein wesentlicher Entwicklungsschritt zur Formierung einer eigenen, selbst erarbeiteten Identität angesehen. Das Loslösen von den Eltern wird als eine von mehreren Aufgaben gesehen, die in der Adoleszenz zu bewältigen ist; eine Verzögerung der Aufgabenbewältigung in dieser Entwicklungsphase kann zu Verzögerungen in den weiteren Entwicklungsphasen des Menschen führen¹⁴. Natürlich können diese Schritte aber auch in unterschiedlicher Reihenfolge und Gewichtung und nachholend vollzogen werden.

Als ein Zwischenfazit ist festzuhalten, dass aus Überinvolviertheit der Erziehungsberechtigten, also deren Einmischung in die Lebensbereiche ihrer Kinder und der Einschränkung der Autonomie dieser, das Phänomen der Überbehütung auftreten kann. Das kann nicht nur für die Ausbildung in der Fahrschule negative Folgen haben kann.

Konkrete Bedeutung für den Fahrlehreralltag

Was bedeutet Überbehütung nun konkret für den Fahrlehreralltag und die Ausbildung dieser Gruppe von Fahrschülern?

Beispiel Teil 3: Eyleens Fahrstunde Nummer 54
Zum Termin der 54. Fahrstunde wird Eyleen pünktlich von ihren Eltern bis kurz vor die Fahrtür des Fahrschulwagens gebracht. Inhalt der heutigen

Fahrstunde sollen die verschiedenen Grundfahraufgaben sein, insbesondere beim Manöver Umkehren, zeigt Eyleens Verhalten noch Defizite, obwohl die Grundfahraufgabe bereits häufig erklärt, gezeigt, geübt und diskutiert wurde. Die erste Viertelstunde der Fahrstunde ist Eyleens Leistung stabil. Fahrlehrer K. muss kaum verbal eingreifen. Also lässt er seine Fahrschülerin in eine Sackgasse abbiegen und fordert sie auf, sich bitte eine geeignete Stelle zum Umkehren zu suchen. „Wie geübt!“ betont er noch. Die Sackgasse, die K. ausgewählt hat ist sehr übersichtlich. Es bieten sich zahlreiche Möglichkeiten auf der rechten Seite an, die zum Umkehren geeignet wären. Nachdem Eyleen an den ersten vier möglichen Stellen vorbeirollt, erinnert K. noch einmal, dass „...wir ja umkehren wollen!“. „Aber wo soll ich das denn machen?“ entgegnet ihm seine Fahrschülerin. „Hier vielleicht..., ich weiß einfach nicht ...?“. Und so rollt das Schulungsfahrzeug mit Eyleen und K. an der letzten sich ergebenden Möglichkeit vorbei und K. hält das Fahrzeug am Ende der Sackgasse, kurz vor einer Schallschutzwand an. „Toll, wie soll ich denn hier wieder rauskommen?“, fragt ihn Eyleen unsicher.

Typische „Symptome“ überbehüteter Schüler

Vielen mag dieses Beispiel grotesk und überzogen dargestellt erscheinen, es ist jedoch wiederholt im Fahrschulalltag so aufgetreten. Wie kann ein Fahrlehrer nun mit einer solchen Situation umgehen? Zunächst sollte er nicht jeden seiner Schüler, der sich mal unsicher im Straßenverkehr verhält, gleich unter den Generalverdacht stellen, dass er unter Verhältnissen aufwächst, die wir oben als Überbehütung durch die Erziehungsberechtigten ausgemacht haben. Doch sollte ein Fahrlehrer wachsam und empfänglich für „Anzeichen“ einer solchen Situation sein.

Eines dieser Anzeichen kann sich darin äußern, dass ein Schüler von seinen Eltern permanent von A nach B gefahren wird. Also nicht nur zu den Fahrstunden chauffiert wird, sondern auch zum theoretischen Unterricht und zu anderen Ereignissen. Ein anderes Zeichen kann sich in dem Mobilitätsverhalten des Schülers finden: Der Fahrschüler fährt vielleicht nicht gerne mit dem Fahrrad oder kann sogar überhaupt nicht Fahrrad fahren. Fragen Sie ihren Schüler einfach, ob er gerne mit dem Fahrrad unterwegs ist! Anzeichen sind auch gegeben, wenn die Gespräche

über die Leistungen des Schülers in erster Linie von den Erziehungsberechtigten ausgehen und nicht vom Fahrschüler selbst mit seinem Fahrlehrer thematisiert werden. Strategien und Taktiken für die weitere Planung der Führerscheinausbildung gehen also eher von den Eltern aus, statt zwischen Fahrlehrer und Fahrschüler. Auch die Frage nach dem Sinn, warum es wichtig ist, einen Führerschein zu erwerben, wird dem Fahrschüler oftmals von den Eltern in den Mund gelegt. „Mein Sohn hat jetzt Abitur gemacht. Und bevor er zum Studienstart an die Universität geht, machen WIR in der Zwischenzeit den Führerschein!“ Und auch zeitliche Abläufe der Führerscheinausbildung, abgestuft auf die Leistungen des Fahrschülers, werden nicht dem Fahrlehrer überlassen, sondern von den Eltern durchgeplant. Diese „Planungen“ der Erziehungsberechtigten stehen natürlich in einem klaren Widerspruch zur Fahrschülerausbildungsordnung.

Eltern sind des Öfteren der Meinung, sie hätten mit dem Nachwuchs „vorgearbeitet“: „Meine Tochter braucht nicht viele Fahrstunden. Ich habe ihr das richtige Schalten bereits beigebracht.“ Eine weitere typische Aussage, die bei eventuellen Misserfolgen während oder nach einer Fahrstunde gemacht wird, ist: „Ich verstehe gar nicht, warum mein Sohn Probleme beim Anfahren mit der Kupplung hat? Wenn wir das auf dem Verkehrsübungs Gelände üben, kann er das doch! Meine Frau und ich haben gesehen, wie gut unser Sohn das Autofahren beherrscht!“ Schwieriger wird die kommunikative Situation, wenn Eltern sich an dem Fahrlehrer vorbei, direkt an den verantwortlichen Leiter, falls es diesen im Fahrschulbetrieb gibt, wenden, um sich zu beschweren, damit also bei Leistungsdefiziten ein „Schuldiger“ ausgemacht werden kann. Hier zeigt sich eine zunehmende „Beschwerdekultur“, die nicht nur auf den Fahrschulbetrieb begrenzt bleibt, sondern sich mit steigender Tendenz auch in anderen Lebensbereichen, wie zum Beispiel an Universitäten⁸ und staatlichen Schulformen ausbreitet. Auch nimmt die Hemmschwelle sich zu beschweren, ständig weiter ab¹⁵.

Hieraus können oftmals Vermeidungsstrategien der Eltern resultieren, die für die Ausbildung des Kindes in der Fahrschule erste negative Auswirkungen haben können. Wenn sich Eltern bereits bei „Kleinigkeiten“ (was wir Fahrlehrer als Kleinigkeiten ansehen) beschweren, stört dies natürlich auch das soziale und auch kommunikative Verhältnis zwischen dem Ausbilder und seinem

Fahrschüler. Folgenreicher kann es werden, wenn Eltern verlangen, dass ihr Kind zu einem anderen Fahrlehrer wechseln soll, um die Ausbildung bei ihm fortzusetzen oder es sogar die Fahrschule verlassen muss. Bei einer solchen Vorgehensweise der Erziehungsberechtigten werden Probleme natürlich oft nur verlagert und nicht aus der Welt geschafft.

Symptome

Nicht jeder Fahrschüler wird überbehütet. Doch folgende Symptome sollten zumindest nicht unbeachtet bleiben:

- Die Eltern bringen ihr Kind überall mit dem eigenen Kraftfahrzeug hin und holen es wieder ab. Ständiges Shuttling, obwohl es das Alter der Schüler, Sicherheitserwägungen und räumliches Umfeld nicht erfordern.
- Der Fahrschüler bringt gewisse Grundvoraussetzungen, die wir als Fahrlehrer oftmals für gegeben ansehen, nicht mit in die Ausbildung: Er kann zum Beispiel nicht Fahrrad fahren oder sich auch in grundsätzlich bekannten Gegenden nur schlecht orientieren.
- Gespräche über Leistungen des Fahrschülers gehen von den Eltern aus.
- Erziehungsberechtigte „organisieren“ ihre Kinder, Anmeldung und Fahrstundentermine werden nicht von den Fahrschülern selbst vereinbart.
- Die Eltern sind überzeugt, die Leistungen ihrer Kinder „aus der Ferne“ richtig einschätzen zu können.
- Eine zunehmende „Beschwerdekultur“ ist zu beobachten.

Lösungsansätze für den Fahrschulalltag

Wie nun kann ein Fahrlehrer mit einer solchen Situation am besten umgehen, um seinen Fahrschüler zum erfolgreichen Abschluss seiner Führerscheinausbildung zu bringen?

Zunächst einmal ist wichtig, einen Fahrschüler, den ein Ausbilder für unselbstständig hält, nicht einfach als „dumm“ abzustempeln. Zum einen kann der Fahrschüler in anderen Entwicklungsschritten der Adoleszenz möglicherweise schon weiter vorangeschritten sein und sich beispiels-

weise bereits umfangreich mit seiner beruflichen Perspektive auseinander gesetzt haben. Zum anderen ist ein gelingender Ablösungsprozess von den Eltern und der Entwicklung eigenverantwortlicher Selbstständigkeit nicht nur eine Aufgabe der Fahrschüler, sondern auch eine der Eltern.

Der richtige Umgang mit den Eltern

Genau wie die Kinder den Ablösungsprozess bewältigen müssen, müssen die Eltern das „Gehelassen“ bewältigen. Den Eltern, noch mehr als den Kindern, obliegt die Pflicht, dies für beide Seiten zuzulassen. Wie sich die jeweilige Familiensituation gestaltet, kann vielschichtige Gründe haben, die oft zu privat sein mögen, um sie im Rahmen der Fahrschulbildung zu thematisieren. Fahrlehrer sollten daher die Möglichkeit prüfen, die Eltern auf einem neutraleren Weg anzusprechen; vielleicht hängen oder legen Sie relevante Zeitungs- oder Wissenschaftsartikel in der Fahrschule aus. Heben Sie in Elterngesprächen die Vorteile einer erhöhten Autonomie der Fahrschüler hervor, etwa das Vergewärtigen von Verkehrsregeln bei der Anfahrt des Fahrschülers mit dem Fahrrad.

Was Ausbildungsziele angeht, ist die Rollenverteilung klar definiert. Nicht die Eltern entscheiden, wann ihr Kind zum Beispiel mit den Besonderen Ausbildungsfahrten beginnen kann oder wann es in die praktische Prüfung geht, sondern der Fahrlehrer gibt hier das Tempo vor, im Sinne der Fahrschülerausbildungsordnung. Natürlich zeigt sich gerade in diesem Punkt einmal mehr die schmale Gratwanderung zwischen der gewissenhaften Ausbildung eines Fahrschülers, dem man Kompetenzen vermitteln will und der Befriedigung von Kundenwünschen. Doch tragen Fahrlehrer eine gesamtgesellschaftliche Verantwortung, bei welcher das Primat nicht bei einzelnen ökonomischen Interessen liegen darf. In Bezug auf die Erziehungsberechtigten können sie im besten aller Fälle nur versuchen, die Ausbildung ihres Fahrschülers so transparent wie möglich zu gestalten. Dabei ist die Unselbstständigkeit des Fahrschülers natürlich ein Punkt, über den auf jeden Fall mit den Erziehungsberechtigten diskutiert werden darf und muss.

Der richtige Umgang mit den Fahrschülern

Versuchen Sie, den Fahrerlaubnisbewerber zu motivieren, sich selbst zu organisieren. Vielleicht kommt der Rat, mal allein mit dem Fahrrad oder zu Fuß zur Fahrstunde zu kommen, unerwartet gut



an. Geben Sie Ihrem Schüler immer wieder Möglichkeiten an die Hand, wie er Routine- und auch besondere Situationen im Straßenverkehr allein meistern kann. Vermeiden Sie es, mit ihm zu schimpfen oder ihm das Gefühl zu geben, als würde er das Ziel der Ausbildung nicht erreichen. Sollte das vereinbarte Ziel einer Fahrstunde nicht erreicht werden, gehen Sie einfach einen Schritt zurück. Doch kommunizieren Sie dies mit ihrem Fahrschüler! Wenn Sie die Gründe mit ihm zusammen erläutern, wird er es verstehen und nicht demotiviert sein. Gespräche mit dem Fahrschüler sind besonders wichtig. Sowohl vor der Fahrstunde, als auch danach sollten Inhalte und Ziele der Fahrstunde klar definiert sein. Verlangen Eltern das Gespräch über die Leistungen ihres Kindes, geben Sie ruhig Auskunft, doch sprechen Sie ebenfalls mit Ihrem Fahrschüler über positive wie negative Leistungen.

Fazit

Beispiel: Hannes 61. Fahrstunde
Donnerstagvormittag. Fahrlehrer K. ist mit Hannes (19) unterwegs. Wie zuvor mit Eyleen, möchte er mit seinem Fahrschüler die Grundfahraufgaben vertiefen. Hierzu bittet er Hannes, sich in einer Sackgasse eine mögliche Stelle zum Umkehren zu suchen (diese Aufgabe ist bereits Inhalt von zahlreichen praktischen Fahrstunden gewesen). Nachdem Hannes an drei überaus geeigneten Stellen vorbeirollt, entscheidet er sich zu guter Letzt für die ungeeignetste Stelle, eine sehr schmale Gara-



Wenn jemand nicht gelernt hat sich entscheiden zu müssen, kann die erneute Aufforderung dazu zu Überforderung führen und dann geht gar nichts mehr. Hier sind Pädagogen gefragt

„Triff jetzt bitte deine eigene Entscheidung. Entweder du korrigierst oder du fängst mit der Übung neu an. Aber entscheiden solltest du dich nun!“, erwidert K. Weitere Momente verstreichen. Ein „Mmmhh...“ kommt aus Hannes' Mund.

Ob Hannes und sein Fahrlehrer K. heute noch vor der Garageneinfahrt stehen, ist nicht bekannt. Doch was wir bei allem Humor hier auf keinen Fall vergessen sollten ist, dass es sich im Falle von Hannes um einen Extremfall handelt, der jedoch im Fahrschulalltag immer häufiger auftritt. Die Fahrschüler Hannes und Eyleen sind typische Beispiele für die in diesem FAHRLEHRERBRIEF beschriebene Gruppe von Fahrerlaubnisbewerbern. Um auf diese Fahrschüler und Fahrschülerinnen nicht mit einer verzerrten Perspektive zu blicken, müssen wir uns vergegenwärtigen, dass es sich bei dieser Art von Fahrerlaubnisbewerbern nicht um Menschen handelt, die „dumm“ sind. Auch kann und darf man sie nicht als generell „ungeeignet“ für den Straßenverkehr halten. Es handelt sich vielmehr um junge Erwachsene, die daran gewöhnt sind, dass Entscheidungen von den Eltern vorgegeben werden oder die Erziehungsberechtigten ihren Kindern viel Zeit bereitstellen, sich nach Rücksprachen mit ihnen zu entscheiden. Sie während ihrer Führerscheinausbildung bei Entscheidungen angemessen zu unterstützen, um sie zu Eigenverantwortlichkeit und Selbstständigkeit im Straßenverkehr zu bringen, dies ist unser Ziel. Dass dieses Ziel nicht immer leicht zu verfolgen ist, darüber müssen wir nicht streiten. Doch die jungen Erwachsenen, die an den Lenkrädern unserer Fahrzeuge sitzen, sind nun einmal die Autofahrer von morgen. Und sie „sicher“ auf die Straße zu bringen, daran haben wir einen großen Anteil.

Einen weiteren Punkt wollen wir am Ende dieses FAHRLEHRERBRIEFS festhalten. Und zwar den Punkt, dass die pädagogische Arbeit von Fahrlehrern einen immer größer werdenden Anteil am „Berufsalltag“ unserer Branche einnimmt. Wir arbeiten nicht mit Maschinen oder Computern, sondern mit Menschen jeden Alters, aus allen Milieus des sozialen Lebens. Immer mehr dieser Menschen kommen aus der ganzen Welt zu uns, was unserem Beruf eine interkulturelle Dimension verleiht. Um in diesem Spektrum erfolgreich mit Menschen arbeiten zu können, ist die Professionalisierung des Berufes des Fahrlehrers ein besonders wichtiger Aspekt. Nicht Laien, die ihre Kinder selbst ausbilden, sondern gut ausgebildete Fahrlehrer bewältigen die Aufgaben einer bunten Zukunft.

geneinfahrt. Zögerlich stoppt er den Wagen etwas zu früh ab, um in dieser Stellung einige Sekunden zu verharren. Dabei schaut er mit starrer Miene in die ausgesuchte Einfahrt. K. schaut ihn fragend an. Hannes lässt das Fahrzeug ein paar Zentimeter nach vorne rollen, um erneut stehen zu bleiben. „Ich könnte diese hier nehmen ...!?!“, redet er zu sich selbst. „Ja dann, nimm die doch!“, erwidert K. Zögerlich bewegt Hannes das Fahrzeug weitere Zentimeter nach vorne. Stopp. Und noch ein paar Meter folgen. Diesmal ist er zu weit nach vorne gefahren. Doch er schafft es, nach dem dritten Anlauf den Rückwärtsgang einzulegen. Den Tipp mit dem Blinker bekommt er von K. Ebenso den Hinweis sich doch bitte nach hinten abzusichern. Also rollt Hannes während seiner 61. praktischen Fahrstunde langsam nach hinten, um gleich darauf wieder zu stoppen. „Was gibt es denn, Hannes?“ „Ich glaube ich habe zu früh mit dem Lenken begonnen ...“ Trotzdem bringt er den Wagen erneut in Bewegung, genau auf das Heck des am Fahrbahnrand geparkten Pkw zu. Hannes scheint zu bemerken, dass es gleich „krachen“ wird, denn er stoppt erneut. „Hannes, bedenke bitte, das du vor dir ein Lenkrad in den Händen hältst!“, gibt K. ihm noch als „kleine Hilfestellung“ mit auf den weiteren Weg. „Soll ich noch einmal anfangen?“ Fahrlehrer K. bittet Hannes, sich das bitte selbst zu überlegen. Die Sekunden verstreichen. „Hannes, wir sollten anfangen irgendetwas zu tun, findest du nicht auch?“, rät K. „Vielleicht fange ich mit der Übung von vorne an?“

KAI SCHÄDER

Kai Schäder ist seit 2004 als Fahrlehrer in Dortmund tätig. Zuvor absolvierte er eine Ausbildung zum Groß- und Außenhandelskaufmann. Seit 2011 studiert Schäder berufsbegleitend Geschichte, Philosophie und Literaturwissenschaften. Der Fahrlehrer ist Autor des Buches „Durch den wilden Osten. Mit dem Fiesta Richtung Mongolei“.



LITERATURVERZEICHNIS:

¹**Zeitschrift „Fahrshule“ (2014).** Ausgabe 12, „Interview des Monats“ mit Prof. Dr. Klaus Hurrelmann „Generation Y im Fokus“, S. 6–8, Verlag Heinrich Vogel

²**Spiegel Online (2015).** Kinder-Psychologie: Zu viel des Guten, Carola Padtberg-Kruse. <http://www.spiegel.de/schulspiegel/helikopter-eltern-wie-ueberbehue-tung-den-kindern-schaden-kann-a-915507.html> (23.2.2015)

³**Cline, F. W. & Fay, J. (1990).** Parenting With Love and Logic: Teaching Children Responsibility. Colorado Springs, Pinon Press

⁴**Ginott, H. G. (1969).** Between Parent and Teenager, New York, NY: Scribne

⁵**Vinson, K. (2012).** Hovering Too Close: The Ramifications of Helicopter Parenting in Higher Education. In: Georgia State University Law Review, 29 (2), Article 3. <http://readingroom.law.gsu.edu/gsulr/vol29/iss2/3> (10.11.2014)

⁶**Lum, L. (2006).** Handling ‚Helicopter Parents‘. In: Diverse: Issues in Higher Education, 23 (20), S. 9–12

⁷**King, S. (2007).** Expected and Actual Parental Involvement During The College Years: Perceptions of Parents and Students. Unveröffentlichte Dissertation

⁸**Merriman, L. (2007).** Managing parents 101: Minimizing Interference and Maximizing Good Will. In: Leadership Exchange, 5, S. 14–19

⁹**Somers, P. & Settle, J. (2010).** The Helicopter Parent: Research Toward A Typology. In: College and University, S. 1–11

¹⁰**Roff, M. (2010).** Überbehütete Bewerber. Wir werden das Kind schon schaukeln! In: Süddeutsche Zeitung 17.5.2010 <http://www.sueddeutsche.de/karriere/ueberbehuetete-bewerber-wir-werden-das-kind-schon-schaukeln-1.486743> (10.11.2014)

¹¹**Bandura, A. (1999).** Social cognitive theory of personality. In L. Pervin & O. John (Hrsg.), Handbook of personality (2. Aufl., S. 154–196). New York: Guilford Publications

¹²**Winterhoff, M. (2008).** Warum unsere Kinder Tyrannen werden: Oder: Die Abschaffung der Kindheit. Gütersloh, Gütersloher Verlagshaus

¹³**Dekovic, M., Noom, M. J., & Meeus, W. (1997).** Expectations regarding development during adolescence: Parental and adolescent perceptions. In: Journal of Youth and Adolescence, 26, S. 253–272

¹⁴**Erikson, E. H. (1988).** Der vollständige Lebenszyklus, Suhrkamp Taschenbuch Wissenschaft, Frankfurt a.M.

¹⁵**Colavecchio-van Sickler, S. (2006).** Mommy, tell my professor he's not nice! (Over)involved baby boomer parents – and cell phones – redefine adulthood. http://www.sptimes.com/2006/06/19/State/Mommy__tell_my_profes.shtml (10.11.2014)

FAHRLEHRERBRIEF-THEMEN

Gedächtnistraining – Arbeitsalltag mit Köpfchen **1/2_15**

Richtig finanzieren: Von der Liquiditätsplanung bis zum Investitionskredit **3_15**

Überbehütung: der richtige Umgang mit Schülern und Eltern **4_15**

Heute an morgen denken – Altersvorsorge für Fahrlehrer **5_15**

Umweltschonendes Fahren – Fahrschüler im Eco-Modus **6_15**

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 0 89/20 30 43-11 00
Telefax 0 89/20 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
Kai Schäder

Fotos
Seite 2: kenzo/Fotolia
Seite 4/5: iStockphoto
Seite 6/7: DDRockstar/Fotolia
Seite 10: Edyta Pawlowska/
Fotolia
Seite 11: Privat

Bezugspreis

Einzelheft: 11,30 Euro zzgl. Versandkosten, inkl. jeweils gültige gesetzliche MwSt. Jahresabonnement Inland: 95,80 Euro inkl. Versand und jeweils gültige gesetzliche MwSt., Ausland (Europa): 107,80 Euro inkl. Versand und jeweils gültige gesetzliche MwSt., Schüler-/Studentenabo (gegen Vorlage eines gültigen Schüler- bzw. Studentenausweises): 47,90 Euro inkl. Versand und jeweils gültige gesetzliche MwSt. Preisänderungen vorbehalten.

Das Abonnement gilt zunächst für ein Jahr. Es verlängert sich automatisch um ein Jahr, wenn es nicht sechs Wochen vor Ablauf dieses Jahres schriftlich beim Verlag gekündigt wird. Darüber hinaus sind Kündigungen jeweils sechs Wochen zum Bezugszeitraumende dem Verlag schriftlich mitzuteilen. Die Abonnementgebühren 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).