



Zwischen Krisenmodus und Innovation – Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung in herausfordernden Zeiten

Die TÜV | DEKRA arge tp 21 informiert



TÜV | DEKRA



Oktober 2021

Liebe Leserinnen und Leser,

in den vergangenen Jahren wurden mit Blick auf die Fahrerlaubnisprüfung viele Entwicklungen angestoßen, die der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen und auch die Fahrausbildung beeinflussen. Besonders hervorzuheben ist dabei die Einführung der optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung (PFEP), deren inhaltliche Grundlage – der Fahraufgabekatalog – im Schulterschluss von Wissenschaftlern, Gesetz-/Verordnungsgebern, Technischen Prüfstellen und Fahrlehrern erarbeitet wurde. Inzwischen hat die BVF den Fahraufgabekatalog aufgegriffen und darauf aufbauend die „elektronische Lernstandsbeurteilung“ (eLBe) für Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer entwickelt. Dieses Instrument soll den Berufsstand bei seiner täglichen Arbeit unterstützen und erfüllt dabei zwei Funktionen: Zum einen soll mithilfe von eLBe zuverlässig dokumentiert werden können, wann welche Aufgaben in den Fahrstunden trainiert wurden. Zum anderen dient eLBe dazu, systematisch zu beurteilen, wie gut die Fahrschülerinnen und Fahrschüler die Aufgaben bewältigt haben. Dadurch soll eLBe eine inhaltlich vollständige und systematisch an den Lernstand angepasste Ausbildung sichern sowie bei Rechtsstreitigkeiten als Nachweis der Ausbildungstätigkeit verwendet werden können. Darüber hinaus sichert eLBe, dass Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer am Ende der fahrpraktischen Ausbildung die gleichen Bewertungsmaßstäbe ansetzen wie Prüferinnen und Prüfer in der Fahrerlaubnisprüfung. Natürlich geht mit dieser Verzahnung von Ausbildung und Prüfung auch die berechtigte Hoffnung auf eine sinkende Prüfungsangst und eine steigende Bestehensquote einher. Ich freue mich sehr, Ihnen – gemeinsam mit den Verlagen – nach einigen Jahren intensiver Entwicklungsarbeit eLBe auf dem diesjährigen Fahrlehrerkongress in marktreifer Form präsentieren zu dürfen.

Über die genannten Entwicklungen hinaus steht die Fahrausbildung derzeit vor vielen weiteren Herausforderungen, die ebenfalls Gegenstand des Fahrleh-

rerkongresses sein werden. Ein zentrales Thema ist dabei der durch die Coronavirus-Krise ausgelöste Ruf nach E-Learning-Angeboten für den Theorieunterricht. Unzweifelhaft müssen wir uns damit auseinandersetzen, wie wir das Lernen mit digitalen Medien besser in die Ausbildung integrieren können. Die Coronavirus-Krise darf jedoch nicht dazu führen, dass ein fachfernes und bildungswissenschaftlich unreflektiertes Experimentierfeld für neue Unterrichtsformen entsteht. Vielmehr bedarf die Weiterentwicklung der Fahrausbildung einer erziehungswissenschaftlichen und fachdidaktischen Betrachtung; wirtschaftliche Überlegungen einzelner Interessenvertreter dürfen dabei nicht vor Verkehrssicherheitsüberlegungen gestellt werden. So ist derzeit über viele Bildungsbereiche hinweg nicht etwa eine Gleichwertigkeit von Präsenz- und Onlineunterricht nachgewiesen, sondern vielmehr die Überlegenheit von Blended-Learning-Konzepten: Wir müssen uns also die Frage stellen, wie wir künftig den bewährten Präsenzunterricht mit innovativen E-Learning-Modulen zur selbstständigen Bearbeitung durch die Fahrschüler verzahnen können. Mit dieser Frage hat sich u. a. auch das sogenannte OFSA-II-Projekt in den vergangenen 2,5 Jahren beschäftigt. Ich freue mich, dass die Projektergebnisse und die daran anschließende Diskussion mit Ihnen ebenfalls eine zentrale Rolle auf dem Fahrlehrerkongress einnehmen und den Weg für die Reform der Fahrausbildung bereiten werden! Bis dahin wünsche ich allen Leserinnen und Lesern viel Spaß bei der Lektüre!



Jürgen Kopp
 Vorsitzender des
 Geschäftsführenden
 Vorstandes der BVF

Liebe Fahrlehrerschaft, liebe Fahrerlaubnisbewerber, liebe Leserinnen und Leser,

seit dem Ausbruch der Corona-Pandemie wurden wir immer häufiger damit konfrontiert, dass sich Verwandte, Freunde, Kollegen oder Bekannte mit dem Virus infiziert haben und gegen die Krankheit ankämpfen mussten. Mancher von uns war selbst betroffen oder hat Nahestehende verloren. Deshalb hoffe ich sehr, dass Sie, Ihre Familien und gegebenenfalls auch Ihre Unternehmen die bisherigen Corona-Wellen gut überstanden haben. Vor allem aber wünsche ich Ihnen für die Zukunft und die sich abzeichnende vierte Welle alles erdenklich Gute und insbesondere: „Bleiben Sie weiterhin gesund!“ Das letzte Booklet, das wir für Sie erarbeiten durften, haben wir 2019 in der Zeitschrift Fahrschule veröffentlicht. Seitdem sind 2 Jahre vergangen. Das erscheint mir in unserer schnelllebigen Zeit eine lange Zeitspanne. Es wird also Zeit, Sie wieder einmal über unsere Arbeit zu informieren: Im Rückblick auf die Ereignisse zwischen 2019 und 2021 werden coronabedingte Einschnitte und Verände-



Mathias Rüdel,
Geschäftsführer der
TÜV I DEKRA arge tp 21

rungen, aber auch besondere Errungenschaften im Ausbildungs- und Prüfungssystem der Fahranfängervorbereitung in Erinnerung bleiben. Die Corona-Pandemie hat uns nicht nur persönlich viel abverlangt, sie hat zugleich auch zu Situationen im Ausbildungs- und Prüfungssystem geführt, deren Nachwirkungen bis heute zu spüren sind. Dies betrifft insbesondere die stark eingeschränkten oder gar fehlenden Möglichkeiten zur Durchführung der Fahrausbildung und der Fahrerlaubnisprüfungen. Man könnte sagen, dass wir – die Fahrlehrerschaft und die Technischen Prüfstellen – über geraume Zeit notwendigerweise „auf Sicht fahren“ mussten. Deshalb erscheint es mir besonders wichtig, festzuhalten, dass bei der zukunftsgerichteten Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung durch die gemeinsamen Bemühungen von Behörden, Fahrlehrerschaft, Technischen

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

***Im Rückblick werden coronabedingte
Einschnitte und Veränderungen in
Erinnerung bleiben***

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

INHALT

Grüßworte Seite 2

Editorial Seite 3

Kapitel 1:
Schwerpunkt Praktische Fahrerlaubnisprüfung Seite 6

Kapitel 2:
Schwerpunkt Theoretische Fahrerlaubnisprüfung Seite 11

Kapitel 3:
Interview zu Entwicklungsperspektiven Seite 19

Prüfstellen und Wissenschaft wichtige Meilensteine erreicht wurden. Hier konnten wir, um im Bild zu bleiben, gemeinsam „Kurs halten“ und unsere mittel- und langfristig angepeilten Ziele weiter anstreben. So ist mit der Einführung der optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung (PFEP) zum 1. Januar 2021 ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zu einer verbesserten Fahranfängervorbereitung erreicht worden. Weitere wichtige Schritte auf diesem Weg werden zu gehen sein, wenn die Maßnahmenempfehlungen für die Reform der Fahrausbildung in der Fachöffentlichkeit diskutiert werden. Diese wissenschaftlich begründeten Empfehlungen wurden im Rahmen eines von der BAST beauftragten Forschungsprojekts von Instituten der Universität Potsdam und der Universität des Saarlandes erarbeitet. Unter der Last der Corona-Pandemie wurde verstärkt der Ruf laut, die Möglichkeiten zum „Online-Lernen“ auszubauen. Dieser Ruf resultierte meist nicht aus – berechtigten – fachdidaktischen Erwägungen, wie man die Lernmöglichkeiten im Fahrschulunterricht erweitern kann, sondern aus wirtschaftlichen Zwängen und Ängsten einzelner Fahrschulen sowie unter dem Druck von Anbietern digitaler Lehrprogramme, die sich hierdurch neue Märkte erschließen wollen. Dabei werden gelegentlich auch Forderungen formuliert, die das be-

währte und in Deutschland durch den Gesetzgeber bewusst implementierte System der professionellen Fahrausbildung mit seinem Präsenz-Theorieunterricht infrage stellen. Aber eine bloße Übertragung von Ausbildungsinhalten in digitale Selbstlernprogramme erscheint verkehrspädagogisch fragwürdig und könnte der weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit und dem Zugang zur Fahrerlaubnis entgegenstehen. Natürlich müssen im 21. Jahrhundert auch die Potenziale des Lernens mit elektronischen Medien weiter erschlossen werden. Dazu ist es aber zuvor erforderlich, pädagogisch begründete Konzepte für den zielgruppen- und bedarfsgerechten Einsatz von elektronischen Medien in Verbindung zum Theorieunterricht zu entwickeln und die Lernförderlichkeit dieser Konzepte empirisch zu untersuchen. Allein die Forderung nach „Online-Lernen“ reicht hier nicht aus. Nicht nur bewährte Säulen der Fahrausbildung werden durch die Corona-Situation infrage gestellt. Unter dem Schlagwort „Prüfungstau“ – Gibt es eigentlich auch einen „Ausbildungstau“? – werden unbedachte Forderungen nach Rücknahme der gerade eingeführten optimierten PFEP oder gar nach der Auflösung der exklusiven Beauftragung der Technischen Prüfstellen zur Durchführung der Fahrerlaubnisprüfungen in die Öffentlichkeit getra-



Die unabsehbaren Folgen der Pandemie hat auch viele Fahrschulen vor große Probleme gestellt

gen. Haben wir in den Lockdownphasen die gemeinsam definierten Ziele einer professionellen Fahrausbildung und einer sich daran anschließenden unabhängigen Fahrerlaubnisprüfung vergessen? Haben wir vergessen, wie es über viele Jahre einer intensiven Zusammenarbeit von Expertinnen und Experten des Ausbildungs- und des Prüfungssystems gelungen ist, die Anforderungen des „sicheren Fahrens“ gemeinsam zu definieren und beispielsweise über den gerade eingeführten Fahraufgabenkatalog sowohl für die Fahrausbildung als auch für die Fahrerlaubnisprüfung in moderner Form über das elektronische Prüfprotokoll (ePp) bzw. über die elektronische Lernstandsdiagnose (eLBe) nutzbar zu machen? Unsere Organisationsstrukturen, Vorgehensweisen und Arbeitsergebnisse werden von unseren europäischen Nachbarn mit großem Interesse beobachtet und gewürdigt. Vollerorts setzen diese Ergebnisse und Produkte des deutschen Systems der Fahranfängervorbereitung innovative Impulse für die Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in anderen europäischen Ländern.

Ausgehend von der skizzierten guten Bilanz unserer gemeinsamen Arbeit wünsche ich mir zukünftig verstärkt die Bereitschaft aller an der Fahranfängervorbereitung Beteiligten, mittels eines Perspektivwechsels auch einmal die Rolle der anderen Akteure einzunehmen und durch eine konstruktive und faire Kommunikation nach (regionalen oder überregionalen) Lösungen für die unzweifelhaft vorhandenen neuen Herausforderungen zu suchen. Dabei müssen natürlich die Belange aller Akteure ausreichend gewürdigt werden: Wir sollten nicht wegen Einzelprobleme oder für Einzelinteressen ein ganzheitliches erfolgreiches Ausbildungs- und Prüfungssystem in Deutschland aufgeben.

Liebe Leserinnen und Leser, was erwartet Sie nun in unserem neuesten Booklet?

Wir werden Ihnen natürlich einen Überblick über die seit dem 1. Januar 2021 eingeführte optimierte PFEP geben. Sie ist für uns ein wichtiger Ent-

wicklungsschritt, den wir auch gemeinsam mit Vertretern Ihres Berufsstandes über viele Jahre vorbereitet haben und nun umsetzen durften. Darüber hinaus gibt es natürlich auch im Bereich der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung (TFEP) einiges zu berichten. So möchten wir Ihnen beispielsweise darstellen, welche Arbeiten insbesondere die enge

Unsere Arbeitsergebnisse werden von unseren europäischen Nachbarn mit großem Interesse beobachtet

Verzahnung von Ausbildung und Prüfung gewährleisten. Dazu gehören auf der einen Seite die Arbeiten zur Sicherstellung der gleichen inhaltlichen Anforderungen bei der Theorieausbildung und bei der Theorieprüfung. Auf der anderen Seite erreichen uns häufig Anfragen zu den nun seit 7 Jahren eingesetzten Aufgaben mit dynamischen Situationsdarstellungen, auf die wir gern eingehen möchten.

Abschließen möchten wir das Booklet mit einem Blick „über den Tellerrand“. In einem Interview mit Herrn Prof. Sturzbecher von der Universität Potsdam schauen wir in das laufende und nächste Jahrzehnt, um an der einen oder anderen Stelle für die bereits heute absehbaren Veränderungen zu sensibilisieren. Auf welche Veränderungen müssen wir uns einstellen? Wie können wir die Erfahrungen aus der Fahranfängervorbereitung auch breiter nutzbar machen? Diese und weitere Fragen möchten wir für Sie diskutieren.

Da eine Diskussion aber erst wirklich lebendig wird, wenn sich Menschen begegnen, lade ich Sie bereits heute ein, uns an unserem Stand zum 8. Deutschen Fahrlehrerkongress zu besuchen. Ich freue mich auf Ihren Besuch und darf Ihnen bis dahin alles Gute wünschen.

**Ihr Mathias Rüdel
Geschäftsführer TÜV | DEKRA arge tp 21**

Die optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung – eine erste Bilanz zur Einführung

„Wir sind froh, endlich ohne Papier zu prüfen, und arbeiten gerne damit.“
(Zitat eines Prüfers)

Die Einführung der optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung (PFEP) zum 1. Januar 2021 ist ein weiterer Meilenstein in der Verbesserung der Fahranfängervorbereitung. Mit dem Start wurden umfangreiche inhaltliche und technische Änderungen auf den Weg gebracht und neue Qualitätssicherungsverfahren implementiert. Zu nennen sind hier besonders der erstmalige flächendeckende Einsatz des elektronischen Prüfprotokolls (ePp), das verbesserte Rückmeldesystem für die Bewerber zu den Prüfungsleistungen, die Anforderungsbeschreibungen in Form der Fahraufgabenkataloge für die jeweiligen Fahrerlaubnisklassen und die begleitende kontinuierliche wissenschaftliche Evaluation der Prüfung. Alle eingeführten Verbesserungen und Neuerungen dienen dazu, das Potenzial der PFEP für die Verkehrssicherheit von Fahranfängerinnen und -anfängern besser denn je zu nutzen und dabei die Objektivität und Transparenz noch weiter zu steigern.

Um insbesondere auch die Einführungsphase der optimierten PFEP wissenschaftlich zu begleiten, hat die TÜV | DEKRA arge tp 21 in Zusammenarbeit mit dem „Institut für Prävention und Verkehrssicherheit“ (IPV GmbH) im Auftrag des BMVI und der Länder sehr zeitnah eine mehrteilige Untersuchung durchgeführt.

Die Fahrerlaubnisprüfer berichten von einem durchweg gelungenen Start der optimierten PFEP

Eine Teiluntersuchung hatte zum Ziel, die Einschätzungen von ca. 50 Fahrerlaubnisprüfern zum Start der optimierten PFEP im Januar 2021 zu erfassen. Im Ergebnis von ca. 43.000 Prüfungen lässt sich festhalten, dass die Fahrerlaubnisprüfer von einem durchweg gelungenen Start der optimierten PFEP berichten (siehe Abb. 1). Die eingegangenen Rückmeldungen enthalten darüber hinaus auch wichtige Hinweise auf mögliche Optimierungsbedarfe und werden im Rahmen der kontinuierlichen Weiterentwicklung aufgegriffen. Beispielsweise wird das ePp mindestens zweimal jährlich durch Updates aktualisiert, womit die Prüfungsanforderungen und die -dokumentation auch nach der Einführung der optimierten PFEP kontinuierlich weiter verbessert werden können.

In einer weiteren Teiluntersuchung wurden im Februar 2021 Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer per Telefoninterview befragt, um frühzeitig und ergebnisoffen zu sondieren, wie die Einführung der optimierten PFEP aus ihrer Sicht umgesetzt wurde. Einige der Befragten hielten den Zeitpunkt noch für zu früh für eine Beurteilung; andere sprachen dagegen bereits von einer gut gelungenen Einführung der optimierten PFEP, die aber auch noch punktuelle Anpassungen erfahren kann.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die bislang vorliegenden Rückmeldungen aus der Ausbildungs- und Prüfungspraxis keine Hinweise auf substanzielle systembedingte Schwachstellen bei der Durchführung der optimierten PFEP oder beim ePp liefern. Nur in wenigen Fällen zeigten sich Punkte, die jedoch als geringfügige Anfangsschwierigkeiten anzusehen sind. Aus diesen Punk-

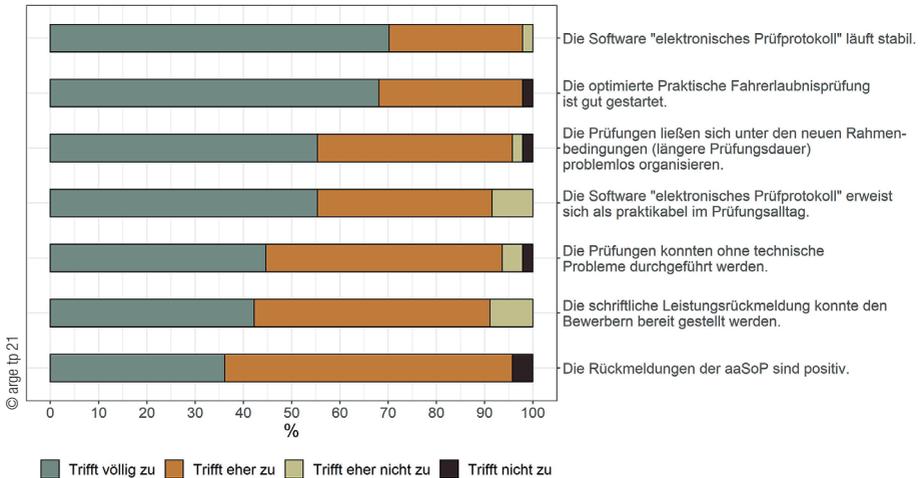


Abb. 1: Einschätzung der Fahrerlaubnisprüfer zur Einführung der OPFEP im Januar 2021

ten resultiert weder eine Notwendigkeit zur Veränderung der vorgegebenen Prüfungsdurchführung beziehungsweise Prüfungsinhalte, noch ein aktueller Nachsteuerungsbedarf; sie sind vielmehr im Zuge der kontinuierlichen Weiterentwicklung der optimierten PFEP ohne besonderen Aufwand aufzugreifen.

Erste statistische Auswertungen der Prüfungsdaten

Trotz der zu Beginn des Jahres 2021 pandemiebedingt eingeschränkten Möglichkeiten der Prüfungsdurchführung konnten bis Mitte August nunmehr ca. 915.000 PFEP nach den neuen Verfahren durchgeführt werden. Diese Anzahl durchgeführter Prüfungen stellt eine Erhöhung der Prüfungszahlen im Vergleich zu den Vorjahren dar.

Die Einführung der optimierten PFEP hat dabei zu keinen substantiellen Veränderungen bei den Bestehensquoten geführt. Diese Erkenntnis belegt, was bereits vor der Einführung der optimierten PFEP seitens der TÜV | DEKRA arge tp 21 deutlich gemacht wurde: Fahrlehrer, die ihre Schülerinnen

und Schüler bislang schon zu sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Fahrerinnen und Fahrern ausgebildet haben, müssen auch in Zukunft nichts an ihrem grundsätzlichen Ausbildungskonzept ändern. Mit dem Fahraufgabenkatalog liegt nun eine verlässliche Grundlage vor, die die Anforderungsstandards und dazugehörigen Bewertungskriterien für die Prüfungsfahrt der PFEP enthält. Diese Anforderungen bilden letztlich auch die Grundlagen für die praktische Fahrausbildung.

Prüfungsdauer

In unserer letzten Beilage „Bestehendes verbessern, Neues entwickeln – Verkehrssicherheit durch die Fahrerlaubnisprüfung“ (2019) haben wir ausführlich dargelegt, weshalb sich aus den deutlichen Verbesserungen der optimierten PFEP auch ein erhöhter Zeitbedarf für die Prüfungsdurchführung ergibt. Dieser zeitliche Mehraufwand wurde seitens der Technischen Prüfstellen durch frühzeitig zusätzlich eingestellte und ausgebildete Fahrerlaubnisprüfer realisiert. Im 1. Halbjahr 2021 wurden

sogar deutlich mehr PFEP durchgeführt als vor Einführung der optimierten PFEP. Die teilweise auftretenden Herausforderungen bei der Prüfterminvergabe sind vor allem auf die pandemiebedingten Rahmenbedingungen (z. B. temporär höheres Bewerberaufkommen) zurückzuführen und nicht auf die optimierte PFEP.

Das elektronische Prüfprotokoll bewährt sich im Einsatz – nun beginnt die kontinuierliche Evaluation der PFEP

Mit der optimierten PFEP bietet sich die Möglichkeit einer kontinuierlichen Evaluation, weil die Prüfungsleistungen aller Bewerberinnen und Bewerber erstmals elektronisch erfasst werden. Die anonymisierten Daten werden dann bundesweit ausgewertet und zur Verbesserung der Prüfungsinhalte und Prüfungsverfahren genutzt. Die Auswertung der Prüfungsergebnisse im Rahmen der kontinuierlichen Evaluation dient zunächst der (alltäglichen) Durchführungsqualität der Prüfung. Darüber hinaus zielen die vorgesehenen Evaluationsaufgaben auf Optimierungen und notwendige Weiterentwicklungen des Prüfungsverfahrens und der Prüfungsinhalte ab.

Konkrete Evaluationsvorhaben der nächsten beiden Jahre sind unter anderem:

■ **Zufriedenheit der Prüfer mit dem ePp**

Das zentrale Dokumentationsinstrument der optimierten PFEP ist das ePp. Es ist davon auszugehen, dass die Zufriedenheit der Fahrerlaubnisprüfer mit ihrem „Sachverständigenwerkzeug“ einen großen Einfluss auf ihre Prüfungsdurchführung, Dokumentationsqualität, auf die testpsychologische Güte der Prüfung und die anhand der Dokumentationen im ePp generierte schriftliche und mündliche Leistungsrückmeldung hat.

■ **Qualität der Prüfungsdokumentation**

Das Ziel einer höheren Prüfungstransparenz und Objektivität führt zu den Fragen, ob die obligatorischen Angaben in der Prüfungsdoku-

mentation vollständig sind, wie umfangreich positive oder negative Prüfungsleistungen dokumentiert werden und inwiefern die Angaben plausibel erscheinen.

■ **Zufriedenheit der Bewerberinnen und Bewerber mit der schriftlichen Leistungsrückmeldung**

Die nunmehr unabhängig vom Prüfungsergebnis an alle Bewerber bereitgestellte schriftliche Leistungsrückmeldung soll ihrem weiteren Fahrkompetenzaufbau dienen. Damit die Rückmeldungen aus der Prüfung ihre angedachte Wirkung entfalten können, muss die schriftliche Leistungsrückmeldung verständlich sein und von den Bewerberinnen und Bewerbern als sinnvoll und hilfreich erachtet werden. Die Leistungsrückmeldung kann im Falle einer bestandenen Prüfung für das begleitete Fahren hilfreich sein; gleichzeitig unterstützt sie im Falle des Nichtbestehens der



Abb. 2: Geplante Erweiterung des Rückmeldesystems um erklärende Filme

**schriftliche
Leistungsrückme**

Prüfung die Fahrlehrer bei der Nachschulung der Bewerber.

■ **Unabhängigkeit der Prüfung von irrelevanten Bewerbermerkmalen**

Die Ergebnisse der PFEP zur Bestimmung der Fahrkompetenz sollten unabhängig von Bewerbermerkmalen sein, die für die Fahrkompetenz irrelevant sind. Daher wird untersucht, inwieweit die Prüfungsentscheidung von Personenmerkmalen der Bewerber beeinflusst wird.

■ **Unabhängigkeit der Prüfung von äußeren Einflüssen**

Das Ergebnis der Prüfung sollte unabhängig von Einflüssen sein, die nicht mit der Fahrkompetenz in Beziehung stehen.

Ausblick: Erweiterung des Rückmeldesystems mit VICOM-Filmen

Um den Bewerbern zukünftig eine noch hilfreiche Rückmeldung bieten zu können, arbeiten wir

gegenwärtig daran, mit der schriftlichen Leistungsrückmeldung auch kurze Filme mit Hinweisen zur richtigen Ausführung der Fahraufgaben bereitzustellen (s. Abb. 2). Diese Filme sind in der Ausgestaltung mit den in der TFEP eingesetzten filmischen Darstellungen vergleichbar; ergänzt von erklärenden Sprechtexten. Als inhaltliche Grundlage dienen die Anforderungsbeschreibungen des Fahraufgabenkataloges.

Inhaltliche Weiterentwicklung der PFEP – Wer ist beteiligt? Wie läuft das ab?

Die Weiterentwicklung der Prüfung erfolgt für die PFEP ebenso wie für die TFEP in Abstimmung mit Experten vieler Institutionen (s. Abb. 3). Neben Vertretern der für das Fahrerlaubnisrecht zuständigen Behörden, der TÜV | DEKRA arge tp 21, der Technischen Prüfstellen und wissenschaftlichen Einrichtungen wie der IPV GmbH und der Universität Potsdam sind auch Vertreter der BVF eingebun-

Sollenerkehr **Haltestelle, Fußgängerüberweg** **Geradeausfahren**

Kommunikation **Fahrzeugbedienung / Umweltbewusste Fahrweise**

Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern ist insgesamt ausreichend. Allerdings treten – meist in ungewöhnlichen oder komplexen Situationen – einige noch vermehrt auftretende Fehler auf. Setzen Sie zukünftig die fahrerbezogenen Einrichtungen sinnvoller und vorschriftsmäßig ein. Führen Sie Brems- und Beschleunigungsvorgänge angemessen durch, schalten Sie frühzeitig, halten Sie das Lenkrad zweckmäßig und führen Sie Lenkbewegungen gleichmäßig aus. Achten Sie auf eine umweltbewusste Fahrweise.

ergänzende VICOM-Filme

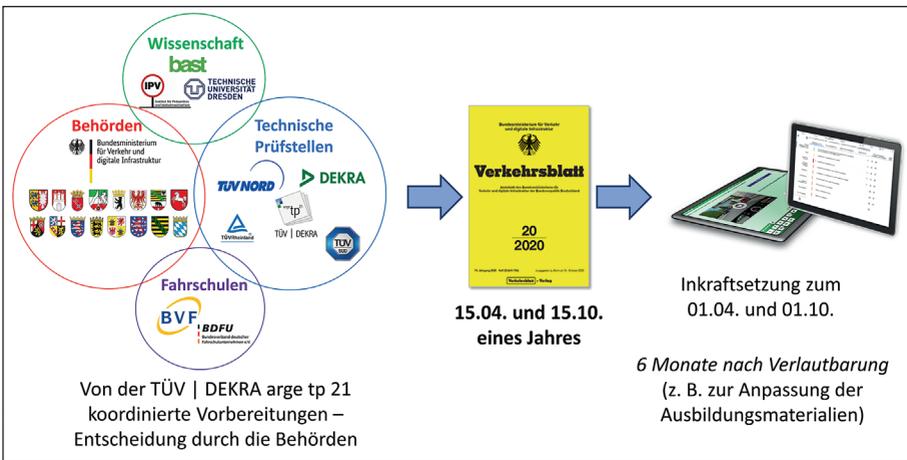
den. Dabei werden die in Handbüchern zum Fahrerlaubnisprüfungssystem (Theorie und Praxis) festgelegten Gremien und Verfahren genutzt (z. B. Arbeitsgruppen und Abstimmungsgremien), um Optimierungsvorschläge zu erarbeiten und abzustimmen. Die Entscheidungen über Änderungsvorschläge und -empfehlungen treffen dann die zuständigen Behörden der Länder und des Bundes. Bis ein Änderungsvorschlag z. B. über eine Fortschreibung der Prüfungsrichtlinie in Kraft tritt, vergehen in der Regel mehrere Monate. Zunächst werden die Änderungsvorschläge (z. B. bezüglich des Fragenkatalogs oder des Fahraufgabenkatalogs) in den dafür eingerichteten Arbeitsgruppen der TÜV | DEKRA arge tp 21 (AG Theoretische Prüfung und AG Praktische Prüfung) abgestimmt und bei Zustimmung an die zuständigen Behörden weitergeleitet. Im Falle einer positiven behördlichen Entscheidung wird dann die Verlautbarung im Verkehrsblatt bzw. Bundesanzeiger vorbereitet. Die Verlautbarungen zur Änderung der Prüfungsrichtlinien erfolgen in der Regel zum 15. April und zum 15. Oktober. Nach der Verlautbarung treten sie dann in der Regel nach einem halben Jahr in Kraft, damit sich alle Beteiligten (z. B. Fahrlehrer, Fahrerlaub-



© Syta Productions/stock.adobe.com

Das Tablet spielt heute eine wichtige Rolle bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung

nisprüfer und Ausbildungsverlage) darauf vorbereiten können. Dieser Prozess mit seinen einzelnen Schritten stellt die Qualität der Anforderungen sicher und berücksichtigt durch den geschilderten zeitlichen Verlauf die Anpassungsbedürfnisse aller beteiligten Akteure.



© arge tp 21

Abb. 3: Änderungen in der TFEP und PFEP sind an zwei Veröffentlichungsterminen ausgerichtet

Aktuelles aus der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung

Bewährtes erhalten, neue Chancen nutzen.

Die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung (TFEP) stellt für Fahranfängerinnen und Fahranfänger einen ersten bedeutsamen Meilenstein auf dem Weg zur eigenständigen motorisierten Mobilität dar. Sie gehört in Deutschland zu den am häufigsten durchgeführten standardisierten Testverfahren. Allein im Jahr 2020 wurden, trotz der Einschränkungen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie, mehr als 1,7 Millionen TFEP für insgesamt zwölf Fahrerlaubnisklassen in 13 Sprachen abgelegt. Die TFEP hat dabei die wichtige Funktion, am Ende der theoretischen Fahrausbildung zu prüfen, ob der Fahrerlaubnisbewerber sich das notwendige Verkehrswissen aneignen konnte, das für eine sichere und umweltbewusste Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr erforderlich ist.

Die Gewährleistung dieser Funktion heißt gleichzeitig auch, dass die Leistung in der TFEP unabhängig von anderen Kompetenzen sein sollte, die für eine sichere Verkehrsteilnahme nicht zwangsläufig notwendig sind. So wäre die Aussagekraft der TFEP im Hinblick auf ihre Funktion erheblich eingeschränkt, wenn die erzielten Leistungen beispielsweise in starkem Maße von Erfahrungen im Umgang mit dem PC (als Prüfungsmedium) oder von der Lesekompetenz abhängen und entsprechend weniger von der tatsächlichen Verfügbarkeit verkehrsspezifischen Wissens. Außerdem ist es für die Sicherstellung dieser Funktion unabdingbar, die erforderlichen Kenntnisse im Kontext einer sich dynamisch entwickelnden Straßenverkehrsrealität kontinuierlich neu zu bewerten und die Inhalte gegebenenfalls entsprechend anzupassen. Inhalte, die vor 10 oder 15 Jahren noch bedeutsam für die TFEP waren, können heute aufgrund der Änderung technischer Rahmenbedingungen oder straßenverkehrsrechtlicher Grundlagen überholt sein. Neue

Entwicklungen, die damals noch eine untergeordnete Rolle spielten, müssen hingegen inhaltlichen Eingang in die TFEP finden, sofern sie für das verkehrssichere und umweltbewusste Führen eines Kraftfahrzeuges heute von maßgeblicher Bedeutung sind.

Last but not least unterliegen Methoden der pädagogischen Diagnostik, ebenso einer kontinuierlichen Weiterentwicklung. Auch hier ist zu prüfen, ob eine Berücksichtigung neuer methodischer Zugänge zur Kompetenzmessung helfen könnte, die Zuverlässigkeit und Genauigkeit des Prüfverfahrens TFEP zu optimieren. Dabei sind viel Augenmaß und gründliche empirische Arbeit im Vorfeld wichtig: Der Neuheitscharakter einer Methode allein sollte keinesfalls ihren Einsatz in der TFEP rechtfertigen und Ansätze, die sich in der Vergangenheit bewährt haben und nach aktuellem Kenntnisstand nach wie vor die geeignetsten Methoden zur Erfassung von verkehrsspezifischen Wissen darstellen, sollten erhalten bleiben. Werden allerdings Ansätze identifiziert, die die diagnostische Funktion der TFEP tatsächlich optimieren können, indem beispielsweise der Einfluss irrelevanter Bewerbermerkmale (z. B. sozioökonomischer Status, Bildungsniveau, Herkunft) auf die erzielten Leistungen weiter minimiert und die Unterscheidungsfähigkeit des Verfahrens zwischen verkehrssicheren und (noch) verkehrsunversicheren Personen maximiert wird, bestehen – im Sinne einer zukunftssicheren und zeitgemäßen TFEP – gute Gründe, gewohnte Wege zu hinterfragen.

Eine Vorgehensweise, die sich bei allen Fragen zur Entwicklung und Optimierung der TFEP in der Vergangenheit bewährt hat, ist die gemeinsame Diskussion mit allen an der Fahranfängervorbereitung in Deutschland beteiligten Professionen. Eine ge-

meinsame Informationsbasis ist dabei die notwendige Voraussetzung für eine konstruktive Diskussionskultur. Dieses Kapitel soll daher dazu dienen, konkrete aktuelle Arbeiten der TÜV | DEKRA arge tp 21 sowie ihrer wissenschaftlichen Begleiter vorzustellen. Diese Arbeiten berühren dabei unterschiedliche Fragestellungen zu oben genannten Aspekten.

Zwei Seiten einer Medaille – Das Zusammenspiel von Ausbildungs- und Prüfungsinhalten

Die Fahrschulausbildung und die Fahrerlaubnisprüfung sind zwei eng verzahnte Elemente im System der Fahranfängervorbereitung: In der Fahrschule eignen sich die Fahranfängerinnen und Fahranfänger grundlegende Fahrkompetenzen und -kenntnisse an, welche es in der anschließenden Fahrerlaubnisprüfung nachzuweisen gilt. In diesem Sinne ist für die Inhalte des Lehrens bzw. Lernens und des Prüfens zu fordern, dass sie ein hohes Maß an Übereinstimmung aufweisen. Anders ausgedrückt: Es ist das zu prüfen, was zuvor auch vermittelt und gelernt wurde.

Inwieweit diese Forderung für die theoretische Fahrausbildung und die TFEP tatsächlich erfüllt ist, wurde von der IPV GmbH anhand einer Inhaltsanalyse von Lehr-/Lernmedien der Fahrschulausbildung auf der einen Seite und den Prüfungsaufgaben im amtlichen Fragenkatalog auf der anderen Seite untersucht. Den Rahmen für die vergleichende Betrachtung von Ausbildungs- und Prüfungsinhalten bildeten die Inhaltsvorgaben der Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusbO) und der Fahrerlaubnisverordnung (FeV), die allerdings unterschiedlichen (historisch gewachsenen) Systematiken unterliegen und abweichende Begrifflichkeiten verwenden. Es wurde jeweils sehr detailliert erfasst, wie bestimmte Inhalte – beispielsweise das Wissen zum angemessenen Verhalten an Fußgängerüberwegen – als Ausbildungsinhalt bzw. Prüfungsinhalt dargestellt sind und inwieweit sich diese Darstellungen in ihrer Genauigkeit und Detailtiefe entsprechen. Die durchgeführte Untersuchung umfasste Prüfungs-

aufgaben aus allen Fahrerlaubnisklassen. Die Ergebnisse lassen erkennen, dass zwischen den Inhalten der Fahrausbildung – z. B. abgebildet in Form von Lehr-/Lernmedien von Fahrschulfachverlagen – und den Prüfungsaufgaben der TFEP eine weitgehende Übereinstimmung besteht: Was in den Prüfungsaufgaben erfragt wird, wird auch in den Lehr-/Lernmaterialien zur Fahrausbildung vermittelt. Durch die detaillierte Analyse konnten zugleich auch einzelne Lücken aufgefunden werden, d. h. Inhalte, die in den Ausbildungsmedien sehr detailliert und umfangreich dargestellt waren, in den Prüfungsaufgaben hingegen allgemeiner thematisiert wurden. Die Bedeutung solcher Inhalte für die Prüfung wurde zunächst unter fachlichen Gesichtspunkten abgewogen und führte dann ggf. dazu, dass entsprechende Prüfungsaufgaben (weiter-) entwickelt wurden.

Der Abgleich und die wechselseitige Bezugnahme von Ausbildung und Prüfung aufeinander stellen eine wichtige Aufgabenstellung dar, durch die das effiziente Zusammenwirken von Lehren bzw. Lernen und Prüfen im System der Fahranfängervorbereitung sichergestellt werden kann. Die Erfahrungen aus der durchgeführten Untersuchung zeigen auch, dass die unterschiedliche Ordnung der Ausbildungs- und Prüfungsinhalte in den jeweiligen rechtlichen Grundlagen – Fahrschüler-Ausbildungsordnung und Fahrerlaubnisverordnung – eine systematische Betrachtung von gleichen Inhalten auf beiden Seiten der Medaille nur mit hohen Aufwänden erlaubt. Perspektivisch ist daher eine – soweit wie möglich – übereinstimmende bzw. gemeinsame Strukturierung der Ausbildungsinhalte und der Prüfungsinhalte zu empfehlen. Dies könnte dazu beitragen, die inhaltlich notwendige Verknüpfung von Lehren bzw. Lernen und Prüfen weiter zu stärken.

Gleiche Prüfungsanforderungen – Unterschiedliche Lern- und Leistungsvoraussetzungen der Bewerber

Die Übertragung der TFEP in ein computergestütztes Verfahren im Jahr 2010 wurde durch eine vor-

gelagerte Befragung von Bewerberinnen und Bewerbern begleitet, bei der diese mittels eines Fragebogens u. a. um Angaben zu ihrer Prüfungsangst, ihrem schulischen Bildungsabschluss und ihren allgemeinen PC-Erfahrungen gebeten wurden. Hierdurch konnten gezielt mögliche Zusammenhänge zwischen Personenmerkmalen und dem Prüfungserfolg in der TFEP untersucht und Benachteiligungen bestimmter Bewerbergruppen durch das neue Prüfungsverfahren ausgeschlossen werden. Denn: Grundsätzlich sollte die Prüfungsleistung in der TFEP – im Sinne der Prüfungsgerechtigkeit – unabhängig von Personenmerkmalen und Kompetenzen sein, die für die Verkehrssicherheit nicht bedeutsam sind.

Im Zuge der nachfolgenden Optimierung der TFEP, unter anderem durch die Einführung PC-generierter Abbildungen, dynamischer Situationsdarstellungen oder Aufgabenvarianten, wurde das Prüfungsverfahren von 2010 bis heute wesentlich weiterentwickelt. Vor diesem Hintergrund erschien eine erneute Befragung geboten. Deshalb wurde die IPV GmbH beauftragt, mögliche Einflüsse

von Personenmerkmalen auf die Prüfungsleistung in einer empirischen Studie zu untersuchen. Hierzu wurde Bewerberinnen und Bewerbern der Klasse B unmittelbar im Nachgang ihrer TFEP ein Fragebogen zur freiwilligen Beantwortung präsentiert. Dabei wurden insbesondere auch Lern- und Leistungsparameter der Befragten (z.B. zeitlicher Umfang der Prüfungsvorbereitung, Nutzung von Lehr- und Lernmedien) erfasst. Über 30.000 Personen nahmen im Befragungszeitraum von Mai 2017 bis Juni 2017 an der Untersuchung teil.

Die Befragungsergebnisse geben auch Einblicke in das Lernverhalten der Bewerberinnen und Bewerber im Vorfeld der TFEP sowie den Umfang fahrpraktischer Erfahrungen zum Zeitpunkt der TFEP: Bezüglich des zeitlichen Umfangs der Vorbereitung gaben etwa 75 % der Befragten an, dass sie mindestens 11 Stunden – ergänzend zu den Pflichtstunden im Theorieunterricht – in ihrer Freizeit für die TFEP gelernt haben (s. Abb. 4).

Die Prüfungsaufgaben des amtlichen Fragenkatalogs sowie PC-Programme stellten die am

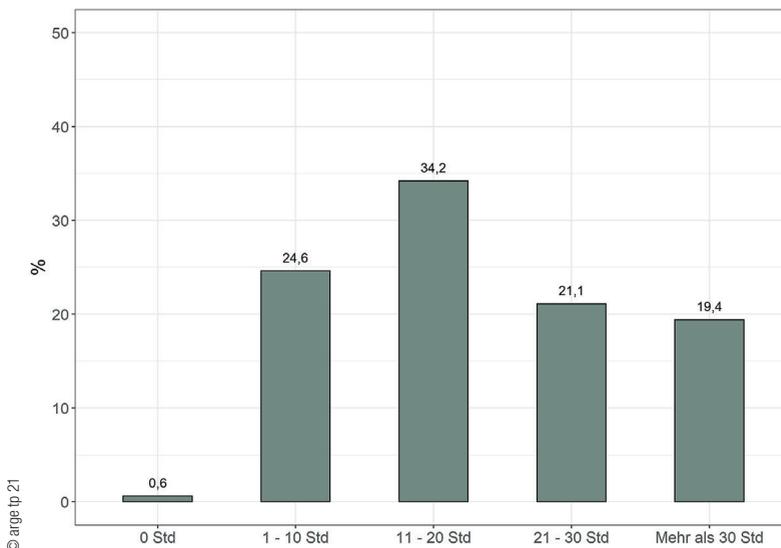


Abb. 4: Aufgewendete Lernstunden zur Prüfungsvorbereitung (N = 36.032)

häufigsten genutzten Medien zur Prüfungsvorbereitung dar (s. Abb. 5).

Knapp 80 % der Befragten verfügten zum Zeitpunkt ihrer TFEP-Teilnahme bereits über erste fahrpraktische Erfahrungen (s. Abb. 6).

Im Hinblick auf den Prüfungserfolg zeigte die Untersuchung einen – wenn auch nur geringen – Zusammenhang zwischen dem schulischen Bildungsabschluss der Befragten und ihren Prüfungs-

tungen in der TFEP ähnliche Voraussetzungen zugrunde liegen (z. B. Anstrengungsbereitschaft), und wurde bereits in der o. g. vorangegangenen Untersuchung festgestellt. Da sich zugleich keine Hinweise ergaben, dass die TFEP mit einer besonderen Benachteiligung von Bewerbern mit geringeren Lesekompetenzen verbunden ist, unterstreicht der erneut festgestellte allgemeine schulische Bildungseinfluss die Funktion der TFEP als einen lehrzielorientierten Leistungstest. Bei einer vergleichenden Betrachtung bestimmter Aufgabenformate fiel der Einfluss des Schulabschlusses auf die Prüfungsleistung unterschiedlich stark aus: So war beim Format der „Ergänzungsaufgabe“ – hier müssen in der Regel Ziffern (z. B. der Anhalteweg) eingetragen werden – der Effekt der schulischen Bildung vergleichsweise hoch, während er bei den seit 2014 eingesetzten Filmaufgaben – hier wird eine komplexe Verkehrssituation anhand einer dynamischen Situationsdarstellung veranschaulicht – am geringsten ausfiel. Dieser Befund deutet darauf hin, dass die seit 2014 in der TFEP eingesetzten filmischen und damit weitgehend sprachfreien Instruktionen

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

**75 % der Befragten gaben an,
in ihrer Freizeit mindestens
elf Stunden für die Theoretische
Fahrerlaubnisprüfung zu lernen**

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

leistungen: Je höher der (angestrebte) Schulabschluss, desto besser das Abschneiden in der TFEP. Dieser Befund ist naheliegend, da dem Erbringen von schulischen Leistungen und von Leis-

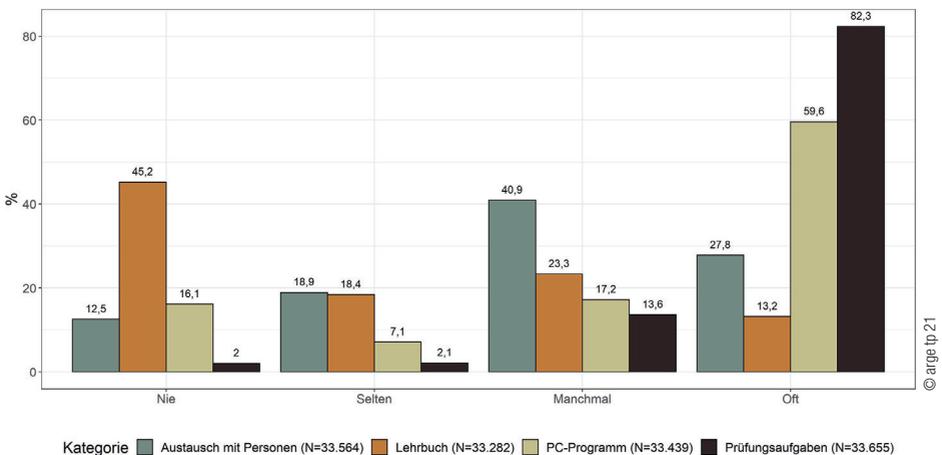


Abb. 5: Verwendete Lehr-/Lernmedien und -methoden

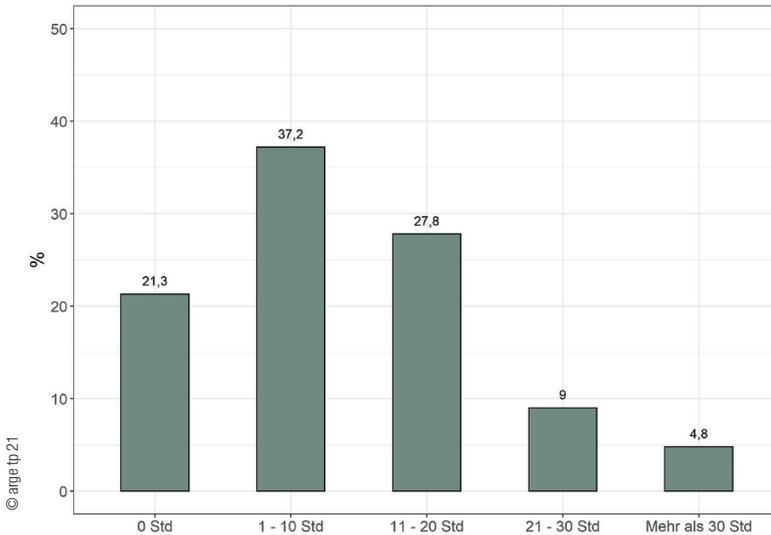


Abb. 6: Fahrpraktischer Erfahrungsumfang (N = 29.054)

dazu beitragen, mögliche negative Einflüsse einer geringeren schulischen (Vor-)Bildung auf den Prüfungserfolg in der TFEP zu verringern.

Früher war alles besser? - Ein Vergleich der Bewerberleistungen bei Text- und Filmaufgaben

Insbesondere mithilfe der bereits erwähnten „Aufgaben mit dynamischen Situationsdarstellungen“ (DSD-Aufgaben) können Verkehrssituationen seit 2014 realitätsnäher dargestellt werden. Außerdem wurde es durch dieses Aufgabenformat möglich, Inhalte aus Themenbereichen zu operationalisieren, die durch statische Bild- oder Textinstruktionen zuvor sehr schwer und nur unzureichend vermittelt werden konnten. Zusätzlich konnten so unerwünschte Einflüsse (z. B. der Lesekompetenz) auf die Aufgabebearbeitung und Prüfungsleistung reduziert werden. Betrachtet man jedoch die Prüfungsleistungen im Verlauf der letzten Jahre, ist auch festzustellen, dass der Anteil von erfolgreichen Prüfungen zumindest für die bewerberstärkste Fahrerlaubnisklasse B stetig sinkt. Ungeachtet der gegenwärtigen Diskussion um die Vielfalt von Einflüssen auf die Be-

stehensquote in der TFEP wurden Vermutungen geäußert, dass die sinkende Bestehensquote maßgeblich auf die Einführung von DSD-Aufgaben zurückzuführen sei.

Die Ergebnisse einer aktuellen Studie widersprechen diesen Befürchtungen jedoch: Es wurden die Aufgabenschwierigkeiten aller verwendeten Prüfungsaufgaben mit DSD seit der Einführung 2014 bis Ende 2019 in Zeitreihenanalysen betrachtet und parallel dazu identische Analysen für Textaufgaben durchgeführt, die im gleichen Zeitraum unverändert in der TFEP im Einsatz waren. Ein besonderer Beitrag von DSD-Aufgaben zur sinkenden Bestehensquote sollte dann plausibel sein, wenn diese Aufgaben besonders schwer zu lösen sind und daher die Erfolgchance der Bewerber in der Prüfung mit zunehmender Verwendung abnimmt und/oder wenn sich die Leistung der Fahrerlaubnisbewerber bei DSD-Aufgaben im Vergleich zu Textaufgaben über die Zeit deutlicher verschlechtert.

Die Befunde zeigten das Gegenteil: Eine Zunahme der Aufgabenschwierigkeit über die Zeit war bei den unveränderten Textaufgaben eher und stärker

zu beobachten. Weiterhin wiesen Aufgaben mit DSD generell eine geringere Schwierigkeit im Vergleich zu unveränderten Textaufgaben auf. Sie sind also für Fahrerlaubnisbewerber tendenziell leichter zu lösen. Gemeinsam mit weiteren separaten Analysen für die volumenstärksten Fremdsprachenprüfungen (Hocharabisch, Englisch, Türkisch und Russisch) unterstützen die Ergebnisse eher Argumente, die auch die Einführung dieses Aufgabenformates begründeten: Kurze Filmsequenzen wirken negativen Effekten, wie dem Einfluss von Textverständnis und Lesekompetenz, eher entgegen, indem sie Vorstellungen von Verkehrssituationen intuitiv und ohne die Notwendigkeit komplizierter Beschreibungen vermitteln können.

Sprachliche und kulturelle Einflüsse auf die Prüfungsleistung

Neben der deutschsprachigen Prüfung kann die TFEP in Deutschland auch in zwölf Fremdsprachen abgelegt werden. Dies ist auch im internationalen Vergleich ein enorm breites Sprachangebot, das rege genutzt wird: Etwa jede siebte Prüfung wird in einer Fremdsprache absolviert. Dabei stieg der Anteil von unter 4 % im Jahr 2011 auf nunmehr knapp 15 % im Jahr 2019. Mit Ausnahme von Prüfungen in russischer Sprache fallen die Leistungen in den fremdsprachigen Prüfungen allerdings in der Regel deutlich schlechter aus als in den deutschsprachigen Prüfungen. Der Anteil bestandener Prüfungen bewegt sich zwischen etwa 46 % (Italienisch) und 60 % (Englisch). Für Prüfungen in der am häufigsten gewählten Fremdsprache Hocharabisch lag die Bestehensquote im vorpandemischen Jahr 2019 bei knapp 55 % und damit mehr als 10 Prozentpunkte niedriger als für deutschsprachige TFEP.

Die Gründe für diese Leistungsdifferenzen sind sicher vielschichtig. Es sind zunächst sehr grundlegende Unterschiede zwischen den Bewerbergruppen zu berücksichtigen: Bewerberinnen und Bewerber, die eine fremdsprachige TFEP ablegen, sind in zentraler Tendenz etwa 12 Jahre älter als

deutsche Bewerberinnen und Bewerber. Außerdem ist der Anteil von weiblichen Bewerberinnen bei fremdsprachigen Prüfungen deutlich niedriger als in der deutschsprachigen Vergleichspopulation. Aus Leistungsbetrachtungen für deutschsprachige Prüfungen ist bekannt, dass einerseits insbesondere sehr junge Fahrerlaubnisbewerber und -bewerberinnen eine höhere Erfolgswahrscheinlichkeit in der TFEP aufweisen und andererseits Frauen insgesamt eine etwas höhere Bestehensquote aufweisen. Als Gründe werden u. a. die allgemeine Vertrautheit sehr junger Bewerberinnen und Bewerber mit Prüfungs- bzw. Testsituationen durch die noch vorhandene schulische Einbettung sowie geschlechtsspezifische Unterschiede bei der Erarbeitung und Erschließung von Lernstoff diskutiert. Neben diesen alters- und geschlechtsspezifischen Effekten sind weitere leistungsrelevante Unterschiede zwischen den sprachlichen Gruppen, wie das allgemeine Bildungsniveau sowie die Lernbereitschaft und Lernintensität, als mögliche Ursachen anzunehmen.

Neben diesen potenziellen Ursachen auf übergeordneter Ebene könnten aber auch aufgabenspezifische Faktoren für das schlechtere Abschneiden in den fremdsprachigen TFEP eine Rolle spielen. Die Teilnahme am Straßenverkehr ist immer auch in einen kulturellen Kontext eingebettet, der über die sprachlichen Bewerbergruppen mehr oder weniger variiert. Das kann dazu führen, dass sich bestimmte Interpretationen von Verkehrssituationen unterscheiden und gleiche Verkehrskonstellationen zu verschiedenen Entscheidungen führen. Bestimmte Begriffe aus der Straßenverkehrswelt, deren Gebrauch für deutsche Muttersprachler



Etwa jede siebte Prüfung wird hierzulande in einer von zwölf angebotenen Fremdsprachen absolviert





© contrastwerkstatt/stock.adobe.com

In der theoretische Fahrausbildung muss auch die wachsende Vielfalt an Antriebsarten vermittelt werden

selbstverständlich ist, können, abhängig vom sprachlichen Kontext, mit einer abweichenden Bedeutung belegt sein. Trotz sorgfältiger Übersetzung der deutschsprachigen Prüfungsaufgaben in die jeweiligen Fremdsprachen können sprachliche Besonderheiten außerdem dazu führen, dass bestimmte Aufgaben für fremdsprachige Bewerbergruppen schwerer verständlich und/oder schwieriger zu lösen sind. Anders als bei den zuerst beschriebenen Ursachen wirken diese Einflussfaktoren weniger global, sondern zeigen sich vor allem in einzelnen Prüfungsaufgaben, in denen Bedeutungsunterscheide oder sprachliche Feinheiten eine besondere Rolle spielen. Mit wissenschaftlicher Begleitung hat die TÜV | DEKRA arge tp 21 daher damit begonnen, diese auffälligen Prüfungsaufgaben in den einzelnen Fremdsprachen zu identifizieren. Eine Herausforderung hierbei ist es, die Effekte durch eher globalere Einflüsse (z. B. durch Unterschiede in Leistungsvoraussetzungen der Bewerber-

populationen) methodisch sauber von den aufgabenspezifischen Effekten (z. B. spezielle sprachliche Besonderheiten) auf die Bearbeitungsleistung zu trennen. Die Ergebnisse dieser Analysen sollen im Anschluss einer Gruppe von Sprach- und Verkehrsexperten vorgelegt werden, die über eine mögliche Optimierung der sprachlichen Gestaltung der jeweiligen Aufgabe berät. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass die TFEP das misst, was sie messen soll – den verkehrsspezifischen Wissens- und Kenntnisstand der Bewerberinnen und Bewerber – und dass diese Messung möglichst frei und unverzerrt von Störeinflüssen wie dem Sprachverständnis oder dem kulturellen Hintergrund bleibt.

Der eindeutige Bezug ist wichtig

Die Art und Weise, wie wir im Straßenverkehr mobil sind, unterliegt einem stetigen Wandel und wird immer wieder von technischen Innovationen geprägt. Heute verfügen zwar die meisten Kraftfahr-

Wandel im Automobilsektor muss zu Änderungen in der TFEP führen

zeuge noch über konventionelle Antriebsformen, der Anteil der Fahrzeuge mit Elektro- oder Hybridantrieb nimmt allerdings immer schneller zu. Auch assistierende und teilautomatisierte Fahrfunktionen, die den Fahrer bei bestimmten Fahraufgaben unterstützen können (z. B. Spurhaltung, Geschwindigkeitsanpassung, Einparken), finden sich bereits heute in vielen Fahrzeugen wieder und werden künftig weiter an Bedeutung gewinnen. Diese zunehmende Vielfalt von Fahrzeugfunktionen sowie die weitere Differenzierung der Fahrzeugarten muss auch in den Aufgaben der TFEP berücksichtigt werden: Es muss für den Fahrerlaubnisbewerber eindeutig erkennbar sein, welches Fahrzeug er vor seinem „geistigen Auge“ haben muss, um die Prüfungsfragen einer bestimmten Fahrerlaubnisklasse unmissverständ-

lich und richtig beantworten zu können. Damit diese Eindeutigkeit gewährleistet ist, werden in der Prüfungsrichtlinie seit 01.01.2021 nunmehr für jede Fahrerlaubnisklasse die Anforderungen an ein Bezugsfahrzeug beschrieben. Der Bewerber wird vor dem Beginn seiner Prüfung im Prüfungssystem über das Bezugsfahrzeug informiert. Hierbei erhält er nur die Informationen zum Bezugsfahrzeug, die für seine Prüfung relevant sind (s. Abb. 7).

Für die Beantwortung der meisten Aufgaben in der TFEP sind die Eigenschaften des Bezugsfahrzeugs nicht relevant (z. B. Was bedeutet dieses Verkehrszeichen?). Falls der Bewerber bei einzelnen Fragen unsicher ist, welches Fahrzeug zugrunde liegt, kann er die Eigenschaften des Bezugsfahrzeugs bei Bedarf bei jeder Frage über den Button „Bezugsfahrzeug“ im Bewerberprüfprogramm aufrufen. Bei Aufgaben, die vom Bezugsfahrzeug abweichende oder zusätzliche Fahrzeugeigenschaften thematisieren (z. B. Elektromobilität, Fahrerassistenzsysteme), werden diese ausdrücklich in der jeweiligen Prüfungsaufgabe benannt (z. B. „Sie fahren ein Fahrzeug mit Elektroantrieb ...“).

Bitte beachten Sie das in der jeweiligen Fahrerlaubnisklasse zugrundeliegende Bezugsfahrzeug:

- In Prüfungsaufgaben können besondere Fahrzeugeigenschaften (z. B. Elektroantrieb) ausdrücklich benannt sein. Diese müssen bei der Beantwortung immer berücksichtigt werden!
- Wenn in den Prüfungsaufgaben keine besonderen Fahrzeugeigenschaften benannt sind, gelten die folgenden allgemeinen Eigenschaften „Ihres Fahrzeugs“ (Bezugsfahrzeug).
 - Bei Prüfungsaufgaben zum Grundstoff:
 - Kraftfahrzeug mit Verbrennungsmotor
 - Bei Prüfungsaufgaben zum Zusatzstoff der Fahrerlaubnisklasse C:
 - Zweispuriges Kraftfahrzeug mit Verbrennungsmotor, mit Automatikgetriebe und mit automatischem Blockierverhinderer (ABV)

Die allgemeinen Eigenschaften „Ihres Fahrzeugs“ können Sie während der Prüfung jederzeit mit einem Klick auf den Button „Bezugsfahrzeug“ einsehen.

akzeptiert

Theoretische Fahrerlaubnisprüfung

Weiter

Abb. 7: Informationen zum Bezugsfahrzeug im Prüfungssystem

Fahrerlaubnisprüfung und Fahranfängervorbereitung – Entwicklungsperspektiven für die Verbesserung der Verkehrssicherheit

Gespräch mit Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher, Direktor des Instituts für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung an der Universität Potsdam (IFK), und Mathias Rüdell, Geschäftsführer der TÜV | DEKRA arge tp 21

Herr Rüdell, Herr Prof. Sturzbecher, wo sehen Sie die Schwerpunkte für die Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in den kommenden Jahren?

Mathias Rüdell: Die Schwerpunkte für die Weiterentwicklung des Prüfungssystems liegen darin, den ständigen und dynamischen Wandel im System Straßenverkehr adäquat aufzugreifen. Wir müssen die Prüfung stetig anpassen, damit sie auf der Höhe der Zeit und des aktuellen kraftfahrzeugtechnischen Standes bleibt. Bereits bestehende Inhalte verlieren dadurch allerdings nicht automatisch an Bedeutung, sondern sind in vielen Fällen nach wie vor wichtig für verkehrssicheres Verhalten. Deshalb dürfen sie nicht vernachlässigt werden. Das Integrieren der zahlreichen Veränderungen des Straßenverkehrs in die Prüfungsinhalte der Fahrerlaubnisprüfung ist keine einfache Aufgabe. Das kürzlich veröffentlichte Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung für den Zeitraum bis 2030 nennt unter dem Handlungsfeld „Lernen im Wandel der Mobilität“ einige Maßnahmen, die auch für die zukünftige Fahranfängervorbereitung bedeutsam sind. Dazu zählt beispielsweise der obligatorische Einsatz ausgewählter Fahrerassistenzsysteme in Ausbildung und Prüfung. Anwenderhinweise zur Bewertung der Nutzung solcher Systeme sollen in die entsprechenden Richtlinien integriert werden. Auch Vorschläge zur Überarbeitung der dritten europäischen Führerscheinrichtlinie (RL 2006/126/EG) zielen in diese Richtung. Darüber hinaus wird



Mathias Rüdell,
Geschäftsführer der
TÜV | DEKRA arge tp 21

Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher,
Institutsdirektor an der
Universität Potsdam

hier vorgeschlagen, dass durch „geeignete Verfahren“ ausreichende Kompetenzen für die Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung nachzuweisen sind. Hier die „geeigneten Verfahren“ zu finden und in das jetzige Prüfungssystem zu integrieren, ist ein weiterer Schwerpunkt für die kommenden Jahre.

Dietmar Sturzbecher: Eine wichtige übergreifende Herausforderung darf nicht vergessen werden: die Verbesserung der Systemqualität der Fahranfängervorbereitung. Wir haben erst in den letzten Jahren angefangen, die Fahranfängervorbereitung als ein Bildungssystem zu begreifen, mit dem wir den Erwerb von Fahrkompetenz durch unterschiedliche Maßnahmen organisieren und steuern. Durch diese systemische Sichtweise ist ein Optimierungszugang ins Blickfeld gerückt, der zuvor zu

wenig Beachtung gefunden hat – das synergetische Zusammenwirken von unterschiedlichen Systembestandteilen. Hierbei ist zunächst an das augenscheinlich erforderliche Zusammenspiel von Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung zu denken, denn was geprüft wird, muss zuvor vermittelt worden sein. Es geht aber um mehr: Zur Unterstützung des Fahrkompetenzerwerbs – und auch zum langfristigen Erhalt von Fahrkompetenz – bedarf es eines gut aufeinander abgestimmten Maßnahmenbündels, zu dem auch das Begleitete Fahren, die Fahrerweiterbildung nach dem Fahrerlaubnisserwerb, die Fahrlehrerausbildung und Fahrlehrerprüfung, die Befugnisausbildung und Prüfung der aaSoP sowie die Fahrschülerüberwachung gehören. Diese unterschiedlichen Maßnahmen gilt es, aufeinander zu beziehen und fortlaufend widerspruchsfrei weiterzuentwickeln. Im Ergebnis ist nicht nur ein leistungsfähigeres System der Fahranfängervorbereitung zu erwarten. Vielmehr wird auch die Möglichkeit geschaffen, den verkehrspolitischen Steuerungsbedarfen besser gerecht zu werden, die sich bereits heute aufgrund der zunehmenden Automatisierung und Digitalisierung im Straßenverkehr abzeichnen.

Mit Blick auf die Zukunft wird derzeit viel über die zunehmende Fahrzeugautomatisierung und die Veränderung von Mobilitätsmustern gesprochen. Welche Beiträge kann und muss eine moderne Fahranfängervorbereitung leisten, um die Verkehrssicherheit trotz des Wandels weiter zu verbessern?

Mathias Rüdel: Die Mobilitätsformen und das Mobilitätsverhalten haben sich im Laufe der Zeit immer gewandelt. Das ist nicht wirklich neu. Die wichtige Frage ist doch: Wie verändert sich dabei die Tätigkeit des „Fahrens“ für den Menschen – beispielsweise durch automatisierte Fahrfunktionen – und welche Chancen erwachsen gegebenenfalls dadurch – beispielsweise durch Sicherheitsgewinne, da Handlungsfehler des Fahrers besser abgefangen werden können? Da wäre es zunächst naheliegend,

die Akzeptanz solcher Funktionen und dadurch die Kaufbereitschaft bei den Fahrern zu steigern. Das sehe ich aber nicht als zentrale Aufgabe der Fahrerlaubnisprüfung an. Diese muss vor allem die Risiken der Tätigkeitsveränderung berücksichtigen: Welche Anforderungen stellt denn das Nutzen einer automatisierten Fahrfunktion an den Menschen? Welches Wissen und welche Fertigkeiten müssen vorausgesetzt werden, damit der Fahrer auch mögliche „Handlungsfehler“ einer Automatisierung sicher und schnell erkennen und dann adäquat intervenieren kann. In gewisser Weise ähnelt dieses Anforderungsprofil ja dem eines Fahrlehrers, wenn er einen Fahrschüler beobachtet und bei Fehlern eingreift. Mit Blick auf das zentrale Ziel der Fahranfängervorbereitung sind die hierfür notwendigen Kompetenzen im Rahmen der Fahrausbildung und auch im Rahmen der Fahrerlaubnisprüfung zweifelsohne zu berücksichtigen. Das bedeutet, dass neue Kenntnisse und Fähigkeiten vermittelt und entsprechend in der TFEP und PFEP auch geprüft werden müssen. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass auch das selbstständige und verkehrssichere „manuelle“ Fahren weiter wie bisher im Fokus bleibt.

Dietmar Sturzbecher: Die Automatisierung wird die Aufgabenteilung zwischen Mensch und Fahrzeug verändern, weil zunehmend Assistenzsysteme am Bewältigen von Fahranforderungen beteiligt sind. Das Aufgabenspektrum des Fahrers umfasst – neben aktiven Fahrhandlungen – dann auch die bloße Überwachung der automatisiert ablaufenden Fahrfunktionen oder erlaubt sogar Nebentätigkeiten, bei denen man sich lediglich für einen möglichen Eingriff bereithalten muss. Wir Menschen sind allerdings eher schlecht dafür gerüstet, „das Steuer aus der Hand zu geben“. Wenn wir das Fahrgeschehen nur noch über lange Strecken beobachten und im Regelfall nicht mehr aktiv eingreifen müssen bzw. sollen, kann diese Daueraufmerksamkeit ermüdend sein. Entsprechend ist zu erwarten, dass der menschliche Fahrer „einfach mal einen Gang runterschaltet“ und seine Aufmerksamkeit völlig



© Robert Schliesinger/picture alliance

Im stressigen Alltag können heutige Assistenzsysteme den Fahrer entlasten

anderen Dingen zuwendet. Genau das ist problematisch, weil es dem Fahrer im Falle eines erforderlichen Eingriffs dann am nötigen Situationsbewusstsein mangelt, um die Fahrzeugführung wieder sicher zu übernehmen. Die hier skizzierten Veränderungen beim Bewältigen von Fahraufgaben müssen künftig auch in der Fahrausbildung stärker berücksichtigt und den Fahranfängern vermittelt werden. Dazu muss die wechselseitige Aufgabenteilung zwischen dem menschlichen Fahrer und seinem Fahrzeug stärker in den Blick genommen und beim Fahrer ein hinreichendes Verständnis für grundlegende technische Prozesse sichergestellt werden. Nur mit der notwendigen Kenntnis der Leistungsfähigkeit assistierender Fahrfunktionen einerseits und ihren spezifischen Leistungsgrenzen andererseits kann man den verschiedenen Anforderungen beim (teil-)automatisierten Fahren gerecht werden. Sicherlich bieten moderne Medien wie interaktive Lernprogramme am PC oder Fahr-Simulatoren aussichtsreiche Zugänge, um die sichere Interaktion zwischen Mensch und Fahrzeug zu erlernen (z. B. durch das Trainieren verschiedener Übernahmeszenarien). Die Bedeutung des fachkundigen Fahrlehrers, der den Kompetenzer-

werb im Hinblick auf innovative Fahrfunktionen gewissermaßen als „Mittler zwischen Mensch und Technik“ begleitet, ist hierbei aber nicht zu unterschätzen. Durch die reformierte Fahrlehrerausbildung wird das Kompetenzprofil des Fahrlehrers in eben diesem Sinne erweitert bzw. neu gewichtet.

Wenn Sie auf die deutsche Fahranfängervorbereitung und ihre Weiterentwicklung bis heute blicken: Gibt es Punkte, für die wir auch im internationalen Rahmen besondere Anerkennung erhalten? Bei welchen Dingen können wir von unseren Kollegen aus anderen Ländern noch lernen?

Dietmar Sturzbecher: Ich halte den Blick auf andere Länder für einen sehr vielversprechenden Zugang, um die Weiterentwicklung unserer Fahranfängervorbereitung zu inspirieren und zu steuern. Sicherlich sind wirksame Konzepte nicht ohne Weiteres zwischen Ländern übertragbar, denn die Systeme der Fahranfängervorbereitung sind schließlich immer in ihrem jeweiligen kulturell-historischen und fahrerlaubnisrechtlichen Kontext entstanden. Dennoch kann der Austausch von wissenschaftlichen Befunden aus der angewandten

Forschung dazu beitragen, Bewährtes zu identifizieren und an die hiesigen Rahmenbedingungen zu adaptieren. Das Begleitete Fahren ab 17, das erst aufgrund vielversprechender Wirksamkeitsbefunde aus dem internationalen Raum ab 2004 in Niedersachsen bzw. ab 2005 bundesweit in einem Modellversuch erprobt, dann wissenschaftlich evaluiert und schließlich 2010 verstetigt wurde, ist ein sehr gutes Beispiel dafür, wie nützlich dieser Austausch ist. Auch in unseren Forschungsprojekten nehmen wir regelmäßig auf internationale Entwicklungen Bezug: So konnten wir aus der Analyse von Fahrausbildungscurricula aus insgesamt 16 Ländern in Europa und Übersee einen großen Erkenntnisgewinn zur Gewichtung von Ausbildungsinhalten – insbesondere zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung – und zum Einsatz innovativer Lehr-Lern-Formen im deutschen Fahrschulunterricht ziehen. Umgekehrt bin ich sicher, dass die Forschungs- und Entwicklungsarbeiten zur Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland und die laufenden Arbeiten zur Optimierung der Fahrausbildung in der internationalen Fachöffentlichkeit wahrgenommen werden und so auch andernorts einen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten. Der wissenschaftlich-fachliche Austausch über Landesgrenzen hinweg nimmt – nicht zuletzt durch die fahrerlaubnisrechtlichen Harmonisierungsbestrebungen in der Europäischen Union – meines Erachtens weiter zu. Dazu leisten wir in Deutschland heute und künftig gern unseren Beitrag.

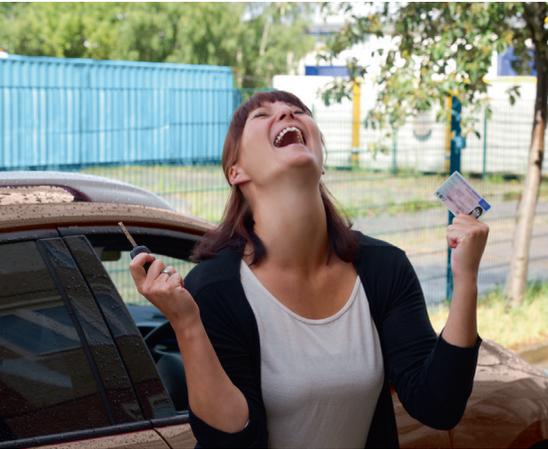
Mathias Rüdel: Ganz genau, wir stehen im regelmäßigen Austausch mit unseren internationalen Partnerorganisationen – sei es auf bilateraler Ebene oder im Rahmen von Kongressen und permanenten Arbeitsgruppen, die durch die CIECA organisiert werden. Die Besonderheiten der Fahranfängervorbereitung in Deutschland mit ihrer professionellen Ausbildung auf der einen Seite und ihrer unabhängigen Prüfung als hoheitliche Aufgabe der Technischen Prüfstellen auf der anderen Seite genießt ein hohes Ansehen bei den Partnern. Darüber hinaus ist die explizite Beschreibung von

Fahraufgaben und Kompetenzbereichen sowie der entsprechenden objektiven Bewertungskriterien im Fahraufgabenkatalog auf breites Interesse auf internationaler Ebene gestoßen. Hier erhalten wir oft Anfragen von anderen Prüforganisationen, die sich Anregungen für die Entwicklung ihrer eigenen Prüfungskonzepte holen. Insgesamt kann man festhalten, dass die evidenzbasierte und wissenschaftsgestützte Weiterentwicklung von Prüfungsinhalten und -methodik sicher kein Alleinstellungsmerkmal der deutsche Fahranfängervorbereitung ist, sie aber hohen Qualitätsstandards genügt und deshalb auch international gewürdigt wird.

Allerdings können wir natürlich auch von unseren Kolleginnen und Kollegen aus anderen Ländern und ihren Erfahrungen lernen. Beispielsweise führte Großbritannien bereits 2004 einen sogenannten „Hazard Perception Test“ in das britische Prüfungssystem ein. Die empirische Begleitforschung hierzu konnte einen substantziellen Nutzen für die Verkehrssicherheit von Fahranfängern nachweisen. Andere Länder folgten dem britischen Beispiel, u. a. die Niederlande und Belgien. Aber auch außerhalb Europas, wie in Australien oder Neuseeland, werden Fähigkeiten der Fahrerlaubnisbewerber zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung in einem separaten Testverfahren erhoben. Auch hier konnte empirisch nachgewiesen werden, dass gute Testergebnisse mit verkehrssicherem Verhalten und einem geringeren Unfallrisiko korrespondieren. In vielen anderen Ländern – auch in Deutschland – wird daher aktuell an der Entwicklung solcher Verkehrswahrnehmungstests gearbeitet.

Warum soll denn ein Verkehrswahrnehmungstest wichtig sein? Und welche Auswirkung sind für die Fahrausbildung zu erwarten?

Mathias Rüdel: Die Bedeutung eines solchen Testverfahrens liegt darin, dass damit eine Brücke zwischen der TFEP und der PFEP geschlagen werden kann. Die PFEP erlaubt es dem Prüfer oder der Prüferin zwar, sich ein umfassendes Bild von der Fahrkompetenz eines Bewerbers zu machen.



Egal, wie die Ausbildung im Detail abläuft: Das Ziel ist stets die Fahrerlaubnis für die Auszubildenden

Eine systematische Erfassung seiner Fähigkeiten zum Vermeiden von Gefahren ist jedoch nur sehr eingeschränkt möglich, da Gefahrensituationen im Straßenverkehr nun mal nicht beliebig herbeigeführt werden können und dürfen. Die TFEP ist wiederum gut geeignet, um verkehrsbezogenes Wissen der Fahrerlaubnisbewerber zu erfassen. Im bewährten „Multiple-Choice-Format“ lassen sich sehr unterschiedliche Prüfungsinhalte anschaulich darstellen. Das geschieht gerade bei komplexen Verkehrssachverhalten auch weitgehend sprachfrei, weil wir seit 2014 dynamische Situationsdarstellungen bzw. Filme einsetzen. Allerdings stößt das Format an seine Grenzen, wenn es darum geht, herauszufinden, ob Fahranfänger gefährliche Situationsentwicklungen vorhersehen und frühzeitig auf diese reagieren können. Mit einem Verkehrswahrnehmungstest am PC kann hingegen ein gefahrenrelevanter Ausschnitt der Verkehrsrealität – beispielsweise anhand eines Films – dargeboten werden, um zu erfassen, ob ein Bewerber diese Situation richtig einschätzen kann. Hierzu genügt dann als Antwort mitunter bereits ein einfacher

Tastendruck oder ein Mausklick, mit dem man signalisiert, dass man ein Eingreifen in den Situationsverlauf an einer bestimmten Stelle für erforderlich hält. Bei Verkehrswahrnehmungstests am Computer geht also üblicherweise auch der Faktor Zeit in die Bewertung der Prüfungsleistung ein, der ja gerade für die Eskalation eines gefährlichen Situationsverlaufs bedeutsam ist. Nur wer frühzeitig erkennt, dass eine gefährliche Situation entsteht, kann durch angemessenes Verhalten – beispielsweise durch Bremsen – dazu beitragen, diesen Verlauf abzuwenden oder zu „entschärfen“. Obwohl bei einem Verkehrswahrnehmungstest die Bewertung von Verkehrssituationen auf die Darstellungsmöglichkeiten eines PC-Bildschirms reduziert wird, belegen zahlreiche empirische Befunde aus der Fachliteratur, dass erfahrene und sichere Fahrer hier wesentlich bessere Leistungen erzielen als Fahranfänger.

Dietmar Sturzbecher: Mit einem Verkehrswahrnehmungstest allein ist es aber noch nicht getan. Wir wissen aus der Verkehrsforschung bereits seit Jahrzehnten, dass Fahranfänger Defizite im visuellen und kognitiven „Entschlüsseln“ von komplexen Verkehrszusammenhängen haben. Ein entscheidender Faktor zum Überwinden dieser Defizite ist die Fahrerfahrung: Erst durch die wiederholte Konfrontation mit verschiedenen Verkehrssituationen lernt man mit der Zeit, im komplexen Verkehrsgeschehen gezielt nach sicherheitsrelevanten Informationen in der Verkehrsumgebung zu suchen, dabei Wesentliches von Unwesentlichem zu unterscheiden und schließlich geeignete Entscheidungen zur Gefahrenvermeidung zu treffen. Wie so oft im Leben gilt auch hier, dass man Erfahrungen selbst sammeln muss und die entsprechenden Schritte auch nicht beliebig abkürzen kann. Aber: Man muss sich dabei nicht zwingend den Risiken des Straßenverkehrs aussetzen. Die Fahrausbildung kann hier einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, den notwendigen Erfahrungsaufbau für eine routinierte Verkehrswahrnehmung

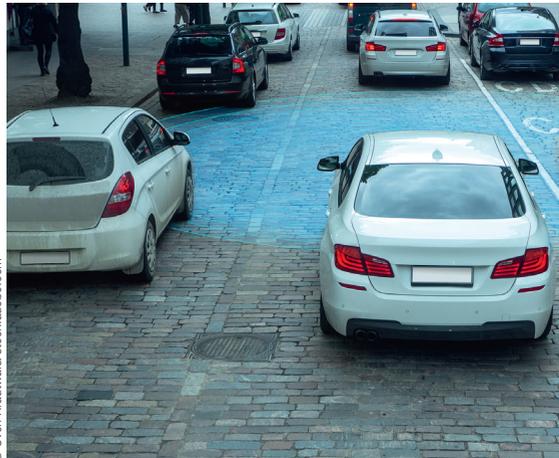
und Gefahrenvermeidung unter risikoarmen Lernbedingungen zu starten und zu fördern. Hierfür bieten „Blended-Learning“-Ausbildungskonzepte einen geeigneten Zugang, bei denen die Möglichkeiten des selbstständigen Lernens mittels elektronischer Medien und die Vorteile des Präsenzunterrichts verbunden werden. So könnten die Fahrschüler zur Vorbereitung auf den Theorieunterricht beispielsweise mittels selbstständigen eLearnings unter Nutzung PC-gestützter Lernprogramme ausgewählte Gefahrenstrecken „virtuell befahren“ und dabei das frühzeitige Erkennen von Unfallgefahren erlernen und trainieren. Wichtig ist, dass diese selbstständigen Lernprozesse und die Lernergebnisse danach im Theorieunterricht vom Fahrlehrer aufgegriffen, zur Diskussion gestellt und zu einem Lerngewinn für alle Unterrichtsteilnehmer umgemünzt werden.

Die Frage, wie man die „Gefahrenlehre“ in der Fahrausbildung neu im Sinne des vorausschauenden Fahrens ausrichten kann, wurde in Deutschland übrigens bereits in den 1970er-Jahren intensiv diskutiert. Die damaligen Forschungs- und Entwicklungsarbeiten – man denke an die Konzepte zur Schulung des „Verkehrssinns“ des Münchner Verkehrspädagogen Gerhard Munsch oder die Erarbeitung und Erprobung eines audiovisuellen Testsystems durch den Kölner Verkehrspsychologen Bernhard Hampel – bieten auch heute noch wertvolle Ansatzpunkte zur Weiterentwicklung der Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung. Der entscheidende Unterschied zu damals ist, dass wir heute über die modernen digitalen Lehr-, Lern- und Prüfungsmedien verfügen, um diesen nach wie vor faszinierenden Ansatz einer auf Vorbeugung zielenden Gefahrenlehre auch fachdidaktisch anspruchsvoll und anschaulich umzusetzen. Dabei können wir sie sogar – wenn wir auf Gefahrenstrecken aus dem Umfeld der Fahrschule zurückgreifen – regionalisieren. Eine regionalisierte Gefahrenlehre stellt ein unschätzbbares Potenzial zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dar, denn die meisten Fahranfängerunfälle ereignen sich in der Heimatregion der Unfallbeteiligten.

Herr Prof. Sturzbecher, Herr Rüdel, Sie beschäftigen sich nun schon seit mehr als 20 Jahren damit, wie man die Vorbereitung der Fahranfänger auf die motorisierte Verkehrsteilnahme verbessern kann. Wie lassen sich Ihre Ideen und Ergebnisse auch auf andere Verkehrsteilnehmer übertragen?

Mathias Rüdel: Da gibt es unterschiedliche Wege. Eingangs wurden die immer kürzeren Entwicklungszyklen beispielsweise in der Kraftfahrzeugtechnik bereits erwähnt; aber auch eine sich kontinuierlich verändernde Straßenverkehrsordnung rückt die Bedeutung des lebenslangen Lernens ins Zentrum der Aufmerksamkeit. Die Aneignung und Weiterentwicklung von Wissen und Können ist ja nicht nur für Fahranfänger wichtig. Wir tauschen uns hier z. B. mit den Industrie- und Handelskammern aus, die für die Berufskraftfahrerqualifikation verantwortlich sind, und bieten ihnen unsere Unterstützung bei technischen oder inhaltlichen Fragen zur Wissensprüfung an.

Viel konkreter und mit hoher Relevanz für die Verkehrssicherheit sind allerdings aktuelle Arbeiten der TÜV | DEKRA arge tp 21 im Zusammenhang mit



© Sven Krautwald/stock.adobe.com

Mit der Fahrzeugautomatisierung wird noch lange eine Überwachung durch den Fahrer erforderlich sein

älteren Fahrerinnen und Fahrern. Eine alternde Gesellschaft, die gleichzeitig immer länger (auto-) mobil bleibt, stellt die Verkehrssicherheitsarbeit schon heute vor große Herausforderungen. Betrachtet man das fahrleistungsbezogene Unfallrisiko in Abhängigkeit vom Alter, dann stellen die älteren und insbesondere die hochbetagten Verkehrsteilnehmer – neben den Fahranfängern – eine besonders gefährdete Gruppe dar. Daher sind dringend wirksame Konzepte notwendig, um den steigenden Unfallzahlen entgegenzuwirken. Sachverständige von TÜV und DEKRA haben dazu in drei deutschen Städten Fahrten mit älteren Pkw-Fahrerinnen und Fahrern durchgeführt und ihnen anhand des Fahraufgabenkatalogs Rückmeldungen zu ihrer Fahrkompetenz gegeben. Dabei ging es natürlich nicht darum, eine Prüfung zu bestehen. Vielmehr sollte die realistische Einschätzung eigener Fähigkeiten durch fachliche Rückmeldungen unterstützt werden. Auf dieser Grundlage wurden dann Anregungen gegeben, wie Kompetenzen erhalten und Kompetenzdefizite gegebenenfalls kompensiert werden können. Ich weiß, dass bei derartigen Maßnahmen auch die Fahrlehrerin und der Fahrlehrer eine sehr bedeutsame Rolle spielen. Die Ergebnisse unserer Studie wurden auch dafür genutzt, um den Fahraufgabenkatalog speziell auf die Belange älterer Pkw-Fahrer weiter anzupassen. Aktuell befinden wir uns in Gesprächen mit Fahrernutzungsexperten, um diese wichtigen Aspekte in den Angeboten zur Unfallprävention für Seniorinnen und Senioren zu berücksichtigen.

Dietmar Sturzbecher: Ich möchte den Punkt des lebenslangen Lernens noch einmal aufgreifen: Mobil zu sein, ist ein elementares menschliches Bedürfnis, das uns in allen Lebensabschnitten begleitet. Wer sich im Jugend- oder jungen Erwachsenenalter zum Erwerb eines Führerscheins entschließt, kann bereits auf eine längere Mobilitätsbiografie zurückblicken, beispielsweise als Fußgänger, Radfahrer, Mofafahrer und Beifahrer. Dies und die damit verbundenen Erfahrungen dürfen einerseits bei der Fahrausbildung nicht ausgeblen-

det werden. Andererseits müssen wir uns überlegen, wie wir von Kindesbeinen an den Erwerb von Wissen und Können im Straßenverkehr so durch Bildungsmaßnahmen fördern können, dass die Fahrausbildung und die Verkehrssicherheitsarbeit später nahtlos daran anknüpfen können. So entwickeln wir in unserem Projekt „Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung in der Kindertagesbetreuung (KitaMoVe)“, das von verschiedenen brandenburgischen Ministerien und der „Aktion Kinder-Unfallhilfe e. V.“ gefördert wird, derzeit Methoden und Materialien für die verkehrspädagogische Arbeit mit 3- bis 10-Jährigen in Kindertageseinrichtungen und Schulen sowie für die fachdidaktische Weiterbildung von pädagogischen Fachkräften in diesem Bildungsbereich. Dazu analysieren wir anhand von Unfalldaten der Polizei und der Versicherungen, in welchen Verkehrssituationen Kinder vor allem verunglücken. Erstaunlicherweise ist darüber wenig bekannt. Dabei ist entsprechendes Wissen nicht nur für zielgerichtete verkehrspädagogische Angebote interessant, sondern beispielsweise auch für die Programmierung automatisierter Fahrfunktionen, wenn wir die Automatisierung speziell für den Schutz von Kindern im Straßenverkehr nutzen wollen. In ähnlicher Weise haben wir im Auftrag der Deutschen Reiterlichen Vereinigung e. V. Unfälle von Reitern, Gespannführern und Pferden im Straßenverkehr untersucht, um typische Gefahrensituationen zu beschreiben und die Unfallprävention bei dieser ebenfalls speziell gefährdeten und wenig geschützten Gruppe von Verkehrsteilnehmern zu verbessern. Aus diesen Analysen sind auch Materialien für die Fahrausbildung und Prüfungsaufgaben für die Fahrerlaubnisprüfung von Kraftfahrern hervorgegangen. Eine Berücksichtigung des Themas „Pferde im Straßenverkehr“ sowohl in der Fahrausbildung als auch bei der Ausbildung von Reitern und Kutschfahrern wird aus unserer Sicht immer dringender, weil Tiere im Straßenverkehr nicht mehr alltäglich sind und Kraftfahrern das entsprechende Wissen und die Erfahrungen fehlen. Zusammenfassend möchte ich Ihre Frage so be-

antworten: Das Führen eines Kraftfahrzeugs lernt man sicherlich in der Fahrschule, die Grundlagen für den Fahrkompetenzerwerb werden jedoch schon viel früher gelegt, nämlich wann immer wir in irgendeiner Form im Straßenverkehr mobil sind. Das Einnehmen unterschiedlicher Perspektiven – nicht nur der des Kraftfahrers – erlaubt es uns, die Handlungsabsichten der anderen im Straßenverkehr besser zu verstehen und ihr Verhalten vorherzusehen. In diesem Sinne ist auch der in der Fachöffentlichkeit zunehmend häufiger verwendete umfassende Begriff der „Fahr- und Verkehrskompetenz“ aufzufassen.

Eine letzte Frage an Sie beide: Die Bestehensquoten bei den Fahrerlaubnisprüfungen sind ein sehr sensibles Thema und werden häufig sehr kontrovers diskutiert. Nachdem die Bestehensquoten in den letzten Jahren gesunken sind, zeigten sich in jüngerer Vergangenheit auch gegenläufige Tendenzen. Was sind Ihre Erwartungen für die Zukunft: Werden die Prüfungen wieder schwerer und setzt sich der Trend der sinkenden Bestehensquoten fort?

Mathias Rüdell: Zunächst kommt es darauf an, von welcher Prüfung Sie sprechen. Erste Auswertungen zur PFEP zeigen, dass mit Einführung der optimierten PFEP keine signifikanten Veränderungen bei der Bestehensquote festzustellen sind. Häufig beziehen sich derartige Diskussionen jedoch auf die TFEP. Aber auch hier muss man differenzieren, z. B. nach Fahrerlaubnisklassen: In der Fahrerlaubnisklasse A finden sich nahezu keine Veränderungen in der Bestehensquote über die letzten zehn Jahre. Im Jahr 2011 bestanden 82,6 % der angetretenen Kandidaten diese Prüfung, im Jahr 2020 wies die Bestehensquote exakt den gleichen Wert auf. Auch in den C-Klassen finden Sie über diesen Zeitraum kaum Veränderungen, zum Teil sogar leichte Verbesserungen. Zutreffend ist Ihre Beschreibung vor allem für die TFEP in der Fahrerlaubnisklasse B. Hier ist die

Bestehensquote von vielen Faktoren abhängig und nicht zuletzt von den individuellen motivationalen Leistungsvoraussetzungen der Fahrerlaubnisbewerberinnen und -bewerber: Wie viel Zeit und Anstrengung investieren sie in die Prüfungsvorbereitung? Wie werden sie dabei von ihren Fahrlehrern angeleitet, unterstützt und kontrolliert? Bei der pädagogisch anspruchsvollen intensiven Prüfungsvorbereitung liegen nach unseren Erkenntnissen noch viele ungenutzte Potenziale. So konnten wir nach der pandemiebedingten Unterbrechung des Prüfungsgeschehens einen deutlichen, zeitlich begrenzten Anstieg bei der Bestehensquote registrieren, den Fachexperten auf eine intensivere Prüfungsvorbereitung über einen längeren Zeitraum zurückführen. Weiterhin beobachten wir über die letzten Jahre eine Zunahme an fremdsprachigen Prüfungen auf bis zu 15 % am Gesamtprüfungsgeschehen; dieser Anteil an Prüfungen hat eine deutlich niedrigere Erfolgsquote als der deutschsprachige Anteil. Damit muss die Bestehensquote zwangsläufig sinken. Aber es ist sicher auch zutreffend, dass durch die Verhinderung des schematischen Auswendiglernens von bestimmten Auswahlantworten mittels Antwortenrotation und Aufgabenvarianten sowie durch das Ausdünnen von Signalwörtern – sogenannten „Lösungshinweisen“ – in den Antwortoptionen die Bestehensquote nicht unbedingt steigt. Wahrscheinlich steigt aber die Verkehrssicherheit, wenn sich die Bewerber mit den Prüfungsinhalten geistig auseinandersetzen müssen.

Dietmar Sturzbecher: Die Bestehensquoten erfahren eine hohe öffentliche Aufmerksamkeit; ihre Aussagekraft für die Bewertung der Qualität der Fahranfängervorbereitung wird aber stark überschätzt. Sie sind ein für Laien leicht verständlicher Kennwert, der das Prüfungsgeschehen auf die einfache Unterscheidung von „bestanden“ und „nicht bestanden“ reduziert. Aus fachlicher Sicht stehen aber letztlich ganz andere Fragen im Vordergrund, die sowohl die Fahrerlaubnisprüfung



© New Africa/stock.adobe.com

Eine gute Ausbildung kann in der Prüfungssituation den entscheidenden Unterschied machen

als auch die Fahrausbildung betreffen. Bei der Fahrerlaubnisprüfung steht im Vordergrund, ob die Prüfungsaufgaben auf wissenschaftlicher Grundlage entwickelt und evaluiert werden und ob sie dementsprechend objektiv, zuverlässig und valide sind. Dies können wir für die Prüfungsaufgaben in Deutschland belastbar nachweisen. Darüber hinaus gibt es keine zu leichten oder zu schwierigen Aufgaben: Jede Prüfungsaufgabe, die inhaltlich für die Sicherheit im Straßenverkehr Bedeutung hat und methodisch einwandfrei ist, muss im Interesse des Gemeinwohls auch gestellt werden, unabhängig davon, wie viele sie richtig beantworten. Bei der Fahrausbildung interessieren andere Fragen: Wie lernen Fahranfänger und wie kann man sie am besten beim Lernen unterstützen? Wie nachhaltig sind die Lernprozesse in Vorbereitung auf die Prüfung und im Hinblick auf die spätere Verkehrsbewährung? Mit dem Ziel, Antworten auf diese Fragen zu finden, haben wir große Datenmengen aus Lernmanagementsystemen von

Verkehrsfachverlagen ausgewertet und typische Lernverläufe von Fahrschülern rekonstruiert. Die Ergebnisse zeigen, dass die TFEP seltener bestanden wird, wenn Fahrschüler im Theorieunterricht nicht alle Ausbildungslektionen besuchen, sondern stattdessen an einzelnen Lektionen mehrfach teilnehmen und dafür andere Lektionen auslassen. Auch eine fehlende fortlaufende Erfassung und Rückmeldung des erreichten Lernstandes an die Fahrschüler mindert deutlich die Chancen auf einen Prüfungserfolg. Schließlich sollten Fahrschüler erst dann zur Prüfung gehen, wenn sie die Prüfungsaufgaben nachweislich mehrfach erfolgreich bewältigt haben. Dies alles hört sich nach Binsenweisheiten an; der vollständige Besuch aller Unterrichtseinheiten, regelmäßige Lernkontrollen und erfolgreich absolvierte „Probepfahrungen“ sind aber für einen Teil der Fahrschüler leider noch keine Selbstverständlichkeit. Hier liegt der entscheidende Schlüssel für die Verbesserung der Bestehensquoten!

Kontakt Daten

TÜV | DEKRA arge tp 21

Wintergartenstraße 4
01307 Dresden

Geschäftsführer

Mathias Rüdel

Telefonnummer

03 51/2 07 89-0

Faxnummer

03 51/2 07 89-20

Web

www.argetp21.de

E-Mail

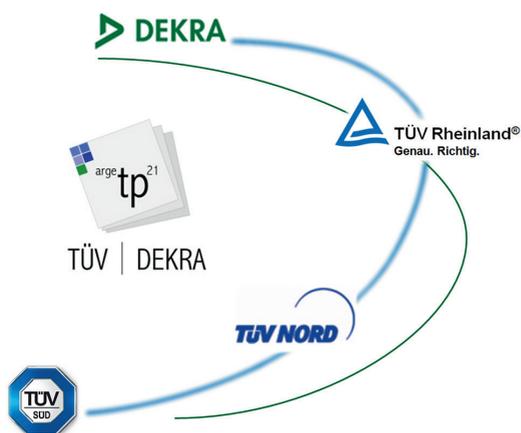
sekretariat@argetp21.de

Steuernummer

203/150/19703

USt-ID

DE208113927



Impressum

Herausgeber

TÜV | DEKRA arge tp 21
Wintergartenstraße 4
01307 Dresden

V.i.S.d.P.

Mathias Rüdel

Verlag

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

Redaktion: Thomas Cyganek (Ltg.),
Bastian Hambalga

Layout/Herstellung: Lena Amberger

Druck

MK Offsetdruck- und Verlags GmbH

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