



Einheitliche Bildungsstandards als Brücke zwischen Fahrschulausbildung und Fahrerlaubnisprüfung

Die TÜV | DEKRA arge tp 21 und die Bundesvereinigung
der Fahrlehrerverbände informieren



TÜV | DEKRA





3 **Kapitel 1: Bildungsstandards als Brücke zwischen Fahrschulausbildung und Fahrerlaubnisprüfung**

7 **Kapitel 2: Schwerpunkte der Weiterentwicklung der Fahrschulausbildung**

10 **Kapitel 3: Schwerpunkte der Weiterentwicklung der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung**

- 10 Die Pflege und Weiterentwicklung der Prüfungsaufgaben
- 12 Einführung von Varianten der computergenerierten Abbildungen zum 1. Oktober 2012 in die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung
- 14 Einführung von computergenerierten dynamischen Situationsdarstellungen in die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung
- 15 Ausblick zur weiteren Entwicklung von innovativen Aufgabenformaten

19 **Kapitel 4: Schwerpunkte der Weiterentwicklung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung**

22 **Kapitel 5: Arbeitshilfen für die Aus- und Fortbildung der Fahrerlaubnisprüfer und Fahrlehrer**

24 **Kapitel 6: Strukturen und Prozesse zur Weiterentwicklung des Fahrerlaubniswesens**

26 **Kapitel 7: Beispiele unserer Öffentlichkeitsarbeit**

28 **Rückseite: Kontakt**



Impressum

Herausgeber
TÜV | DEKRA arge tp 21
Wintergartenstraße 4
01307 Dresden

Verantwortlich für den Herausgeber
Mathias Rüdell

Redaktion
Verlag Heinrich Vogel
Springer Fachmedien
München GmbH
Aschauer Straße 30
81549 München

Redaktionelle Leitung
Sylke Bub

Art Direction
Dierk Naumann

Layout
Bianca Radke

Druck
F Rotaplan Offset
Kammann Druck GmbH
Hofer Straße 1, 93057 Regensburg

Alle Rechte vorbehalten.
Nachdruck und elektronische Verarbeitung nur mit schriftlicher Zustimmung des Herausgebers.

Foto (Titel): © Kaaasten/Fotolia



Begleitetes Fahren ist ein wichtiger Bestandteil der Fahranfängervorbereitung

Bildungsstandards als Brücke zwischen Fahrschulausbildung und Fahrerlaubnisprüfung

Wir freuen uns, dass wir Ihnen bereits zum vierten Mal einen Einblick in unsere Arbeiten zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung geben dürfen. In der aktuellen Ausgabe wollen wir Ihnen eine Bilanz der Arbeit des zurückliegenden Jahres geben und einen Ausblick auf die vor uns liegenden Aufgaben vorstellen. Dabei sprechen wir sowohl die Ausbildung als auch die Prüfung sowie Möglichkeiten ihrer besseren Verzahnung an. Zunächst stellt sich die Frage, warum das deutsche System der Fahranfängervorbereitung überhaupt weiterentwickelt werden muss, obwohl es sich im internationalen Vergleich durch eine hohe Maßnah-

menvielfalt auszeichnet. Zu nennen sind hier zum Beispiel das Begleitete Fahren, die Fahrerlaubnis auf Probe, das absolute Alkoholverbot für Fahranfänger sowie die anspruchsvolle Fahrschulausbildung und Fahrerlaubnisprüfung. Die Antwort auf diese Frage ist mit dem traurigen Fakt verbunden, dass Fahranfänger ein weitaus höheres Risiko haben, im Straßenverkehr verletzt oder getötet zu werden, als erfahrene Kraftfahrer. Deshalb erscheint die Optimierung des Systems der Fahranfängervorbereitung auch weiterhin dringend geboten. Eine wichtige Grundlage hierfür wurde mit dem Forschungsprojekt „Fahranfängervorbereitung im

© Kaarsten/Fotolia



Ausbildung und Prüfung wird dabei beispielsweise durch die Verwendung von PC-generierten Abbildungen und dynamischen Darstellungen von Verkehrssituationen deutlich, die in modernen Lehrmitteln und Prüfungsaufgaben in sehr ähnlicher Form eingesetzt werden.

Das Kapitel 4 ist der Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung gewidmet, in deren Zentrum derzeit die Entwicklung eines elektronischen Prüfprotokolls (e-Prüfprotokoll) in enger Zusammenarbeit zwischen Fahrlehrerschaft und Prüforganisationen steht. Hierfür entwickelte die TÜV | DEKRA arge tp 21 den Prototyp eines e-Prüfprotokolls und führte gemeinsam mit den Prüforganisationen eine Ersterprobung durch. Die Fahrlehrerschaft strebt zur Lernstandsdiagnostik in der Ausbildung künftig

ebenfalls eine elektronische Erfassung von Fahrleistungen an. Ein entsprechendes Instrument könnte auf dem Konzept des e-Prüfprotokolls basieren. Das wäre ein weiterer wichtiger Meilenstein zur besseren Verzahnung von Ausbildung und Prüfung.

Im Kapitel 5 stellen wir Arbeitsmaterialien zur Information der am Fahrerlaubnissystem Beteiligten und insbesondere Arbeitshilfen für die Fahrlehrer und Fahrerlaubnisprüfer vor.

Im Kapitel 6 werden die Strukturen und Prozesse unserer täglichen Arbeit beschrieben sowie einzelne Arbeitsgruppen und ihre Arbeitsschwerpunkte erläutert. Abschließend findet sich im **Kapitel 7** ein Einblick in die Öffentlichkeitsarbeit der TÜV | DEKRA arge tp 21. ■

Gerhard von Bressendorf,
Vorsitzender der
Bundesvereinigung der
Fahrlehrerverbände



© Christine Orma

Mathias Rüdel,
Geschäftsführer der TÜV |
DEKRA arge tp 21



© TÜV | DEKRA arge tp 21

Schwerpunkte der Weiterentwicklung der Fahrschulausbildung

Zu den wichtigsten Bestandteilen der Fahranfängervorbereitung gehört in Deutschland die professionelle Fahrschulausbildung: Hier erwerben die Führerscheinanwärter ihre grundlegende Kompetenz zur selbstständigen Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr. In den vergangenen Jahrzehnten hat sich die Fahrschul-ausbildung in vielen wesentlichen Merkmalen weiterentwickelt. So werden neben den Regelkenntnissen und den Fähigkeiten zur Fahrzeugbedienung zunehmend sicherheitsorientierte Verkehrseinstellungen sowie Risikoerkennung und Gefahrenvermeidung thematisiert.

Darüber hinaus haben die BVF und die Lehrmittelverlage zahlreiche Materialien zur Verfügung gestellt, welche die Fahrlehrer bei der Unterrichtsplanung und der Auswahl von Lehr-Lernmethoden unterstützen sollen. In diesem Zusammenhang sind vor allem die „Curricularen Leitfäden“ zu nennen, die auf Initiative der BVF erarbeitet wurden und seit 1980 von den Fahrlehrern genutzt werden können. Mittlerweile hat die Deutsche Fahrlehrer-Akademie (DFA) die Pflege und Weiterentwicklung der Leitfäden übernommen. Der Leitfaden für die Klasse B liegt inzwischen in der sechsten Auflage vor. Hier wurde in den vergangenen Jahren insbesondere das Thema „Gefahrenbremsung“ aufgenommen, die Bedeutung einer umweltverträglichen Fahrweise ausgebaut und eine neue Ausbildungsdiagrammkarte zur Verfügung gestellt.

Bedeutsame Veränderungen vollzogen sich allerdings nicht nur in der Fahrschulausbildung selbst, sondern auch bei der Einführung ergänzender Lehr-Lernformen. Wichtige Entwicklungsschritte sind unter anderem die Verschärfung der Probezeitregelungen für Fahranfänger und die Einführung eines absoluten Alkoholverbots für Fahranfänger im Jahr 2007. Die Erprobung des

Modells „Begleitetes Fahren ab 17“ seit 2004 und seine dauerhafte fahrerlaubnisrechtliche Verankerung im Jahr 2011 hat die Fahranfängervorbereitung um eine evaluierte und nachweislich sicherheitswirksame Lehr-Lernform erweitert. Derartige Evaluationen zur Sicherheitswirksamkeit der Fahrschul-ausbildung stehen – zumindest in Deutschland – noch aus. Allerdings sind hierzulande bislang kaum grundsätzliche Zweifel an der Wirksamkeit einer professionellen Fahrschul-ausbildung laut geworden. Untersuchungen zur Lernwirksamkeit zeigen eindeutig, dass die Qualität der Fahrschul-ausbildung, neben der Lernbereitschaft des Fahrschülers und seiner „Prüfungsfestigkeit“, einen nicht unerheblichen Einfluss auf die Ergebnisse der Fahrerlaubnisprüfungen hat (Sturzbecher & Palloks, 2012).

Der Nachweis der Sicherheitswirksamkeit gestaltet sich indes schwieriger, weil man aus gutem Grund keinem Fahranfänger das Führen eines Kraftfahrzeugs ohne eine solide Ausbildung und eine bestandene Prüfung gestattet. Damit fehlen Vergleichsgruppen für wissenschaftliche Untersuchungen.



© Janets tan/Fotolia

Wie bereits erwähnt, finden sich Anregungen zur Weiterentwicklung des deutschen Ausbildungs- und Prüfungssystems auch in einem Forschungsbericht zu internationalen Systemen der Fahr anfängervorbereitung. Einerseits schlagen die Autoren eine Stärkung des „selbständigen Theorielerrens“ vor. Bei dieser kostengünstigen Lehr-Lernform können die Fahrerlaubnisbewerber sich Wissensgrundlagen eigenständig aneignen und das Lerntempo selbst bestimmen. Dabei sollen insbesondere e-Learning-Angebote erarbeitet, erprobt und eingesetzt werden. Der Fahrlehrer kann sich dann vermehrt auf die zielführende Vermittlung von Handlungswissen und den Aufbau von Fahrfähigkeiten konzentrieren. Andererseits fordern die Autoren eine bessere Verzahnung von theoretischen und praktischen Ausbildungsanteilen. Dies setzt Curricula voraus, die für beide Bereiche gelten und sie aufeinander beziehen. Diese Vorschläge und Forderungen aufgreifend, hat die BAST Anfang des Jahres 2012 ein Projekt in Auftrag gegeben, um die Inhalte und Methoden der derzeitigen Fahrschulbildung zu analysieren,

Ausweitung von e-Learning-Angeboten ist sinnvoll

wissenschaftlich begründete Ansatzpunkte für ihre Weiterentwicklung zu erarbeiten und Vorstellungen für ein künftiges übergreifendes Ausbildungscurriculum zu entwickeln (BAST-Projekt „Ansätze zur Optimierung der Fahrschulbildung in Deutschland“). Dieses Projekt wird vom Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung an der Universität Potsdam in enger Kooperation mit der DFA und der BVF bearbeitet.

In einer ersten Projektetappe wurden 14 qualitativ anspruchsvolle und innovative Fahrausbildungscurricula aus dem internationalen Raum und Deutschland verglichen. Dabei zeigte sich beispielsweise, dass die Fahrausbildung international häufig aus Modulen besteht, in denen Theorie und Praxis miteinander

und zuweilen sogar darüber hinaus noch mit weiteren Lehr-Lernformen verbunden sind. Eine solche modulare Ausbildung wäre vielleicht auch für Deutschland ein interessanter Ansatzpunkt. Hier könnte man e-Learning beziehungsweise blended-Learning (Integration von Präsenzveranstaltungen und e-Learning), Theorieunterricht und die Fahrpraktische Ausbildung sinnvoll miteinander verzahnen.

Um mögliche Module einer künftigen Fahrschulbildung festzulegen, sind zunächst die Anforderungen an Kraftfahrer zu bestimmen. Diese Projektaufgabe wird derzeit bearbeitet. Danach sollen die notwendigen Inhalte der Fahrschulbildung festgelegt werden. Hierfür bieten die in den vergangenen Jahren vom Verordnungsgeber, den Technischen Prüfstellen und der Fahrlehrerschaft erarbeiteten Fahraufgaben für die optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung einen guten Ausgangspunkt. Diese Fahraufgaben könnten auch den Kern einer künftigen Fahrschulbildung darstellen. Allerdings darf die Ausbildung nicht auf die Inhalte der Prüfung reduziert werden: Eine anspruchsvolle Vorbereitung umfasst mehr



Theorieunterricht, e-Learning und Fahrpraktische Ausbildung könnten stärker verzahnt werden

Lehr-Lerninhalte, als in der Prüfung kontrolliert werden können – denken wir nur an praxisnahes Wissen über fahranfängertypische Risiken oder an Einstellungen zur Verkehrssicherheit.

Als Projektergebnis soll dann bis Ende des Jahres 2013 ein Vorschlag für ein künftiges Curriculum der Fahrschulbildung erarbeitet und in der Fachöffentlichkeit diskutiert werden. Es ist nicht beabsichtigt, die Fahrschulbildung zu verkürzen. Stattdessen soll eine Umstrukturierung der Inhalte die Effektivität steigern und ihre Professionalität stärken. Neben der Klärung grundsätzlicher Strukturen sollen Beispiele für Unterrichtseinheiten erarbeitet werden. Dazu wird auf die Fachexpertise der Fahrlehrerschaft und weiterer Vertreter aus der Praxis zurückgegriffen: Unter ihrer Federführung und Mitwirkung sollen didaktische Konzepte für Unterrichtseinheiten erarbeitet und anschließend im Rahmen wissenschaftlicher Untersuchungen erprobt werden.

Die vorangegangenen Ausführungen verdeutlichen, wie stark sich das deutsche System der Fahranfängervorbereitung in den vergangenen Jahren ausdifferenziert hat und welche Entwicklungsschritte die professionelle Fahrschulbildung vorange-

trieben haben. Zugleich wird erkennbar, welcher Optimierungsbedarf noch vorhanden ist.

Bedarf besteht natürlich nicht nur im Bereich der Fahrschulbildung, sondern in gleicher Weise auch in Bezug auf andere Lehr-Lernformen wie das „Begleitete Fahrenlernen“ oder die „Probezeitregelungen“. Dabei ist es wichtig, dass die einzelnen Bestandteile der Fahranfängervorbereitung nicht isoliert weiterentwickelt, sondern in einem größeren Zusammenhang betrachtet werden. Dazu muss man alle Lehr-Lernformen und auch die in den folgenden Kapiteln angesprochenen Prüfungsformen in ein übergreifendes Rahmenkonzept einordnen sowie ihre jeweiligen Funktionen und ihr Zusammenwirken wissenschaftlich begründen und beschreiben.

Ein solches Rahmenkonzept könnte zum einen eine bedeutsame Orientierung für die lernenden Fahranfänger und für die unterschiedlichen Akteure innerhalb des Systems der Fahranfängervorbereitung – etwa Fahrlehrer oder Sachverständige – darstellen. Zum anderen könnte es als ein wichtiger Ausgangspunkt für die Qualitätssicherung dienen, mit der die Sicherheitswirksamkeit der Fahranfängervorbereitung und ihrer Bestandteile überprüft und verbessert werden kann. ■



Schwerpunkte der Weiterentwicklung der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung

3.1 Die Pflege und Weiterentwicklung der Prüfungsaufgaben

Ein zentrales Ziel bei der Weiterentwicklung der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung ist die Pflege und Erweiterung des Aufgabenkatalogs. Um das Fahranfängerrisiko zu senken, soll der Aufgabenkatalog neben aktuellen verkehrsrechtlichen Regelungen auch die Ergebnisse der kontinuierlichen Evaluation im Rahmen der PC-Prüfung widerspiegeln. In diese Evaluation muss neben dem Wissen und der Erfahrung der an der Fahranfängervorbereitung beteiligten Experten – etwa Sachverständige, Fahrlehrer oder Behörden – auch der aktuelle Forschungsstand der relevanten wissenschaftlichen Disziplinen (Testpsychologie, Verkehrspädagogik, Sprachwissenschaft, Verkehrsunfallforschung) einfließen. Da sich alle genannten Bereiche dynamisch entwickeln, muss auch der Aufgabenkatalog in zunehmend größerem Umfang und immer kürzeren Abständen angepasst werden.

Darüber hinaus wird der Aufgabenkatalog natürlich bei Änderungen der rechtlichen Grundlagen unverzüglich überarbeitet. Jüngste Beispiele für entsprechende Anlässe sind etwa die Einführung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie am 19. Januar 2013 und die Neufassung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) am 1. April 2013. Trotz dieser fortwährenden Änderungen sind alle Aufgabenüberarbeitungen und Neuentwicklungen selbstverständlich auch weiterhin durch die verantwortlichen Behörden bei Bund und Ländern zu verabschieden. Ebenso selbstverständlich ist die rechtzeitige und vollständige Information der am Fahrerlaubnisprüfungsprozess Beteiligten – insbesondere die Fahrlehrerschaft, die Sachverständigen und die Ausbildungsverlage.

Um all diese Anforderungen zu erfüllen, wurden die Verfahren zur Aufgabenentwicklung und Überarbeitung bei der Einführung der computergestützten Prüfung und kontinuierlichen Evaluation angepasst.

Die erforderlichen Effizienzsteigerungen konnten vor allem durch die Nutzung elektronischer Abstimmungsverfahren erreicht werden. Im vergangenen Jahr hat die TÜV | DEKRA arge tp 21 außerdem die Federführung der Arbeitsgruppe „Theoretische Prüfung und Aufgabenentwicklung“ übernommen (s. Kapitel 6: Strukturen und Prozesse zur Weiterentwicklung der Fahrerlaubnisprüfung). Das aktuelle Verfahren beinhaltet folgende Arbeitsschritte und Verantwortlichkeiten:

- Bewertung von aktuellen Aufgaben (TÜV | DEKRA arge tp 21 unter Mitwirkung von Testpsychologen, Sprachwissenschaftlern und Sachverständigen),
- Erarbeitung von Vorschlägen zur Beibehaltung, zum Rückzug, zur Überarbeitung oder zur Erstellung

von Aufgaben aufgrund von Evaluationsergebnissen, rechtlichen Änderungen oder Eingaben eines Überarbeitungsvorschlages (TÜV | DEKRA arge tp 21),

- Abgabe von Empfehlungen zum Rückzug, zur Beibehaltung, zur Überarbeitung oder zur Erstellung von Aufgaben (Arbeitsgruppe „Theoretische Prüfung und Aufgabenentwicklung“ unter Mitwirkung eines BVF-Vertreters),
- amtliche Freigabe von Aufgaben oder Entscheidungen zur Beibehaltung, zum Rückzug, zur Überarbeitung oder zur Erstellung von Aufgaben (verantwortliche Behörden von Bund und Ländern),
- Veröffentlichung von Aufgaben oder von Änderungen des Aufgabenkataloges über das Verkehrsblatt oder zukünftig für bestimmte Aufgaben über den elektronischen Bundesanzeiger

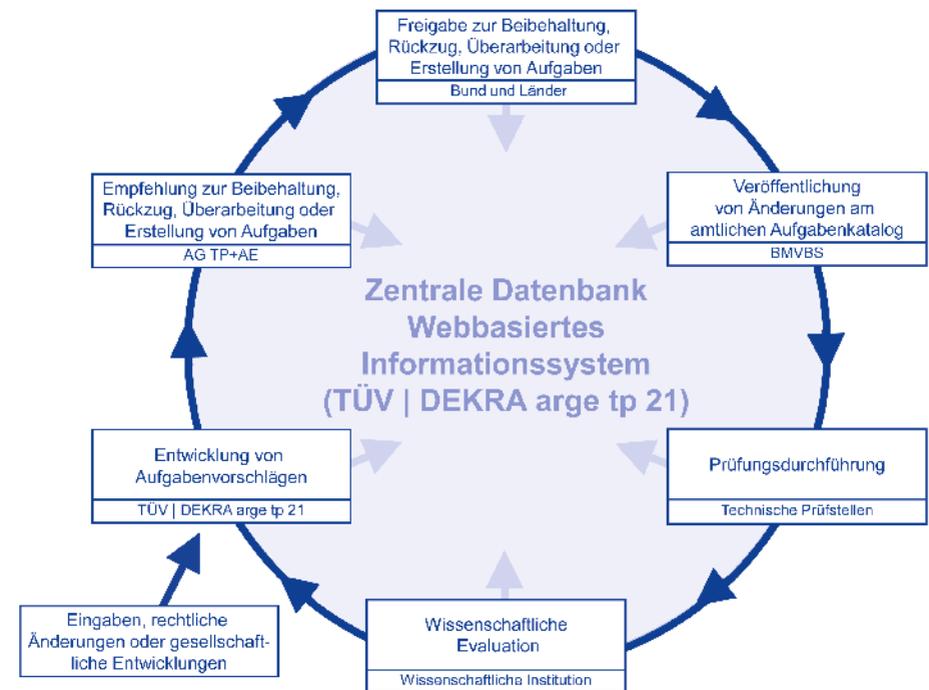


Abb. 1: Arbeitsschritte zur Pflege und Weiterentwicklung von Prüfungsaufgaben

(Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, BMVBS),

■ Einsatz der Aufgaben im Fahrerlaubnisprüfungssystem (Technische Prüfstellen).

Der gesamte Prozess der Aufgabenerstellung ist als ein kontinuierlicher Kreislauf zu sehen (s. Abb. 1). Die TÜV | DEKRA arge tp 21 bereitet die einzelnen Schritte vor und beauftragt dazu auch weitere Institutionen oder wissenschaftliche Einrichtungen. Bis zur abschließenden Entscheidung sind teilweise mehrere Überarbeitungen der Vorschläge notwendig, um die Fachexpertise aller Beteiligten zu berücksichtigen. Insbesondere die Vertreter der BVF unterstützen den Prozess mit ihrem umfangreichen Erfahrungsschatz.

Effizienz und Transparenz

Die erforderlichen Abstimmungsprozesse laufen seit 2012 über ein webbasiertes Verwaltungssystem. Dadurch wird eine höhere Effizienz und Transparenz erreicht. Die Sitzungen der Arbeitsgruppen können so für die Abstimmung schwieriger Prüfungsaufgaben und übergreifender Themen genutzt werden. Dazu zählt zum Beispiel der interdisziplinäre Erfahrungsaustausch zum Umgang mit prüfungsrelevanten technischen Innovationen und gesellschaftlichen Wandlungsprozessen – wie die zunehmende Verbreitung von Fahrerassistenzsystemen und Elektromobilität.

Evaluation aller Aufgaben

Nach wie vor ist eine nicht zu unterschätzende Zeit für die Überarbeitung einer Aufgabe bis zur Freigabe erforderlich, da zumindest der einmalige Durchlauf des beschriebenen Prozesses notwendig ist. Neben der Anpassung des Aufgabenkatalogs an rechtliche Änderungen (etwa an die bereits angesprochene Neufassung der StVO am 1. April 2013) werden schrittweise alle Aufgaben evaluiert und bei Bedarf überarbeitet. Dies soll in einem mehrjährigen Zyklus wiederholt werden, um dem eingangs formulierten Qualitätsanspruch gerecht zu werden.

3.2 Einführung von Varianten der computer-generierten Abbildungen zum 1. Oktober 2012 in die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung

Der Austausch aller bisher verwendeten Fotos und Grafiken durch computergenerierte Abbildungen zum 1. Juli 2011 war eine wichtige Voraussetzung für die Nutzung weiterer prüfungsmethodischer

Vorteile der PC-gestützten Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung. Computergenerierte Abbildungen bieten gegenüber Fotos – neben zahlreichen anderen Vorteilen – die Möglichkeit, die Bildinhalte variieren zu können.

So wird durch die Veränderung einzelner Objekte oder des Verkehrsumfeldes ein bloß oberflächliches Wiedererkennen und damit schematisches Auswendiglernen der Prüfungsaufgaben erschwert. Das erhöht die Motivation zur inhaltlichen

Unterstützung durch die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände



Abb. 2: Beispiel für Abbildungsvarianten

© TÜV | DEKRA arge tp 21

Varietätsvielfalt bei der bildlichen Darstellung der Fragen

Auseinandersetzung mit den dargestellten Verkehrssituationen und damit auch zur Beteiligung am Theorieunterricht.

Wenn der Fahrerlaubnisbewerber die Abbildung in der Prüfung nicht wiedererkennt, kann außerdem besser erfasst werden, ob er – wie im späteren Verkehrsgeschehen notwendig – die zugrundeliegende Regel auf die Verkehrssituation anwenden kann. Abb. 2 zeigt unterschiedliche Abbildungsvarianten für die

gleiche Verkehrssituation: Linksabbiegen an einer nicht durch Verkehrszeichen regulierten Kreuzung mit Fahrzeugen von links und rechts.

Nach Zustimmung des Bund-Länder-Fachausschusses Fahrerlaubnisrecht/Fahrlehrerrecht

(BLFA-FE/FL) haben die verantwortlichen Behörden von Bund und Ländern mit der Verkehrsblattveröffentlichung 8/2012 vom 30. April 2012 entschieden, den amtlichen Aufgabenkatalog ab dem 1. Oktober 2012 um Varianten zu ergänzen. Für bebilderte

Prüfungsaufgaben werden nach Möglichkeit fünf Varianten mit jeweils abgewandelter bildlicher Darstellung entwickelt. Dazu wurde die bekannte Nummerierung der Aufgaben um einen weiteren Buchstaben ergänzt. So

wurde für ausgewählte Prüfungsfragen der Buchstabe „M“ für „Mutteraufgabe“ vergeben. Diese Kennzeichnung signalisiert, dass es für diese Aufgaben künftig auch Abbildungsvarianten geben kann, bei denen die relevanten Situationsaspekte



Abb. 3: Prüfungslayout – das Play-Symbol kennzeichnet Aufgaben mit dynamischer Situationsdarstellung

© TÜV | DEKRA arge tp 21

konstant bleiben, während Umgebungsmerkmale wie zum Beispiel Bebauung und Hintergrund sowie Fahrzeugtypen oder -farben variiert werden. Im Verkehrsblatt 19/2012 vom 15. Oktober 2012 wurden dann weitere Mutteraufgaben veröffentlicht, die ab dem 1. April 2013 bei der Prüfung verwendet werden können. Dieses Vorgehen wird auf alle Prüfungsaufgaben mit Abbildungen übertragen.

3.3 Einführung von computergenerierten dynamischen Situationsdarstellungen in die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung

Wie bereits in der Beilage zur Fahrschule im November 2011 beschrieben, werden nun in einem weiteren Schritt zur Weiterentwicklung der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung Prüfungsaufgaben mit dynamischer Situationsdarstellung eingeführt. Diese stellen Verkehrssituationen mittels einer kurzen Filmsequenz dar. Die wesentlichen Vorteile sind – wie bereits erläutert – die bessere Verständlichkeit komplexerer Situationen durch Information zum Verlauf der Situation und zu Differenzgeschwindigkeiten sowie die praxisnahe zeitlich befristete Darbietung von Gefahrenhinweisen. Die Einführung des neuen Formats soll mit der Ergänzung des Aufgabenkatalogs um etwa 50 derartige Prüfungsaufgaben beginnen. Nach einer Grundsatzentscheidung des BLFA-FE/FL werden diese Aufgaben

- den Grundstoff betreffen, aber keine Einschränkung des Stoffgebietes aufweisen.
- zwei Aufgaben je Grundbogen ersetzen und damit die Gesamtzahl der Aufgaben je Prüfung nicht verändern.
- Filme beinhalten, die 15 Sekunden lang sind und maximal fünf Mal angeschaut werden können.
- Hinweise beinhalten, dass der Film maximal fünf Mal angeschaut werden kann und nach Aufruf der Frage nicht mehr abspielbar ist.

Mit diesen Prüfungsaufgaben wird – neben textuellen Beschreibungen und statischen Abbildungen – ein weiteres Darstellungsformat für die Frage-

stellungen eingeführt. Das Antwortformat (Mehrfachwahlantwort) bleibt erhalten. Die Aufgaben wurden unter Beteiligung von Vertretern der BVF, der Technischen Prüfstellen sowie der zuständigen Bundes- und Landesministerien entwickelt. Zur Erprobung haben Fahrerlaubnisbewerber sie im Anschluss an ihre reguläre Theoretische Fahrerlaubnisprüfung bearbeitet. Die Analyse des Antwortverhaltens zeigte einerseits, dass das neue Darstellungsformat sehr gut für die fahranfängergerechte Darstellung von Verkehrssituationen geeignet ist. Andererseits konnten dadurch wichtige Hinweise zur Optimierung einzelner Aufgaben gewonnen werden. Das Institut für Prävention und Verkehrssicherheit und die Technische Universität Dresden haben die Entwicklung wissenschaftlich begleitet. Die amtliche Veröffentlichung dieser neuen Aufgaben ist noch in diesem Jahr über den elektronischen Bundesanzeiger geplant.

Bessere Wahrnehmung der Verkehrssituation

Die Vorteile des neuen Darstellungsformats gegenüber statischen Abbildungen wurden ebenfalls untersucht. Die Befragung einer repräsentativen Stichprobe von Fahrschülern zeigte, dass ihnen die Wahrnehmung von verkehrsrelevanten Informationen, die Einschätzung von deren Sicherheits-

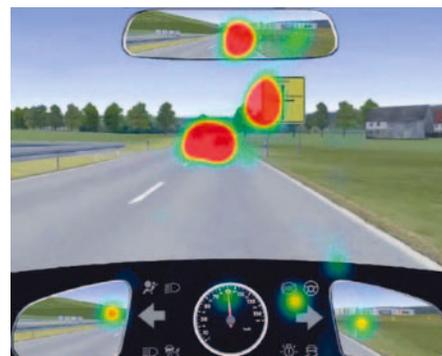


Abb. 4: Beispiele für das Blickverhalten von Fahrerlaubnisbewerbern

© TÜV | DEKRA arge tp 21



© TÜV | DEKRA arge tp 21

Abb. 5: Radfahrer (rot umkreist), der im Verlauf der dynamischen Darstellung durch einen Transporter verdeckt wird

bedeutung und insbesondere die Antizipation (Vorwegnahme) des Situationsfortgangs bei einer dynamischen Darstellung besser gelang. Die Auswertung der mit einem Eye-Tracking-System erfassten Blickdaten zeigte außerdem, dass die Fahrschüler die dargestellten Armaturen und Spiegel situationsangemessen nutzen und dabei auch den rückwärtigen Verkehr beobachten konnten.

Realitätsnähe der Prüfungsaufgaben erhöhen

Die Möglichkeit, Differenzgeschwindigkeiten, Verzögerungen, Beschleunigungen und versteckte Gefahren (s. Abb. 5) darzustellen, erhöht die Realitätsnähe der entsprechenden Prüfungsaufgaben. Sie prüfen folglich nicht nur Faktenwissen, sondern auch Handlungswissen wie das Erkennen von Situationsverläufen oder von notwendigen Reaktionen auf Gefahren. Das fördert die Verzahnung von theoretischer und praktischer Fahrschulung: Verkehrssituationen, die bisher erst in der praktischen Fahrausbildung veranschaulicht und nur selten in der Fahrprüfung geprüft werden konnten (zum Beispiel verdeckte Radfahrer), können nun bereits im Rahmen des Theorieunterrichts und der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung angemessen thematisiert werden. Daraus ergeben sich für

Fahrlehrer neue Chancen wie auch neue Herausforderungen: Die Prüfungsinhalte der Theorieprüfung werden anspruchsvoller. Damit erhöhen sich aber auch die Lernmotivation der Bewerber und die Bedeutung der Fahrschulung. Der Fahrlehrer ist mit seinen pädagogischen und fachlichen Kenntnissen künftig also noch stärker gefragt.

3.4 Ausblick zur weiteren Entwicklung von innovativen Aufgabenformaten

Der Computer als Prüfmedium eröffnet besonders vielversprechende Möglichkeiten für die Aufgabenentwicklung mit den Inhalten Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung. Sogenannte „Verkehrswahrnehmungstests“ (im Englischen meist als „Hazard Perception Tests“ bezeichnet) werden international bereits als eine innovative Prüfungsform eingesetzt. Bei den dabei verwendeten Prüfungsaufgaben steht das Erkennen und Antizipieren von Gefahren anhand von konkreten Verkehrsszenarien im Vordergrund. Als Aufgabenlösung wird ein richtiges Reagieren oder eine richtige Fahrentscheidung gefordert. Dabei werden auch nichtverbale Rückmeldungen gemessen wie etwa die Zeit, die der Fahrerlaubnisbewerber benötigt, um die Entwicklung einer potentiellen



Abb. 6: Reaktionszeiterfassung bei der Bearbeitung der Aufgaben

© TÜV | DEKRA arge tp 21

reagieren. Diese Reaktionszeitaufgaben haben eine mittlere Handlungsnähe. Wieder andere Fahrschüler bearbeiten die Aufgabe, indem sie sich an einem PC-Simulator selbstständig durch die betreffende Verkehrssituation bewegen (höchste Handlungsnähe).

Lernzuwachs durch neue Formate

Erste Projektergebnisse deuten darauf hin, dass erfahrene Fahrer gegenüber Fahrschülern in allen Aufgabenformaten besser abschnitten. Diese Differenzierungsfähigkeit ist eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklung geeigneter Prüfungsaufgaben. Im weiteren Verlauf soll in einer Längsschnittstudie mit mehreren Messzeitpunkten untersucht werden, inwieweit die unterschiedlichen Formate den Lernzuwachs von Fahrschülern vom Beginn ihrer Ausbildung an bis zum selbstständigen Fahren abbilden können.

Die hier skizzierten Forschungs- und Entwicklungsarbeiten zur besseren Ausschöpfung des computer-gestützten Lernens und Prüfens mittels innovativer Aufgabenformate werden gegenwärtig fortgesetzt. Die bislang vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse – aus Deutschland wie auch international – lassen eine intensivere Beschäftigung mit dieser Thematik als erfolgversprechend erscheinen. Bereits jetzt steht fest, dass eine Erfassung von Fähigkeiten zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung in der Fahrerlaubnisprüfung voraussetzt, dass Fahranfänger sich die entsprechenden Fähigkeiten aneignen können. Die professionelle Fahrschulung mit ihren Möglichkeiten zur Förderung und Begleitung entsprechender Lernprozesse ist somit von zentraler Bedeutung. ■



© mma23/Fotolia



© Gina Sanders/Fotolia

Die Bewertung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung muss für Fahrschüler transparent sein

Schwerpunkte der Weiterentwicklung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung

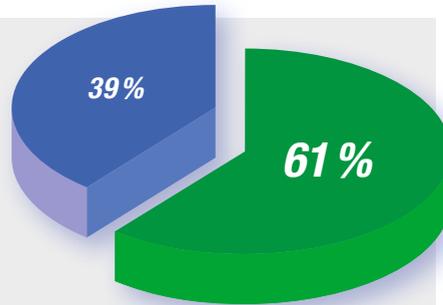
Bereits die Beilage „Prüfung optimieren“ (Fahrschule Ausgabe 4/2011) informierte über die Entwicklung des e-Prüfprotokolls als zentrales Element einer optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Die BVF ist insbesondere bei der Ausgestaltung der inhaltlichen Grundlagen der optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung ein wichtiger und gewinnbringender Partner der Technischen Prüfstellen. So sind beispielsweise die nun ausführlich beschriebenen Fahraufgaben¹⁾ bei der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung ein Resultat dieser engen Zusammenarbeit.

Transparente Bewertung der Praxisprüfung

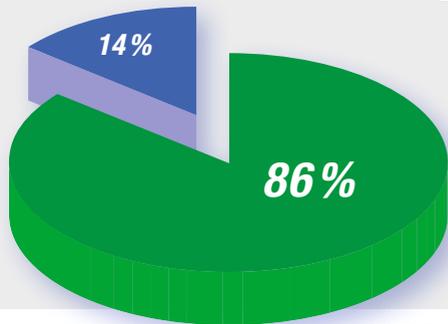
Die Durchführung und besonders die Bewertung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung sollen zukünftig für den Fahrerlaubnisbewerber noch transparenter werden. Darüber hinaus sollen ihm die Prüfungsergebnisse so zurückgemeldet werden, dass er daraus für den weiteren Fahrkompetenzerwerb (zum Beispiel Begleitetes Fahren oder Nachschulung nach nichtbestandener Praktischer Fahrerlaubnisprüfung) möglichst viel lernen kann. Um diese Ziele zu erreichen, müssen sowohl die Prüfungsdurchführung als auch der

1) Die Anforderungen an den Fahrerlaubnisbewerber wurden in Form eines Fahraufgabenkataloges explizit beschrieben. Hierin sind die zu bewältigenden Verkehrssituationen (Fahraufgaben) und die dabei anzuwendenden und vom Sachverständigen zu beobachtenden Fahrkompetenzen (Beobachtungskategorien) mit den zugehörigen Bewertungskriterien eindeutig festgelegt.

Können Sie sich vorstellen, dass das e-Prüfprotokoll in der PFEF praktikabel eingesetzt werden kann?



Ja
Nein



Waren Sie insgesamt zufrieden mit dem Layout und der Bedienung des e-Prüfprotokolls?

Beispielhafte Ergebnisse der Machbarkeitsstudie von TÜV | Dekra arge tp 21

© TÜV | DEKRA arge tp 21

Rückmeldeprozess optimiert werden. Voraussetzung hierfür ist die Verwendung eines elektronischen Prüfprotokolls, in dem sich die von den Technischen Prüfstellen gemeinsam mit der Fahrlehrerschaft entwickelten einheitlichen Anforderungsstandards und Bewertungskriterien widerspiegeln. Das ermöglicht zugleich eine effiziente wissenschaftliche Evaluation nach dem bewährten Vorbild der computergestützten Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung. Eine kontinuierliche Evaluation der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung erlaubt einerseits, die Prüfungsinhalte und -methoden auf der Basis von wissenschaftlichen Erkenntnissen und Praxiserfahrungen zu optimieren.

Andererseits besteht dadurch die Möglichkeit, häufig auftretende Fahrfehler der Fahranfänger zu analysieren, wodurch eine gezielte Optimierung der Fahranfängervorbereitung ermöglicht wird.

Prototyp des e-Prüfprotokolls entwickelt

2011 haben Fachexperten der TÜV | DEKRA arge tp 21, der Technischen Prüfstellen, der Fahrlehrerschaft, der Behörden, der BASt und von wissenschaftlichen Einrichtungen den Prototyp des e-Prüfprotokolls entwickelt. Dieser Prototyp wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie (2011/2012) unter der Leitung der TÜV | DEKRA arge tp 21 von insgesamt 25 Sachverständigen der Technischen

2) Das Revisionsprojekt zur optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung wird von der Bundesanstalt für Straßenwesen gefördert und vom IFK an der Universität Potsdam in Kooperation mit der TÜV | DEKRA arge tp 21 durchgeführt. Der Projektbeginn war der 1. März 2013 und die Laufzeit beträgt zwei Jahre.

Prüfstellen von TÜV, DEKRA und Bundeswehr sechs Monate lang bundesweit erprobt. Ziel der Studie war es, die grundsätzliche Umsetzbarkeit einer computergestützten Dokumentation und Bewertung von Prüfungsleistungen in der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung zu erproben und Empfehlungen zur weiteren Entwicklung abzuleiten.

Die Erprobung des e-Prüfprotokolls erfolgte zunächst in 350 simulierten und später in 600 realen Prüfungen. Im Ergebnis der Machbarkeitsstudie konnte die prinzipielle Umsetzbarkeit einer elektronischen Dokumentation aufgezeigt werden. Gleichwohl stellten die Prüfer auch Überarbeitungs- und Ergänzungsbedarf fest. Beispielsweise soll die Bedienbarkeit des e-Prüfprotokolls weiter vereinfacht und besonders für die schnelle Dokumentation während der Prüfungsfahrt optimiert werden.

Der in der Studie erprobte Prototyp des e-Prüfprotokolls wurde zwischenzeitlich von der TÜV | DEKRA arge tp 21 weiterentwickelt. Das Bedienkonzept wird im Rahmen eines nachfolgenden Revisionsprojektes²⁾ optimiert. Darüber hinaus werden in diesem Projekt die inhaltlichen, methodischen und technischen Grundlagen für die optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung weiter konkretisiert.

Dabei wird selbstverständlich die bewährte enge Zusammenarbeit von Technischen Prüfstellen, Fahrlehrerschaft, Behörden und Wissenschaftlern fortgeführt.

Auch die BVF hat das e-Prüfprotokoll erprobt. Allerdings lag hier der Fokus auf der Frage, ob das Prinzip der elektronischen Dokumentation von Fahrleistungen in der vorliegenden Form auch für die Lernstandsdiagnostik bei der Fahrausbildung geeignet ist. Die positiven Rückmeldungen der teilnehmenden Fahrlehrer und Fahrschüler ermuntern zur Entwicklung eines solchen elektronischen Hilfsmittels. Damit würden sowohl das elektronische Lernstandsprotokoll für die gezielte Ausbildungssteuerung

als auch das e-Prüfprotokoll zur Kompetenzerfassung bei der Prüfung auf einer gemeinsamen inhaltlichen und methodischen Grundlage basieren. Dies wäre ein weiterer, auch für den Fahrerlaubnisbewerber deutlich sichtbarer Schritt zur Verzahnung von Ausbildung und Prüfung: Fahrlehrer und Sachverständige thematisieren in Ausbildung und Prüfung die gleichen Fahraufgaben und Beobachtungskategorien, sprechen also die „gleiche Sprache“, und nutzen ähnliche Dokumentationsinstrumente. ■

Bedienbarkeit des e-Prüfprotokolls vereinfachen

Entwicklung und Ersterprobung eines Prototyps des e-Prüfprotokolls in der Machbarkeitsstudie

Bisherige individuelle Dokumentation der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung



Überarbeitung und erneute Erprobung des e-Prüfprotokolls im Revisionsprojekt

Kontinuierliche Weiterentwicklung des e-Prüfprotokolls

© TÜV | DEKRA arge tp 21



© LUCKAS/Fotolia

Sowohl eine Arbeitsgruppe zur Weiterentwicklung und Qualitätssicherung der Theoretischen als auch der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung werden durch die TÜV | DEKRA arge tp 21 organisiert

Strukturen und Prozesse zur Weiterentwicklung des Fahrerlaubniswesens

Die Rahmenbedingungen für die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr verändern sich rasant: Sowohl die dynamische Entwicklung der Fahrzeugtechnik als auch der stetige Wandel der Verkehrsinfrastrukturen und des Mobilitätsverhaltens stellen heute andere Anforderungen an die Verkehrsteilnehmer als noch vor wenigen Jahren. Zweifelsohne setzen sich diese Veränderungsprozesse auch künftig fort. Darüber hinaus werden fortwährend neue wissenschaftliche Erkenntnisse zur Verkehrssicherheit gewonnen.

Das Fahrerlaubnisprüfungssystem muss die verändernden Verkehrsbedingungen und den verkehrswissenschaftlichen Erkenntnisfortschritt aufgreifen und sich entsprechend weiterentwickeln, weil die Prüfung des erreichten Fahrkompetenzniveaus von Fahrerlaubnisbewerbern auch in Zukunft eine wichtige Rolle bei der professionellen Fahranfängervorbereitung spielt. Die zuständigen Behörden, die Fahrlehrerschaft, die Lehrmittelverlage und nicht zuletzt die Fahrerlaubnisbewerber

erwarten zu Recht eine jederzeit moderne, bewerberzentrierte Prüfung mit einer hohen inhaltlichen und methodischen Prüfungsqualität. Diesen Anspruch verstehen die Sachverständigen der Technischen Prüfstellen als ihren Auftrag.

Die kontinuierliche Weiterentwicklung des Fahrerlaubnisprüfungssystems ist nicht nur eine sehr bedeutsame Aufgabe, sie erfordert auch große Anstrengungen: Es gilt, den bereits genannten Veränderungen und Erwartungen Rechnung zu tragen und dabei alle rechtlichen Vorgaben zu berücksichtigen. Um ihre Kräfte für die Bewältigung dieser Aufgabe zu bündeln, haben die Technischen Prüfstellen die Pflege, Qualitätssicherung und Weiterentwicklung der Fahrerlaubnisprüfung an die TÜV | DEKRA arge tp 21 übertragen.

Die Schaffung und Aufrechterhaltung der wissenschaftlich-technischen Voraussetzungen für die Einführung und den Betrieb der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung am PC war eine erste wichtige Herausforderung für die TÜV | DEKRA arge tp 21.

Diese Herausforderung hat sie erfolgreich bewältigt: Heute werden die Prüfungsaufgaben und Prüfbogen in elektronischer Form in einer Datenbank zentral gepflegt und von dort aus über die IT-Strukturen der Technischen Prüfstellen bis in die regionalen Prüflokale verteilt. Das garantiert, dass alle Prüfungscomputer in Deutschland mit dem gleichen Datenbestand arbeiten und die Prüfungsdaten umgehend für die Evaluation bereitstehen. Dieses wissenschaftlich-technische Know-how kann künftig auch bei der Umsetzung der geplanten Entwicklungen im Bereich der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung (zum Beispiel e-Prüfprotokoll) genutzt werden.

Bei der kontinuierlichen Weiterentwicklung der Fahrerlaubnisprüfung stehen der TÜV | DEKRA arge tp 21 zwei Arbeitsgruppen (AG) zur Seite, die unter ihrer Federführung tätig sind:

- Die AG „Theoretische Prüfung und Aufgabenentwicklung“ dient der Abstimmung der Entwicklungsarbeiten zur Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung. Hier beraten die Experten beispielsweise darüber, ob neue Prüfungsaufgaben erstellt werden sollen oder vorhandene Aufgaben zurückgezogen beziehungsweise überarbeitet werden müssen.

Dabei berücksichtigt die AG die Ergebnisse der wissenschaftlichen Evaluation, Eingaben, rechtliche Veränderungen und gesellschaftliche Entwicklungen. Die Arbeitsergebnisse und Empfehlungen werden anschließend zur endgültigen Entscheidung an die behördlichen Entscheidungsgremien weitergeleitet.

- Die AG „Praktische Prüfung und Fahraufgabenentwicklung“ beschäftigt sich mit der Qualitätssicherung und Weiterentwicklung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Schwerpunkte sind hier die Klärung von Fragen zu Auswirkungen rechtlicher Änderungen auf die Prüfungsinhalte und die Prüfungsdurchführung, die Überarbeitung existierender und die Entwicklung neuer Fahraufgaben und Bewertungskriterien sowie die Vorlage der Veränderungsvorschläge bei den behördlichen Entscheidungsgremien zur amtlichen Freigabe.

In beiden Arbeitsgruppen arbeiten Behörden, Technische Prüfstellen und die Fahrlehrerschaft erfolgreich zusammen. Fahrlehrer können ihre Anfragen oder Hinweise zur Theoretischen beziehungsweise Praktischen Fahrerlaubnisprüfung über ihren Fahrlehrerverband in das entsprechende Fachgremium einbringen. ■



Beispiele unserer Öffentlichkeitsarbeit

Alle Arbeiten zur Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung präsentieren wir regelmäßig der Fachöffentlichkeit. Dadurch wollen wir einerseits alle Interessierten informieren, andererseits können wir so zugleich Rückmeldungen und konkrete Anregungen für die Entwicklungsarbeiten einholen. In diesem Sinne stellte die TÜV | DEKRA arge tp 21 im Juni 2012 auf dem 44. CIECA-Kongress (s. Kasten) in Istanbul die Arbeiten zur Optimierung der Theoretischen und Praktischen Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland vor.

Im September 2012 folgte die TÜV | DEKRA arge tp 21 der Einladung von Gerhard von Bressendorf, Vorsitzender der BVF, auf den 14. Kongress der Europäischen Fahrlehrer-Assoziation (EFA) in Madrid. Hier präsentierten wir unsere Arbeiten zur Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung

und insbesondere die Entwicklung des elektronischen Prüfprotokolls. Auf beiden Fachtagungen äußerten die anwesenden internationalen Fachexperten großes Interesse und Anerkennung in Bezug auf die vorgestellten Forschungs- und Entwicklungsarbeiten aus Deutschland.

Auch auf dem vierten Deutschen Fahrlehrerkongress im Oktober 2012 in Berlin informierte die TÜV | DEKRA arge tp 21 als Aussteller über die bisherigen und geplanten Optimierungsschritte bei der Fahrerlaubnisprüfung. Die Teilnahme am nächsten Fahrlehrerkongress 2014 ist bereits fest eingeplant: Die Fahrlehrerschaft kann also auch künftig auf die TÜV | DEKRA arge tp 21 zählen! ■

Hintergrund

CIECA

Die International Commission for Driver Testing Authorities (CIECA) ist eine internationale Institution, in der sich 56 Prüforganisationen aus 36 Ländern zusammengeschlossen haben. Seit Anfang 2012 ist die TÜV | DEKRA arge tp 21 assoziiertes Mitglied der CIECA. Das Ziel dieser Institution ist es, die Sicherheit und den Umweltschutz im Straßenverkehr durch vielfältige Maßnahmen zu erhöhen. Hierzu organisiert die CIECA beispielsweise den fachlichen Austausch der Mitglieder, führt wissenschaftliche Studien zur Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung durch oder fördert die Schaffung und Anwendung von Qualitätssicherungssystemen im Bereich der Überprüfung von Fahrkompetenz.



Informationsstand der TÜV | DEKRA arge tp 21 auf dem vierten Deutschen Fahrlehrerkongress in Berlin

© Werner Kühnle



Kontakt Daten

TÜV | DEKRA arge tp 21

Wintergartenstraße 4
01307 Dresden

Geschäftsführer

Mathias Rüdell

Telefonnummer

03 51/2 07 89 - 0

Faxnummer

03 51/2 07 89 - 20

Web

www.argetp21.de

E-Mail

sekretariat@argetp21.de

Steuernummer

201/108/06478

USt-ID

DE208113927



TÜV | DEKRA

Gesellschafter



DEKRA Automobil GmbH



TÜV NORD Mobilität GmbH & Co. KG



TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH



TÜV SÜD Auto Service GmbH



Wir danken der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände für die Unterstützung bei der inhaltlichen Erarbeitung dieser Beilage!

Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.

Alboinstr. 56
12103 Berlin

Telefonnummer

0 30/74 30 65 76 - 0

Faxnummer

0 30/74 30 65 76 - 9

E-Mail

info@bvf-deutschland.de

