

# Prüfung optimieren

Die Theoretische und Praktische Fahrerlaubnisprüfung wird stetig optimiert – worauf sich Fahrlehrer einstellen müssen





Mathias Rüdel, Geschäftsführer der TÜV I DEKRA arge tp 21

# Liebe Fahrerlaubnisbewerber, liebe Fahrlehrerschaft, sehr geehrte Damen und Herren,

ereits zwei Mal (2008 und 2009) haben wir Ihnen an dieser Stelle zu den Neuerungen im Fahrerlaubnisprüfungssystem berichtet. Anliegen soll es auch diesmal wieder sein, Sie umfassend und transparent zu den anstehenden Veränderungen in der Theoretischen und Praktischen Fahrerlaubnisprüfung zu informieren.

Will man konsequent die Verkehrssicherheit der Fahranfänger erhöhen, so gilt es dabei vor allem, anfängertypische Unfallursachen aufzugreifen und in das Zentrum der Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung zu

stellen – und dies unter den sich stetig wandelnden Gegebenheiten des Straßenverkehrs und der Fahrzeugtechnik. Unter diesen genannten Aspekten möchten wir Ihnen mit dieser Beilage in der Fachzeitschrift "Fahrschule" den Stand zur Einführung verbesserter Prüfungsaufgaben vorstellen. Nach einer Entscheidung der zuständigen Behörden sollen ab 2012 zunächst Aufgaben mit dynamischer Situationsdarstellung schrittweise eingeführt werden. Warum werden nun solche Aufgabenformate eingeführt?

Die textbasierenden Instruktions- und Antwortformate der existierenden Prüfungsaufgaben lassen eine angemessene Überprüfung von implizitem Wissen für Inhaltsbereiche der Gefahrenerkennung und -abwehr nicht zu. Daher wird seit längerem für diese Aufgaben ein Wechsel bei der methodischen Gestaltung gefordert, der aber erst unter den Bedingungen einer computergestützten Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung ermöglicht wurde. Gleichzeitig können aber auch dynamische Situationsdarstellungen zu hohe Anforderungen an die Lesekompetenz und an das Vorstellungsvermögen der Bewerber vermeiden.

Darüber hinaus wurden auch Anstrengungen zur Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung unternommen. Basierend auf den Entwicklungsergebnissen der letzten Jahre werden nun weiterführende Schritte eingeleitet. Dazu gehört zum Beispiel die Entwicklung eines modernisierten Fahraufgabenkataloges. Darauf aufbauend werden konkrete Anforderungen an ein elektronisches Prüfprotokoll definiert, das die Sachverständigen bei der Prüfungsdurchführung unterstützen und eine transparente Dokumentation der Prüfungsleistung des Bewerbers ermöglichen soll. Gleichzeitig soll damit das "Rückmeldesystem" an Fahrerlaubnisbewerber und Fahrlehrer verbessert werden.

Alle vorliegenden und künftigen Entwicklungsergebnisse sind als gemeinsame Anstrengungen aller an der Fahranfängervorbereitung Beteiligten zu verstehen, um die Verkehrssicherheit der Fahranfänger nachhaltig zu erhöhen. Dabei werden alle Innovationen einer vorausschauenden Prüfung unterzogen und Erreichtes wird stetig hinterfragt. Vielleicht auch deshalb gilt das deutsche Ausbildungs- und Prüfungsmodell im internationalen Vergleich als elaboriert und fortschrittlich (Twisk, 1996).

Mathias Rüdel

Rale



Gerhard von Bressensdorf, Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverhände

# Kompetenz und Gerechtigkeit in der optimierten Fahrerlaubnisprüfung

Seit mehr als 100 Jahren ist es die Aufgabe der Fahrschule, Fahrschüler zu sicheren und verantwortungsbewussten Fahrzeugführern gegenüber Mensch und Umwelt auszubilden.

Am Ende jeder Ausbildung steht eine Prüfung, die von amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr durchgeführt wird.

Ausbildung und Prüfung müssen miteinander korrespondieren, um sicherzustellen, dass das Erlernte auch in einer Prüfung Bestand hat. Hierbei wird an die Kompetenz eines jeden Prüfers ein hoher Anspruch gestellt. Nur wenn sein Urteil verständlich und nachvollziehbar ist und der Prüfungsver-

lauf ausreichend dokumentiert ist, wird sich der Fahrerlaubnisbewerber gerecht und respektvoll behandelt fühlen. Das gilt sowohl für die theoretische als auch für die praktische Prüfung, und zwar für die bestandene, aber auch die nicht bestandene Prüfung.

In der Welt der überwiegend jungen Fahranfänger ist die Nutzung elektronischer Medien Normalität. Was liegt näher, als diese Medien auch in der Ausbildung und Prüfung verstärkt einzusetzen. Die Vielfalt der Möglichkeiten, bis hin zu bewegten Bildern in der theoretischen Prüfung, hat die bisherige theoretische Prüfung mit Papier und Bleistift revolutioniert.

Nachdem das Verhalten von Fahrzeugführern in ständig wiederkehrenden Fahraufgaben in einer Expertengruppe diskutiert und aufgeschrieben wurde, könnte künftig in der praktischen Fahrerlaubnisprüfung mit einem elektronischen Prüfungsprotokoll erstmals sichtbar gemacht werden, mit welchen Kompetenzen der Ablauf einer Prüfung zu beobachten und zu bewerten ist. Besonders gute Leistungen können genauso dokumentiert werden wie Fehler. Ein schriftliches Protokoll über Verlauf und Ausgang der Prüfung, basierend auf der Beschreibung des richtigen Verhaltens bei der Bewältigung der Fahraufgaben, kann künftig dem Prüfling, aber auch dem Fahrlehrer wertvolle Hinweise geben. Auch vor einer praktischen Fahrerlaubnisprüfung könnte ein elektronisches Prüfungsprotokoll bereits zur Lernstandsdiagnostik in der Ausbildung eingesetzt werden.

Die jetzt vorliegenden Ergebnisse auf einem Prüf-PC für die theoretische Prüfung und einem künftigen Table-PC für die praktische Prüfung sind nur die sichtbaren Oberflächen. Sie dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, dass in zahlreichen Expertengruppen Wissenschaftler, Prüfer und Fahrlehrer wie auch Vertreter der Ministerien seit Jahren an dem notwendigen Unterbau für diese Projekte gearbeitet und kreativ an ihrer Ausgestaltung gewirkt haben.

Für ihr engagiertes Wirken sei allen Beteiligten gedankt.

Gerhard von Bressensdorf

r. Busnusder,

Fahranfängervorbereitung in Deutschland	5
Autofahren als Entwicklungsaufgabe	5
Bewährtes System von professioneller Ausbildung und unabhängiger Prüfung	6
Aktuelle Herausforderungen und neue Möglichkeiten zu ihrer Bewältigung	
Die Fahrerlaubnisprüfung am Computer	9
Qualitätssicherung und Manipulationssicherheit	9
Computergenerierte Abbildungen	10
Dynamische Situationsdarstellungen	12
Verkehrswahrnehmungstests und handlungsnahe Formate	15
Die Fahrerlaubnisprüfung im Fahrzeug	16
Methodische Grundlagen und Möglichkeiten zur Weiterentwicklung	16
BASt-Projekt zur Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung	16
Entwicklung eines e-Prüfprotokolls	18
Machbarkeitsstudie, Pilot- und Revisionsprojekt	18
Gemeinsame Weiterentwicklung von Ausbildung und Prüfung	20
Anforderungen an Fahrlehrer und Sachverständige von morgen	22
Kontaktdaten	24

Foto (Titel): Sylke Bub

## **Impressum**

## Herausgeber

TÜV I DEKRA arge tp 21 Wintergartenstraße 4 01307 Dresden

## Verantwortlich für den Herausgeber:

Mathias Rüdel

## Redaktion:

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

## Redaktionelle Leitung:

Sylke Bub

# Art Direction:

Dierk Naumann

## Layout:

Karl-Heinz Bartl

#### Druck:

Stürtz GmbH Alfred-Nobel-Str. 33 97080 Würzburg

Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck und elektronische Verarbeitung nur mit schriftlicher Zustimmung

des Herausgebers.



# Fahranfängervorbereitung in Deutschland

# Autofahren als Entwicklungsaufgabe

Trotz der zunehmenden Bedeutung anderer Verkehrsmittel erwerben 87 Prozent aller Bundesbürger bis zum 29. Lebensjahr einen Pkw-Führerschein. Das selbständige Fahren eines Autos gehört für die meisten jungen Menschen ebenso zum Erwachsenwerden wie zum Beispiel der Schulabschluss, der Einstieg ins Berufsleben oder

die erste Liebe. Allerdings ist diese selbständige Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr eine Herausforderung mit großen Risiken. Das zeigt sich zum Beispiel daran, dass Verkehrsunfälle die häufigste Todesursache bei Personen unter 20 Jahren sind. Deshalb müssen junge Fahranfänger möglichst umfassend auf die Bewältigung der unterschiedlichsten Anforderungen im Straßenverkehr vorbereitet werden.

# Bewährtes System von professioneller Ausbildung und unabhängiger Prüfung

Als Land, in dem das Auto erfunden wurde, war Deutschland schon sehr früh mit dem Problem von Unfällen durch den motorisierten Straßenverkehr konfrontiert. Vor diesem Hintergrund wurden bereits Anfang des vergangenen Jahrhunderts die ersten Fahrschulen gegründet. Darüber hinaus verdichteten sich im Zeitraum von 1907 bis 1909



# DIE GESCHICHTE DER FAHRERLAUBNISPRÜFUNG IN DEUTSCHLAND

DIETMAR STURZBECHER, JÜRGEN BÖNNINGER & KAREN KAMMLER (HRSG.)







Dietmar Sturzbecher, Karen Kammler und Jürgen Bönninger blicken in ihrem Buch auf 100 Jahre Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland zurück





Kenntnisse über Wartung und Instandhaltung spielen heute eine weit weniger große Rolle in der Fahrausbildung als früher

die politischen und behördlichen Forderungen, deutschlandweit verbindliche Regelungen für die Fahrerlaubnisprüfung einzuführen. Der daraus resultierende und bis heute andauernde Prozess, zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer die Prüfungsstandards für den Erwerb einer Fahrerlaubnis – und damit verbunden auch die Ausbildungsstandards an Fahrschulen – weiterzuentwickeln, erreichte seinen ersten wichtigen Meilenstein mit dem "Gesetz über den Verkehr von Kraftfahrzeugen" vom 3. Mai 1909. Wir konnten also im Jahr 2009 in Deutschland auf eine 100-jährige Tradition von professioneller Fahrschulausbildung und Fahrerlaubnisprüfung zurückblicken.

Das damit geschaffene System der Fahranfängervorbereitung hat sich vor allem dadurch bewährt, dass es immer wieder an die neuen Anforderungen angepasst wurde, die sich aus der Weiterentwick-

lung der Bereiche Mensch, Technik und Umwelt ergaben. So sind heute zum Beispiel Kenntnisse über Fahrerassistenzsysteme oder umweltschonende Fahrweise deutlich in den Vordergrund getreten, während die

Bedeutung von Kenntnissen über Wartung und Instandhaltung von Kraftfahrzeugen deutlich abgenommen hat.

Von Beginn an bis heute baute dieses System auf einer professionellen Ausbildung einerseits und einer unabhängigen Prüfung andererseits auf. Dabei wurden Maßstäbe gesetzt, an denen sich bis heute viele andere Länder orientieren. Wichtige Entwicklungsschritte waren dabei:

- die Unterscheidung in eine Theoretische und eine Praktische Fahrerlaubnisprüfung
- die Ausdifferenzierung der Inhaltsbereiche für die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung und der Fahraufgaben für die Praktische Fahrerlaubnisprüfung
- die dynamische Fortschreibung der Aufgaben, Beobachtungskategorien, Bewertungs- und Entscheidungskriterien

# Aktuelle Herausforderungen und neue Möglichkeiten zu ihrer Bewältigung

Die Erfolge dürfen nicht

dazu verleiten.

sich zurückzulehnen

Die bisherigen Erfolge dürfen jedoch nicht dazu verleiten, sich zurückzulehnen. Leider haben Fahranfänger im Alter zwischen 18 und 24 Jahren gegenüber erfahrenen Fahrern nach wie vor ein vielfach höheres Unfall-

risiko. Im Sinne der Vision Zero, nach der Straßen und Verkehrsmittel so sicher gestaltet werden sollen, dass es keine Toten und Schwerverletzten mehr gibt, muss es Ziel der Fahranfängervorbereitung sein, einen größtmöglichen Beitrag zur Reduktion von Fahranfängerunfällen mit Getöteten und Verletzten zu leisten. Die Einführung der Aufbauseminare für Fahranfänger, der PC-Theorieprüfung und des Begleiteten Fahrens mit 17 sind Beispiele für gelungene und erfolgreiche Entwicklungen.

Darüber hinaus müssen auch die bisherigen Entwicklungsschritte in der Fahrschulausbildung und in der Fahrerlaubnisprüfung gefestigt und kontinuierlich weiterentwickelt werden. Veränderte Herausforderungen ergeben sich dabei zum Beispiel aus der Fahrzeugtechnik (Fahrerassistenzsysteme) und aus neuen Lernformen (umfassender Einsatz von Computern, neuen Medien und sozialen Netzwerken), aber auch durch heterogenere Bewerbergruppen.

Strategien zur Bewältigung dieser Herausforderungen erarbeiten die Vertreter der zuständigen Verkehrsministerien von Bund und Ländern, der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF), der Technischen Prüfstellen von TÜV und DEKRA und unabhängiger wissenschaftlicher Institutionen in verschiedenen Projekten. Als Leitlinie soll dabei künftig ein Modell der Fahrkompetenz dienen, das beschreibt, welches Wissen und Können (Fahrkompetenz) ein Fahranfänger besitzen sollte, wie er es im Idealfall erwirbt und wie diese angeeignete Fahrkompetenz geprüft werden kann.

Von einem solchen Modell kann dann abgeleitet werden, durch welche Maßnahmen und zu welchem Zeitpunkt die so beschriebenen Fahrkompetenzen am besten vermittelt und geprüft werden können. Die Erarbeitung eines solchen Modells ist ein aufwändiger Entwicklungsprozess, weil aus dem ständigen Wandel von Verkehr und Gesellschaft auch ein ständiger Wandel der Anforderungen an Fahranfänger und der Möglichkeiten zu ihrer Bewältigung resultiert. Daher sollte dieser Prozess als eine kontinuierliche Aufgabe betrachtet werden, der sich alle beteiligten Institutionen gemeinsam stellen müssen.



Die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung am PC wird stetig weiterentwickelt

Die Bundesregierung plant für den Herbst 2011 ein neues Verkehrssicherheitsprogramm. Im Entwurf dazu heißt es: "Die Qualität der Fahranfängervorbereitung sollte in allen Bestandteilen des bestehenden Systems unter dem Aspekt der Verbesserung der Verkehrssicherheit beobachtet und gegebenenfalls weiter optimiert werden. Die wissenschaftlich abgestützte Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung soll fortgesetzt und im Bereich der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung intensiviert werden."

Um dieser Aufgabe optimal nachzukommen, müssen alle an der Fahranfängervorbereitung beteiligten Organisationen die von ihnen angebotenen Dienstleistungen ständig mit Blick auf das Gesamtsystem der Fahranfängervorbereitung weiterentwickeln. Nach den Beilagen zur PC-Prüfung in Fahrschule 7/2008 und 9/2009 werden nun in dieser Beilage die aktuellen Arbeiten zur Weiterentwicklung der Theoretischen und Praktischen Fahrerlaubnisprüfung vorgestellt.

Welche Funktion hat die Fahrerlaubnisprüfung innerhalb des Gesamtsystems zur Fahranfängervor-

Das neue Prüfmedium PC

hat eine ganze

Reihe von Vorteilen

gen noch vor uns.

bereitung? Sie identifiziert die Bewerber, die zum Zeitpunkt der Prüfung noch keine ausreichende Fahrkompetenz zur sicheren motorisierten Verkehrsteilnahme erworben haben (Selektionsfunktion). Zum anderen

hat die Prüfung aber auch die Funktion, das erwartete Mindestniveau an Fahrkompetenz so zu beschreiben, dass sich Fahrlehrer und Fahrerlaubnisbewerber während der Prüfungsvorbereitung daran orientieren können (Steuerungsfunktion). Idealerweise bezieht sich dabei sowohl die Fahrerlaubnisprüfung als auch die Fahrschulausbildung auf ein einheitliches Kompetenzmodell.

Der Einsatz von Computern und modernen Medien hat in den vergangenen Jahren in der Ausbildung zu einer kontinuierlichen Erweiterung der didaktischen Möglichkeiten geführt. Dadurch konnten die Theoretische und die Praktische Ausbildung immer besser verzahnt werden. Darauf aufbauend werden die neuen Möglichkeiten zur Erfassung von Bewerberreaktionen am Computer auch dazu genutzt, die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung über die traditionelle Wissensprüfung hinaus weiterzuentwickeln. Deshalb ist es langfristig sinnvoller, statt zwischen Theoretischer und Praktischer Fahrerlaubnisprüfung zwischen den Prüfungsformen zu unterscheiden, die am Computer oder im Fahrzeug stattfinden.

# Die Fahrerlaubnisprüfung am Computer

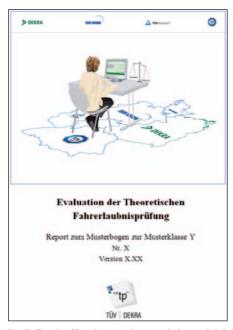
Mit der erfolgreichen bundesweiten Einführung der computergestützten Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung zum 1. Januar 2010 haben die Technischen Prüfstellen von TÜV und DEKRA in enger Abstimmung mit der BVF auch alle Voraussetzungen geschaffen, um die Vorteile des neuen Prüfmediums zur Optimierung der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung zu nutzen. Nicht nur die Prüfung selbst wurde durch den Einsatz eines

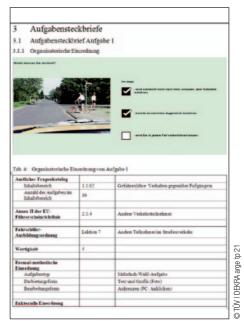
modernen Mediums verbessert.
Jetzt werden auch die Prüfungsergebnisse wissenschaftlich ausgewertet und führen zu einer Weiterentwicklung der Prüfungsinhalte. Gleichzeitig wurden die Voraussetzungen

geschaffen, um durch neue Aufgabenformate, wie zum Beispiel dynamische Verkehrsszenarien, fahranfängertypische Unfallursachen und fahraufgabenrelevante Kompetenzdefizite stärker in den Prüfungsinhalten zu berücksichtigen. Auf dem Weg zur vollständigen Nutzung dieser Möglichkeiten wurden bereits einige der nachfolgend beschriebenen Schritte zurückgelegt, andere lie-

# Qualitätssicherung und Manipulationssicherheit

Mit der bundesweiten Einführung der computergestützten Prüfung wurde auch ein spezielles





Um die Theorieprüfung immer weiter zu optimieren, wird sie kontinuierlich evaluiert

Qualitätsmanagementsystem eingeführt, mit dem die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung kontinuierlich evaluiert und optimiert wird. Dieses System beruht auf der wissenschaftlichen Auswertung aller Prüfungsergebnisse und entsprechender Überarbeitungsempfehlungen.

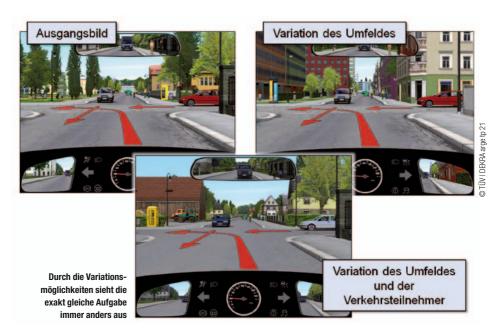
Bei den bisher erkannten Optimierungspotentialen geht es vor allem um die Verringerung der zur Aufgabenbearbeitung erforderlichen Lesekompetenzen und um die Verringerung von Lösungshinweisen in den Fragestellungen und Antwortalternativen. Die notwendigen Veränderungen werden dann im nächsten Schritt in dafür eingerichteten Arbeitsgruppen durch Vertreter des Bundesverkehrsministeriums, der Technischen Prüfstellen und der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände erarbeitet.

In einem weiteren Schritt zur Weiterentwicklung der Theorieprüfung wurde damit begonnen, die Reihenfolge der Auswahlantworten einer Aufgabe und die Reihenfolge der Aufgaben innerhalb eines Bogens zu variieren. Dadurch können Manipulationen, die auf der Kenntnis des Lösungsmusters einzelner Bögen und Aufgaben beruhen, wirkungsvoll verhindert werden.

#### **Computergenerierte Abbildungen**

Im Zuge der Weiterentwicklung der computergestützten Theorieprüfung wurden zum 1. Juli 2011 alle bisher verwendeten Fotos und Grafiken zur Darstellung von Verkehrssituationen durch computergenerierte Abbildungen ersetzt.

Das hat viele Vorteile: Die neuen Abbildungen zeigen ein zeitgemäßes Verkehrsumfeld. Diese Modernisierung des Erscheinungsbildes wirkt sich positiv auf die Akzeptanz bei den jungen Fahrerlaubnisbewerbern aus. Außerdem können computergenerierte Abbildungen effizienter erstellt und angepasst werden. Inhaltliche Anforderungen können deshalb künftig einfacher in der



Im Verkehrsblatt soll nur

das ieweilige Mutterbild

veröffentlicht werden

Theorieprüfung umgesetzt werden. Darüber hinaus können zu den computergenerierten Abbildungen Varianten erzeugt werden, in denen beispielsweise Gebäude, Vegetation und Verkehrsteilnehmer variiert werden, ohne die Prüfungsinhalte und die eigentliche Intention der Aufgaben zu verändern.

Mit dem Einsatz solcher Varianten in der Prüfung

kann dem schematischen Auswendiglernen vorgebeugt werden, bei dem der Bewerber lediglich Kombinationen von Abbildungen und richtigen Antworten lernt, ohne die Zusammenhänge wirklich zu verstehen. Um Auf-

gaben mit Darstellungsvarianten richtig zu bearbeiten, muss sich der Fahrerlaubnisbewerber bei den neuen Abbildungen aktiv mit der für ihn noch unbekannten Abbildung auseinandersetzen und das – mit der Ausgangsaufgabe und anderen Varianten – gelernte Wissen auf diese scheinbar neue Verkehrssituation anwenden. Somit wird geprüft,

ob das geforderte Verkehrswissen verstanden wurde und auf verschiedene Verkehrssituationen übertragen werden kann.

In Zusammenarbeit mit der BVF hat die TÜV I DEKRA arge tp 21 computergenerierte Abbildungen zu allen Aufgaben erstellt, in denen Verkehrssituationen abgebildet wurden. Die entsprechenden Aufgaben wurden in den Verkehrsblät-

tern 24/2010 vom 30. Dezember 2010 und 03/2011 vom 20. Januar 2011 veröffentlicht. Die Fragestellungen und die Auswahlantworten der Aufgaben haben sich zunächst nicht geändert. Mit der Einführung

von Varianten können lediglich Anpassungen erforderlich werden, wenn sich der Text einer Antwortalternative zum Beispiel auf die Farbe von Fahrzeugen bezieht und diese in der Variante geändert wurde. Es ist vorgesehen, im Verkehrsblatt nur das jeweilige Ausgangsbild (Mutterbild) zu veröffentlichen.

# **Dynamische Situationsdarstellungen**

Für das Jahr 2012 ist als ein weiterer Schritt zur

Weiterentwicklung der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung die Einführung von Aufgaben mit dynamischer Situationsdarstellung vorgesehen. Zahlreiche Beispiele für solche Aufgaben wurden in einer Arbeitsgruppe

der TÜV | DEKRA arge tp 21 unter Mitwirkung eines Vertreters der Fahrlehrerschaft erarbeitet, der insbesondere Ideengeber für einen großen Teil der Aufgabenbeispiele war.

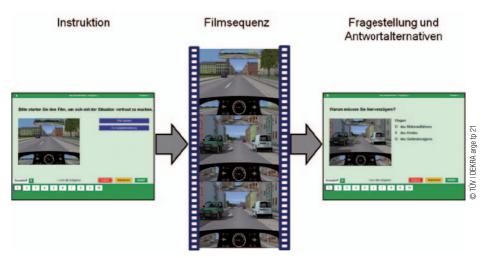
Das dabei entwickelte und vom Bund-Länder-Fachausschuss am 28. September 2011 befürwortete Aufgabenformat sieht vor, dass der Fahrerlaubnisbewerber zunächst eine maximal 20 Sekunden lange Filmsequenz bis zu fünf Mal betrachten kann. In der Filmsequenz wird eine Verkehrssituation einschließlich möglicher Gefahrenhinweise dargestellt. Nachdem sich der Prüfling mit der Situation vertraut gemacht hat, wechselt er zur Aufgabenstellung, die dem bisherigen Mehrfach-Wahl-Aufgaben-Format entspricht und das Endbild der zuvor

gesehenen Filmsequenz beinhaltet. Ein erneutes Ansehen der Filmsequenz nach dem Wechsel zur

> Aufgabenstellung ist ausgeschlossen, weil die neuen Aufgaben auch erfassen sollen, ob der Bewerber in der Lage ist, die relevanten Aspekte der dargestellten Verkehrssituationen ohne Vorgabe der Fragestellung

vollständig zu erkennen. Die wesentlichen Vorteile der neuen Aufgaben sind:

- Bessere Verständlichkeit: Komplexe Situationen können einfach dargestellt werden. Eine möglicherweise schwierig zu verstehende Beschreibung durch einen ergänzenden Text ist nicht notwendig. Dadurch sinkt die erforderliche Lesekompetenz.
- Umfassende Informationen: Für die Vorhersage des weiteren Verlaufs ("Womit müssen Sie rechnen?") ist die Kenntnis des bisherigen Situationsverlaufes und das Erkennen von entstehenden Gefahren sehr wichtig. Beide Aspekte können nur in dynamischen Situationsdarstellungen abgebildet werden, wodurch eine an-



Der Fahrerlaubnisbewerber

kann die Filmsequenz bis

zu fünf Mal ansehen

Bei Aufgaben mit dynamischer Situationsdarstellung folgt auf die Instruktion eine Filmsequenz und anschließend die Frage mit den Antwortalternativen

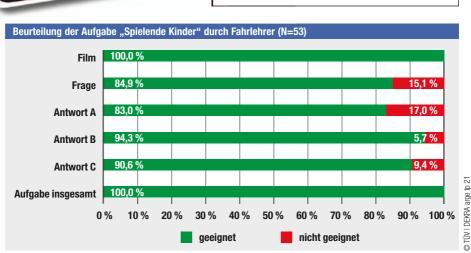
gemessenere Situationseinschätzung und die leichtere Übertragung des Gelernten auf spätere Realsituationen möglich wird.

■ Angemessene Anforderungen: Dynamische Darstellungen ermöglichen es, Gefahren darzustellen, die im Situationsverlauf möglicherweise verdeckt werden (zum Beispiel Kinder, die hinter parkenden Autos "verschwinden"). Da-

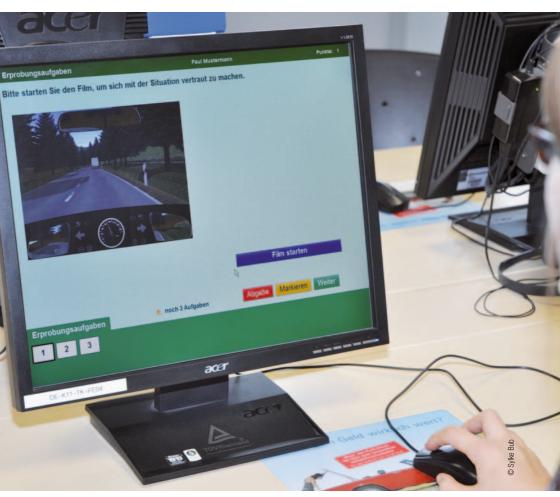
3. Deutscher

Fahrlehrerkongress





Die unter anderem von den Landesverbänden und beim 3. Deutschen Fahrlehrerkongress befragten Fahrlehrer beurteilten die neuen Aufgaben sehr positiv



Der Fahrerlaubnisbewerber sieht sich zunächst den Film an und wechselt dann zur Aufgabenstellung

durch werden Aufgaben ermöglicht, die unfallrelevante Aspekte der Situationswahrnehmung und Gefahrenerkennung erfassen.

Im Bereich der Ausbildung wurden diese Vorteile schon seit langem erkannt, weshalb dynamische Situationsdarstellungen auch häufig im Theorieunterricht zur Veranschaulichung von Verkehrssituationen eingesetzt werden. Das neue Darstellungsformat für die Prüfungsaufgaben und die bisher erarbeiteten Beispiele wurden in empirischen Untersuchungen in Zusammenarbeit mit den Technischen Prüfstellen und Fahrlehrerverbänden sowie dem Institut für Prävention und Verkehrssicherheit (IPV) an der Universität Potsdam, der Universität des Saarlandes und der Technischen Universität Dresden erprobt. Dabei konnten die oben genannten Vorteile nachgewiesen und wichtige Hinweise für die Überarbeitung

einzelner Beispiele gewonnen werden. Außerdem wurde die Akzeptanz der neuen Aufgaben bei Fahrerlaubnisbewerbern und Fahrlehrern untersucht. Die deutliche Mehrheit der Befragten hielt die neuen Aufgaben für geeignet und begrüßte deren Einführung. Insbesondere durch Rückmeldungen aus der Fahrlehrerschaft konnten einzelne Aufgaben inhaltlich und in ihrer Darstellungsform weiter verbessert werden.

Auf Grundlage der bisher erarbeiteten Beispiele und der vorliegenden Forschungsergebnisse haben die zuständigen Vertreter von Bund und Ländern im März 2011 die schrittweise Einführung dieser neuen Aufgaben ab dem Jahr 2012 beschlossen.

# Verkehrswahrnehmungstests und handlungsnahe Formate

Die zuvor dargestellten Schritte tragen dazu bei. ungewollte Einflüsse auf die Theorieprüfung zu reduzieren – zum Beispiel die Lesekompetenz – und die Anwendung von Wissen in konkreten Situationen zu erfassen. Der Computer als Prüfmedium bietet aber noch weitere Möglichkeiten zur Erfassung von Fahrkompetenz, Dazu gehören zum Beispiel Verkehrswahrnehmungstests, in denen die Reaktionszeit des Bewerbers auf bestimmte Gefahrenhinweise erfasst wird.

Der englische Hazard Perception Test ist ein Beispiel für einen solchen Verkehrswahrnehmungstest. Seine Einführung war auch in Großbritannien nicht unumstritten. Er ist allerdings seit

Die meisten Fahrschüler

und Fahrlehrer begrüßen

die neuen Formate

Jahren fester Bestandteil der dortigen Fahrerlaubnisprüfung. In Deutschland wurden zukünftige Potenziale solcher Aufgaben für die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung unter anderem im Rahmen des BASt-Pro-

jektes "Testpsychologische und lehr-lerntheoretische Grundlagen von Prüffragen in der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung unter besonderer Berücksichtigung von Prüffragenformaten mit



Es ist denkbar, dass bei der PC-Prüfung später vielleicht sogar die Steuerung der Geschwindigkeit über Gas- und Bremspedal erfolgen könnte

Bildsequenzen" von der Universität des Saarlandes untersucht.

Aufgrund ihrer bisherigen Ergebnisse empfehlen die Wissenschaftler, bei der Entwicklung von Aufgabenformaten, welche die Fahrerlaubnisprüfung künftig ergänzen sollen, auf eine möglichst große Handlungsnähe zu achten. Das bedeutet, dass die zur Bewältigung der Prüfungsaufgaben erforderlichen Handlungen den Handlungen zur Bewältigung der Anforderungssituationen im Straßenverkehr möglichst ähneln sollen. Die Betätigung einer

> Taste am PC bei Auftauchen einer potenziellen Gefahr wird dabei als eine mögliche Stufe der Formatentwicklung angesehen, der weitere Stufen wie die Steuerung der Geschwindigkeit über Computertasten oder viel-

leicht später sogar über ein Gas- und Bremspedal folgen könnten. Bisher basieren diese Empfehlungen aber vorrangig auf theoretischen Überlegungen. Es sind noch mehrjährige Forschungsund Entwicklungsarbeiten erforderlich, bevor derartige Aufgabenformate in der Fahrerlaubnisprüfung eingesetzt werden können.

# Die Fahrerlaubnisprüfung im Fahrzeug

# Methodische Grundlagen und Möglichkeiten zur Weiterentwicklung

Die Praktische Fahrerlaubnisprüfung bietet als systematische Verhaltensbeobachtung im Kontext realer Verkehrssituationen ein besonders hohes Potential zur Analyse der Fahrkompetenz. Mit Unterstützung der Fahrlehrerschaft arbeiten die Technischen Prüfstellen deshalb bereits seit mehreren Jahren an der Weiterentwicklung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung. In einem von 2005 bis 2008 von der TÜV I DEKRA arge tp 21 durchgeführten Projekt zu diesem Thema lag der Schwerpunkt zunächst auf der Erarbeitung methodischer Grundlagen und der daraus folgenden Ableitung von Möglichkeiten zur Weiterentwicklung. Zu den wichtigsten Zielen und Aufgaben, die im Abschlussbericht des Projekts formuliert wurden, gehören:

- Die Beschreibung und Begründung der adaptiven Prüfstrategie\* bei der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung
- Die Festlegung und Beschreibung der Anforderungsstandards an die Praktische Fahrerlaubnisprüfung als "Systematische Verhaltensbeobachtung"
- Die Darstellung von Empfehlungen zur Optimierung des Fahraufgabenkatalogs, der Beobachtungskategorien sowie der Bewertungskriterien
- Die Entwicklung eines einheitlichen elektronischen Prüfprotokolls



Der Bericht zum Projekt von TÜV I DEKRA arge tp 21 wurde im Dezember 2010 von der Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht

 Die Entwicklung eines Evaluationsmodells und die Verankerung der Verfahren und Abläufe in einem Handbuch

# BASt-Projekt zur Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung

Auf diesen Ergebnissen aufbauend wurde von der BASt ein Folgeprojekt (2009 bis 2011) zur Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung gefördert, das vom Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung an der Universität

<sup>\*)</sup> Da die Anforderungen in der Prüfungssituation im realen Straßenverkehr stark variieren, kann der Sachverständige bei der Prüfung nicht nach einem "starren" Verfahren planen, beobachten, bewerten und entscheiden. Stattdessen muss er sein Vorgehen ständig an die aktuell vorgefundenen Verkehrssituationen anpassen. Dabei kann es zum Beispiel erforderlich sein, den Bewerber einzelne Handlungsschritte mehrfach durchlaufen zu lassen, um zweifelsfrei bewerten zu können, ob der er die Anforderungen unter verschiedenen situativen Bedingungen erfüllen kann. Diese so genannte adaptive Prüfungsstrategie ermöglicht es dem Sachverständigen, die Prüfungsvorgaben auch unter diesen schwierigen Bedingungen umzusetzen.



Das e-Prüfprotokoll soll auch den Rückmeldeprozess an den Fahrerlaubnisbewerber verbessern

Potsdam (IFK) und der TÜV I DEKRA arge tp 21 unter Mitwirkung der BVF umgesetzt wurde. Im Zuge dessen wurden die methodischen Grundlagen der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung vertieft und weiterführende Schritte zu ihrer mittel- und langfristigen Weiterentwicklung durchgeführt. Dazu ge-

hörten die Entwicklung eines modernisierten Fahraufgabenkatalogs sowie eine damit verbundene Beschreibung von Fahraufgaben, Beobachtungskategorien und Bewertungskriterien, die im Mai 2011 abgeschlossen wurde.

Darauf aufbauend wurden konkrete Anforderungen an ein elektronisches Prüfprotokoll (e-Prüfprotokoll) definiert.

Das e-Prüfprotokoll soll den Sachverständigen bei der Prüfungsdurchführung unterstützen – zum Beispiel bei der Planung und Strukturierung der Prüfungsfahrt durch die Festlegung von Anforderungsstandards im Sinne von Fahraufgaben und Beobachtungskategorien, zur Optimierung und Erleichterung der Dokumentationsmöglichkeiten und zur verbesserten fachlichen Begründbarkeit und Erleichterung einer reflektierten Prüfungsentscheidung.

Darüber hinaus soll die Bereitstellung konkreter Informationen zu den Prüfungsleistungen den Rückmeldeprozess an den Bewerber und an den

> Fahrlehrer verbessern, um zum Beispiel eine nachgeordnete Ausbildungsphase bei Nichtbestehen der Prüfung zu unterstützen. Außerdem wird mit der Erfassung der kompetenzbezogenen Bewertung der Bewer-

berleistungen die Grundlage für eine wissenschaftlich abgestützte Qualitätssicherung und Weiterentwicklung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung geschaffen. Die zukünftig geplanten Verfahren und Abläufe – einschließlich eines umfangreichen Qualitätssicherungskonzepts für eine optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung – wurden in einem Entwurf für das "Handbuch zur Fahrerlaubnisprüfungssystem (Praxis)" beschrieben.

Das e-Prüfprotokoll bringt Vorteile für Prüfer. Fahrlehrer und Bewerber

## **Entwicklung eines e-Prüfprotokolls**

Zu den wesentlichen Optimierungsschritten gehört der zukünftige Einsatz eines elektronischen Prüfprotokolls. Dabei handelt es sich um ein Programm zur Dokumentation der Praktischen Fahrerlaubnis-

prüfung, das zum Beispiel auf einem Tablet-PC direkt auf dem Display mittels Finger oder Stift bedient wird. Das e-Prüfprotokoll soll zukünftig unter anderem die Prüfungsdurchführung und dabei besonders die Prü-

fungsdokumentation durch den Sachverständigen optimieren. Alle Entscheidungen zur Dokumentation und Bewertung der Prüfungsleistungen trifft dabei natürlich der Sachverständige.

Durch die zusammenfassende Darstellung ausführlicher Informationen zu den Prüfungsleistungen soll sich besonders der Rückmeldeprozess an den Bewerber verbessern. Die Erfassung einer differenzierten Beurteilung der Bewerberleistungen ermöglicht zudem eine wissenschaftliche Bewertung und eine aus den gemachten Erfahrungen begründete Weiterentwicklung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung.

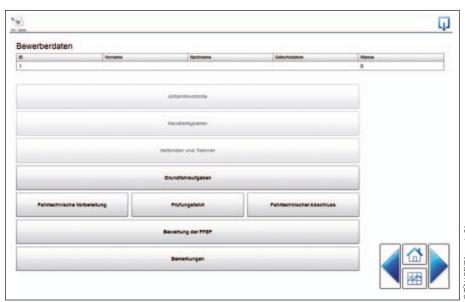
Neben den gesetzlichen Grundlagen und den Vor-

gaben der Technischen Prüfstellen basiert das e-Prüfprotokoll inhaltlich auf dem oben genannten Fahraufgabenkatalog. Diese Grundlagen wurden im Rahmen des BASt-Projektes zur Optimierung der Praktischen Fahrerlaub-

nisprüfung jeweils von einer Expertengruppe unter maßgeblicher Mitwirkung der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände erarbeitet.

# Machbarkeitsstudie, Pilot- und Revisionsprojekt

Die genaue Umsetzung des e-Prüfprotokolls wird derzeit anhand von praxisnahen Erprobungen entwickelt. Zu Beginn steht dabei eine Machbarkeits-



Alle Entscheidungen zur

**Dokumentation und** 

Bewertung trifft der Prüfer

Den Prototyp eines e-Prüfprotokolls hat eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern aller am Fahrerlaubnisprüfungsprozess Beteiligten, unter der Projektleitung der TÜV | DEKRA arge tp 21 erarbeitet.

studie, in welcher der Prototyp des e-Prüfprotokolls hinsichtlich seiner Handhabbarkeit im Praxiseinsatz ergebnisoffen erprobt werden soll (Ersterprobung). Die bis Ende 2011 von den Technischen Prüfstellen unter der Leitung der TÜV I DEKRA arge tp 21 durchgeführte Machbarkeitsstudie ist dabei so angelegt, dass das e-Prüfprotokoll schrittweise weiterentwickelt wird. Die theoretischen Vorüberlegungen zur Umsetzung des e-Prüfprotokolls werden so durch Erfahrungen aus der Praxis überprüft und optimiert.

Der von den Fachexperten erarbeitete Prototyp wird aktuell innerhalb der Technischen Prüfstellen auf dessen Praxistauglichkeit erprobt. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf einer optimalen Bedienbarkeit. Besonders das beobachtete Verhalten des Bewerbers muss vom Sachverständigen sehr schnell und einfach dokumentiert werden können. Die Sachverständigen wurden hierzu im Rahmen einer Anwenderschulung vorbereitet.

Auch der Vorsitzende der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände, Gerhard von Bressensdorf,



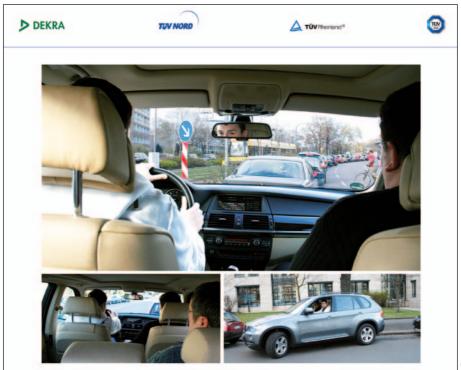
und sein 1. Stellvertreter Peter Glowalla waren in die Vorbereitungen integriert. Beide sahen die bisherige Umsetzung des e-Prüfprotokolls als gelungen an und blickten zuversichtlich auf die Erprobung in der Prüfungs-Praxis. Sie verwiesen in diesem Zusammenhang auch auf die Vorteile für den Fahrerlaubnisbewerber und den Fahrlehrer, die über die Rückmeldungen auf Basis des e-Prüfprotokolls wertvolle Hinweise für die Ausbildung erhalten können.

Auf Basis der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sollen das e-Prüfprotokoll und dessen Einsatzbedingungen (Hard- und Softwarelösungen) weiter optimiert werden. Anschließend soll eine umfängliche Erprobung der Inhalte des e-Prüfprotokolls sowie aller Verfahren einer optimierten Prak-

tischen Fahrerlaubnisprüfung im Rahmen eines anschließenden Pilot- und Revisionsprojektes im Auftrag der BASt (voraussichtlich 2012 bis 2014) erfolgen.

# Gemeinsame Weiterentwicklung von Ausbildung und Prüfung

Um die zu Anfang beschriebenen Herausforderungen bewältigen zu können, müssen die Ressourcen des Gesamtsystems der Fahranfängervorbereitung optimal genutzt werden. Innovationen können dabei nur erfolgreich umgesetzt



Das e-Prüfprotokoll unterstützt den Sachverständigen auch bei der Planung und Strukturierung der Prüfungsfahrt

werden, wenn die Beteiligten wie bei den zuvor beschriebenen Proiekten end miteinander zusammenarbeiten. Nur so können gemeinsam mit den staatlichen Behörden und wissenschaftlichen Institutionen tragfähige Visionen entwickelt werden, auf deren Umsetzung dann alle Ressourcen optimal ausgerichtet werden können. Dafür braucht es auf der Ausbildungsseite ebenso wie auf Seite der Prüfung starke Partner, die einerseits die Interessen der Beteiligten vertreten, andererseits aber auch alle Beteiligten auf den Weg der Weiterentwicklung des Gesamtsystems mitnehmen

Die beschriebenen Entwicklungsprozesse aus den letzten Jahren verdeutlichen eindrucksvoll, dass nur eine starke Partnerschaft zwischen der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände und den Technischen Prüfstellen diese Herausforderungen bewältigen kann. Beide Partner werden mit Unterstützung ihrer regionalen Verbände und



Auf der Seite www.fahrerlaubnis.tuev-dekra.de können Fahrlehrer interessante Informationen finden

Prüfstellen auch künftig eng zusammenarbeiten. um den begonnenen Entwicklungsprozess fort-



Bei den Teilprojekten geht es um unterschiedliche Schwerpunkte der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung

#### **KOMMENTAR**

# Anforderungen an Fahrlehrer und Sachverständige von morgen

Die Herausforderungen für Fahrlehrer und amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer (aaSoP) wachsen. Dafür sorgen nicht nur komplexer werdende Verkehrsbedingungen und beschleunigte Innovationszyklen in der Automobiltechnologie, sondern auch das steigende Wissen darüber, wie Fahranfänger lernen und wie man Fahrkompetenz umfassender und objektiver prüfen kann. Die aaSoP in Deutschland können bei der Bewältigung dieser Herausforderungen im Gegensatz zu den "Prüfern" vieler anderer Länder auf eine Hochschulausbildung und eine mindestens sechs Monate dauernde zusätzliche Befugnisausbildung aufbauen. Es ist davon auszugehen, dass derart qualifizierte Personen eine besonders positive Einstellung zum lebensbegleitenden Lernen besitzen und mit den ihnen verliehenen Befugnissen gegenüber den Fahrerlaubnisbewerbern in der Prüfung verantwortungsbewusst umgehen. Der hohe Technikanteil in der Ausbildung der aaSoP schafft zudem günstige Voraussetzungen für die Umsetzung von Veränderungen im Prüfungswesen, die mit der Einführung neuer Fahrerassistenzsysteme im Zusammenhang stehen. Diese Veränderungen betreffen sowohl die Gestaltung als auch die Bewertung von Fahrerlaubnisprüfungen: Ein aaSoP muss auch in der Lage sein, den Einfluss moderner Kfz-Technik auf die Fahrzeugführung und -stabilisierung mit Sachverstand zu erkennen und bei der Beurteilung der Prüfungsleistungen angemessen zu berücksichtigen. Der aaSoP von morgen stellt sich - wie bisher - gern auf Veränderungen im System der Fahranfängervorbereitung ein und treibt sie durch das Einbringen seiner beruflichen Erfahrungen voran. So erfordert die anstehende Einführung des e-Prüfprotokolls eine Weiterentwicklung der Prüfkompetenz: Künftig wird der aaSoP beispielsweise nicht nur Fehler und besonders gute Leistungen feststellen, sondern auch eine fachlich begründete Kompetenzeinschätzung, bezogen auf unterschiedliche Fahraufgaben und übergreifende Fahranforderungen (zum Beispiel Verkehrsbeobachtung), abgeben. Nicht zuletzt gilt es, dem Bewerber am Ende der Prüfung auf der Grundlage der im e-Prüfprotokoll dokumentierten Prüfungsleistungen wertvolle Hinweise für den weiteren Ausbau seiner Fahrkompetenz zu geben. Auch die Fahrlehrer müssen mit der Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung und der Fahrzeugtechnik Schritt halten. Jeder Fahrlehrer weiß, dass seine "Kunden" sehr unterschiedliche Interessen und Leistungsvoraussetzungen mitbringen. Dieser Vielfalt gilt es reichhaltige Lernmöglichkeiten gegenüberzustellen, die nicht zuletzt auch das gestiegene Medieninteresse der heutigen Jugend aufgreifen. Der Fahrlehrer von morgen wird daher stärker auf elektronische Lernmedien zurückgreifen und diese mit etablierten Lehr-Lernformen didaktisch sinnvoll verzahnen. Beispielsweise sind der Theorieunterricht und das E-Learning stärker auf die Fahrpraktische Ausbildung zu beziehen und zusammen als "Inhaltsmodule" eines wissenschaftlich fundierten Curriculums anzubieten. Um dabei die Interessen und Voraussetzungen jedes Bewerbers zu treffen, muss der Fahrlehrer ebenso wie der Fahrerlaubnisprüfer seine pädagogischen und vor allem seine diagnostischen Fähigkeiten weiter ausbauen. Allerdings zählen nicht nur die Beurteilungen des Fahrlehrers oder des aaSoP: wichtig für die Verkehrssicherheit ist es vor allem, welche Kompetenzen sich der Bewerber selbst zuschreibt und dass er sich dabei nicht überschätzt. Daher muss der Fahrlehrer von morgen seine Fahrschüler noch stärker zu realistischen Selbsteinschätzungen befähigen. Auch die Anforderungen an das technische Wissen und Können des Fahrlehrers steigen, denn sie müssen ihren Fahrschülern die Funktionen und Grenzen von sich dynamisch entwickelnden Fahrerassistenzsystemen und Antriebskonzepten näherbringen. Nicht zuletzt sind die Fahrschüler für die Veränderungen der Fahrkompetenz im Lebensverlauf und das lebenslange Lernen zu sensibilisieren.

Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher



zusetzen. Gegenseitiger Respekt gehört ebenso zu einer solchen Zusammenarbeit wie gegenseitige Kritik und Inspiration. Die gemeinsame Erarbeitung und Beschreibung sowohl von (Fahr-) Aufgaben für die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung als auch für die Praktische Fahrerlaubnisprüfung sind aktuelle Beispiele für die Umsetzung dieser Prinzipien.



An der Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung wird schon seit Jahren gearbeitet

# Kontaktdaten

# TÜV DEKRA arge tp 21

Wintergartenstraße 4 01307 Dresden

# Web:

www.argetp21.de

### E-Mail:

sekretariat@argetp21.de

#### Geschäftsführer:

Mathias Rüdel

## **Telefonnummer:**

0351 20789 - 0

## **Faxnummer:**

0351 20789 - 20

#### Steuernummer:

201/108/06478

#### **USt-ID:**

DE208113927



#### 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

