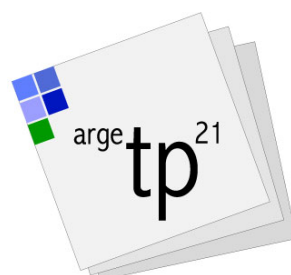




Theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung in Europa

Recherchebericht

**Jürgen Bönninger, Karen Kammler,
Dietmar Sturzbecher & Winfried Wagner**

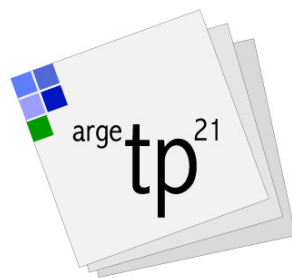


TÜV | DEKRA

Jürgen Bönninger, Karen Kammler,
Dietmar Sturzbecher & Winfried Wagner

Theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung in Europa

Recherchebericht



TÜV | DEKRA

IMPRESSUM

Titel: **Theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung in Europa –
Recherchebericht**

Autoren: Bönninger, J., Kammler, K., Sturzbecher, D. & Wagner, W.

Foto: Anne Richter

Anschriften: arge tp 21 GbR
Wintergartenstraße 4
01307 Dresden
Tel.: 0351-20789-0
Fax: 0351-20789-20
Email: sekretariat@argetp21.de
www.argetp21.de

Das diesem Band zugrunde liegende Forschungsprojekt wurde mit Mitteln der TÜV | DEKRA Arbeitsgemeinschaft Technische Prüfstellen 21 (arge tp 21) gefördert.

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autoren.

Alle Rechte vorbehalten. Jede Verwertung ohne Zustimmung des Herausgebers verstößt gegen das Urheberrecht und wird gerichtlich verfolgt. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen jeder Art, Übersetzungen, Mikroverfilmung und die Einspeicherung in elektronische Systeme einschließlich Weiterverarbeitung.

Zitiervorschlag: Bönninger, J., Kammler, K., Sturzbecher, D. & Wagner, W. (2005). Theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung in Europa – Recherchebericht. Dresden: arge tp 21

1. Auflage, August 2005

© arge tp 21

Vorwort

Der vorliegende Recherchebericht wendet sich an alle europäischen Fahrerlaubnisprüfer, Fahrlehrer und Wissenschaftler wie auch an Vertreter der Legislativen, Exekutiven und Verbände, die mit der stetigen Anpassung der Fahrerlaubnisprüfung an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt eine Verbesserung der Verkehrssicherheit anstreben.

Internationale Abkommen und Richtlinien tragen unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik bei und verfolgen das Ziel, die Freizügigkeit von Personen zu erleichtern, die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern, niemanden im Straßenverkehr mehr als unvermeidbar zu gefährden und Unfälle – auch von Fahranfängern – weitestgehend zu vermeiden. Solche internationalen Vereinbarungen können jedoch auch bezüglich der Fahrerlaubnisprüfung immer nur Mindestanforderungen stellen.

Überall in Europa sind die Fahranfänger vor allem in den ersten beiden Jahren nach dem Fahrerlaubniserwerb überproportional häufig an Verkehrsunfällen beteiligt. Daher sind die Staaten aufgefordert, vor dem Hintergrund der nationalen Gegebenheiten die Fahrerlaubnisprüfung weiterzuentwickeln, um das Anfängerrisiko beim Führen eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr der jeweiligen Region zu senken. Dabei ist der „Blick über den Zaun“ unerlässlich. Deshalb wollen die Autoren mit dem vorliegenden Recherchebericht allen Fachexperten in Europa eine aktuelle Grundlage für ihre Entwicklungsarbeiten zur Verfügung stellen.

Der umfassende Recherchebericht wäre ohne die Unterstützung der Mitarbeiter der nationalen Institutionen, die für die Fahrerlaubnisprüfung in den verschiedenen Ländern zuständig sind, nicht zustande gekommen. Unser Dank gilt deshalb Jacques Quoirin aus Belgien, Mads Mazanti Hansen und Ole Qvist aus Dänemark, Winfried Wagner und Arne Böhne aus Deutschland, Juhan Kaarpalu und Eveliis Nagel aus Estland, Sami Mynttinen und Veijo Tuononen aus Finnland, Jean-Pierre Fougère aus Frankreich, Gialouris Dimitris aus Griechenland, Robin Cummins und Peter Burton aus Großbritannien, Liam Keane aus Irland, Nenad Zuber und Milan Pajnic aus Kroatien, Juris Teteris aus Lettland, Saulius Šuminas aus Litauen, Maggy Husslein und Jean-Paul Gillen aus Luxemburg, Jean Aubert aus Monaco, Martina Hendrix und Han Rietman aus den Niederlanden, Brian Morrison aus Großbritannien (Nordirland), Jan Edv. Isachsen aus Norwegen, Wolfgang Schubert aus Österreich, Wojciech Stasiak aus Polen, Maria de Fatima Justino Abreu aus Portugal, Hans Mattsson aus Schweden, Roland Klaus aus der Schweiz, Ladislav Jelinek aus der Slowakei, Fernando Muñoz Peláez aus Spanien, Robert Kotál aus Tschechien, Cengiz Utkulu aus der Türkei sowie Gábor Buzási und Márta Szabó aus Ungarn.

Außerdem gilt unser Dank der CIECA und insbesondere ihrem Vize-Präsidenten, Herrn Dr.-Ing. Wilhelm Petzholtz, für die Unterstützung bei der Bearbeitung des Projekts.

Jürgen Bönninger

Geschäftsführer TÜV | DEKRA

Arbeitsgemeinschaft Technische Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr 21 (arge tp 21)

Inhalt

1	Einführung	7
2	Recherchestrategie.....	8
3	Prüfungsmodelle und gesetzliche Grundlagen der Fahrerlaubnisprüfung	9
4	Organisationsstruktur für die Weiterentwicklung der Prüfung	12
5	Ausbildung sowie Fort- und Weiterbildung der Prüfer	16
6	Nichtbestehensquoten.....	23
7	Theoretische Fahrerlaubnisprüfung	25
7.1	Überblick	25
7.2	Organisatorische Bedingungen.....	25
	Ort der Prüfung.....	25
	Prüfungsbeteiligte.....	27
	Kosten und Wartezeit	28
7.3	Medieneinsatz in der Prüfung.....	30
7.4	Umfang und Ablauf der Prüfung.....	34
	Bestandteile der Prüfung und ihr Umfang.....	34
	Aufbau und Gestaltung der Prüfungsaufgaben.....	36
	Zusammenstellung der Aufgaben einer Prüfung	39
	Systematik der Aufgabenbeschreibung	41
7.5	Auswertung der Prüfung.....	42
7.6	Systematik der Prüfungsinhalte	46
	Umfang des Aufgabenkatalogs.....	46
	Inhaltliche Systematik des Aufgabenkatalogs.....	49
	Erfassung von Aspekten der Gefahrenerkennung und des Risikoverhaltens	53
8	Praktische Fahrerlaubnisprüfung	54
8.1	Überblick	54
8.2	Organisatorische Rahmenbedingungen	55
	Prüfungsbeteiligte und Bereitstellung des Prüfungsfahrzeugs	55
	Ort der Prüfung.....	57
	Dauer der Prüfung	58
	Prüfungskosten und Wartezeit.....	59

8.3	Prüfungsanforderungen	60
	Bewältigung von speziellen Fahrübungen	60
	Fahren im Realverkehr	63
	Weitere Anforderungen.....	67
8.4	Auswertung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung	68
	Prüfungskriterien.....	68
	Prüfungsprotokoll und Beratungsgespräch	71
9	Schlussbemerkung.....	73
	Literatur.....	74
	Anhang	75
	Anhang 1: Liste aller Kontaktpersonen.....	75
	Anhang 2: Für die Fahrerlaubnisprüfung relevante nationale Gesetze	78
	Anhang 3: Systematik der Prüfungsinhalte in den untersuchten Ländern	81
	Anhang 4: Mindestanforderungen an die theoretischen Fahrprüfungen in der EU	91

1 Einführung

Derzeit erleben wir im Rahmen der zusammenwachsenden Länder Europas auch eine Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs. Deshalb erscheint es als sinnvoll, eine gewisse Harmonisierung der Verkehrsregelungen einschließlich des Zugangs zur Fahrerlaubnis und der dafür zu absolvierenden Ausbildung anzustreben. Schon im Jahr 1991 hat die damalige Europäische Gemeinschaft die Notwendigkeit einer Abstimmung zwischen den Mitgliedsstaaten erkannt und dementsprechend die Richtlinie 91/439/EWG des Rates über den Führerschein veröffentlicht. Diese Richtlinie wurde in den vergangenen Jahren beständig aktualisiert und präzisiert, zuletzt mit der Richtlinie 2000/56/EG der Kommission, die eine Änderung der Anhänge I bzw. Ia und II zum Inhalt hatte. Im Anhang II dieser Richtlinie werden die „Mindestanforderungen an die Fahrprüfungen“ in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union formuliert. Auf Basis dieser Mindestanforderungen gestalten die zuständigen Behörden und Institutionen der einzelnen Staaten dann die nationalen Fahrerlaubnisprüfungen aus, die natürlich noch immer in beträchtlichem Maße voneinander abweichen.

Die diesem Bericht zugrunde liegende Recherche zur theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung in Europa wurde von der TÜV | DEKRA Arbeitsgemeinschaft Technische Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr 21 (arge tp 21) in Auftrag gegeben und von der Arbeitsstelle für Bildungs- und Sozialisationsforschung der Universität Potsdam durchgeführt. Ziel der Recherche war es, eine aktuelle vergleichende Bestandsaufnahme der Prüfungspraxis in 30 Ländern Europas zu erhalten. In Deutschland befindet man sich derzeit in einer Übergangsphase: Es ist geplant, die theoretische Fahrerlaubnisprüfung zukünftig standardmäßig computergestützt durchzuführen; darüber hinaus besteht der Wunsch, einzelne Bereiche der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zu optimieren. Mit der Durchführung der Recherche verbindet sich somit der Wunsch, von der Prüfungspraxis anderer europäischer Länder zu lernen; die Rechercheergebnisse sollen als Basis eines internationalen Erfahrungsaustauschs dienen und Anregungen für eine Optimierung des deutschen Prüfungssystems bieten. Zudem bilden diese Ergebnisse eine Grundlage, die europäische Harmonisierung bei der Weiterentwicklung der Prüfungssysteme voranzutreiben.

Bei den untersuchten Ländern handelt es sich (in alphabetischer Reihenfolge) um Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Monaco, die Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Russland, Schweden, die Schweiz, die Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien, die Türkei und Ungarn. Außerdem werden die Gegebenheiten in England, Schottland und Wales – als Großbritannien zusammengefasst – dargestellt; Nordirland wird als eigenes Prüfgebiet betrachtet, da hier eine andere Prüforganisation für die Fahrerlaubnisprüfungen zuständig ist. Die meisten der genannten Länder sind Mitgliedsstaaten der Europäischen Union. Dies gilt nicht für Bulgarien, Kroatien, Monaco, Norwegen, Russland, die Schweiz und die Türkei.

Im nachfolgenden Abschnitt wird zunächst das methodische Vorgehen bei der Recherche skizziert. Kapitel 3 enthält sodann die Ergebnisse zu den gesetzlichen Grundlagen der Fahrerlaubnisprüfungen in den untersuchten Ländern. Dabei wird auf die verschiedenen Prüfungsmodelle in den betrachteten Ländern eingegangen. Die Ausführungen im Kapitel 4 befassen sich mit der Organisationsstruktur für die Weiterentwicklung sowohl der theoretischen als auch der praktischen Fahrerlaubnisprüfung: Wer erarbeitet beispielsweise neue Aufgaben für die theoretische Prüfung, und wie werden diese erprobt? In den Kapiteln 5 und 6 werden die Nichtbestehensquoten bei der theoretischen und der praktischen Fahrerlaubnisprüfung sowie die Anforderungen an Aus- und Fortbildungsmaßnahmen für

Prüfer im Fahrerlaubniswesen im europäischen Vergleich betrachtet. In Kapitel 7 beschäftigen wir uns ausführlich mit der Durchführung und Auswertung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung. Hierbei werden besondere Schwerpunkte auf die Systematik der Prüfungsinhalte und auf die methodischen Merkmale computergestützter Prüfungen gelegt. Im sich daran anschließenden Kapitel 8 werden die Ergebnisse zur praktischen Fahrerlaubnisprüfung zusammengefasst.

2 Recherchestrategie

Um möglichst aktuelle und praxisnahe Informationen aus den untersuchten Ländern zu erhalten, wurden sowohl Internetrecherchen als auch telefonische und schriftliche Befragungen mit Experten durchgeführt. Wie haben wir diese Experten erreicht? In jedem der untersuchten Länder sind bestimmte Institutionen für die Weiterentwicklung des Prüfungswesens und die Durchführung der Prüfungen verantwortlich. Zu diesen Institutionen gehören Ministerien oder ihnen nachgeordnete Behörden sowie private Prüforganisationen, die ausgewählte Aufgabenbereiche im Auftrag der Behörden wahrnehmen (s. Kap. 4). Diese Institutionen haben sich in der CIECA zusammengeschlossen, um ihre Belange länderübergreifend diskutieren und abstimmen zu können. Insgesamt sind die zuständigen Institutionen von 23 der hier untersuchten Länder Mitglied der CIECA. Bei den von uns kontaktierten Personen handelt es sich um Mitarbeiter dieser mit der Fahrerlaubnisprüfung befassten Institutionen. Diese Mitarbeiter haben in ihren Heimatländern zwar unterschiedliche Funktionen inne, sodass ihre Tätigkeitsfelder sich nicht vollends entsprechen; in jedem Falle handelt es sich aber um Experten auf dem Gebiet des Fahrerlaubniswesens. Eine Liste aller Kontaktpersonen einschließlich der durch sie vertretenen Organisationen ist im Anhang 1 zu finden.

Aufgrund der umfangreichen Thematik der Recherche und der zahlreichen zu eruiierenden Details erwies es sich als sinnvoll, die telefonische Kontaktaufnahme durch eine schriftliche Befragung zu ergänzen. Zu diesem Zweck wurde für die theoretische und die praktische Fahrerlaubnisprüfung je ein teilstandardisierter Fragebogen entworfen, der neben einem großen Teil an Fragen mit Antwortvorgaben auch einige offene Fragen enthielt. Die inhaltliche Struktur des Fragebogens orientierte sich an den Leitfragen der Recherche und entsprach damit im Allgemeinen der Struktur des vorliegenden Ergebnisberichts. Anders als eine mündliche Befragung gewährte der zugesandte Fragebogen dem Befragten die Möglichkeit, diesen in Ruhe und ggf. nach Rücksprache mit weiteren Experten zu beantworten. Alle persönlich kontaktierten Personen erklärten sich zur Beantwortung der Fragen bereit. Nach Fertigstellung des Berichtsentwurfs wurde dieser den Kontaktpersonen der im Bericht dargestellten Länder zur Durchsicht und zur Druckfreigabe übermittelt, um eventuelle Missverständnisse auszuschließen. Gemäß den Rückmeldungen der Ansprechpartner wurde der Bericht vor seiner Veröffentlichung abschließend überarbeitet.

Im Fall von Bulgarien erwies es sich leider als unmöglich, einen persönlichen Kontakt aufzubauen. Da sich bezüglich dieses Landes auch keine Informationen im Internet finden ließen, enthält der Bericht keine Daten zum bulgarischen Prüfungssystem. Auch zum slowenischen Prüfungssystem können hier keine Angaben gemacht werden. Zwar konnte hier ein persönlicher Kontakt hergestellt werden, in dem die Beantwortung der Fragebogen zugesichert wurde; diese liegen zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts jedoch noch nicht vor. Somit beziehen sich die Angaben im vorliegenden Ergebnisbericht auf nur 28 Länder.

Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass auch die zu diesen 28 Ländern erhobenen Informationen nicht immer vollständig sind. Dies gilt insbesondere für die Angaben zur russischen Prüfungspraxis. Zu den dortigen Gegebenheiten liegen ausschließlich die im Internet zugänglichen Informationen vor, da trotz zahlreicher Versuche kein persönlicher Kontakt zustande kam. An einigen Stellen der Ergebnisdarstellung entstehen Informationslücken dadurch, dass die bearbeiteten Fragebogen zuweilen lückenhaft ausgefüllt oder sehr allgemein beantwortet wurden. In der tabellarischen Zusammenfassung der Ergebnisse sind solche fehlenden Angaben durch das Zeichen „----“ gekennzeichnet.

Insgesamt mag der vorliegende Bericht an manchen Stellen Fragen zu Details der europäischen Fahrerlaubnisprüfungen offen lassen. Dies hat zweierlei Gründe: Zum einen konnte im Rahmen dieser ersten Recherche nicht jegliche interessierende Information eruiert werden, da die Kontaktpersonen nicht über die Maßen belastet werden sollten. Zum anderen wirft die Betrachtung vorhandener Informationen oft neue, weiterführende Fragen auf.

Alle im vorliegenden Bericht dargestellten Ergebnisse entsprechen den Aussagen der Kontaktpersonen bzw. den im Internet präsentierten Informationen. Damit ist jedoch keine Garantie verbunden, dass alle Angaben vollständig mit den gesetzlichen Regelungen des jeweiligen Landes übereinstimmen.

Die Prüfungssysteme der untersuchten Länder unterscheiden sich in einer solchen Vielzahl von Faktoren, dass ihre Vergleichbarkeit deutlich erschwert ist. Um die Vergleichbarkeit etwas zu erhöhen, bezieht sich die diesem Bericht zugrunde liegende Recherche in der Regel auf die Fahrerlaubnisklasse B. Nichtsdestotrotz besteht auch mit dieser Einengung des Gegenstandsbereichs noch immer eine große Variationsbreite in den Merkmalen der Fahrerlaubnisprüfungen, wodurch sich eine Zusammenfassung und vergleichende Analyse der Ergebnisse häufig schwierig gestaltet. Dennoch werden die recherchierten Aspekte der europäischen Fahrerlaubnisprüfungen im vorliegenden Bericht in einer länderübergreifenden, tabellarischen Weise dargestellt.

3 Prüfungsmodelle und gesetzliche Grundlagen der Fahrerlaubnisprüfung

Welche gesetzlichen Regelungen zum Erlangen der Fahrerlaubnis und welche Prüfungsmodelle finden sich nun in den untersuchten Staaten? In allen untersuchten Ländern muss der Fahrerlaubnisbewerber eine Prüfung ablegen, die aus einem theoretischen und einem praktischen Teil besteht. Diese Regelung entspricht der Forderung der Europäischen Richtlinie, die besagt, dass die Mitgliedsstaaten der EU dafür Sorge zu tragen haben, dass „der Bewerber um eine Fahrerlaubnis tatsächlich über die für das Führen eines Kraftfahrzeuges erforderlichen Fähigkeiten, Kenntnisse und Verhaltensweisen“ verfügt, und zu diesem Zweck eine Prüfung einführen (Richtlinie 2000/56/EG der Kommission vom 14. September 2000, Anhang II, Abschnitt I). Ferner legt die Richtlinie fest, dass diese Prüfung aus zwei Teilen bestehen muss, in denen die Kenntnisse einerseits und die Fähigkeiten und Verhaltensweisen des Bewerbers andererseits – zeitlich nachgeordnet – geprüft werden sollen.

Die obigen Ausführungen zeigen demnach, dass in diesem Punkt alle Länder, seien es EU-Mitgliedsstaaten oder nicht, die gleiche Struktur der Fahrerlaubnisprüfung aufweisen. Innerhalb dieser übergeordneten Struktur zeigen sich jedoch in einigen Ländern Besonderheiten des Prüfungsmodells. Die theoretische Prüfung in Großbritannien und Nordirland besteht nochmals aus zwei Teilen: einem mit der theoretischen Prüfung in anderen Ländern

vergleichbaren Aufgabenteil, in dem allerdings nur wenige Aufgaben durch Illustrationen ergänzt sind, und dem so genannten „Hazard Perception Test“. Mit Hilfe dieses Tests soll die Fähigkeit des Fahrerlaubnisbewerbers zur Gefahrenerkennung erfasst werden. Er wird nach einer kurzen Pause im Anschluss an die Bearbeitung der Theorieaufgaben durchgeführt, so dass dieser Prüfungsteil, der wohl eher Fähigkeiten als Kenntnisse des Bewerbers untersucht, durchaus der Prüfung der Kenntnisse zeitlich nachgeordnet ist.

Das Bestehen der theoretischen Prüfung stellt in allen untersuchten Ländern die Voraussetzung für das Ablegen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung dar. In vielen Ländern erhält der Schüler mit Bestehen der praktischen Prüfung eine uneingeschränkte Fahrerlaubnis. Es existieren jedoch auch davon abweichende Prüfungsmodelle, die nach Bestehen der praktischen Prüfung sowie zwischen den einzelnen Prüfungselementen weitere Lernphasen vorsehen. So erhält der Bewerber in Irland bereits mit Bestehen der theoretischen Prüfung eine provisorische Fahrerlaubnis, um Fahren zu lernen, und unterzieht sich erst später der praktischen Fahrerlaubnisprüfung. In der Schweiz folgt der bestandenen theoretischen Prüfung zunächst der so genannte Verkehrskundeunterricht (VKU). Während dieser Ausbildung, die auf die Erweiterung der Gefahrenkenntnisse, die Schulung der Wahrnehmungs- und Informationsverarbeitungsfähigkeit des Fahrschülers und die Beeinflussung seiner sicherheitsrelevanten Einstellungen abzielt (Bächli-Biétry, 1991), ist der Fahrerlaubnisbewerber bereits zum Besitz eines Lernfahrausweises berechtigt. Innerhalb von zwei Jahren nach Bestehen der theoretischen Prüfung ist dann der praktische Prüfungsteil zu absolvieren. Mit dem Bestehen dieser Prüfung erhält der „Jungfahrer“ eine auf drei Jahre befristete Fahrerlaubnis. Während dieser dreijährigen Probezeit sind zwei Kurstage der Zwei-Phasen-Ausbildung zu absolvieren, in denen verkehrssicherheitsrelevante Aspekte wie der Zusammenhang von Geschwindigkeit und Bremsweg oder Einstellungen und Motive des Fahrens diskutiert sowie in praktischen Übungen erlebt werden. Erst nach dieser zweiten Ausbildungsphase und unter der Voraussetzung, dass in der Probezeit keine Zuwiderhandlungen gegen die Straßenverkehrsvorschriften begangen wurden, wird eine unbefristete Fahrerlaubnis erteilt.

In Deutschland wird ebenfalls zunächst ein „Führerschein auf Probe“ ausgestellt, die Probezeit dauert zwei Jahre. Begeht der Fahrerlaubnisinhaber innerhalb dieser Probezeit „eine schwerwiegende oder zwei weniger schwerwiegende Zuwiderhandlungen“ i. S. v. Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten, die in das Verkehrszentralregister einzutragen sind (§2a Absatz 2 Straßenverkehrsgesetz), so muss er an einem Aufbauseminar teilnehmen und die Probezeit verlängert sich um weitere zwei Jahre. Begeht er nach Teilnahme an einem Aufbauseminar innerhalb der Probezeit eine weitere schwerwiegende oder zwei weitere weniger schwerwiegende Zuwiderhandlungen, wird ihm empfohlen, an einer verkehrspsychologischen Beratung teilzunehmen. Bei einer erneuten Zuwiderhandlung ist ihm die Fahrerlaubnis zu entziehen; eine neue Fahrerlaubnis darf nach Ablauf der Frist nur erteilt werden, wenn der Antragsteller seine Teilnahme an einem Aufbauseminar nachweist (vgl. §2a Straßenverkehrsgesetz). „Die Teilnehmer an Aufbaueminaren sollen durch Mitwirkung an Gruppengesprächen und an einer Fahrprobe veranlasst werden, eine risikobewusstere Einstellung im Straßenverkehr zu entwickeln und sich dort sicher und rücksichtsvoll zu verhalten“ (§2b Absatz 1 StVG). Zusätzlich besteht im Rahmen eines bis zum Jahr 2009 befristeten Modellversuchs in 13 Bundesländern die Möglichkeit, durch die freiwillige Teilnahme an einer zweiten Ausbildungsphase einmalig die Probezeit zu verkürzen. In Form von Gruppengesprächen und Fahrsicherheitstrainings werden hier Aspekte der Fahrsicherheit thematisiert und Erfahrungen ausgetauscht. Teilnehmen dürfen Fahranfänger, die seit mindestens einem halben Jahr im Besitz der Fahrerlaubnis sind. Bei erfolgreicher Teilnahme wird die Probezeit um ein Jahr verkürzt. Diese Möglichkeit der Probezeitverkür-

zung besteht auch für Fahranfänger, deren Probezeit aufgrund von Zuwiderhandlungen im obigen Sinne verlängert worden ist.

Auch in Finnland existiert eine Zwei-Phasen-Ausbildung: Der Bewerber erhält zunächst eine für zwei Jahre befristete Fahrerlaubnis; nicht eher als 18 Monate nach Erhalt der befristeten Fahrerlaubnis wird die eigentliche Fahrerlaubnis ausgestellt. In Belgien existieren verschiedene Modelle der Fahrausbildung. So besteht zum einen die Möglichkeit, im Alter von 17 Jahren nach Bestehen der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung die praktische Ausbildung zu absolvieren und anschließend unter Begleitung eine Praxisphase selbstständigen Fahrens von mindestens zwölf- und maximal achtzehnmonatiger Dauer zu absolvieren. Erst nach dieser Praxisphase wird die praktische Prüfung abgelegt. Zum anderen existieren drei weitere Ausbildungsmodelle für Personen ab einem Alter von 18 Jahren. Diese drei Modelle unterscheiden sich hinsichtlich der Notwendigkeit, praktische Fahrstunden in der Fahrschule in Anspruch zu nehmen, und deren Anzahl sowie hinsichtlich der Dauer der Praxisphase selbstständigen Fahrens mit oder ohne Begleitperson. In Schweden sind die Fahrerlaubnisbewerber verpflichtet, vor Ablegen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung einen so genannten „Risk education“-Kurs abzulegen. Dieser beinhaltet sowohl theoretische Elemente als auch praktische Übungen zu Fahrsicherheitsaspekten. So lernen die Bewerber beispielsweise durch das Fahren auf glatter Fahrbahnoberfläche Probleme aufgrund von Witterungs- und Straßenbedingungen kennen. Durch die theoretischen Anteile des Kurses wird gesichert, dass die Bewerber ihr eigenes Können nach dem praktischen Training nicht überschätzen. Sie werden darin angeleitet, mit unerwarteten Problemen zu rechnen, Verkehrssituationen vorherzusehen und mit plötzlichen Gefahrensituationen umzugehen.

Einige der obigen Prüfungsmodelle zeigen, dass in manchen Ländern versucht wird, stärker einstellungs- und verhaltensbezogene Aspekte der Fähigkeit zum Führen von Kraftfahrzeugen auszubilden bzw. zu überprüfen. Dabei geht man in verschiedenen Ländern unterschiedliche Wege. Insbesondere zeigt sich in vielen Ländern das Bemühen, den Ausbildungs- und Prüfungsprozess zu flexibilisieren. Dies geschieht vielfach dadurch, dass Ausbildung und Prüfung stärker miteinander verzahnt werden. Eine besondere Bedeutung haben hierbei die gestuften Graduierungssysteme, die auch in Deutschland diskutiert bzw. erprobt werden: Die Konzepte zur zweiten Ausbildungsphase und zum „Begleiteten Fahren mit 17“ in Deutschland zielen ebenfalls auf das Erlernen von fahrsicherheitsrelevanten Fähigkeiten bzw. deren Verbesserung. Da bei dieser Thematik das Zusammenspiel von Ausbildung und Prüfung betroffen ist, was durchaus von großer Bedeutung ist, jedoch nicht den Fokus des vorliegenden Berichts beschreibt, der auf der Fahrerlaubnisprüfung per se liegt, soll dieser Aspekt hier nicht weiter ausgebaut werden. Wenden wir uns deshalb im Folgenden den gesetzlichen Bestimmungen zur Regelung der Fahrerlaubnisprüfung in den untersuchten Ländern Europas zu.

Natürlich gibt es in jedem Land Gesetze und Vorschriften, die – ggf. innerhalb des Rahmens der durch die EU-Richtlinie festgelegten Mindestanforderungen – die Durchführung von Fahrerlaubnisprüfungen präzisieren. In Deutschland sind dies das Straßenverkehrsgesetz (StVG), die Fahrerlaubnisverordnung (FeV) und die Richtlinie für die Prüfung der Bewerber um eine Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen (Prüfungsrichtlinie), die einander untergeordnet sind und zunehmend detaillierte Regelungen der Fahrerlaubnisprüfungen beinhalten. In einigen der untersuchten europäischen Länder liegen ebenfalls außer den (Straßenverkehrs-) Gesetzen Prüfungsverordnungen oder ähnliche Vorschriften auf untergeordneter Ebene vor. Anhang 2 enthält eine Auflistung der für Fahrerlaubnisprüfungen relevanten Gesetze in den 28 untersuchten Ländern.

In Deutschland können die einzelnen Bundesländer unter Einhaltung der Bestimmungen der nationalen Gesetze und Vorschriften gewisse organisatorische Fragen hinsichtlich der Durchführung der Fahrerlaubnisprüfung in Form von Erlassen regeln. Ebenso unterscheidet man in der Schweiz zwischen national und regional (d.h. kantonal) gültigen Gesetzen. So unterliegt es dort den jeweiligen kantonalen Straßenverkehrsämtern, das Straßenverkehrsrecht des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr und Energie (UVEK) umzusetzen. Diese Straßenverkehrsämter haben sich zur „Vereinigung der Strassenverkehrsämter“ (asa) zusammengeschlossen; von der asa wurden wiederum einige interkantonale Richtlinien erlassen. Zu diesen Richtlinien gehören auch die „Richtlinien Nr. 7“ über die „Abnahme von Führerprüfungen“.

4 Organisationsstruktur für die Weiterentwicklung der Prüfung

In allen untersuchten Ländern sind bestimmte Ministerien für die Regelung und Durchführung der Fahrerlaubnisprüfung verantwortlich (s. folgende Tab.). In den meisten Ländern handelt es sich hierbei um das Verkehrsministerium, seltener um das Innenministerium; in einzelnen Staaten fällt diese Aufgabe auch in den Arbeitsbereich des Justizministeriums (Dänemark), des Bildungsministeriums bzw. Bildungs- und Sportministeriums (Türkei, Kroatien), des Umweltministeriums (Nordirland) oder des Ministeriums für Industrie (Schweden). Diese Zuständigkeit der Ministerien schließt allerdings bis auf drei Fälle (Frankreich, Irland und Schweden) nicht die praktische Umsetzung der Fahrerlaubnisprüfungen ein. Stattdessen wird diese Aufgabe häufig an staatliche oder private Institutionen delegiert. In Irland bestehen derzeit Bemühungen, die „Driver Testing and Standards Authority“ in diese Aufgaben einzubinden; zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist das Unternehmen jedoch noch nicht an der Durchführung der Prüfungen beteiligt. Im Hinblick auf die Gegebenheiten in der Türkei fehlen leider Informationen hierzu.

Den Ministerien unterliegt in der Regel auch die Weiterentwicklung der Prüfung. Einen besonders wichtigen Teil dieser Weiterentwicklung stellt die Neuentwicklung und Erprobung von Aufgaben für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung dar. An dieser Arbeit sind in vielen der untersuchten Staaten die mit der Durchführung der Prüfungen betrauten Organisationen beteiligt. So entwerfen in Großbritannien Fahrprüfer der „Driving Standards Agency“ (DSA) die neuen Aufgaben; in Nordirland sind entsprechend Prüfer der „Driver & Vehicle Testing Agency“ (DVTA) und der DSA an der Entwicklung von Aufgabenentwürfen beteiligt. An der Diskussion dieser Aufgabenentwürfe wirken sodann 150 interne und externe Experten mit; anschließend werden die Entwürfe Fahrerlaubnisbewerbern zur Beantwortung vorgelegt. Erst danach nimmt man sie als reguläre Aufgaben in den Aufgabenkatalog auf. Auf diese Mechanismen zur Aufgabenevaluation in den untersuchten Ländern kommen wir später zurück.

Die Informationen einzelner Länder zu den an der Entwicklung und Erprobung von Aufgaben beteiligten Berufsfachgruppen verdeutlichen, dass sowohl Personen aus dem Verkehrs- und Fahrschulbereich (wie Polizei, Fahrlehrer, Prüfer, Verkehrssicherheitsexperten) als auch Experten anderer Fachbereiche, namentlich Psychologen, sowie Evaluatoren aus dem Bildungsbereich an diesem Prozess der Neuentwicklung von Aufgaben beteiligt sind.

Tab. 1: Für die Aufgabenentwicklung zuständige Ministerien und Institutionen

	Ministerium	Institution bzw. Gremium
Belgien	Verkehrsministerium	GOCA – Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (Gruppe der Organisationen zur Prüfung von Fahrzeugen und Fahrerlaubnissen)
Dänemark	Justizministerium	Gremien
Deutschland	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sowie die Verkehrsministerien der Bundesländer	AK-FF – Arbeitskreis Fahrerlaubnisfragen mit den Arbeitsgruppen „Theoretische Prüfung“ und „Praktische Prüfung“; Bund-Länder-Fachausschuss „Fahrerlaubnisrecht/ Fahrlehrerrecht“
Estland	Ministerium für Wirtschaftsangelegenheiten und Kommunikation	ARK – Estnisches Registrierungszentrum für Motorfahrzeuge
Finnland	Ministerium für Verkehr und Kommunikation	AKE – Finnish Vehicle Administration
Frankreich	Verkehrsministerium	(Ausschließlich Verkehrsministerium)
Griechenland	Ministerium für Verkehr und Kommunikation	Komitee des Verkehrsministeriums
Großbritannien	Verkehrsministerium	DSA – Driving Standards Agency, Abteilung Theorieprüfung
Irland	Verkehrsministerium	(Ausschließlich Verkehrsministerium)
Kroatien	Ministerium für Bildung und Sport	HAK – Hrvatski Autoklub
Lettland	Verkehrsministerium	CSDD – Road Traffic Safety Directorate
Litauen	Innenministerium	Regitra g GmbH; Polizeipräsident
Luxemburg	Verkehrsministerium	Fahrlehrerverbände
Monaco	Französisches Verkehrsministerium	(Ausschl. franz. Verkehrsministerium)
Niederlande	Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten	CBR – Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (zentrale Prüforganisation); Citogroep (zuständig für Evaluation)
Nordirland	Umweltministerium	Abteilung „Theorieprüfung“ der DVTA – Driver & Vehicle Testing Agency – und der DSA – Driving Standards Agency
Norwegen	Verkehrsministerium	Prüfer und andere Angestellte der Norwegian Public Roads Administration
Österreich	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Prüfervereinigung, Fachverband der Fahrschulen, Verkehrspsychologen
Polen	Verkehrsministerium	Instytut Transportu Samochodowego (Institut für den Autoverkehr)
Portugal	Innenministerium	DGV – Generaldirektion für Verkehr
Russland	Innenministerium	GIBDD – Staatliche Inspektion für die Sicherheit im Straßenverkehr
Schweden	Ministerium für Industrie	SRA – Swedish Road Administration, Arbeitsgruppe zur Pflege der Prüfung (Generierung neuer Fragen, statistische Analysen)
Schweiz	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr und Energie; Bundesamt für Strassen (ASTRA)	asa – Vereinigung der (kantonalen) Straßenverkehrsämter
Slowakei	Verkehrsministerium	Polizeipräsidium
Spanien	Innenministerium	DGT – Hauptverkehrsamt
Tschechien	Verkehrsministerium	Verkehrsforschungszentren, Union der Fahrschulen, Verkehrssicherheitsexperten; gemeinnützige nicht-staatliche Organisationen
Türkei	Bildungsministerium	----
Ungarn	Wirtschafts- und Verkehrsministerium	Hauptverkehrsamt

Diejenigen Länder, in denen die theoretische Fahrerlaubnisprüfung am PC durchgeführt wird, verfügen zum Teil über Softwareprogramme bzw. „Autorensysteme“, mit Hilfe derer

Prüfungsaufgaben erstellt und verwaltet werden (Großbritannien, Luxemburg, Niederlande, Nordirland, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Schweden, Schweiz, Spanien). Unter Verwendung eines solchen Systems wird in den Niederlanden und in Polen der Aufgabenkatalog im Durchschnitt einmal jährlich aktualisiert. Auch in Portugal aktualisiert der DGV (Generaldirektion für den Verkehr) ständig die Prüfungsaufgaben, die dazu verwendete Software basiert auf einem Browser-System mit SQL¹-Server. In Spanien wird ebenfalls eine SQL-unterstützte Computersoftware als Informationspool verwendet. Dieser Pool enthält Texte und Fotos für die Erstellung von Testaufgaben. Für die Erstellung des Prüfungslayouts in Belgien verwendet man auf dem Markt vorhandene Softwareprogramme wie Photoshop, Fotostation und Scansoft. Ein spezielles Autorensystem zur inhaltlichen Generierung von Prüfungsaufgaben liegt hier nicht vor. Die in Österreich verwendete Software ermöglicht die Erstellung von Aufgaben, Themen, Themengruppen und Prüfungsmodellen. In der Schweiz wird der gesamte Aufgabenkatalog von der asa (Vereinigung der Strassenverkehrsämter) in einem eigens dafür erstellten Computerprogramm verwaltet, das die Möglichkeit statistischer Auswertungen zur Itemhistorie und Qualitätskontrolle bietet. Hier werden die einzelnen Aufgaben anhand von Kriterien wie der Einordnung in die Systematik der Prüfungsinhalte (relevantes Sachgebiet und Teilbereiche) und der maßgebenden Gesetzesbestimmungen gekennzeichnet.

Das schwedische Software-System besteht aus sechs Modulen für die Durchführung und Weiterentwicklung der Fahrerlaubnisprüfungen: a) dem „Client-Modul“, b) dem Prüfermodul, c) dem Testkonstruktionsmodul, d) dem Übersetzungsmodul, e) dem Buchungsmodul und f) dem Statistikmodul. In der Hauptdatenbank sind alle Prüfungsaufgaben und die gesamte Itemhistorie enthalten. Alle Fahrerlaubnisbewerber bearbeiten ihre Prüfungsaufgaben online über das Client-Modul, die Daten werden direkt auf dem zentralen Server gespeichert. Mit Hilfe desselben Softwaresystems überwacht der Prüfer den Prüfungsablauf (Prüfer-Modul). Das Testkonstruktionsmodul wird angewandt, um beispielsweise Manuskripte zu erstellen, Qualitätskontrollen durchzuführen, Stellungnahmen von Experten zu erfassen, Paralleltests zusammenzustellen und alte Paralleltests zu ersetzen. Mit Hilfe des Übersetzungsmoduls werden Übersetzungen der Prüfungsaufgaben in verschiedene Fremdsprachen vorgenommen und in die Datenbank eingespeist. Beim Buchungssystem handelt es sich um ein externes System, das jedoch im Informationsaustausch mit dem Testsystem steht. Zusätzlich sind statistische Tools enthalten, die beispielsweise die Erstellung einer Rohdatenbank ermöglichen, so dass diese Daten dann mit Hilfe externer Software ausgewertet werden können. Ein derartiges Programmsystem weist den gravierenden Vorteil auf, alle benötigten Funktionen in einer Software anzubieten. Aufgrund dieser Integration zahlreicher Programmfunktionen in ein Masterprogramm entfallen der Wechsel und der Datenaustausch zwischen verschiedenen Anwenderprogrammen. Das Software-System ProvIt Vägverket der Straßenverkehrsbehörde in Schweden (SRA) wird auch in Luxemburg für die Erstellung neuer Aufgaben verwendet. In Norwegen verwendet man ein dem schwedischen System ähnliches Computer- bzw. Netzwerksystem, mit Hilfe dessen die Prüforganisation alle Parameter der theoretischen Fahrerlaubnisprüfungen steuern kann. Dieses System ermöglicht auch die statistische Auswertung aller Aufgaben, die in der Datenbank erfasst werden, einschließlich der Auswertung der einzelnen Auswahlantworten.

Wie werden die neu entwickelten Aufgaben in den verschiedenen Ländern hinsichtlich ihrer methodischen Güte und inhaltlichen Gültigkeit geprüft? In acht der untersuchten 28 Länder nimmt man eine Erprobung der neu entwickelten Prüfungsaufgaben im Rahmen

¹ SQL steht für “Structured Query Language” und beschreibt ein Datenbanksystem.

der regulären theoretischen Fahrerlaubnisprüfung vor; in Luxemburg soll eine solche Aufgabenevaluation 2005 eingeführt werden (s. folgende Tab.). Hierbei werden die neuen Aufgaben entweder offen, also als Probeaufgaben gekennzeichnet, oder aber verdeckt in die Realprüfung eingefügt; in beiden Fällen gehen sie jedoch nicht in die Bewertung der Prüfung ein. In Irland sowie in Großbritannien und Nordirland steht es dem Bewerber frei, ob er die als solche gekennzeichneten Probeaufgaben beantwortet oder nicht.

Tab. 2: Mechanismus der Aufgabenerprobung

	Verdeckte Integration von Aufgabenentwürfen in die Realprüfung	Offene Integration von Aufgabenentwürfen in die Realprüfung
Belgien		
Dänemark	x	
Deutschland		
Estland		
Finnland		x
Frankreich		
Griechenland		
Großbritannien		x
Irland		x
Kroatien		
Lettland	---- ²	----
Litauen		
Luxemburg	x (ab 2005)	
Monaco		
Niederlande		
Nordirland		x
Norwegen		
Österreich		
Polen		
Portugal	x	
Russland	----	----
Schweden	x	
Schweiz		
Slowakei		
Spanien	x	
Tschechien		
Türkei	----	----
Ungarn		

In der Schweiz erfolgt die Erprobung neu entwickelter Aufgabenentwürfe außerhalb der Realprüfung. Dort werden die neuen Prüfungsaufgaben zur Evaluation im Vorfeld einer Vielzahl von Personen mit unterschiedlichem Ausbildungs- und Wissensstand vorgelegt (z.B. Verkehrsexperten, Auszubildende der Straßenverkehrsämter); diese Personen werden anschließend eingehend befragt. In einigen Ländern werden (zusätzlich zur Erprobung neuer Aufgaben) auch die bereits verwendeten Prüfungsaufgaben anhand statistischer Auswertungen einer laufenden Qualitätskontrolle unterzogen (Belgien, Schweiz, Schweden). So werden in Schweden ausgewählte aktuelle Prüfungsaufgaben zum Zweck ihrer

² Die Markierung „----“ weist darauf hin, dass zu dem entsprechenden Aspekt keine Angaben gemacht wurden bzw. keine Informationen vorliegen. Leere Felder hingegen bedeuten, dass die Kontaktpersonen angeben, dass der erfragte Aspekt im jeweiligen Land nicht umgesetzt wird. Am Beispiel der vorliegenden Tabelle bedeutet dies, dass aus Lettland und Russland keine Angaben zur Prüfung von Erprobungsaufgaben vorliegen, während die Ansprechpartner in Belgien, Deutschland usw. die Aussage machten, dass eine Erprobung neuer Aufgabenentwürfe nicht stattfindet.

Evaluation als Kontrollaufgaben in die Prüfung integriert. Insgesamt enthält jede schwedische theoretische Fahrerlaubnisprüfung fünf Versuchsaufgaben, die nicht als solche gekennzeichnet sind und die nicht in die Bewertung eingehen.

5 Ausbildung sowie Fort- und Weiterbildung der Prüfer

In diesem Kapitel sollen zum einen die nationalen Vorgaben für die Ausbildung der Prüfer im Fahrerlaubniswesen dargestellt werden, die diese erstmalig für die Berufsausübung qualifiziert. Zum anderen werden die Anforderungen an die Fort- und Weiterbildung der Prüfer thematisiert.

Zwischen den allgemeinen Anforderungen, die in den untersuchten Ländern an die Prüfer gestellt werden, bestehen durchaus Ähnlichkeiten. Dies macht ein Blick auf die folgende Tabelle deutlich. Aus Spanien liegen uns leider keine Informationen vor, weder hinsichtlich der allgemeinen Anforderungen noch hinsichtlich der geforderten Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen. Die Angaben in Bezug auf die Anforderungen an Fahrerlaubnisprüfer in der Türkei sind sehr allgemein formuliert; hinsichtlich der Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen sind keine Informationen verfügbar.

Wie in der Tabelle angegeben, wird in manchen Ländern ein spezieller Schul- bzw. Hochschulabschluss verlangt. Dies betrifft Frankreich, Kroatien, Luxemburg, Monaco und Schweden, wo das Abitur Voraussetzung für die Tätigkeit als Prüfer ist. In Luxemburg kann das Abitur aber auch durch einen technischen Abschluss ersetzt werden. Gleiches gilt für Frankreich, sofern der jeweilige technische Berufsabschluss dort per ministerieller Verordnung als gleichwertig anerkannt wurde. In Litauen und ab 2009 auch in Estland wird ein höherer Bildungsabschluss verlangt. In Litauen soll dieser in einem technischen Fach, in Pädagogik oder in den Rechtswissenschaften erlangt worden sein; andernfalls soll der Prüfer eine höhere Ausbildung im Verkehrsbereich durchlaufen haben. In den Niederlanden wird von Prüfern mindestens ein Realschulabschluss, in der Schweiz mindestens ein Berufsabschluss verlangt. In Deutschland müssen Prüfer einen Hochschulabschluss nachweisen; sie sollen ein Studium des Maschinenbaufachs, des Kraftfahrzeugbaufachs oder der Elektrotechnik an einer öffentlichen oder staatlich anerkannten deutschen Fachhochschule oder Ingenieurschule absolviert haben.

In fast allen Staaten existiert ein Mindestalter für die Ausübung der Tätigkeit als Prüfer im Fahrerlaubniswesen. Dieses liegt zwischen 21 Jahren in Frankreich, Kroatien und Lettland und 28 Jahren in den Niederlanden; in Estland gilt für bestimmte Fahrzeugkategorien ebenfalls ein Mindestalter von 28 Jahren. Das Mindestalter für Prüfer im Fahrerlaubniswesen in Deutschland beträgt 24 Jahre. In Dänemark, Finnland, Griechenland, Litauen, Nordirland, Polen und Schweden liegt hingegen keine Regelung zum Mindestalter vor, wobei diese in manchen Fällen jedoch in der geforderten Anzahl an Jahren des Führerscheinesbesitzes impliziert ist (s.u.). In Norwegen besteht ein Mindestalter von 21 Jahren für den Beginn der zweijährigen Ausbildung zum Fahrlehrer, die ihrerseits Voraussetzung für die Ausübung der Tätigkeit des Prüfers ist. In der Slowakei dürfen nur Polizeibeamte Fahrerlaubnisprüfungen abnehmen. Das Mindestalter für Polizeibeamte beträgt 23 Jahre; somit liegt auch eine indirekte Altersbegrenzung für die Ausübung der Prüfertätigkeit vor.

Tab. 3: Allgemeine Anforderungen an Fahrprüfer

	Mindestalter	Führerscheinbesitz	Bildungsabschluss	Berufserfahrung	Weitere Anforderungen
Belgien	25	B; 7 J. Fahrerfahrung			Tadelloser Leumund; kein Fahrerlaubnisentzug
Dänemark		B		Polizist	Geistige und körperliche Eignung
Deutschland	24	A, B, C, +E; D sofern zu prüfende Klasse	Hochschulabschluss im Fach Maschinenbau, Kraftfahrzeugbau oder Elektrotechnik	1½ J. als Ingenieur; Angehöriger einer Technischen Prüfstelle	Geistige und körperliche Eignung; fachliche Eignung; tadelloses Führungszeugnis
Estland	Klassen A, B: 25; Klassen C, D, R, T: 28	Seit 5 J.	Ab 2009: Hochschulabschluss		Gültige medizinische Bestätigung der Befähigung zum Fahren; Zuverlässigkeit; keine Bestrafung wegen Substanzmissbrauch in vergangenen 5 J., keine Verkehrsverstöße in vergangenen 3 J., die zum (zeitweiligen) Führerscheinentzug führten; keine parallele Ausübung der Fahrlehrertätigkeit
Finnland		B, C		1 J. als Fahrlehrer	
Frankreich	21	B seit 3 J.; A	Abitur oder technischer Abschluss, sofern als gleichwertig anerkannt		Keine Vorstrafen
Griechenland		B seit 5 J.		Mitarbeiter des Verkehrsministeriums	
Großbritannien	26	Seit 5 J.			Keine Vorstrafen; kommunikative Fähigkeiten
Irland	22	Ja			
Kroatien	21	Zu prüfende Klasse seit 3 J.	Abitur	3 J. im Bildungsbereich / als Fahrlehrer	
Lettland	21	B seit 3 J., zu prüfende Klasse seit 1 J.			
Litauen	23	A, B, C, D, +E; jeweils 3 J. Fahrerfahrung	Hochschulabschluss in technischem Fach, Pädagogik oder Rechtswissenschaften oder höhere Ausbildung im Verkehrsbereich	Mitarbeiter von State Enterprise „Regitra“	Keine Vorstrafen, nicht tätig als kommerzieller Fahrlehrer in einer Fahrschule
Luxemburg	24	A, B, C, D, +E	Abitur oder technischer Abschluss		
Monaco	25	A, B, C, D, +E	Abitur		
Niederlande	28	Seit 10 J.	Realschulabschluss		

	Mindestalter	Führerscheinbesitz	Bildungsabschluss	Berufserfahrung	Weitere Anforderungen
Nordirland		B; 5 J. Fahrerfahrung			Keine Vorstrafen im Verkehrsbereich; maximal 6 Strafpunkte wegen Verkehrsdelikten, fähige Person, guter Leumund
Norwegen	(23)	B, 3 J. Fahrerfahrung	Reifeprüfungszeugnis	Angestellter der Public Roads Administration; Berufserfahrung als Fahrlehrer oder Ingenieur	Abgeschlossene Ausbildung als Fahrlehrer
Österreich	27	Besitz der zu prüfenden Klasse		5 J. Besitz der Fahrschullehrerberechtigung und aktive Tätigkeit in diesem Bereich; für andere Klassen außer B: 2 J. Tätigkeit als Prüfer für Klasse B	Reifeprüfung
Polen					Spezifische Kenntnisse
Portugal	24	A, B, C, D, +E, jeweils 2 J. Fahrerfahrung			Erfolgreiche medizinische und psychologische Untersuchung
Russland	23	Zu prüfende Klasse seit 3 J.		Mitarbeiter der Staatlichen Inspektion für den Straßenverkehr	
Schweden		Seit 3 J.; nachgewiesene Fahrfertigkeiten	Abitur	Tätigkeit im Bildungsbereich	Eignung für den Beruf
Schweiz	25	Ja	Berufsabschluss	Berufserfahrung als Verkehrsexperte	Erfolgreiche vertrauensärztliche und verkehrspsychologische Eignungsuntersuchung
Slowakei	(23)			Polizeibeamter	
Tschechien	25	Seit 5 J.			Kein Fahrerlaubniszug in vergangenen 5 J.
Türkei	Ja	Ja			
Ungarn	26	A1, B, C		5 J. als Fahrlehrer	Keine Vorstrafen

Anm.: Die Abkürzung J. steht für „Jahre“.

In vielen Ländern macht man Vorgaben zur Fahrerfahrung der Prüfer oder verlangt eine bestimmte Mindestdauer des Führerscheinbesitzes. Sofern hierzu Vorgaben bestehen, liegt die Zeitdauer zwischen zwei Jahren in Portugal und zehn Jahren in den Niederlanden. Ob in den einzelnen Ländern hier zwischen dem Besitz der entsprechenden Fahrerlaubnis und der tatsächlichen Fahrerfahrung unterschieden wird, ist aus den vorliegenden Angaben im Allgemeinen nicht eindeutig ersichtlich; in Bezug auf die Handhabung in Schweden wissen wir jedoch, dass angehende Prüfer dort ihre Fahrfertigkeiten nachweisen müssen, bevor sie angestellt werden. In Norwegen besteht die Zugangsvoraussetzung der dreijährigen Fahrerfahrung schon für die Ausbildung zum Fahrlehrer; zudem muss hier bereits ein bestimmtes Kompetenzniveau des Fahrens erreicht sein. In manchen Ländern reicht es aus, die Fahrerlaubnis der zu prüfenden Klasse(n) zu besitzen, in anderen Ländern wird gefordert, dass Prüfer den Führerschein mehrerer oder aller Klassen vorweisen können.

Über die Fahrerfahrung hinaus werden in einigen der untersuchten Länder berufliche Vorerfahrungen in Form einer Tätigkeit als Fahrlehrer (Finnland, Kroatien, Norwegen, Österreich, Ungarn) oder im Hinblick auf eine Lehrpraxis im Bildungsbereich verlangt (Kroatien, Schweden). In Norwegen kann ein Fahrprüfer zuvor als Fahrlehrer oder alternativ als Ingenieur tätig gewesen sein. Eine eineinhalbjährige Ingenieurtätigkeit ist auch Zugangsvoraussetzung für die Ausübung des Prüferberufs in Deutschland. In der Schweiz werden für die Tätigkeit als Prüfer laut Artikel 65ff. der schweizerischen „Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr“ (1976) Berufserfahrungen im Verkehrsbereich vorausgesetzt. In Dänemark, Griechenland, Litauen und Russland muss der Prüfer in bestimmten staatlichen Institutionen beschäftigt sein: So werden die dänischen Fahrerlaubnisprüfungen nur von Polizisten abgenommen; in Russland sind dafür Mitarbeiter der „Staatlichen Inspektion für den Straßenverkehr“, in Litauen Mitarbeiter von „Regitra“ zuständig. In Griechenland handelt es sich bei den Prüfern um ständige Mitarbeiter des Verkehrsministeriums oder ihm nachgeordneter Behörden. Die Ansprechpartner aus zwei der untersuchten Länder weisen als weitere Anforderung explizit darauf hin, dass eine gleichzeitige Ausübung von Prüfer- und Fahrlehrertätigkeit ausgeschlossen ist (Estland, Litauen).

Weitere Anforderungen betreffen eher Persönlichkeitsmerkmale bzw. Charaktereigenschaften wie Zuverlässigkeit (Estland), interpersonelle und kommunikative Fähigkeiten (Großbritannien) und einen tadellosen Leumund (Belgien, Nordirland). In Deutschland verlangt man ein tadelloses Führungszeugnis, es dürfen keine Tatsachen vorliegen, die eine Person „für die Tätigkeit ... als unzuverlässig erscheinen lassen“ (s. KfSachvG, §2 Abs. 1 und 2). In der Schweiz wird eine vertrauensärztliche und verkehrspsychologische Eignungsuntersuchung durchgeführt, die über die Erlaubnis zur Ausübung der Prüfertätigkeit mitentscheidet. Medizinische (und psychologische) Untersuchungen wurden auch von den Ansprechpartnern in Estland und Portugal genannt. In Österreich und Schweden wird die „Eignung für den Beruf“ als Anforderungskriterium angegeben; es ist folglich anzunehmen, dass auch hier eine Prüfung dieser Eignung erfolgt. In Deutschland muss ebenso wie in Belgien die geistige und körperliche Eignung gegeben sein; zusätzlich wird in Deutschland auch die fachliche Eignung vorausgesetzt. Über die genannten Anforderungen hinaus wird in vielen der untersuchten Länder Vorstrafenfreiheit insbesondere im Bereich der Verkehrsdelikte gefordert.

In vielen Ländern existiert eine spezielle Ausbildung für Fahrprüfer (Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Frankreich, Großbritannien, Lettland, Litauen, Niederlande, Nordirland, Österreich, Polen, Portugal, Russland, Schweden, Schweiz, Tschechien und Ungarn); in Griechenland erhalten Prüfer ein Training des Verkehrsministeriums. In anderen Ländern wie Finnland und Norwegen erfolgt keine weitere Ausbildung über die Ausbildung

zum Fahrlehrer hinaus. In Kroatien müssen Prüfer als Fahrlehrer und zusätzlich als Ingenieur für den Straßenverkehr ausgebildet sein. In Monaco können Personen, die entweder die Ausbildung zum Fahrlehrer oder zum Fahrprüfer durchlaufen haben, eine Prüfungstätigkeit ausführen; beide Ausbildungen finden in Frankreich statt. In Bezug auf die Türkei wissen wir lediglich, dass eine Ausbildung verlangt wird, über nähere Informationen verfügen wir leider nicht; aus Spanien und der Slowakei liegen uns zu diesem Aspekt gar keine Angaben vor. Die Dauer der Ausbildungen, soweit hierzu Angaben gemacht wurden, schwankt zwischen nur vier Wochen in Großbritannien und einer Ausbildung von mehr als einem Jahr Dauer in Schweden (s. Tab. 4).

Tab. 4: Anforderungen an die Aus-, Fort und Weiterbildung der Fahrprüfer

	Ausbildung	Prüfung	Fort- und Weiterbildung
Belgien	Ausbildung, vergleichbar mit Abitur	x	Ja, Fortbildungskurs
Dänemark	Schulung der als Prüfer bestellten Polizisten	x	Ja, Fortbildung
Deutschland	Studium des Maschinenbaus, des Kraftfahrzeugbaus oder der Elektrotechnik; mind. 6-monatige Ausbildung in einer Technischen Prüfstelle	x	5 Tage Fortbildung pro Jahr
Estland	Kurs für Prüfer; 4-monatige Probezeit mit täglicher individueller theoretischer und praktischer Ausbildung	x	1 bis 2 Tage Fortbildung pro Jahr
Finnland	Ausbildung als Fahrlehrer		1 Tag Fortbildung pro Jahr
Frankreich	6-monatige administrative, juristische, technische und psychologische Ausbildung		Ständige Fortbildung, Erwerb der Fahrerlaubnis für Lkw
Griechenland			Internes Training des Verkehrsministeriums
Großbritannien	4-wöchige Ausbildung; keine spezielle Vorbildung		Regelmäßige Fortbildung
Irland	----	x	----
Kroatien	Ausbildung zum Ingenieur für den Straßenverkehr, Ausbildung als Fahrlehrer	x	Obligatorische Fortbildung und Überprüfung der Fähigkeiten zur Berufsausübung alle 5 Jahre
Lettland	3-monatige Ausbildung		Regelmäßige Fortbildung, mindestens 2 Tage pro Jahr
Litauen	Höhere Ausbildung (technisches Fach/ Rechtswissenschaften/ Pädagogik) und zweiwöchiger Ausbildungskurs	x	Regelmäßige Fortbildung alle 3 Jahre
Luxemburg			Kontinuierliche Weiterbildung im Fahren aller Fahrzeugklassen, in der Automobiltechnik und Gesetzgebung
Monaco	Ausbildung zum Fahrlehrer oder Fahrprüfer (in Frankreich)		
Niederlande	1-jährige Ausbildung		Ständige Fortbildung
Nordirland	5-wöchige Ausbildung; keine spezielle Vorbildung		Regelmäßige Fortbildung und regelmäßiges Training zu Neuerungen
Norwegen	2-jährige Fahrlehrerausbildung an der Hochschule, optional zusätzliche Ausbildung und Jobtraining		

	Ausbildung	Prüfung	Fort- und Weiterbildung
Österreich	Schulung in Verkehrssinnbildung und Prüfungspsychologie		Mindestens alle 4 Jahre stattfindende fachliche Fortbildung; selbstständige Informierung über prüfungsrelevante Änderungen
Polen	Schulung	x	
Portugal	Mindestens 5-wöchige Ausbildung	x	Regelmäßige Fortbildung; mindestens 1 Woche in 3 Jahren, um erneute Genehmigung zur Berufsausübung zu erhalten
Russland	Mittlere oder höhere Spezialausbildung		
Schweden	Mehr als 1-jährige Ausbildung		4 Tage Fortbildung in 3 Jahren, um erneute Genehmigung zur Berufsausübung zu erhalten
Schweiz	Umfassende fachliche Ausbildung mit eidgenössischem Fähigkeitsausweis	x	Je nach Spezialisierung 1 bis 5 Tage Fortbildung pro Jahr
Slowakei	----	----	----
Spanien	----	----	----
Tschechien	Spezieller Fahrprüferkurs	x	
Türkei	Ausbildung		----
Ungarn	6-monatige Prüferschulung	x	1 praktisches und theoretisches Training pro Jahr

Über die Inhalte der Ausbildungen wurden in vielen Fällen keine detaillierten Informationen weitergegeben. Angaben hierzu liegen uns in Bezug auf Österreich, Polen und die Schweiz vor. In Österreich erfahren die Prüfer, die ja bereits als Fahrlehrer tätig waren bzw. sind, eine Zusatzausbildung in den Spezialgebieten Verkehrssinnbildung und Prüfungspsychologie. In Polen verlangt man

- Kenntnisse in ausgewählten psychologischen und didaktischen Inhaltsbereichen, die sich auf die Prüfungsdurchführung und Berufsethik beziehen,
- Kenntnisse hinsichtlich der Bedingungen des Erwerbs, der Einziehung und Rückerstattung der Fahrerlaubnis,
- Kenntnisse zu Schulungsprogrammen und Fahrerlaubnisprüfungen,
- Kenntnisse zum Status der Straßenverkehrsämter (WORDS) und ihrer Funktionsweise,
- Kenntnisse zur Rolle und zu den Aufgaben des Prüfers,
- Kenntnisse zu den Gesetzesvorschriften und
- Kenntnisse zur Technik der Steuerung und Handhabung der Fahrzeuge.

Darüber hinaus werden von polnischen Prüfern folgende Fähigkeiten und Fertigkeiten gefordert: die Fähigkeit zur Bewertung der technischen Infrastruktur des jeweiligen Straßenverkehrsamtes und anderer Prüfungsumstände, die Fähigkeit zur Auswahl der Prüfungstrecken und zur Durchführung der theoretischen und praktischen Prüfungen sowie die Fähigkeit zur korrekten und gerechten Bewertung der Qualifikationen der Bewerber. Weiterhin müssen Prüfer mit den relevanten Computerprogrammen umgehen können sowie Kompetenzen im Bereich Arbeitsplanung und Arbeitsorganisation besitzen. Schließlich sollen sie die Prüfung als solche bewerten und die geforderte Prüfungsdokumentation anfertigen können.

In der Schweiz gibt uns die Prüfung, die nach Beenden der Ausbildung zum Fahrprüfer abgelegt werden muss, Hinweise auf die Inhalte der dortigen Ausbildung: Geprüft werden die Inhaltsbereiche „Recht“, „Psychologie“, „Mathematik und Fahrzeugtechnik“, „Bau und

Ausrüstung der Fahrzeuge“ sowie „Verkehrssinnbildung“. Neben den Ansprechpartnern in der Schweiz gaben die Kontaktpersonen in zwölf weiteren Ländern an, dass die Ausbildung zum Fahrprüfer mit dem Ablegen einer Prüfung beendet wird; dies betrifft Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Irland, Kroatien, Litauen, Polen, Portugal, die Schweiz, Tschechien und Ungarn. Wenngleich die britische Ausbildung nicht mit einer Prüfung endet, ist dennoch auch dort ein Nichtbestehen des Ausbildungskurses möglich, da die angehenden Prüfer hier regelmäßig beurteilt und hinsichtlich ihrer Fortschritte überprüft werden. In Belgien und Kroatien werden eine theoretische und eine praktische Prüfung abgelegt; in Estland müssen Prüfer eine Theorieprüfung mit 50 Fragen und zwei praktische Prüfungen von jeweils 60 Minuten Dauer bestehen. Die irische Prüfung für Prüfer hat drei Bestandteile: eine schriftliche „psychometrische“ Prüfung, ein „Interview“ sowie eine „fahrpraktische Prüfung“. Die Prüfung nach Abschluss der Ausbildung zum Kraftfahr-sachverständigen in Deutschland besteht aus einem praktischen sowie einem mündlichen und schriftlichen Teil. In der praktischen Prüfung muss der Bewerber nachweisen, „dass er Kraftfahrzeuge aller Klassen für Verbrennungsmaschinen vorschriftsmäßig, sicher und gewandt im Straßenverkehr führen kann“ (KfSachvV, §6). Im schriftlichen und mündlichen Teil der Prüfung muss der Bewerber seine Kenntnisse und Fähigkeiten in folgenden drei Fachgebieten aufzeigen: (1) Bau und Betrieb von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern, (2) Straßenverkehrsrecht sowie die die Sachverständigentätigkeit berührenden anderen Rechtsgebiete und (3) Tätigkeit des Sachverständigen (KfSachvV, §§ 7 und 8). Dazu gehört auch der Nachweis der Vertrautheit „mit den Gefahren des Straßenverkehrs und den zu ihrer Abwehr erforderlichen Verhaltensweisen“ (KfSachvV, § 7 Abs. 1).

In den wenigsten Ländern ist die berufliche Bildung der Fahrerlaubnisprüfer mit einer einmaligen Ausbildung abgeschlossen. Die stetigen Veränderungen im Verkehrs- und Fahrerlaubniswesen insbesondere beim Fahren sowie in den Bereichen „Automobiltechnik“ und „Gesetzgebung“, wie sie von den Ansprechpartnern in Luxemburg benannt wurden (s. obige Tab.), verlangen eine kontinuierliche Weiterbildung der Prüfer. In Deutschland ist für Sachverständige ein Gesamtumfang von fünf Fortbildungstagen jährlich vorgeschrieben. Auch von vielen Kontaktpersonen anderer Länder wurden „ständige“, „kontinuierliche“ oder „regelmäßige“ Fortbildungen genannt; diese sind ebenfalls in der Tabelle angegeben.

Hinsichtlich des Umfangs und der Zeitabstände von Fortbildungsveranstaltungen bestehen durchaus unterschiedliche Rahmenvorgaben. Während man in Estland, Finnland, Lettland, in der Schweiz und in Ungarn jährlich Fortbildungen durchführt, sind in Schweden vier Fortbildungstage innerhalb von drei Jahren zu absolvieren. Auch in Litauen muss mindestens alle drei Jahre eine fachliche Fortbildung stattfinden, in Österreich alle vier Jahre. Darüber hinaus ist es Aufgabe der österreichischen Prüfer, sich selbstständig über prüfungsrelevante Änderungen der straßenverkehrs- und kraftfahrtrechtlichen Bestimmungen und über die technische Entwicklung auf dem Kraftfahrzeugsektor zu informieren. In den Niederlanden wird von einer ständigen Fortbildung z.B. mittels E-Learning gesprochen. Wir gehen davon aus, dass derartige allgemeine Forderungen nach kontinuierlicher selbstständiger Fortbildung – mehr oder weniger explizit formuliert – in allen Ländern bestehen.

In Kroatien zeigt sich eine Besonderheit: Hier wird alle fünf Jahre eine Fortbildung einschließlich einer Überprüfung der Fähigkeiten zur Berufsausübung verlangt, d.h. die Erlaubnis zur Ausübung der Prüfertätigkeit wird jeweils nur auf fünf Jahre befristet erteilt. In Schweden läuft die Genehmigung zur Berufsausübung nach drei Jahren aus, wenn nicht innerhalb dieser Zeit eine viertägige Fortbildungsveranstaltung besucht wurde; in Portugal muss innerhalb von drei Jahren mindestens eine einwöchige Fortbildung besucht werden, um die Genehmigung zur Berufsausübung zu behalten.

6 Nichtbestehensquoten

In den untersuchten Ländern finden sich unterschiedliche Nichtbestehensquoten, auf die sich natürlich die landesspezifischen Gegebenheiten der jeweiligen Prüfungspraxis auswirken. Die von den Kontaktpersonen angegebenen und auf ganze Zahlen gerundeten Nichtbestehensquoten bei der theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung sind in den folgenden Tabellen angegeben. In manchen Ländern existieren keine getrennten Statistiken für Erst- und Wiederholungsprüfungen, hier werden stattdessen übergreifende Zahlen über alle Prüfungen angegeben.

Tab. 5: Nichtbestehensquoten bei der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung in Prozent³

	Erstprüfung	Wiederholungsprüfung	Alle Prüfungen
Belgien	35	----	----
Dänemark	----	----	ca. 18
Deutschland	29 (Klasse B, BE)	43 (Klasse B, BE)	----
Estland	17	18	----
Finnland	20	10	----
Frankreich	35	48	----
Griechenland	----	----	----
Großbritannien	38 (ohne HPT)	----	----
Irland	----	----	82
Kroatien	47 (alle Klassen)	52	----
Lettland	22	----	----
Litauen	22	36	----
Luxemburg	46	----	----
Monaco	55	----	----
Niederlande	----	----	48
Nordirland	----	----	32
Norwegen	----	----	38
Österreich	25	12	----
Polen	ca. 20	ca.10	----
Portugal	40	----	----
Russland	----	----	----
Schweden	ca. 40	ca. 45	----
Schweiz	----	----	33
Slowakei	----	----	22,9
Spanien	70	30	----
Tschechien	30	10	----
Türkei	25	----	----
Ungarn	ca. 40	ca. 50	----

Die niedrigste Nichtbestehensquote bei der erstmaligen theoretischen Fahrerlaubnisprüfung weist mit 17 Prozent Estland auf, die höchste Spanien (70 Prozent). Allerdings sind nicht in allen Ländern landesübergreifende Prozentzahlen verfügbar; beispielsweise stammen die Angaben aus Polen nur aus einer Woiwodschaft (Wojewodztwo Malopolskie). Obgleich sich die Fragen der versendeten Fragebogen auf die Fahrzeugkategorie B beziehen, bestehen möglicherweise Unterschiede hinsichtlich des Bezugs der angegebenen Zahlen. Explizit angegeben wurde dies von unseren Ansprechpartnern in Kroatien; bei den hier berichteten Quoten handelt es sich um den Anteil nicht bestandener Prüfungen an den Prü-

³ Die Kontaktpersonen in den untersuchten Ländern verwendeten offenbar zum Teil konkrete, zum Teil ungefähre Angaben. Dies kann nicht immer eindeutig unterschieden werden. Wo der Wert von den Kontaktpersonen explizit mit dem Zusatz „ca.“ versehen wurde, wird dies auch in der Tabelle wiedergegeben.

tionen aller Fahrzeugkategorien. Die deutsche Quote fasst die Prüfungen der Kategorien B und BE zusammen.

Aus 12 der untersuchten Länder liegen auch Angaben zur Nichtbestehensquote bei Wiederholungsprüfungen vor. Die Ansprechpartner aus fünf dieser Länder geben an, dass anteilig mehr Fahrerlaubnisbewerber die wiederholte Prüfung bestehen als die Erstprüfung (Finnland, Österreich, Polen, Spanien und Tschechien). So sinken die Misserfolgsquoten insbesondere in Spanien zwischen Erst- und Wiederholungsprüfung deutlich ab. In Estland liegt die Nichtbestehensquote für Erst- und Wiederholungsprüfungen etwa gleich hoch; in den übrigen Ländern zeigt sich ein (leichter) Anstieg der Misserfolgsquoten (Deutschland, Frankreich, Kroatien, Litauen, Schweden, Ungarn).

Die folgende Tabelle zeigt die Nichtbestehensquoten bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in den untersuchten Ländern. Auch hier bestehen die o.g. Einschränkungen hinsichtlich der Vergleichbarkeit der Zahlen: Bezüglich Kroatien wissen wir, dass es sich bei den Angaben um Zusammenfassungen aller Fahrzeugklassen handelt. Zudem beziehen sich die Angaben leider nicht alle auf dasselbe Jahr.

Tab. 6: Nichtbestehensquoten bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in Prozent⁴

	Erstprüfung	Wiederholungsprüfung	Alle Prüfungen
Belgien	----	----	46
Dänemark	----	----	40
Deutschland	28 (Klasse B, BE)	33 (Klasse B, BE)	----
Estland	33	33	----
Finnland	20	15	----
Frankreich	45	47	----
Griechenland	----	----	----
Großbritannien	57	----	----
Irland	52	56	----
Kroatien	45 (alle Klassen)	44	----
Lettland	38	----	----
Litauen	39	38	----
Luxemburg	50	----	----
Monaco	44	56	----
Niederlande	54	55	----
Nordirland	----	----	53
Norwegen	----	----	29
Österreich	6	4	----
Polen	ca. 30	----	----
Portugal	ca. 20	----	----
Russland	----	----	----
Schweden	30	35	----
Schweiz	----	----	35
Slowakei	----	----	12,4
Spanien	49	----	----
Tschechien	ca. 35	ca. 22	----
Türkei	24	10	----
Ungarn	40	45	----

Die niedrigste Nichtbestehensquote bei der Erstprüfung weist Österreich mit sechs Prozent auf. Erst in großem Abstand folgen Finnland und Portugal, wo die Misserfolgsquote bei der erstmaligen praktischen Prüfung bei 20 Prozent liegt. Großbritannien, Irland und die

⁴ s. Fußnote 4

Niederlande weisen mit Anteilen von mehr als der Hälfte nicht bestandener Erstprüfungen hingegen die höchsten Misserfolgsraten auf.

Vergleicht man die Quoten der Länder bei den Wiederholungsprüfungen miteinander, so ergeben sich ähnliche Verhältnisse wie bei der Betrachtung der Erstprüfung. In Österreich scheitern nur vier Prozent der Bewerber bei der Wiederholungsprüfung; die nächst höhere Misserfolgsquote wird hinsichtlich der Wiederholungsprüfung aus der Türkei gemeldet; sie liegt bei 10 Prozent. Die Niederlande gehören erneut zu den Ländern, in denen mehr als die Hälfte der Bewerber die Prüfung auch beim wiederholten Mal nicht besteht (55 Prozent). Vergleichbar hohe Misserfolgswerte berichten die Kontaktpersonen aus Monaco und Irland (56 Prozent).

Wenn wir die Bestehensquoten zwischen erstmaliger und wiederholter praktischer Prüfung vergleichen, sinken in nur vier der 13 betrachteten Länder die Misserfolgswerte (Finnland, Österreich, Tschechien, Türkei). Demgegenüber steigt in sechs Ländern die Misserfolgsrate von der Erst- zur Wiederholungsprüfung um bis zu 12 Prozentpunkte an (Deutschland, Frankreich, Irland, Monaco, Schweden, Ungarn). Vier Länder weisen gleiche bzw. sehr ähnliche Quoten auf (Estland, Kroatien, Litauen, Niederlande).

Nachdem wir bislang die Fahrerlaubnisprüfung als Ganzes und gemeinsame Merkmale beider Prüfungsteile betrachtet haben, wenden wir uns nun den speziellen Merkmalen zunächst der theoretischen, dann der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in den untersuchten Ländern zu.

7 Theoretische Fahrerlaubnisprüfung

7.1 Überblick

Zur vergleichenden Betrachtung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfungen in Europa sollen im vorliegenden Kapitel zunächst Rahmenbedingungen der Theorieprüfungen wie der Prüfungsort, die bei der Prüfung anwesenden Personen und die Form der Prüfung vorgestellt werden. Einen besonderen Schwerpunkt bilden Fragen zum Medieneinsatz: In welchen der untersuchten Länder wird der Computer bei der Prüfungsdurchführung eingesetzt? Handelt es sich bei Vorliegen einer computergestützten Prüfung um eine Übertragung der zuvor schriftlich dargebotenen Fragen auf den PC oder werden darüber hinausgehende Möglichkeiten des Mediums Computer wie beispielsweise die Darstellung von Videosequenzen oder animierten Szenen genutzt? Im Anschluss werden der allgemeine Umfang und Ablauf der theoretischen Fahrerlaubnisprüfungen einschließlich ihrer Auswertung dargestellt. Auf Basis dieser Informationen wird das Standardisierungsniveau der Prüfungen beleuchtet. Abschließend werden die thematischen Inhaltsbereiche betrachtet und Übereinstimmungen zwischen den Ländern sowie zwischen einzelnen Ländern und den Vorgaben der Führerscheintrichtlinie der Europäischen Union untersucht.

7.2 Organisatorische Bedingungen

Ort der Prüfung

In fast allen hier betrachteten Ländern wird die theoretische Fahrerlaubnisprüfung in stationären Prüflokalen durchgeführt, die beispielsweise in den Straßenverkehrsämtern eingerichtet sind (s. folgende Tab.). In vielen Fällen befinden sich die Prüflokale aber auch in den Räumlichkeiten der von den Ministerien zur Prüfungsdurchführung befugten Organi-

sationen. So findet die Prüfung der Klasse B in der Schweiz in den Niederlassungen der kantonalen Verkehrsämter statt. In Deutschland differieren die Regelungen zum Ort der theoretischen Prüfung zwischen den jeweils zuständigen Technischen Prüfstellen. Während einige Prüfstellen gänzlich auf externe Prüfungen verzichten, führen andere die theoretischen Fahrerlaubnisprüfungen auch außerhalb der eigenen Räumlichkeiten durch. Dafür mieten sie beispielsweise Räume in Volkshochschulen, Feuerwehrhäusern und Bürgerzentren an. Zusätzlich werden in insgesamt mehr als 3.000 Fahrschulen in Deutschland Prüfungen durchgeführt. Bei einigen Technischen Prüfstellen findet die Mehrheit aller theoretischen Fahrerlaubnisprüfungen in Fahrschulen statt; dies gilt oft vor allem für den ländlichen Bereich.

Tab. 7: Ort der Fahrerlaubnisprüfung, Anzahl der Prüfkale und Anfahrtswege

	Stationäre Prüfkale	Mobile Prüfkale	Anzahl von Prüfkalen insgesamt	Durchschnittlicher Anfahrtsweg in Kilometern ⁵
Belgien	x		32	25
Dänemark	x		66	----
Deutschland	x	x	ca. 4000	35
Estland	x		16	----
Finnland	x		86	15
Frankreich	x		550	ca. 30
Großbritannien	x		158	16 bis 56
Griechenland	x		ca. 70	----
Irland	x	x	41	Maximal 48
Kroatien	x		155	5
Lettland	x		10	40 bis maximal 100
Litauen	x		11	21
Luxemburg	x		3	15
Monaco	x		1	(im Stadtgebiet)
Niederlande	x		34	Maximal 30
Nordirland	x		6	52
Norwegen	x		80	Süd: 30, Nord: 60
Österreich	x		370	Maximal 30
Polen	x		54	30 bis 40
Portugal	x		33	----
Russland	x		----	----
Schweden	x	x	32 und ca. 100 Nebenprüfkale	30 bis maximal 200
Schweiz	x		ca. 100	Maximal 25
Slowakei		x	ca. 550	40
Spanien	x		165	----
Tschechien		x	1800	1 bis 10
Türkei		x	----	----
Ungarn	x	x	28	20

Von den im Rahmen der Recherche untersuchten Ländern werden nur in der Slowakei, in Tschechien und in der Türkei ausschließlich ambulante Prüfungen durchgeführt. In Tschechien werden die Fahrschulen als Ort für diese ambulanten Prüfungen genutzt. In Deutsch-

⁵ Die Kontaktpersonen in den untersuchten Ländern verwendeten hier offenbar zum Teil konkrete, zum Teil ungefähre Angaben. Dies kann nicht immer eindeutig unterschieden werden. Wo der Wert von den Kontaktpersonen explizit mit dem Zusatz „ca.“ versehen wurde, wird dies auch in der Tabelle wiedergegeben. Die britischen und irischen Angaben erfolgten in Meilen, sie wurden hier zur besseren Vergleichbarkeit umgerechnet.

land (s.o.), Irland und Ungarn gibt es sowohl stationäre als auch mobile Prüflokale; dabei werden die irischen mobilen Prüfstationen in der Regel auf Hotelparkplätzen eingerichtet. In Schweden sind den stationären Testzentren etwa 100 Nebenprüfstationen zugeordnet, die von den Prüfern aufgesucht werden. Eine besondere Situation findet sich in Österreich: Hier gelten alle Fahrschulen als ermächtigte Prüfstellen, die ausreichende Rahmenbedingungen aufweisen: Sie müssen über mindestens sechs Computerplätze mit zumindest 15-Zoll-Bildschirmen und wenigstens einen Drucker verfügen. Darüber hinaus müssen die Fahrschulen einen ordnungsgemäßen und störungsfreien Prüfungsablauf gewährleisten.

Um die Dichte des Netzes von Prüflokalen zu erfassen, wurden die Anzahl vorhandener Prüflokale sowie der durchschnittliche bzw. maximale Anfahrtsweg der Bewerber zum nächsten Prüflokal erfragt. Beide Parameter hängen offensichtlich vom Vorhandensein mobiler Prüflokale bzw. von der Anerkennung der Fahrschulen als Prüflokale ab. So zeigt sich, dass es in den Ländern, in denen die Prüfung mobil durchgeführt wird, die meisten Prüflokale gibt (1.800 in Tschechien und etwa 550 in der Slowakei). Aus der oben dargestellten Handhabung in Deutschland und Österreich ergibt sich die dort ebenfalls überdurchschnittlich große Anzahl von Prüflokalen.

Die große Menge an mobilen Prüfstationen in Tschechien führt zu kurzen Anfahrtswegen für die Fahrerlaubnisbewerber (bis zu 10 Kilometern). In den meisten Ländern variieren die Anfahrtswege zwischen 15 und 50 Kilometern. Ausnahmen bilden hier der Norden Norwegens sowie insbesondere Schweden; in den dünn besiedelten Gebieten Schwedens werden den Fahrerlaubnisbewerbern in Ausnahmefällen bis zu 200 km Anfahrtsweg zugemutet.

Prüfungsbeteiligte

In der folgenden Tabelle finden sich Angaben zur Form der Prüfung sowie zu den Vorgaben hinsichtlich der Anwesenheit von Prüfern und Fahrlehrern bei der Prüfung. Aus der Tabelle geht hervor, dass die theoretische Prüfung in fast allen Ländern in der Regel als Gruppenprüfung durchgeführt wird, bei der zwischen fünf (Mindestanzahl in Portugal) und fünfzig (Maximalanzahl in den Niederlanden) Fahrerlaubnisbewerber gleichzeitig ihre Prüfung ablegen können. Der Terminus „Gruppenprüfung“ meint hier, dass sich mehrere Bewerber in einem Raum befinden, während jeder für sich die schriftliche bzw. computergestützte Prüfung ablegt.

Was die Anwesenheit von Prüfern anbelangt, weisen die fünf Länder Finnland, Großbritannien, Nordirland, Norwegen und die Schweiz eine Besonderheit dergestalt auf, dass dort lediglich Aufsichtspersonen und keine ausgebildeten Prüfer bei der Prüfung zugegen sein müssen. So haben die DSA in Großbritannien und die DVTA in Nordirland die Firma Pearson Vue mit der Durchführung der computergestützten theoretischen Fahrerlaubnisprüfungen betraut; diese Firma entscheidet über die Anzahl der anwesenden Aufsichtspersonen. In allen anderen Ländern ist mindestens ein Prüfer zugegen, in Griechenland sind es sogar drei. In manchen Ländern variiert die Anzahl der anwesenden Prüfer mit der Anzahl der Prüfungsbewerber bzw. der Raumgröße (z.B. in Irland, Kroatien, Schweden, Spanien). In Polen handelt es sich bei den ggf. anwesenden Zweitprüfern um Supervisoren oder um Prüfer in der Ausbildung.

Tab. 8: Form der Prüfung, Prüfungsbeteiligte

	Form der Prüfung		Anzahl der Fahrerlaubnisbewerber	Anzahl der Prüfer bzw. Aufsichtspersonen ⁶	Fahrlehrer-anwesenheit
	Einzelprüfung	Gruppenprüfung			
Belgien		x	----	1	Verboten
Dänemark		x	Bis 12	1	Verboten
Deutschland	Sofern mündliche Prüfung	x	Bis 20	1	Im Allgemeinen verboten
Estland		x	10 bis 22	Mindestens 2	Verboten
Finnland		x	----	Aufsichtsperson(en)	Verboten
Frankreich		x	Bis 40	1	Verboten
Griechenland			20	3	Verboten
Großbritannien		x	----	Aufsichtsperson(en)	Verboten
Irland		x	----	Je nach Anzahl der Bewerber	Verboten
Kroatien		x	Bis 30	1 bis 2	Verboten
Lettland		x	5 bis 20	Mindestens 2	Verboten
Litauen		x	Bis 20	1	Verboten
Luxemburg		x	----	1	Verboten
Monaco		x	Bis 14	1	Verboten
Niederlande	x	x	ca. 50	2 bis 3	Verboten
Nordirland		x	----	Aufsichtsperson(en)	Verboten
Norwegen		x	Bis 10	1 Aufsichtsperson	Verboten
Österreich	x	x	6	1	Verboten
Polen		x	20	1 bis 3	Verboten
Portugal		x	5 bis 15	2	Verboten
Russland	x	x	----	Mindestens 1	Verboten
Schweden	Sofern mündliche Prüfung	x	----	1 bis 2	Verboten
Schweiz		x	Bis 20	1 Prüfer oder Aufsichtsperson	Verboten
Slowakei		x	Bis 35	2	Verpflichtend
Spanien		x	Im Durchschnitt 40	2 bis 8	Verboten
Tschechien	x	x	15	1	Optional
Türkei		x	15 bis 20	2	Verboten
Ungarn		x	20 bis 40	1	Verboten

Den Fahrlehrern ist es in fast keinem der Länder gestattet, an der theoretischen Prüfung ihrer Fahrschüler teilzunehmen. Lediglich in der Slowakei besteht Anwesenheitspflicht des Fahrlehrers; in Tschechien darf der Fahrlehrer der Prüfung beiwohnen, er ist jedoch nicht dazu verpflichtet. In Deutschland darf ein Fahrlehrer nur dann bei der Prüfung zugegen sein, wenn er Besitzer der Fahrschule ist, in der die Prüfung stattfindet.

Kosten und Wartezeit

Die Preise für die Durchführung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung liegen zwischen umgerechnet etwa 1,40 € in Russland und 34,00 € in Irland (s. folgende Tab.). Auch in

⁶ In manchen Ländern ist anstelle von speziell ausgebildeten Fahrprüfern Aufsichtspersonal bei den theoretischen Fahrerlaubnisprüfungen zugegen (s. Text).

Lettland, Litauen, Österreich, Polen und Ungarn liegen die Kosten unter 10,00 € In Dänemark, Monaco, der Slowakei und Spanien bezahlt man einen Gesamtbetrag für die theoretische und die praktische Prüfung. In den Ländern Frankreich, Luxemburg, Tschechien und der Türkei gilt die theoretische Fahrerlaubnisprüfung als öffentliche Dienstleistung und wird kostenfrei durchgeführt. In Luxemburg gilt dies allerdings nur für die erste Prüfung. Im Falle des Nichtbestehens fallen 12,00 € Gebühr an.

Tab. 9: Kosten der Prüfung, durchschnittliche Wartezeit auf die Prüfung

	Kosten der Prüfung in Euro ⁷	Durchschnittliche Wartezeit
Belgien	15	Keine
Dänemark	ca. 78 (für beide Prüfungsteile)	2 bis 4 Wochen
Deutschland	10,09	2 Wochen
Estland	ca. 24,40	Maximal 1 bis 2 Wochen
Finnland	14,50	1 Woche
Frankreich	Kostenfrei	4 Wochen
Griechenland	----	2 bis 3 Tage
Großbritannien	ca. 31	2 Wochen
Irland	34	2 Wochen; in kleinen Testzentren maximal 8 Wochen
Kroatien	ca. 13	1 bis 2 Wochen
Lettland	ca. 8	2 bis 3 Tage
Litauen	ca. 8	3 bis 4 Tage
Luxemburg	Erste Prüfung kostenfrei	1 Woche
Monaco	75,50 (für beide Prüfungsteile)	1 Woche für die Erstprüfung
Niederlande	29,30	1 Woche
Nordirland	ca. 31	2 Wochen
Norwegen	27	keine
Österreich	7,20	1 Woche
Polen	ca. 4	Maximal 4 Wochen
Portugal	11	2 Wochen
Russland	ca. 1,40	----
Schweden	ca. 20	2 bis 3 Wochen (saisonabhängig)
Schweiz	ca. 20 bis 30	1 bis 5 Tage
Slowakei	ca. 32 (für beide Prüfungsteile)	4 bis 30 Tage
Spanien	73,60 (für beide Prüfungsteile)	10 Tage
Tschechien	Kostenfrei	2 Wochen
Türkei	Kostenfrei	Keine
Ungarn	ca. 7	2 Wochen

Hinsichtlich der durchschnittlichen Wartezeit der Fahrerlaubnisbewerber auf einen Prüfungstermin zeigt sich, dass Bewerber in Belgien, Norwegen und der Türkei gar nicht auf einen Termin warten müssen. Hier kann die Prüfung ohne vorherige Terminvereinbarung abgelegt werden. Die ansonsten kürzesten Wartezeiten ergeben sich in der Schweiz, in Griechenland, Lettland und Litauen, wo die Wartezeit weniger als eine Woche beträgt. Die längste Wartezeit findet sich mit bis zu vier Wochen in Dänemark, Frankreich, Polen und der Slowakei; in kleinen Testzentren in Irland kann es auch vorkommen, dass Bewerber bis

⁷ Bei den ungefähren Kostenangaben handelt es sich in der Regel um Umrechnungen der Preisangaben aus der jeweiligen Währung in Euro gemäß des aktuellen Wechselkurses. Die allein auf Basis von Umrechnungskursen berechneten Gebühren können natürlich nur bedingt die individuelle Kostenbelastung der Bewerber widerspiegeln. Um einen Vergleich der Prüfungsgebühren zu ermöglichen, müssten beispielsweise auch die jeweiligen Lebenshaltungskosten in den betrachteten Ländern sowie eventuelle staatliche Subventionierungen in Rechnung gestellt werden. Zudem müssten der Aufwand der Prüfungsdurchführung und Merkmale der jeweiligen Prüfungsstruktur wie die Dichte des Netzes von Prüflokalen in die Betrachtung einbezogen werden, die ebenfalls Einfluss auf die Kosten der Prüfung nehmen.

zu acht Wochen auf ihren Prüfungstermin warten müssen. In manchen Ländern wie Großbritannien, Nordirland, Irland und Schweden bestehen Zielvorgaben hinsichtlich der maximal zumutbaren Wartezeit für Fahrerlaubnisbewerber.

In einigen Ländern bestehen für das wiederholte Absolvieren der theoretischen Prüfung Sperrfristen. Im Rahmen der Recherche machten die Ansprechpartner in Monaco und Deutschland diesbezügliche Angaben. In Monaco müssen Bewerber nach einem erfolglosen Prüfungsversuch zwei Wochen auf ihre Wiederholungsprüfung warten, in Deutschland besteht zunächst ebenfalls eine Sperrfrist von zwei Wochen; nach zweimaligem Nichtbestehen der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung beträgt sie jedoch drei Monate. Da derartige Angaben nicht explizit erfragt wurden, ist es durchaus möglich, dass auch in weiteren Ländern ähnliche Regelungen bestehen.

7.3 Medieneinsatz in der Prüfung

Die theoretischen Fahrerlaubnisprüfungen werden in den hier untersuchten Ländern standardmäßig entweder in Form einer schriftlichen Prüfung oder computergestützt durchgeführt. In manchen Ländern werden auch beide Prüfungsformen angewandt. Bei Vorliegen bestimmter Bedingungen wie mangelnder Sprachkenntnisse oder Lesefähigkeiten des Fahrerlaubnisbewerbers können im Ausnahmefall häufig auch mündliche oder auditiv unterstützte Prüfungen abgelegt werden. In der folgenden Tabelle werden die Ergebnisse zum Einsatz des Computers bei Fahrerlaubnisprüfungen zusammengefasst. Darüber hinaus werden in der rechten Spalte diejenigen besonderen Umstände aufgeführt, unter denen anstelle der computergestützten Fahrerlaubnisprüfung eine schriftliche oder mündliche Prüfung durchgeführt wird.

Es zeigt sich, dass in 20 der 28 untersuchten Länder die theoretische Fahrerlaubnisprüfung bereits computergestützt durchgeführt wird; Griechenland als 21. Land führt die PC-Prüfung derzeit ein. In Deutschland als 22. Land besteht in den Bundesländern Hamburg, Bremen und Berlin die Möglichkeit, die Prüfung am Computer abzulegen; für fremdsprachige Bewerber ist dort das Ablegen der computergestützten Prüfung verpflichtend. Darüber hinaus bietet man in etwa 25 Städten, darunter Augsburg, Bielefeld, Cottbus, Essen, Filderstadt und Köln im Rahmen eines Erprobungsprojekts die Fahrerlaubnisprüfung am PC an. Bis auf diese Ausnahmefälle erfolgt die theoretische Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland derzeit jedoch in schriftlicher Form. In Russland werden parallel zu den Tests am PC auch schriftliche Prüfungen durchgeführt; dort wird die Art der Prüfung von der Ausstattung des jeweiligen Prüflokals bestimmt.

Hinsichtlich der Ausnahmebedingungen, in denen keine Computerprüfungen abgelegt werden, geben die Ansprechpartner aus vier Ländern einen Ausfall des Computersystems an (Polen, Portugal, Russland und die Schweiz). Alle anderen genannten Umstände betreffen Arbeits- und Leistungsvoraussetzungen des Fahrerlaubnisbewerbers wie Analphabetismus oder Leseschwäche, die auch im Falle schriftlicher Prüfungen eine Ausnahmeregelung verlangen würden. In Finnland, Großbritannien, Irland, Lettland, Litauen, Nordirland und der Türkei werden hingegen keine Ausnahmebedingungen genannt. In Großbritannien und Nordirland begründet man dies mit der Benutzerfreundlichkeit der Computerprüfung und damit, dass die Prüfung in 20 Sprachen auditiv sowie in Gebärdensprache angeboten wird. Darüber hinaus ist es hier – wie in den meisten anderen Ländern auch – möglich, die Hilfe eines Dolmetschers in Anspruch zu nehmen. Zudem besteht vor der Prüfung die Möglichkeit, sich mit dem Programm vertraut zu machen; bei Unklarheiten kann sich der Fahrerlaubnisbewerber an Mitarbeiter des Testzentrums wenden. Im Falle eines kurzen

Computerabsturzes kann der Fahrerlaubnisbewerber die Prüfung in der Regel mit der zuletzt bearbeiteten Aufgabe fortsetzen. Im Falle eines längeren Systemausfalls wird dem Bewerber die kostenfreie Wiederholung der Theorieprüfung angeboten.

Tab. 10: Prüfungsform und Ausnahmen für Computerprüfungen

	Prüfungsform		Ausnahmebedingungen, in denen keine Prüfung am Computer stattfindet
	Schriftlich	Computer-gestützt	
Belgien		x	Mangelnde Sprachkenntnisse, mangelnde intellektuelle Fähigkeiten
Dänemark	x		
Deutschland	x	x	(PC-Prüfung derzeit fakultativ an ausgewählten Standorten)
Estland	x	Ab Ende 2004	
Finnland		x	Keine
Frankreich		x	Keine
Griechenland	x	Derzeit Einführung	Analphabetismus
Großbritannien		x	Keine
Irland		x	Keine
Kroatien	x		
Lettland		x	Keine
Litauen		x	Keine
Luxemburg		x	Mangelnde Sprachkenntnisse; Alphabetismus
Monaco		x	----
Niederlande		x	Mangelnde Sprachkenntnisse; medizinische Indikation
Nordirland		x	Keine
Norwegen		x	Mangelnde Sprachkenntnisse; Leseschwäche
Österreich		x	Verständnis- und Leseschwierigkeiten
Polen		x	Systemausfall; medizinische Indikation; mangelnde Sprachkenntnisse
Portugal		x	Systemausfall; medizinische Indikation
Russland	x	x	Systemausfall; auf Antrag des Bewerbers
Schweden		x	Mangelnde Sprachkenntnisse; medizinische Indikation
Schweiz		x	Systemausfall; Alphabetismus
Slowakei	x		
Spanien	x		
Tschechien	x		
Türkei		x	Keine
Ungarn	x		

Bei der computergestützten Fahrerlaubnisprüfung handelt es sich, wie die folgende Tabelle verdeutlicht, in den meisten Ländern um eine Übertragung der Papier-Bleistift-Form auf den Computer. Aber auch in denjenigen Ländern, die neue Aufgabenarten in die computergestützte Prüfung integrierten, weisen diese Aufgaben eine ähnliche Gestaltung auf: Man präsentiert Fragen mit mehreren Auswahlantworten, die Aufgaben werden zum Teil durch Illustrationen oder Fotos ergänzt. Von niederländischen Bewerbern wird seit Einführung der Computerprüfung die Abschätzung von Geschwindigkeiten und Abständen per Zahleneingabe gefordert.

Tab. 11: Merkmale der computergestützten Prüfung⁸

	Art der Computerprüfung		Zurückkehren zu vorherigen Aufgaben	PC zur Antworteingabe (Eingabemedium ⁹)
	Prüfbogen-Übertragung	Integration neuer Elemente		
Belgien	x			x
Deutschland	x		x	Maus bzw. Touch Screen
Finnland		Neue Situationsbilder; Audioelemente		x
Frankreich	x	Standbilder, in die animierte Blinker, Rundumleuchten und Ampeln integriert wurden		
Griechenland	x		----	x
Großbritannien		Hazard Perception Test	x	Touch Screen HPT: Maus
Irland	x	Audioelemente	x	Touch Screen
Lettland	x	----	----	Maus
Litauen	x		x	Maus oder Tastatur
Luxemburg	x		x	Maus
Monaco		Bewegte Bilder: Blinker und Signalleuchten, Ampeln		Konsole
Niederlande	x	Ergänzungsaufgaben		Konsole
Nordirland		Hazard Perception Test	x	Touch Screen HPT: Maus
Norwegen	x		x	x
Österreich		Frage nach Begründungen zu vorhergehenden Antworten		x
Polen	x		x	Konsole
Portugal	x		x	x
Russland	x			x
Schweden	x	Audioelemente und Computerunterstützung bei mündlichen Prüfungen (derzeit eingeführt)	x	Touch Screen oder Maus
Schweiz	x		x	x
Türkei	x			

Anm.: Die Abkürzung HPT steht für Hazard Perception Test.

In einzelnen Ländern geht man über die herkömmlichen Gestaltungselemente hinaus und nutzt in etwas erweitertem Maße die Vorteile des Mediums Computer. So wurden in Frankreich und Monaco Darstellungen von Blinkern, Rundumleuchten oder Ampeln mit wechselnden Lichtzeichen in stehende Bilder integriert. Audio-Elemente kommen in der finnischen, irischen und belgischen Prüfung zum Einsatz. Im finnischen Prüfungssystem wurden neue Situationsdarstellungen eingeführt, die das Ziel haben, die Fähigkeit des Bewerbers zum Erkennen von gefährlichen Verkehrssituationen zu überprüfen. Bei diesen

⁸ In dieser Tabelle werden lediglich diejenigen Länder dargestellt, in denen die theoretische Fahrerlaubnisprüfung computergestützt durchgeführt wird.

⁹ Es handelt sich hierbei um zusätzliche Angaben einzelner Länder, die nicht explizit erfragt wurden. Die Art der Antworteingabe stellt jedoch einen interessanten Aspekt im Rahmen der Benutzerfreundlichkeit des Systems dar, weshalb wir die Antworten an dieser Stelle wiedergeben.

Aufgaben muss der Fahrerlaubnisbewerber die zu den Situationen gestellten Fragen innerhalb von 10 Sekunden mit Ja oder Nein beantworten. In Großbritannien und Nordirland wurde im November 2002 der „Hazard Perception Test“ eingeführt; auch dieser soll mittels Präsentation von Videosequenzen die Fähigkeit des Fahrerlaubnisbewerbers zur rechtzeitigen Gefahrenerkennung erfassen.

In fast allen Ländern, in denen die Aufgaben mit Hilfe des Computers präsentiert werden, wird der PC auch zur Antworteingabe verwendet; Ausnahmen hierbei bilden Frankreich und die Türkei. In Lettland und Luxemburg klickt der Fahrerlaubnisbewerber die gewünschten Auswahlantworten mit der Maus an; in Litauen verwendet er die Maus oder die Tastatur, um seine Antworten einzugeben. In Großbritannien, Nordirland und Irland erfolgt die Antworteingabe im Theoriefragenteil via Touch Screen (Berührung des Bildschirms). Im Rahmen des Hazard Perception Tests in Großbritannien und Nordirland kommt hingegen ebenfalls die Maus zum Einsatz. In der schwedischen Prüfung werden sowohl Maus als auch Touch Screen verwendet. Bei den PC-Prüfungen in Deutschland geben die Bewerber ihre Antworten entweder per Maus oder über Touch Screens ein. In Polen, Monaco und in den Niederlanden wird eine spezielle Konsole zur Antworteingabe eingesetzt. Dabei besteht in den Niederlanden die Besonderheit, dass die Prüfungsaufgaben auf mehreren im Raum verteilten Bildschirmen präsentiert werden, die Frage und die Antwortmöglichkeiten werden sowohl angezeigt als auch vorgelesen. Jeder Fahrerlaubnisbewerber beantwortet die Fragen, indem er seine Konsole bedient. Diese enthält die Ziffern 0 bis 9 und ein Komma, die Antwortfelder „Ja“ und „Nee“ (Nein), „A“, „B“ und „C“ sowie ein Feld „<<“, mit dem die gegebenen Antworten gelöscht werden können. Je nach Art der Aufgabenstellung und entsprechenden Hinweisen im Fragefeld gibt der Fahrerlaubnisbewerber seine Antwort über die Wahl eines Buchstaben-Buttons, über die Wahl des Ja- oder Nein-Buttons oder über die Wahl der Zahlenfelder ein.

Ebenso wie für Bewerber, die die Prüfung in schriftlicher Form absolvieren, besteht in elf Ländern auch bei den computergestützt durchgeführten Prüfungen die Möglichkeit, zu vorherigen Aufgaben zurückzukehren. Dies gilt nicht für die PC-Prüfungen in Belgien, Finnland, Frankreich, Monaco, den Niederlanden, Österreich, Russland und der Türkei. In einigen Prüfprogrammen können darüber hinaus Aufgaben markiert werden, um sie später erneut aufzurufen und noch einmal zu überdenken.

Andere Medien als der PC kommen in recht wenigen Ländern zum Einsatz. In Belgien erfolgt die Prüfung audiogestützt unter Verwendung von Kopfhörern, in Deutschland werden Minidisks für Audioprüfungen in einigen Fremdsprachen eingesetzt. In Portugal und Spanien besteht ebenfalls (unter bestimmten Voraussetzungen) die Möglichkeit, die Prüfungsfragen auch zu hören; in Spanien gilt diese Option für Bewerber mit Leseproblemen. In Dänemark kommen Dias in der Prüfung zum Einsatz, die zufällig ausgewählt werden und mittels eines Diaprojektors auf einer Leinwand präsentiert werden. Gleichzeitig werden mit Hilfe eines Kassettenrekorders Audioaufnahmen der Fragen und Antwortmöglichkeiten abgespielt. Die Bewerber beantworten die Prüfungsfragen, indem sie die auf einem Papierfragebogen gegebenen Antwortmöglichkeiten „Ja“ oder „Nein“ ankreuzen. In Frankreich wird ein Videoprojektor eingesetzt; der Hazard Perception Test in Großbritannien und Nordirland wird hingegen mit Hilfe eines PC eingespielt.

7.4 Umfang und Ablauf der Prüfung

Bestandteile der Prüfung und ihr Umfang

Die Untersuchungsergebnisse lassen folgenden grundsätzlichen Ablauf der theoretischen Fahrerlaubnisprüfungen in den untersuchten Ländern erkennen: In der Regel erfolgt nach der Überprüfung der Personalien der Fahrerlaubnisbewerber eine kurze Einführung durch das Prüfpersonal, in der der Prüfungsablauf und gegebenenfalls das Computerprogramm erläutert werden. Im Fall computergestützter Prüfungen erfolgt dies zuweilen auch ausschließlich am Bildschirm, häufig in Verbindung mit einer etwa fünf- bis zehnminütigen Übungsphase zum Erlernen der Handhabung des Prüfprogramms. In einzelnen Ländern erhalten die Bewerber auch die Gelegenheit, gegebenenfalls vor dem offiziellen Beginn der Prüfung am PC zu üben (Großbritannien, Irland, Nordirland, Schweiz). In Luxemburg und Schweden erfolgt lediglich eine insgesamt etwa zweiminütige automatische Präsentation des Programmaufbaus; im Rahmen dieser Präsentation können auch einige Übungsaufgaben bearbeitet werden.

Nach dieser Einführung beginnt die Aufgabenbearbeitung, die zwischen 10 und 120 Minuten dauert (s. folgende Tab.). Diese Zeitspanne bezeichnen wir als Prüfungszeit (die zur Beantwortung der Prüfungsaufgaben vorgegebene Zeit), während wir mit dem Begriff der „Prüfungsdauer“ die Gesamtzeitspanne von der Testanweisung bis zur Testauswertung meinen. In Belgien wird mit 10 Minuten reiner Prüfungszeit die kürzeste Prüfung durchgeführt, obgleich die Prüfung insgesamt auch hier eine Dauer von 20 bis 30 Minuten aufweist; in Luxemburg, Russland und der Slowakei beträgt die Prüfungszeit 20 Minuten. In sechs der untersuchten Länder liegt eine Prüfungszeit von weniger als 30 Minuten vor (Dänemark, Frankreich, Luxemburg, Polen, Russland, Slowakei). Bei der norwegischen Prüfung werden den Bewerbern maximal 90 Minuten Bearbeitungszeit gewährt, in der Türkei 120 Minuten. In Deutschland besteht keine Zeitbegrenzung; die Richtzeit für die Aufgabenbearbeitung liegt bei 45 Minuten.

Ein Vergleich der Prüfungszeiten erscheint jedoch nur dann sinnvoll, wenn die Zeitvorgaben in Abhängigkeit von der Anzahl der Prüfungsaufgaben betrachtet werden¹⁰. Die Anzahl der Prüfungsaufgaben in den untersuchten theoretischen Fahrerlaubnisprüfungen liegt zwischen 18 Aufgaben in Polen und 120 Aufgaben in der Türkei; in Schweden müssen die Bewerber 70 Aufgaben bearbeiten. Im Durchschnitt aller Länder steht den Fahrerlaubnisbewerbern für jede Aufgabenbearbeitung etwa eine Minute Zeit zur Verfügung. In Kroatien haben die Bewerber hingegen für 38 Prüfungsaufgaben 60 Minuten Zeit, also etwa eineinhalb Minuten pro Aufgabe. Die längste relative Bearbeitungszeit von zwei Minuten pro Aufgabe findet sich in Norwegen. Neben dieser Zeitvorgabe durch die Begrenzung der Prüfungszeit insgesamt besteht in fünf Ländern ein explizites Zeitlimit für die Bearbeitung von Einzelaufgaben; auf diesen Aspekt gehen wir unten ausführlich ein.

Nachdem der Bewerber die Aufgabenbearbeitung beendet hat, wird das Prüfungsergebnis ermittelt. Die Art der Auswertung und der Bekanntmachung der Ergebnisse wird in Abschnitt 7.5 ausführlich dargestellt. Die Zeit, die für die Auswertung und Ergebnisbekanntgabe benötigt wird, beträgt bis zu 40 Minuten, je nach Art der Prüfung bzw. Auswertungsform und je nach Praxis der Ergebnisbekanntgabe: In Kroatien werden jeweils 15 bis 20 Minuten für die Auswertung der schriftlichen Prüfung sowie für die Beratung durch den

¹⁰ Die Zeitvorgaben müssen außerdem in Abhängigkeit von der Komplexität der Aufgaben betrachtet werden. Darauf wird hier jedoch verzichtet, da das Merkmal „Aufgabenkomplexität“ nicht direkt gemessen werden kann. Man könnte lediglich die Art der eingesetzten Aufgabentypen mit in die Betrachtung einbeziehen, von der anzunehmen ist, dass sie die Komplexität der Aufgaben zum großen Teil mitbestimmt.

Prüfer veranschlagt. In einigen Ländern erfolgen die Auswertung und die Bekanntgabe des Ergebnisses ausschließlich durch den Computer im unmittelbaren Anschluss an die Prüfung; ein zusätzliches Beratungsgespräch findet nicht statt. Somit reduziert sich hier der Zeitaufwand für die Prüfungsauswertung auf wenige Minuten (s. Tab. 17 in Kap. 7.5).

Tab. 12: Zeitlimit für die Bearbeitung aller Aufgaben und Anzahl von Prüfungsaufgaben

	Maximale Prüfungszeit in Minuten	Anzahl von Prüfungsaufgaben
Belgien	10; 30 Minuten Prüfungsdauer	40
Dänemark	25	25
Deutschland	Keine Zeitbegrenzung, Richtzeit: 45	30
Estland	30	30
Finnland	30	60
Frankreich	25	40
Griechenland	35	30
Großbritannien	40; zusätzlich HPT: 14	35
Irland	45	40
Kroatien	60	38
Lettland	30	30
Litauen	30	30
Luxemburg	20	20
Monaco	----	40
Niederlande	60	50
Nordirland	40; zusätzlich HPT: 14	35
Norwegen	90	45
Österreich	Keine Angabe für Klasse B	60
Polen	25	18
Portugal	35	30
Russland	20	20
Schweden	50	70
Schweiz	45	50
Slowakei	20	27
Spanien	40	40
Tschechien	30	25
Türkei	120	120
Ungarn	55	55

Anm.: Die Abkürzung HPT steht für Hazard Perception Test.

In einigen Ländern besteht die Möglichkeit, dass ein Bewerber Prüfungen für mehrere Fahrerlaubnisklassen am gleichen Tag ablegt. Dabei wird jedoch nicht unbedingt eine Gesamtprüfung abgelegt, die in ihrem Umfang der Addition der Einzelprüfungen entspricht. Stattdessen existieren in einigen Ländern Regelungen, die eine gewisse Erleichterung für den Fahrerlaubnisbewerber bedeuten. Diese Regelungen wollen wir als „Prüfungsvorteile“ bezeichnen. Im Rahmen unserer Recherche zeigte sich, dass in folgenden Ländern derartige Prüfungsvorteile bestehen: Deutschland, Estland, Finnland, Litauen, Monaco, Polen, Tschechien; in diesen Ländern wird bei der Prüfung mehrerer Klassen an einem Tag beispielsweise nur ein Test geschrieben oder die Anzahl der Aufgaben zu den allgemeinen Themen wird reduziert. So wird in Deutschland bei einer gleichzeitigen Prüfung mehrerer Klassen der „Grundstoff“ nur einmal geprüft; der Umfang des jeweiligen klassenspezifischen Stoffs reduziert sich hingegen nicht. Die Gesamtanzahl zu bearbeitender Aufgaben verringert sich dadurch jedoch deutlich gegenüber einer zeitlich getrennten Prüfung zweier Fahrerlaubnisklassen.

In Irland und der Slowakei ist der gleiche Theorietest für mehrere Kategorien gültig. So muss in Irland für die beiden Kategorien A und B generell nur eine Prüfung abgelegt werden. Dies gilt auch für den Fall, dass die Fahrerlaubnis für beide Kategorien zeitlich ge-

trennt erworben wird. Auch in der Schweiz muss der so genannte „Basistheoretetst“ bei gleichzeitigem Erwerb der Fahrzeugkategorien A und B nur einmal abgelegt werden; für alle anderen Klassen müssen jedoch separate Prüfungen durchgeführt werden. In Frankreich ist es ebenfalls möglich, an einem Tag eine theoretische Prüfung abzulegen, die für zwei Kategorien gültig ist (so für die Kategorien A und B); hier muss die Anmeldung für beide Kategorien jedoch zur selben Zeit erfolgen. Darüber hinaus gibt es für die einzelnen Kategorien (Motorrad und Lkw) auch klassenspezifische Fragen. Diese werden jedoch im Rahmen der praktischen Prüfung (außerhalb der Prüfungsfahrt) gestellt.

In 14 der 28 untersuchten Länder bestehen keine Prüfungsvorteile im Fall einer gleichzeitigen Prüfung mehrerer Fahrzeugklassen, dies betrifft somit Belgien, Dänemark, Griechenland, Großbritannien, Kroatien, Luxemburg, die Niederlande, Nordirland, Österreich, Portugal, Schweden, Spanien, die Türkei und Ungarn. Aus Lettland, Norwegen und Russland liegen uns keine Angaben zu diesem Aspekt vor.

Aufbau und Gestaltung der Prüfungsaufgaben

Unabhängig von der Darbietung und Bearbeitung der Prüfungsaufgaben per Computer oder in schriftlicher Form erfolgt die theoretische Fahrerlaubnisprüfung in allen Untersuchungsländern unter Nutzung von Mehrfach-Wahl-Aufgaben. Diese sind zum Teil durch Begleitillustrationen oder Fotos unterstützt. Die Zahl der vorgegebenen Antwortmöglichkeiten schwankt dabei zwischen zwei und sechs Alternativen. Auch innerhalb der Prüfung eines Landes wechselt zuweilen die Anzahl an Auswahlantworten. So ist beispielsweise in der Schweiz die Anzahl von Aufgaben mit zwei (zehn Aufgaben) und mit drei Auswahlantworten (40 Aufgaben) pro Prüfung festgelegt. Fragen mit sechs Auswahlantworten werden nur in Schweden eingesetzt. Die irische Prüfung wird derzeit überarbeitet, so dass die Aufgaben künftig statt drei Antwortmöglichkeiten vier bis sechs Alternativen aufweisen. Eine Besonderheit stellt die finnische Prüfung dar, bei der jede Einzelaufgabe lediglich als wahr oder falsch bewertet werden muss. In Luxemburg existieren solche Richtig-Falsch-Aufgaben neben Mehrfach-Wahl-Aufgaben mit bis zu vier Auswahlantworten. In der österreichischen Prüfung werden bei Richtigbeantworten einer Frage in der nachfolgenden Aufgabe nähere Erläuterungen oder Begründungen für die zuvor gegebene Antwort erfragt. Die Mehrfach-Wahl-Aufgaben der verschiedenen Länder unterscheiden sich auch hinsichtlich der Praxis, die Anzahl richtiger Antworten anzugeben oder nicht (s.u.).

Nur in drei Ländern wird neben Mehrfach-Wahl-Aufgaben auch ein anderer Aufgabentyp eingesetzt. Hierbei handelt es sich um Ergänzungsaufgaben, bei denen meist eine Zahl eingegeben werden muss, z.B. bei einer Frage nach der erlaubten bzw. geforderten Geschwindigkeit oder einer Altersangabe. Derartige Aufgaben werden ausschließlich in Deutschland, Kroatien und in den Niederlanden verwendet. In Kroatien kommen zudem Zuordnungsaufgaben zum Einsatz, bei denen drei bis vier Verkehrszeichen ihrer Bedeutung zugeordnet werden müssen. In Schweden werden zwar nur Mehrfach-Wahl-Aufgaben eingesetzt, dennoch werden dort mittels dieses Aufgabentyps auch die Fähigkeiten des Bewerbers zur Zuordnung und zur Umordnung bzw. Reihung von Elementen geprüft. So werden beispielsweise drei Reihungsvarianten von Elementen als drei Auswahlantworten vorgegeben, aus denen der Bewerber nun die richtige auswählen muss, um sein Verkehrswissen zu beweisen.

Da die Aufgabentypen in den untersuchten Ländern größtenteils übereinstimmen, weisen die Prüfungen oft eine ähnliche Gestaltung auf. So birgt es der Aufgabentyp der Mehrfach-Wahl-Aufgabe in sich, dass gewisse Grundelemente wie die Frage, vorgegebene Auswahlantworten, ggf. ein Bild oder eine Grafik sowie Kästchen bzw. bei PC-Prüfungen Buttons zur Markierung der gewählten Antwortalternative vorhanden sein müssen. Wie diese ge-

staltet und angeordnet sind, variiert jedoch von Land zu Land. Dies ist aus den DemoverSIONen ersichtlich, die von vielen (aber nicht allen) europäischen PrüfungsVERSIONen im Internet eingesehen werden können (s. folgende Tab.). Im Falle von Deutschland handelt es sich dabei um LernVERSIONen, die in ihrem Seitenaufbau nicht den schriftlichen Prüfbogen entsprechen; die OnlineVERSION gibt jedoch Aufschluss über den Aufbau der Fragen und der Antworten sowie über die Gestaltung der Illustrationen. Im Folgenden wird das Layout aller auf diese Weise zugänglichen Prüfungen zusammenfassend beschrieben. Bei den im Text angegebenen Ländernamen handelt es sich jedoch nur um Beispiele; inwiefern andere Länder, deren Prüfungslayout nicht im Internet einsehbar ist, einen ähnlichen Prüfungsaufbau vorweisen, kann hier nicht erörtert werden.

Tab. 13: Internetadressen von DemoverSIONen der theoretischen Fahrerlaubnisprüfungen

	Internetadresse	Gegebenenfalls weitere Adresse
Belgien	----	
Dänemark		
Deutschland	www.tuev-sued.de/fuehrerschein_tuev/-fuehrerschein_pruefung/	
Estland	www.ark.ee/atp/index.html?id=228#	
Finnland		
Frankreich	----	
Griechenland	----	
Großbritannien	http://www.theory-tests.co.uk/starttest.asp?testno=118&orgid=12; http://pub.alxnet.com/quiz?id=2018139	http://www.theory-tests.co.uk/starttest.asp?testno=119&orgid=12
Irland	Einige Beispielfragen unter www.dttts.ie	
Kroatien	www.sigurno-voziti.net/test.htm	
Lettland	http://www.csdd.lv	
Litauen		
Luxemburg	http://www.etat.lu/TR/pdc/start_exam.htm	
Monaco	----	
Niederlande	http://rijbewijs.cbr.nl/index.asp?pageid=25	http://rijbewijs.cbr.nl/index.asp?pageid=200
Nordirland	www.doeni.gov.uk/dvta	www.driving-tests.co.uk
Norwegen	http://www.vegvesen.no/teoriprovedemo/-demo1/frameprove.html	
Österreich	www.fahrschulegrantner.at	
Polen	www.winfor.pl	
Portugal		
Russland	http://gai.ru/pdd/	
Schweden	http://www.ore.vv.se/provit/main.htm	
Schweiz	www.asa.ch mit Links zu den Straßenverkehrsämtern	
Slowakei	----	
Spanien	www.dgt.es	
Tschechien	www.autoskoly.cz	
Türkei	www.meb.gov.tr	
Ungarn	----	

In manchen der untersuchten Länder enthält jede Aufgabe eine bildliche Darstellung oder ein Foto; dies ist in Belgien, Finnland, der Schweiz und Frankreich (in Frankreich mit Ausnahme des Inhaltsbereichs 1 zu allgemeinen Fragen, s. Kap. 7.6) der Fall. In den meisten Ländern wird die Fragestellung jedoch nur gelegentlich durch eine Illustration verdeutlicht oder unterstützt; in Großbritannien, Nordirland und Irland geschieht dies nur sehr selten. In Schweden verdeutlichen die Illustrationen bzw. Fotos entweder die Frage oder die einzelnen Auswahlantworten.

In einigen Ländern werden zur Darstellung von Situationen und auch zur Darstellung von Verkehrsschildern fast ausschließlich Fotografien verwendet (Spanien), in anderen Ländern wie den Niederlanden werden im Regelfall Fotografien eingesetzt; Verkehrsschilder werden jedoch ausschließlich schematisch dargestellt. In Kroatien werden die Fotos z.T. leicht schematisiert, so wird beispielsweise die gewünschte Fahrtrichtung der Verkehrsteilnehmer durch Pfeile auf der Fahrbahn angezeigt. In Ländern wie Polen oder Tschechien kommen vollständig schematisierte Darstellungen oder Skizzen von Verkehrssituationen zum Einsatz. Die Situationsdarstellungen, seien es Fotos oder schematische Illustrationen, werden in einigen Ländern wie in Deutschland aus der Fahrerperspektive gezeigt, wobei in manchen Prüfungsversionen auch die Armaturen des Fahrzeugs Bildinhalt sind (Kroatien, Tschechien). In anderen Ländern wird in der Regel der vor dem Fahrzeug befindliche Bildausschnitt präsentiert, wie er sich aus Sicht des Fahrers darstellt (Luxemburg, Schweden). In Ländern wie Polen oder Norwegen zeigt man die Situation, die in diesen Fällen zeichnerisch dargestellt wird, aus der Vogelperspektive.

Bei den computergestützten Prüfungen unterscheiden sich die Layouts auch hinsichtlich der Gestaltung der Buttons oder anderer Elemente zur Antworteingabe. In den Ländern Schweden und Luxemburg, die identische Prüfungslayouts verwenden, befinden sich vor den drei Auswahlantworten jeweils die Buttons „A“, „B“ und „C“. Bei Anklicken erscheint ein Kreuz auf diesem Button, bei erneutem Anklicken erlischt es wieder. In anderen Prüfungsversionen befindet sich beispielsweise ein leeres Kästchen oder ein rundes Feld vor jeder Antwortmöglichkeit, welches bei Auswahl durch den Bewerber einen Innenkreis in anderer Farbe annimmt (z.B. Spanien) oder mit einem Häkchen versehen wird (z.B. Großbritannien, Nordirland, Norwegen, Polen, Kroatien).

Darüber hinaus variieren die Layouts in der Größe der Darstellungen und der Anordnung der Elemente. Bei einer Anzahl von Prüfungen treten zudem zusätzliche Programmfunktionen auf. So besteht bei einigen Prüfungen die Möglichkeit, Aufgaben auf Wunsch zu markieren, um später zu ihnen zurückzukehren. Manche dieser Prüfungsversionen bieten zum besseren Überblick ein Übersichtsblatt an, dem der Fahrerlaubnisbewerber auf einen Blick entnehmen kann, welche Aufgaben er bereits bearbeitet hat, welche noch nicht beantwortet wurden und welche Aufgaben er markiert hat. Im luxemburgischen, finnischen und schweizerischen Prüfungssystem besteht hierbei auch ein Unterschied in der Darstellung markierter bearbeiteter und markierter unbearbeiteter Aufgaben. Von dieser Übersicht ausgehend, kann der Bewerber dann die einzelnen Aufgaben erneut einsehen und seine Antworten ändern oder ergänzen. In manchen Prüfungsversionen befindet sich diese Übersicht am unteren Ende des Bildschirms. Anhand einer unterschiedlichen Farbgebung wird auch hier zuweilen der Bearbeitungszustand der Aufgaben dargestellt (Portugal).

Während die Ergänzung des Prüfprogramms um diese Markierungsfunktion lediglich eine Erleichterung der Handhabung bedeutet, gibt es andere Besonderheiten, die deutlichere inhaltliche Relevanz haben. So enthalten einige Prüfungsversionen einen Hinweis auf die Anzahl richtiger Antworten unter den vorgegebenen Auswahlantworten. Dies ist in Großbritannien und Nordirland der Fall, wo jeweils die Anzahl von Richtigantworten angezeigt wird. Im schwedischen Prüfprogramm ist grundsätzlich nur eine Auswahlantwort pro Frage richtig; hierin unterscheidet sich das neue Modell von dem bis 1999 geltenden Modell, in dem es zum Teil mehrere korrekte Auswahlantworten pro Frage gab.

Ein weiterer Aspekt der Programmgestaltung, der den Charakter der Prüfung deutlich prägt, ist die Vorgabe von Zeitbegrenzungen für Einzelaufgaben. Wir haben oben bereits erwähnt, dass es ein solches Zeitlimit in fünf der recherchierten Länder gibt: In Belgien beträgt die Zeitbegrenzung für eine Einzelaufgabe 15 Sekunden und in Frankreich 20 Sekunden. In Finnland liegt das Zeitlimit bei 30, in Estland bei 60 Sekunden. In der Regel

gilt diese Begrenzung für alle Aufgaben; in Finnland wird hingegen je nach Aufgabeninhalt eine andere Zeitbegrenzung vorgegeben: Für die allgemeinen Theorieaufgaben besteht eine maximale Bearbeitungszeit von 30 Sekunden; auf die Darstellung von Verkehrssituationen muss der Fahrerlaubnisbewerber hingegen innerhalb von 10 Sekunden reagieren. In den Niederlanden beträgt die Zeitbegrenzung 10 bis 15 Sekunden, ob diese Angabe ebenfalls darauf beruht, dass hier unterschiedliche Bearbeitungszeiten für verschiedene Aufgabenarten vorliegen, ist unklar. Zur Anzeige der für die Aufgabenbearbeitung verbleibenden Zeit läuft im niederländischen System auf dem Computerbildschirm unten links eine Zeitsäule ab; das Programm blättert erst nach Ablauf dieser Zeit automatisch weiter. In anderen Prüfprogrammen kann gegebenenfalls manuell zur nächsten Aufgabe gewechselt werden, sofern die für die aktuelle Aufgabe verfügbare Zeit nicht ausgeschöpft werden soll. Mit der neuen Aufgabe beginnt dann die Zeitzählung erneut.

Manche Prüfprogramme verfügen auch über eine Anzeige der Gesamtzeit. Im britischen Programm läuft beispielsweise oben rechts am Bildschirm die Prüfungszeit in Digitalanzeige rückwärts. In Luxemburg und Schweden wird die aktuelle Zeit auf Wunsch durch Klicken auf ein Taschenuhr-Icon oben rechts am Bildschirm angezeigt.

Zusammenstellung der Aufgaben einer Prüfung

Der Einsatz von Computern bei der Durchführung theoretischer Fahrerlaubnisprüfungen bietet die technischen Möglichkeiten, um aus einem gegebenen Aufgabenkatalog zufallsbedingt Zusammenstellungen von Aufgaben für einen Prüfbogen bzw. Paralleltest¹¹ vorzunehmen. Somit wäre es heute möglich, jedem Fahrerlaubnisbewerber einen bewerberspezifischen Paralleltest vorzulegen. Es sprechen jedoch inhaltliche und methodische Gründe dagegen, eine Aufgabenzusammenstellung allein anhand einer Zufallsauswahl durchzuführen. Beispielsweise muss mit der Auswahl der Prüfungsaufgaben gesichert werden, dass die verschiedenen notwendigen Ausbildungsinhalte in bestimmten Inhaltskombinationen exemplarisch vertreten sind, um ein breites Wissen der Fahrerlaubnisbewerber zu gewährleisten. Weiterhin sollten sich auch die unterschiedlichen methodischen Aufgabentypen in den verschiedenen Paralleltests in ähnlicher Weise widerspiegeln. Einerseits scheint dies alles gegen eine Nutzung von Zufallselementen bei der Aufgabenzusammenstellung zu sprechen. Andererseits lassen sich jedoch auch gute Gründe für die Verwendung von Zufallselementen finden. Dazu gehören ökonomische Überlegungen: Wenn man Pools von Aufgaben bildet, die zum selben Inhaltsbereich gehören und methodisch gleichwertig sind, und aus diesen Pools zufallsgestützt Paralleltests bildet, lassen sich die einzelnen Aufgaben in unterschiedlichen Paralleltests verwenden. Dies reduziert die Anzahl notwendiger Prüfungsaufgaben und damit den Aufwand bei der Aufgabenentwicklung. Darüber hinaus verhindern solche Zufallselemente bei der Aufgabenzusammenstellung, dass Bewerber die Anordnung der Fragen und Antworten in den Paralleltests schematisch auswendig lernen, was die Manipulationsmöglichkeiten beim Ablegen der Prüfung reduziert.

Sollen die Aufgaben eines Paralleltests unter Verwendung von Zufallselementen aus dem Aufgabenkatalog ausgewählt werden, so folgt diese Zufallsauswahl meist bestimmten generativen Regeln, die als „Blueprints“ bezeichnet werden. Bei dieser Möglichkeit der Randomisierung wird der Einfluss des Zufalls also kontrolliert; man bezeichnet diese Auswahlmöglichkeit deshalb als „kontrollierte Zufallsauswahl“. Eine wichtige Voraussetzung für diese Methode der Randomisierung ist, dass ein Aufgabenkatalog von ausreichendem Umfang vorliegt, in dem alle Einzelaufgaben detailliert nach inhaltlichen und methodi-

¹¹ Die Verwendung des Begriffs „Paralleltest“ impliziert hier nicht das Vorhandensein von Paralleltests im methodisch engeren Sinne, deren Äquivalenz geprüft und gesichert wurde.

schen Gesichtspunkten beschrieben und strukturiert sind; denken wir beispielsweise an den Inhaltsbereich der Aufgabe oder ihre Schwierigkeit. Unter Beachtung der gewünschten Aufgabenmerkmale wählt der Computer dann zufällig die konkreten Aufgaben für jede Prüfung aus. Eine weitere Möglichkeit zur zufallsgestützten Zusammenstellung von Paralleltests bietet sich hinsichtlich der Reihung der Aufgaben an. Dabei steht die einen Paralleltest bildende Aufgabenmenge fest; die Reihenfolge dieser Aufgaben innerhalb des Tests wird aber zufällig variiert. Eine dritte Möglichkeit der Randomisierung stellt die zufällige Reihung der Auswahlantworten einer Aufgabe dar. Die beschriebenen drei Randomisierungsmöglichkeiten können natürlich auch miteinander kombiniert werden.

Die folgende Tabelle enthält eine Übersicht darüber, in welchen der untersuchten Ländern eine zufallsgestützte Zusammenstellung von Paralleltests vorgenommen wird.

Tab. 14: Zufallsgestützte Zusammenstellung der Prüfbogen und zufallsgestützte Reihenfolge der Auswahlantworten

	Computergestützte Prüfung	Zufallsgestützte Zusammenstellung der Prüfbogen	Zufallsbedingte Antwortreihenfolge
Belgien	X	X	
Dänemark		----	----
Deutschland	X		In fremdsprachigen Prüfbogen
Estland		----	----
Finnland	X	X	
Frankreich	X		
Griechenland	x	X	
Großbritannien	X	Zufällige Reihenfolge der Aufgaben in einem Test	
Irland	X	x	
Kroatien			
Lettland	X	Zufällige Auswahl der Aufgaben innerhalb der einzelnen Inhaltsbereiche	----
Litauen	X	x	X
Luxemburg	X	Zufällige Reihenfolge der Aufgaben in einem Test	X
Monaco	X	Zufällige Auswahl der Aufgaben innerhalb der einzelnen Inhaltsbereiche	
Niederlande	X		
Nordirland	X	Zufällige Reihenfolge der Aufgaben in einem Test	
Norwegen	X	Zufällige Reihenfolge der Aufgaben eines Tests bzw. der feststehenden Untertests	
Österreich	X	Zufällige Auswahl der Aufgaben innerhalb der einzelnen Inhaltsbereiche	X
Polen	X	x	
Portugal	X		X
Russland	X	x	X
Schweden	X	Zufällige Reihenfolge der Aufgaben eines Tests bzw. der feststehenden Untertests	X
Schweiz	X	Zufällige Auswahl der Aufgaben innerhalb der einzelnen Inhaltsbereiche; zufällige Reihenfolge der Aufgaben in einem Test	X
Slowakei			
Spanien		----	----
Tschechien		Zufällige Auswahl der Testseiten	
Türkei	X		X
Ungarn		----	----

Leider kann derzeit noch nicht für alle diese Länder angegeben werden, welche der oben beschriebenen Randomisierungsmöglichkeiten zur Anwendung kommen. Jedoch wissen wir beispielsweise aus Norwegen, dass das verwendete Softwaresystem zwar eine kontrollierte Zufallsauswahl erlauben würde, diese Möglichkeit aber derzeit aufgrund des noch geringen Ausmaßes an Erfahrungen nicht angewandt wird. Stattdessen werden die Aufgaben für einen Paralleltest aus den jeweiligen Inhaltsbereichen von Experten ausgewählt. Diese Vorgehensweise soll solange zum Einsatz kommen, bis genügend Aufgaben in allen Inhaltsbereichen vorhanden sind und genügend statistische Informationen insbesondere zur Schwierigkeit der Einzelaufgaben vorliegen.

Die in der Tabelle dargestellten Ergebnisse deuten darauf hin, dass die Möglichkeiten der Randomisierung hauptsächlich in Ländern genutzt werden, in denen die theoretische Fahrerlaubnisprüfung computergestützt erfolgt. Frankreich und die Niederlande geben an, keine derartigen Variationen im Rahmen ihrer computergestützten Prüfungen vorzunehmen. Tschechien fungiert als Beispiel dafür, dass es auch im Rahmen schriftlicher Prüfungen möglich ist, eine kontrollierte Zufallsauswahl von Aufgaben vorzugeben. Dies geschieht hier, indem die einzelnen Testseiten, also feststehende Teilmengen von Aufgaben, zufällig zusammengestellt werden.

Die Reihenfolge der einzelnen Auswahlantworten einer Aufgabe wird nur in acht Ländern zufällig variiert (Litauen, Luxemburg, Österreich, Portugal, Russland, Schweden, Schweiz, Türkei). Zumeist handelt es sich hierbei um eine zusätzliche Maßnahme neben einer der oben genannten Arten der zufallsgesteuerten Aufgabenauswahl; in Portugal und der Türkei wird jedoch ausschließlich die Reihenfolge der Auswahlantworten randomisiert. In Deutschland werden für fremdsprachige Prüfungen Prüfbogen verwendet, bei denen die Reihenfolge der Auswahlantworten variiert wurde.

Darüber hinaus zeigt sich, dass in den meisten Ländern, in denen eine Zufallsauswahl der Aufgaben aus dem Aufgabenkatalog bzw. aus einzelnen Inhaltsbereichen erfolgt, alle Prüfungsaufgaben einheitlich bewertet werden (s. auch Kap. 7.5). Neben anderen methodischen Vorzügen einer einheitlichen Bewertung hat dieses Vorgehen den Vorteil, dass man bei der Zusammenstellung von Paralleltests bzw. bei der Vorgabe generativer Regeln für die Aufgabenauswahl keine unterschiedlichen Bewertungsmodalitäten berücksichtigen muss.

Systematik der Aufgabenbeschreibung

Wenn Prüfungsaufgaben mit sehr differenzierten inhaltlichen und formalen Merkmalen vorliegen, empfiehlt es sich, eine systematische Aufgabenbeschreibung zu verwenden. Diese erleichtert es zum einen, Aufgaben im Aufgabenkatalog durch neue inhaltlich und methodisch entsprechende Aufgaben auszutauschen bzw. den Aufgabenkatalog an sinnvollen Stellen um weitere Aufgaben zu ergänzen. Zum anderen verlangt eine Zufallsauswahl von Aufgaben verschiedene Auswahlkriterien, um vergleichbare Paralleltests zu generieren. Auch diese Kriterien beziehen sich in der Regel auf inhaltliche und methodische Aspekte der auszuwählenden Aufgaben (s.o.).

Die Rechercheergebnisse deuten darauf hin, dass nur in wenigen untersuchten Ländern eine explizite Systematik der Aufgabenbeschreibung verwendet wird. Da allerdings in fast allen Staaten ausschließlich Mehrfach-Wahl-Aufgaben eingesetzt werden, bei denen die richtigen Auswahlantworten vom Bewerber durch Ankreuzen bzw. per Mausklick oder Berührung des Bildschirms gekennzeichnet werden müssen, erscheint eine differenzierte Beschreibungssystematik, die über die inhaltliche Verortung der Aufgabe hinausgeht, nicht zwingend notwendig. Neben dem Inhaltsbereich, dem eine Aufgabe zugeordnet ist, variiert

lediglich die Art der Darbietungsform, meist jedoch nur zwischen Aufgaben mit und Aufgaben ohne illustratorische Ergänzung. In Ungarn werden die Prüfungsaufgaben anhand dieses formalen Aspekts geordnet. In einigen Ländern wird dieses Gestaltungsmerkmal zusätzlich zum Aufgabeninhalt als Auswahlkriterium für die Selektion von Aufgaben verwendet.

Wir vermuten, dass die Softwaretechniker, die sich mit der Programmierung der Regeln für eine automatische Zusammenstellung der Prüfbogen auseinandersetzen, dabei durchaus auf systematische Aufgabenbeschreibungen zurückgreifen. In Schweden nimmt der Testkonstrukteur eine Beschreibung der Aufgaben anhand der betreffenden Inhaltsbereiche vor; diese Bereiche orientieren sich am Curriculum der Fahrausbildung. Darüber hinaus werden auch Beziehungen des Aufgabeninhalts zu bestimmten gesetzlichen Regelungen in der Datenbank festgehalten. Diese Informationen zum Aufgabeninhalt und zum Gesetzesbezug werden teilweise auch nach der Prüfung in Form von Lernhinweisen an den Bewerber zurückgemeldet. Die Zusammenstellung der Aufgaben für die einzelnen Paralleltests erfolgt anhand fester Vorgaben zu methodischen und inhaltlichen Aspekten wie der Aufgabenschwierigkeit, dem Aufgabeninhalt, der Verwendung von Illustrationen und Fotos bei der Aufgabengestaltung sowie der Anzahl von vorgegebenen Auswahlantworten.

In der Schweiz sind alle Aufgaben im Verwaltungsprogramm des Fragenpools hinsichtlich des betroffenen Sachgebiets und Teilbereichs sowie hinsichtlich der für sie maßgeblichen Gesetzesbestimmungen und weiterer Merkmale gekennzeichnet. Entsprechend werden die Aufgaben in vier verschiedene Aufgabentypen eingeteilt. Den ersten Aufgabentyp stellen die so genannten „Signalfragen“ dar, bei denen drei Verkehrszeichen gezeigt werden und anzugeben ist, welches der drei eine vorgegebene Bedeutung hat. Den zweiten Aufgabentyp bilden die „Grafikfragen“. Hier wird eine komplexe Verkehrssituation grafisch dargestellt, zu der spezifische Fragen beispielsweise zum Thema „Vorfahrt/Vorrang“ gestellt werden. Der Bewerber muss die richtigen Auswahlantworten auswählen; dabei ist es auch möglich, dass mehrere Antworten richtig sind. Eine dritte Form stellen die „Textfragen“ dar, hier werden eine Frage und zwei oder drei mögliche Auswahlantworten vorgegeben. Der Bewerber muss die richtigen Auswahlantworten auswählen; auch hier sind mehrere richtige Antworten möglich. Die „Fotofragen“ bilden schließlich den vierten Aufgabentyp: Bezogen auf ein Foto einer realen Verkehrssituation wird der Bewerber zu verschiedenen Handlungsmöglichkeiten befragt. Auch hier muss er die richtigen Antwortalternativen auswählen, wobei wiederum mehrere Antworten zutreffend sein können.

7.5 Auswertung der Prüfung

Die Auswertung der computergestützten Prüfungen wird im Normalfall vom Computer selbst vorgenommen (s. folgende Tab.). Die schriftlichen Prüfungen werden hingegen in der Regel mit Hilfe einer Schablone ausgewertet. Dies gilt auch für die schriftlichen Prüfungen in Ländern wie Deutschland, Russland und Griechenland, wo sowohl Papier-Bleistift-Prüfungen als auch computergestützte Prüfungen abgenommen werden bzw. wo die computergestützten Prüfungen derzeit eingeführt werden. Eine Ausnahme bildet Spanien: Hier erfolgt die Auswertung der schriftlichen Prüfung computergestützt.

Tab. 15: Medium zur Auswertung der Prüfung

	Prüfung am Computer	Auswertung	
		per Schablone	per Computer
Belgien	x		x
Dänemark		Formular	
Deutschland	x	x	x (bei PC-Prüfung)
Estland	Ab Ende 2004	----	----
Finnland	x		x
Frankreich	x		x
Griechenland	Derzeit Einführung	x	x
Großbritannien	x		x
Irland	x		x
Kroatien		x	
Lettland	x		X
Litauen	x		x
Luxemburg	x		x
Monaco	x		x
Niederlande	x		x
Nordirland	x		x
Norwegen	x		x
Österreich	x		x
Polen	x		x
Portugal	x		x
Russland	x	x	x
Schweden	x		x
Schweiz	x		x
Slowakei		x	
Spanien			x
Tschechien		x	
Türkei	x		x
Ungarn		x	

Was die Bewertung der Prüfungsleistungen angeht, so existieren zwei verschiedene Bewertungsgrundsätze. Bei der ersten Variante werden alle Prüfungsaufgaben einheitlich bewertet, hier wird im Regelfall für jede korrekt beantwortete Aufgabe ein Punkt vergeben. Diese Art der Bewertung liegt in den meisten Ländern vor (s. folgende Tab.). In Deutschland, Kroatien, Norwegen, Österreich, der Schweiz, der Slowakei, Tschechien und Ungarn wird hingegen eine Gewichtung der Einzelaufgaben vorgenommen. Diese Gewichtung orientiert sich in der Regel an der Bedeutsamkeit des Aufgabeninhalts für die Verkehrssicherheit. In einigen Ländern wie Tschechien entspricht dies einer Orientierung der Gewichtung an den Inhaltsbereichen, denen die jeweilige Aufgabe zugeordnet ist.

Eine Besonderheit zeigt sich im Schweizer Prüfungssystem: Während man in den anderen Ländern die Lösung der gesamten Aufgabe als richtig oder falsch bewertet, wird in der Schweiz stattdessen jede Auswahlantwort einzeln betrachtet. Entsprechend wird für jede fälschlicherweise als richtig markierte Falschantwort und für jede Richtigantwort, die nicht als solche erkannt wurde, ein Fehlerpunkt vergeben.

Tab. 16: Bewertung der Einzelaufgaben, Anzahl der für das Bestehen der Prüfung erforderlichen richtig gelösten Aufgaben bzw. der zu erreichenden Punktzahl

	Einheitliche Aufgaben- bewertung	Anzahl von Prüfungsaufgaben	Erforderliche Anzahl von richtig gelösten Aufgaben	Erforderliche Punktzahl
Belgien	x	40	32 von 40	
Dänemark	x	25	20 von 25	----
Deutschland		30		Maximal 10 Fehlerpunkte
Estland	x	30		Maximal 5 Fehler
Finnland	x	60	50 von 60	
Frankreich	x	40	35 von 40	
Griechenland	x	30	----	----
Großbritannien	x	35	30 von 35	HPT: 44 von 75
Irland	x	40	35 von 40	
Kroatien		38		108 von 120
Lettland	x	30	27 von 30	----
Litauen	x	30	24 von 30	80%
Luxemburg	x	20	16 von 20	
Monaco	x	40	35 von 40	
Niederlande	x	50	44 von 50	
Nordirland	x	35	30 von 35	HPT: 44 von 75
Norwegen		45	----	85%
Österreich		60 (50 im allgemeinen Teil; 10 im klassenspezifi- schen Teil)		80% im allgemei- nen Teil; 60% im klassen- spezifischen Teil
Polen	x	18	16 von 18	
Portugal	x	30	27 von 30	
Russland	x	20	18 von 20	
Schweden	x	70	52 von 65 ¹²	
Schweiz		50		126 von 140
Slowakei		27		50 von 55
Spanien	x	40	36 von 40	
Tschechien		25		56 von 65
Türkei	x	120	----	----
Ungarn		55	----	----

Anm.: Die Abkürzung HPT steht für Hazard Perception Test.

Die Rechercheergebnisse in Bezug auf die zum Bestehen der Prüfung erforderliche Mindestpunktzahl zeigen, dass in all jenen Ländern, in denen man eine einheitliche Aufgabenbewertung vornimmt, die Anzahl richtig zu bearbeitender Aufgaben als Bestehenskriterium angegeben wird, da diese ja der erreichten Punktzahl entspricht. In den Ländern, in denen die Einzelaufgaben entsprechend ihres Inhaltsbereichs oder ihrer Bedeutsamkeit für die Verkehrssicherheit gewichtet werden, greift man hingegen auf eine zu erreichende Mindestpunktzahl oder komplementär dazu auf eine maximal zulässige Fehlerpunktzahl wie in Deutschland zurück.

Unter den Ländern, in denen jede Aufgabe einheitlich bewertet wird, zeigt sich in Belgien eine besondere Bewertungsart: Hier gilt die Prüfung außer beim Nichterreichen der Mindestpunktzahl auch dann als nicht bestanden, sobald zwei Aufgaben falsch beantwortet

¹² Bei fünf der insgesamt 70 vorgelegten Aufgaben handelt es sich um Erprobungs- oder Kontrollaufgaben, die zu Zwecken der Evaluation in die Prüfung integriert werden, die jedoch nicht in die Bewertung eingehen.

werden, die schwerwiegende Fehler bei stark sicherheitsrelevanten Themen betreffen. In ähnlicher Weise wird in Deutschland eine Prüfung als nicht bestanden bewertet, wenn zwei Aufgaben zum Thema „Vorfahrt/Vorrang“ falsch beantwortet wurden, auch wenn damit die maximal zulässige Fehlerpunktzahl von zehn Fehlerpunkten nicht überschritten wird. Das gleiche Prinzip gilt in Luxemburg: Während im Allgemeinen eine Gesamtanzahl von vier Fehlern vorliegen darf, gilt eine Prüfung jedoch beim Falschbeantworten von nur zwei Vorfahrtfragen oder von vier Fragen zu den Verkehrszeichen als nicht bestanden.

Betrachten wir nun, wann und auf welche Weise dem Bewerber die Prüfungsergebnisse bekannt gegeben werden und ob ein Beratungsgespräch erfolgt (s. folgende Tab.).

Tab. 17: Rückmeldung der Prüfungsergebnisse an die Fahrerlaubnisbewerber

	Prüfung am Computer	Wartezeit bis zur Ergebnisbekanntgabe	Computerausdruck/ Prüfprotokoll	Beratungsgespräch
Belgien	x	Keine	x	
Dänemark		Keine	x	
Deutschland	(x)	Keine	x (bei PC-Prüfung)	x
Estland		Keine		x
Finnland	x	Keine	x	
Frankreich	x	Keine	x	
Griechenland	x	Keine		
Großbritannien	x	Bis zu 30 Min.	Inhaltsbereiche und Anzahl falsch beantworteter Fragen im Fragenteil; Ergebnis des HPT	
Irland	x	5 Min.	x	
Kroatien		15 bis 20 Min.		x
Lettland	x	Keine	x	x
Litauen	x	Keine		x
Luxemburg	x	Keine	x	
Monaco	x	Wenige Min.	x	
Niederlande	x	10 Min.	x	
Nordirland	x	Bis zu 30 Min.	Inhaltsbereiche und Anzahl falsch beantworteter Fragen im Fragenteil; Ergebnis des HPT	
Norwegen	x	Keine	x	
Österreich	x	Keine	Computerausdruck des Ergebnisses	
Polen	x	Keine	Ergebnis sowie korrekt und fehlerhaft beantwortete Fragen	Auf Wunsch
Portugal	x	Keine		x
Russland	x	Keine		Auf Wunsch
Schweden	x	Keine	x	
Schweiz	x	Keine	x	Auf Wunsch bei Nichtbestehen
Slowakei		Keine		
Spanien		2 bis 24 Std.		
Tschechien		Keine		
Türkei	x	Keine		
Ungarn		Keine		x

Anm.: Die Abkürzung HPT steht für Hazard Perception Test.

Die Prüfungsergebnisse werden in allen untersuchten Ländern mit Ausnahme Spaniens unmittelbar oder kurz nach dem Ende der Prüfung bekannt gegeben. Die Bewerber warten in keinem Fall länger als eine halbe Stunde auf ihr Ergebnis. In Spanien hingegen vergehen

zwischen zwei und 24 Stunden bis zur Bekanntgabe der per Computer ermittelten Ergebnisse der schriftlichen Prüfung.

Bei den Prüfungen, die am Computer durchgeführt werden, wird in vielen Fällen das Ergebnis sofort nach Beenden der Prüfung am Bildschirm des Fahrerlaubnisbewerbers angezeigt. Dabei können in einigen Ländern auf Wunsch des Bewerbers kurzzeitig die falsch beantworteten Aufgaben eingesehen werden (z.B. Luxemburg, Schweden). In manchen Ländern erhalten die Bewerber nach Abschluss der PC-Prüfung ein Ergebnisblatt mit Angaben zu den richtig und falsch beantworteten Aufgaben als Computerausdruck. Zuweilen werden den Bewerbern auch die Inhaltsbereiche zurückgemeldet, in denen sie in der Prüfung Schwächen zeigten (Großbritannien, Nordirland, Luxemburg und Schweden). Dänemark ist das einzige Land, in dem nach einer schriftlichen Prüfung ein Prüfprotokoll ausgehändigt wird. In Deutschland, Estland, Kroatien, Lettland, Litauen, Portugal und Ungarn werden nach der Prüfung Beratungsgespräche mit den Bewerbern geführt. In diesen Gesprächen werden den Bewerbern beispielsweise die falsch beantworteten Aufgaben erläutert. In Polen, Russland und in der Schweiz erfolgt ein solches Gespräch ausschließlich auf Wunsch der Bewerber. Dagegen wird dem Bewerber in Griechenland, der Slowakei, Spanien und Tschechien lediglich das Prüfungsergebnis mitgeteilt.

7.6 Systematik der Prüfungsinhalte

Umfang des Aufgabenkatalogs

Die Aufgabenkataloge in den untersuchten Ländern weisen erhebliche Unterschiede sowohl hinsichtlich ihres Umfangs als auch in Bezug auf ihre Inhaltsbereiche und deren Strukturierung auf. Betrachten wir zunächst den Umfang der Aufgabenkataloge.

In Norwegen beläuft sich die Zahl der vorhandenen Prüfungsaufgaben auf weniger als 300; in Finnland, Frankreich, Monaco und Polen liegen weniger als 500 Aufgaben vor (s. folgende Tab.). Demgegenüber umfasst der Aufgabenkatalog in Belgien und Portugal 3.000 Aufgaben; Spanien ragt mit insgesamt 4.200 Aufgaben noch deutlicher heraus. Im Mittel beinhalten die Aufgabenkataloge der hier untersuchten Länder etwa 1.200 Aufgaben.

Wie bereits dargestellt, findet sich in der Schweiz eine explizite Systematik der Aufgabenbeschreibung (s. Kap. 7.4); eine darüber hinausgehende thematische Unterscheidung von Prüfungsinhalten existiert jedoch nicht. Mit Ausnahme dieses Landes wird in allen untersuchten Ländern der Aufgabenkatalog in Inhaltsbereiche oder Themengruppen eingeteilt (zu Griechenland liegen allerdings keine diesbezüglichen Angaben vor). Wie ebenfalls aus der Tabelle ersichtlich, variiert die Anzahl der Inhaltsbereiche sehr stark, ebenso wie die Anzahl der pro Inhaltsbereich vorhandenen Fragen bzw. Aufgaben. Schon innerhalb eines Landes zeigt sich eine große Schwankungsbreite des Umfangs einzelner Inhaltsbereiche (s. beispielsweise die minimale und maximale Anzahl von Aufgaben pro Inhaltsbereich in Polen, Portugal oder Spanien). In der Schweiz orientiert sich die Menge der Aufgaben pro Bereich bzw. Aufgabentyp an der Bedeutsamkeit des jeweiligen Aufgabeninhalts für die Verkehrssicherheit. Es ist davon auszugehen, dass dies in ähnlicher Weise der Praxis in allen Ländern entspricht.

Tab. 18: Größe des Aufgabenkatalogs

	Anzahl der Aufgaben im Aufgabenkatalog ¹³	Anzahl der Inhaltsbereiche	Anzahl der Fragen pro Inhaltsbereich
Belgien	3000	15	----
Dänemark	1000	9	----
Deutschland	1500	8	9 bis 475
Estland	1200	5	80 bis 360
Finnland	300	11	Jeweils 20; im klassenspezifischen Stoff: 50
Frankreich	400	7	30 bis 110
Griechenland	900	----	----
Großbritannien	1100	14	46 bis 165
Irland	680	15	6 bis 197
Kroatien	1271	4	127 bis 583
Lettland	1200	30	45 bis 120
Litauen	756	15 im allgemeinen Teil; 3 im klassenspezifischen Teil	12 bis 75
Luxemburg	528	3	106 bis 264
Monaco	400	7	----
Niederlande	1500	16	----
Nordirland	1100	14	46 bis 165
Norwegen	276	15	10 bis 27
Österreich	1800 (Klassen A und B)	14 im allgemeinen Teil; 6 im klassenspezifischen Teil	----
Polen	487	4	20 bis 420
Portugal	3000	7 Hauptgruppen (mit insgesamt 13 Untergruppen)	59 bis 696
Russland	----	7	----
Schweden	500	5	----
Schweiz	Mehr als 1000	4	----
Slowakei	----	4	----
Spanien	4200	13 im allgemeinen Teil; weitere im klassenspezifischen Teil	100 bis 2000
Tschechien	757	6	36 bis 420
Türkei	----	3	----
Ungarn	1400	3	100 bis 1100

Die Anzahl der verfügbaren Paralleltests (im Fall von schriftlichen Prüfungen also die Anzahl vorhandener Prüfbögen) ist in der folgenden Tabelle dargestellt. Beim Vergleich dieser länderbezogenen Angaben ist allerdings zu berücksichtigen, dass diese sich möglicherweise auf unterschiedliche Fahrzeugklassen beziehen. Die Anzahl verfügbarer Paralleltests hängt zunächst mit der Anzahl der Aufgaben im Aufgabenkatalog und mit der Anzahl von Aufgaben in einer Prüfung zusammen. Einen größeren Einfluss auf die Anzahl von Paralleltests besitzt jedoch das Verfahren für die Zusammenstellung der Paralleltests bei computergestützten Fahrerlaubnisprüfungen (vgl. Kapitel 7.4). So gaben die Kontaktpersonen in Belgien, Finnland, Irland, Lettland, Litauen, Österreich, Polen und Portugal an, dass unendlich viele „Paralleltests“¹⁴ vorlägen, da die Prüfungsaufgaben für jeden Bewerber individuell zusammengestellt werden. Dies geschieht, indem die zu beantwortenden Aufgaben zufällig aus dem Aufgabenkatalog gezogen werden bzw. indem im Fall von Por-

¹³ Hier lagen einigen unserer Ansprechpartner offenbar nur ungefähre Größenangaben vor. Wir denken jedoch, dass dies den Informationsgehalt der Ergebnisse nur geringfügig einschränkt.

¹⁴ Vgl. Fußnote 11.

tugal ausschließlich die Antwortalternativen zufällig geordnet werden. Diese Art der Randomisierung gilt ebenso für Russland, so dass auch dort unendlich viele „Paralleltests“ vorliegen.

Tab. 19: Anzahl der Paralleltests, Veröffentlichung der Prüfungsaufgaben

	Zufallsgesteuerte Zusammenstellung der Prüfbogen (vgl. Tab. 14)	Anzahl der Paralleltests	Veröffentlichung der Prüfungsaufgaben
Belgien	x	Unbegrenzt	x (Handbuch)
Dänemark	----	12	
Deutschland		15	x (Handbuch)
Estland	----	200	x (Internet)
Finnland	x	Unbegrenzt	
Frankreich		20	
Griechenland	x	30	x
Großbritannien	Zufällige Reihenfolge der Aufgaben in einem Test	20	x (CD-Rom, nicht Videoclips des HPT)
Irland	x	Unbegrenzt	x (Buch, CD-Rom)
Kroatien		8	x (Broschüre)
Lettland	Zufällige Auswahl der Aufgaben innerhalb der einzelnen Inhaltsbereiche	Unbegrenzt	Handbuch, CD-Rom
Litauen	x	Unbegrenzt	
Luxemburg	Zufällige Reihenfolge der Aufgaben in einem Test	16	
Monaco	Zufällige Auswahl der Aufgaben innerhalb der einzelnen Inhaltsbereiche	----	
Niederlande		6	
Nordirland	Zufällige Reihenfolge der Aufgaben in einem Test	20	x (CD-Rom)
Norwegen	Zufällige Reihenfolge der Aufgaben eines Tests bzw. der feststehenden Untertests	7	
Österreich	Zufällige Auswahl der Aufgaben innerhalb der einzelnen Inhaltsbereiche	Unbegrenzt	x
Polen	x	Unbegrenzt	
Portugal	Zufallsgesteuerte Reihenfolge der Antwortalternativen	Unbegrenzt	
Russland	x	Unbegrenzt	----
Schweden	Zufällige Reihenfolge der Aufgaben eines Tests bzw. der feststehenden Untertests	3	
Schweiz	Zufällige Auswahl der Aufgaben innerhalb der einzelnen Inhaltsbereiche; zufällige Reihenfolge der Aufgaben in einem Test	10	x (Buch, CD-Rom, Internet ohne Lösungsschlüssel)
Slowakei		35	
Spanien	----	100	
Tschechien	Zufällige Auswahl der Testseiten	10 bzw. 20 Varianten der vier Testseiten	x
Türkei	Zufallsgesteuerte Reihenfolge der Antwortalternativen	----	x
Ungarn	----	18	x

Anm.: Die Abkürzung HPT steht für Hazard Perception Test.

Eine andere Möglichkeit der zufallsgestützten Aufgabenzusammenstellung, bei der lediglich die Reihenfolge der Fragen eines Tests variiert wird (vgl. Kap. 7.4), während die Auswahl der Prüfungsaufgaben feststeht, findet sich in Griechenland, Großbritannien, Luxemburg, Nordirland, Norwegen, Schweden und der Schweiz. In diesen Ländern gibt es

demzufolge ebenso wie in Frankreich und in allen Ländern, in denen statt einer Computerprüfung eine schriftliche Prüfung durchgeführt wird, nur eine begrenzte Anzahl an Paralleltests. Das Minimum liegt bei drei Tests in Schweden, wobei hier allerdings feststehende Untertests ebenso wie die Aufgaben, aus denen diese Untertests jeweils zusammengesetzt sind, zufällig geordnet werden. Auch die Reihenfolge der vorgegebenen Auswahlantworten wird variiert. Darüber hinaus werden diese drei Paralleltests regelmäßig ersetzt. Die größte Anzahl von Paralleltests finden wir in Spanien. Der Sonderfall Tschechien ist in Kapitel 7.4 bereits dargestellt worden: Hier werden die vier einzelnen Testseiten der Prüfbogen zufällig zusammengestellt. Die Seiten 1 bis 3 gibt es dabei in zehnfacher Variation, von Seite 4 existieren 20 verschiedene Versionen.

Die Prüfungsaufgaben sind in den meisten Ländern veröffentlicht und käuflich als Buch bzw. Broschüre, CD-Rom oder aber via Internet zu erwerben. So werden die Prüfungsaufgaben beispielsweise in Estland auf der Homepage der Prüforganisation veröffentlicht. Ebenso wie in Deutschland wird dabei jedoch die Kombination der Aufgaben gegenüber den tatsächlichen Prüfbogen variiert. In anderen Ländern wird von einer Veröffentlichung der Prüfungsaufgaben abgesehen, in Litauen ist sie sogar explizit verboten.

Inhaltliche Systematik des Aufgabenkatalogs

Bei Betrachtung der Inhaltsbereiche der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung (s. Anhang 3) werden hinsichtlich der Systematisierung der Aufgabeninhalte unterschiedliche Herangehensweisen in den einzelnen Ländern ersichtlich. In manchen Staaten gibt es zwei übergeordnete Inhaltsbereiche: den Bereich der allgemeinen und den Bereich der klassenspezifischen Fragen (Deutschland, Litauen, Österreich, Spanien). Dieser groben Einteilung kann sodann wie in Österreich eine feinere Differenzierung in weitere Inhaltsbereiche untergeordnet sein. In Finnland hingegen wird der klassenspezifische Stoff als zusätzliches Themengebiet neben zehn allgemeinen Aufgabenbereichen aufgeführt. In Deutschland prüft man im Grundstoff und im Zusatzstoff sich weitgehend entsprechende Unterthemen. Lediglich der Bereich „Vorschriften über den Betrieb der Fahrzeuge“ wird ausschließlich im Rahmen des Zusatzstoffes der jeweiligen Klasse geprüft, wohingegen Aufgaben zum Thema „Vorfahrt, Vorrang“ nur im Rahmen des Grundstoffes thematisiert werden.

Die Bezeichnungen der Inhaltsbereiche reichen von sehr kurzen allgemeinen Titeln (z.B. „Verkehrssicherheit“ in Estland) bis hin zu sehr detaillierten Bezeichnungen wie im Fall des zweiten niederländischen Inhaltsbereichs „Umweltfreundliche und energiesparende Fahrweise, Risiken in Folge des Zustandes des Fahrers (Müdigkeit, Erfahrung, körperliche und seelische Verfassung, Alkohol und Medizin)“.

Die Zuordnung der vorhandenen Prüfungsaufgaben zu den Inhaltsbereichen erfolgt in einigen Ländern anhand der Europäischen Führerscheinrichtlinie (explizite Nennung durch die Ansprechpartner in Großbritannien, Nordirland und Litauen) oder auch auf Basis nationaler Verordnungen und Richtlinien (z.B. Prüfungsrichtlinie in Deutschland, Verkehrsrecht in Spanien, Verordnungen in Estland und der Slowakei). In der Slowakei äußert sich die direkte Anlehnung der Inhaltssystematik an Gesetzesvorgaben ebenso wie in Belgien und Russland darin, dass einige Inhaltsbereiche einzelnen Gesetzen oder Gesetzeskategorien entsprechen und die gleiche Bezeichnung tragen. In Dänemark, Finnland, Kroatien, Norwegen, Österreich, Portugal und Schweden liegt der Zuordnung der Aufgaben zu Inhaltsbereichen die Ausbildungsverordnung bzw. das Curriculum für die Fahrausbildung zugrunde. Die Kontaktpersonen aus Frankreich, Irland, Luxemburg, Monaco, den Niederlanden und Tschechien gaben an, dass eine Aufgabeneinteilung nach inhaltlichen Gesichtspunkten erfolge, ohne dies näher zu präzisieren. Aus einigen Ländern kam die

Rückmeldung, dass keine explizite Zuordnungssystematik bekannt sei (Belgien, Polen, Schweiz). Die Kontaktpersonen aus Griechenland, Norwegen, der Türkei und Ungarn machten zu diesem Punkt im Fragenbogen keine Angaben.

In Abschnitt I/A des Anhangs II der Europäischen Richtlinie 2000/56/EG vom 14. September 2000, die die Mindestanforderungen an die Fahrerlaubnisprüfungen in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union vorschreibt, wird festgelegt, auf welche Punkte sich die Fahrerlaubnisprüfung zur Prüfung der Kenntnisse des Bewerbers erstrecken muss. In Abschnitt I/A2 wird der allgemeine Prüfungsstoff in folgende neun Bereiche gegliedert (s. auch die ausführliche Darstellung in Anhang 4):

1. „Straßenverkehrsvorschriften“: insbesondere Verkehrszeichen und Signalanlagen, Verkehrsregeln und Geschwindigkeitsregulierungen
2. „Fahrzeugführer“: Verhaltensweisen gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern, Wahrnehmung von Verkehrssituationen
3. „Die Straße“: Einhaltung des Sicherheitsabstandes zu anderen Fahrzeugen, durch Straßenbelag und Witterungsbedingungen etc. bestimmte Straßenverhältnisse
4. „Die übrigen Teilnehmer am Straßenverkehr“
5. „Allgemeine Vorschriften und Verschiedenes“: Kenntnisse zu amtlichen Fahrzeugdokumenten, Verhalten bei Unfällen, Sicherheit der Ladung und Personenbeförderung
6. „Vorsichtsmaßnahmen beim Verlassen des Fahrzeugs“
7. „Bauteile, die für die Verkehrssicherheit von Bedeutung sind“
8. „Sicherheitsausrüstung der Fahrzeuge“
9. „Regeln für die umweltfreundliche Benutzung des Fahrzeugs“

In Bezug auf die in den theoretischen Fahrerlaubnisprüfungen insgesamt repräsentierten Themen bestehen große Übereinstimmungen zwischen den untersuchten Ländern. Hinsichtlich der Zuordnung dieser Themen zu größeren Kategorien zeigen sich hingegen zum Teil deutliche Unterschiede zwischen den Ländern. Betrachten wir deshalb nun die Systematik der Inhaltsbereiche in den einzelnen Ländern zum einen im Vergleich der Länder untereinander und zum anderen im Vergleich mit der EU-Führerscheinrichtlinie.

Die Systematiken der Prüfungsinhalte in Litauen, Irland und Belgien weisen offenbar die größte Nähe zu den in der EU-Richtlinie genannten Inhaltsbereichen auf. Im Falle von Litauen sind die Inhaltsbereiche der EU-Richtlinie vollständig in die nationalen Gesetze übernommen worden; sie werden dort in der gleichen Reihenfolge wie in der EU-Richtlinie und größtenteils auch mit den dortigen Bezeichnungen aufgeführt. Eine Abweichung besteht lediglich darin, dass große Inhaltsbereiche, die gemäß der Systematik in der EU-Richtlinie sehr viele Themen umfassen, in diese Einzelthemen gegliedert wurden, so dass die litauische Systematik nun insgesamt 15 Inhaltsbereiche aufweist. Die irischen Inhaltsbereiche orientieren sich ebenfalls stark an der EU-Systematik. Auch hier liegen insgesamt 15 Themenbereiche vor, da die einzelnen Themen aus den EU-Bereichen „Fahrzeugführer“, „Straße“ sowie „Allgemeine Vorschriften und Verschiedenes“ als eigenständige Inhaltsbereiche aufgeführt werden. Lediglich hinsichtlich der Reihenfolge der letzten vier Inhaltsbereiche weicht die irische Systematik leicht von der EU-Systematik ab. Auch in Belgien sind aus den neun in der EU-Richtlinie vorgegebenen Inhaltsbereichen 15 Bereiche gebildet worden; diese entsprechen genau den Unterpunkten der EU-Systematik. Der Themenbereich 6 „Vorsichtsmaßnahmen beim Verlassen des Fahrzeugs“ tritt hier jedoch nicht explizit auf; dieser wird auf anderem Wege abgedeckt.

In Portugal entspricht die Abfolge der Inhaltsbereiche mit einigen Verschiebungen ebenfalls dem europäischen Vorbild. Wenngleich die Bezeichnungen der Bereiche sehr ähnlich formuliert sind, zeigt sich dennoch teilweise eine andere Zuordnung der in den Mindestan-

forderungen der EU-Richtlinie genannten Themen zu den Inhaltsbereichen. So werden unter Punkt 1 der portugiesischen Inhaltssystematik zum einen Verkehrsregeln und Verkehrszeichen aufgeführt; daneben werden aber auch die Aspekte „Unfall“ und „Reaktionszeit“ thematisiert, die im europäischen System anderen Inhaltsbereichen zugeordnet sind. Der portugiesische Punkt 3 „Der Autofahrer und sein Fahrzeug“ bildet eine Zusammenfassung der europäischen Inhaltsbereiche 5 sowie 7 bis 9 und beinhaltet damit u.a. verschiedene Aspekte der Verkehrssicherheit wie Bauteile und Sicherheitsausrüstungen, die Thematik unterschiedlicher Fahrzeugtypen und das Thema „Umweltschutz“. Abgesehen von diesen Abweichungen entspricht jedoch auch diese Inhaltssystematik weitgehend der Systematik der EU-Richtlinie, deren Einzelthemen hier z.T. erweitert und spezifiziert wurden.

Eine relativ große Ähnlichkeit mit der EU-Systematik weist auch die Ordnung der Prüfungsinhalte in Luxemburg auf. Im Vergleich zur portugiesischen Systematik findet hier jedoch eine umfassendere Neuordnung der Prüfungsthemen unter die folgenden vier Inhaltsbereiche statt: „Straßenverkehrsordnung“, „Technische Vorschriften zur Fahrzeugsicherheit“, „Regeln für ein sicheres Verkehrsverhalten“ und „Verhalten bei Verkehrsunfällen“. In ähnlicher Weise stellen sich die lettischen Inhaltsbereiche dar: Während sich die Bezeichnungen der Einzelthemen durchaus an den Formulierungen in der EU-Systematik orientieren, sind all diese Themen den beiden Inhaltsbereichen „Straßenverkehrsregeln“ (die aber auch das Verhalten bei Unfällen und Vorschriften zu benötigten Dokumenten beinhalten) und „Fragen der Verkehrssicherheit“ zugeordnet. Auch die Bezeichnungen der niederländischen Inhaltsbereiche ähneln in ihren Formulierungen den Themenbezeichnungen in der EU-Richtlinie. Allerdings werden die Einzelthemen hier anders gruppiert; zudem entsprechen dem großen Inhaltsbereich 1 der EU-Richtlinie anscheinend mehrere einzelne Bereiche wie „Überholen“, „Geschwindigkeit“, „Ampeln und Anweisungen“.

So wie in den Niederlanden zeigt sich auch in den meisten anderen Ländern eine Entsprechung der jeweiligen nationalen Prüfungsinhalte und der Inhaltsanforderungen in der EU-Richtlinie. Die Struktur der nationalen Inhaltsbereiche weicht jedoch häufig von der in der EU-Richtlinie angegebenen Systematik ab. So finden wir in Großbritannien und Nordirland ebenfalls eine Aufgliederung einzelner EU-Inhaltsbereiche in ihre Einzelthemen, beispielsweise werden die Aspekte „Schwache Verkehrsteilnehmer“ und „Andere Fahrzeugtypen“ des vierten EU-Inhaltsbereiches als getrennte Bereiche aufgeführt. Das Prüfungsthema „Umweltschutz“ (vgl. Punkt 9 der EU-Systematik) geht nicht aus der Liste der britischen Inhaltsbereiche hervor. Zudem finden sich hier die zwei übergreifenden Inhaltsbereiche „Fahrzeughandhabung“ und „Gefahrenbewusstsein“. In der EU-Systematik hingegen werden die Gefahren und Risiken der Verkehrsteilnahme jeweils im Rahmen der genannten Inhaltsbereiche behandelt. Beispielsweise werden die Themen Risiken durch den Zustand der Straße oder durch Witterungsbedingungen dem Inhaltsbereich 3 „Die Straße“ zugeordnet.

Auch die spanische Systematik zeigt eine Aufteilung und Umordnung der Themenbereiche lt. EU-Richtlinie; zudem treten auch hier von der EU-Systematik abweichende bzw. übergreifende Inhaltsbereiche auf: es sind die Bereiche „Aktive und passive Sicherheit“ sowie „Fahrvorbereitung“. In Frankreich, Monaco und Norwegen werden Verkehrssituationen bzw. Verhaltensweisen beim Fahren wie „Halten und Parken“ oder „Kreuzungen und Überholen“ als Bezeichnungen für Inhaltsbereiche verwendet; daneben existieren aber auch aus der EU-Richtlinie bekannte Bezeichnungen wie „Vorfahrtsregeln“ oder „Verkehrszeichen“. Offenbar handelt es sich bei diesen Bereichen erneut um Untersetzungen bzw. Aufgliederungen des ersten und inhaltlich recht umfassenden Inhaltsbereichs der europäischen Führerscheintrichtlinie, der sich mit Verkehrszeichen und Signalanlagen, Vorfahrtsregeln und Geschwindigkeitsregulierungen beschäftigt. Die norwegische Gliederung beinhaltet

zwar wie die Systematik vieler anderer Länder den Inhaltsbereich „Verkehrszeichen“, allerdings wird dieser noch in „Gefahrenzeichen“ einerseits sowie „Verbots- und Gebotszeichen, Informationszeichen und Fahrbahnmarkierungen“ andererseits untergliedert.

In einigen Ländern werden die Inhaltsbereiche äußerst knapp und sehr allgemein formuliert (Estland, Kroatien, Polen, Slowakei, Türkei, Ungarn); bezüglich dieser Länder können hier keine begründeten Rückschlüsse auf weiterführende Untergliederungen gezogen werden, so dass auch kein Vergleich mit der EU-Systematik möglich ist. In Tschechien stehen die Inhaltsbereiche „Erste Hilfe“ und „Fahrzeugtechnik“ neben den Bereichen „Verkehrsregeln“, „Verkehrsgesetze“ und „Verkehrszeichen“ sowie dem Inhaltsbereich „Verkehrssituationen“. Auch hier erweist sich ein Vergleich mit der EU-Systematik aufgrund der spärlichen Informationen als schwierig. Auch aus Schweden liegen uns nur die Bezeichnungen der fünf Inhaltsbereiche vor, es sind dies die Titel „Fahrzeugtechnik“, „Straßenverkehrsregeln“, „Menschliche Fähigkeiten und Schwächen“, „Risiko, Risikowahrnehmung und Umgang mit Risiken“ und „Sonstiges“. Hier wird neben der Betrachtung der besonderen Eigenschaften des Fahrzeugs und der Überprüfung der Kenntnisse der Verkehrsregeln offenbar der Schwerpunkt auf den „Fahrzeugführer“ (Inhaltsbereich 2 der EU-Systematik) gelegt. Zudem wird auch hier der Aspekt der Gefahren im Straßenverkehr als eigenständiger Inhaltsbereich aufgeführt (vgl. Großbritannien). Alle weiteren Themen wie „Versicherung“, „Erste Hilfe“ und „Verhalten bei Unfällen“, „Sanktionen für Verkehrsverstöße“, „Energiesparende und umweltfreundliche Fahrweise“ werden in der schwedischen Systematik unter „Sonstiges“ zusammengefasst.

Die Inhaltssystematiken der Länder Dänemark, Deutschland und Österreich weisen kaum Übereinstimmungen mit der EU-Systematik auf. Für die österreichischen Inhaltsbereiche „Partnerkunde“, „Fahrtauglichkeit“ und „Fahrgeschwindigkeit“ sowie für das Thema „Gefahren“, das im Rahmen des siebten allgemeinen Inhaltsbereichs aufgeführt wird, finden sich offenbar keine Entsprechungen in der europäischen Systematik. Während der letztgenannte Aspekt der Fahrrisiken in der EU-Richtlinie als Thema den jeweiligen Inhaltsbereichen „Andere Verkehrsteilnehmer“ oder „Straße“ zugeordnet wird, betrachtet man ihn also in Österreich übergreifend (vgl. auch Großbritannien und Schweden). Ähnliches gilt für Dänemark: Hier finden wir Inhaltsbereiche wie „Vorschriften zu Fahrfertigkeiten und Gesundheit“ oder „Fahrzeugübergabe an andere Personen“, für die sich nicht ohne weiteres ein Gegenstück in der EU-Systematik finden lässt. Zudem gibt es auch in der dänischen Systematik übergreifende Inhaltsbereiche, die sich mit den Themen „Fahrrisiken“ und mit Einstellungen des Fahrers befassen. So wird hier beispielsweise der Inhaltsbereich „Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer“ durch einen zweiten Inhaltsbereich „Einschätzung anderer Verkehrsteilnehmer“ ergänzt, in dem Risikofaktoren, die durch die Merkmale anderer Fahrzeuge und durch Verhaltenstendenzen anderer Verkehrsteilnehmer bedingt sind, thematisiert werden. Ebenso wie in Österreich und Dänemark liegt auch in Deutschland ein übergreifender Inhaltsbereich „Gefahrenlehre“ mit insgesamt ca. 250 Aufgaben vor. Dieser Bereich ist seinerseits untergliedert in Themen wie das „Verhalten gegenüber Fußgängern“. Einen weiteren sehr umfassenden Inhaltsbereich der deutschen Prüfungssystematik stellt der Bereich „Verhalten im Straßenverkehr“ dar. Betrachtet man die darunter aufgeführten Themen, zeigt sich deren Bezug sowohl zu den allgemeinen Straßenverkehrsvorschriften (Inhaltsbereich 1 der EU-Systematik) als auch zur Nutzung unterschiedlicher Straßen (Inhaltsbereich 3), zum Verhalten gegenüber den übrigen Teilnehmern am Straßenverkehr (Inhaltsbereich 4) sowie zu allgemeinen Vorschriften, beispielsweise in Bezug auf das Verhalten bei Unfällen oder die Beförderung von Personen (Inhaltsbereich 5).

Ein weiteres Land, dessen Inhaltssystematik kaum Bezüge zur EU-Gliederung erkennbar werden lässt, ist Finnland. Die finnischen Inhaltsbereiche sind wie die französischen und

norwegischen Bereiche an Situationen bzw. Verhaltensweisen im Verkehr orientiert. Diese sind jedoch stark konkretisiert und (bis auf einen Inhaltsbereich) aus Sicht eines Fahrerlaubnisbewerbers formuliert. So beinhaltet beispielsweise der Bereich 1 ausschließlich Aufgaben des Typs „Ich darf auf dieser Spur geradeaus fahren.“ Mit Hilfe dieser Aufgaben werden die allgemeinen Verkehrsregeln und Verkehrszeichen ebenso wie die Themen „Vorfahrt und Vorrang“ oder „Parken“ behandelt. Diese Themen entsprechen offenbar überwiegend den Themen aus dem Inhaltsbereich 1 der EU-Systematik.

Erfassung von Aspekten der Gefahrenerkennung und des Risikoverhaltens

Die Ansprechpartner aus insgesamt 18 Ländern bejahten die Frage, ob im Rahmen der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung auch Aspekte des Risikoverhaltens thematisiert würden. In 16 der untersuchten Länder beinhaltet die Prüfung Aufgaben zur Gefahrenerkennung (s. folgende Tab.). Wie bereits erwähnt, existieren in einigen Ländern Inhaltsbereiche, die sich übergreifend mit dem Thema „Gefahrenerkennung“ und dem richtigen Umgang mit bzw. Reaktionen auf gefährliche Situationen oder Fahrrisiken beschäftigen (Dänemark, Deutschland, Großbritannien und Nordirland, Österreich und Schweden; s.o. und Anhang 3). Der russische Inhaltsbereich „Verkehrsfaktoren, die Unfälle verursachen können“ thematisiert möglicherweise ähnliche Aspekte, ebenso wie die Bereiche „Technische Aspekte des sicheren Fahrens“ und „Grundlagen des sicheren Fahrens“ derartige Themen zu berühren scheinen. In anderen Ländern werden die Themen „Gefahrenerkennung“ und „Verkehrssicherheit“ ebenso wie in der Systematik der EU-Richtlinie im Rahmen der jeweiligen Inhaltsbereiche wie „Straße“ oder „Fahrzeugführer“ behandelt.

Tab. 20: Prüfung von Risikokognitionen bzw. -verhalten und Gefahrenerkennung

	Prüfung am Computer	Risikokognition bzw. Risikoverhalten	Gefahrenerkennung
Belgien	x	X	x
Dänemark		X	x
Deutschland	(x)	X	x
Estland		X	x
Finnland	x	X	x
Frankreich	x	X	x
Griechenland	x	X	x
Großbritannien	x		x
Irland	x		x
Kroatien		X	
Lettland	x	X	x
Litauen	x		
Luxemburg	x	X	x
Monaco	x	X	
Niederlande	x	X	
Nordirland	x		x
Norwegen	x	X	x
Österreich	x	X	x
Polen	x		
Portugal	x	X	
Russland	x		----
Schweden	x	X	x
Schweiz	x	X	
Slowakei			
Spanien			
Tschechien			
Türkei	x		
Ungarn		X	x

Zieht man die Informationen zum Prüfungslayout und zu neuen Darstellungsarten bei der Prüfung heran, ergibt sich, dass in den meisten Ländern eine Prüfung dieser Fähigkeiten bzw. Einstellungen über Text- bzw. Bildfragen erfolgt. In Deutschland beispielsweise werden hierzu Fotografien von Verkehrssituationen dargeboten, die hinsichtlich ihres Gefahrenpotentials zu bewerten sind bzw. für die das richtige Fahrverhalten anzugeben ist.

In Großbritannien und Nordirland wird die Fähigkeit zur Gefahrenerkennung und zur schnellen Reaktion auf wahrgenommene Gefahrensituationen mit Hilfe des „Hazard Perception Tests“ geprüft. Dieser soll hier kurz erläutert werden. Wenige Minuten nach Beendigung der allgemeinen Theorieprüfung beginnt der „Hazard Perception Test“ mit einem erklärenden Einführungsvideo, gefolgt vom eigentlichen Test, in dem jedem Bewerber am Computer 14 einminütige Videoclips von einer Fahrt im Straßenverkehr gezeigt werden. In diesen 14 kurzen Szenen sind insgesamt 15 Gefahrensituationen enthalten (ein Clip enthält zwei Gefährdungssituationen). Aufgabe des Fahrerlaubnisbewerbers ist es, bei Erkennen einer potentiellen Gefahr möglichst schnell die Maus zu drücken. Je schneller die Gefahr erkannt wird, desto mehr Punkte erhält der Bewerber; maximal können fünf Punkte pro Gefahrensituation erreicht werden. Insgesamt muss der Bewerber 44 von 75 Punkten erreichen, um den Test zu bestehen. Hat er keinen Erfolg, muss im Rahmen der Wiederholungsprüfung sowohl der „Hazard Perception Test“ als auch die allgemeine Theorieprüfung erneut abgelegt werden.

Derzeit beobachtet man in einzelnen Ländern die Einführung des „Hazard Perception Test“ in Großbritannien und Nordirland und wartet auf Ergebnisse begleitender wissenschaftlicher Untersuchungen. Diese sollen Aufklärung darüber bringen, inwiefern der „Hazard Perception Test“ einen Informationszuwachs hinsichtlich der Fahrfähigkeit der Fahrerlaubnisbewerber erbringt. Beispielsweise überprüft Belgien derzeit die Möglichkeit der Einführung eines solchen Tests. In Schweden wird die Einführung von Filmen bislang nicht angestrebt, da noch keine Nachweise über eine Erhöhung der Prüfungsqualität durch derartige Elemente vorliegen. Zudem vermutet man dort, dass es Bewerbern schwer fallen könnte, angesichts einer solchen Fülle von Informationen die Konzentration auf die Aufgabe zu lenken.

Als Alternative zu dieser multimedialen Prüfung der Fähigkeit zur Gefahrenerkennung stehen die oben genannten „klassischen“ Mehrfach-Wahl-Aufgaben zur Verfügung. Einen anderen Ansatzpunkt verfolgt Polen; hier ist die Einführung von psychologischen Tests geplant, die schon vor dem eigentlichen Kurs in einer Fahrschule die Eignung des Bewerbers im Hinblick auf seine Einstellungen zu Risikoverhalten und die Fähigkeit zur Gefahrenerkennung testen sollen.

8 Praktische Fahrerlaubnisprüfung

8.1 Überblick

Im vorliegenden Kapitel soll die praktische Fahrerlaubnisprüfung in den untersuchten europäischen Ländern beschrieben werden. Dabei beginnen wir mit der Beschreibung der organisatorischen Rahmenbedingungen; es folgt eine Darstellung der Prüfungsanforderungen. Einen Schwerpunkt bildet dabei die Auswahl der Prüfungsstrecke: Handelt es sich um festgelegte Routen; welche konkreten Ansprüche werden an die Prüfungsstrecken gestellt? Zum Abschluss widmen wir uns der Prüfungsauswertung. Dabei wird thematisiert, ob der Fahrerlaubnisbewerber anhand von festgelegten Prüfungskriterien bewertet wird und in welcher Form ihm der Prüfer das Prüfungsergebnis erläutert.

8.2 Organisatorische Rahmenbedingungen

Prüfungsbeteiligte und Bereitstellung des Prüfungsfahrzeugs

In den meisten Ländern findet die praktische Fahrerlaubnisprüfung in der Regel in Form einer Einzelprüfung statt, d.h. im Prüfungsfahrzeug befindet sich außer dem Prüfer und ggf. dem Fahrlehrer nur ein einziger Bewerber (s. folgende Tab.). In einigen Ländern können jedoch auch Gruppenprüfungen durchgeführt werden, wobei zumeist zwei Bewerber an der Prüfungsfahrt teilnehmen. Dies gilt für Estland, Monaco, Russland, die Slowakei und in Ausnahmefällen auch für Kroatien. In Portugal und Deutschland ist es erlaubt, dass ein zweiter Prüfungskandidat an der Prüfung eines anderen Fahrerlaubnisbewerbers teilnimmt, wenn alle Beteiligten zustimmen. In Österreich und Polen werden bei der Prüfung der Grundfahraufgaben auf einem Übungsgelände (s.u.) mehrere Bewerber gleichzeitig geprüft; die Prüfung im Realverkehr erfolgt jedoch in Form einer Einzelprüfung. Die Slowakei ist das einzige Land, in dem ausschließlich Gruppenprüfungen durchgeführt werden. Hier nehmen in der Regel drei Fahrerlaubnisbewerber gleichzeitig an der Prüfung teil; diese legen nacheinander eine jeweils 20-minütige Prüfungsfahrt ab.

Tab. 21: Form der Prüfung und Prüfungsbeteiligte

	Form der Prüfung		Anzahl der Prüfer	Fahrlehreranwesenheit		
	Einzelprüfung	Gruppenprüfung (Anzahl der Bewerber)		Pflicht	Option	Verbot
Belgien	x		1	x		
Dänemark	x		1		x	
Deutschland	x	(x)	1	x		
Estland	x	x (2)	1		x	
Finnland	x		1		x	
Frankreich	x		1		x	
Griechenland	x		2	x		
Großbritannien	x		1		x	
Irland	x		1			x
Kroatien	x	x (2)	1	x		
Lettland	x		1	x		
Litauen	x		1			x
Luxemburg	x		1	x		
Monaco	x	x (2)	1	x		
Niederlande	x		1		x	
Nordirland	x				x	
Norwegen	x		1		x	
Österreich	x (Realverkehr)	x (Übungsgelände)	1	x		
Polen	x	x (Übungsgelände)	1		x	
Portugal	x	(x)	1	x		
Russland	x	x	2		x	
Schweden	x		1		x	
Schweiz	x		1		x	
Slowakei		x (3)	1	x		
Spanien	x		1	x		
Tschechien	x		1	x		
Türkei	x		2	x		
Ungarn	x		1	x		

In den meisten untersuchten Ländern nimmt nur ein Prüfer an der Prüfungsfahrt teil. Dagegen sind in Griechenland und der Türkei immer zwei Prüfer anwesend. In Russland ist

mindestens ein Hilfsprüfer zugegen, und bei der Prüfung auf dem Übungsgelände sind sogar bis zu drei Hilfsprüfer vor Ort. Die Anwesenheit mehrerer Prüfpersonen in diesen beiden Ländern stellt eine Möglichkeit dar, das Verhalten und die Entscheidungen des verantwortlichen Prüfers von weiteren unabhängigen Fachexperten reflektieren zu lassen. Derartige Möglichkeiten zur Supervision und Optimierung der Prüferkompetenz finden wir beispielsweise auch in Polen, Irland und Schweden, wo in manchen Fällen ein Supervisor oder Ausbilder des Prüfers bei der Prüfung zugegen ist. In Deutschland bestehen ebenfalls klare Anforderungen an die Sicherung der Prüfungsqualität. So werden im Rahmen des Qualitätsmanagements unternehmensinterne Supervisionen durchgeführt, bei denen – ähnlich wie in Polen – der Qualitätsmanagementbeauftragte der jeweiligen Technischen Prüfstelle an der Prüfung teilnimmt. Darüber hinaus finden auch externe Supervisionen statt, bei denen ein Vertreter der Bundesanstalt für Straßenwesen die Prüfung supervidiert.

Nur in Irland und Litauen darf der Fahrlehrer bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung nicht anwesend sein. In 12 Ländern ist dem Fahrlehrer die Teilnahme an der Prüfung freigestellt bzw. ist sie auf Wunsch oder Antrag des Fahrerlaubnisbewerbers möglich. In Belgien darf die Begleitperson aus der Ausbildungsphase des begleiteten Fahrens anstelle des Fahrlehrers an der Prüfung teilnehmen, wenn der Fahrerlaubnisbewerber das entsprechende Ausbildungsmodell absolviert hat. In 14 Ländern sind die Fahrlehrer verpflichtet, an der praktischen Fahrerlaubnisprüfung teilzunehmen; dabei bezieht sich in Monaco diese Anwesenheitspflicht nicht unbedingt auf den Ausbildungsfahrlehrer, sondern auf einen beliebigen Angestellten der Fahrschule. In Deutschland muss ein Fahrlehrer der Fahrschule, in der die Ausbildung absolviert wurde, bei der Prüfung anwesend sein. Jedoch betrifft dies auch hier nicht zwingend den Ausbildungsfahrlehrer.

Die Vorgaben zur Prüfungsform und zur Fahrlehreranwesenheit beeinflussen nicht nur die Personenzahl im Prüfungsfahrzeug, sondern auch die Sitzposition des Prüfers. Aus der folgenden Tabelle ist ersichtlich, ob der Prüfer im jeweiligen Land den Beifahrersitz oder den Rücksitz im Prüfungsfahrzeug einnimmt. In Estland ist vorgeschrieben, dass der Prüfer auf dem Beifahrersitz Platz nimmt, wenn der Fahrlehrer bei der Prüfung nicht anwesend ist; ansonsten sitzt der Fahrlehrer neben seinem Fahrschüler. In Irland und Litauen, wo der Fahrlehrer nicht an der Prüfung teilnimmt, nimmt der Prüfer den Beifahrersitz ein. Darüber hinaus wird bis auf Russland auch in allen Ländern, in denen die Anwesenheit des Fahrlehrers erlaubt, aber nicht vorgeschrieben ist, der Beifahrersitz als Sitzplatz des Prüfers angegeben.

Weiterhin bleibt festzuhalten, dass in den meisten Ländern die Fahrschulen die Prüfungsfahrzeuge zur Verfügung stellen. In Belgien, Großbritannien, Irland, Nordirland, Österreich, Schweden und der Schweiz ist es jedoch auch möglich, dass der Fahrerlaubnisbewerber in seinem eigenen Fahrzeug geprüft wird; in Belgien hängt dies wiederum vom gewählten Ausbildungsmodell ab. In Estland darf lediglich der Teil der Prüfung, der auf dem Übungsgelände stattfindet, im eigenen Fahrzeug des Bewerbers abgelegt werden. In Finnland wird die praktische Prüfung ausschließlich in einem vom Bewerber gestellten Fahrzeug durchgeführt; dabei kann es sich auch um einen Mietwagen handeln. In einigen Ländern werden gelegentlich (Estland, Schweden) oder ausschließlich (Litauen, Polen) Fahrzeuge der Prüforganisationen als Prüfungsfahrzeuge verwendet.

Tab. 22: Sitzposition des Prüfers und Bereitstellung des Prüfungsfahrzeugs

	Position des Prüfers		Das Prüfungsfahrzeug wird gestellt von ...		
	Beifahrersitz	Rücksitz	... der Fahr- schule	... dem Be- werber	... der Prüf- organisation
Belgien		x	x	x	
Dänemark	x		x		
Deutschland		x	x		
Estland	x	(x)	x	x (Übungs- gelände)	x
Finnland	x			x	
Frankreich	x		x		
Griechenland		x	x		
Großbritannien	x		x	x	
Irland	x		x	x	
Kroatien		x	x		
Lettland		x	x		
Litauen	x				x
Luxemburg		x	x		
Monaco	x		x		
Niederlande	x		x		
Nordirland	x		x	x	
Norwegen	x		x		
Österreich		x	x	x	
Polen	x				x
Portugal	x		x		
Russland		x	x		
Schweden	x		x	x	x
Schweiz	x		x	x	
Slowakei		x	x		
Spanien		x	x		
Tschechien		x	x		
Türkei		x	x		
Ungarn		x	x		

Ort der Prüfung

In zehn der 28 untersuchten Länder besteht die praktische Fahrerlaubnisprüfung immer aus zwei Teilen: der Prüfung auf einem speziellen Übungsgelände und der Prüfungsfahrt im Realverkehr (s. Kap. 8.3). In Spanien wird das Übungsgelände jedoch nur aufgesucht, wenn die relevanten Fertigkeiten im Realverkehr nicht geprüft werden konnten. Die Türkei ist das einzige Land, in dem der praktische Teil der Prüfung ausschließlich auf dem Übungsgelände durchgeführt wird. In den übrigen 16 Ländern findet die praktische Prüfung hingegen ausschließlich im Realverkehr statt (s. folgende Tab.).

In fast allen Ländern besteht die Forderung, während der Prüfung im Realverkehr sowohl Innerorts- als auch Außerortsstraßen zu befahren. In drei Ländern findet die praktische Prüfung hingegen ausschließlich innerhalb von Ortschaften statt (Irland, Slowakei, Tschechien); in Russland bemüht man sich, nach Möglichkeit auch Land- und Schnellstraßen zu befahren. In ähnlicher Weise wird insbesondere die Forderung nach einem Befahren von Autobahnen bzw. Schnellstraßen in vielen Ländern mit dem Zusatz „Wenn möglich“ versehen, da beispielsweise in ländlichen Gegenden das Erreichen von Autobahnen oder autobahnähnlichen Straßen innerhalb des engen zeitlichen Rahmens der praktischen Fahrerlaubnisprüfung kaum möglich ist. Somit liegt der (zeitliche) Schwerpunkt der Prüfung oft auf innerörtlichen Fahrten. In Deutschland besteht die Vorgabe, etwa 50 Prozent der reinen Fahrzeit auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften zu verbringen, um Aufgaben wie

das Fahren bei höheren Geschwindigkeiten bzw. die Bewältigung von Überholvorgängen prüfen zu können.

Tab. 23: Durchführungsorte der praktischen Fahrerlaubnisprüfung

	Übungs- gelände und Realverkehr	Nur Realverkehr	Innerorts- und Außer- ortsstraßen	Landstraßen	Autobahnen, Schnell- straßen o. Ä.
Belgien	x		x		
Dänemark		x	x	x	x
Deutschland		x	x	x	x
Estland	x		x		
Finnland		x	x	x	x
Frankreich		x	x	x	x
Griechenland		x	x	x	x
Großbritannien		x	x	x	x
Irland		x	Innerorts		
Kroatien		x	----	x	
Lettland	x		x	x	
Litauen	x		x	x	
Luxemburg	x		x	x	x
Monaco		x	x		
Niederlande		x	x	x	x
Nordirland		x	x	x	
Norwegen		x	x	x	x
Österreich	x		x		x
Polen	x		x		x
Portugal		x	x		x
Russland	x		Innerorts	(x)	(x)
Schweden		x	x	x	x
Schweiz	x		x		x
Slowakei		x	Innerorts		
Spanien	Wenn nötig		x	x	x
Tschechien		x	Innerorts		
Türkei	Nur Übungs- gelände				
Ungarn	x		x	x	

Dauer der Prüfung

Die Gesamtdauer der praktischen Fahrerlaubnisprüfung ist in vielen Ländern nur durch Richtwerte bzw. ungefähre Angaben vorgegeben (in Deutschland etwa 45 Minuten), während die reine Fahrzeit meist in Form von Mindestzeiten festgelegt wird. Dadurch wird die Erfüllung der Forderungen aus dem Annex II der EU-Führerscheinrichtlinie gesichert, der eine „Mindestfahrzeit“ von 25 Minuten vorschreibt.

Die Ergebnisse der Recherche zeigen, dass die Prüfungsdauer in den untersuchten Ländern sehr unterschiedlich ausfällt (s. folgende Tab.). So schwankt die Gesamtdauer der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zwischen nur 25 Minuten in Spanien und 70 Minuten in Ungarn. In der Slowakei entfallen auf den einzelnen Bewerber sogar nur 20 Minuten; die Gesamtprüfung für eine Gruppe von Bewerbern dauert jedoch etwa eine Stunde. Auch die Zeitdauer der eigentlichen Prüfungsfahrt variiert recht stark: Sie beträgt 15 bis 20 Minuten in der Slowakei sowie mindestens 20 Minuten in Portugal, Russland und Spanien. In Norwegen dauert die Prüfungsfahrt mit maximal 55 Minuten am längsten. Zur Dauer der praktischen Prüfung in der Türkei, die nur auf dem Übungsgelände stattfindet, wurde keine Angabe gemacht.

Tab. 24: Dauer der Prüfung

	Prüfungsdauer in Minuten	Reine Fahrzeit in Minuten
Belgien	ca. 40	Mindestens 25
Dänemark	45	25
Deutschland	ca. 45	Mindestens 25
Estland	60	45
Finnland	45	30
Frankreich	35	25
Griechenland	30 bis 40	Mindestens 25
Großbritannien	ca. 40	38 bis 40
Irland	50	Mindestens 25
Kroatien	30 bis 45	30
Lettland	45	Mindestens 25
Litauen	60	Mindestens 25
Luxemburg	40	30
Monaco	35	25
Niederlande	55	35
Nordirland	ca. 60	35 bis 40
Norwegen	65	55
Österreich	35	25
Polen	35 bis 50	25
Portugal	Mindestens 30	Mindestens 20
Russland	ca. 40	Mindestens 20
Schweden	45 bis 60	ca. 35, mindestens 25
Schweiz	Mindestens 60	ca. 50
Slowakei	20	15 bis 20
Spanien	25	20
Tschechien	30	30
Türkei	----	
Ungarn	70	40

Prüfungskosten und Wartezeit

Auch die Kosten, die der Fahrerlaubnisbewerber für das Ablegen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zu tragen hat, wurden im Rahmen der Recherche erfragt; auf die methodischen Probleme von länderübergreifenden Preisvergleichen wurde bereits hingewiesen. Rechnen wir den in Russland geltenden Preis in Euro um, so beträgt er lediglich 1,40 € (s. folgende Tab.). Dies entspricht auch den Kosten, die der Bewerber für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung übernehmen muss. Die Gleichheit der Beträge für die theoretische und die praktische Prüfung deutet darauf hin, dass es sich um einen staatlich subventionierten Preis handelt. Den höchsten Preis haben mit ca. 100 € die Bewerber in der Schweiz zu zahlen, wobei die Höhe des Preises zwischen den einzelnen Kantonen variiert. Im Mittel belaufen sich in den untersuchten Ländern die Kosten für die praktische Fahrerlaubnisprüfung auf etwa 35 €. In Großbritannien und Nordirland richtet sich der Preis danach, ob man innerhalb (wochentags) oder außerhalb der Geschäftszeiten (abends, samstags) die Prüfung ablegt. In Dänemark, Monaco, der Slowakei und Spanien bezahlt man einen Gesamtbetrag für die theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung. In Frankreich, Griechenland, Luxemburg und der Türkei gilt neben der theoretischen auch die praktische Fahrerlaubnisprüfung als öffentliche Dienstleistung und wird kostenfrei durchgeführt. In Luxemburg trifft dies jedoch nur für eine erfolgreich abgelegte Erstprüfung zu; im Falle des Nichtbestehens werden 12 € Gebühr fällig. In Tschechien zahlt der Bewerber die Prüfungsgebühr an seine Fahrschule, die das Prüfungsfahrzeug zur Verfügung stellt. Für die eigentliche Prüfung werden keine Kosten erhoben.

Tab. 25: Kosten der Prüfung und durchschnittliche Wartezeit auf die Prüfung

	Kosten in Euro	Durchschnittliche Wartezeit
Belgien	36,00	2 Wochen
Dänemark	ca. 78,00 (für beide Prüfungsteile)	2 bis 6 Wochen
Deutschland	77,72	2 Wochen
Estland	ca. 24,40 (sofern Fahrschulfahrzeug)	1 bis 2 Wochen
Finnland	35,50	1 Woche
Frankreich	Kostenfrei	6 bis 8 Wochen
Griechenland	Kostenfrei (bis auf variable Nutzungskosten für das Prüfungsfahrzeug)	3 bis 7 Wochen
Großbritannien	ca. 59,00 – 73,00	6 Wochen
Irland	38,00	30 Wochen
Kroatien	ca. 27,00	Maximal 3 Wochen
Lettland	ca. 12,00	3 bis 5 Tage
Litauen	ca. 24,0 (einschl. Nutzungsgebühr für das Prüfungsfahrzeug)	1 Woche
Luxemburg	Kostenfrei (sofern bestanden)	4 Wochen
Monaco	75,50 (für beide Prüfungsteile)	Mindestens 1 Tag
Niederlande	81,55	3 Wochen
Nordirland	ca. 56,00 – 72,00	4 bis 11 Wochen
Norwegen	73,00	2 Wochen
Österreich	32,70	----
Polen	ca. 16,00; Wiederholungsprüfung: 8,00	Maximal 4 Wochen
Portugal	22,00	2 Wochen
Russland	ca. 1,40	----
Schweden	ca. 70,00	3 Wochen
Schweiz	ca. 70,00 – 100,00	1 bis 3 Wochen
Slowakei	ca. 26,00 (für beide Prüfungsteile)	1 bis 4 Wochen
Spanien	73,60 (für beide Prüfungsteile)	1 bis 2 Wochen
Tschechien	ca. 16,00 (an die Fahrschule)	2 Wochen
Türkei	Kostenfrei	Keine
Ungarn	ca. 13,00	1 bis 3 Wochen

Aus der Tabelle sind auch die durchschnittlichen Wartezeiten auf einen Prüfungstermin ersichtlich. Unsere Ansprechpartner in der Türkei gaben an, dass keine Wartezeit bestehe. Die ansonsten kürzeste Wartezeit ergibt sich in Monaco, sie beträgt nur einen Tag bzw. wenige Tage. Am längsten müssen Fahrerlaubnisbewerber in Irland auf ihren Prüfungstermin warten (30 Wochen). Daneben bestehen auch in Frankreich und Nordirland unter Umständen längere Wartezeiten (bis zu acht bzw. bis zu 11 Wochen).

8.3 Prüfungsanforderungen

Bewältigung von speziellen Fahrübungen

In allen Ländern, die wir in unsere Recherche einbezogen haben, wird auf einem Übungsplatz oder im Rahmen des Fahrens im Realverkehr geprüft, ob die Fahrerlaubnisbewerber über die grundlegenden Fahrfertigkeiten hinaus spezielle elementare Fahrmanöver¹⁵ wie das Wenden oder Einparken eines Fahrzeugs sicher ausführen können. In Belgien, Estland, Litauen, Österreich, Polen und Russland berechtigt erst eine erfolgreiche Prüfung dieser Grundfahraufgaben auf einem Übungsgelände zur Prüfungsfahrt im realen Straßenverkehr;

¹⁵ Solche speziellen Fahrmanöver werden in der EU-Richtlinie als „zu prüfende spezielle Fahrübungen“ bezeichnet; in Deutschland nennt man sie „Grundfahraufgaben“. Wir verwenden den Begriff „Grundfahraufgaben“ im Folgenden in diesem Sinne.

die praktische Fahrerlaubnisprüfung besteht also aus zwei Teilen (s. Kap. 8.2). Für Luxemburg, die Schweiz und Ungarn, wo die praktische Fahrerlaubnisprüfung ebenfalls sowohl auf dem Übungsgelände als auch im Realverkehr stattfindet, liegen uns zu diesem Aspekt keine Angaben vor. In Spanien wird das Übungsgelände nur aufgesucht, wenn die Fahrt im Realverkehr keine ausreichenden Möglichkeiten zur Prüfung der relevanten Fahrfertigkeiten bot.

Der Schwierigkeitsgrad einer Prüfung von Grundfahraufgaben resultiert aus unterschiedlichen Einflussfaktoren, zu denen die Art und Anzahl der vorgeschriebenen Prüfungsinhalte (Wie viele und welche Fahrmanöver muss man beherrschen?), die Vorhersehbarkeit der konkreten Prüfungsaufgabe für den Fahrerlaubnisbewerber sowie der Prüfungskontext (Realverkehr vs. Übungsplatz) gehören. Die folgende Tabelle zeigt, welche Grundfahraufgaben im jeweiligen Land Bestandteil der Fahrerlaubnisprüfung sind bzw. als vorzuführenes Fahrmanöver ausgewählt werden können. Gemäß Annex II der EU-Führerscheinrichtlinie ist das „Anfahren am Berg“ zwar nicht (mehr) als „zu prüfende spezielle Fahrübung“ definiert; trotzdem wird dieses Fahrmanöver der Vollständigkeit halber in der folgenden Tabelle aufgeführt, weil es in einigen Ländern weiterhin einen Bestandteil der Prüfung darstellt. In manchen Ländern gilt das Anfahren am Berg als allgemeine Grundkompetenz, über die der Fahrerlaubnisbewerber verfügen muss. In der Schweiz, Spanien und Nordirland wird zuweilen auch das Einparken am Berg geprüft.

Tab. 26: Spezielle Fahraufgaben

	Einparken	Wenden/ Umkehren	Rückwärts um die Ecke fahren	Genaueres Halten	Not- bremsung	Anfahren am Berg
Belgien	x	x	x			x
Dänemark	x	x	x	x	x	x
Deutschland	x	x	x		x	x
Estland	x	x	x			x
Finnland	x	x				x
Frankreich	x	x		x		Wenn möglich
Griechenland	x	x				
Großbritannien	x	x	x		x	x
Irland	x	x	x	x		x
Kroatien	x	x			x	x
Lettland	x	x	x	x		x
Litauen	x	x	x	x		x
Luxemburg	x	x	x	x	x	x
Monaco	----	----	----	----	----	----
Niederlande	x	x				x
Nordirland	x	x	x		x	x
Norwegen	x	x				
Österreich	x					x
Polen	x	x		x	x	x
Portugal	x	x				x
Russland	x	x				x
Schweden	x	x	x		x	x
Schweiz	x	x	x	x	x	x
Slowakei	x	x		x		x
Spanien	x	x	x			x
Tschechien	x		x			x
Türkei	x	x				
Ungarn	x		x			x

Hinsichtlich der Prüfungspraxis in Monaco ist lediglich bekannt, dass auch dort Grundfahraufgaben zu bewältigen sind; es liegen uns allerdings keine detaillierten Informationen darüber vor, welche hierfür zur Auswahl stehen. Im Zusammenhang mit den grundlegenden Anforderungen an die Fahrfertigkeiten der Bewerber wurde jedoch das Beherrschen von Wende- bzw. Umkehrmanövern angegeben.

Eine in der EU-Führerscheinrichtlinie genannte Grundfahraufgabe besteht darin, das Fahrzeug genau an einem bestimmten Punkt zum Halten zu bringen bzw. eine Notbremsung durchzuführen, also das Fahrzeug unter Anwendung der höchstmöglichen Bremskraft anzuhalten. In der vorhergehenden Tabelle wurden deshalb die Aufgaben „Genaueres Halten“ und „Notbremsung“ separat aufgeführt, um vergleichen zu können, welche Umsetzung dieser Aufgabe in den einzelnen Ländern vorgeschrieben ist. In neun der 28 Länder wird das Ausführen einer Notbremsung gefordert. Im Rahmen der russischen Prüfung müssen Bremsmanöver bei verschiedenen Geschwindigkeiten ausgeführt werden; in Österreich wird ein „schnelles Anhalten“ verlangt. In Litauen soll im Rahmen der Prüfung auf dem Übungsgelände festgestellt werden, ob der Bewerber in der Lage ist, eine Beschleunigung auf etwa 30 bis 40 km/h durchzuführen und anschließend präzise vor einer Markierung anzuhalten.

Über die in der Tabelle genannten Grundfahraufgaben hinaus stellen auch andere Fahrmanöver, die ebenso wie das „Anfahren am Berg“ nicht im Annex II vorgegeben sind, in einigen Ländern einen Bestandteil der Prüfung dar. Hierzu gehören das „Rückwärtsfahren geradeaus“, das in Belgien, Finnland, Kroatien, Litauen, Luxemburg, den Niederlanden, Norwegen, Österreich, Polen und der Schweiz geprüft wird, und das „Slalom fahren vorwärts und rückwärts“, das Bestandteil der estnischen Prüfung auf dem Übungsplatz ist. Eine weitere Prüfungsaufgabe im Rahmen der russischen und der belgischen Prüfung ist das Einfahren in eine Garage auf dem Übungsplatz. In der Türkei werden neben den Grundaufgaben „Rückwärts einparken“ und „Wenden“ auch grundlegende Kompetenzen wie das Fahren in Kurven, das Halten der Position auf der Fahrbahn und das Überfahren von Kreuzungen geprüft.

Wenden wir uns noch einmal speziell einigen der oben genannten Länder zu, in denen die Beherrschung der Grundfahraufgaben auf einem Übungsgelände geprüft wird. In Polen müssen Fahrerlaubnisbewerber vier Fahraufgaben absolvieren, von denen zwei so genannte „Grundsatzaufgaben“ sind: Die Bewerber sollen in gerader Linie vorwärts bis zu einer Stopp-Linie und anschließend die gleiche Strecke rückwärts fahren. Zwei weitere Aufgaben werden von einem der Bewerber (der Prüfungsteil auf dem Übungsgelände findet in der Gruppe statt) unmittelbar vor der Prüfung ausgelost und sind dann von allen Bewerbern der Gruppe zu absolvieren. Zu den in Frage kommenden Aufgaben gehören das Anfahren am Berg, das Halten und Abfahren sowie das Einparken in eine markierte Parkfläche, wobei je nach endgültiger Stellung des zu parkenden Kraftfahrzeugs zur Fahrbahn zwischen drei verschiedenen Einparkmanövern unterschieden wird. Die praktische Fahrerlaubnisprüfung auf dem Übungsgelände wird gefilmt; der Prüfungsmitschnitt wird 30 Tage archiviert. In Russland bestimmt der Direktor des Prüfungsstandorts jeden Tag drei Prüfungsvarianten mit jeweils drei Übungen, die von den Bewerbern ausgelost werden. Zu diesen Übungen zählen in jedem Falle die beiden Aufgaben „Anfahren am Berg“ und „Rückwärts Einparken auf markierter Fläche parallel zur Fahrbahn“. Die dritte Aufgabe kann ein Wendemanöver, das Vorführen eines Fahrtrichtungswechsels oder die Einfahrt in eine Garage beinhalten. In Spanien müssen mindestens drei von fünf vorgegebenen Aufgaben korrekt ausgeführt werden:

1. Einparken in markierte Parkflächen in verschiedene Richtungen auf einer Ebene und Herausfahren aus der Parklücke,

2. Einparken in markierte Parkflächen in verschiedene Richtungen in steigendem oder abschüssigem Gelände und Herausfahren aus der Parklücke,
3. Rückwärtsfahren nach rechts um die Ecke und Wenden,
4. ein Fahrtrichtungswechsel während der Fahrt auf speziell gekennzeichnetem Gelände und
5. Anfahren am Berg.

In Großbritannien und Nordirland müssen zwei von drei möglichen Grundfahraufgaben durchgeführt werden; außerdem wird (in Großbritannien in jeder dritten Prüfung) eine Notbremsung verlangt. In Deutschland wählt der Prüfer das „Fahren nach rechts rückwärts unter Ausnutzung einer Einmündung, Kreuzung oder Einfahrt“ oder das „Rückwärtsfahren in eine Parklücke (Längsaufstellung)“ als eine Prüfungsaufgabe aus. Darüber hinaus legt er eine der drei folgenden Anforderungen als weitere Prüfungsaufgabe fest: das „Einfahren in eine Parklücke (Quer- oder Schrägaufstellung)“, das „Umkehren“ oder das „Abbremsen mit höchstmöglicher Verzögerung“. Jeder Fahrerlaubnisbewerber muss also zwei von insgesamt fünf möglichen Grundfahraufgaben ausführen.

Fahren im Realverkehr

Auch der Schwierigkeitsgrad der Prüfungsaufgabe „Fahren im Realverkehr“ (in Deutschland: „Prüfungsfahrt“) hängt im Wesentlichen von den beiden bereits genannten Einflussfaktoren „Art und Anzahl der vorgegebenen Prüfungsinhalte“ und „Vorhersehbarkeit der konkreten Prüfungsanforderungen“ ab. Gerade der letztgenannte Einflussfaktor, der mit der Vorhersehbarkeit der zu bewältigenden Prüfungsstrecke verbunden ist, darf keineswegs unterschätzt werden: Die konkreten Prüfungsanforderungen lassen sich vom Fahrerlaubnisbewerber auf flexiblen Routen, die der Prüfer erst in der Prüfungssituation sukzessive vorgibt, bedeutend schlechter abschätzen als auf feststehenden Prüfungsstrecken; das Anforderungsniveau ist dementsprechend auf flexiblen Prüfungsstrecken höher einzuschätzen als auf festgelegten Standardrouten. Dies gilt insbesondere für den Fall, dass die festgelegten Routen veröffentlicht sind und ihre Bewältigung intensiv geübt werden kann. Wenden wir uns deshalb zunächst der Vorhersehbarkeit der konkreten Prüfungsanforderungen bzw. Prüfungsstrecken in den untersuchten Ländern zu (s. folgende Tab.).

In 16 Ländern einschließlich Deutschland wird die praktische Fahrerlaubnisprüfung im Realverkehr auf flexiblen Routen absolviert, der Prüfer selbst legt also während der Prüfungsfahrt die Prüfungsstrecke (schrittweise) fest. Dabei wird in den Niederlanden ein Gebiet definiert, innerhalb dessen die Prüfungsroute verlaufen muss. Anders wird die Auswahl der Prüfungsstrecke in den restlichen 11 Ländern gehandhabt, in denen eine Prüfungsfahrt im Realverkehr stattfindet: In Belgien, Großbritannien, Irland, Lettland, Litauen, Nordirland, Norwegen, Portugal, Russland, der Schweiz und Ungarn steht jeweils eine bestimmte Anzahl vorher festgelegter Standardrouten pro Testcenter bzw. Prüflokal zur Verfügung, aus denen die zu fahrende Prüfungsstrecke unmittelbar vor der Prüfung ausgewählt wird. Die Auswahl der Prüfungsstrecke erfolgt in manchen Ländern wie Litauen und Norwegen per Auslosung durch den Computer. In anderen Ländern wie Großbritannien, Irland, Nordirland, Russland und Ungarn wählt der Prüfer die zu fahrende Strecke aus den vorgegebenen Routen aus. Es ist davon auszugehen, dass diese feststehenden Prüfungsstrecken und die mit ihnen verbundenen Prüfungsanforderungen den Fahrerlaubnisbewerbern teilweise schon lange vor der Prüfung bekannt sind. In Norwegen stehen in jedem Testcenter mindestens sechs Routen zur Auswahl; wenigstens eine dieser Prüfungsstrecken muss jährlich durch eine neue Route ersetzt werden. Mit Hilfe eines Grafikprogramms werden Zeichnungen erstellt, die dem Prüfer den Streckenverlauf einschließlich der an den jeweiligen Stellen zu nennenden Instruktionen vorgeben. Da die Auswahl der Strecke unmittelbar vor der Prüfung per Computer erfolgt, kennen weder Prüfer noch Bewerber vorher die zu

fahrende Route. In Russland muss zur Einführung neuer Standardrouten die Genehmigung des staatlichen Generalinspektors für den Straßenverkehr eingeholt werden; in Großbritannien und Nordirland muss eine Bestätigung der Strecke durch den Supervisionsprüfer vorliegen.

Tab. 27: Wahl der Prüfungsstrecke und Vorgaben für Prüfungsstrecken

	Flexible Routen	Feste Routen	Geforderte Bestandteile der Prüfungsstrecke
Belgien		x	Allgemeine Vorgaben
Dänemark	x		Allgemeine Vorgaben
Deutschland	x		Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen, mehreren Fahrstreifen, Fußgängerüberwegen, Haltestellen; Einbahnstraßen; unterschiedlich geregelte Kreuzungen (gemäß Prüfungsrichtlinie)
Estland	x		Unterschiedliche Verkehrsdichten; allgemeine Vorgaben
Finnland	x		Gemäß EU-Richtlinie (s. Ausführungen im Text)
Frankreich	x		Allgemeine Vorgaben
Griechenland	x		Gemäß EU-Richtlinie (s. Ausführungen im Text)
Großbritannien		x	Allgemeine Vorgaben
Irland		x	Gemäß EU-Richtlinie (s. Ausführungen im Text)
Kroatien	x		Kreuzungen; mehrspurige Straßen; Steigungen/Gefälle; Straßenabschnitte, die eine Beschleunigung auf Maximalgeschwindigkeit erlauben; Ampelkreuzungen
Lettland		x	Gemäß EU-Richtlinie (s. Ausführungen im Text)
Litauen		x	2 Straßen mit Gegenverkehr, 2 Einbahnstraßen, 2 Straßen mit unterschiedlicher Anzahl an Fahrstreifen; Steigungen; Straßen mit/ohne Fahrbahnmarkierung, verschiedene Geschwindigkeitszonen, geregelte/ungeregelte Kreuzungen, Straßen mit Busspuren, mit Fußgängerüberwegen
Luxemburg	x		Allgemeine Vorgaben
Monaco	x		Allgemeine Vorgaben
Niederlande	x		Allgemeine Vorgaben
Nordirland		x	Gemäß EU-Richtlinie (s. Ausführungen im Text)
Norwegen		x	Allgemeine Vorgaben
Österreich	x		Verschiedene Verkehrsräume, Kreuzungen mit unterschiedlicher Verkehrsdichte, Ortsgebiete, Steigungen/Gefälle
Polen	x		Allgemeine Vorgaben
Portugal		x	Allgemeine Vorgaben
Russland		x	Zebrastrifen und Fußgängerinsel; Bahnübergänge/ Straßenbahngleise; Straßen bzw. Situationen, in denen Fußgängern/Radfahrern Vortritt gewährt werden muss, Vorfahrtstraßen, Straßen mit Ampelregelung; verschiedene Kreuzungen
Schweden	x		Teilstandardisierte Fahraufgaben, die Streckenanforderungen einschließen
Schweiz		x	Teilstandardisierte Fahraufgaben, die Streckenanforderungen einschließen (gemäß asa-Richtlinien Nr. 7)
Slowakei	x		Allgemeine Vorgaben
Spanien	x		Verkehrszeichen, Ampeln, Kreuzungen, Kreisverkehre, Fußgängerüberwege, genügende Verkehrsdichte
Tschechien	x		Unterschiedliche Verkehrsdichte, verschiedene Straßentypen, Ampelkreuzungen, Orte mit großer Fußgängerzahl, mehrspurige Außerortsstraßen
Türkei			----
Ungarn		x	Haupt-/Nebenstraßen, Einbahnstraßen, Kreisverkehre, Kreuzungen mit/ohne Ampelregulierung und Verkehrszeichen, Abbiegemöglichkeiten nach rechts und links, Straßen mit kreuzenden Straßenbahn- oder Bahnschienen, Möglichkeit zum Rückwärtsfahren und Einparken

Wenden wir uns nun dem zweiten oben genannten Einflussfaktor auf das Schwierigkeitsniveau der Prüfungsfahrt im realen Straßenverkehr zu: der Art und Anzahl der auf der Prüfungsstrecke zu erwartenden situativen Fahranforderungen. Diese situativen Fahranforderungen können über bestimmte Merkmale der Prüfungsstrecke bis zu einem bestimmten (Wahrscheinlichkeits-) Grad vorgegeben bzw. standardisiert werden; in diesem Sinne stellen die vorgegebenen Merkmale der Prüfungsstrecke neben den vorgeschriebenen Grundfahraufgaben den gesetzlich festgelegten Teil der Prüfungsinhalte der praktischen Fahrerlaubnisprüfung dar. Die Spalte „Geforderte Bestandteile der Prüfungsstrecke“ der Tabelle lässt darauf schließen, dass sich die untersuchten Länder stark im Ausmaß und in der Differenziertheit unterscheiden, mit der die Merkmale der Prüfungsstrecken und damit auch die Prüfungsanforderungen an den Bewerber vorgeschrieben sind. Dies gilt unabhängig davon, ob die Prüfer vorgegebene Prüfungsstrecken nutzen oder selbst über den Verlauf der Prüfungsstrecke entscheiden.

Hinter dem Eintrag „Allgemeine Vorgaben“ in der Tabelle verbergen sich beispielsweise Hinweise, dass der Streckenverlauf Innerorts- und Außerortsstraßen beinhalten (Frankreich, Luxemburg) oder eine ausreichende Vielfalt an Fahrsituationen bereithalten solle (Großbritannien, Frankreich; genauere Angaben zu den französischen Streckenanforderungen sind nach Angaben unseres Ansprechpartners aus dem dortigen Evaluationsverfahren ersichtlich). Für die belgische Prüfung wird ebenfalls der Grundsatz formuliert, die Prüfungsfahrt müsse die Prüfung der wichtigsten Fahrverhaltensweisen ermöglichen. In ähnlicher Weise fordert man in Estland eine Streckenwahl, die die Prüfung der Hauptkenntnisse, der Fertigkeiten und des Verhaltens der Bewerber in verschiedenen Verkehrssituationen ermöglicht; diese sind wiederum an anderer Stelle beschrieben. In Großbritannien muss durch die Wahl der Prüfungsstrecke gewährleistet sein, dass alle Fahrerlaubnisbewerber unter Verwendung eines breiten Spektrums von Straßentypen und Verkehrssituationen geprüft werden; weiterhin soll die Route eine ausgewogene Anzahl an Gefahrensituationen aufweisen. In Norwegen sollen die Prüfungsstrecken die wichtigsten Anforderungssituationen der Fahrausbildung (Durchführung der Manöver, Fahren in Bereichen mit hoher Verkehrsdichte, Landstraßen, wenn möglich Schnellstraßen) in einer Weise enthalten, die es erlaubt, jede Anforderungssituation dreimal zu prüfen. Auch in den Niederlanden soll die Strecke ausreichend Gelegenheiten zur Prüfung der Grundfahraufgaben bieten; im Allgemeinen ist ein möglichst ähnlicher Aufbau der Prüfungsstrecken mit gleichem Schwierigkeitsgrad (entsprechend auch in Nordirland) und gleicher Zeitdauer für alle Fahrerlaubnisbewerber anzustreben. Vereinzelt werden in Ländern mit insgesamt eher allgemeinen Streckenanforderungen Streckenlängen vorgeschrieben, beispielsweise in Portugal (zehn Kilometer) und in Irland (fünf Meilen). Vermutlich soll mit einer solchen Mindestvorgabe eine gewisse Anforderungsvielfalt gesichert werden. In Polen existiert eine Prüfungsanforderung hinsichtlich der Verkehrsdichte, die auf Teilen der Strecke nicht weniger als 400 Fahrzeuge pro Stunde auf einer Fahrspur betragen soll.

Solche allgemeinen Streckenbeschreibungen eröffnen dem Prüfer einen relativ großen Interpretationsspielraum bei der Auswahl der konkreten Prüfungsstrecke und überlassen es ihm, die Strecke so zu wählen, dass alle geforderten Fertigkeiten und Verhaltensweisen des Fahrerlaubnisbewerbers geprüft werden können. Im Unterschied dazu stehen die Länder, in denen die Bestandteile und Anforderungssituationen einer Prüfungsstrecke sehr konkret beschrieben werden (s.o.). So nennen die Ansprechpartner aus Finnland, Griechenland, Irland und Nordirland explizit die EU-Führerscheinrichtlinie als Grundlage für die Anforderungen an den Prüfort. Diese sieht folgende Bestandteile als Streckenanforderungen vor: gerade Straßen, auch mit Engstellen; Kurven, Kreuzungen und Einmündungen; sofern vorhanden Autobahnen oder ähnliche Straßen sowie besondere Teile der Straße wie Kreisverkehre, Bahnübergänge, Straßenbahn- oder Bushaltestellen, Fußgängerüberwege und lange

Steigungen. Die praktische Fahrerlaubnisprüfung soll außerhalb und innerhalb geschlossener Ortschaften stattfinden; in Ortschaften sollen alle Arten von Straßen (Tempo-30-Zonen, Wohngebiete, städtische Schnellstraßen) mit unterschiedlicher Verkehrsdichte befahren werden (Richtlinie 2000/56/EG vom 14. September 2000, Anhang II, Absatz 7.4 und Absatz 11). Darüber hinaus ist aus Kroatien, Litauen, Österreich, Russland, Spanien, Tschechien und Ungarn das Vorhandensein von Vorgaben für konkrete Bestandteile der Prüfungstrecken bekannt (s. vorhergehende Tab.).

Eine gewisse Sonderstellung nehmen Deutschland, Schweden und die Schweiz ein. Auch in diesen Ländern versucht man, die Prüfungsanforderungen zu standardisieren, allerdings nicht über Streckenfestlegungen. In Deutschland, wo der Sachverständige selbst über den Verlauf der Prüfungstrecke entscheidet, wird gemäß Abschnitt 5.9 der Prüfungsrichtlinie zunächst gefordert, dass ungefähr die Hälfte der Prüfungsfahrt außerhalb geschlossener Ortschaften erfolgen muss. In der Fahrerlaubnisverordnung werden des Weiteren allgemeine Vorgaben formuliert, beispielsweise: „Der innerörtliche Teil der praktischen Prüfung ist in geschlossenen Ortschaften durchzuführen, die auf Grund des Straßennetzes, der vorhandenen Verkehrszeichen und -einrichtungen sowie der Verkehrsdichte und -struktur die Prüfung der wesentlichen Verkehrsvorgänge ermöglichen. ... Der außerörtliche Teil der praktischen Prüfung ist außerhalb geschlossener Ortschaften in der Umgebung des Prüfortes möglichst unter Einschluss von Autobahnen durchzuführen und muss die Prüfung aller wesentlichen Verkehrsvorgänge auch bei höheren Geschwindigkeiten ermöglichen“ (§ 17 Abs. 4 FeV). In Anlage 11 der Prüfungsrichtlinie werden nun die Anforderungen an den Prüfort und seine Umgebung im Einzelnen definiert; diese ergeben sich aus den zu prüfenden Fahraufgaben wie beispielsweise dem „Befahren von Einbahnstraßen mit der Möglichkeit des Linksabbiegens“, „dem Befahren von Kreuzungen mit der Regel ‚rechts vor links‘“ oder dem „Befahren von Kreuzungen, die durch Lichtzeichen geregelt sind“. Darüber hinaus enthält die Anlage 11 Vorgaben zur Häufigkeit der genannten Situationen bei fünf Fahrprüfungen. Dadurch wird beispielsweise angegeben, welche Streckenbestandteile in jeder Prüfung enthalten sein müssen. In der Schweiz beschreiben die asa-Richtlinien Nummer 7 die geforderten Prüfungselemente, indem die vom Bewerber erwarteten Verhaltensweisen im Verkehr geschildert werden. Diese Anforderungen richten sich nicht nur nach der Art der Prüfung, sondern unter anderem auch nach der Tageszeit, der Witterung und dem Verkehrsaufkommen bei der Prüfung. Aus den geforderten Verhaltensweisen in bestimmten Verkehrssituationen ergeben sich dann Strecken bzw. Streckenkombinationen mit einem spezifischen Anforderungsprofil.

In Schweden soll ebenfalls der Großteil der Fahrzeit auf Schnellstraßen oder Landstraßen verbracht werden. Darüber hinaus werden auch hier konkrete Prüfungsaufgaben festgesetzt, indem man Prüforte oder Klassen von Verkehrssituationen beschreibt und in verschiedene Bereiche einteilt. Aus jedem dieser Bereiche muss der Prüfer mindestens eine Anforderung für jede Prüfungsfahrt auswählen; zudem muss die einzelne Anforderung mindestens in jeder vierten Prüfung vorkommen. Bemerkenswert erscheint, mit welcher Detailliertheit einzelne Prüforte und Klassen von Verkehrssituationen beschrieben werden. Beispielsweise wird für die Situation „Abbiegen nach links“ auch das Vorhandensein von Gegenverkehr gefordert, die Situation „Befahren einer durch Ampeln geregelten Kreuzung“ muss wechselnde Lichtzeichen und die Notwendigkeit beinhalten, mit anderen Verkehrsteilnehmern zu kommunizieren. Liegen die geforderten Situationsmerkmale nicht vollständig vor, gilt die entsprechende Verkehrssituation auch noch nicht als bewältigt. Deshalb muss dann eine ähnliche Situation aufgesucht werden, in der für den Prüfer die Möglichkeit besteht, umfassend zu beurteilen, wie der Bewerber sich verhält, beispielsweise welche Fahrspur er wählt, wie er Lichtzeichen gibt oder ob er seine Geschwindigkeit an die jeweiligen Gegebenheiten anpasst. Durch die Art dieser Vorgaben sind die Prüfungs-

anforderungen einerseits in gewissem Umfang standardisiert, andererseits unterscheiden sich jedoch die Fahrtrouten in der Regel deutlich; gerade die Variabilität und Unvorhersehbarkeit der Prüfungsstrecke gelten in Schweden als wichtigste Auswahlkriterien für die zu fahrenden Routen. Zu dieser Flexibilität trägt auch bei, dass im Rahmen einer weiteren Fahraufgabe ein vorgegebenes Ziel vom Bewerber nach freiem Ermessen angefahren werden soll.

Weitere Anforderungen

In vielen Ländern wird während der praktischen Fahrerlaubnisprüfung vom Prüfer auch erfasst und bewertet, wie der Fahrerlaubnisbewerber die Prüfungsfahrt fahrtechnisch vorbereitet, wie er die Fahrt beendet und wie er das Fahrzeug sichert. Zur fahrtechnischen Vorbereitung zählen meist das Einstellen von Sitz, Kopfstütze und Spiegeln, das Einstellen und Anlegen des Sicherheitsgurts sowie das Schließen der Tür. Darüber hinaus ist in einigen Ländern vor dem Fahrtantritt eine allgemeine Sicherheitskontrolle durchzuführen (Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Litauen, Niederlande, Norwegen, Österreich, Schweden, Schweiz, Spanien, Ungarn). Dies geschieht in der Regel stichprobenweise und wird in vielen Fällen durch Fragen des Prüfers begleitet. Eine solche Sicherheitskontrolle beinhaltet vor allem die Überprüfung der Bremsen und Kontrollleuchten, hinzu kommt in einigen Ländern wie Deutschland, den Niederlanden, Schweden, der Schweiz und Spanien die Überprüfung des Zustands der Reifen sowie die Kontrolle der Beleuchtung, der Kupplung und der akustischen Signaleinrichtungen des Fahrzeugs. In Deutschland, den Niederlanden und der Schweiz soll der Bewerber auch den ordnungsgemäßen Zustand von Motoröl, Kühlmittel und Waschflüssigkeit kontrollieren. Beim Fahrzeugcheck in Norwegen muss der Bewerber Fragen zur Notwendigkeit bestimmter Sicherheitskontrollen und zu ihrer Ausführung beantworten, mögliche Fehler der jeweiligen Fahrzeugsysteme benennen und Hinweise zur Behebung dieser Fehler geben.

In Nordirland muss der Fahrerlaubnisbewerber zwar vor der Prüfungsfahrt keinen praktischen Fahrsicherheits-Check durchführen; die Kenntnisse zur Durchführung einer Überprüfung der Fahrzeugsicherheit werden aber vom Prüfer anhand von Fragen kontrolliert. Während eine solche ggf. den praktischen Fahrsicherheits-Check begleitende mündliche Befragung in manchen Ländern optional durchgeführt führt, besteht in Litauen und Großbritannien die Regel, vor Fahrtantritt immer drei bzw. zwei Fragen zu stellen. In Großbritannien und Nordirland wird das Nichtbeantworten beider Fragen wie ein Fahrfehler gewertet. Neben diesen Fragen zur Kontrolle der Fahrzeugsicherheit werden in einigen Ländern Fragen zu den Bedienelementen des Fahrzeugs gestellt (Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland).

Weitere mündliche Prüfungselemente werden in Österreich und Irland verwendet: In Irland stellen die Prüfer im Rahmen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung Fragen zu den Verkehrsregeln und Verkehrszeichen; in Österreich muss der Prüfer bei Zweifeln an einer ausreichenden Verkehrssinnbildung des Bewerbers während der Prüfungsfahrt unmittelbar vorher erlebte Situationen aus dem Bereich „Gefahrenlehre“ mit dem Bewerber diskutieren und die Angemessenheit der gezeigten Verhaltenssequenzen hinterfragen. Ein Prüfungselement ganz anderer Art findet sich im Rahmen der praktischen Fahrerlaubnisprüfungen in den Niederlanden, Nordirland und Großbritannien: Hier erfolgt zu Beginn der Prüfung ein kurzer Sehtest, bei dem der Fahrerlaubnisbewerber ein Autokennzeichen aus einer Entfernung von ungefähr 25 Metern (Niederlande) bzw. 20 Metern (Großbritannien, Nordirland) erkennen soll. In anderen Ländern wird die Sehfähigkeit hingegen nicht im Rahmen der Prüfung erhoben, stattdessen stellt die Kontrolle der Sehfähigkeit dort wie in Deutschland einen Bestandteil des Antragsverfahrens des Fahrerlaubnisbewerbers dar.

Wenn wir eingangs die Merkmale der Prüfungsstrecke als Kennzeichen der Prüfungsinhalte beschrieben haben, so stellt dies aus methodischer Sicht nur eine (relativ grobe) Möglichkeit der Beschreibung von Prüfungsinhalten dar. Eine detailliertere Beschreibungsmöglichkeit besteht darin, so wie in Deutschland (s. Anlage 10 der Prüfungsrichtlinie) und Schweden im Hinblick auf bestimmte Streckenmerkmale zu erwartende Verkehrssituationen und darauf bezogene erwünschte Verhaltensmuster zu beschreiben. Dies ermöglicht die Erstellung von objektiven Bewertungskriterien, die im Rahmen der Prüfung zu erfassen sind. Als Prüfungskriterium kann dann also erhoben werden, ob und in welcher Qualität der Fahrerlaubnisbewerber vorgegebene Verhaltensmuster realisiert. Normative Vorgaben zu Verhaltensmustern können sich beispielsweise auf die folgenden Bereiche beziehen:

- die korrekte Handhabung von Fahrzeugvorrichtungen,
- das sichere Befahren von bestimmten Straßentypen, Kurven und Kreuzungen (mit unterschiedlicher Regelung der Vorfahrt, auch mit Ampelregelung, sowie mit und ohne Fahrstreifenmarkierung) einschließlich dem sicheren Befahren von Kreisverkehren,
- das ordnungsgemäße Spurhalten, Wechseln der Fahrbahn, Überholen und Vorbeifahren,
- das regelgerechte Abstandhalten zu vorausfahrenden Fahrzeugen oder
- die Wahl der richtigen Geschwindigkeit unter Benutzung des entsprechenden Gangs.

Alle in der vorangegangenen Aufzählung beispielhaft aufgeführten Verhaltensnormen finden sich in unterschiedlicher Zusammensetzung in den Rückmeldungen unserer Ansprechpartner in den untersuchten Ländern. Ob diese Verhaltensvorgaben in anderen europäischen Ländern ähnlich wie in Deutschland in einer Prüfungsrichtlinie sehr detailliert vorgegeben werden oder in eher allgemeiner Form in den länderspezifischen Prüfungsstandards verankert sind, konnten wir noch nicht tief greifend klären; wir kommen im Abschnitt „Prüfungskriterien“ (s. Kapitel 8.4) auf diese Frage zurück.

Über die oben aufgezählten Verhaltensstandards hinaus wird in einigen Ländern wie Estland, Finnland, Kroatien, Litauen, Luxemburg, Nordirland, Polen und Schweden auch vom Fahrerlaubnisbewerber erwartet, (potenzielle) Gefahren und Risiken im Straßenverkehr sensibel zu erkennen, korrekt einzuschätzen und mit richtigen Reaktionen zu beantworten. In der deutschen Fahrerlaubnisverordnung wird gefordert, dass der Bewerber im Rahmen der Prüfungsfahrt zeigen soll, dass er „mit den Gefahren des Straßenverkehrs und den zu ihrer Abwehr erforderlichen Verhaltensweisen vertraut ist“ (FeV, Anhang 1, Abschnitt 2.1.5).

In der Schweiz fordert man explizit eine umweltschonende und wirtschaftliche Fahrweise bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung: Der Bewerber soll den Motor abstellen, wenn dies sinnvoll erscheint; weiterhin soll er die für eine umweltbewusste Fahrweise richtigen Gänge wählen sowie Lärm, unnötige Abgasemissionen und andere Belästigungen vermeiden. Derartige Forderungen nach einer umweltfreundlichen bzw. energiesparenden Fahrweise finden sich auch in Deutschland, Estland, Finnland, Griechenland, Irland, Kroatien, Litauen, den Niederlanden, Nordirland, Österreich, Schweden, der Schweiz und Ungarn.

8.4 Auswertung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung

Prüfungskriterien

In allen untersuchten Ländern bis auf Finnland, die Niederlande und Monaco werden nach Angaben unserer Ansprechpartner offizielle Kriterienlisten verwendet, anhand derer die Leistungen der Fahrerlaubnisbewerber in der praktischen Fahrerlaubnisprüfung bewertet

werden. In Finnland und den Niederlanden existieren hingegen lediglich allgemeine Vorgaben dazu, welche Verhaltens- und Leistungsaspekte des Fahrerlaubnisbewerbers der Prüfer bei der Beurteilung zu beachten hat; aus Monaco liegen uns keine Angaben zu diesem Punkt vor.

Vergleicht man die vorliegenden Bewertungskriterien der Länder, so zeigen sich deutliche Unterschiede in der Differenziertheit der Beschreibungen (aus Dänemark, Spanien und der Türkei liegen uns leider keine genaueren Angaben zu den verwendeten Kriterienlisten vor, die Ansprechpartner aus Spanien haben lediglich auf einen sehr detaillierten Katalog verwiesen). So scheinen die in manchen Ländern verwendeten Kriterienlisten nur wenig über die allgemeinen Vorgaben zu Prüfungskriterien in Finnland und den Niederlanden hinauszugehen (s.o.). Beispielsweise wird in Kroatien lediglich gefordert, dass der Bewerber alle Aufgaben akkurat ausführt, ohne sich selbst oder andere zu gefährden und ohne den normalen Verkehrsfluss zu beeinträchtigen. Ein ähnlich geringer Differenzierungsgrad findet sich in Estland und Polen bei den Prüfungskriterien. In Ungarn wird stark auf eine defensive und sichere Fahrweise geachtet, der Bewerber soll vorausschauend und eigenständig fahren.

In Tschechien soll der Fahrerlaubnisbewerber in jeder Verkehrssituation zeigen, dass er das Fahrzeug sicher führen kann. Während der Fahrt begangene Fehler wie das Herbeiführen einer gefährlichen Situation oder die Notwendigkeit einer Intervention des Prüfers führen zum Nichtbestehen der Prüfung. Auch in Schweden gelten bestimmte Fahrfehler oder ein Fehler, aufgrund dessen der Prüfer intervenieren muss, als „Negatives Kriterium“, das zum Nichtbestehen der Prüfung führt. Als „Positives Kriterium“ wird hier ein übergreifendes Urteil des Prüfers in Bezug auf die Frage verlangt, ob der Fahrerlaubnisbewerber die Fähigkeit aufweist, in unterschiedlichen Verkehrssituationen und unter verschiedenen Umständen sicher zu fahren. Folgende fünf Kompetenzen werden bei dieser Bewertung berücksichtigt:

- a) Geschwindigkeitsverhalten bzw. Geschwindigkeitsanpassung,
- b) Fahrfertigkeiten,
- c) Positionierung des Fahrzeugs,
- d) Verkehrsverhalten, beispielsweise im Sinne der Einhaltung der Verkehrsregeln oder der Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern,
- e) Aufmerksamkeit, beispielsweise gegenüber Gefahrensituationen.

Darüber hinaus werden die Fahrfähigkeiten des Bewerbers in Bezug auf die Beobachtung der Fahrbahn, auf das Abstandhalten und wenn möglich auch auf das Überholen beobachtet. Weitere Beurteilungskriterien stellen das Verhalten des Bewerbers gegenüber Fußgängern, seine Bremsbereitschaft und seine Bereitschaft, Vorfahrt zu gewähren, sowie seine Bemühungen um eine energiesparende Fahrweise dar.

In Portugal und Luxemburg existieren ebenfalls Kriterienkataloge mit Verhaltensweisen, die bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung gezeigt werden müssen bzw. nicht auftreten dürfen. So wird in Portugal bewertet, ob der Fahrerlaubnisbewerber alle Aufgaben souverän ausführt, wie er Vorkehrungen trifft, um ein sicheres Fahren zu gewährleisten, und ob er in der Lage ist, die Verkehrsvorschriften anzuwenden. Wenn der Bewerber beispielsweise bei der Prüfung dreimal vergeblich versucht hat, das Fahrzeug einzuparken, wenn er nicht defensiv gefahren ist oder wenn er sich dreimal vergeblich bemüht hat, an einer Steigung anzufahren, gilt die Prüfung als nicht bestanden. In Luxemburg verlangt man für das Bestehen der Prüfung die Einhaltung der Straßenverkehrsordnung, Fahrzeugbeherrschung, ein angemessenes Geschwindigkeitsverhalten ohne unnötige Fahrspurwechsel, korrektes Fahren in Kurven, eine Anpassung der Geschwindigkeit beispielsweise bei Steigungen, Gefällen, Abbiegevorgängen und Engstellen, die richtige Handhabung der Beleuchtungs-

einrichtungen, der Hupe und der technischen Hilfsmittel, regelgerechtes Abstandhalten, einwandfreies Überholen und Vorbeifahren sowie insgesamt ein sicheres Fahren unter Nutzung der Rückspiegel und mit Einsatz des Schulterblicks. In Irland, Nordirland und Großbritannien existiert eine Liste von Fahrfehlern, die zum Nichtbestehen der Prüfung führen; in den beiden letztgenannten Ländern umfasst diese Liste 22 Bewertungsaspekte.

In manchen Ländern ordnet man die in den Kriterienlisten aufgeführten Verhaltensweisen bzw. Fahrfehler gemäß ihrer Bedeutsamkeit für die Verkehrssicherheit verschiedenen Kategorien zu. Zum Beispiel erfolgt in Belgien bei jeder Fahraufgabe eine Bewertung der Leistung des Bewerbers auf einer vierstufigen Skala mit den Niveaustufen „Schlecht“, „Ungenügend“, „Unter Vorbehalt“ und „Befriedigend“. In methodisch ähnlicher Weise werden in Frankreich, Großbritannien, Irland, Nordirland, Norwegen, Österreich, Russland und der Schweiz die bei der Prüfung auftretenden Fahrfehler in drei Fehlerkategorien bzw. Fehlergrade klassifiziert. So verwendet man in Frankreich beispielsweise eine Einteilung in „erlaubte“, „geduldete“ und „nicht geduldete“ Fehler. In der britischen und nordirischen Fahrfehlerklassifikation werden Fehler als einfache „Fahrfehler“ („Driving Fault“), als „Erhebliche Fehler“ („Serious Fault“) oder als „Gefährliche Fehler“ („Dangerous Fault“) registriert. In Norwegen wird in ähnlicher Weise eine geringfügige Abweichung von der Straßenverkehrsordnung als „Geringer Fahrfehler“ (Fehler der Kategorie 1) bezeichnet; hinter der Kategorie 2 „Substanzieller Fahrfehler“ verbergen sich Fehler, die zu einer gefährlichen Situation führen können; und in der Kategorie 3 „Entscheidender Fahrfehler“ finden sich Fehler, bei denen der Prüfer körperlich oder verbal eingreifen muss, um eine Gefahr abzuwenden. In jedem Fall wird also zwischen sicherheitsunerheblichen Fahrfehlern, potentiell gefährlichen Fahrfehlern und einer tatsächlich eingetretenen Verkehrgefährdung unterschieden. Insgesamt gilt die Prüfung in Norwegen als nicht bestanden, wenn

- (a) der Bewerber eine bestimmte Anzahl von Fahrfehlern der Kategorie 1 überschritten hat oder
- (b) er ein- bis dreimal mit Fehlern der Kategorie 2 (in Abhängigkeit von der Anzahl der aufgetretenen Fehler der Kategorie 1) auffällig wurde oder
- (c) er einmal einen Fehler der Kategorie 3 begangen hat.

Letztendlich entscheidet jedoch der Prüfer über das Bestehen der Prüfung. Sein Urteil kann dabei auch vom mathematisch errechneten Ergebnis abweichen. Darüber hinaus wird in Norwegen auch vorbildliches Verhalten explizit bei der Prüfungsbewertung berücksichtigt, indem der Bewerber für jedes überdurchschnittlich gute Verhalten einen Pluspunkt erhält.

In anderen Ländern werden zweistufige Fahrfehlerklassifikationen verwendet. So unterscheidet man beispielsweise in Litauen „Kritische Fehler“ von „Nicht kritischen Fehlern“; in Griechenland spricht man von „Schwerwiegenden Verstößen“ (z.B. Nichtbeachten eines Rot-Signals an der Ampel, Verkehrsgefährdung) und „Weniger schwerwiegenden Verstößen“ (z.B. Abweichungen von der optimalen Position auf der Fahrbahn, falsche Signalgebung). In Deutschland wird „Erhebliches Fehlverhalten“ (z.B. Gefährdung oder tatsächliche Schädigung eines Verkehrsteilnehmers, grobe Missachtung von Vorfahrts- und Vorrangregelungen, Nichtbeachten eines Rot-Signals an der Ampel, eines Stopp-Schildes, eines Einfahrt-Verboten-Schildes oder anderer Verkehrsverbote) von übrigen Fahrfehlern wie mangelhafte Verkehrsbeobachtung, nicht angepasste Geschwindigkeit oder fehlerhaftes Abstandhalten unterschieden. Letztere führen erst bei Wiederholung oder Häufung zum Nichtbestehen der Prüfung. In der Regel handelt es sich bei den jeweils am schwersten wiegenden Fahrfehlern jeder Klassifikation um Fehler, die gemäß EU-Führerscheinrichtlinie (Anhang II, Absatz 9.1) den Abbruch der Prüfung zur Folge haben.

In fast allen Ländern mit elaborierten Fahrfehlerklassifikationen existieren ähnlich wie in Norwegen Richtlinien zur erlaubten Höchstanzahl von Fehlern innerhalb der einzelnen

Fehlerkategorien. Manchmal werden die begangenen Fahrfehler auch anhand eines Fehlerpunktesystems in Fehlerpunkte umgerechnet: In Abhängigkeit davon, wie ein Fehlverhalten kategorisiert wird, erhält der Fahrerlaubnisbewerber eine bestimmte Fehlerpunktzahl zugeschrieben. Überschreitet der Bewerber die jeweiligen Höchstgrenzen an Fahrfehlern bzw. Fehlerpunkten nicht, hat er die Prüfung bestanden. Dabei gelten in Irland klare Festlegungen, wie viele Fehler eines bestimmten Schweregrads ein Bewerber zeigen darf; auch die Kriterien für die Zuordnung der Verhaltensweisen des Bewerbers zu diesen Fehlerkategorien sind detailliert geregelt. Für die Gesamtbewertung der Prüfung wird hier auch berücksichtigt, ob es sich bei den begangenen Fehlern um gänzlich verschiedene Fehler, um unterschiedliche Fehler aus demselben Bewertungsbereich oder gar um Wiederholungen desselben Fehlers handelt.

Ein Beispiel für ein differenziertes Punktesystem, das sich über die beiden Teile der praktischen Fahrerlaubnisprüfung (Übungsplatz und Realverkehr) erstreckt und unterschiedliche Fehlergewichtungen berücksichtigt, findet sich in Russland. Bei der russischen praktischen Prüfung wird jede Prüfungsaufgabe, also die drei Grundfahraufgaben auf dem Übungsplatz (s.o.) und die Prüfungsfahrt im Realverkehr, zunächst separat beurteilt. Dazu werden die begangenen Fahrfehler als „Leichte Fehler“ (ein Strafpunkt), „Mittlere Fehler“ (drei Strafpunkte) oder „Grobe Fehler“ (fünf Strafpunkte) klassifiziert. Danach werden die Fehlerpunktzahlen addiert. Eine Prüfungsaufgabe gilt als erfüllt, wenn der Fahrerlaubnisbewerber die Höchstzahl von fünf Fehlerpunkten nicht überschreitet. Nach einer nicht erfüllten Prüfungsaufgabe bekommt er die Möglichkeit, diese einmal zu wiederholen. Für die Prüfungsentscheidung über die gesamte praktische Fahrerlaubnisprüfung werden die Teilergebnisse der beiden einzelnen Prüfungsaufgaben zusammengefasst.

In Österreich werden an die Dokumentation und Bewertung der Prüfung Maßstäbe angelegt, die über eine Auflistung und Aggregation der Fahrfehler hinausgehen. Die österreichischen Prüfer müssen zu jeder Prüfung zusätzlich ein fachlich fundiertes Gutachten darüber abgeben, ob der Fahrerlaubnisbewerber

- vor Antritt der Fahrt die erforderliche Fahrzeugkontrolle sachgemäß vornimmt,
- die vorgeschriebenen Fahrübungen beherrscht und
- während der Prüfungsfahrt die Betätigungsvorrichtungen richtig handhabt, die erforderliche Ruhe, Geistesgegenwart und Selbständigkeit sowie Verständnis für die verschiedenen Verkehrslagen besitzt und die Verkehrsvorschriften beim Lenken des Kraftfahrzeugs einzuhalten vermag.

Prüfungsprotokoll und Beratungsgespräch

Nach der praktischen Fahrerlaubnisprüfung wird dem Fahrerlaubnisbewerber in den meisten untersuchten Ländern ein Beratungsgespräch angeboten (s. folgende Tab.; hier finden sich ggf. auch zusätzliche Angaben zu Besonderheiten der Prüfungspraxis in dem jeweiligen Land). In diesem Beratungsgespräch benennt und erläutert der Prüfer in der Regel die aufgetretenen Fahrfehler und das Prüfungsergebnis; darüber hinaus gibt er dem Bewerber auch Hinweise für die Verbesserung der Fahrfähigkeiten.

Tab. 28: Art der Rückmeldung des Prüfungsergebnisses und nationale Besonderheiten hinsichtlich der praktischen Fahrerlaubnisprüfung

	Rückmeldung		Besonderheiten
	Beratungsgespräch	Prüfungsprotokoll	
Belgien	x		Es existieren verschiedene Modelle der Fahrausbildung, ggf. gibt es eine Praxisphase selbstständigen Fahrens vor Ablegen der praktischen Prüfung.
Dänemark	x		
Deutschland	x	Bei Nichtbestehen	Die praktische Prüfung gliedert sich in: (1) Fahrtechnische Vorbereitung, (2) Grundfahraufgaben, (3) Prüfungsfahrt.
Estland	x		Bei der Prüfung auf dem Übungsgelände wird auch das Fahren auf glatter Fahrbahnoberfläche geprüft.
Finnland	x		
Frankreich		x	Das Ergebnis der theoretischen Prüfung ist gültig für 5 praktische Prüfungen innerhalb von 2 Jahren.
Griechenland			
Großbritannien	x	x	
Irland		x	Der Bewerber erhält nach Bestehen der theoretischen Prüfung eine provisorische Fahrerlaubnis; es folgt eine Praxisphase selbstständigen Fahrens vor Ablegen der praktischen Prüfung.
Kroatien		x	Bei fünffachem Nichtbestehen der praktischen Prüfung müssen die theoretische, die praktische und die Erste-Hilfe-Prüfung wiederholt werden.
Lettland	x		
Litauen	x	x	Die praktische Prüfung gliedert sich in 4 Teile: (1) Kontrolle am Fahrzeug, (2) Aufgaben auf dem Übungsplatz, (3) das Fahren im Verkehr, (4) die Diskussion erlebter Situationen.
Luxemburg	x		
Monaco	x		
Niederlande	x	x	Es wird eine Vorprüfung angeboten; die Prüfung der Grundfahraufgaben in der eigentlichen Prüfung entfällt, sofern diese in der Vorprüfung erfolgreich durchgeführt wurden.
Nordirland	x		
Norwegen	x	x	Die Fahrschule wird formal nicht in die Prüfung einbezogen, sie vermietet meist lediglich das Fahrzeug.
Österreich		x	Die praktische Prüfung gliedert sich in 4 Teile: (1) Kontrolle am Fahrzeug, (2) Langsamfahrübungen, (3) das Fahren im realen Verkehr, (4) die Diskussion erlebter Situationen.
Polen		Bei Nichtbestehen	Die praktische Prüfung findet direkt im Anschluss an die theoretische Prüfung statt.
Portugal	x	x	
Russland		x	
Schweden	x	x	Vor Ablegen der praktischen Prüfung ist ein Sicherheitstraining zu absolvieren.
Schweiz	x	x (z. T. nur bei Nichtbestehen)	Der Verkehrskunde-Unterricht zu Themen wie "Vorausschauendes Fahren" und „Risikoverhalten“ muss absolviert werden. Bei dreimaligem Nichtbestehen der praktischen Prüfung hat sich der Bewerber einem psychologischen Test zu unterziehen.
Slowakei			Die praktische Prüfung findet direkt im Anschluss an die theoretische Prüfung statt. Kenntnisse zur Konstruktion des Kraftfahrzeugs sind Bestandteil der Prüfung.
Spanien		x	
Tschechien	x		
Türkei			
Ungarn	x		Es müssen mindestens 30 Stunden praktische Fahrausbildung vor Ablegen der Prüfung absolviert werden.

In Frankreich, Irland, Kroatien, Österreich, Polen, Russland und Spanien erhält der Fahrerlaubnisbewerber ausschließlich ein schriftliches Prüfungsprotokoll, das Angaben zur Ausführung der Prüfungsaufgaben bzw. zu den gezeigten Fahrfehlern enthält. Das russische Prüfungsprotokoll enthält auch die vom Fahrerlaubnisbewerber erreichte Fehlerpunktzahl. In Schweden erhalten Bewerber ebenfalls in jedem Fall eine Kopie des Beurteilungsbogens. Im Fall des Nichtbestehens der Prüfung markiert der Prüfer hierauf alle Fehler und weist auf bestimmte Schwächen des Bewerbers wie beispielsweise eine mangelnde Verkehrsbeobachtung in Kreisverkehren hin. Auf diese Weise dient der Beurteilungsbogen dem Bewerber sowohl als Rückmeldung seiner Leistung als auch als Hinweis auf seinen weiteren Übungsbedarf. Auf dem österreichischen Prüfprotokoll werden Aussagen zur Prüfungsdauer, Prüfungsstrecke und zur Bewertung vermerkt. Zudem findet in Österreich nach der Prüfung ein Gespräch statt, in dem der Bewerber die Möglichkeit erhält, seine Fehler zu erklären. Dabei kann nicht nur der Bewerber, sondern auch der Prüfer zu neuen prüfungsrelevanten Erkenntnissen gelangen; denken wir beispielsweise an die Wahrnehmungen und Motive des Bewerbers, die zu seinen Fahrfehlern geführt haben.

In Polen, Deutschland und zumindest einigen Kantonen der Schweiz wird dem Bewerber das Prüfungsprotokoll nur ausgehändigt, wenn er die Prüfung nicht bestanden hat. Dabei handelt es sich in Deutschland um ein Fehlerprotokoll, in dem die vom Bewerber gezeigten Fehler markiert werden. Auf Wunsch wird zusätzlich zur Aushändigung dieses Protokolls ein kurzes Beratungsgespräch geführt. In der Türkei wird den Bewerbern weder ein Prüfungsprotokoll überreicht noch wird ein Beratungsgespräch mit ihnen durchgeführt. Dagegen erhalten die Bewerber in Großbritannien, den Niederlanden, Norwegen, Portugal und einigen Kantonen der Schweiz grundsätzlich sowohl ein schriftliches Prüfungsprotokoll als auch eine mündliche Beratung. In den Niederlanden erhält auch der Fahrlehrer ein Protokoll der Prüfung; ein ausführliches Nachgespräch findet in einem Beratungsraum statt.

9 Schlussbemerkung

Die vorliegende vergleichende Bestandsaufnahme zur theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung in 28 europäischen Ländern zeigt neben einem weitgehend übereinstimmenden Kern bei den Prüfungsinhalten auch eine große Variabilität bei den methodischen Details der Prüfungsdurchführung. Dabei finden sich beträchtliche methodische Prüfungsunterschiede nicht zuletzt zwischen den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union, die der EU-Führerscheinrichtlinie als einem gemeinsamen Mindeststandard für die Umsetzung der Fahrerlaubnisprüfungen verpflichtet sind. Das Wissen um diese Unterschiede und ihre wissenschaftliche Reflexion können Anregungen für die Optimierung der nationalen Prüfungssysteme bieten. Gleichzeitig zeigen sich Spielräume und Grenzen für eine wünschenswerte Harmonisierung der Prüfungsgestaltung im europäischen Maßstab. Der vorliegende Recherchebericht ist als ein Beitrag zur Bereitstellung dieses Wissens zu verstehen und sollte einerseits Informationen für die Weiterentwicklung der nationalen Prüfungssysteme und ihre Harmonisierung in Europa geben. Andererseits sollte er gerade auch die Vielfalt der nationalen Gestaltungsvarianten und Prüfungserfahrungen als wertvolle Quelle für mögliche Entwicklungsfortschritte bei der Fahrerlaubnisprüfung kennzeichnen.

Literatur

Bönninger, J. & Sturzbecher, D. (2004). Qualität der Fahrerlaubnisprüfung. Ein Reformvorschlag für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen*.

Bächli-Biétry, J. (1991). Erarbeitung einer Methode zur theoretischen Prüfung des Verkehrssinns. Bfu-Report 16. Bern: Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu.

Anhang

Anhang 1: Liste aller Kontaktpersonen

Land	Organisation	CIECA-Mitglied	Titel	Name
Belgien	Groupement des Organismes de Contrôle Automobile (GOCA)	x	Mr.	Jacques Quoirin
Bulgarien	Action Interministériel		Mr.	I. Illiev
Dänemark	Rigspolitiet, Færdselsafdelingen (National Danish Police)	x	Mr.	Mads Mazanti Hansen
Dänemark	Rigpolitiets, Færdselsafdelingen; The National Commissioner of the Danish Police Traffic Department	x	Mr.	Ole Qvist
Deutschland	Arbeitsgemeinschaft Technische Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr 21 (arge tp 21)		Mr.	Winfried Wagner
Deutschland	Verband der Technischen Überwachungs-Vereine (VdTÜV)	x	Mr.	Arne Böhne
Estland	Estonian Motor Vehicle Registration Centre; Deputy Director	x	Mr.	Juhan Kaarpalu
Estland	Estonian Motor Vehicle Registration Centre, Department of Examination	x	Mrs.	Eviliis Nagel
Finnland	AKE Vehicle Administration, head of driver training unit	x	Mr.	Sami Mynttinen
Finnland	AKE Vehicle Administration	x	Mr.	Veijo Tuononen
Frankreich	Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement; Direction à l'éducation routière	x	Mr.	Jean-Pierre Fougère
Griechenland	Ministerium für Verkehr und Kommunikation, Direktion für Verkehrssicherheit		Mr.	Dimitris Gialouris
Großbritannien	Driving Standards Agency	x	Mr.	Robin Cummins
Großbritannien	Driving Standards Agency	x	Mr.	Peter Burton

Irland	Department of Transport	x	Mr.	Liam Keane
Kroatien	Hrvatski Autoklub (HAK); Head of Department of Driving Exams and Driving school supervision	x	Mr.	Nenad Zuber
Kroatien	Hrvatski Autoklub (HAK)	x	Mr.	Milan Pajnic
Lettland	Ministry of Transport Road Traffic Safety Directorate	x	Mr.	Juris Teteris
Litauen	Regitra State Enterprise	x	Mr.	Saulius Šuminas
Luxemburg	Ministère des Transports	x	Ms.	Maggy Husslein
Luxemburg	Ministère des Transports; Examineur en chef	x	Mr.	Jean-Paul Gillen
Monaco	Ministère D'État, Direction des titres de circulation; Inspecteur des permis de conduire	x	Mr.	Jean Aubert
Niederlande	CBR – Central Bureau Rijvaardigheidsbewijzen	x	Mrs.	Martina Hendrix
Niederlande	CBR – Central Bureau Rijvaardigheidsbewijzen; Manager Prüferausbildung	x	Mr.	Han Rietman
Nordirland	Driver & Vehicle Testing Agency	x	Mr.	Brian Morrison
Norwegen	Public Roads Administration; Head office of 80 Norwegian test centres	x	Mr.	Jan Edv. Isachsen
Österreich	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abt. II/B/7	x	Mr.	Wolfgang Schubert
Polen	Ministry of Infrastructure Road Transport Department	x		
Polen	WORD Walbrzych	x	Mr.	Wojciech Stasiak
Portugal	Ministerio da Administração Interna	x	Ms.	Fatima Abreu
Russland	General-Staatsdepartement für Automobilinspektion			

Schweden	Swedish Road Administration (SRA), Driving Licence Section	x	Mr.	Hans Mattsson
Schweiz	Directeur Office de la circulation et de la navigation	x	Mr.	Roland Klaus
Slowakei	SLOVDEKRA – DEKRA der slowakischen Republik		Mr.	Ladislav Jelinek
Slowenien	Promotehna d.o.o.		Mr.	Peter Breznik
Spanien	Dirección General del Tráfico	x	Mr.	Fernando Muñoz-Peláez
Tschechien	Traffic Academy of Bohemia; President	(EFA-Mitglied)	Mr.	Robert Kotál
Türkei	Ministry of National Education General Directorate of Special Education Institutes			
Ungarn	General Inspectorate of Transport	x	Dr.	Gabor Buzási
Ungarn	General Inspectorate of Transport; Deputy Director	x	Mrs.	Márta Szabényi

Anhang 2: Für die Fahrerlaubnisprüfung relevante nationale Gesetze

	Allgemeine Gesetze	Gesetze auf untergeordneter Ebene (Ausgestaltungsrichtlinien o. ä.)
Belgien	Code de la route du 01/12/75 (Straßenverkehrsgesetz), La Loi relative à la police de la circulation routière du 16/03/68, L'Arrêté Royal relatif au permis de conduire du 23/03/98	Arrêté ministériel fixant le nombre, le lieu d'établissement, la compétence territoriale et les règles relatives à l'organisation des centres d'examen (A.M. 7.2.1977)
Dänemark	Straßenverkehrsgesetz	Bekendtgørelse om kørekort
Deutschland	Straßenverkehrsgesetz (StVG), Fahrerlaubnisverordnung (FeV)	Prüfungsrichtlinie
Estland	Verordnung Nr. 41 des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums vom 20. April 2001 bezüglich der Fahrerlaubnis und der Fahrerlaubnisdokumente	
Finnland	Road Traffic Act, Kapitel 5 (267/1981), Decree on Driving Licences (845/1990)	Act on Arranging Driver Examination Operations (535/1998)
Frankreich	Code de la route (Straßenverkehrsgesetz)	Ausführungsverordnungen des Verkehrsministeriums zur Durchführung der Fahrerlaubnisprüfungen
Griechenland	Straßenverkehrsgesetz, Dekret Nr. 19/1995 des Verkehrsministeriums für die Umsetzung der EU-Direktive 91/439, Verfügung 47919/5195/2003 des Verkehrsministeriums zur Umsetzung der EU-Direktive 2000/56/EU	Ministeriumsverordnung 58930/480/1999
Großbritannien	Highway Code, Road Traffic Act 1988	Motor Vehicles (Driving Licences) Regulations 1999 (SI 2864)
Irland	EU-Direktive 2000/56/EU; Road Traffic Act	Road Traffic (Licensing of drivers) Regulations
Kroatien	KAK-Gesetz (NN Nr. 2-94) von 1994; Straßenverkehrssicherheitsgesetz, Ausführungen zur Fahrschulausbildung und zum Fahrerlaubnis-erwerb	Bestimmungen a) zur Vorbereitung und Ausführung von Fahrerlaubnisprüfungen, b) zum Fahren und zur Ernennung der Mitglieder des Prüfungsausschusses; c) zu Fahrschulen und zur Überwachung von Fahrerlaubnisprüfungen
Lettland	Straßenverkehrsrecht vom 21. Oktober 1997	
Litauen	Gesetz zur Straßenverkehrssicherheit vom 12. Oktober 2000	Regelung der Fahrerlaubnisprüfung gemäß der Verordnung des Innenministers Nr. 1V-11 vom 14. Januar 2005
Luxemburg	Gesetz vom 14. Februar 1955 (und nachfolgende Änderungen) zur Regelung des Straßenverkehrs auf allen öffentlichen Straßen	Verordnung vom 23. November 1955; ministerielle Regelung vom 19. August 1996 der Prüfungen zum Fahrerlaubnis-erwerb

Monaco	Ordonnance Souveraine n°1691 portant réglementation de la police de la circulation routière (Straßenverkehrsordng.)	Ministerielle Ausführungsverordnung zur Durchführung der Fahrerlaubnisprüfung (Arrêté ministériel n°94-86)
Niederlande	Wegenverkeerswet 1994, Reglement rijbewijzen, Wet Rijonderricht Motorrijtuigen	Uitvoeringsvoorschriften
Nordirland	Road Traffic Order von Nordirland (1981), Motor Vehicles (Driving Licences) Regulations 1996 von Nordirland	(Anhänge zu) Motor Vehicles (Driving Licences) Regulations (NI) 1996
Norwegen	Road Traffic Act (Straßenverkehrsgesetz)	Bestimmungen zur Fahrausbildung und zur Fahrerlaubnisprüfung
Österreich	§§ 11 und 12 Führerscheingesetz, BGBl. I, Nr. 120/1997; Fahrprüfungsverordnung (FSG-PV) aus den Jahren 1997, 1998, 2002 und 2004	Prüferhandbuch für die praktische Prüfung
Polen	Verkehrsrecht vom 20. Juni 1997, Richtlinie des Verkehrsministers vom 14. Dezember 2001, vom 1. Januar 2002, vom 23. Dezember 2003 (Veränderungen ab 1. April 2004), Prüfungsverordnung aus dem Jahre 2001	
Portugal	Straßenverkehrsgesetz; Legislation Decreto-Lei n° 209/98 vom 15. Juli 1998; Anexo I, sec. II und III da Portaria n° 520/98 vom 14. August 1998; Portaria 528/00 vom 28. Juli 2000	
Russland	Gesetz über die Sicherheit im Straßenverkehr vom 10.12.1995, Nr. 196-FZ der Russischen Föderation, Prüfungsverordnung vom 15.12.1999, Nr. 1396 und vom 08.09.2000, Instruktion des Generalinspektors für den Straßenverkehr über die Durchführung und Organisation der Prüfungen Nr. 782, anerkannt vom Innenministerium am 20.06.2000	
Schweden	Driving Licence Act (1998, letzte Ergänzung 2003) – Gesetz für Fahrerlaubnisse; Straßenverkehrsgesetz; Gesetz für Fahrschulen Bestimmungen zur Gesetzesanwendung,	Weitere interne Regulierungen der SRA zur Testroutine, zur Testkonstruktion und zur Qualitätskontrolle

	Gesetze zu Fahrausbildung, zur Verkehrssicherheit; Nationales Curriculum zur Ausbildung (Erlass der Schwedischen Straßenverwaltung, SRA)	
Schweiz	Straßenverkehrsgesetz (SVG) des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr und Energie, Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV)	Richtlinien der asa (interkantonale Regelungen) Ev. Kantonale Rechtserlasse; Weisungen des ASTRA
Slowakei	Gesetz Nr. 315 aus dem Jahre 1996	DVO SR – Durchführungsverordnung des Nationalrates der Slowakischen Republik Nr. 225/2004, Nr. 116/1997, Nr. 90/1997, Nr. 308/1999
Spanien	Straßenverkehrsgesetz; Reglamento General de Conductores, Real Decreto 772 /1997; Gesetz vom 4.12.2000 und seine Änderung 1272/2002	
Tschechien	Gesetz der Tschechischen Republik Nr. 247 aus dem Jahre 2000	Verordnung Nr. 167 aus dem Jahre 2002
Türkei	Straßenverkehrsgesetz, Gesetz Nr. 2918	Verordnung „Gesetzesgrundlage und Regelung der Fahrerlaubnisprüfungen“ des Bildungsministeriums, Generaldirektorat der privaten Bildungsinstitutionen, Juli 2002
Ungarn	Verkehrsrecht aus dem Jahre 1998; ministerielle Verordnungen 20/1992 (VII. 21.) KHVM und 1/1975 (II.5.)	Verordnung des Hauptverkehrsamtes unter besonderer Beachtung der ministeriellen Verordnung 20/1992 (VII. 21) und des Annex II der EU-Richtlinie 2000/56

Anhang 3: Systematik der Prüfungsinhalte in den untersuchten Ländern

Belgien

1. Inhalte des Gesetzes zur Verkehrspolizei
2. Inhalte der Durchführungsverordnung zum Gesetz zur Verkehrspolizei
3. Inhalte der Verordnung zu Verkehrsverstößen
4. Aufmerksamkeit und Verhalten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern
5. Wahrnehmung und Reaktionszeit beim Fahren; Wirkungen von Alkohol, Drogen, Medikamenten, Übermüdung und Emotionen auf das Fahrverhalten
6. Abstandhalten im Verkehr; Bremswege; Bremsverhalten bei unterschiedlichen Witterungs- und Straßenverhältnissen
7. Fahrrisiken in Abhängigkeit von Witterungsverhältnissen, Tageszeit und bei Nacht
8. Fahrrisiken von Fahranfängern aufgrund von Unerfahrenheit; Fahrrisiken aufgrund der Verkehrsteilnahme von ungeschützten Verkehrsteilnehmern (Fußgänger, Kinder, Radfahrer, Mobilitätsbehinderte)
9. Fahrrisiken unterschiedlicher Fahrzeugtypen aufgrund ihrer unterschiedlicher Sichtbarkeit
10. Bestimmungen über die Pflichten des Fahrzeughalters und über die erforderlichen Fahrzeugdokumente
11. Verhalten im Falle eines Unfalls
12. Sicherheit bei Ladung und beim Transport von Personen
13. Sicherheitsrelevante Fahrzeugtechnik
14. Nutzung von Sicherheitsgurt und Kindersicherung
15. Umweltgerechtes Fahrverhalten

Dänemark

1. Die Verantwortung des Fahrers und Fahrzeughalters
2. Aufbau und Ausstattung des Fahrzeugs
3. Fahrzeugpapiere
4. Vorschriften zu Fahrfertigkeiten und Gesundheit
5. Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer
6. Einschätzung anderer Verkehrsteilnehmer (allgemeine Risiken, häufige Konfliktpartner und Unfallursachen)
7. Eigene Einstellung und Verhalten
8. Risiken im Verkehr
9. Verkehrsregelungen
10. Risikofaktoren durch Merkmale anderer Fahrzeuge sowie durch Verhaltenstendenzen anderer Verkehrsteilnehmer
11. Fahraufgaben
12. Fahrzeugübergabe an andere Personen

Deutschland

Die Themenbereiche gelten für den Grundstoff (allgemeine Fragen) und den Zusatzstoff (klassenspezifische Fragen):

1. Gefahrenlehre
 - 1.1. Grundformen des Verkehrsverhaltens
 - 1.2. Verhalten gegenüber Fußgängern
 - 1.3. Fahrbahn- und Witterungsverhältnisse
 - 1.4. Dunkelheit und schlechte Sicht
 - 1.5. Geschwindigkeit
 - 1.6. Überholen
 - 1.7. Besondere Verkehrssituationen
 - 1.8. Autobahn (nur Zusatzstoff)
 - 1.9. Alkohol, Drogen, Medikamente

- 1.10. Ermüdung, Ablenkung (nur Zusatzstoff)
- 1.11. Affektiv-emotionales Verhalten im Straßenverkehr (nur Zusatzstoff)
- 2. Verhalten im Straßenverkehr
 - 2.1. Grundregeln über das Verhalten im Straßenverkehr
 - 2.2. Straßenbenutzung
 - 2.3. Geschwindigkeit
 - 2.4. Abstand
 - 2.5. Überholen
 - 2.6. Vorbeifahren
 - 2.7. Benutzung von Fahrstreifen durch Kraftfahrzeuge
 - 2.9. Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren
 - 2.10. Einfahren und Anfahren
 - 2.11. Besondere Verkehrslagen
 - 2.12. Halten und Parken
 - 2.13. Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit (nur Zusatzstoff)
 - 2.14. Sorgfaltspflichten (nur Zusatzstoff)
 - 2.15. Liegenbleiben und Abschleppen von Fahrzeugen (nur Zusatzstoff)
 - 2.16. Warnzeichen
 - 2.17. Beleuchtung
 - 2.18. Autobahnen und Kraftfahrstraßen (nur Zusatzstoff)
 - 2.19. Bahnübergänge
 - 2.20. Öffentliche Verkehrsmittel und Schulbusse
 - 2.21. Personenbeförderung (nur Zusatzstoff)
 - 2.22. Ladung
 - 2.23. Sonstige Pflichten des Fahrzeugführers
 - 2.26. Verhalten an Fußgängerüberwegen und gegenüber Fußgängern
 - 2.29. Übermäßige Straßenbenutzung (nur Zusatzstoff)
 - 2.30. Sonntagsfahrverbot (nur Zusatzstoff)
 - 2.32. Verkehrshindernisse (nur Zusatzstoff)
 - 2.34. Unfall
 - 2.36. Zeichen und Weisungen der Polizeibeamten
 - 2.37. Wechsellichtzeichen und Dauerlichtzeichen
 - 2.38. Blaues Blinklicht und gelbes Blinklicht
- 3. Vorfahrt, Vorrang (nur Grundstoff)
- 4. Verkehrszeichen
 - 4.40. Gefahrzeichen
 - 4.41. Vorschriftzeichen
 - 4.42. Richtzeichen
 - 4.43. Verkehrseinrichtungen
- 5. Umweltschutz
- 6. Vorschriften über den Betrieb der Fahrzeuge (nur Zusatzstoff)
 - 6.1. Untersuchung der Fahrzeuge
 - 6.2. Zulassung zum Straßenverkehr, Fahrzeugpapiere, Fahrerlaubnis
 - 6.3. Anhängerbetrieb
 - 6.4. Lenk- und Ruhezeiten
 - 6.5. EG-Kontrollgerät
 - 6.6. Abmessungen, Gewicht und Geschwindigkeitsbegrenzer
 - 6.7. Lesen einer Straßenkarte und Streckenplanung
- 7. Technik
 - 7.1. Fahrbetrieb, Fahrphysik, Fahrtechnik
 - 7.2. Mängelerkennung, Lokalisierung von Störungen (nur Zusatzstoff)
 - 7.3. Verbrennungsmaschine, Flüssigkeiten, Kraftstoffsystem, elektrische Anlage, Zündung, Kraftübertragung (nur Zusatzstoff)
 - 7.4. Schmier- und Frostschutzmittel (nur Zusatzstoff)
 - 7.5. Verwendung und Wartung von Reifen (nur Zusatzstoff)

- 7.6. Bremsanlagen und Geschwindigkeitsregler (nur Zusatzstoff)
- 7.7. Anhängerkupplungssysteme (nur Zusatzstoff)
- 7.8. Wartung von Kraftfahrzeugen und rechtzeitige Veranlassung von Reparaturen (nur Zusatzstoff)
- 7.9. Entgegennahme, Transport und Ablieferung der Güter (nur Zusatzstoff)
- 7.10. Ausrüstung von Fahrzeugen (nur Zusatzstoff)
8. Eignung und Befähigung von Kraftfahrern

Estland

1. Verkehrsvorschriften
2. Verkehrssicherheit
3. Verkehrspsychologie
4. Fahrtüchtigkeit
5. Sonstige Fragen

Finnland

1. „Ich darf auf dieser Spur geradeaus fahren.“
2. „Ich darf von dieser Spur aus rechts fahren.“
3. „Ich darf von dieser Spur aus links fahren.“
4. „Ich will geradeaus fahren. Ich muss dem/den anderen Verkehrsteilnehmer/n im Bild Vorfahrt gewähren.“
5. „Ich werde rechts abbiegen. Ich muss dem/den anderen Verkehrsteilnehmer/n im Bild Vorfahrt gewähren.“
6. „Ich werde links abbiegen. Ich muss dem/den anderen Verkehrsteilnehmer/n im Bild Vorfahrt gewähren.“
7. „Ich darf das Fahrzeug vor mir jetzt überholen.“
8. „Ich darf die Spur wechseln.“
9. „Ich muss anhalten.“
10. „Das rote Auto im Bild parkt richtig.“
11. Klassenspezifische Fragen zur Kategorie B

Frankreich

1. Allgemeine Fragen
 - Alkohol
 - Medikamente, Drogen
 - Ermüdung
 - Versicherung
 - Rechtliche Folgen eines Verkehrsunfalls
 - Fahrzeugtechnik
2. Halten und Parken
3. Kreuzungen und Überholen
4. Verkehrsregeln, Verhalten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern einschließlich der schwächsten Gruppen (Fußgänger, Radfahrer, Kinder, Behinderte, Ältere)
5. Vorfahrtsregeln
6. Verkehrszeichen
7. Sichtbarkeit, Beleuchtung und Lichtverhältnisse

Großbritannien (vgl. Nordirland)

1. Aufmerksamkeit
2. Einstellungen
3. Sicherheit und das Fahrzeug
4. Sicherheitsabstand
5. Gefahrenbewusstsein

6. Schwache Verkehrsteilnehmer
7. Andere Fahrzeugtypen
8. Fahrzeughandhabung
9. Verkehrsregeln auf Autobahnen
10. Verkehrsregeln auf übrigen Straßen
11. Verkehrszeichen
12. Dokumente
13. Unfälle
14. Fahrzeugbeladung

Irland

1. Verkehrszeichen, Markierungen und Verkehrsregeln
2. Vorausschauendes Fahren und Beachtung anderer Verkehrsteilnehmer
3. Beobachtung, Gesichtsfeld
4. Gute Einschätzung und Wahrnehmung
5. Einhalten des Sicherheitsabstandes und Fahren unter verschiedenen Wetter- und Straßenbedingungen
6. Fahrstoffaktoren durch verschiedene Straßenzustände, insbesondere durch Witterung und Tageszeit
7. Merkmale verschiedener Straßentypen
8. Schwache Verkehrsteilnehmer
9. Notwendige Dokumente
10. Unfälle
11. Sicherheitsfaktoren bzgl. Fahrzeugbeladung und Personenbeförderung
12. Technische Belange der Verkehrssicherheit
13. Umweltbelange
14. Verlassen des Fahrzeugs
15. Sicherheitsausrüstung des Fahrzeugs

Kroatien

1. Grundlegende Verkehrsregeln
2. Verkehrszeichen
3. Kreuzungen
4. Spezifische Fragen

Lettland

1. Straßenverkehrsregeln, u.a.
 - Allgemeine Regeln
 - Position auf der Fahrbahn
 - Verkehrszeichen
 - Vorfahrt und Geschwindigkeitsbegrenzungen
 - Vorschriften zu benötigten Dokumenten
 - Verhalten bei Unfällen
2. Verkehrssicherheitsfragen
 - Einfluss von Alkohol, Medikamenten, Emotionen und Müdigkeit auf das Fahrverhalten, die Reaktionszeit und die Aufmerksamkeit
 - Abstandhalten bei verschiedenen Fahrbedingungen
 - Risiken bedingt durch Witterungs- und Lichtverhältnisse
 - Verhalten gegenüber Kindern und Älteren
 - Sitzgurte und Sicherheitsausrüstung für Kinder
 - Verhalten bei ungünstigen Witterungsbedingungen
 - Umweltfreundliches Fahren
 - Verkehrsrisiken durch verschiedene Fahrzeugtypen

Litauen

1. Allgemeine Prüfungsinhalte für alle Fahrzeugklassen:
 - 1.1 Pflichten eines Autofahrers, Anhalten und Parken, Straßenkreuzungen, Überholmanöver, Verkehrszeichen, Straßenmarkierung, Verkehrsampeln, Vorfahrtsregeln und Geschwindigkeitsbegrenzung, Abschleppen und Verbinden von Anhängern, Bahnübergänge, Verantwortung des Fahrers
 - 1.2 Bedeutsamkeit der Wachsamkeit und Aufmerksamkeit des Fahrers gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern
 - 1.3 Wahrnehmung und Bewertung der Verkehrssituation, Lösungsverhalten, Reaktionszeit
 - 1.4 Veränderung der Fahrfähigkeit durch Alkohol, Drogen, Medikamente, psychischen Zustand und Müdigkeit
 - 1.5 Grundsätze des Abstandhaltens zwischen Fahrzeugen, Bremsweg und Halten der Fahrspur unter verschiedenen Witterungs- und Straßenbedingungen
 - 1.6 Fahrrisiken, die durch den Straßenzustand und seine Veränderungen durch Witterung und Tageszeit hervorgerufen werden
 - 1.7 Spezifische Risikofaktoren, die durch die Unerfahrenheit von Verkehrsteilnehmern entstehen, und schwache Verkehrsteilnehmer: Kinder, Fußgänger, Radfahrer und Behinderte
 - 1.8 Gefahren, die mit der Bewegung und dem Fahren verschiedener Fahrzeugtypen und der unterschiedlichen Sichtzonen ihrer Fahrer verbunden sind
 - 1.9 Dokumente für die Fahrzeugnutzung
 - 1.10 Verhalten im Falle eines Unfalls (Aufstellen des Warndreiecks, Einschalten der Warnblinkanlage) und erste Hilfe
 - 1.11 Sicherheitsfaktoren bezogen auf Fahrzeug, Ladung oder Passagiere
 - 1.12 Obligatorisches Sicherheitsverhalten beim Verlassen des Fahrzeugs
 - 1.13 Mechanische Aspekte der Verkehrssicherheit: die häufigsten Schäden und Probleme des Lenksystems, der Aufhängung, des Bremssystems, der Reifen, der Scheinwerfer und der Richtungsanzeiger, der Rückstrahler, Rückspiegel, der Windschutzscheibe und der Scheibenwischer, des Auspuffs, der Sicherheitsgurte und der Hupe
 - 1.14 Sicherheitsvorrichtungen im Fahrzeug: Nutzung der Sicherheitsgurte, Kopfstützen, Ausrüstung zur Kindersicherheit und Feuerlöscher
 - 1.15 Fahrzeugnutzung unter Umweltbewusstsein: angemessene Nutzung der Hupe, gemäßigter Kraftstoffverbrauch, Begrenzung der Schadstoffemission
2. Klassenspezifische Fragen (keine weiteren Fragen für Klasse B)

Luxemburg

1. Straßenverkehrsordnung:
 - Verkehrszeichen
 - Vorfahrts- und Geschwindigkeitsregelung
 - Regelungen zu erforderlichen Fahrzeugdokumenten
2. Technische Vorschriften zur Fahrzeugsicherheit:
 - Fahrzeugsicherheitstechnik
 - Abstandsverhalten bei unterschiedlichen Fahrbedingungen
 - Durch Witterung und Lichtverhältnisse bedingte Fahrrisiken
 - Straßenklassenspezifische Verkehrsregelungen
 - Sicherheitsgurt und Kindersicherung
 - Umweltbewusstes Fahrverhalten
3. Regeln für ein sicheres Verkehrsverhalten:
 - Wirkung von Alkohol, Medikamenten, Emotionen und Übermüdung auf das Fahrverhalten, Reaktionszeiten, Aufmerksamkeit
 - Verhalten gegenüber Kindern und Älteren
 - Verhalten bei ungünstigen Witterungsbedingungen
 - Verkehrrisiken unterschiedlicher Fahrzeugtypen
 - Ladungssicherung und Personenbeförderung
4. Verhalten bei Verkehrsunfällen

Monaco

1. Gefahren
2. Vorfahrt
3. Fahrbahnmarkierungen
4. Halten und Parken
5. Verkehrsregeln
6. Sichtverhältnisse und Beleuchtung
7. Sonstige Fragen: Alkohol, Medikamente, Fahrzeugtechnik

Niederlande

1. Allgemeine Verkehrsvorschriften; Bestimmungen zur Fahrerlaubnis; Einrichtung, Beladung und Abschleppen; Technik, Unterhalt und Kontrolle; Gebrauch von Gurten; Sitzplätze
2. Umweltfreundliche und energiesparende Fahrweise; Risiken in Folge des Zustands des Fahrers (Müdigkeit, Erfahrung, körperliche und seelische Verfassung, Alkohol und Medizin)
3. Risiken auf Grund der Eigenschaften und des Zustands des eigenen Fahrzeugs
4. Risiken durch andere Verkehrsteilnehmer, Straßen-, Sicht- und Wetterumstände; Verhalten bei Unfällen und Pannen
5. Kreuzungen (Vorrang)
6. Vorrang gewähren beim Abbiegen
7. Blinden, Behinderten und Fußgängern Vorrang gewähren; Vorfahrtsfahrzeugen, militärischen Kolonnen und Straßenbahnen Vorfahrt geben
8. Ausführen und Vorfahrt gewähren bei besonderen Manövern
9. Position auf der Straße und Einordnen
10. Überholen
11. Geschwindigkeit
12. Halten und Parken
13. Zeichen und Signale geben; Gebrauch des Gefahendreiecks
14. Gebrauch der Beleuchtung
15. Verkehrszeichen
16. Ampeln und Anweisungen; Verkehrszeichen auf der Straßenoberfläche

Nordirland (vgl. Großbritannien)

1. Aufmerksamkeit
2. Einstellungen
3. Sicherheit und das Fahrzeug
4. Sicherheitsabstand
5. Gefahrenbewusstsein
6. Schwache Verkehrsteilnehmer
7. Andere Fahrzeugtypen
8. Fahrzeughandhabung
9. Verkehrsregeln auf Autobahnen
10. Verkehrsregeln auf übrigen Straßen
11. Verkehrszeichen
12. Dokumente
13. Unfälle
14. Fahrzeugbeladung

Norwegen

1. Fahrerverantwortung und -pflichten
2. Gefahrenzeichen
3. Verbots- und Gebotszeichen, Informationszeichen und Fahrbahnmarkierungen
4. Verkehrsfluss
5. Straßenverhältnisse und Nachtfahrten

6. Fahrzeugtechnik und Beladung
7. Erkennen und Vorhersehen von Verkehrssituationen
8. Position auf der Fahrbahn
9. Überholen und langsam fahren
10. Signale geben
11. Halten, Parken, Rückwärtsfahren und Wenden
12. Verkehrsampeln und Zeichen der Polizei
13. Verkehrsunfälle, umweltbezogene Aspekte
14. Schnellstraßen
15. Vorfahrt gewähren etc.

Österreich

1. Allgemeine Prüfungsinhalte:
 - 1.1. Verkehrszeichen
 - 1.2. Vorrangbeispiele
 - 1.3. Partnerkunde
 - 1.4. Fahrtauglichkeit
 - 1.5. Allgemeine Fahrordnung
 - 1.6. Verhalten im Ortsgebiet und auf Freilandstraßen
 - 1.7. Gefahren, Fahrtechnik, Verhalten nach Verkehrsunfällen
 - 1.8. Fahrzeugtechnik
 - 1.9. Fahrgeschwindigkeit
 - 1.10. Überholen
 - 1.11. Bewegen im Verkehr
 - 1.12. Lenkerpflichten, ruhender Verkehr, Dokumente
 - 1.13. Anhänger, Abschleppen, Eisenbahnkreuzungen
 - 1.14. Kreuzungen
2. Klassenspezifische Fragen
 - 2.1. Für die Fahrzeugklasse maßgebliche Verkehrsvorschriften und Pflichten des Lenkers
 - 2.2. Verhalten (Partnerkunde, Fahrstreifenwahl)
 - 2.3. Verständnis für die Fahrzeugtechnik (Funktion, Fehlererkennung, Fehlerbegrenzung, einfache Wartung zur Funktionstüchtigkeit)
 - 2.4. Fahrphysik und Ladung, insbesondere Ladetechnik und Ladungssicherung
 - 2.5. Umweltbewusstes und wirtschaftliches Fahren
 - 2.6. Routenwahl und Straßenkarten

Polen

1. Verkehrszeichen und -vorschriften
2. Fahrtechnik
3. Kontrolltätigkeiten im Fahrzeug
4. Erste Hilfe

Portugal

1. Allgemeine Verkehrsregeln und Verkehrssicherheit
 - Verkehrssystem
 - Unfall
 - Fahrfunktionen
 - Reaktionszeit
 - Signalisierung
 - Verkehrsregeln
 - Regeln der Fahrzeugnutzung
2. Der Autofahrer und sein physischer und geistiger Zustand
 - Sehvermögen

- Hörvermögen
 - Alter
 - Emotionaler Zustand
 - Müdigkeit, Schläfrigkeit
 - Medikamente, Alkohol, Psychopharmaka
3. Der Autofahrer und das Fahrzeug
 - Fahrzeuge
 - Autotypen
 - Bestandteile des Fahrzeugs
 - Motor und seine Systeme
 - Gewichte und Kapazitäten
 - obligatorische Fahrzeugkontrollen
 - Umweltschutz
 - Personenbeförderung und Ladung
 - Sicherheitsvorrichtungen des Fahrzeugs
 - Verhalten im Falle eines Unfalls
 4. Der Autofahrer und andere Verkehrsteilnehmer
 - Verhalten des Autofahrers gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern
 - Wichtigkeit der Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern
 - Respekt vor dem Anderen
 - Sehen und gesehen werden
 - Nicht überraschen und sich nicht überraschen lassen
 - Defensives Fahren
 5. Der Autofahrer, die Straße und andere äußere Faktoren
 - Straßenklassifizierung
 - Fahrstilanpassung an diverse Umweltfaktoren – Sichtverhältnisse
 6. Legale Befähigung zum Fahren
 - Fahrlizenz
 - Faktoren zum Erhalt und zur Verlängerung der Fahrlizenzen
 7. Verantwortung eines Autofahrers
 - Soziale Ordnung
 - Rechtliche Verantwortung
 - Lizenzentzug
 - zivile Verantwortung
 - Versicherung

Russland

Oberbegriffe der Inhaltsbereiche:

1. Gesetze der Russischen Föderation bzgl. der Zulassung von Fahrzeugen
2. Verantwortung der Autofahrer bzgl. der Verkehrssicherheit
3. Grundlagen des sicheren Fahrens und Gesetzgebung bzgl. der Verkehrssicherheit
4. Administrative und strafrechtliche Pflichten der Autofahrer
5. Technische Aspekte des sicheren Fahrens
6. Verkehrsfaktoren, die Unfälle verursachen können
7. Konstruktion der Fahrzeuge bzgl. ihrer Verkehrssicherheit
8. Erste Hilfe bei Unfällen; Elemente der Fahrzeugkonstruktion, die einen Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben können

Schweden

1. Fahrzeugtechnik
2. Straßenverkehrsregeln
3. Menschliche Fähigkeiten und Schwächen

4. Risiko, Risikowahrnehmung und Umgang mit Risiken
5. Sonstiges (z.B. Versicherung, Erste Hilfe, Verhalten bei Unfällen, Sanktionen für Verstöße, energiesparende und umweltfreundliche Fahrweise)

Schweiz

1. Verkehrszeichen
 - Kenntnisse der Signalisationsverordnung
2. Allgemeines Verkehrswissen – Textfragen u.a. zu:
 - Verkehrsrecht
 - Psychische/physische Eignung
 - Fahrphysik
3. Vortrittsfragen (einfache graphische Darstellung – unter Weglassen von Details –, um die Vortrittskenntnisse zu testen),
4. Verkehrssituationen (ein Querschnitt durch die möglichen, realen Alltagssituationen im Verkehr – Bilddarstellung)

Slowakei

1. Gesetz 725/2004 und DVO
2. DVO 252/2004 Verkehrszeichen und Einrichtungen
3. Technische Bedingungen der Fahrzeuge
4. Lösung von Kreuzungssituationen
5. Konstruktion der Fahrzeuge

Spanien

1. Allgemeine Fragen zu Verkehrsregeln, Verkehrssicherheit, Umweltschutz und Erster Hilfe
 - 1.1 Basisaspekte
 - 1.2 Der Fahrer
 - 1.3 Aktive und passive Sicherheit
 - 1.4 Verkehrszeichen
 - 1.5 Straßennutzung
 - 1.6 Personen und Ladung
 - 1.7 Spezielle Fahrzeuge
 - 1.8 Unfälle
 - 1.9 Mechanik/Fahrzeugtechnik
 - 1.10 Energiesparende Fahrweise
 - 1.11 Umweltverschmutzung
 - 1.12 Fahrvorbereitung
 - 1.13 Erste Hilfe
2. Klassenspezifische Fragen

Tschechien

1. Verkehrsregeln
2. Verkehrsgesetze
3. Erste Hilfe
4. Fahrzeugtechnik
5. Verkehrszeichen
6. Verkehrssituationen

Türkei

1. Verkehr
2. Technik
3. Erste Hilfe

Ungarn

1. Allgemeine Verkehrsregeln
2. Allgemeine Theorie des Fahrens und des Fahrerverhaltens
3. Technisches Wissen

Keine Angaben zur Systematik der Prüfungsinhalte aus:

- Griechenland

Anhang 4: Mindestanforderungen an die theoretischen Fahrprüfungen in der EU

(lt. Abschnitt I/A2 des Annex II der Richtlinie 2000/56/EG der Kommission)

1. „Straßenverkehrsvorschriften“:
 - Insbesondere über Verkehrszeichen, einschließlich Markierungen und Signalanlagen, Verkehrsregeln und Geschwindigkeitsbegrenzungen
2. „Der Fahrzeugführer“:
 - Bedeutung der Aufmerksamkeit und der Verhaltensweisen gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern
 - Wahrnehmung, Beurteilung und Entscheidung in Bezug auf Straßensituationen, insbesondere die Reaktionszeit, die Änderungen im Verhalten des Fahrers unter der Einwirkung von Alkohol, Drogen und Arzneimitteln, sowie die Auswirkung von Erregungs- und Ermüdungszuständen
3. „Die Straße“:
 - Die wichtigsten Grundsätze im Zusammenhang mit der Einhaltung des Sicherheitsabstands zu anderen Fahrzeugen, dem Bremsweg und der Bodenhaftung des Fahrzeugs bei verschiedenen Witterungs- und Fahrbahnverhältnissen
 - Gefahren aufgrund des insbesondere je nach Witterungsverhältnissen, Tages- oder Nachtzeit unterschiedlichen Zustands der Fahrbahn
 - Besonderheiten der verschiedenen Straßenarten und der jeweiligen Rechtsvorschriften
4. „Die übrigen Teilnehmer am Straßenverkehr“:
 - Besondere Gefahren im Zusammenhang mit der Unerfahrenheit anderer Verkehrsteilnehmer und den besonders unfallgefährdeten Personengruppen wie Kinder, Fußgänger, Radfahrer und Personen mit eingeschränkter Bewegungsfreiheit
 - Gefahren aufgrund des Verkehrs verschiedener Fahrzeugarten, deren Fahreigenschaften und der unterschiedlichen Sicht der Fahrzeugführer
5. „Allgemeine Vorschriften und Verschiedenes“:
 - Vorschriften über amtliche Papiere für die Benutzung des Fahrzeugs
 - Allgemeine Regeln für das Verhalten des Fahrzeugführers bei Unfällen (Sicherung des Verkehrs, Unfallmeldung) und Maßnahmen, die er gegebenenfalls treffen kann, um Opfern eines Straßenverkehrsunfalls Hilfe zu leisten
 - Die Sicherheit der Ladung des Fahrzeugs und der beförderten Personen betreffende Faktoren
6. „Vorsichtsmaßnahmen beim Verlassen des Fahrzeugs“:
7. „Bauteile, die für die Verkehrssicherheit von Bedeutung sind“
 - Fahrzeugführer müssen die häufigsten Mängel insbesondere an der Lenkung, der Aufhängung, den Bremsanlagen, den Reifen, den Scheinwerfern und Leuchten, den Fahrtrichtungsanzeigern, den Rückstrahlern, den Rückspiegeln, den Scheibenwaschanlagen und den Scheibenwischern, der Auspuffanlage, den Sicherheitsgurten und der Schallzeichenanlage erkennen können
8. „Sicherheitsausrüstung der Fahrzeuge“:
 - Insbesondere Benutzung der Sicherheitsgurte, der Kopfstützen und der Sicherheitseinrichtungen für Kinder
9. „Regeln für die umweltfreundliche Benutzung des Fahrzeugs“:
 - Benutzung der Schallzeichenanlage nur im Bedarfsfall, maßvoller Kraftstoffverbrauch, Begrenzung der Schadstoffemissionen usw.