

Das wichtige Gespräch:

## Heute mit Dipl.-Päd. Michael Fingskes

Der von der Deutschen Fahrlehrer-Akademie e.V. Mitte dieses Jahres herausgebrachte *Curriculare Leitfaden praktische Ausbildung Lkw* hat in der Fachwelt ausgezeichnete Resonanz gefunden. Über das Werden des Werks, seine Anwendung und die sich mit ihm verbindenden Ziele und Erwartungen führten wir ein Gespräch mit dem Autor.

**FahrSchulPraxis-Interview zum Lkw-Leitfaden:**

**FPX:** Seit diesem Sommer gibt es nun - nach den Leitfäden für die Pkw- und die Motorrad-Ausbildung - auch einen "Curricularen Leitfaden praktische Lkw-Ausbildung". Wie kam es dazu, dass Sie, Herr Fingskes, damit beauftragt wurden, diesen Lkw-Leitfaden zu schreiben, obwohl Sie damals noch gar keine Erfahrung mit Lkw hatten?

**MF:** Ich gebe zu, ich war auch etwas überrascht, als Herr Heiler mich anrief und fragte, ob ich Interesse an diesem Projekt hätte. Aber ich war schnell überzeugt, denn es ging ja nicht darum, dass ich als Laie mir am grünen Tisch etwas ausdenken sollte. Meine Aufgabe war es vielmehr, eine Gruppe erfahrener Lkw-Ausbilder durch hartnäckiges Nachfragen dazu zu bringen, eine gute, umfassende CE-Ausbildung ganz konkret zu beschreiben. Ich habe versucht, die Gemeinsamkeiten herauszufinden, sie in



Träumen Sie davon,  
sehr gefragt zu sein?

ein stimmiges System zu bringen und so praxisnah aufzuschreiben, dass andere Fahrlehrer davon profitieren können.

**FPX:** Waren die Mitglieder der Arbeitsgruppe sich denn immer einig, wie eine "gute Lkw-Ausbildung" aussehen sollte?

**MF:** Erfreulicherweise war es in den meisten Fällen relativ rasch möglich, Aussagen zu treffen, denen alle zustimmen konnten. Aber es gab natürlich auch Fragen, um deren Beantwortung länger gerungen werden musste.

**FPX:** Können Sie dazu ein Beispiel nennen?

**MF:** Ja, da ging es z. B. um die Abfolge bestimmter Fahraufgaben oder um die Einbeziehung der Abfahrkontrollen in den Ablauf der Ausbildung. Auch die Frage, wo bei den einzelnen Grundfahraufgaben der Sicherungsposten am besten stehen sollte, wurde heftig diskutiert. Unterschiedliche Positionen waren dabei häufig auch durch die örtlichen Gegebenheiten oder die verschiedenen Ausbildungsfahrzeuge bedingt.

**FPX:** Und wie haben sie im Zweifelsfalle dann entschieden, was zu einer strittigen Frage im Leitfaden ausgesagt wird?

**MF:** Manchmal überwogen die Argumente einer Seite so deutlich, dass eine eindeutige Aussage möglich war. In anderen Fällen aber war uns allen am Ende der Diskussion klar, dass es mehrere gleich gute Lösungen gab. Dann habe ich dies auch so formuliert. Schließlich handelt es sich ja auch um einen "Leitfaden": Er soll Orientierungshilfen geben, ist aber kein Katechismus, der die einzig wahre Lehre enthält. Zur Frage des Sicherungspostens, den ich eben angesprochen habe, haben wir übrigens zusätzlich den Rat der Berufsgenossenschaft eingeholt. Überhaupt habe ich mehrfach über die Arbeitsgruppe hinaus weitere Experten zu speziellen Fragen um Unterstützung gebeten und von ihnen wichtige Hinweise erhalten. So habe ich zum Beispiel gerne auf die Anregungen zurückgegriffen, die der Arbeitskreis zu den Sicherheitskontrollen erarbeitet hatte.

**FPX:** Wem kann Ihrer Meinung nach der Lkw-Leitfaden besonders nützen?

**MF:** Der Leitfaden wendet sich zum einen an diejenigen, für die die Ausbildung von Lkw-Fahrern noch neu ist. Sie finden hier viele praktische Tipps von erfahrenen "alten Hasen" und laufen nicht so leicht Gefahr, wichtige Ausbildungsinhalte zu vergessen. Aber auch diejenigen, die selbst schon seit längerer Zeit Lkw-Fahrer ausbilden, können den Leitfaden sinnvoll nutzen: Sie können das, was sie selbst bisher vielleicht mehr "aus dem Bauch heraus" getan haben, mit dem vergleichen, was unserer Meinung nach alles zu einer systematischen und umfassenden Lkw-Ausbildung gehört. Ich bin davon überzeugt, dass jeder an irgendeiner Stelle auf Anregungen - nicht zuletzt auch im methodischen Bereich - stoßen wird, durch die er seine eigene Ausbildung weiter verbessern kann.

**FPX:** Sie selbst haben während der Arbeit am Leitfaden eine CE-Ausbildung absolviert.

**MF:** Ja, ich wollte unbedingt selbst erleben, wie man sich als Lkw-Fahrschüler fühlt, was einem nützt und was eventuell weniger hilfreich ist. Auf diese Weise konnte ich das, was mir die Kollegen in der Arbeitsgruppe erzählt haben, mit der von mir erlebten Praxis vergleichen.

**FPX:** Gab es da Unterschiede?

**MF:** Ja, allerdings. Einiges von dem, was der Leitfaden als notwendige Ausbildungsinhalte beschreibt, kam in meiner Ausbildung leider nicht vor. Zum Beispiel habe ich kein einziges Mal die Motorbremse eingesetzt. Andere Fahraufgaben kamen zwar vor, sind aber nicht so sehr vertieft oder wiederholt worden, wie ich das für notwendig gehalten hätte. Ich hoffe, der Leitfaden und die dazugehörige Ausbildungskarte können dazu beitragen, dass Fahrlehrer weniger Ausbildungsinhalte "vergessen" bzw. manches etwas intensiver üben. Was ich als sehr unbefriedigend empfunden habe, war die mangelnde Transparenz meiner Ausbildung. Ich habe weder zu Beginn einer Fahr-

stunde erfahren, welche Fahraufgaben mir nun vermittelt werden sollten, noch hat es am Ende der Fahrstunde eine entsprechende Auswertung und eine Vorschau auf den weiteren Ausbildungsverlauf gegeben. Ich wurde nicht darüber informiert, was ich insgesamt alles zu lernen hatte und wusste nie, welchen Stand ich jeweils erreicht hatte.

Ich hoffe, dass der Leitfaden und insbesondere die dazugehörige Ausbildungs-Übersichtskarte dazu beitragen werden, dass diese nach der Fahrchülersausbildungsordnung ja sogar vorgeschriebene Information der Fahrchüler auch im Lkw-Bereich zur Regel wird.

**FPX:** Wie viele Fahrstunden umfasste Ihre Ausbildung?

**MF:** Ich habe eine kombinierte C- und CE-Ausbildung gemacht, und zwar auf der Basis des Vorbesitzes der Klasse C1, da ich die frühere Klasse 3 hatte. (Allerdings bin ich damit nie etwas anderes als einen Pkw

und ein Wohnwagengespann gefahren.) Die Prüfung der Klasse C habe ich nach insgesamt 14 Fahrstunden (davon 3 CE-Nachfahrten) abgelegt, die für die Klasse CE nach weiteren 12 Fahrstunden.

**FPX:** Viel schneller dürfte es wohl kaum gehen. Wie war die Ausbildung denn organisiert?

**MF:** Hierzu muss man wissen, dass sich die Fahrschule den bzw. die Lkw mit anderen Fahrschulen teilt. Das führte dazu, dass ich immer 3 bis 5 Fahrstunden an einem Vormittag hatte. Ich bin meine 26 Fahrstunden daher an insgesamt nur 7 Tagen gefahren. Das Problem einer solchen Kompaktausbildung sehe ich in einem Mangel an Festigung und Wiederholung. Ich wurde punktgenau für die Prüfungen ausgebildet. Zum Beispiel habe ich die Abfahrtskontrollen nur einmal, nämlich am Tag vor der Prüfung, kennen gelernt. Das Gleiche gilt für die Grundfahraufgaben.



MICANN BRICKSON BGA

**Wir bauen Ihr Auto.**

Ganz nah an der Sonne – schöner kann man sich eine Fahrstunde nicht wünschen. Komplett wird das Vergnügen natürlich erst durch den leistungsstarken Turbo-Dieselmotor (125 PS/92 kW) und das DSA-Sicherheitsfahrwerk. Das Opel Astra Cabrio 2.2 DTI.



Opel. Frisches Denken für bessere Autos.

**FPX:** Auf welchem Fahrzeug wurden Sie ausgebildet?

**MF:** Das Ausbildungsfahrzeug war ein alter Scania (mit "Schnauze"). Die Nachtfahrten bin ich mit einem Gliederzug gefahren. Ansonsten erfolgte die CE-Ausbildung mit einem Sattelzug, dessen Zugmaschine dem Solo-Scania entsprach. Hätte ich die CE-Grundfahraufgaben mit einem Gliederzug fahren müssen, hätte ich sicher etwas länger üben müssen. Ich wäre im Übrigen sehr gerne auch einmal mit einem modernen Lkw gefahren. Durch die Diskussionen in der Leitfaden-Arbeitsgruppe war mir bewusst, dass ich manche technischen Errungenschaften leider nicht kennen und anzuwenden gelernt hatte. Das erscheint mir insbesondere im Hinblick auf die unterschiedlichen Bremssysteme, die Fahrzeugkontrollen und eine umweltschonende Fahrweise nicht unproblematisch.

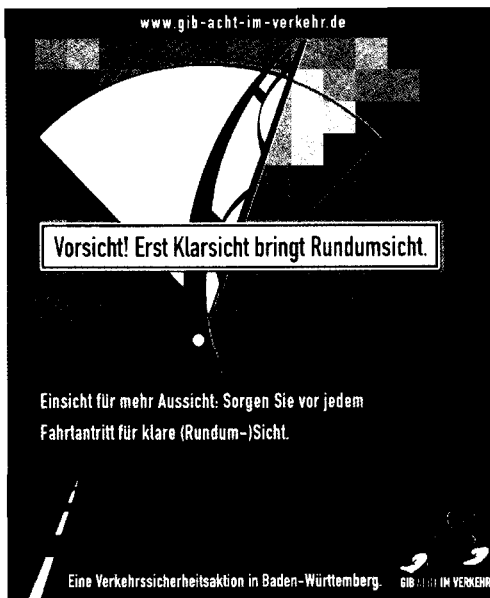
**FPX:** Haben Sie über die Ausbildungsdauer und das, was Ihnen sonst noch problematisch erschien, mit Ihrem Fahrlehrer gesprochen? Welche Meinung hatte er dazu?

**MF:** Da ich eine "ganz normale" Ausbildung kennen lernen wollte, habe ich dem Fahrlehrer erst nach der letzten Prüfung mitgeteilt, aus welchem Grund und mit welchem Hintergrund ich die Lkw-Ausbildung bei ihm gemacht hatte. Wir haben uns dann sehr intensiv über das unterhalten, was mir aufgefallen war. Ihm war durchaus bewusst, dass eine etwas längere und intensivere Ausbildung besser wäre. Er wies aber darauf hin, dass er aufgrund des Wettbewerbs versuchen müsse, Fahr Schüler mit der minimal möglichen Fahrstundenzahl durch die Prüfung zu bringen. Schließlich werde die Lkw-Ausbildung in aller Regel durch Dritte, d.h. von einem Arbeitgeber oder durch das Arbeitsamt finanziert, und diese Auftraggeber richteten sich ausschließlich nach dem billigsten abgegebenen Angebot. Dabei interessieren sie sich nicht für die Einzelpreise, sondern wollen genau wissen, was als Gesamtkosten am Ende herauskommt. Außerdem hätte ich ja selbst erlebt, dass die Ausbildung für das Bestehen der Prüfungen vollkommen ausgereicht habe.

**FPX:** War es dann nicht eigentlich eine vergebliche Mühe, im Lkw-Leitfaden eine umfassende und damit ja sicherlich auch etwas umfangreichere Ausbildung zu beschreiben?

**MF:** Ich hoffe nicht! Ich glaube vielmehr, dass es mit dem Leitfaden und der Ausbildungskarte in Zukunft einfacher sein wird, gegenüber den Kunden zu begründen, was alles für eine umfassende Ausbildung erforderlich ist. Und dazu wird eben eine entsprechende Anzahl von Fahrstunden benötigt. Schließlich geht es bei jeder Fahrausbildung nicht nur um das Bestehen einer Prüfung, sondern letztlich um die Verkehrssicherheit. Daran sollte man nicht nur dann denken, wenn gerade einmal wieder ein schwerer Lkw-Unfall Schlagzeilen gemacht hat.

**FPX:** Vielen Dank, Herr Fingskes, für das Gespräch.



www.gib-acht-im-verkehr.de

**Vorsicht! Erst Klarsicht bringt Rundumsicht.**

Einsicht für mehr Aussicht: Sorgen Sie vor jedem Fahrtrtritt für klare (Rundum-)Sicht.

Eine Verkehrssicherheitsaktion in Baden-Württemberg. GIB ACHT IM VERKEHR