

# **BVGer B-8976/2025 vom 26. Mai 2026**

Bundesverwaltungsgericht, 2026-05-26, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger\\_B-8976\\_2025](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_B-8976_2025)

FR: TAF B-8976/2025 du 26 mai 2026

IT: TAF B-8976/2025 del 26 maggio 2026

## **Regeste**

Berufsprüfung

## **Erwägungen**

### **E. 1.1**

Das Bundesverwaltungsgericht prüft die Eintretensvoraussetzungen von Amtes wegen und mit freier Kognition (BVGE 2021 IV/1 E. 1).

### **E. 1.2**

Beim Beschwerdeentscheid der Vorinstanz vom 16. Oktober 2025 handelt es sich um eine Verfügung im Sinne von Art. 5 VwVG. Das Bundesverwaltungsgericht ist für die Beurteilung der dagegen erhobenen Beschwerde zuständig (Art. 61 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 13. Dezember 2002 über die Berufsbildung [BBG, SR 412.10] i.V.m. Art. 31 f. sowie Art. 33 Bst. d VGG).

### **E. 1.3**

Der Beschwerdeführer ist als Adressat durch die angefochtene Verfügung besonders berührt und hat ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung. Dies gilt allerdings nur beschränkt auf die Wiederholung im gleichen Versuch, da der Beschwerdeführer die Prüfung noch einmal wiederholen kann (Ziff. 6.31 des Prüfungsreglements Kategorie C, Zusatzqualifikation Lastwagenfahrlehrer/Lastwagenfahrlehrerin vom 25. Februar 2010 [nachfolgend: Prüfungsreglement]). Er ist daher in diesem Umfang zur Beschwerdeführung legitimiert (Art. 48 Abs. 1 VwVG). Darüber hinaus ist auf den Wiederholungsantrag nicht einzutreten.

### **E. 1.4**

Die Beschwerde ist innerhalb von 30 Tagen nach Eröffnung der Verfügung einzureichen (Art. 50 VwVG i.V.m. Art. 37 VGG). Die vorliegend angefochtene Verfügung wurde dem Beschwerdeführer am 20. Oktober 2025 zugestellt. Die Instruktion sowie eine Nachfrage bei der Post haben ergeben, dass die Beschwerde am 18. November 2025 als eingeschriebene Sendung der Post übergeben wurde. Die Beschwerde ist damit fristgerecht erhoben worden.

### **E. 1.5**

Nach ständiger Rechtsprechung gilt grundsätzlich nur das Prüfungsergebnis, der Entscheid über das Bestehen oder Nichtbestehen der Prüfung, als Streitgegenstand. Einzelne Fachnoten stellen nur Begründungselemente dar und können nicht selbständig angefochten werden, sofern an die Höhe der einzelnen Noten keine konkreten Rechtsfolgen geknüpft sind, wie zum Beispiel die Möglichkeit, bestimmte zusätzliche Kurse oder Weiterbildungen

absolvieren zu können, besondere Qualifikationen (etwa die Zulassung zum Doktorat) zu erwerben oder wenn sie sich als Erfahrungsnoten in weiteren Prüfungen auswirken (BGE 136 I 229 E. 2.6; BVGE 2009/10 E. 6.2.1 m.H.; 2007/6 E. 1.2; Urteil des BVGer B-4383/2016 vom 18. September 2018 E. 1). Da im vorliegenden Fall bei einer Wiederholung nur jene Prüfungsteile erneut abzulegen sind, in welchen keine genügende Leistung erbracht wurde (vgl. Ziff. 5.52 Prüfungsreglement), womit an die Höhe der Teilnoten eine bestimmte Rechtsfolge geknüpft ist, umfasst das Rechtsschutzinteresse des Beschwerdeführers nicht nur die Prüfung der Bestehensfrage, sondern auch die Überprüfung der Bewertung beider Prüfungsteile (BVGE 2009/10 E. 6.2.5; Urteile des BVGer B-5829/2023 vom 8. Mai 2024 E. 1.4; B-4358/2022 vom 11. Januar 2023 E. 1.2 sowie E. 3.3 hiernach).

### **E. 1.6**

Im Übrigen wurde der Kostenvorschuss geleistet (Art. 63 Abs. 4 VwVG), weshalb auf die Beschwerde im vorgenannten Umfang (Ziff. 1.3) einzutreten ist.

### **E. 2.1**

Mit der Verwaltungsbeschwerde können die Verletzung von Bundesrecht einschliesslich der Überschreitung oder des Missbrauchs des Ermessens, die unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts sowie die Unangemessenheit der angefochtenen Verfügung gerügt werden (Art. 49 VwVG i.V.m. Art. 37 VGG). Das Bundesverwaltungsgericht entscheidet insofern mit voller Kognition.

### **E. 2.2**

Indessen haben Prüfungen oftmals Spezialgebiete zum Gegenstand, in denen die Rechtsmittelbehörde nicht über genügend eigene Fachkenntnisse verfügt, die mit denjenigen der Prüfungskommission vergleichbar wären. Zudem sind der Rechtsmittelbehörde meistens nicht alle massgebenden Faktoren der Bewertung bekannt und es ist ihr nicht immer möglich, sich ein zuverlässiges Bild über die Gesamtheit der Leistungen einer beschwerdeführenden Person sowie der Leistungen der übrigen Kandidierenden zu machen. Eine freie und umfassende Überprüfung der Examensbewertung würde die Gefahr von Ungerechtigkeiten und Ungleichheiten gegenüber anderen Kandidaten in sich bergen und es ist auch nicht Aufgabe der Beschwerdeinstanz, die Bewertung der Prüfungsleistungen einer beschwerdeführenden Person gewissermassen zu wiederholen. Gemäss ständiger Rechtsprechung auferlegt sich das Bundesverwaltungsgericht daher bei der Bewertung von Prüfungsleistungen eine gewisse Zurückhaltung. Es hat erst einzuschreiten, wenn sich die Prüfungsbehörde von sachfremden oder offensichtlich unhaltbaren Erwägungen leiten liess, so dass deren Entscheid unter rechtsstaatlichen Gesichtspunkten als nicht mehr vertretbar erscheint. Die Beurteilung muss mit anderen Worten offensichtlich unhaltbar sein oder auf einer krassen Fehleinschätzung beruhen (BGE 136 I 229 E. 5.4.1; Urteile des BGer 2D\_8/2023 vom 8. März 2024 E. 6.1; 2D\_13/2021 vom 11. März 2022 E. 3.2.1; Urteil des BVGer B-4173/2024 vom 25. September 2025 E. 4). Das Bundesverwaltungsgericht weicht nicht ohne Not von der Beurteilung durch die Experten der Prüfungskommission ab, jedenfalls solange diese im Rahmen der Vernehmlassung Stellung zu den Rügen des Beschwerdeführers genommen haben und ihre Auffassung, insbesondere soweit sie von derjenigen des Beschwerdeführers abweicht, nachvollziehbar und einleuchtend ist (BVGE 2010/21 E. 5.1; 2010/11 E. 4.1; Urteile des BVGer B-4173/2024 vom 25. September 2025

E. 4; B-573/2024 vom 1. Oktober 2024 E. 4.2; B-4436/2022 vom 23. April 2024 E. 3; je m.w.H.).

### **E. 2.3**

Sind dagegen die Auslegung oder Anwendung von Rechtsvorschriften streitig oder werden Verfahrensmängel im Prüfungsablauf gerügt, hat das Bundesverwaltungsgericht die erhobenen Einwendungen mit freier Kognition zu prüfen, andernfalls es eine formelle Rechtsverweigerung begehen würde (BVGE 2010/11 E. 4.2; 2010/10 E. 4.1, je m.w.H.). Auf Verfahrensfragen nehmen all jene Einwände Bezug, die den äusseren Ablauf der Prüfung, die Aufgabenstellung oder das Vorgehen bei der Bewertung betreffen (Urteile des BVGer B-3173/2024 vom 1. September 2025 E. 3; B-4431/2023 vom 4. März 2024 E. 2.2). Ein rechtserheblicher Verfahrensmangel liegt vor, wo ein Mangel in kausaler Weise das Prüfungsergebnis eines Kandidaten entscheidend beeinflussen kann oder beeinflusst hat (BGE 147 I 73 E. 6.7; Urteil des BGer 2D\_6/2010 vom 24. Juni 2010 E. 5.2; Urteil des BVGer B-4499/2021 vom 10. Januar 2024 E. 4.2).

### **E. 2.4**

Die Anträge des Beschwerdeführers auf gerichtliche Beweiserhebung sind aus den folgenden Gründen abzuweisen.

#### **E. 2.4.1**

Das Bundesverwaltungsgericht hat die von den Parteien angebotenen Beweise abzunehmen, wenn sie zur Abklärung des Sachverhalts tauglich erscheinen (Art. 33 Abs. 1 VwVG). Bei der Beurteilung dieser Frage kommt dem Gericht allerdings ein gewisser Ermessensspielraum zu. Das Gericht ist namentlich dann nicht gehalten, Beweise abzunehmen, wenn die zu beweisende Tatsache nicht entscheidungswesentlich ist oder aufgrund der Akten oder anderer Beweismittel bereits als bewiesen gelten kann (BGE 144 II 194 E. 4.4.2; Urteil des BVGer B-4431/2023 vom 4. März 2024 E. 4.2). Gemäss ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist in der Regel davon auszugehen, dass die Prüfungsorgane in der Lage sind, die Bewertung der Examensleistungen objektiv vorzunehmen. Haben sie die Gründe nachvollziehbar dargelegt, welche zu einem ungenügenden Prüfungsergebnis geführt haben, liegt es am Beschwerdeführer, die Bewertung stichhaltig zu beanstanden und konkrete Anhaltspunkte aufzuzeigen, wonach die von den Examinierenden erfolgte Beurteilung der Prüfungsleistungen eindeutig zu streng oder sonst unhaltbar ist. Vermögen die Einwände des Beschwerdeführers aber keine eindeutigen und erheblichen Zweifel zu wecken, so gilt eine sachgerechte und willkürfreie Bewertung als erwiesen und auf eine zusätzliche Beweismassnahme in Form eines Sachverständigengutachtens ist zu verzichten (vgl. Urteile des BVGer B-6834/2014 vom 24. September 2015 E. 7; B-8265/2010 vom 23. Oktober 2012 E. 8.8).

#### **E. 2.4.2**

In Bezug auf die Messbarkeit der Lernziele beantragt der Beschwerdeführer die Einholung eines Sachgutachtens. Diesbezüglich vermag der Beschwerdeführer allerdings nicht darzulegen, inwiefern die Bewertung der Prüfungsexperten eindeutig zu streng oder sonst unhaltbar ist (E. 11.2, 12.2 und 13.2), weshalb der Antrag abzuweisen ist.

#### **E. 2.4.3**

Hinsichtlich der Bewertung der Fahrstunden beantragt der Beschwerdeführer für beide Fahrstunden die Befragung des jeweiligen Fahrschülers in Bezug auf die Kriterien 1.1-4.

Für die Bewertung des Prüfungsteils 2 bzw. der Theorielektion wird die Einvernahme der teilnehmenden Fahrschüler beantragt. Ebenfalls wird die Befragung der Experten verlangt. Der Beschwerdeführer legt nicht konkret dar, welche Elemente die Fahrschüler bezeugen sollten bzw. zu welchen Aspekten sie konkret befragt werden sollten. Soweit die Bewertung der fachlichen oder didaktischen Leistung des Beschwerdeführers gerügt wird, sind die Aussagen der Fahrschüler mangels entsprechender Kenntnis nicht geeignet, die Bewertung der Experten in Zweifel zu ziehen. Im Übrigen fanden sowohl die Fahrlektionen als auch die Theorielektion am 16. September 2024 statt und damit vor über anderthalb Jahren. Aufgrund dessen erscheint es zweifelhaft, dass die Fahrschüler sich noch detailliert an den Inhalt der Lektionen, ihren damaligen Ausbildungsstand und das Verhalten des Beschwerdeführers erinnern können. Erschwerend fällt vorliegend in Betracht, dass der Beschwerdeführer gemäss eigenen Aussagen nach Erhalt der Bewertung diese zumindest mit einem Fahrschüler besprochen hat (S. 40 der Beschwerde), womit eine auch ungewollte Beeinflussung nicht ausgeschlossen werden kann. Es ist somit auf die Befragung der Fahrschüler zu verzichten, da nicht erwartet wird, dass sich daraus noch entscheidungswesentliche Tatsachen ergeben. Soweit die Befragung der Prüfungsexperten verlangt wird, haben diese im Rahmen der Vorinstanz ihre Begründung dargelegt, weshalb auf eine Befragung verzichtet werden kann.

### **E. 3.1**

Die höhere Berufsbildung dient auf der Tertiärstufe der Vermittlung und dem Erwerb der Qualifikationen, die für die Ausübung einer anspruchsvollen und verantwortungsvollen Berufstätigkeit erforderlich sind (Art. 26 Abs. 1 BBG). Sie wird durch eine eidgenössische Berufsprüfung oder eine eidgenössische höhere Fachprüfung (Art. 27 Bst. a BBG) oder durch eine eidgenössisch anerkannte Ausbildung an einer höheren Fachschule (Art. 27 Bst. b BBG) erworben.

### **E. 3.2**

Die zuständigen Organisationen der Arbeitswelt regeln die Zulassungsbedingungen, Lerninhalte, Qualifikationsverfahren, Ausweise und Titel. Sie berücksichtigen dabei die anschliessenden Bildungsgänge. Die Vorschriften unterliegen der Genehmigung durch die Vorinstanz (Art. 28 Abs. 2 BBG). Gestützt auf diese Bestimmung hat die Erstinstanz die am 29. August 2007 genehmigte Prüfungsordnung über die Erteilung des eidgenössischen Fachausweises als Fahrlehrerin/Fahrlehrer erlassen (nachfolgend: Prüfungsordnung; abrufbar unter <https://www.l-drive.ch/de/pruefungen>, zuletzt abgerufen am 27. März 2026). Im Rahmen dessen hat die Prüfungskommission das Prüfungsreglement Kategorie C, Zusatzqualifikation Lastwagenfahrlehrer/Lastwagenfahrlehrerin im Rahmen des eidgenössischen Fachausweises Fahrlehrer/ Fahrlehrerin vom 25. Februar 2010 (nachfolgend: Prüfungsreglement) und die Wegleitung zum Reglement von L-drive Schweiz über die Zusatzqualifikationsprüfung Lastwagenfahrlehrerin/Lastwagenfahrlehrer vom 6. Juli 2021 (nachfolgend Wegleitung) erlassen (jeweils abrufbar unter [www.l-drive.ch/de/pruefungen](https://www.l-drive.ch/de/pruefungen), zuletzt abgerufen am 27. März 2026).

### **E. 3.3**

Die Prüfung umfasst zwei Prüfungsteile, den Prüfungsteil 1 (2 Fahrlektionen) und den Prüfungsteil 2 (Theorielektion und Reflexion; Ziff. 4.31 Prüfungsreglement). Der genaue Inhalt ergibt sich aus Ziff. 3.3 und die Bewertungskriterien folgen aus Ziff. 4.2 der Wegleitung, wobei jedes Beurteilungskriterium mit 0-3 Punkten bewertet wird (Ziff. 4.3

Wegleitung). Gemäss Ziff. 4.5 der Wegleitung werden die erreichten Punkte pro durchgeführte Fahr- bzw. Theorielektion addiert und mittels Umrechnungsformel in eine Positionsnote umgerechnet:  $(\text{erreichte Punktzahl} \times 5) : (\text{maximale Punktzahl}) + 1 = \text{Note } 1-6$ . Die Positionsnoten werden mit ganzen oder halben Noten von 6 bis 1 bewertet, wobei die Note 4 und höhere genügende Leistungen und Noten unter 4 ungenügende Leistungen bezeichnen (Ziff. 5.12 und 5.21 Prüfungsreglement). Das Mittel der entsprechenden Positionsnoten, gerundet auf eine Dezimalstelle, entspricht der Note des Prüfungsteils (Ziff. 5.13 Prüfungsreglement). Die Prüfung ist bestanden, wenn in allen Prüfungsteilen mindestens die Note 4.0 erreicht wird (Ziff. 5.31 Prüfungsreglement). Wer die Prüfung nicht bestanden hat, kann sie zweimal wiederholen (Ziff. 5.51 Prüfungsreglement). Es müssen nur jene Prüfungsteile wiederholt werden, in denen nicht mindestens die Note 4 erreicht wurde (Ziff. 5.52 Prüfungsreglement).

#### **E. 4.1**

Der Beschwerdeführer macht geltend, die Experten seien zur Abnahme der Prüfung fachlich unzureichend qualifiziert gewesen. Sie verfügten lediglich über die staatliche Anerkennung als Fahrlehrer und nicht über den eidgenössischen Fachausweis Fahrlehrer. Mit der (altrechtlich) erworbenen Fahrlehrerbewilligung sei nicht dargelegt, dass sie die Qualifikationen nach heutigem Recht erfüllten.

#### **E. 4.2**

Die Erstinstanz hat diesbezüglich im Schreiben vom 10. April 2026 festgehalten, dass beide Experten zum Zeitpunkt der Prüfung am 16. September 2024 im Besitz einer gültigen Fahrlehrerbewilligung der Kategorie C gewesen seien.

#### **E. 4.3**

Die Prüfung wird von zwei Experten oder Expertinnen abgenommen, von denen mindestens einer/eine im Besitz der Fahrlehrerbewilligung Kategorie C sein muss (Ziff. 4.21 Prüfungsordnung). Diese wird Personen erteilt, die die Fahrlehrerbewilligung der Kategorie B und den eidgenössischen Fachausweis "Lastwagenfahrlehrer/Lastwagenfahrlehrerin" (Modulabschluss C) kombiniert besitzen (Art. 5 Abs. 1 Bst. a i.V.m. Abs. 3 Bst. a und b Verordnung vom 28. September 2007 über die Zulassung von Fahrlehrern und Fahrlehrerinnen und ihre Berufsausübung [FV, SR 741.522]).

#### **E. 4.4**

Der Beschwerdeführer legt in der Beschwerde nicht dar, worauf er seine Behauptung stützt, die Prüfungsexperten hätten nicht über die erforderliche Qualifikation verfügt, und legt auch keine Beweismittel dafür vor. Gemäss der Bestätigung der Erstinstanz vom 10. April 2026 haben beide Experten bei der vorliegenden Prüfung über die Fahrlehrerbewilligung der Kategorie C verfügt, womit sie die an sie gestellten Anforderungen der Prüfungsordnung erfüllen. Entgegen den Ausführungen des Beschwerdeführers stellt die Fahrlehrerbewilligung Kategorie C gerade den Nachweis für die fachliche Qualifikation dar, unabhängig davon, ob sie altrechtlich erworben wurde. Dies jedenfalls wenn, wie im vorliegenden Fall, abgesehen von der pauschalen und unsubstantiierten Behauptung des Beschwerdeführers, keine Hinweise auf fachliche Mängel vorliegen. Die Rüge des Beschwerdeführers ist damit unbegründet.

#### **E. 5.1**

Der Beschwerdeführer hält die Experten sodann für befangen und begründet dies mit einem besonders engen wirtschaftlichen Konkurrenzverhältnis zu ihm, das über das branchenübliche Konkurrenzverhältnis hinausgehe. Zu einem von ihnen bestehe zudem ein besonderer persönlicher Bezug, da seine ehemalige Lebensgefährtin bei ihrer nicht bestandenen Prüfung von der Ehefrau eines der Prüfer bewertet worden sei. Dieser Befangenheitsgrund sei für ihn erst nach Durchführung der Prüfung erkennbar geworden. Es könne vom Beschwerdeführer darum nicht verlangt werden, dass er ihn vorgängig hätte geltend machen sollen.

## **E. 5.2**

Die Vorinstanz bringt diesbezüglich vor, der Beschwerdeführer habe vor der Prüfung kein Ausstandsgesuch gestellt. Auch liege gerade keine besonders enge wirtschaftliche Konkurrenzsituation vor, wie sie der Beschwerdeführer behaupte, sondern eine Konkurrenzsituation, die sich in einem überschaubaren Markt jederzeit ergeben könne und keinen Ausstand zu begründen vermöge. Die Ausführungen zur Ehefrau des Experten und einer angeblich früheren Lebensgefährtin des Beschwerdeführers könnten nicht nachvollzogen werden. Der Beschwerdeführer sei in der Region [...], die Experten in den Regionen [...] und [...] tätig. Es bestehe somit keine besondere persönliche oder wirtschaftliche Nähe, welche eine Befangenheit begründen könnte.

## **E. 5.3**

Aus Art. 29 Abs. 1 BV ergibt sich der Anspruch auf unbefangene Entscheidungsträger der Verwaltung. Art. 10 VwVG konkretisiert diese allgemeinen Verfahrensvoraussetzungen von Art. 29 Abs. 1 BV, indem er den Ausstand in Verwaltungsverfahren des Bundes regelt (BGE 132 II 485 E. 4.2). Die Generalklausel von Art. 10 Abs. 1 Bst. d VwVG gilt als erfüllt, wenn Tatsachen vorliegen, die das Misstrauen in die Unbefangenheit und damit in die Unparteilichkeit des Amtsinhabers objektiv rechtfertigen (Urteil des BVGer B-2237/2022 vom 15. Juni 2023 E. 4.1.2 m.w.H.). Insbesondere wirtschaftliche Interessen in Form wirtschaftlicher Beziehungsnähe (z.B. eines Arbeitsverhältnisses oder sonstiger Geschäftsbeziehungen) oder im Rahmen eines Konkurrenzverhältnisses können den Anschein von Befangenheit wecken, wobei objektive Gründe auf eine gewisse Intensität hindeuten müssen. Ein Ausstandsgrund kann weiter gegeben sein, wenn objektive Anhaltspunkte bestehen, welche auf eine ernsthaft gestörte - geradezu feindschaftliche - zwischenmenschliche Beziehung hindeuten (Urteil des BVGer B-2237/2022 vom 15. Juni 2023 E. 4.1.3). Das Misstrauen in die Unparteilichkeit muss objektiv und durch vernünftige Gründe gerechtfertigt sein (BGE 135 I 14 E. 2; 127 I 196 E. 2b). Tatsächliche Befangenheit wird laut bundesgerichtlicher Rechtsprechung für den Ausstand nicht verlangt; es genügt, wenn Umstände vorliegen, die bei objektiver Betrachtung den Anschein der Befangenheit zu begründen vermögen (BGE 140 I 326 E. 5.1; 134 I 238 E. 2.1). Für verwaltungsinterne Verfahren gilt dabei nicht der gleich strenge Massstab wie für unabhängige richterliche Behörden; gerade die systembedingten Unzulänglichkeiten des verwaltungsinternen Verfahrens haben zur Schaffung unabhängiger richterlicher Instanzen geführt (BGE 137 II 431 E. 5.2).

### **E. 5.4.1**

Der Beschwerdeführer begründet die angeblich enge wirtschaftliche Konkurrenzsituation zu den Prüfungsexperten nicht näher. Aus der Stellungnahme der Prüfungskommission ergibt sich hingegen, dass er in [...] und damit nicht in der gleichen Region tätig ist wie die

beiden Experten ([...] und [...]). Soweit überhaupt von einer Konkurrenzsituation gesprochen werden kann, vermag diese darum keinen Ausstandsgrund zu begründen.

#### **E. 5.4.2**

Selbst wenn die ehemalige Lebenspartnerin des Beschwerdeführers bei ihrer Prüfung von der Ehefrau eines der Prüfungsexperten geprüft wurde, ergibt sich auch daraus kein Ausstandsgrund für den Experten in der Prüfung des Beschwerdeführers. Entgegen den Ausführungen des Beschwerdeführers begründet dies keine persönliche Verknüpfung oder Feindschaft, die einen Ausstandsgrund begründen könnten.

#### **E. 5.4.3**

Zugelassene Prüfungskandidaten erhalten das Verzeichnis der möglichen Expertinnen und Experten (Ziff. 2.32 Prüfungsordnung). Allfällige Ausstandsbegehren gegen Experten hätten mindestens 6 Woche vor Prüfungsbeginn bei der Erinstanz vorgebracht und begründet werden müssen (Ziff. 4.25 Prüfungsreglement). Der Beschwerdeführer hat vor der Prüfung kein Ausstandsbegehren gestellt, insbesondere nicht mindestens sechs Wochen vor der Prüfung. Ob der Beschwerdeführer den Befangenheitsgrund erst nach der Durchführung der Prüfung erkennen konnte, erscheint angesichts der von ihm geltend gemachten intensiven wirtschaftlichen (und persönlichen) Beziehungen fraglich, kann jedoch offenbleiben, da diese ohnehin keine Befangenheit begründen würden.

#### **E. 5.5**

Die Vorinstanz hat somit korrekt festgestellt, dass keine Ausstandsvorschriften verletzt wurden.

#### **E. 6.1**

Der Beschwerdeführer macht eine Verletzung seines Anspruchs auf Rechtsgleichheit bzw. Chancengleichheit geltend. Die Chancengleichheit beziehe sich dabei nicht nur auf alle in derselben Kampagne geprüften Mitprüflinge, sondern auch alle Prüflinge desselben Ausbildungsganges früherer Prüfungsperioden. Die Experten seien bei der Prüfung des Beschwerdeführers nicht wie üblich hinten im LKW gesessen, sondern auf dem Beifahrersitz zwischen dem Beschwerdeführer und dem Fahrschüler. Dadurch sei die Prüfungssituation erheblich beeinträchtigt gewesen und von der üblichen Prüfungsorganisation abgewichen. Konkret habe dies dazu geführt, dass sowohl der Beschwerdeführer als auch der Fahrschüler eine stark eingeschränkte Sicht auf die Rückspiegel gehabt hätten, die Akustik eine Übertragung durch eine weitere Person erfordert habe und der Beschwerdeführer im Notfall stark behindert gewesen wäre, direkt in das Lenkrad einzugreifen. Es handle sich somit um einen wesentlichen Verfahrensmangel. Angesichts der Prüfungssituation und des darin begründeten Abhängigkeitsverhältnisses sei es dem Beschwerdeführer nicht zumutbar gewesen, auf die Sitzordnung hinzuweisen oder um einen Platztausch zu ersuchen.

#### **E. 6.2**

Demgegenüber hält die Vorinstanz fest, es gebe keine festgelegte Sitzordnung für die Prüfung und der Beschwerdeführer wähle das Fahrzeug aus. Die Sitzplätze der Experten würden sich aus den jeweiligen Platzverhältnissen ergeben. Indem der Beschwerdeführer behauptete, die Experten würden immer hinten sitzen, nehme er zu Unrecht eine für ihn passende Definition des ordentlichen Prüfungsablaufs in Anspruch. Im Übrigen wäre es dem Beschwerdeführer freigestanden, den Experten um einen Platzwechsel zu bitten, daran

ändere auch ein allfälliges Abhängigkeitsverhältnis nichts. Es sei sodann nicht ersichtlich, welche erheblichen Nachteile der Beschwerdeführer durch die Sitzordnung gehabt habe.

### **E. 6.3**

Die Prüfungskommission führt aus, die gemeinsame Sitznahme von Fahrschüler, Kandidat und Expertenteam in der Kabine stelle eine etablierte Praxis dar und sei die einzige Möglichkeit für eine fachliche Bewertung. Eine Sitzordnung sähen die Vorschriften nicht vor. Es hätte am Beschwerdeführer gelegen, innerhalb des Fahrzeugs einen für die Durchführung der Prüfungslektion geeigneten Platz einzunehmen.

#### **E. 6.4.1**

Aus dem Gleichbehandlungsgebot (Art. 8 Abs. 1 BV) wird für das Prüfungsrecht der Grundsatz der Chancengleichheit abgeleitet (Urteil des BGer 2C\_769/2019 vom 27. Juli 2020 E. 6.2). Für die Prüfungsgestaltung ist die Chancengleichheit insofern wegleitend, als für alle Prüfungskandidaten im Sinne formaler Gleichheit möglichst gleiche Bedingungen hergestellt werden sollen. Gleiche Bedingungen ermöglichen es allen Kandidaten einen ihren tatsächlichen Fähigkeiten entsprechenden Leistungsnachweis abzulegen; ungleiche Bedingungen verletzen dagegen grundsätzlich das Gleichbehandlungsgebot (Urteil des BGer 2C\_769/2019 vom 27. Juli 2020 E. 6.2). Mängel im Prüfungsablauf sind allerdings nur dann beachtlich, wenn sie erheblich sind, d.h. wenn sie das Prüfungsergebnis kausal beeinflusst haben oder beeinflussen können (Urteil des BGer 2D\_6/2010 vom 24. Juni 2010 E. 5.2; Urteile des BVGer B-2645/2020 vom 16. Juni 2022 E. 4.1; B-2880/2018 vom 19. März 2020 E. 8.3.2 je m.w.H.).

#### **E. 6.4.2**

Mit Blick auf den Grundsatz von Treu und Glauben (Art. 5 Abs. 3 BV) sowie zum Schutz der Chancengleichheit aller Kandidierenden im Prüfungsverfahren sind Mängel im Prüfungsablauf schnellstmöglich geltend zu machen (BGer 2C\_769/2019 vom 27. Juli 2020 E. 7.2, nicht publ. in: BGE 147 I 73). Der Anspruch eines Prüfungskandidaten auf Beseitigung des Mangels und dessen Folgen erlischt demzufolge, wenn er trotz Kenntnis des Verfahrensmangels die ihm zumutbare Rüge unterlässt und sich auf das fehlerhafte Prüfungsverfahren einlässt. Durch die Pflicht zur raschen Rüge eines Verfahrensmangels soll verhindert werden, dass ein Kandidat, indem er zunächst in Kenntnis des Verfahrensmangels das Prüfungsergebnis abwartet, sich im Vergleich zu den anderen Prüfungsteilnehmenden eine ihm nicht zustehende weitere Prüfungschance verschafft (BGer 2C\_769/2019 vom 27. Juli 2020 E. 7.2, nicht publ. in: BGE 147 I 73; Urteil des BGer 2D\_7/2011 vom 19. Mai 2011 E. 4.6; Urteil des BVGer B-5989/2024 vom 3. März 2026 E. 4.3.5). Für die Entscheidung darüber, ob eine Rüge hinreichend früh erhoben worden ist, kommt es darauf an, ob und ab welchem Zeitpunkt es dem Kandidaten zugemutet werden konnte, auf den Verfahrensfehler hinzuweisen. Dies hängt von den Umständen des Einzelfalls ab (BGer 2C\_769/2019 vom 27. Juli 2020 E. 7.2, nicht publ. in: BGE 147 I 73; Urteil des BGer 2C\_967/2022 vom 25. Mai 2023 E. 6.1; Urteil des BVGer B-7706/2024 vom 28. August 2025 E. 5.3).

### **E. 6.5**

Selbst wenn davon ausgegangen würde, dass es dem Beschwerdeführer unzumutbar war, den Verfahrensmangel sofort während der Prüfung vom 16. September 2024 zu rügen, ist nicht ersichtlich und wird auch nicht vorgebracht, weshalb der Beschwerdeführer den Mangel nicht nach der Prüfung, aber vor Eröffnung der Prüfungsverfügung vom 24.

September 2024, gerügt hat. Ein angebliches Abhängigkeitsverhältnis bzw. -gefühl des Beschwerdeführers zu den Prüfern im Prüfungszeitpunkt vermöchte jedenfalls nicht zu begründen, weshalb nach der Prüfung eine sofortige Anzeige an die Prüfungskommission unzumutbar gewesen wäre. Die erstmalige Rüge mit der Beschwerdeschrift ist verspätet erfolgt und damit unzulässig. Im Übrigen erscheint es fraglich, ob es dem Beschwerdeführer unzumutbar war, die vorgebrachte Verletzung der Chancengleichheit während der Prüfung zu rügen. Bei den vom Beschwerdeführer genannten Einschränkungen (erschwerter Kommunikation zwischen dem Beschwerdeführer und dem Fahrschüler, stark eingeschränkte Sicht auf die Rückspiegel, stark behinderte Möglichkeit des Beschwerdeführers im Notfall ins Lenkrad einzugreifen) handelt es sich um sicherheitsrelevante Elemente, weshalb sich die Frage stellt, ob der Beschwerdeführer nicht sogar verpflichtet gewesen wäre, auf die angeblich ungewohnte Platzierung des Experten und die damit einhergehenden Einschränkungen hinzuweisen. Diese Frage kann vorliegend jedoch offenbleiben, da die Rüge ohnehin verspätet war.

#### **E. 7.1**

Der Beschwerdeführer macht eine Verletzung der Begründungspflicht geltend. Ihm sei es nicht möglich, die Bewertung nachzuvollziehen und sie dadurch substantiiert anzufechten. Die Erstinstanz beschränke sich auf die tabellarische Vergabe von Punkten zu einzelnen Kriterien und habe hierzu in teilweise unlesbarer Handschrift Beobachtungen notiert. Die Vorinstanz ihrerseits gehe nicht auf seine jeweiligen Rügen mit entsprechenden Beweisanträgen zu den Bewertungskriterien ein, sondern verweise pauschal auf die Begründung der Experten und stelle darauf ab. Dadurch verletze sie ihre Prüf- und Begründungspflicht.

#### **E. 7.2**

Diesbezüglich hält die Vorinstanz fest, dass die Erstinstanz ihrer Begründungspflicht mit den Beurteilungsformularen nachgekommen sei. Sie habe in der Vernehmlassung weitere, konkretisierende und verfeinernde Begründungselemente aufgeführt. Die Begründungspflicht sei somit nicht verletzt, was sich insbesondere daran zeige, dass es dem Beschwerdeführer möglich war, die Bewertung anzufechten, wie er in der Beschwerde selbst beweise, indem er die Bewertung inhaltlich rügt. Die Vorinstanz habe ihre Begründungspflicht ebenfalls nicht verletzt. Sie habe alle relevanten Einwände des Beschwerdeführers sowie die Begründung der Experten dargestellt. Entgegen den Ausführungen des Beschwerdeführers sei nicht erforderlich, dass sie jeder Rüge des Beschwerdeführers die Ausführungen der Experten entgegenstellt und eine eigene Würdigung mit eigenen Begründungen abzugeben habe, weshalb der Rüge gefolgt oder nicht gefolgt werden könne. Die Vorinstanz habe die Erläuterungen der Experten vor dem Hintergrund der Rügen des Beschwerdeführers untersucht und halte diese für vertretbar, vollständig und nachvollziehbar. Entsprechend sei sie ihrer Begründungspflicht nachgekommen.

#### **E. 7.3.1**

Die Bundesverfassung garantiert mit Art. 29 BV die ordnungsgemässe Anwendung des jeweils anwendbaren Verfahrensrechts (Urteil des BGer 2C\_162/2015 vom 19. Januar 2016 E. 2.4.3). Die verfassungsrechtlichen Verfahrensgarantien werden für das Verwaltungsverfahren durch Art. 26 ff. VwVG konkretisiert. Die Behörde würdigt, bevor sie verfügt, alle erheblichen und rechtzeitigen Vorbringen der Parteien (Art. 32 Abs. 1

VwVG). Schriftliche Verfügungen sind, auch wenn die Behörde sie in Briefform eröffnet, als solche zu bezeichnen, zu begründen und mit einer Rechtsmittelbelehrung zu versehen (Art. 35 Abs. 1 VwVG). Mit dem Gehörsanspruch (Art. 29 VwVG) korreliert die Pflicht der Behörde, den Entscheid zu begründen. Die Begründungspflicht erfordert, dass sich der Betroffene über die Tragweite des Entscheids Rechenschaft geben und ihn in voller Kenntnis der Sache an die höhere Instanz weiterziehen kann. In diesem Sinne müssen wenigstens kurz die Überlegungen genannt werden, von denen sich die Behörde hat leiten lassen und auf die sich ihr Entscheid stützt (BGE 146 II 335 E. 5.1; 143 III 65 E. 5.2; 138 I 232 E. 5.2).

### **E. 7.3.2**

Der Begründungspflicht wird im Prüfungsrecht nach der Rechtsprechung Genüge getan, wenn die Behörde der Kandidatin oder dem Kandidaten - allenfalls auch nur mündlich - kurz darlegt, welche Lösungen bzw. Problemanalysen erwartet wurden und inwiefern die Antworten den Anforderungen nicht zu genügen vermochten (Urteile des BGer 2C\_505/2019 vom 13. September 2019 E. 4.2.1; 2D\_10/2019 vom 6. August 2019 E. 4.2). Der Anspruch auf Begründung ist nicht schon dann verletzt, wenn die Prüfungsbehörde sich vorerst darauf beschränkt, die Notenbewertung bekannt zu geben. Es genügt, wenn sie eine weitergehende Begründung im Rechtsmittelverfahren liefert und die Kandidatin oder der Kandidat Gelegenheit erhält, in einem zweiten Schriftenwechsel ausführlich dazu Stellung zu nehmen (Urteile des BGer 2C\_505/2019 vom 13. September 2019 E. 4.2.1; 2C\_1004/2017 vom 29. Mai 2018 E. 3.1). Dabei muss die Behörde die Begründung so abfassen, dass die Kandidatin oder der Kandidat erkennen kann, weshalb die Behörde ihren Entscheid so und nicht anders gefällt hat, und diesen Entscheid gegebenenfalls sachgerecht anfechten kann (BGE 133 III 439 E. 3.3; 129 I 232 E. 3.2; Urteil des BVGer B-3872/ 2020 vom 29. März 2021 E. 5.2). Im Gegensatz zu anderen Verwaltungsverfahren, wo die Behörde ihre Verfügung bereits bei deren Erlass gehörig begründen muss, kann die Prüfungsbehörde eine über die Bekanntgabe der Noten hinausgehende Begründung im Rechtsmittelverfahren nachliefern und die Kandidatin oder der Kandidat erst im Rahmen des zweiten Schriftenwechsels zur Argumentation der Behörde Stellung nehmen. Dies ist aufgrund der Eigenheiten der Prüfungssituation, und weil es sich regelmässig um Massengeschäfte handelt, hinzunehmen (Urteil des BVGer B-404/2022 vom 11. Januar 2023 E. 4.2.4).

### **E. 7.4**

Bei den absolvierten Prüfungsteilen haben die Experten jeweils ein Beurteilungsformular erstellt, das dem Beschwerdeführer ausgehändigt wurde. Aus diesem sind für die einzelnen Kriterien die erhaltenen Punkte sowie kurze Beobachtungen bzw. Begründungen ersichtlich. Im Rahmen des vorinstanzlichen Verfahrens hat die Prüfungskommission in der Stellungnahme vom 28. Januar 2025 sowie der Duplik vom 25. März 2025 ausführlich zu den Rügen des Beschwerdeführers Stellung genommen und ihre Bewertung zu jedem Bewertungskriterium inhaltlich dargelegt. Der Beschwerdeführer war entsprechend sowohl im vorinstanzlichen Verfahren als auch im vorliegenden Beschwerdeverfahren in der Lage, die Bewertung inhaltlich zu rügen. Damit ist die Prüfungskommission ihrer Begründungspflicht nachgekommen, weshalb die Vorinstanz die entsprechende Rüge zu Recht abgewiesen hat. Soweit der Beschwerdeführer im Rahmen seiner inhaltlichen Rüge zu den einzelnen Bewertungskriterien auch eine ungenügende Begründung vorbringt, wird darauf nicht mehr einzeln eingegangen.

### **E. 7.5**

Die Vorinstanz hat im angefochtenen Entscheid die Rügen des Beschwerdeführers festgehalten und diesen Rügen die Begründungen der Experten gegenübergestellt (E. 4.2-4.4 des angefochtenen Entscheids). Weiter führt die Vorinstanz darin aus, die Prüfungskommission habe zu jedem gerügten Beurteilungskriterium substantiierte Erläuterungen abgegeben, welche dem Vorbringen des Beschwerdeführers entgegenstehen. Die Vorinstanz habe sich anschliessend mit sämtlichen Rügen des Beschwerdeführers auseinandergesetzt und sei zum Schluss gekommen, die Prüfungskommission habe ihren Ermessensspielraum eingehalten und ihre Bewertung plausibel begründet. Aufgrund dessen ist vorliegend keine Verletzung der Begründungspflicht durch die Vorinstanz zu erkennen.

### **E. 8**

Als Zwischenfazit ist somit festzuhalten, dass die Prüfung und die angefochtene Verfügung in formeller Hinsicht nicht zu beanstanden sind. Damit ist das erste Rechtsbegehren des Beschwerdeführers (Wiederholung der Prüfungsleistung) als unbegründet abzuweisen.

### **E. 9.1**

Der Beschwerdeführer rügt eine Unterbewertung seiner Leistung in den beiden Fahrlektionen (Prüfungsteil 1) sowie der Theorielektion (Prüfungsteil 2). In beiden Fahrlektionen und in der Theorielektion hat er die Note 3.5 erhalten.

### **E. 9.2**

Da der Beschwerdeführer nur die ungenügenden Prüfungsteile wiederholen muss (Ziff. 5.52 Reglement; E. 1.5 und 3.3), ist vorliegend nicht nur zu prüfen, ob die gesamte Prüfung bestanden wurde, sondern auch, ob die einzelnen Prüfungsteile mit einer genügenden Note hätten bewertet werden müssen.

### **E. 10.1**

Bei der Fahrlektion 1 im Prüfungsteil 1 (Kategorie C oder D) hat der Beschwerdeführer 15 von 33 möglichen Punkten und damit die Note 3.5 erhalten. Jedes der 11 Kriterien wurde mit 0 bis 3 Punkten bewertet.

#### **E. 10.2.1**

Beim Kriterium 1.1: "Setzt verständliche, messbare Lernziele", hat der Beschwerdeführer 2 Punkte erhalten. Die Prüfungsexperten begründen die Bewertung damit, dass die vom Beschwerdeführer formulierten Ziele teilweise nicht eindeutig messbar gewesen seien. Bei zwei der vier Lernziele habe er verlangt, dass der Fahrschüler etwas "grösstenteils (<80%)" selbständig könne (Anpassung der Geschwindigkeit vor Verzweigungen und Kontrolle des Überhangs vor dem Abbiegen). Dieses Ziel sei nicht eindeutig messbar, da kleiner als 80% einen Bereich von 1-79% umfasse und bei dieser Spannbreite nicht von "grösstenteils" gesprochen werden könne. Es sei nicht klar, welcher konkrete Lernerfolg damit erzielt würde. Zudem habe der Beschwerdeführer die Lernziele nicht zu Beginn der Prüfung, sondern erst 40 Minuten nach Beginn der Lektion verständlich aufgezeigt.

#### **E. 10.2.2**

Der Beschwerdeführer rügt, diese Begründung sei widersprüchlich, soweit kritisiert werde, er hätte sich nicht vergewissert, ob der Lernerfolg für den Fahrschüler klar sei, obwohl gleichzeitig festgehalten werde, er habe den Fahrschüler gefragt, ob er die Lernziele verstanden habe. "Grösstenteils" und "<80%" schlossen sich gar nicht aus. Auch inhaltlich

überzeuge die Begründung nicht, denn sein Ziel sei quantitativ messbar. Selbst wenn den Prüfungsexperten gefolgt würde, sei seine Antwort doch zumindest vertretbar und darum korrekt. Er habe in die Lektion eingeführt und dann die Lernziele genannt.

### **E. 10.2.3**

Wie dargelegt (E. 2.2), auferlegt das Bundesverwaltungsgericht sich bei der Überprüfung von Prüfungsentscheiden einer Zurückhaltung und schreitet erst ein, wenn die Beurteilung offensichtlich unhaltbar ist oder auf einer krassen Fehleinschätzung beruht (Urteil des BVerG B-4173/2024 vom 25. September 2025 E. 4 m.w.H.). Es weicht nicht ohne Not von der Beurteilung der Experten ab, solange diese ihre Bewertung begründen und ihre Auffassung, soweit sie von derjenigen des Beschwerdeführers abweicht, nachvollziehbar und einleuchtend ist. Es genügt für eine Anpassung der Bewertung mithin nicht, wenn der Beschwerdeführer lediglich behauptet, seine Antwort sei vertretbar, ohne darzulegen, inwiefern die Bewertung der Prüfungsexperten unhaltbar ist oder auf einer krassen Fehleinschätzung beruht. Soweit der Beschwerdeführer zu den folgenden Kriterien nur seine abweichende Meinung wiederholt, wird nicht mehr darauf eingegangen.

### **E. 10.2.4**

Die Indikatoren, nach welchen die Prüfungsexperten die jeweiligen Kriterien für die Fahrlektionen bewerten, sind in der Wegleitung festgehalten (Ziff. 4.2 Wegleitung). Der Beschwerdeführer hat als Lernziele formuliert: "Im zweiten Teil der Lektion wird die Geschwindigkeit vor Verzweigung grösstenteils (<80%) selbständig korrekt angepasst" und "Es wird grösstenteils (<80%) selbständig der Überhang vor dem Abbiegevorgang kontrolliert". Die Prüfungsexperten halten korrekterweise fest, dass das Ziel bei 1-79% bzw. eigentlich wohl auch bei 0% erreicht wäre, weshalb nicht klar sei, welcher konkrete Lernerfolg damit erzielt werden soll (Ziff. 4.2 Wegleitung, Indikatoren zu 1.1). Das vom Beschwerdeführer formulierte Ziel kann nur entweder erreicht (<80%) oder übertroffen (>/=80%) werden. Für den Fahrschüler war es somit gar nicht möglich, diese zwei Lernziele nicht zu erreichen. Insbesondere im unteren Prozentbereich kann jedenfalls nicht mehr von "grösstenteils" gesprochen werden, womit ein Widerspruch besteht (vgl. Ziff. 4.2 Wegleitung, Indikatoren zu 1.1). Der Beschwerdeführer macht in der Beschwerde in diesem Zusammenhang insbesondere nicht geltend, dass es sich bei den "80%" um einen Flüchtigkeitsfehler handeln würde und er eigentlich - und für die Experten erkennbar - "80%" zur Zielerreichung gemeint habe, weshalb darauf nicht einzugehen ist. Unter diesen Umständen ist es nicht sachfremd, dass der Beschwerdeführer zwei der möglichen drei Punkte erhalten hat.

### **E. 10.3.1**

Beim Kriterium 1.2: "Baut die Lektion lernlogisch auf" hat der Beschwerdeführer einen Punkt erhalten. Die Prüfungsexperten führen diesbezüglich aus, er habe die Lektion nicht stufengerecht gestaltet. Fahrlehrer seien verpflichtet, für jeden Fahrschüler eine Ausbildungskarte zu führen, auf der die erteilten theoretischen und praktischen Unterrichtsstunden sowie der Ausbildungsstand festgehalten werde. Der Beschwerdeführer habe mit dem Fahrschüler den Kreisverkehrsplatz bereits in den sieben vorherigen Lektionen geübt und bei der siebten festgehalten, der Fahrschüler könne dies bereits "mehrheitlich selbständig". Da gemäss den Lernzielen aber verlangt werde, dass er dies "grösstenteils (<80%)" selbständig mache, sei das Ziel bereits vor der Fahrstunde erreicht gewesen. Zudem sei für dieses Thema eine Instruktion über 20 Minuten vorgesehen

gewesen. Die Lektionsplanung und die Umsetzung der Lektionen hätten deshalb nicht an den Vorkenntnissen angeknüpft. Die Wahl des Themas und der Aufbau der Lektion seien nicht stufengerecht erfolgt, da sie nicht dem Ausbildungsstand des Fahrschülers entsprochen hätten. Um eine bessere Bewertung zu erhalten, hätten ausgehend von den vorhandenen Kompetenzen durch die Lernsequenz des Unterrichts neue Fähigkeiten erlernt werden sollen.

#### **E. 10.3.2**

Der Beschwerdeführer führt diesbezüglich aus, er habe mit den Modellen das Vorwissen des Schülers zu den für die Lektionen vorgesehenen Inhalten abgefragt und darauf aufbauend durch eigene Erläuterungen allfällige Wissenslücken geschlossen. Am Schluss habe er sich informiert, ob der Schüler alle Informationen verstanden habe. Die Experten könnten zudem aufgrund ihrer fehlenden Kenntnisse nicht davon ausgehen, dass der Lernfortschritt bereits vor der Lektion erfüllt worden sei. Der Beschwerdeführer habe die Schülerblätter individuell erstellt und basierend auf dem Wissensstand die Unterrichtseinheit geplant.

#### **E. 10.3.3**

Gemäss Art. 15 Abs. 1 Bst. a der Verordnung vom 28. September 2007 über die Zulassung von Fahrlehrern und Fahrlehrerinnen und ihre Berufsausübung (FV, SR 741.522) müssen die Fahrlehrer zur Kontrolle der Einhaltung der Arbeits- und Unterrichtszeit eine Ausbildungskarte zu jedem Fahrschüler und zu jeder Fahrschülerin führen, welche die erteilten theoretischen und praktischen Unterrichtsstunden nach Datum und Zeit, den Ausbildungsstand und gegebenenfalls die abgelegten Führerprüfungen enthält. Gemäss Aufgabenstellung im Prüfungsteil 1 bereiten die Kandidierenden zwei Fahrlektionen nach dem Schülerblatt vor (Ziff. 3.3 Wegleitung). Kandidierende müssen der Prüfungsleitung am Prüfungstag unter anderem zwei Kopien der Ausbildungskarte vorlegen (Ziff. 3.6 Wegleitung).

#### **E. 10.3.4**

Die Ausbildungskarte wurde vom Beschwerdeführer ausgefüllt. Auf ihr ist der Ausbildungsstand festgehalten, nach dem die Lernfahrt geplant wird. Soweit sich die Prüfungsexperten somit auf die darin befindlichen Informationen, insbesondere den Ausbildungsstand berufen, stellen sie auf die Einschätzung des Beschwerdeführers ab. In Bezug auf die Thematik der Kreisverkehrsplätze ist aus der Ausbildungskarte ersichtlich, dass diese in allen sieben Fahrstunden behandelt wurden und der Schüler sich von Stufe 2 (wenig geübt) bis 4 von 5 Stufen (mehrheitlich selbständig) verbessert hat. Ausgehend davon erscheint es nicht sachfremd, dass die Prüfungsexperten es für nicht stufengerecht und ausreichend lernlogisch gegliedert hielten, dass der Beschwerdeführer 20 der 75 Minuten für eine Instruktion mit unterrichtender Methode verwendete (Ziff. 4.2 Wegleitung, Indikatoren zu 1.2). Soweit der Beschwerdeführer auf den Einsatz der Modelle abstellt, betrifft dies gemäss dem Lektionsplan nicht die Instruktion, sondern andere Bestandteile der Lektion, weshalb sich daraus nicht ergibt, dass eine Instruktion in dieser Länge bei diesem Wissensstand erforderlich wäre. Auch ist nachvollziehbar, wenn die Prüfungsexperten darlegen, dass das Lernziel mit "grösstenteils (<80%)" bereits erreicht war, als der Fahrschüler es angeblich bereits "mehrheitlich selbständig" beherrschte (Ziff. 4.2 Wegleitung, Indikatoren zu 1.2). Dies insbesondere, da letzteres der Lektionsplanung 6 von 10 (60%) entspricht und sich damit im oberen Rahmen der Lernzielvorgabe befindet.

Es ist mithin nicht zu beanstanden, dass die Prüfungsexperten den Aufbau der Prüfung als nicht stufengerecht qualifiziert und dem Beschwerdeführer lediglich einen Punkt zugesprochen haben.

#### **E. 10.4.1**

Beim Kriterium 1.3: "Setzt Methoden teilnehmergeerecht und zielführend ein", hat der Beschwerdeführer einen Punkt erhalten. Die Prüfungsexperten begründen dies damit, dass er zu viel anleite und kaum selbständiges Fahren fördere. Wie zum Kriterium 1.2 ausgeführt, habe der Schüler die Thematik "Kreisverkehrsplätze" bereits "mehrheitlich selbständig" ausführen können, weshalb eine 20-minütige Instruktion keine teilnehmergerechte und zielführende Methode dargestellt habe. Der Beschwerdeführer habe in dieser Sequenz aber alles vorgesprochen, was der Fahrschüler zu tun habe und zu tun haben werde. Angesichts der Vorkenntnisse des Fahrschülers sei dies keine bedürfnisgerechte Methode gewesen. Gleiches gelte in Bezug auf das Parkieren, wo der Fahrschüler über Vorkenntnisse verfügt habe und teilweise selbständig manövrieren konnte. Auch da sei eine Instruktion nicht teilnehmergeerecht gewesen, sondern es hätte eine entdeckende oder explorative Methode eingesetzt werden können, um seine Fähigkeiten zu ermitteln und mit ihm zusammen zu verbessern.

#### **E. 10.4.2**

Der Beschwerdeführer bringt vor, er habe den Fahrschüler im ersten Teil instruiert und im zweiten Teil habe der Fahrschüler die Übung selbständig absolviert, wobei der Beschwerdeführer nur noch bei Bedarf unterstützt habe. Er habe die Fahrstunde dadurch an den Bedürfnissen des Fahrschülers ausgerichtet und teilnehmergerecht gehandelt. Zudem nähmen die Experten eine unzulässige Doppelwertung vor, wenn sie die Methode mit gleicher Begründung wie beim Kriterium 1.2 kritisierten. Auch beim Parkieren habe er teilnehmergerecht gehandelt, indem er den ersten Durchgang angeleitet und den zweiten mit einer Hilfestellung unterstützt habe.

#### **E. 10.4.3**

Unter einem "Folgefehler" versteht man einen Fehler im Resultat, der sich einzig deshalb ergibt, weil an sich korrekt, aber mit einem falschen Zwischenresultat weitergerechnet worden ist (Urteil des BVGer B-5002/2025 vom 6. Januar 2026 E. 4.4). Ob die Prüfungsexperten einen derartigen Fehler nur bei der Bewertung der Berechnung des Zwischenresultats oder auch - beziehungsweise in welchem Ausmass - bei der Berechnung der weiteren Schritte berücksichtigen, hängt davon ab, welche Überlegung oder Berechnung von den Prüfungsexperten als die wesentliche Prüfungsleistung des zweiten Schritts bewertet wird. Da den Prüfungsexperten diesbezüglich ein relativ weites Ermessensspielraum zusteht, greift die Rechtsmittelinstanz nur ein, wenn dieser Spielraum rechtsfehlerhaft, beispielsweise rechtsungleich genutzt wurde (Urteile des BVGer B-7706/2024 vom 28. August 2025 E. 4.2.5; B-3925/2024 vom 23. Juli 2025 E. 5.1). Wenn mehrere Aufgaben nicht aufeinander aufbauen und die zweite Aufgabe unabhängig von der ersten Aufgabe gelöst werden kann, kann von vornherein kein Folgefehler vorliegen. Dies betrifft insbesondere Situationen, in denen der Prüfungskandidat die gleiche Fähigkeit in unterschiedlichen Aufgaben anwenden muss. In diesem Fall liegt kein Folgefehler vor, sondern ein wiederholter Fehler. Wiederholt ein Prüfungskandidat einen Fehler, so wird dadurch der Eindruck verstärkt, dass die hierfür notwendige Kompetenz fehlt. Wenn die wiederholten Fehler nicht berücksichtigt werden dürften, so würde dies zu einer

Ungleichbehandlung gegenüber denjenigen Kandidatinnen und Kandidaten führen, die den Fehler lediglich einmal gemacht haben und die Kompetenz wenigstens einmal unter Beweis gestellt haben. Solange die Ersteller der Prüfung die gesetzlichen Vorgaben, insbesondere auch die jeweiligen Vorschriften der Prüfungsordnung und der Wegleitung zur Prüfungsgestaltung einhalten, geniessen sie einen Ermessensspielraum, in den das Bundesverwaltungsgericht nicht ohne Not eingreift.

#### **E. 10.4.4**

Es erscheint nicht sachfremd, wenn die Vorinstanz eine zwanzigminütige Instruktion als nicht teilnehmergerecht qualifiziert, wenn der Fahrschüler diese Thematik bereits mehrheitlich selbständig ausführen kann (Ziff. 4.2 Wegleitung, Indikatoren zu 1.3). Der Beschwerdeführer bestreitet die Instruktion auch nicht. Es ist festzuhalten, dass die Indikatoren, aufgrund derer die Prüfungsexperten seine Leistung bewerten in der Wegleitung festgehalten sind. Auch wenn die Kriterien eine gewisse Nähe aufweisen (Aufbau der Lektion in Kriterium 1.2 bzw. teilnehmergerechte und zielführender Einsatz der Methoden in Ziff. 1.3), sind sie nicht identisch. Gemäss der Wegleitung (Ziff. 4.2, Indikatoren zu 1.2 und 1.3) wird beispielsweise im Kriterium 1.2 bewertet, ob die Inhalte stufengerecht erarbeitet werden, und im Kriterium 1.3, ob mit stufengerechten Aufgaben und Problemstellungen zum Denken angeregt wird. Beides ist vorliegend nicht der Fall, wenn der Beschwerdeführer mit dem Fahrschüler eine Instruktion über 20 Minuten macht, obwohl dieser die Thematik bereits mehrheitlich selbständig ausführen kann. Soweit vorliegend aufgrund der unterschiedlichen Bewertungskriterien überhaupt von einem Folgefehler gesprochen werden kann, vermag der Beschwerdeführer jedenfalls nicht darzulegen, dass der Ermessensspielraum rechtsfehlerhaft genutzt wurde oder dass die Bewertung im Ergebnis offensichtlich unhaltbar ist.

#### **E. 10.5.1**

Beim Kriterium 1.4: "Setzt Hilfsmittel / Medien / Übungsanlagen unterstützend ein", hat der Beschwerdeführer zwei Punkte erhalten. Gemäss den Prüfungsexperten war die Fahrstrecke für die Lernzielerreichung nicht optimal. Auch innerorts könne mit 50 km/h gefahren werden, wenn die Strassen-, Verkehrs- und Witterungsverhältnisse dies erlaubten. Das Anpassen der Geschwindigkeit hätte ihnen zufolge besser geschult werden können. Zudem sei das Funkgerät im Fahrzeug schlecht verständlich gewesen. Dies hätten sowohl der Beschwerdeführer als auch der Fahrschüler mitgeteilt. Um eine bessere Bewertung zu erhalten, hätte der Beschwerdeführer zum Beispiel eine andere Fahrstrecke wählen oder den Fahrschüler mehr selbst machen lassen können.

#### **E. 10.5.2**

Der Beschwerdeführer hält demgegenüber fest, die Prüfungsexperten verkennten, dass innerorts nicht schneller als 40 km/h gefahren werden könne. Ihm könne darum nicht vorgehalten werden, er habe die Fahrstrecke nicht optimal genutzt. An Probleme mit dem Funkgerät könne sich der Beschwerdeführer nicht erinnern und selbst wenn diese bestanden hätten, könnten sie nicht ihm angelastet werden. Der Fahrschüler habe die Funktionsfähigkeit des Funkgeräts nie beanstandet.

#### **E. 10.5.3**

Bereits im Beurteilungsformular, das die Prüfungsexperten anlässlich der Prüfung ausgefüllt haben, wurde festgehalten, dass der Fahrschüler den Beschwerdeführer schlecht verstanden habe. Zudem gesteht der Beschwerdeführer ein, dass ein Problem bestanden

habe, wenn auch nur bei den Experten. Angesichts dessen vermag der Beschwerdeführer nicht aufzuzeigen, dass die Kritik der Experten nicht nachvollziehbar sei, weshalb davon auszugehen ist, dass Kommunikationsprobleme bestanden haben. Der Beschwerdeführer war für die Bereitstellung des Fahrzeugs zuständig (Ziff. 3.8 Wegleitung), weshalb es in seiner Verantwortung lag, ein funktionierendes Funkgerät zu haben und die Kommunikation sicherzustellen. Mit dem pauschalen Vorbringen, innerorts sei eine Geschwindigkeit von über 40 km/h nie möglich, vermag der Beschwerdeführer die von den Prüfungsexperten vorgebrachte Kritik hinsichtlich der Wahl der Fahrstrecke nicht als sachfremd darzustellen. Dies insbesondere unter Berücksichtigung, dass die zielgerichtete Nutzung der Fahrstrecken ein Aspekt der Bewertung dieses Kriteriums darstellt (Ziff. 4.2 Wegleitung, Indikatoren zu 1.4). Unter diesen Umständen ist die Bewertung mit zwei Punkten nicht zu beanstanden.

#### **E. 10.6.1**

Beim Kriterium 2.1: "Kommuniziert verständlich, positiv und wertschätzend" hat der Beschwerdeführer zwei Punkte erhalten. Die Prüfungsexperten begründen die Bewertung damit, dass der Beschwerdeführer zu leise und monoton gesprochen und seine Aussagen nicht pointiert habe. Aufgrund der grösseren Dimension im Lastwagen sowie der vier anwesenden Personen hätte der Beschwerdeführer lauter sprechen müssen. Zudem habe er viel gesprochen, sich teilweise jedoch nicht versichert, ob der Fahrschüler die Anweisungen auch verstanden habe. Dies sei beispielsweise bei der Baustelle um 8.21 Uhr der Fall gewesen, als der Fahrschüler nicht wusste, wo er anhalten und was er tun sollte. Um eine bessere Bewertung zu erhalten, hätte der Beschwerdeführer lauter sprechen, seinen Redeanteil verringern und gezielter nachfragen sollen.

#### **E. 10.6.2**

Dem hält der Beschwerdeführer entgegen, es sei nicht ersichtlich, inwiefern es sich nachteilig auswirke, wenn der Beschwerdeführer zu viel rede. Der Beschwerdeführer könne aus seiner praktischen Erfahrung sodann bestätigen, dass seine Sprech- und Kommunikationsweise sich gerade nicht nachteilig auf die Wissensvermittlung und den Unterrichtsverlauf auswirke. Beim Vorfall mit der Baustelle habe der Fahrschüler kein Kommunikationsproblem gehabt, sondern sei bei orange über die Ampel gefahren und unsicher gewesen, ob sein Verhalten regelkonform gewesen sei. Der Beschwerdeführer habe ihm daraufhin erklärt, dies sei richtig gewesen.

#### **E. 10.6.3**

Der Beschwerdeführer bestreitet nicht, dass er leise, monoton und zu viel gesprochen hat. Er führt lediglich aus, dass er aus seiner praktischen Erfahrung bestätigen könne, seine Sprech- und Kommunikationsweise wirke sich gerade nicht nachteilig auf die Wissensvermittlung und den Unterrichtsverlauf aus. Es ist nachvollziehbar, dass eine zu leise und monotone Sprache der Verständlichkeit und Klarheit abträglich ist (Ziff. 4.2 Wegleitung, Indikatoren zu 2.1). Aus der eigenen Einschätzung des Beschwerdeführers zu seiner Kommunikationsart auf anderen Fahrten während Fahrstunden kann der Beschwerdeführer nichts ableiten, jedenfalls erscheint die Bewertung dadurch nicht unsachlich. Angesichts dessen ist die Bewertung mit zwei Punkten nicht sachfremd.

#### **E. 10.7.1**

Im Kriterium 2.2: "Handelt als Fahrlehrer/in auf eine effiziente Art und Weise", hat der Beschwerdeführer einen Punkt erhalten, da er nicht differenzieren konnte, was wann gesagt

werden musste. Ein Fahrschüler der Kategorie C sei anders zu beschulen als ein Fahrschüler der Kategorie B oder A, da er bereits den Führerausweis der Kategorie B habe und in der Lage sei, ein Fahrzeug selbständig zu führen. Es habe zu viele verbale Interventionen gegeben, und diese hätten im richtigen Moment erfolgen müssen, damit sie lernförderlich wirkten. Die Kontrolle des Überhangs links sei beispielsweise nicht gemacht worden, was der Beschwerdeführer gar nicht oder zu spät erkannt habe. Es sei ihm nicht gelungen, den Fahrschüler bei der vorgenannten Stelle mit der Baustelle effizient zu unterstützen, indem er ihm eine Hilfestellung gegeben habe, wo er anhalten solle und warum. Um eine bessere Bewertung zu erhalten, hätte der Beschwerdeführer während der Fahrt etwas weniger Unnötiges besprechen sollen, womit der Fahrschüler weniger abgelenkt worden wäre. Besprechungen hätten im Rahmen eines Halts gemacht werden können und verbale Interventionen hätten dann erfolgen müssen, als noch Zeit war, um zu reagieren. Zudem hätte der Beschwerdeführer die Kritik begründen bzw. die Begründung mit dem Fahrschüler zusammen erarbeiten können. Fahrlehrer sollten zielgerichtet, präzise und in passenden Momenten sprechen. Während der Fahrt seien klare und kurze Anweisungen zu geben, während Reflexion und Erklärungen besser in Gesprächspausen oder nach der Fahrt erfolgten.

#### **E. 10.7.2**

Der Beschwerdeführer führt demgegenüber aus, es werde nicht dargestellt, inwieweit sein Vorgehen absolut unvertretbar sei, weshalb es als korrekt zu gelten habe. Aus seiner beruflichen Erfahrung könne er rückfolgern, dass seine Interventionen sehr wohl situationsangemessen und lernförderlich seien. Es werde auch nicht dargelegt, welche Verbote und Interventionen verspätet oder nicht situationsgerecht erfolgt seien.

#### **E. 10.7.3**

Entgegen der Behauptung des Beschwerdeführers, hat nicht jedes Verhalten als korrekt zu gelten, das nicht nachweislich unvertretbar ist (vgl. E. 2.2). In Bezug auf die von den Prüfungsexperten explizit genannte Situation äussert sich der Beschwerdeführer sodann nicht. Die Begründung der Prüfungsexperten, wonach nur ein Punkt vergeben wurde, weil der Beschwerdeführer auf die Unterforderung nicht reagiert, zu viel geredet habe und die verbalen Interventionen zur falschen Zeit erfolgt seien, erscheint nachvollziehbar und entspricht auch den Indikatoren für dieses Kriterium (Ziff. 4.2 Wegleitung, Indikatoren zu 2.2). Aus seiner beruflichen Erfahrung vermag der Beschwerdeführer zudem nichts für diese Prüfung abzuleiten.

#### **E. 10.8.1**

Beim Kriterium 3.1: "Stellt die fachliche Korrektheit sicher", hat der Beschwerdeführer einen Punkt erhalten. Gemäss den Prüfungsexperten sei der Beschwerdeführer kaum auf die fahrzeugtypischen Eigenheiten des Lastwagens eingegangen, die sich daraus ergäben, dass der Lastwagen viel träger und schwerfälliger als ein Personenwagen sei. Die Geschwindigkeitsgestaltung sei von grösster Bedeutung für die Verkehrssicherheit. Der Beschwerdeführer habe wichtige mit dieser Thematik zusammenhängende Aspekte wie die Blicksystematik und den toten Winkel bei der A-Säule oder hinter den Rückspiegeln nicht thematisiert. Spur- und Tempogestaltung seien ebenfalls kein Schwerpunktthema gewesen bzw. hätten keine Rolle gespielt. Um eine bessere Bewertung zu bekommen, hätte der Beschwerdeführer konsequent darauf achten müssen, dass die Geschwindigkeit vor dem Kreisverkehrsplatz kleiner sein müsse als bei der Ausfahrt. Zudem hätte er den grösseren

Platzbedarf und die damit veränderte Spurgestaltung sowie die Blicksystematik (insbesondere hinsichtlich des toten Winkels) thematisieren müssen.

#### **E. 10.8.2**

Der Beschwerdeführer bringt diesbezüglich lediglich vor, die Begründung sei ungenügend.

#### **E. 10.8.3**

Die Prüfungsexperten haben unter Berücksichtigung der fahrzeugtypischen Eigenheiten des Lastwagens aufgezeigt, welche Thematiken der Beschwerdeführer zu wenig oder gar nicht thematisiert hat. Der Beschwerdeführer bestreitet diese vorgebrachten Mängel denn auch nicht und geht darauf nicht ein. Unter Berücksichtigung, dass die Fahrschüler bereits einen Fahrausweis der Kategorie B besitzen, ist es nachvollziehbar, dass der Beschwerdeführer unter anderem die von den Prüfungsexperten genannten fahrzeugspezifischen Thematiken hätte behandeln sollen (vgl. auch Ziff. 4.2 Wegleitung, Indikatoren zu 3.1). Dies hat der Beschwerdeführer nicht gemacht, weshalb die Bewertung mit einem Punkt nicht sachfremd und damit nicht zu beanstanden ist.

#### **E. 10.9.1**

Für das Kriterium 3.2: "Sorgt für die Einhaltung von Verkehrsregeln und Verkehrssicherheit", hat der Beschwerdeführer zwei Punkte erhalten. Die Prüfungsexperten führen diesbezüglich aus, um 8.45 Uhr sei die Einfahrt in den Kreisverkehrsplatz behindert worden, wodurch ein Auto von links seine Geschwindigkeit habe verringern müssen. Beim Rechtsabbiegen um 9.03 Uhr sei das Fahrschulfahrzeug zudem auf die Gegenfahrbahn gelangt, weshalb das entgegenkommende Fahrzeug reagieren musste. Der Beschwerdeführer hätte diese Situationen frühzeitig erkennen, intervenieren und mit dem Fahrschüler lernförderlich besprechen sollen. Er hätte mit dem Fahrschüler besprechen müssen, weshalb die Fehler gemacht wurden und wie sie hätten verhindert werden können.

#### **E. 10.9.2**

Der Beschwerdeführer bringt zu diesem Kriterium ebenfalls lediglich vor, die Begründung sei ungenügend.

#### **E. 10.9.3**

Die Prüfungsexperten zeigen zwei konkrete Situationen auf, in denen der Beschwerdeführer falsch und insbesondere zu spät gehandelt hat. Dadurch wurden Verkehrsregeln verletzt und der Verkehr behindert. Zudem wurde dargelegt, wie der Beschwerdeführer diese Fehler verhindern soll (insbesondere durch frühzeitiges Erkennen und Intervenieren). Da als Indikator für dieses Kriterium gilt, dass die Sicherheit während des Unterrichts gewährleistet wird und keine erhöhte abstrakte oder konkrete Gefährdung vorliegt (Ziff. 4.2 Wegleitung, Indikatoren zu 3.2), und dies zumindest in zwei Situation nicht eingehalten wurde, ist die Bewertung nachvollziehbar.

#### **E. 10.10.1**

Beim Kriterium 4 "Wertet den Lernerfolg wirkungsvoll aus" hat der Beschwerdeführer einen der drei Punkte erhalten. Die Rückmeldungen des Beschwerdeführers seien wenig konstruktiv oder hilfreich gewesen, weder am Schluss noch bei den Zwischenbesprechungen. So habe der Beschwerdeführer sinngemäss gesagt, der Fahrschüler solle probieren, mehr voranzuplanen, der Nachlauf mache ihm das Leben schwer. Weiter habe er gesagt, das Tempo sei zu zügig gewesen, wenn er es ein bisschen

reduziere, würde es angenehmer. Die Aufgabe des Beschwerdeführers wäre es indessen gewesen, mit dem Fahrschüler zusammen die Ursachen der Fehler zu erarbeiten und daraus Optimierungsmöglichkeiten abzuleiten. Der Fahrunterricht sei ein Lernprozess, bei dem die Fachkompetenzen schrittweise optimiert werden sollten. Um eine bessere Bewertung zu erhalten, hätte der Beschwerdeführer mit dem Fahrschüler thematisieren müssen, was verbessert werden könnte und wie er dies machen könne.

#### **E. 10.10.2**

Der Beschwerdeführer bringt vor, dass der Vorwurf der Experten nicht zutreffe, wonach er nur wenig konstruktive, hilfreiche Rückmeldungen gegeben habe. Der Fahrschüler habe beim Schlussgespräch selbst angegeben, er habe noch Probleme mit der Voraussicht und dem Nachlauf, aber die Überhangkontrolle könne er anwenden und das Befahren von Kreuzungen habe sich enorm verbessert.

#### **E. 10.10.3**

Gemäss der Wegleitung wird in diesem Kriterium unter anderem bewertet, ob der Fahrlehrer die Lernenden auffordert, ihr Verhalten und ihre Leistung zu beschreiben und einzuschätzen, und ob er diesen Prozess wirkungsvoll führt. Zudem wird bewertet, ob der Fahrlehrer den Lernenden konstruktive und begründete Rückmeldungen gibt (Ziff. 4.2 Wegleitung, Indikatoren zu 4). Entsprechend ist es nachvollziehbar, dass die Prüfungsexperten vom Beschwerdeführer verlangt haben, dass er mit dem Fahrschüler zusammen die Ursachen der Fehler erarbeitet und daraus Optimierungsmöglichkeiten abgeleitet hätte. Gemäss den Ausführungen der Prüfungsexperten hat er dies jedoch nicht gemacht. Der Beschwerdeführer legt ebenfalls nicht dar, dass und wie er dies gemacht habe. Entsprechend ist die Bewertung der Prüfungsexperten nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

#### **E. 10.11.1**

Beim Kriterium 5.1: "Reflektiert ihr/sein Handeln bewusst (Selbstreflexion)" hat der Beschwerdeführer einen Punkt erhalten. Die Prüfungsexperten kontrollierten dabei, ob der Kandidierende in der Lage sei, Erfolge/Misserfolge zu definieren und allfällige Ursachen zu begründen. Es gehe um die Selbstwahrnehmung der Kandidierenden. Der Beschwerdeführer habe jedoch während des Reflexionsgesprächs trotz offener Fragen seitens der Experten nicht beschreiben können, wie seine Handlungen als Lehrperson aus seiner Sicht auf den Fahrschüler wirkten. Er habe sein Handeln als Lehrperson nicht bewusst begründen oder erklären und daraus erkennen können, wie er den Lernprozess begleitet und welche Wirkungen er erzielt habe. Aus den Antworten sei zudem nicht erkennbar gewesen, dass sich der Beschwerdeführer der Aspekte bewusst gewesen sei, die den Fahrunterricht auf Lastwagen von demjenigen auf Personenwagen unterscheidet. Der Beschwerdeführer hätte für eine bessere Bewertung seine Handlungen und deren Wirkungen bewusst beschreiben müssen und dadurch erkennen können, dass sein Unterricht nicht auf die Bedürfnisse des Fahrschülers ausgerichtet war und die Lernfortschritte nicht wirkungsvoll gegliedert und umgesetzt wurden.

#### **E. 10.11.2**

Der Beschwerdeführer bringt diesbezüglich vor, seine berufliche Entwicklung und sein beruflicher Erfolg würden gegen die Richtigkeit der Leistungsbewertung sprechen. Er habe seine Leistung sehr wohl kritisch hinterfragt und reflektiert kommentiert, habe für die Antworten jedoch teilweise etwas Bedenkzeit gebraucht. Es sei nicht ersichtlich, in welchen

konkreten Bereichen die Experten seine Leistung als verbesserungswürdig erachten würden. Er hätte sich im Vorfeld intensiv Gedanken zur Lektionsplanung sowie der Wissensvermittlung gemacht. Da der Fahrschüler einen deutlichen Lernerfolg erzielt habe, sei für den Beschwerdeführer nicht ersichtlich, welche alternativen Überlegungen er hätte anbringen sollen. Die Kritik der Prüfungsexperten sei nicht nachvollziehbar und deshalb formell-fehlerhaft.

### **E. 10.11.3**

Aus der Bewertung der Prüfungsexperten ist erkennbar, dass der Beschwerdeführer sein Handeln zu wenig reflektiert und kaum bewusst begründet hat. Diese Anforderungen finden sich auch in der Wegleitung wieder (Ziff. 4.2 Wegleitung, Indikatoren zu 5.1). Der Beschwerdeführer vermag mit seinem Vorbringen nicht darzulegen, dass die Bewertung der Prüfungsexperten unsachlich war. Er zeigt auch nicht auf, inwiefern er die Anforderungen gemäss Wegleitung erfüllt hätte. Die Bewertung ist somit nicht zu beanstanden.

### **E. 10.12**

Beim Kriterium 5.2: "Reflektiert die Wirkung des Unterrichts bewusst (Lernerfolg)" hat der Beschwerdeführer einen Punkt erhalten. Nach den vorstehenden Ausführungen sind dem Beschwerdeführer in den übrigen Kriterien keine zusätzlichen Punkte zuzusprechen. Selbst wenn er somit bei diesem Kriterium die maximalen zwei Punkte zusätzlich zugesprochen bekommen hätte, hätte dies keinen Einfluss auf die Positionsnote der Fahrlektion 1, weshalb auf die diesbezüglichen Rügen des Beschwerdeführers nicht einzugehen ist.

### **E. 10.13**

Als Zwischenfazit ist somit festzuhalten, dass der Beschwerdeführer für die Fahrlektion 1 zu Recht die Note 3.5 erhalten hat.

### **E. 11.1**

Bei der Fahrlektion 2 im Prüfungsteil 1 (Kategorie CE) hat der Beschwerdeführer 16 von 33 möglichen Punkten und damit die Note 3.5 erhalten. Es handelt sich dabei um die gleichen elf Kriterien, wie sie bereits vorstehend zu Fahrlektion 1 genannt wurden, weshalb jedes Kriterium wieder mit 0 bis 3 Punkten bewertet wurde.

#### **E. 11.2.1**

Für das Kriterium 1.1 haben die Prüfungsexperten dem Beschwerdeführer zwei Punkte erteilt. Er habe unter anderem folgende Ziele definiert: "Im zweiten Teil der Lektion wird die Bergstrecke von [...] bis nach [...], mit maximal einer Intervention betreffend das Thema der Lektion, korrekt und sicher befahren", sowie: "Auf der Abschlussstrecke Oetwil-Wetzikon befährst du die Kreisverkehrsplätze selbständig mit korrekter Tempogestaltung". Auch wenn die Inhalte klar seien, sei nicht erkennbar, was der Fahrschüler konkret tun bzw. welches konkrete Umsetzungsergebnis erzielt werden müsse, damit sein Fahrverhalten als korrekt und sicher bezeichnet werden könne. Nicht erkennbar sei weiter, welche Intervention gemeint sei (verbal oder über die Bedienung des Lenkrads/ Doppelpedale) und welche Qualität der Beschwerdeführer erwartet habe. Damit der Beschwerdeführer eine bessere Bewertung erhalten hätte, hätte er dem Fahrschüler differenziert aufzeigen müssen, was er am Ende der Lektion können müsse bzw. was "korrekt" und "sicher" bedeute.

#### **E. 11.2.2**

Vorab bringt der Beschwerdeführer vor, dass die zweite Fahrlektion am gleichen Tag durchgeführt worden sei und deshalb keine Verbesserungsmöglichkeit bestanden habe. Soweit ihm somit der gleiche Fehler wie bei der ersten Fahrstunde vorgehalten werde, sei dies eine unzulässige Doppelbestrafung und widerspreche der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zu Folgefehlern. Die gesetzten Lernziele seien messbar, die Kritik darum unverständlich. Die Prüfungsexperten hätten die Lernziele im vorinstanzlichen Verfahren selbst als messbar bezeichnet.

### **E. 11.2.3**

Auf die Voraussetzung für Folgefehler und deren Rechtsprechung wurde bereits eingegangen, weshalb darauf verwiesen wird (E. 9.4.3). Vorliegend liegt kein klassischer Folgefehler vor, weil die Bewertung der zweiten Fahrstunde nicht auf den Ergebnissen der ersten aufbaut. Die vom Beschwerdeführer für die zweite Fahrstunde formulierten Lernziele waren von denjenigen der ersten unabhängig und bauten nicht darauf auf. Die Wegleitung sieht für die erste und die zweite Fahrstunde dieselben Kriterien und Indikatoren vor (Ziff. 4.2 Wegleitung), weshalb die Prüfungsexperten sie nach denselben Massstäben bewerten mussten und wiederholte Fehler entsprechend zu werten hatten. Dies gilt für alle Kriterien, bei welchen der Beschwerdeführer eine angebliche Verletzung der Rechtsprechung mit Folgefehlern einzig damit begründet, dass er denselben Fehler bei der ersten wie bei der zweiten Fahrlektion gemacht habe. Hierauf wird darum nicht mehr bei jedem Kriterium eingegangen.

### **E. 11.2.4**

Es ist nachvollziehbar, dass die Prüfungsexperten "korrekt und sicher befahren" nicht als messbares Lernziel anerkannt haben, da vorliegend nicht ersichtlich ist, wie die Zielerreichung gemessen werden kann. Auch hat der Beschwerdeführer nicht definiert, in welcher Form nur eine Intervention stattzufinden hat, weshalb die Prüfungsexperten ihren Ermessensspielraum nicht überschreiten, wenn sie das Ziel als weder klar messbar noch ganz verständlich einstufen. Es ist darum nachvollziehbar, dass der Beschwerdeführer für seine Lernziele nur zwei von drei Punkten erhalten hat (Ziff. 4.2 Wegleitung, Indikatoren zu 1.1).

### **E. 11.3.1**

Die Prüfungsexperten haben dem Beschwerdeführer einen Punkt für das Kriterium 1.2 erteilt. Gemäss der Ausbildungskontrolle, die der Beschwerdeführer ausgefüllt habe, habe der Fahrschüler das Thema Bergfahren schon zuvor zweimal geübt. Einmal habe er die Bewertung "wenig geübt" erhalten und das zweite Mal "teilweise selbständig". Die übrigen Themen der Grund- und Hauptschulung seien überwiegend mit "mehrheitlich selbständig" oder "selbständig" bewertet worden. Der Beschwerdeführer habe den Ausbildungsstand des Fahrschülers dadurch nicht wirkungsvoll eruiert und weder festgehalten, was der Fahrschüler bereits könne, noch, wie seine Fähigkeiten weiter verbessert werden könnten. Der Beschwerdeführer habe seine Lektion darum nicht am Leistungsvermögen des Fahrschülers orientiert. Darum habe auch kein erkennbarer Lernfortschritt stattgefunden. Um eine bessere Bewertung zu erhalten, hätte der Beschwerdeführer den Fahrschüler beispielsweise in einer ersten Sequenz zeigen lassen können, was er könne, um in einer weiteren Sequenz mit ihm zusammen gezielt allfällige nötige Korrekturen zu bearbeiten bzw. zu erarbeiten.

### **E. 11.3.2**

Der Beschwerdeführer bringt demgegenüber vor, er habe sich durch gezielte Fragen nach den vorhandenen Vorkenntnissen des Schülers erkundigt und anschliessend allfällige Wissenslücken geschlossen. Das Kurvenfahren sei besprochen und anhand eines Modells erarbeitet worden.

### **E. 11.3.3**

Die Prüfungsexperten haben nachvollziehbar dargelegt, wie sie zur vorliegenden Bewertung gekommen sind, und namentlich auch, weshalb der Beschwerdeführer keine bessere Bewertung erhalten hat. Der Beschwerdeführer vermag mit seinen Ausführungen nicht darzulegen, dass und inwiefern die Bewertung der Prüfungsexperten sachfremd ist. Es erscheint sodann nachvollziehbar, dass eine Lektion, die sich nicht am Vorwissen des Fahrschülers orientiert, nicht lernlogisch aufgebaut ist (Ziff. 4.2 Wegleitung, Indikatoren zu 1.2). Die Bewertung ist nicht zu beanstanden.

### **E. 11.4.1**

Der Beschwerdeführer hat beim Kriterium 1.3 einen Punkt erhalten. Der Fahrschüler besitze bereits den Führerausweis der Kategorie C und einen Lernfahrausweis der Kategorie CE, womit er ohne Begleitung Lernfahrten mit dem Lastwagen mit Anhänger durchführen und Lastwagen selbständig fahren durfte, begründeten die Experten ihre Entscheidung. Unter diesen Umständen sei die Unterrichtsgestaltung des Beschwerdeführers nicht bedürfnisgerecht gewesen, als er, wie im Lektionsplan vorgesehen, den Fahrschüler während 24 Minuten permanent angeleitet habe. Es wäre sachgerechter gewesen, den Fahrschüler zeigen zu lassen, über welche Kompetenzen er bereits verfüge. Durch die Unterrichtsgestaltung habe der Beschwerdeführer dies verhindert und dem Fahrschüler die Möglichkeit genommen, sein autonomes und eigenverantwortliches Fahrverhalten zu entwickeln. Anstelle der Instruktion hätte der Beschwerdeführer gezieltes Feedback, offene Fragen oder das Setzen von Lernimpulsen anwenden können, um den Fahrschüler zum eigenständigen Nachdenken anzuregen. Er hätte nur intervenieren müssen, wo dies notwendig gewesen sei.

### **E. 11.4.2**

Der Beschwerdeführer entgegnet, er habe entschieden, ausgehend von den Vorkenntnissen des Fahrschülers und der Gefahrenneigung der Situation, die fahrpraktisch erforderlichen Schritte im Rahmen des unterstützenden Fahrens zu erproben. Er habe die Fahrlektion somit den Bedürfnissen des Fahrschülers angepasst. Die Unterrichtsgestaltung hätte deshalb besonders positiv eingeschätzt werden müssen.

### **E. 11.4.3**

Es ist nachvollziehbar, dass bei einem Fahrschüler mit den vorliegenden Führerausweisen eine Instruktion und Anleitung von 24 Minuten nicht bedürfnisgerecht ist. Gemäss den Bewertungsindikatoren wäre vom Beschwerdeführer verlangt worden, dass der Fahrschüler durch stufengerechte Aufgaben und Problemstellungen zum Denken angeregt worden wäre und Übungsangelegenheiten geschaffen worden wären, um die Lerninhalte umzusetzen oder anzuwenden (Ziff. 4.2 Wegleitung, Indikatoren zu 1.3). Angesichts dessen ist nicht zu beanstanden, dass die Prüfungsexperten vom Beschwerdeführer verlangt hätten, dass das eigenständige und autonome Fahren des Fahrschülers durch Lernimpulse oder Ähnliches zu entwickeln gewesen wäre. Daran vermögen die Ausführungen des Beschwerdeführers nichts zu ändern, der sich im Wesentlichen darauf beschränkt, die Begründung als ungenügend zu rügen und vorzubringen, seine Lektionsgestaltung sei bedürfnisgerecht

gewesen. Die Bewertung ist somit nicht zu beanstanden.

#### **E. 11.5.1**

Beim Kriterium 1.4 hat der Beschwerdeführer zwei Punkte erhalten. Die Prüfungsexperten begründen dies damit, dass der Beschwerdeführer die Fahrstrecke nicht optimal genutzt habe, weil er den Fahrschüler auf alle Einzelheiten vorbereitet habe. Dadurch seien die strecken- und verkehrsbedingten Situationen nicht optimal in den Lernprozess einbezogen worden. Besser wäre es gewesen, wenn der Beschwerdeführer den Fahrschüler beispielsweise hätte kommentieren lassen, was er wo erkenne, was dies für ihn bedeute und welches Verhalten daraus abzuleiten sei. Damit der Fahrschüler Eigenständigkeit, Problemlösungsfähigkeit und Reaktionsfähigkeit hätte entwickeln können, wäre es nötig gewesen, dass der Beschwerdeführer eine Balance zwischen Anweisungen und der Förderung der Eigenständigkeit gefunden hätte. Indem der Beschwerdeführer zu viel vorgesagt habe, habe er verhindert, dass der Fahrschüler Selbständigkeit, Problemlösungsfähigkeit und Reaktionsfähigkeit entwickeln konnte. Ziel der Fahrausbildung sei es, dass sie selbständig sicher fahren. Dadurch hätte der Beschwerdeführer auch die Möglichkeit gehabt, Defizite in der Wahrnehmung oder dem Verkehrsverhalten des Fahrschülers zu erkennen und darauf einzugehen.

#### **E. 11.5.2**

Der Beschwerdeführer bringt vor, die Fahrstrecke sei wohlüberlegt genutzt worden und habe sich perfekt für das Schulen des Nachlaufs geeignet, da der LKW die ganze Fahrbahn benötige. Er habe den Fahrschüler auf die Besonderheiten der Fahrstrecke vorbereitet und ihn diese umsetzen lassen. Die Prüfungsexperten würden verlangen, dass der Beschwerdeführer den Fahrschüler die Strecke hätte kommentieren lassen, was nach Ansicht des Beschwerdeführers nicht weniger effektiv gewesen sei, wie wenn er sie selbst kommentiert hätte.

#### **E. 11.5.3**

Es ist nachvollziehbar, dass der Lernzuwachs grösser ist, wenn der Fahrschüler die Besonderheiten der Strecke sowie das sich für ihn daraus ergebende Verhalten selbst hätte erkennen können und ihm nicht alles vorgesagt wird, wie es der Beschwerdeführer gemacht hat. Angesichts dessen ist es unter Berücksichtigung des Ermessensspielraumes der Prüfungsexperten nicht zu beanstanden, dass diese das gewählte Vorgehen hinsichtlich des Lernprozesses (Ziff. 4.2 Wegleitung, Indikatoren zu 1.4) nicht als optimal angesehen haben. Die Kritik und damit auch die Bewertung der Prüfungsexperten erscheinen damit nachvollziehbar.

#### **E. 11.6.1**

Der Beschwerdeführer hat beim Kriterium 2.1 einen Punkt erhalten. Wie bereits beim ersten Fahrschüler habe der Beschwerdeführer auch bei dieser Lektion eher leise und monoton gesprochen. Die Ursachen der mangelhaften Kommunikation hätten nicht an der Sitzanordnung, sondern in der Kommunikationsart des Beschwerdeführers gelegen. So habe sich der Beschwerdeführer auch kaum vergewissert, ob der Fahrschüler die Inhalte verstanden habe. Um eine bessere Bewertung zu erhalten, hätte der Beschwerdeführer deutlicher und überzeugender sprechen sollen. Eine deutliche Sprache ist von zentraler Bedeutung, da sie einen direkten Einfluss auf die Qualität des Lernprozesses hat, Missverständnisse verhindert, zum besseren Verständnis von Inhalten führt und das Vertrauen der Lernenden in die Lehrperson stärkt.

### **E. 11.6.2**

Der Beschwerdeführer verweist auf seine Rügen in Bezug auf die erste Fahrlektion. Im Übrigen habe die Platzierung des Experten zwischen den Fahrschüler und den Beschwerdeführer dazu geführt, dass die Kommunikation gestört worden sei, er den Fahrschüler vier Mal auf das Unterschreiten des Mindestabstands aufmerksam machen musste und er mit einem Abbremsvorgang eingreifen musste. Dies könne dem Beschwerdeführer nicht angelastet werden.

### **E. 11.6.3**

Soweit der Beschwerdeführer auf die vorstehenden Ausführungen verweist, kann ebenfalls darauf verwiesen werden (E. 11.6.3), weshalb nachvollziehbar ist, dass die Prüfungsexperten die leise und monotone Kommunikation des Beschwerdeführers als ungenügend bewertet haben. Daran vermögen die Ausführungen des Beschwerdeführers nichts zu ändern. Selbst wenn die Platzierung des Experten zwischen den Fahrschüler und den Beschwerdeführer zu einer Beeinträchtigung der Kommunikation geführt hätte, hätte der Beschwerdeführer hierauf reagieren können, indem er die Platzierung angesprochen oder seine Kommunikation angepasst hätte, weshalb der Beschwerdeführer daraus nichts zu seinen Gunsten ableiten kann. Die Platzierung des Experten hat sodann keinen Einfluss auf die monotone Sprache des Beschwerdeführers oder die fehlenden Nachfragen beim Fahrschüler. Die Bewertung der Prüfungsexperten ist somit nicht zu beanstanden.

### **E. 11.7.1**

Im Kriterium 2.2 hat der Beschwerdeführer einen Punkt erhalten. Die Interventionen des Beschwerdeführers hätten meist im falschen Moment stattgefunden, weshalb diese kaum lernförderlich gewesen seien und daraus kaum ein Lernzuwachs resultiert habe. Um eine bessere Bewertung zu erhalten, hätte der Beschwerdeführer weniger Unnötiges während der Fahrt besprechen sollen, sondern im Rahmen eines Halts. Zudem hätten die verbalen Interventionen zu einem Zeitpunkt erfolgen müssen, als der Fahrschüler noch Zeit gehabt habe, um zu reagieren. Weiter hätte der Beschwerdeführer die Kritik begründen oder sie mit dem Fahrschüler zusammen erarbeiten müssen.

### **E. 11.7.2**

Der Beschwerdeführer rügt, die Prüfungsexperten könnten den Lernerfolg des Fahrschülers nicht beurteilen. Der Fahrschüler selbst habe den Lernerfolg im Abschlussgespräch genannt.

### **E. 11.7.3**

Der Beschwerdeführer äussert sich in der Beschwerde zur inhaltlichen Kritik der Prüfungsexperten nicht. Es erscheint jedoch nachvollziehbar, dass ein Fahrlehrer sich bei der Fahrt auf die notwendige Rückmeldung beschränken und Kritik im geeigneten Zeitpunkt anbringen muss, wenn der Fahrschüler noch reagieren kann. Auch erscheint es sachgerecht, die Kritik mit dem Fahrschüler zusammen bei einem Halt zu begründen und sie ihm nicht direkt mitzuteilen. Es ist mithin erkennbar und nachvollziehbar, wenn die Prüfungsexperten die Interventionen als wenig lernförderlich und die Reaktion auf Fehler/kritische Situationen als unangemessen qualifizieren (Ziff. 4.2 Wegleitung, Indikatoren zu 2.2). Damit ist auch die Bewertung nicht zu beanstanden.

### **E. 11.8.1**

Beim Kriterium 3.1 hat der Beschwerdeführer zwei Punkte erhalten. Gemäss den Prüfungsexperten hätte der Beschwerdeführer den Fahrschüler vermehrt auf die schwerverkehrsspezifischen Aspekte sensibilisieren müssen. Einmal habe das Prüfungsfahrzeug mit einem Linienbus kreuzen müssen und in dieser Situation hätte der Beschwerdeführer früher eingreifen müssen, weil Anhängerzüge eher träge seien und Platz bräuchten. Im Kreisverkehr sei es aufgrund der Platzverhältnisse nicht immer möglich, die erste Ausfahrt zu nehmen, weshalb eine Fahrt um den Kreisverkehrsplatz erforderlich sein könne. Auch diesen schwerverkehrsspezifischen Aspekt hätte der Beschwerdeführer thematisieren müssen. Aus diesem Grund habe der Beschwerdeführer zwei Punkte erhalten und nicht drei.

#### **E. 11.8.2**

Der Beschwerdeführer rügt, die Kritik der Prüfungsexperten sei fachlich unzutreffend. Es sei nicht erkennbar, weshalb der Beschwerdeführer den Fahrschüler in dieser ohnehin bereits sehr angespannten und schwierigen Situation mit einem theoretischen Vortrag hätte ablenken sollen. Es sei wichtig gewesen, dass sich der Fahrschüler auf die Strasse habe konzentrieren können. Alles andere hätte zu einem zu grossen Risiko geführt. Zudem sei die Kritik widersprüchlich, wenn die Prüfungsexperten kritisieren, der Beschwerdeführer habe zu viel geredet und an anderer Stelle, dass er nicht genügend mit dem Fahrschüler kommuniziert habe.

#### **E. 11.8.3**

Der Vorfall mit dem Linienbus ist unbestritten. Wie der Beschwerdeführer selbst eingesteht, ist es zu einer sehr angespannten und schwierigen Situation gekommen. Es mag zutreffen, dass in dieser Situation kein theoretischer Vortrag gemacht werden soll, wie der Beschwerdeführer vorbringt. Dies wurde von den Prüfungsexperten auch nicht verlangt oder kritisiert, weshalb die Vorbringen des Beschwerdeführers an der Kritik der Prüfungsexperten nichts zu ändern vermögen. Diese bringen vor, der Beschwerdeführer hätte früher eingreifen müssen. Hätte er dies gemacht, wäre es allenfalls nicht zu dieser Situation gekommen oder er hätte den Fahrschüler anleiten können. Im Übrigen ist nicht ersichtlich und wird vom Beschwerdeführer auch nicht dargetan, wo die Prüfungsexperten dem Beschwerdeführer vorwerfen, pauschal zu wenig kommuniziert zu haben. Die Kritik der Prüfungsexperten erscheint somit nicht widersprüchlich. Die Bewertung ist nicht zu beanstanden.

#### **E. 11.9.1**

Für das Kriterium 3.2 hat der Beschwerdeführer zwei Punkte erhalten. Die Prüfungsexperten führen aus, der Beschwerdeführer habe teilweise zu spät Einfluss genommen, was zu Gefährdungen führen könnte, wenn dieses Verhalten nicht ausreichend und frühzeitig korrigiert werde. So habe der Beschwerdeführer beim Kreuzen mit einem entgegenkommenden Lastwagen zu wenig Einfluss auf die Spur- und Geschwindigkeitsgestaltung genommen. Bei der Einfahrt in einen Kreisverkehrsplatz um 14.46 Uhr habe der Beschwerdeführer sinngemäss gesagt, der Fahrschüler habe Glück gehabt. Vom Beschwerdeführer sei jedoch nicht thematisiert worden, weshalb der Fahrschüler Glück gehabt habe, worin die Ursache lag und wie diese hätte verhindert werden können. Für die Experten sei überdies nicht ersichtlich gewesen, dass der Beschwerdeführer selbst erkannt habe, dass der Fahrschüler zu schnell in den Kreisverkehrsplatz hineingefahren sei und wie er dies mit dem Fahrschüler hätte verbessern

können. Der Beschwerdeführer hätte mit dem Fahrschüler die Einfahrtsgeschwindigkeit thematisieren müssen, damit der Fahrschüler seine Geschwindigkeitsgestaltung hätte optimieren können.

#### **E. 11.9.2**

Der Beschwerdeführer bringt demgegenüber vor, die Fahrweise des Fahrschülers sei tadellos gewesen, weshalb eine korrigierende Handlung nicht angezeigt gewesen sei. Der Fahrschüler sei konstant mit einer Geschwindigkeit von 65 km/h gefahren, seine Kontrollblicke seien vollständig und vorschriftsgemäss gewesen. In Bezug auf das Tempo könnte die Fahrweise allenfalls als erörterungsbedürftig angesehen werden. Dies habe der Beschwerdeführer erkannt, dem Fahrschüler nach dem Kreuzen besprochen und ihm für das nächste Mal angeraten, etwas langsamer zu fahren.

#### **E. 11.9.3**

Die Sachdarstellung der Prüfungsexperten stimmt mit ihren Bemerkungen auf dem Beurteilungsformular überein, die anlässlich der Fahrlektion erstellt wurden. Daran ändert die pauschale Behauptung des Beschwerdeführers nichts, die Fahrweise des Fahrschülers sei tadellos gewesen und habe keinen Anlass für eine korrigierende Handlung gegeben. Diese Behauptung der tadellosen Fahrweise steht denn auch im Widerspruch zu den Ausführungen des Beschwerdeführers, er habe die Tempogestaltung mit dem Fahrschüler angesprochen und ihm angeraten, das nächste Mal etwas langsamer zu fahren. Ausgehend von der Sachdarstellung der Prüfungsexperten ist nachvollziehbar, dass sie die Handlungen des Beschwerdeführers in mehreren Situationen als verspätet qualifiziert haben und er dadurch ein Risiko zugelassen habe (Ziff. 4.2 Wegleitung, Indikatoren zu 3.2). Entsprechend ist die Bewertung nicht zu beanstanden.

#### **E. 11.10**

Damit der Beschwerdeführer im Prüfungsteil 1 (Fahrlektion 1 und 2) insgesamt eine genügende Note hätte, bräuchte er in der Fahrlektion 2 mindestens die Note 4.5. Hierfür bräuchte er mindestens 22 Punkte bzw. 6 zusätzliche Punkte, da ihm 16 Punkte zugesprochen wurden. Selbst wenn der Beschwerdeführer in den übrigen drei Beurteilungskriterien (4, 5.1 und 5.2) die Maximalpunktzahl zuerkannt werden würde und er somit 5 zusätzliche Punkte erhalten würde, wäre die Teilnote immer noch ungenügend und die Prüfungsleistung müsste wiederholt werden. Es erübrigt sich somit, auf die übrigen Rügen einzugehen.

#### **E. 11.11**

Aus den vorgenannten Ausführungen ergibt sich, dass die Bewertung der zweiten Fahrstunde nicht zu beanstanden ist.

#### **E. 11.12**

Da weder die Note der Fahrstunde 1 noch diejenige der Fahrstunde 2 angehoben werden, ändert sich auch die Note des Prüfungsteils 1 nicht und verbleibt auf einer 3.5.

#### **E. 12.1**

Der zweite Prüfungsteil besteht lediglich aus der Theorielektion. Dem Beschwerdeführer wurden 17 Punkte erteilt, was der gerundeten Note 3.5 entspricht.

#### **E. 12.2.1**

Beim Kriterium 1.1 hat der Beschwerdeführer zwei Punkte erhalten. Der Beschwerdeführer hat folgende Lernziele definiert: "Am Ende der Lektion könnt ihr 2 verschiedene Arten von Ladungssicherung schriftlich erklären, so dass die Wirkung verständlich ist", "Am Ende der Lektion könnt Ihr 3 verschiedene Methoden von Ladungssicherung schriftlich erklären, so dass die Wirkung" und "Am Ende der Lektion könnt Ihr anhand von einem Bild die Ladungssicherungsart benennen". Die Prüfungsexperten führen aus, beim ersten Lernziel sei nicht klar, was mit "so dass die Wirkung verständlich ist", gemeint sei und ob eine Erklärung verlangt werde oder ob dies anhand eines Beispiels geschehen soll. Das zweite Lernziel sei nicht ausformuliert. Sollte es gleich enden wie das erste, bestünde die gleiche Unklarheit. Der Beschwerdeführer hätte den Fahrschülern die Lernziele eindeutig und verständlich bekannt geben und sich vergewissern sollen, ob diese verstanden worden seien.

#### **E. 12.2.2**

Der Beschwerdeführer bringt vor, Ziele seien messbar, wenn diese mit einer messbaren Kennzahl, einer Bewertungsskala oder einer eindeutigen Zustandsbeschreibung verknüpft seien. Diese Anforderungen erfüllten seine Lernziele.

#### **E. 12.2.3**

Wie die Prüfungsexperten korrekterweise festgehalten haben, ist ein Lernziel nicht ausformuliert worden. Hierzu äussert sich der Beschwerdeführer in der Beschwerde nicht. Er zeigt auch nicht auf, inwiefern die von ihm formulierten Lernziele messbar sein sollten bzw. setzt sich mit der Begründung der Prüfungsexperten nicht auseinander, sondern begnügt sich damit, die Lernziele als messbar zu bezeichnen. Der Beschwerdeführer vermag somit nicht aufzuzeigen, dass die Bewertung sachfremd ist, weshalb darauf abzustellen ist.

#### **E. 12.3.1**

Beim Kriterium 1.2 hat der Beschwerdeführer zwei Punkte erhalten. Die Prüfungsexperten führen diesbezüglich aus, dem Beschwerdeführer seien drei der anwesenden Fahrschüler nicht bekannt gewesen. Insbesondere deshalb wäre es wichtig gewesen, zuerst den Wissensstand der Fahrschüler mittels einer geeigneten Methode herauszufinden, um anschliessend den Unterricht daran auszurichten. Dies hätte mit offenen, praxisnahen oder problemorientierten Fragen gemacht werden müssen. Der Beschwerdeführer habe nach den Prozenten im Zusammenhang mit der Ladungssicherung gefragt (Verhältnis der im normalen Fahrbetrieb maximal wirkenden Massenkraft zur effektiven Gewichtskraft). Dabei habe es sich um einen Aspekt gehandelt, der in der Zusatztheorie bereits abgefragt werde, weshalb dies insbesondere demjenigen Fahrschüler, der die Zusatztheorie bereits absolviert hatte, hätte bekannt sein müssen. Um eine bessere Bewertung zu erhalten, hätte der Beschwerdeführer mittels geeigneter Methode herausfinden sollen, was die einzelnen Fahrschüler zum Thema wissen und verstehen, damit er den Unterricht daran hätte ausrichten können.

#### **E. 12.3.2**

Der Beschwerdeführer bringt vor, er habe die Vorkenntnisse eingeholt und im Verlauf der Theorieeinheit genutzt, um darauf aufbauend Fragen an die einzelnen Teilnehmer zu adressieren. Dies sei besonders schwierig gewesen, da ihm drei der teilnehmenden Fahrschüler nicht bekannt waren. Er habe zudem anhand von Modellen veranschaulicht, welche Kräfte wann und in welche Richtung auf eine Ladung wirken, um ein Entgegenwirken durch entsprechende Ladungssicherung zu erläutern. Unter seiner

Anleitung hätten die Schüler am Modell zuerst die Arten und dann die Methoden der Ladungssicherung erarbeitet. Sie mussten anschliessend die Ladungssicherung anhand von einem Bild durchführen.

### **E. 12.3.3**

Der Beschwerdeführer äussert sich nicht zur Frage der Ladungssicherung, welche die Prüfungsexperten vorgebracht hatten. Er legt insbesondere nicht dar, weshalb sie stufengerecht sein soll. Auch mit den übrigen Ausführungen vermag der Beschwerdeführer nicht darzulegen, dass er den Wissensstand der Schüler ermittelt und den Unterricht daran ausgerichtet hat (Ziff. 4.2 Wegleitung, Indikatoren zu 1.2). Er legt lediglich dar, wie der Ablauf der Lektion war, ohne aufzuzeigen, inwiefern sich dieser nach den (ermittelten) Vorkenntnissen der Schüler ausgerichtet hat. Die Bewertung mit zwei von drei möglichen Punkten erscheint deshalb sachgerecht.

### **E. 12.4.1**

Beim Kriterium 1.3 hat der Beschwerdeführer einen Punkt erhalten. Die Bewertung begründen die Prüfungsexperten damit, dass die Aufgaben und Problemstellungen des Beschwerdeführers kaum zum Denken angeregt hätten. Die Schüler hätten nach einem vorgegebenen Modell eine Ladungssicherung machen müssen. Dies habe kaum zum Denken angeregt, da die Fahrschüler die Sicherung nur nachmachen mussten, ohne sich dabei über die Art und Weise sowie die Wirkung Gedanken zu machen. Die Fahrschüler haben dadurch keine eigene Lösung entwickelt. Zudem habe der Beschwerdeführer während der Lektion von Ladungssicherungsarten (physikalische Prinzipien) und Ladungssicherungsmethoden (Anwendung/Technik zur Umsetzung) gesprochen, wobei die Fahrschüler den Unterschied nicht nachvollziehen konnten. Um eine bessere Bewertung zu erhalten, hätte der Beschwerdeführer Aufgaben verwenden müssen, welche die Fahrschüler zum Denken angeregt hätten. Dadurch hätten die Aufgaben gemeinsam ausgewertet, verbessert oder ergänzt werden können. Mindestens ein Prüfungsexperte habe die Aufgabe am Tisch aus der Nähe verfolgt.

### **E. 12.4.2**

Dem hält der Beschwerdeführer entgegen, die Kritik sei fehlerhaft, wenn einerseits kritisiert werde, die Aufgabe rege nicht zum Denken an, und andererseits, die Teilnehmer seien überfordert gewesen. Da die Prüfungsexperten immer am anderen Ende des Zimmers gesessen hätten, hätten sie die bewertungsrelevanten Details nicht wahrnehmen und nur deutlich eingeschränkt erkennen können, was die Teilnehmer gemacht haben.

### **E. 12.4.3**

Der Beschwerdeführer legt nicht dar, inwiefern seine Aufgaben die Fahrschüler zum Nachdenken angeregt haben bzw. inwiefern sie nicht nur das vorgegebene Modell nachahmen mussten. Soweit der Beschwerdeführer geltend macht, die Kritik sei widersprüchlich, zeigt er nicht auf, wo die Prüfungsexperten die Überforderung der Fahrschüler gerügt hätten. Soweit er sich auf die Kritik zum Kriterium 2.2 bezieht, wird die Überforderung damit begründet, der Beschwerdeführer habe die Fachbegriffe vermischt, und nicht damit, der Beschwerdeführer habe zu viel gesprochen. Selbst wenn dies zutreffen würde, schliessen sich die beiden Kritiken nicht aus, da die inhaltliche Schwierigkeit oder die Lösungsmethode angesprochen wird. Selbst wenn die Prüfungsexperten am anderen Ende des Raumes gewesen wären, hätten sie die Aufgabenstellung mitbekommen sollen, weshalb darauf vorliegend nicht weiter einzugehen ist. Es ist nachvollziehbar, dass die

Prüfungsexperten Aufgaben verlangen, welche zum Nachdenken anregen und nicht nur die Wiederholung des Musters verlangen (Ziff. 4.2 Wegleitung, Indikatoren zu 1.3). Entsprechend ist die Bewertung nicht zu beanstanden.

#### **E. 12.5.1**

Beim Kriterium 2.1 hat der Beschwerdeführer einen Punkt erhalten. Gemäss der Begründung der Prüfungsexperten hat der Beschwerdeführer lediglich geschlossene Fragen gestellt, wie, ob es noch Fragen gebe. Die Fahrschüler hätten von sich aus meist keine Fragen und durch die geschlossenen Fragen ergebe sich kein Hinweis, ob sie die Thematik verstanden hätten. Damit der Beschwerdeführer eine bessere Bewertung erhalten hätte, hätte er sich mittels gezielter und offener Fragestellung vergewissern sollen, ob die Fahrschüler die Lerninhalte verstanden hätten. Dies sei ein zentraler Bestandteil eines effektiven Lernprozesses und diene dazu, Verständnisprobleme zu erkennen, den Unterricht an die Bedürfnisse der Teilnehmenden anzupassen, die Qualität des Unterrichts zu steuern und die Zielorientierung sicherzustellen. Der Beschwerdeführer hätte beispielsweise einfache, offene Fragen wie "erkläre kurz deinen Kollegen, wie ..." oder "welche Erkenntnisse hast du daraus gewonnen?" verwenden können.

#### **E. 12.5.2**

Der Beschwerdeführer bringt vor, die Kritik der Prüfungsexperten sei nicht zutreffend. Der Beschwerdeführer habe regelmässig und wiederholt an geeigneten Stellen gefragt, ob die Fahrschüler irgendwelche Verständnisfragen hätten. Aufgrund dieser Rückfragen habe er einzelne Aspekte erneut erläutert und veranschaulicht. Dies könnten die Experten bestätigen. Es liege in seinem Ermessen, ob er die Schüler teste, wie von den Prüfungsexperten vorgeschlagen, oder ob er lediglich Unklarheiten kläre.

#### **E. 12.5.3**

Der Beschwerdeführer verkennt offenbar die Kritik der Prüfungsexperten. Sie kritisieren nicht, dass keine Fragen gestellt wurden, sondern, dass anstelle von offenen Fragen, geschlossene gestellt worden seien. Wenn der Beschwerdeführer vorbringt, er habe an geeigneten Stellen gefragt, ob der Fahrschüler Verständnisfragen habe, bestätigt er die Kritik der Prüfungsexperten, dass geschlossene Fragen gestellt worden seien. Soweit der Beschwerdeführer vorbringt, er liege in seinem Ermessen, ob er die Schüler teste oder lediglich Unklarheiten kläre, übersieht er, dass die offenen Fragen unter anderem dazu dienen, Unklarheiten aufgrund der Antwort des Fahrschülers zu erkennen, während die Klärung von Unklarheiten diese nicht ermittelt und sie nicht unter Mitwirkung des Fahrschülers beseitigt. Die beiden Fragen sind somit nicht austauschbar und nur mit den offenen Fragen kann sich der Fahrschüler vergewissern, ob die Inhalte verstanden wurden (Ziff. 4.2 Wegleitung, Indikatoren zu 2.1). Der Beschwerdeführer vermag somit nicht darzulegen, inwiefern die Kritik der Prüfungsexperten unsachlich sei.

#### **E. 12.6.1**

Beim Kriterium 2.2 hat der Beschwerdeführer einen Punkt erhalten. Der Beschwerdeführer habe die Fahrschüler durch mehrere Aussagen überfordert. So habe er die Begriffe Ladungssicherungsarten und -methoden vermischt, weshalb die Fahrschüler nicht mehr verstanden hätten, was gemeint war. Auch für die Experten seien die diesbezüglichen Ausführungen des Beschwerdeführers teils nicht nachvollziehbar gewesen. In den Gruppenarbeiten seien nicht alle Fahrschüler gleichermassen einbezogen worden, erhielten teils wenig Zeit für die Beantwortung und die Fragen der Fahrschüler seien teils gar nicht

beantwortet worden (wie diejenige nach dem Nutzen der Antirutschmatte). Um eine bessere Bewertung zu erhalten, hätte der Beschwerdeführer die Fachbegriffe Ladungssicherungsart und -methode differenziert darlegen müssen, damit die Fahrschüler den Unterschied klar hätten erkennen können. Zudem hätte er die Fragen der Fahrschüler aufgreifen, die Gruppe in die Antwortfindung einbeziehen und diese fundiert ergänzen sollen.

#### **E. 12.6.2**

Der Beschwerdeführer entgegnet, die Ausführungen der Experten seien nicht zutreffend. Er habe aufkommende Unsicherheiten und Anzeichen von Überforderung durchaus versiert wahrgenommen. Die Ausgestaltung der Theorielektion habe er an die Bedürfnisse seiner Fahrschüler angepasst und durch eigene Intervention der einsetzenden Überforderung entgegengewirkt. Als die Fahrschüler Anzeichen einer Überforderung gezeigt hätten, habe er mit jedem Schüler einzeln das Gespräch gesucht, um etwaige Lücken und Missverständnisse zu beseitigen. Er habe somit die Überforderung des Fahrschülers zutreffend erkannt, die erforderlichen Massnahmen zur Ursachenforschung ergriffen und zur Problembewältigung angewandt. Folglich sei auch unzutreffend, der Beschwerdeführer habe nicht alle Schüler in den Unterricht einbezogen. Die Prüfungsexperten hätten nicht berücksichtigt, dass er sein Unterrichtskonzept bedarfsgerecht angepasst habe. Die Prüfungsexperten hätten zudem nicht dargelegt, welche Massnahmen der Beschwerdeführer hätte ergreifen müssen. Seiner Auffassung nach habe er die unterschiedlichen Arten und Methoden der Ladungssicherung hinreichend präzise und fachlich versiert dargestellt. Zutreffend sei, dass die Schüler mit der Art und der Methode durcheinandergekommen seien, was jedoch nicht an ihm gelegen haben muss, sondern auch auf die unzureichenden Fähigkeiten aufseiten der Lernenden zurückzuführen sei. Gleiches gelte auch für die nicht zufriedenstellende Lernkontrolle.

#### **E. 12.6.3**

Unbestritten ist, dass die Fahrschüler in Bezug auf die Ladungssicherungsarten und -methoden überfordert waren. Diesbezüglich gesteht der Beschwerdeführer auch ein, dass die abschliessende Lernkontrolle zurecht als ungenügend bewertet worden sei. Unter diesen Umständen erscheint es widersprüchlich, wenn der Beschwerdeführer dennoch vorbringt, er habe die wegen der Überforderung erforderlichen Massnahmen ergriffen und zur Problembewältigung angewandt. Diesbezüglich gilt es zu berücksichtigen, dass die Ausführungen des Beschwerdeführers selbst für die Prüfungsexperten schwierig nachvollziehbar waren. Zudem zeigen weder der Beschwerdeführer noch die Prüfungsexperten individuelle Unterschiede bezüglich der Fahrschüler hinsichtlich der Überforderung und des Tests auf, womit es wahrscheinlich ist, dass die Probleme in der Stoffvermittlung lagen und nicht in deren Aufnahme durch die Schüler. Die Darstellung der Prüfungsexperten, dass die Fahrschüler überfordert waren, erscheint damit nachvollziehbar. In Bezug auf die nicht beantwortete Frage (Mehrwert der Antirutschmatte) äussert sich der Beschwerdeführer nicht. Beides sind Indikatoren, die unter dem Kriterium 2.2 zu berücksichtigen sind (Ziff. 4.2 Wegleitung, Indikatoren zu 2.2). Insgesamt erscheint die Kritik der Prüfungsexperten nachvollziehbar, weshalb die Bewertung nicht zu beanstanden ist.

#### **E. 12.7.1**

Der Beschwerdeführer hat im Kriterium 3.1 zwei Punkte erhalten. Die Prüfungsexperten hätten die fachliche Tiefe bewertet, also ob konkrete Schwerpunkte gesetzt und klar und

verständliche Aussagen gemacht worden seien. Sie begründen den Punkteabzug mit fachlichen Unsicherheiten und fehlenden Schwerpunkten, beispielsweise bezüglich der Vor- und Nachteile einzelner Ladungssicherungsmethoden. Die vorgenannte Vermischung der Ladungssicherungsarten und -methoden sei diesbezüglich nicht mehr berücksichtigt worden. Der Beschwerdeführer habe die erforderliche fachliche Tiefe vermissen lassen und die Hintergründe und Schwerpunkte zu wenig aufgezeigt. Den Fahrschülern hätten dadurch wichtige Informationen gefehlt, um eine korrekte Fachlichkeit nachvollziehbar zu erkennen. Der Beschwerdeführer hätte Aspekte wie Wandern der Ladung, kombinierte Formen der Ladungssicherung sowie Festigkeit des Fahrzeugausbaus bei formschlüssiger Ladungssicherung thematisieren können. Allerdings habe es auch Falschaussagen des Beschwerdeführers gegeben, wie jene, dass die Antirutschmatte den Reibwert verringere, wobei es sich vermutlich um einen Versprecher gehandelt habe. Um eine bessere Bewertung zu erhalten, hätte der Beschwerdeführer Schwerpunkte setzen und einfache, verständliche Aussagen machen sollen.

#### **E. 12.7.2**

Der Beschwerdeführer führt diesbezüglich aus, der offensichtliche Versprecher dürfe ihm nicht nachteilig ausgelegt werden. Weitere Fehler zeigten die Prüfungsexperten nicht auf. Dass der Beschwerdeführer die Vor- und Nachteile der einzelnen Lastensicherungsmethoden kaum wirkungsvoll vermittelt habe, werde bestritten. Er habe die einzelnen Methoden der Ladungssicherung erörtert und in diesem Zusammenhang ein Augenmerk daraufgelegt, zu welchem Zweck und aus welchem Grund sie eingesetzt werden, wozu er selbstredend auch auf die Vor- und Nachteile der einzelnen Methoden eingegangen sei.

#### **E. 12.7.3**

Der Beschwerdeführer geht auf die Aspekte, welche er gemäss den Prüfungsexperten hätte thematisieren können, nicht ein (Wandern der Ladung, kombinierte Formen der Ladungssicherung, Festigkeit des Fahrzeugausbaus bei formschlüssiger Ladungssicherung). In Bezug auf die Vor- und Nachteile bringt der Beschwerdeführer lediglich vor, dass er auf diese eingegangen sei, ohne konkret darzulegen, inwiefern er darauf einen Schwerpunkt gelegt hat. Diese pauschale Bestreitung genügt jedenfalls nicht, um die Bewertung als unsachlich darstellen zu lassen. Insgesamt vermag der Beschwerdeführer nicht konkret aufzuzeigen, inwiefern die Bewertung der Prüfungsexperten mit zwei von drei Punkten unsachlich ist.

#### **E. 12.8.1**

Beim Kriterium 3.3 hat der Beschwerdeführer einen Punkt erhalten. Gemäss den Prüfungsexperten sei der Beschwerdeführer in seinen Ausführungen sehr oberflächlich geblieben, obwohl die Ladungssicherung für die Verkehrssicherheit ein zentrales Thema sei. Die Fahrschüler müssten sich der Verantwortung und der Konsequenzen bewusst werden. Dieser Prozess sei jedoch wenig wirkungsvoll geführt worden. Um eine bessere Bewertung zu erhalten, hätte der Beschwerdeführer konkrete Praxisbezüge oder -beispiele einbauen müssen. Zudem hätte er Konsequenzen und Verantwortlichkeiten zum Thema Ladungssicherung hervorheben sollen. Hierfür hätte beispielsweise konkret nachgefragt werden können, wer wann für die Ladungssicherung verantwortlich sei oder was die Konsequenzen für die fahrende Person seien. Es liege auch keine Doppelbewertung vor, da beim Kriterium 3.1 die Fachlichkeit (ob die Beiträge korrekt, umfassend und fundiert

erarbeitet wurden) und in Kriterium 3.3 der Praxisbezug (Einfluss der Thematik auf die Fahrtätigkeit und Thematisieren von Konsequenzen und Massnahmen) bewertet wurde. Vorliegend würden nicht die fachlichen Unsicherheiten oder die fehlende inhaltliche Tiefe, sondern der wenig wirkungsvolle Praxisbezug kritisiert. Insbesondere das Thema Ladungssicherung habe einen grossen Einfluss auf die Verkehrssicherheit, weshalb der Praxisbezug entscheidend sei. Der Beschwerdeführer habe jedoch nicht erkennbar und wirkungsvoll thematisiert, welche Ladungssicherungsmethode für Ladungen sinnvoll sei und warum welche Aspekte bei den Methoden entscheidend sind, um die Wirkung zu gewährleisten.

#### **E. 12.8.2**

Der Beschwerdeführer bringt diesbezüglich lediglich vor, dass die Prüfungsexperten eine unzulässige Doppelbewertung vorgenommen und insbesondere die kaum wirkungsvolle Vermittlung der Vor- und Nachteile der einzelnen Lastensicherungsmethoden bereits beim Kriterium 3.1 berücksichtigt hätten.

#### **E. 12.8.3**

Die Prüfungsexperten haben nachvollziehbar dargelegt, dass keine Doppelbewertung vorgenommen wurde. In Kriterium 3.1: "Stellt die fachliche Korrektheit sicher", ging es um die fachliche Korrektheit in der verlangten Tiefe. Demgegenüber geht es im Kriterium 3.3: "Setzt praxisbezogene Akzente" um den Praxisbezug. Es erscheint somit sachgerecht, wenn die Prüfungsexperten die fehlenden Praxisbeispiele und -bezüge kritisieren (Einfluss der Thematik auf die Fahrtätigkeit und Thematisieren von Konsequenzen und Massnahmen). Zu diesen Kritikpunkten, die sich als Indikatoren in der Wegleitung finden (Ziff. 4.2 Wegleitung, Indikatoren zu 3.3), äussert sich der Beschwerdeführer in der Beschwerde nicht, weshalb darauf abzustellen ist. Die Bewertung ist damit nicht zu beanstanden.

#### **E. 12.9.1**

Beim Kriterium 4 hat der Beschwerdeführer einen Punkt erhalten. Die Prüfungsexperten begründen dies damit, dass die Lernzielkontrolle nicht die geforderten Lernziele überprüfe. Im ersten und zweiten Lernziel werde beispielsweise verlangt, dass der Beschwerdeführer zwei Arten bzw. drei Methoden der Ladungssicherung schriftlich erklären könne. Demgegenüber verlange die Lernkontrolle lediglich, dass zwei Arten bzw. drei Methoden der Ladungssicherung aufgeschrieben werden. Es werde jedoch nicht verlangt, dass die Ladungssicherung erklärt werde. Die Lernzielkontrolle sei allgemein auf einem eher tiefen Niveau gehalten, da sie nur auf die Wiedergabe von Wissen ausgerichtet sei und nicht auf das Verstehen. Zudem habe sie keinen Mehrwert hinsichtlich der Anwendung in der Praxis begründet. Um eine bessere Bewertung zu erhalten, hätte der Beschwerdeführer einerseits die Lernzielkontrolle auf die Taxonomie der Lernziele anpassen müssen und andererseits hätte er praxisgerechte und verständnisorientierte Fragen verwenden müssen.

#### **E. 12.9.2**

Demgegenüber bringt der Beschwerdeführer vor, aus der Kritik der Prüfungsexperten sei nicht erkennbar, inwiefern die Lernzielkontrolle kaum der Taxonomie und dem Inhalt der Lernziele entspreche. Auch wenn die Fahrschüler die Lernkontrolle aufgrund der für ihn nicht zu prognostizierenden Verständnisprobleme nicht korrekt gelöst hätten, konnten sie dennoch einen messbaren Lernzuwachs verzeichnen.

#### **E. 12.9.3**

Es ist nachvollziehbar, wenn die Prüfungsexperten kritisieren, dass die Lernziele mit der Lernzielkontrolle nicht überprüft werden können (Ziff. 4.2 Wegleitung, Indikatoren zu 4) bzw. die Lernzielkontrolle auf einem tieferen Niveau stattfindet, wenn in den Lernzielen verlangt wird, dass die Ladungssicherungsarten und -methoden erklärt werden müssen, aber die Lernzielkontrolle lediglich verlangt, dass diese aufgeschrieben werden. Der Beschwerdeführer vermag nicht aufzuzeigen, inwiefern die Bewertung der Prüfungsexperten nicht nachvollziehbar ist.

#### **E. 12.10.1**

Beim Kriterium 5.1 hat der Beschwerdeführer einen Punkt erhalten. Der Beschwerdeführer habe die Höhe- und Tiefpunkte der Lektion nicht beschreiben und nicht darlegen können, was im Unterricht gut und was weniger gut gelaufen sei und wo die Ursachen hierfür gelegen haben könnten. Es handle sich nicht um einen Folgefehler, sondern um einen erneuten Fehler des Beschwerdeführers, der darauf schliessen lasse, dass er nicht in ausreichendem Masse über diese Fähigkeit verfüge. Um eine bessere Bewertung zu erhalten hätte der Beschwerdeführer begründen sollen, weshalb er die Lektion so durchgeführt habe, was ihm gelungen sei und was weniger.

#### **E. 12.10.2**

Der Beschwerdeführer bringt diesbezüglich vor, die Prüfungsexperten würden ihm die gleichen Kritikpunkte wie bei den Fahrlektionen in diesem Kriterium vorhalten, weshalb er darauf verweise. Er habe zudem im Rahmen des Reflexionsgesprächs gezeigt, dass er bereit und fähig sei, seine Handlungen kritisch zu hinterfragen. Ebenso habe er aufgezeigt, was er beim nächsten Mal anders machen würde (Abschichten der Thematik, weil die gleichzeitige Behandlung der Arten und Methoden der Lastensicherung zur Überforderung geführt habe).

#### **E. 12.10.3**

Soweit der Beschwerdeführer auf seine vorherigen Rügen verweist, kann ebenfalls auf die entsprechenden Ausführungen verwiesen werden (E. 10.10.3). Der Beschwerdeführer behauptet pauschal, er habe im Reflexionsgespräch gezeigt, dass er bereit und fähig sei, seine Handlungen zu hinterfragen, substantiiert dies jedoch in keiner Weise. Damit vermag der Beschwerdeführer nicht aufzuzeigen, dass die Bewertung der Prüfungsexperten unsachlich sei.

#### **E. 12.11**

Damit der Beschwerdeführer die Note 4.0 erhalten würde, bräuchte er mindestens 19 Punkte. Selbst wenn ihm somit in Aufgabe 5.2 der geforderte zusätzliche Punkt zugesprochen werden würde, änderte dies nichts an seiner Note. Entsprechend ist auf die diesbezüglichen Rügen nicht weiter einzugehen.

#### **E. 12.12**

Der Beschwerdeführer bringt vor, es sei nicht verständlich, weshalb der sich aus den Einzelbewertungen ergebende Notenwert von 3.57 auf die Note 3.5 abgerundet wird. Gemäss Ziff. 5.21 Prüfungsreglement werden die Leistungen mit Noten von 1 bis 6 bewertet, wobei nur halbe Zwischennoten zulässig sind. Es liegt nahe und ist mathematisch korrekt, dass die Note 3.57 auf die Note 3.5 abgerundet wird und nicht auf die Note 4.0 aufgerundet wird.

#### **E. 12.13**

Die Note des Beschwerdeführers im Prüfungsteil 2 (Theorielektion) ist somit nicht anzupassen.

### **E. 13**

Nach dem Gesagten ist die Beschwerde abzuweisen.

### **E. 14.1**

Entsprechend dem Verfahrensausgang gilt der Beschwerdeführer als unterliegend und hat die Verfahrenskosten zu tragen (Art. 63 Abs. 1 VwVG sowie Art. 1 ff. des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]). Diese sind mit Blick auf den Verfahrensaufwand und die Schwierigkeit der Streitsache auf Fr. 1'800.- festzusetzen (Art. 63 Abs. 4bis VwVG, Art. 2 Abs. 1 VGKE). Der geleistete Kostenvorschuss ist zur Bezahlung der Verfahrenskosten zu verwenden.

### **E. 14.2**

Dem unterliegenden Beschwerdeführer ist keine Parteientschädigung zuzusprechen (Art. 64 Abs. 1 VwVG, Art. 7 Abs. 1 VGKE). Bundesbehörden und andere Behörden, die als Partei auftreten, haben keinen Anspruch auf Parteientschädigung (Art. 7 Abs. 3 VGKE). Der Vorinstanz als Bundesbehörde steht demnach keine Parteientschädigung zu. Die Erstinstanz ist eine Kommission ausserhalb der Bundesverwaltung, welche in Erfüllung einer ihr übertragenen öffentlich-rechtlichen Aufgabe des Bundes erstinstanzlich verfügt hat und als Behörde im Sinne von Art. 1 Abs. 2 Bst. e VwVG zu qualifizieren ist. Auch ihr steht dementsprechend keine Parteientschädigung zu (Urteile des BVGer B-6849/2023 vom 16. Dezember 2024 E. 10; B-2356/2023 vom 15. Dezember 2023 E. 7.2 je m.w.H.).

### **E. 15**

Nach Art. 83 Bst. t des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesgericht (BGG, SR 173.110) ist die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten an das Bundesgericht unzulässig gegen Entscheide über das Ergebnis von Prüfungen und anderen Fähigkeitsbewertungen, namentlich auf den Gebieten der Schule, der Weiterbildung und der Berufsausübung. Unter diesen Ausschlussgrund fallen Prüfungsergebnisse im eigentlichen Sinn, aber auch alle anderen Entscheide, die sich auf eine Bewertung der intellektuellen oder physischen Fähigkeiten oder die Eignung eines Kandidaten beziehen (BGE 147 I 73 E. 1.2.1; 138 II 42 E. 1.1 je m.w.H.). Wenn andere Entscheide im Zusammenhang mit einer Prüfung strittig sind, insbesondere solche organisatorischer oder verfahrensrechtlicher Natur, bleibt das Rechtsmittel zulässig (BGE 147 I 73 E. 1.2.1 m.w.H.).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.