



Vom e-Prüfprotokoll bis zur regionalisierten Gefahrenlehre – gemeinsame Herausforderungen und Erfolge

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



TÜV | DEKRA





© TÜV Rheinland (Titel), Alexander Ratins/Fotolia (1)

Liebe Leserinnen und Leser,

Bereits zum vierten Mal haben wir die Ehre, Ihnen mit einer Beilage zur Zeitschrift „Fahrschule“ Einblicke in aktuelle Forschungs- und Entwicklungsprojekte zur Weiterentwicklung der Fahrschulausbildung und Fahrerlaubnisprüfung zu geben.

Vielleicht stellen Sie sich die Frage, warum es überhaupt notwendig ist, die Fahrschulausbildung und die Fahrerlaubnisprüfung weiterzuentwickeln – immerhin befinden wir uns in Deutschland im internationalen Vergleich auf einem sehr hohen Standard. Um eine Antwort auf diese Frage zu finden, werfen wir einen kurzen Blick auf die Unfallzahlen: In den vergangenen zwei Jahren hat sich die Anzahl der Getöteten im Straßenverkehr deutlich verringert. Im Jahr 2013 konnte laut Statistischem Bundesamt mit 3.339 Unfalltoten der niedrigste Stand seit 1953 verzeichnet werden. Das Jahr 2014 schlägt leider wieder mit 3.368 Getöteten zu Buche; dies ist der zweittiefste Stand.

Viele der im Straßenverkehr getöteten Personen sind Fahranfänger. Ihr Unfallrisiko liegt um ein Mehrfaches höher als das erfahrener Fahrer. Studien zeigen, dass dieses Risiko nicht zuletzt auf noch unzureichende Kompetenzen zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung zurückzuführen ist. Dies mahnt uns, an der professionellen Fahrschulausbildung festzuhalten, weiter an ihrer Optimierung und der Verbesserung der Fahrerlaub-

nisprüfung zu arbeiten und dabei insbesondere auch Wege aufzuzeigen, wie das Thema „Gefahrenlehre“ noch stärker in die Ausbildung und Prüfung eingebunden werden kann.

Gemeinsam für das selbe Ziel

Vielleicht fragen Sie sich auch, warum sich Fahrlehrer und Fahrerlaubnisprüfer gemeinsam den notwendigen Entwicklungsarbeiten widmen müssen. Bereits in den vorausgehenden Beilagen wurde immer wieder betont, dass die Qualität des Fahrerlaubnisverfahrens auch davon abhängt, wie eng die Ausbildungs- und die Prüfungsinhalte ineinandergreifen. Eine Verbesserung des Kompetenzerwerbs von Fahrschülern und damit auch der Fahranfängersicherheit ist nur dann zu erwarten, wenn die Entwicklungen in der Fahrschulausbildung und der Fahrerlaubnisprüfung von Anfang an aufeinander bezogen werden.

Unterstützung erhält die Fachpraxis vor allem aus der Wissenschaft. Durch eine wissenschaftliche Abstützung von Lehr-Lerninhalten und Lehr-Lernmethoden der Fahrschulausbildung sowie von Prüfungsinhalten und Prüfungsmethoden können Optimierungspotenziale systematisch aufgedeckt, konkrete Interventionsmöglichkeiten erarbeitet und im besten Fall schließlich ihre Lern- und Sicherheitswirksamkeit belegt werden. Auch der inter-

Inhalt

nationale wissenschaftliche Diskurs hat sich in diesem Zusammenhang schon oft als wertvolle Erkenntnisquelle erwiesen. Themen, die derzeit international diskutiert werden, stellen unter anderem die Erarbeitung einheitlicher Kompetenzstandards für Fahranfänger und Fahrlehrer, die Entwicklung von Rahmenvorgaben für Ausbildungscurricula und die Erarbeitung von Verkehrswahrnehmungstests dar.

Die Themen dieser Ausgabe

Welche Themen werden nun in der vorliegenden Beilage aufgegriffen? Im Kapitel 1 findet sich ein Interview mit dem Vorsitzenden der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF) Gerhard von Bressensdorf über die anstehenden Weiterentwicklungen im Bereich der Fahrschulbildung.

In Kapitel 2 folgt ein Beitrag zu den Hintergründen und Neuerungen der „Optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung“ (OPFEP). Dieses Thema bildet in diesem Jahr den inhaltlichen Schwerpunkt der Beilage, da hier – mit dem erfolgreichen Abschluss einer bundesweiten Erprobungsstudie – nach einem zehnjährigen Entwicklungsprozess inzwischen die Voraussetzungen zur flächendeckenden Einführung der OPFEP geschaffen werden konnten.

Natürlich wurden seit dem Erscheinen der letzten Beilage auch im Bereich der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung (TFEP) bedeutsame Weiterentwicklungen angestoßen. Diese erläutert der Geschäftsführer der TÜV | DEKRA arge tp 21 Mathias Rüdél im Kapitel 3.

Im Kapitel 4 stellt Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher vom Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung an der Universität Potsdam zwei neuartige Referenzausbildungseinheiten zur Stärkung des Themas „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“ in der Fahrschulbildung vor.

Das Kapitel 5 beinhaltet schließlich eine Diskussion zwischen Gerhard von Bressensdorf und Mathias Rüdél über die Herausforderungen bei der Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung.

Kapitel 1: Weiterentwicklung der Fahrschulbildung 4

Gerhard von Bressensdorf, Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände

Kapitel 2: Die „Optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung“ – Hintergründe und Neuerungen 8

Der Fahraufgabenkatalog 10
Die Software e-Prüfprotokoll 11
Das optimierte Rückmeldesystem 13
Fazit und Ausblick 14

Kapitel 3: Schwerpunkte der Weiterentwicklung der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung 16

Mathias Rüdél, Geschäftsführer der TÜV | DEKRA arge tp 21

Kapitel 4: Das Erprobungsprojekt „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“ 21

Prof. Dietmar Sturzbecher, Direktor des Instituts für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung an der Universität Potsdam

Kapitel 5: Ausblick auf künftige Herausforderungen bei der Fahranfängervorbereitung 25

Gerhard von Bressensdorf und Mathias Rüdél

Impressum

Herausgeber
TÜV | DEKRA arge tp 21
Wintergartenstraße 4
01307 Dresden

V.i.S.d.P
Mathias Rüdél

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

Redaktion
Sylke Bub (Ltg.),
Constanze Meindl

Layout/Herstellung
Lena Amberger

Druck
MK Offsetdruck- und
Verlags GmbH

Alle Rechte vorbehalten.
Nachdruck und elektro-
nische Verarbeitung nur mit
schriftlicher Zustimmung
des Herausgebers.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen!

Weiterentwicklung der Fahrschul Ausbildung

Zum aktuellen Stand der Entwicklung eines Curriculums für die Fahrschul-ausbildung, zu möglichen Neuerungen bei der Fahrlehrerausbildung und zum Reizthema Fahrschulüberwachung nimmt Gerhard von Bressendorf, Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF), im Interview Stellung.

Herr von Bressendorf, vor zwei Jahren haben Sie an dieser Stelle die Erarbeitung und Erprobung eines Curriculums für die Fahrschul Ausbildung als Schwerpunkt Ihrer künftigen Tätigkeit benannt. Gibt es inzwischen ein Curriculum?

Noch nicht, aber wir sind einem solchen Curriculum ein Stück näher gekommen: Inzwischen liegt ein Abschlussbericht zum Projekt der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) „Ansätze zur Optimierung der Fahrschul Ausbildung in Deutschland“ vor. In diesem Projekt hat die BVF im Rahmen einer projektbegleitenden Gruppe eine beratende Funktion eingenommen. Darüber hinaus hat die BVF eine Referenz Ausbildungseinheit zum Thema „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung im Straßenverkehr“ zum Projekt beigesteuert. Mit dieser Einheit wollen wir unseren Fahrlehrern ein Beispiel für guten Theorieunterricht zu einem wichtigen Thema bieten.

Seit wann beschäftigen Sie sich mit Ausbildungs-curricula?

Die BVF stellt Fahrlehrern schon seit mehr als 40 Jahren curriculare Grundlagen für ihre Ausbildungstätigkeit bereit. Dies begann mit der Konzeption der Stufenausbildung in den Jahren 1974 und 1975, erstreckte sich über die Entwicklung eines



© Werner Kühnle

**Gerhard von Bressendorf,
Vorsitzender der
Bundesvereinigung der
Fahrlehrerverbände**

Curricularen Leitfadens für die Kraftradausbildung im Jahr 1981 bis hin zur Erarbeitung eines Curriculums für die Ausbildung in der Fahrschule zur Fahrerlaubnis der Klasse 3 im Jahr 1986. Das zuletzt genannte Dokument enthielt nicht nur didaktische und methodische Empfehlungen für den Theorieunterricht, sondern auch ein Konzept zur Verzahnung von theoretischer und praktischer Ausbildung.

Und woran arbeiten Sie aktuell?

Aktuell knüpfen wir im Hinblick auf die Fahrpraktische Ausbildung vor allem mit den Curricularen Leitfäden an die damaligen Arbeiten an. Solche Leitfäden haben wir für Pkw, BE/B96, Motorrad, Lkw und Bus ausgearbeitet. In Bezug auf den Theorieunterricht entwickeln wir zudem weitere Referenz Ausbildungseinheiten. Schön wäre es doch, zum 30. Jahrestag des Erscheinens der Erstauflage unseres Pkw-Curriculums wieder ein ganzheitliches Curriculum für die Fahrschul Ausbildung der Klasse B vorlegen zu können, das den Theorieunterricht wie auch die Fahrpraktische Ausbildung regelt und diese beiden Ausbildungsbestandteile pädagogisch sinnvoll miteinander verzahnt.

**Die BVF stellt Fahrlehrern
schon seit mehr als 40 Jahren
curriculare Grundlagen bereit**



Das Curriculum soll den Theorieunterricht und die Fahrpraktische Ausbildung miteinander verzahnen

© Kzenon/Fotolia

Sie sehen: Curricula stellen für uns schon seit Jahrzehnten eine wesentliche Grundlage für die Qualitätssicherung der Fahrschul Ausbildung dar.

Wozu genau dienen Curricula?

Curricula dienen der Steuerung von Lehr-Lernprozessen. Dies gilt für die Bildungssteuerung in Schulen genauso wie für die Ausbildungssteuerung in Fahrschulen. Curricula sind im besten Fall fachpraktisch und wissenschaftlich begründet. Sie beinhalten in der Regel Beschreibungen von

- Lehr-Lerninhalten und Lehr-Lernzielen,
- geeigneten Lehr-Lernmethoden und Lehr-Lernmedien sowie
- Möglichkeiten für Lernstandseinschätzungen.

Somit könnte durch ein neues anspruchsvolles Curriculum sichergestellt werden, dass die Fahrschul Ausbildung auch künftig auf einem hohen Qualitätsniveau durchgeführt wird. Die Ausbildung

könnte dabei transparent und unter Berücksichtigung moderner Forschungsergebnisse erfolgen. Zudem könnte damit die Professionalität der Fahrlehrer gestärkt werden, was der Fahrlehrerschaft zu einer höheren gesellschaftlichen Anerkennung verhelfen könnte. Es gibt also viele gute Gründe, auf ein neues, wissenschaftlich begründetes Curriculum für die Fahrschul Ausbildung zu drängen!

Reicht denn ein Curriculum aus, um eine hohe Ausbildungsqualität und Anerkennung zu erreichen?

Nein, dazu tragen natürlich auch die Qualität der Fahrlehrerausbildung, der Fahrlehrerfortbildung und der Fahrschulüberwachung bei.

Da sprechen Sie zwei wichtige Themen an, die in diesem Jahr im Mittelpunkt der Reform des Fahrlehrerrechts stehen. Was haben Sie bisher im Hinblick auf die Fahrlehrerausbildung erreichen können?

Die BVF hat dem Bundesverkehrsministerium im August 2011 ein Positionspapier zur Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung vorgelegt. Dieses Papier wurde auch im kürzlich fertiggestellten Gutachten der Professoren Brünken, Leutner und Sturzbecher zur wünschenswerten Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland berücksichtigt. Inzwischen hat die BVF auch zu diesem Gutachten Stellung genommen.

Was steht in dieser Stellungnahme?

Im Gutachten finden sich viele Aspekte, die wir mittragen können. Hierzu gehören etwa die moderate Anhebung der Zugangsvoraussetzungen zum Fahrlehrerberuf und die Verbesserung der pädagogischen Ausbildung der Fahrlehrer. Kritisch betrachten wir die von den Gutachtern vorgeschlagenen relativ kurzen Zeiträume zur Durchführung der Fahrlehrerausbildung. Gleiches gilt für den Wegfall der Fahrerlaubnisklassen A und CE als Voraussetzung für die Erteilung der Fahrlehrerlaubnisklasse BE. Dieser Wegfall wurde zwar nicht von den Gutachtern vorgeschlagen, soll aber die Zugangsschwellen zum Fahrlehrerberuf – vor allem für Frauen – absenken und zur Entbürokratisierung beitragen. Wir halten dies aus verkehrspädagogischer und berufsständischer Sicht für einen Irrweg.

Und wie steht es mit der Fahrschulüberwachung?

Auch zu diesem Thema liegt inzwischen ein wissenschaftliches Gutachten vor, in dem eine Reihe von Empfehlungen dargelegt werden. Viele dieser Empfehlungen befürworten wir. Insbesondere sprechen wir uns für eine Verlagerung des Überwachungsschwerpunkts von der Formalüberwachung auf die Kontrolle der pädagogisch-didaktischen Ausbildungsqualität aus. Die Formalüberwachung ist zwar mit Kosten und Belastungen für die Fahrschulen verbunden, bringt aber kaum einen Gewinn für die Ausbildungsqualität.

Ein Problem sind auch die bundesweit unterschiedlichen Überwachungskriterien ...

Eine einheitliche Ausgestaltung der Fahrschulüberwachung in Deutschland halten wir für besonders wichtig. Dies beginnt schon bei bundesweit einheitlichen Qualitätskriterien und erscheint vor allem mit Blick auf Fahrschulen in Grenzregionen notwendig: Wie will man Fahrschulinhabern in Grenzregionen vermitteln, dass sie in Abhängigkeit von ihrer Landeszugehörigkeit an unterschiedlichen Maßstäben gemessen werden oder Gebühren in unterschiedlicher Höhe für die gleiche Leistung zu zahlen haben? Noch deutlicher wird die Notwendigkeit einer einheitlichen Ausgestaltung der Fahrschulüberwachung, wenn man sich vorstellt, dass ähnliche Überwachungsergebnisse in verschiedenen Ländern unterschiedlich gewürdigt werden. Schließlich ist sicherzustellen, dass die Ergebnisse der Fahrschulüberwachung in eine Unterstützung



*Weniger Formalüberwachung,
mehr Kontrolle der pädagogisch-
didaktischen Qualität*



des Fahrlehrers und in eine Förderung seiner verkehrspädagogisch-didaktischen Fähigkeiten einmünden. Dazu sind Praxismaterialien und ein ansprechendes Fortbildungsprogramm zu entwickeln. Wenn es gelingt, bundesweit einheitliche Qualitätskriterien zu etablieren und die Umsetzungsbedingungen der Fahrschulüberwachung länderübergreifend anzugleichen, wird die BVF diese Aufgabe gern übernehmen.

Das Thema scheint die Branche sehr zu bewegen?

Ja, gestatten Sie mir deshalb noch zwei weitere Bemerkungen dazu: Erstens möchte ich hinzufügen, dass sich die BVF ebenso wie der Bundesverband Deutscher Fahrschulunternehmer (BDFU) zu den methodischen Grundlagen des Konzepts der Pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung (PQFÜ) – das bereits in einigen Bundesländern



© Light Impression/Fotolia

Die Fahrschulüberwachung sollte bundesweit einheitlich geregelt werden

übereinstimmend praktiziert wird – bekannt haben und die methodischen Umsetzungsmaterialien (zum Beispiel Qualitätskriterien und Beobachtungsbögen, Ausbildungskonzept, Handanweisung) begrüßen.

Und zweitens?

Zweitens sind Fahrlehrer mit ihrem breiten Leistungsspektrum bereits jetzt unterschiedlichen Überwachungen (zum Beispiel zur Fahrshulausbildung, zu den ASF-Seminaren) sowie den damit verbundenen Kosten und Belastungen ausgesetzt, obwohl die mit diesen Angeboten verbundenen Tätigkeiten im Kern die gleichen verkehrspädagogisch-didaktischen Anforderungen stellen. Wir haben daher in unserer Stellungnahme ausdrücklich darum gebeten, unterschiedliche Überwachungsformen mittelfristig zusammenzuführen und so den Berufsstand zeitlich und vor allem finanziell zu entlasten.

Eine letzte Frage: Wenn Sie sich etwas wünschen dürften, was wäre das dann?

Die Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung und der Fahrshulüberwachung scheinen auf einem guten Weg zu sein. Wir werden uns auch in den kommenden Monaten intensiv in die weitere Diskussion der Gutachtentorschläge einbringen und hoffen, an der einen oder anderen Stelle weitere Verbesserungen im Interesse des Fahrlehrerberufs und seines Ansehens zu erreichen. Größere Sorgen bereitet uns allerdings die Weiterentwicklung der Fahrshulausbildung. Ich würde mir wünschen, dass wir hier mit der gleichen Geschwindigkeit vorankommen wie bei der Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung und Fahrshulüberwachung. Nicht zuletzt müssen auch bürokratische Hürden abgebaut werden.

Vielen Dank für das Gespräch!

Die „Optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung“ – Hintergründe und Neuerungen

Die Weiterentwicklung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung ist eine wichtige Aufgabe, an der Fahrlehrerschaft, Prüforganisationen und Wissenschaft gemeinsam arbeiten. Ein Überblick über den aktuellen Sachstand.

Die Praktische Fahrerlaubnisprüfung hat sich in den letzten 100 Jahren immer wieder verändert. An der Schwelle des 20. Jahrhunderts lag der Fokus bei den zu prüfenden Inhalten zunächst auf der Fahrzeugbedienung, später dann auf Verkehrsvorschriften, und erst in den 1930er Jahren verlagerte sich der inhaltliche Schwerpunkt auf die Prüfung fahrpraktischer Fähigkeiten. So ist es auch heute noch: Die Fahrerlaubnisbewerber sollen in der Prüfung genau das selbstständige und sichere Fahrverhalten zeigen, das nachfolgend beim selbstständigen Fahren im öffentlichen Straßenverkehr gefordert wird. Anhand dieser Leistungen entscheidet der Fahrerlaubnisprüfer, ob der Bewerber über ausreichend Fahrkompetenz verfügt und zur selbstständigen sicheren Teilnahme am Straßenverkehr in der Lage ist. Die Praktische Fahrerlaub-

nisprüfung nimmt damit im Maßnahmensystem zur Fahranfängervorbereitung eine Schlüsselrolle ein. Ziel ist es, die Potenziale der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung optimal auszuschöpfen. Dafür wurde ein Konzept für eine optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung erarbeitet und erprobt.

Die TÜV | DEKRA arge tp 21 informierte bereits in den Jahren 2011 und 2013 mit Beilagen in der Zeitschrift „Fahrschule“ über Zwischenergebnisse bei der Weiterentwicklung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung in den letzten zehn Jahren. Heute stehen die 2005 eingeleiteten Optimierungsarbeiten vor einem nächsten Etappenziel. Die Abbildung 1 zeigt die einzelnen Etappen des Optimierungsprozesses.

Das Konzept der optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung wurde bereits auf dem 5. Deut-

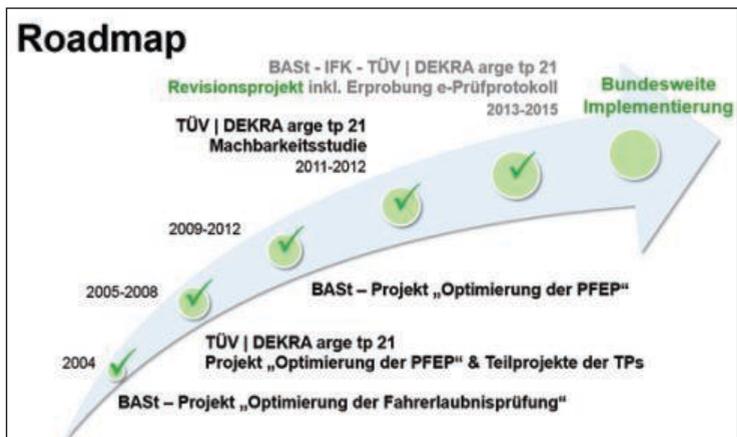


Abbildung 1:
Die Etappen des Optimierungsprozesses der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung



Tablet statt Klemmbrett: Das e-Prüfprotokoll stellt eine einheitliche Bewertung und lesbare Ergebnisse sicher

© TÜV DEKRA arge tp 21

schen Fahrlehrerkongress 2014 in einem eigenen Workshop intensiv diskutiert und anhand wichtiger Fragen der Fahrlehrer bei den Mitgliederversammlungen der Landesfahrlehrerverbände durch die Vorstände der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF) vorgestellt. Nun soll die Möglichkeit genutzt werden, die Inhalte der optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung und die Ergebnisse ihrer Erprobung im vorliegenden Beitrag zusammenfassend und „auf der Höhe der Zeit“ darzustellen.

Im Rahmen des letzten Meilensteins – des Revisionsprojekts zur Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) – wurden unter wissenschaftlicher Leitung des Instituts für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung an der Universität Potsdam (IFK) gemeinsam mit der TÜV I DEKRA arge tp 21, den Technischen Prüfstellen und der Fahrlehrerschaft eine Reihe methodischer Untersuchungen zur instrumentellen Evaluation durchgeführt. Darüber hinaus wurde untersucht, ob die optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung im Prüfungsalltag problemlos durchzuführen ist. Das übergeordnete Ziel dieses Projekts bestand darin, die Inhalte und den Ablauf einer optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprü-

fung im Prüfungsalltag zu erproben. Hierzu wurden von September 2014 bis Februar 2015 in ausgewählten Modellregionen der Technischen Prüfstellen (DEKRA: Niederlassung Oranienburg in Brandenburg; TÜV NORD: Region Hannover in Niedersachsen; TÜV Rheinland: Berlin; TÜV SÜD: Regionen in Baden-Württemberg, Bayern, Hamburg) etwa 9.000 Praktische Fahrerlaubnisprüfungen mittels eines neu entwickelten Sachverständigen-„Werkzeuges“, dem „elektronischen Prüfprotokoll“ (e-Prüfprotokoll), durchgeführt und dokumentiert. Bei der Erprobung wurden alle Fahrerlaubnisklassen berücksichtigt.



Bei der Erprobung wurden etwa 9.000 Praktische Fahrerlaubnisprüfungen mit dem e-Prüfprotokoll durchgeführt



Nachfolgend soll vorgestellt werden, wie die optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung ausgestaltet ist und wie auch die Fahrlehrerschaft von den Neuerungen profitieren kann. Bei den zurückliegenden Entwicklungsarbeiten hat die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände –

allen voran Gerhard von Bressendorf und Peter Glowalla – tatkräftig unterstützt und dafür gesorgt, dass die vielfältigen Erfahrungen des Berufsstandes in die Arbeitsergebnisse eingeflossen sind. Dafür bereits an dieser Stelle ein herzliches „Dankeschön“.

Der Fahraufgabenkatalog

Dem Fahrerlaubnisprüfer und Fahrlehrer begegnet die optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung meist zunächst in Form eines Tablet-PCs mit dem e-Prüfprotokoll. Hinter diesem elektronischen „Werkzeug“ beziehungsweise der darin befindlichen Software verbirgt sich aber ein komplexes inhaltlich-methodisches Rückgrat: der Fahraufgabenkatalog.

Der Fahraufgabenkatalog beinhaltet die Fahraufgaben („Anforderungsstandards“), die damit geprüften Fahrkompetenzbereiche („Beobachtungskategorien“), Kriterien zur Einschätzung der Fahraufgabenbewältigung („Bewertungskriterien“) und Regeln für die Prüfungsentscheidung („Entscheidungskriterien“) der optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Diese neu geschaffenen Standards sollen einerseits eine einheitliche Durchführung der Praktischen Fahrerlaubnis-



Der Fahrerlaubnisprüfer beurteilt jede Fahraufgabe anhand exakt definierter Bewertungskriterien



prüfung sichern. Andererseits dienen sie auch der Ableitung von Ausbildungszielen und Bewertungsmaßstäben in der Fahrausbildung und gewährleisten so eine stärkere Verzahnung von Fahrschul-ausbildung und Fahrerlaubnisprüfung.

Die Erarbeitung des Fahraufgabenkatalogs lag in den Händen eines Expertengremiums mit Vertretern der Bundesanstalt für Straßenwesen, der Technischen Prüfstellen, der TÜV I DEKRA arge tp 21,

der Bundeswehr, der Universität Potsdam, des Instituts für Prävention und Verkehrssicherheit sowie nicht zuletzt der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände. Die Vertreter der BVF investierten viel Zeit und Kraft in diese Arbeit, weil die Ausbildungs- und die Prüfungsinhalte aufeinander abgestimmt werden müssen: In der Prüfung kann und darf nur geprüft werden, was zuvor in der Ausbildung vermittelt wurde. In diesem Zusammenhang ist es beispielsweise von enormer Wichtigkeit, dass die Prüfungsreifefeststellung durch den Fahrlehrer mit den gleichen Anforderungsstandards und Bewertungskriterien erfolgt wie die Praktische Fahrerlaubnisprüfung durch den Fahrerlaubnisprüfer.

Die Anforderungsstandards umfassen – neben den Grundfahraufgaben – acht Fahraufgaben, von denen einige sich nochmals in Teilfahraufgaben gliedern. Die Fahraufgaben sind nicht völlig neu; sie sind lediglich neu strukturiert und durch die Erkenntnisse wissenschaftlicher Forschung ergänzt worden. Im Detail finden sich in der Prüfung nun die folgenden Fahraufgaben:

- Befahren von Ein- und Ausfädelungstreifen, Durchführen von Fahrstreifenwechseln
- Annähern an und Befahren von Kurven
- Vorbeifahren an Engstellen und Überholen
- Überqueren von Kreuzungen und Einmündungen sowie Rechts- oder Linksabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen
- Befahren von Kreisverkehren
- Heranfahren an und Überqueren von Bahnübergängen, Annäherung an Straßenbahnen sowie Überholen und Überholtwerden von Straßenbahnen
- Annähern an und Passieren von Haltestellen für Busse und/oder Straßenbahnen, Fußgängerüberwegen, Fußgängern und Radfahrern
- Geradeausfahren

In der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung soll der Bewerber zeigen, dass er diese Fahraufgaben anforderungsgerecht bewältigen kann. Dabei wird sein Verhalten durch den Fahrerlaubnisprüfer mit Bezug zu fünf Fahrkompetenzbereichen beurteilt.

Die Prüflinge können sich ihre Prüfprotokolle in Ruhe ansehen



© Andrey Popov/Fotolia

Die hinter den Fahrkompetenzbereichen verborgenen Fähigkeiten fanden sich inhaltlich ebenfalls schon seit Jahrzehnten in den jeweiligen Prüfungsrichtlinien. Sie wurden nun aber systematisch beschrieben und können deshalb objektiver bewertet werden. Die Fahrkompetenzbereiche lauten:

- Verkehrsbeobachtung
 - Fahrzeugpositionierung
 - Geschwindigkeitsanpassung
 - Kommunikation
 - Fahrzeugbedienung/umweltbewusste Fahrweise
- Der Fahrerlaubnisprüfer beurteilt im Rahmen der Prüfungsfahrt jede Fahraufgabe anhand exakt definierter Bewertungskriterien und schätzt auf diese Weise die Fahrkompetenz des Bewerbers ein. Dafür stehen ihm vier situationsbezogene Bewertungsstufen zur Verfügung: „Überdurchschnittliche Leistung“, „Normale Leistung“, „Leichter Fehler“ und „Schwerer Fehler“ einschließlich der sogenannten „Todsünden“ gemäß Prüfungsrichtlinie. Ergänzend zur situationsbezogenen Beurteilung der während der Prüfungsfahrt absolvierten Fahraufgaben bewertet der Fahrerlaubnisprüfer nach der Prüfungsfahrt zusammenfassend – und damit situationsübergreifend – jede der acht Fahraufgaben und jeden der fünf

Fahrkompetenzbereiche. Hierbei entscheidet er, ob die Fahraufgabe beziehungsweise der Fahrkompetenzbereich insgesamt – also über die gesamte Prüfungsfahrt hinweg – „Sehr gut“, „Gut“, „Ausreichend“ oder „Ungenügend“ absolviert wurde. Auf Basis dieser kompetenzbezogenen Bewertung trifft der Fahrerlaubnisprüfer letztlich seine Prüfungsentscheidung.

Die Software e-Prüfprotokoll

Um die Inhalte des Fahraufgabenkatalogs fahrlaubnisklassenspezifisch als Dokumentationsgrundlage nutzen zu können, wurde ein e-Prüfprotokoll entwickelt. Dieses e-Prüfprotokoll ist eine Software, mit welcher der Fahrerlaubnisprüfer die Leistungen des Fahrerlaubnisbewerbers während der Prüfung auf einem Tablet-PC dokumentiert und bewertet. Eingesetzt wird das e-Prüfprotokoll auf ausreichend großen Tablet-Computern oder vergleichbaren Geräten, welche eine Touch-Bedienung ermöglichen. Die Bedienung erfolgt je nach Gerätemöglichkeiten mittels Finger oder Stift durch Anklicken der entsprechenden Schaltflächen während der Prüfung.

Mit dem e-Prüfprotokoll können die Leistungen des Bewerbers detailliert und nachvollziehbar festge-

essieren. So wurde gefragt, ob der Fahrerlaubnisprüfer durch das e-Prüfprotokoll abgelenkt werden könnte und daher das Prüfungsgeschehen nicht mehr umfassend beobachten kann. Dies ist jedoch nicht der Fall. Dokumentiert wird – so wie bisher auch – nur verkehrssicherheits- und damit prüfungsentscheidungsrelevantes Bewerberverhalten. Dies geschieht mit wenigen Klicks und bedarf – nach einer entsprechenden Schulung – nur einer sehr kurzen Eingabezeit. Normale beziehungsweise erwartungsgemäße Verhaltensweisen, wozu auch fahranfängertypische Unsicherheiten gehören, werden nicht explizit im e-Prüfprotokoll dokumentiert. Der Dokumentationsvorgang erfolgt – ebenfalls wie bisher – zeitnah zu der zu dokumentierenden Situation, aber selbstverständlich nur dann, wenn die Verkehrssituationen dies zulassen. Die bisherige Erfahrung zeigt, dass die Zeit zur Dokumentation des Bewerberverhaltens während der Prüfungsfahrt lediglich einen Bruchteil der Beobachtungszeit darstellt.

Eine weitere häufig gestellte Frage von Fahrlehrern betraf die Annahme, im e-Prüfprotokoll könnten spezifische Anmerkungen zur Prüfung nicht mehr erfasst werden. Dem wurde bei der Entwicklung des e-Prüfprotokolls in zweifacher Hinsicht Rechnung getragen: Zum einen können an jeder Stelle des e-Prüfprotokolls individuelle Bemerkungen eingegeben werden. Zum anderen decken die vorgegebenen Bewertungskriterien des Fahraufgabenkatalogs den weitaus größten Teil der möglichen Verkehrssituationen und des Bewerberverhaltens ab. Sie werden in Kürze um weitere, in der Erprobungsphase als fehlend identifizierte Kriterien ergänzt.

Das optimierte Rückmeldesystem

Die Bewerber sind zum Prüfungszeitpunkt noch unerfahren und stehen vor der besonders risikoreichen Anfangsphase des selbstständigen Fahrens. Sie sind auf begründete Rückmeldungen zu ihrem – im Rahmen der Prüfung gezeigten – Fahrverhalten angewiesen, unabhängig davon, ob sie die Prüfung bestanden haben oder nicht. Die Rück-

meldungen erfolgen in der optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung zum einen als ein ausführliches Auswertungsgespräch im Anschluss an die Prüfungsdurchführung und zum anderen in Form einer zeitnahen schriftlichen Rückmeldung. Die schriftliche Rückmeldung zur Fahrkompetenz des Bewerbers (Stärken und Schwächen) wird ausgehend von den im e-Prüfprotokoll dokumentierten Leistungen erstellt. Das Ziel der verbesserten Rückmeldung besteht darin, die Lehrfunktion der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung zu verbessern; sie soll ein zielgerichtetes Weiterlernen fördern.

Das elektronische Prüfprotokoll ermöglicht eine ausführliche kompetenzbezogene Rückmeldung

Sowohl das e-Prüfprotokoll für die Dokumentation von Bewerberleistungen als auch die Rückmeldung zu den Bewerberleistungen könnten auch für die Lernstandsdiagnostik im Rahmen der Ausbildung genutzt werden.

Das Konzept der optimierten Rückmeldung an alle Fahrerlaubnisbewerber wurde ebenfalls im Revisionsprojekt erprobt. Bei allen Praktischen Fahrerlaubnisprüfungen wurde den Bewerbern in den Erprobungsregionen eine ausführliche kompetenzbezogene schriftliche Rückmeldung – unabhängig vom Bestehen der Prüfung – zur Verfügung gestellt. Im Revisionsprojekt erfolgte die Bereitstellung der schriftlichen Rückmeldung sowohl über einen Ausdruck im Fahrzeug als auch über eine internetbasierte Bereitstellung per Download. Bei der internetbasierten Bereitstellung erhielten die Fahrerlaubnisbewerber nach Abschluss ihrer Prüfung vom Fahrerlaubnisprüfer einen individuellen Zugangscode, über den sie ihre schriftliche Rückmeldung erhalten haben. Darüber hinaus fand im Rahmen des Revisionsprojekts auch eine Onlinebefragung der teilnehmenden Bewerber in den



© TÜV | DEKRA arge tp 21

Nach einem ausführlichen Auswertungsgespräch kann der Prüfer zum Führerschein gratulieren

Modellregionen zur Zufriedenheit mit der optimierten Prüfung – insbesondere mit der schriftlichen Rückmeldung – statt: 82 % der befragten Bewerber waren mit der schriftlichen Rückmeldung insgesamt „Sehr zufrieden“ oder „Eher zufrieden“. 76 % waren mit den Hinweisen zur Verbesserung der Fahrkompetenz in der schriftlichen Rückmeldung „Sehr zufrieden“ oder „Eher zufrieden“.

Fazit und Ausblick

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die Erprobung der optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung im Prüfungsalltag durchgängig von allen Beteiligten als Erfolg bewertet wurde. Das e-Prüfprotokoll mit dem Fahraufgabenkonzept und den Bewertungskriterien sowie das optimierte Rückmeldesystem erwiesen sich als tragfähig und praktikabel. Technisch bedingte „Ausfälle“ traten nicht auf. Auf der Grundlage der erfolgreichen Erprobung lassen sich nochmals die Ziele der optimierten Prakti-

schen Fahrerlaubnisprüfung und die Vorzüge bei einer Einführung resümieren. Was bedeutet die Einführung der optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung für die Fahranfängervorbereitung und die Verkehrssicherheit?

1. Sicherstellung der bundesweit einheitlichen Prüfungsdurchführung durch festgelegte Anforderungsstandards und einheitlich definierte Bewertungskriterien, die in jeder Prüfung anzuwenden sind: Einzelne Prüfungsereignisse werden mithilfe einer Liste von Fehlern beziehungsweise überdurchschnittlichen Leistungen dokumentiert. Dabei ist vorgegeben, ob ein Fehler als „Leicht“, „Schwer“ oder „Todsünde“ einzustufen ist. Erstmals werden alle Fahraufgaben und Fahrkompetenzbereiche zum Ende der Prüfung – auf Basis der dokumentierten Ereignisse – auf einer vorgegebenen Skala zusammenfassend bewertet. Es existieren Empfehlungen, wie die Prüfer auf Basis der Gesamtbewertungen der Fahraufgaben und

Kompetenzbereiche beziehungsweise der dokumentierten Prüfungsereignisse zu einer Prüfungsentscheidung gelangen sollen.

2. Verbesserung der Fahrschul Ausbildung: Die Bereitstellung einer schriftlichen Rückmeldung nach der Prüfung an alle Bewerber soll die Selbstreflexion und den weiteren Fahrkompetenzaufbau fördern. Die Rückmeldung beinhaltet neben den festgestellten positiven Leistungen und Fehlern auch eine Gesamteinschätzung der Fahrkompetenz im Sinne von Stärken und Schwächen sowie anlassbezogene Hinweise zu einzelnen Anforderungen. So kann die Rückmeldung einerseits dem gezielten Weiterlernen während der Nachschulungsmaßnahmen oder andererseits dem gezielten risikobewussten Fahrerfahrungsaufbau während des selbstständigen Fahrens dienen. Die anonymisierte Auswertung der elektronisch archivierten Prüfungsdaten soll darüber hinaus die gezielte Optimierung der Fahrschul Ausbildung fördern.
3. Erhöhung der Verkehrssicherheit: Mit der optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung wird auch das Ziel verfolgt, das fahranfängerspezifische Gefahrenpotenzial zu reduzieren, indem sicherheitskritische Anforderungen als Voraussetzung für die Erteilung der Fahrerlaubnis geprüft werden. Daher wurden bei der Erarbeitung der Anforderungsstandards insbesondere fahranfängerspezifische Kompetenzdefizite berücksichtigt, was wiederum eine Rückmeldung an den Bewerber zur Förderung des gezielten Abbaus individuellen Gefahrenpotenzials ermöglicht. Grundsätzlich lässt sich die Sicherheitswirksamkeit der optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung erst mittelfristig anhand von Unfallzahlen, Unfallursachen, Ordnungswidrigkeiten und Ähnlichem empirisch überprüfen. Allerdings sind derartigen Untersuchungen methodische Grenzen gesetzt, denn Verkehrsunfälle sind – obwohl es immer noch zu viele Unfälle gibt – relativ seltene Ereignisse,

die in der Regel nicht durch eine Ursache, sondern durch mehrere zusammenwirkende Ursachen ausgelöst werden. Dadurch wird es schwierig, einen Rückgang von Unfallzahlen auf eine einzelne Verkehrssicherheitsmaßnahme zurückzuführen. Trotzdem gibt es ein wichtiges Argument, das für die optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung spricht: Die optimierte Prüfung mit ihren professionellen Anforderungs- und Bewertungsstandards führt zu einer Erhöhung der Lernwirksamkeit der Fahrschul Ausbildung und Fahrerlaubnisprüfung; dies dürfte mit hoher Wahrscheinlichkeit in der Folge auch die Verkehrssicherheit von



Vermutlich noch in diesem Jahr wird entschieden, ob das e-Prüfprotokoll flächendeckend eingeführt wird



Fahranfängern erhöhen. Die elektronische Dokumentation von Prüfungsleistungen und Prüfungsstatistiken ermöglicht nicht zuletzt eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Prüfung auf Grundlage wissenschaftlicher Evaluationsergebnisse: Daraus können Vorschläge zur Anpassung bestehender Prüfungsinhalte und die Beschreibung neuer Prüfungsanforderungen erarbeitet werden.

Vermutlich noch in diesem Jahr steht die Entscheidung von Bund und Ländern an, ob die optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung nach ihrer erfolgreichen Erprobung im Revisionsprojekt flächendeckend eingeführt werden soll und in welchem Zeitraum dies gegebenenfalls umgesetzt werden könnte. Bereits jetzt darf aber festgehalten werden, dass die an der Entwicklung und Erprobung der optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung beteiligten Fahrlehrer und Fahrerlaubnisprüfer einen solchen Schritt mit Freude begrüßen würden.



Schwerpunkte der Weiterentwicklung der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung

Wie ist der aktuelle Stand in der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung? Und welche Entwicklungsperspektiven gibt es in den kommenden Jahren? Mathias Rüdell, Geschäftsführer der TÜV | DEKRA arge tp 21, kennt die Antworten.

Guten Tag, Herr Rüdell. Vor zwei Jahren haben Sie an dieser Stelle bekannt gegeben, dass ein neuer Aufgabentyp in den Amtlichen Fragenkatalog aufgenommen werden sollte. Seit dem 1. April 2014 sind solche Aufgaben nun regulärer Bestandteil aller Theoretischen Fahrerlaubnisprüfungen. Können Sie noch einmal zusammenfassen, was es mit diesen Aufgaben auf sich hat?

Es handelt sich um Aufgaben mit dynamischen Situationsdarstellungen. Sie sind insbesondere wichtig für die Erfassung von Wissen über Gefahren und richtiges Verhalten im Straßenverkehr. Bis dato konnten in den Prüfungsaufgaben Verkehrssituationen nur per Abbildung oder Text dargestellt werden. Bild und Text haben aber ihre Grenzen bei der Darstellung komplexerer Verkehrssituationen. Zum



Mathias Rüdell,
Geschäftsführer der
TÜV | DEKRA arge tp 21



Beispiel können im Bild keine Bewegungen oder Geschwindigkeiten und auch kein Situationsverlauf vermittelt werden. Auch eine zusätzliche Beschreibung per Text löst das Problem nicht vollständig und schafft unter Umständen neue Probleme.

Welche Probleme sind das beispielsweise?

Man braucht eine gute Lesefähigkeit, trotzdem sind

der Genauigkeit der Vorstellung auch bei guten Lesern Grenzen gesetzt. Und am Ende geht es ja im Straßenverkehr vor allem darum, Gefahren im richtigen Moment mit den eigenen Augen zu erkennen und anschließend richtig zu handeln. Das heißt, im Rahmen unserer neuen Aufgaben die Fragestellung richtig zu beantworten. Darum wurden im April des letzten Jahres die neuen Aufgaben in die Prüfung aufgenommen. Die kritische Verkehrssituation wird hier in einer kurzen Filmsequenz aus der Fahrerperspektive dargestellt. So wird der Bewerber auf realitätsnähere Weise mit einer komplexen Verkehrssituation konfrontiert. Nach dem Anschauen wechselt er zur Aufgabenstellung, die dem bekannten Mehrfachwahlaufgabenformat entspricht.

Das heißt, bei der dynamischen Darstellung geht es vor allem um bessere Verständlichkeit?

Bessere Verständlichkeit ist ein wichtiger, aber nicht der einzige Aspekt. Wie bereits kurz angedeutet, kann damit auch das Spektrum der Anforderungen in der Prüfung erweitert und realitätsnäher gestaltet werden. Dabei ist es wichtig zu verstehen, dass die dynamischen Aufgaben eine Ergänzung zu den traditionellen Fragenformaten darstellen und diese nicht ersetzen sollen. Viele relevante Wissensaspekte können sehr gut mit Bild- oder Textaufgaben geprüft werden – aber eben nicht alle. Die dynamischen Aufgaben zielen stärker auf die Fähigkeit ab, die kritischen Elemente in der (dynamischen) Entstehung einer Verkehrssituation zu erkennen und den weiteren Verlauf auch vorherzusagen zu können. Zum Beispiel können in einem entscheidenden Moment Verkehrsteilnehmer gerade nicht sichtbar sein, weil sie verdeckt werden. Um sich angemessen verhalten zu können, muss man aber wissen, dass sie da sind und was sie wahrscheinlich tun werden. Durch solche Anforderungen wird eine zusätzliche Brücke zwischen Theorie und Praxis gebaut. Das verkehrsrelevante Wissen wird dadurch früher vermittelt und kann systematischer abgeprüft werden.

Gibt es schon Erkenntnisse darüber, wie die Bewerber mit diesen neuen Anforderungen zurechtkommen?

Bereits vor Einführung wurden Untersuchungen zur Nützlichkeit und Verständlichkeit der Filme durchgeführt, die zu guten Ergebnissen führten. Nach der Einführung konnten auch Daten aus echten Prüfungen analysiert werden. Dazu wurde eine Stichprobe von 95.000 Bewerbern im Alter von 17 bis 75 Jahren untersucht. Zusammenfassend können wir feststellen, dass Bewerber aller Altersgruppen und Geschlechter die Anforderungen der dynamischen Aufgaben genauso gut bewältigen wie die der traditionellen Formate. Das sind gute Voraussetzungen, um den nächsten Schritt in der Entwicklung der dynamischen Aufgaben in Angriff zu nehmen.



Alle Altersgruppen und Geschlechter kommen mit den dynamischen Aufgaben gut zurecht



Und dieser nächste Schritt besteht darin, dass ...

... die dynamischen Darstellungen variantenreicher werden. Damit wollen wir schematischem Auswendiglernen und oberflächlichem Wiedererkennen vorbeugen. In Aufgaben mit Bildern hat sich diese Methode bereits bewährt. Die Idee dabei ist, dass der thematische und anforderungsbezogene Kern einer Verkehrssituation gleich bleibt, während oberflächliche Merkmale variiert werden. In der Abbildung oben können Sie ein Beispiel sehen: In allen Situationen geht es darum, dass von rechts ein Kind auf die Fahrbahn zu laufen droht.

Um die grundsätzlichen Anforderungen in dieser Aufgabe vergleichbar zu halten, müssen Kernmerkmale wie Bewegungsbahnen, Abstände, Geschwindigkeiten, sichtbare Handlungen und Dauer der Sichtbarkeit gleich bleiben. Merkmale wie die Umgebung, Gebäude, Fahrzeugtypen und -farben oder Vegetation können hingegen verändert werden, ohne dass sich



Das Thema bleibt gleich, oberflächliche Merkmale variieren. Auch

dadurch der Kern der Aufgabe verändert. Auf diese Weise werden von einer sogenannten „Mutteraufgabe“ mehrere Varianten geschaffen.

Worin genau liegt der Vorteil solcher Varianten?

Damit werden wünschenswerte Lernstrategien gefördert, und zudem wird eine engere Verzahnung von Ausbildung und Prüfung hergestellt. Wie bisher bei den Bildvarianten wird es auch bei den dynamischen Aufgaben eine veröffentlichte Mutteraufgabe geben, zu der es dann fünf Abbildungsvarianten in der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung geben kann. Die Varianten werden nicht veröffentlicht. Zwei Varianten der Mutteraufgabe werden eigens für die Ausbildung erstellt und bereitgestellt, sodass das Lernziel daran verdeutlicht werden kann.

Was können die Varianten außerdem leisten?

Mit der Verwendung von Varianten sinken die Chancen, dass Bewerber durch Auswendiglernen („die Aufgabe mit dem grünen Geländewagen links“) ohne wirkliches Verständnis der kritischen Situationsaspekte zum Erfolg kommen können. Stattdessen wird der Erwerb von Wissen gefordert, das situationsübergreifend anwendbar ist – wie es das wahre Leben



© TÜV | DEKRA arge tp 21

die Videofragen werden variantenreicher

erfordert. Solches situationsübergreifendes Wissen, zum Beispiel nützliche Strategien zur Verkehrsbeobachtung (etwa: „Achte auf Personen, die in Richtung Fahrbahn rennen“, wie im Beispiel), müssen Fahrschüler zuvor in ihrer Ausbildung erwerben. Dies unterstützt die Fahrlehrer in ihrer Ausbildungsfunktion.

Welche Hürden nehmen die dynamischen Varianten, bevor sie in der Theorieprüfung eingesetzt werden?

Das Vorgehen im Umgang mit neu erstellten Varianten dynamischer Aufgaben wird von den Aufgaben mit Bildvarianten übernommen: Nach Zustimmung der Verantwortlichen bei Bund und Ländern werden die entsprechenden Mutteraufgaben zunächst im amtlichen Fragenkatalog beziehungsweise im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht. Nach einer Frist von sechs Monaten werden die Varianten dann in der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung eingesetzt. Die



Es gibt wichtige Unterschiede zwischen den Videoaufgaben und dem Verkehrswahrnehmungstest



Fahrschulen und Fahrschulverlage können sich also rechtzeitig auf die neuen Aufgaben einstellen.

Sie sprachen gerade von Strategien zur Verkehrsbeobachtung. In der Fachöffentlichkeit wird derzeit diskutiert, wie man Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung in Ausbildung und Prüfung stärker einbeziehen kann. Dazu wird unter anderem über die Einführung eines „Verkehrswahrnehmungstests“ nachgedacht. Wenn mit den dynamischen Aufgaben solches Wissen erfasst werden kann, brauchen wir dann noch so einen Test?

Ja, auf jeden Fall. Und mehr noch: Wir brauchen auch anwendungsfreundliche und effektive methodische Hilfen zur Vermittlung dieser Kompetenzen in der Ausbildung. Aber lassen Sie uns mit dem Verkehrswahrnehmungstest anfangen. Trotz einiger Gemeinsamkeiten mit den dynamischen Aufgaben, wie sie in der Theorieprüfung eingesetzt werden, gibt es wichtige Unterschiede zwischen den beiden Arten von Tests.

Welche Unterschiede?

Die Theorieprüfung ist und bleibt eine Wissensprüfung. Mit ihr wird in erster Linie explizites Wissen erfasst – zum Beispiel Kenntnisse über Verkehrsregeln oder auch Wissen über angemessenes Handeln bei der Verkehrswahrnehmung. Am anderen Ende des Spektrums steht Prozesswissen, wie es in der Praktischen Prüfung demonstriert werden muss. Hier geht es um die Anwendung von Handlungsschemata und automatisierten Fähigkeiten. Solche anwendungsbe-reiten Handlungsschemata müssen nicht nur für die Fahrzeugführung, sondern auch für die Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung erst mühevoll erlernt und durch Übung gefestigt werden. Dynamische Aufgaben – mit der Möglichkeit, sich die Situationen wiederholt anzusehen und mit den klassischen Auswahlantworten – erfassen diese Kompetenzen nur zu einem gewissen Teil und sozusagen unter erleichterten Bedingungen.

Und was genau leistet der Verkehrswahrnehmungstest?

Bei einem Verkehrswahrnehmungstest besteht viel stärker der Anspruch, tatsächlich Prozesswissen in Echtzeit zu erfassen, und zwar nicht nur hinsichtlich der Verkehrsbeobachtung, sondern möglichst auch hinsichtlich der rechtzeitigen und richtigen Reaktion. Damit ist der Verkehrswahrnehmungstest, auch wenn er am Computer durchgeführt wird, den Anforderungen einer Praktischen Fahrerlaubnisprüfung deutlich näher. Der wesentliche Unterschied besteht darin, dass sich die geprüften Fähigkeiten im Test auf Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung beschränken. Dafür werden diese Kompetenzen aber wesentlich systematischer geprüft als dies in der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung möglich ist, weil eine Vielzahl relevanter Gefahrensituationen gezielt und geballt getestet werden kann.

Was bedeutet der Verkehrswahrnehmungstest für die Fahrausbildung?

Mängel in der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung zählen zu den Hauptunfallursachen von Fahranfängern. Außerdem sind Defizite bei der Verkehrsbeobachtung – wie sich bei der Erprobung des neuen e-Prüfprotokolls gezeigt hat – die häufigste Ursache für das Nichtbestehen der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Daher müssen die Verkehrswahrnehmung und die Gefahrenvermeidung im Mittelpunkt der Fahrausbildung stehen. Dafür bieten sich viele Möglichkeiten. In erster Linie sorgen natürlich Fahrlehrer dafür, dass dieses Thema im Theorieunterricht und der Fahrpraktischen Ausbildung angesprochen wird. Die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF) hat dazu zusammen mit

dem Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung (IFK) an der Universität Potsdam Ausbildungseinheiten entwickelt, die wir nun gemeinsam erproben wollen. Es gibt aber auch gutes Lernmaterial für das selbstständige Weiterlernen. Um das Angebot in Deutschland auszubauen und die Lernwirksamkeit solcher Medien zu untersuchen, laufen derzeit wissenschaftliche Forschungs- und Entwicklungsprojekte; auch international ist das ein wichtiges Thema geworden.

Und wann etwa ist der Verkehrswahrnehmungstest fertig?

Wir haben in den letzten zwei Jahren zusammen mit unseren Partnern im Wissenschaftsbereich die theoretischen und methodischen Grundlagen ausgearbeitet, die internationalen Beispiele analysiert und erste Aufgabenformate erarbeitet. Dabei haben wir auch Möglichkeiten entwickelt, wie sich Fahrlehrer mit geringer Mühe für die eigene Ausbildung Übungs- und Kontrollaufgaben mit Fotos und Filmen von Verkehrssituationen aus der Fahrschulumgebung erarbeiten können. Einige aussichtsreiche Aufgabenformate werden wir nun gemeinsam mit den Ausbildungseinheiten zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung erproben. Von den Erprobungsergebnissen hängt natürlich auch ab, in welche Richtung wir weiterarbeiten und wie schnell es weitergeht. Am besten, wir greifen Ihre Frage in zwei Jahren wieder auf.

Also noch viel zu tun für die Sicherheit von Fahranfängern?

Ja. Darüber hinaus wird natürlich auch an den „herkömmlichen“ Aufgaben der Theorieprüfung weiter gefeilt. Auf der Basis von Prüfungsergebnissen und mit dem Sachverstand von Experten aus verschiedenen Domänen soll die Fahrerlaubnisprüfung weiterhin kontinuierlich verbessert werden.

**Alles Gute dafür –
und vielen Dank für das Interview.**

**Mängel in der Verkehrswahrnehmung
zählen zu den Hauptunfallursachen
bei Fahranfängern**



© trendobjects/Fotolia (o.), IFK (u.)

Das Erprobungsprojekt „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“

Prof. Dietmar Sturzbecher, Direktor des Instituts für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung (IFK) erklärt im Interview, was sich hinter dem Erprobungsprojekt „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“ verbirgt und welche Ziele es verfolgt.

Herr Prof. Sturzbecher, was dürfen wir uns unter dem Erprobungsprojekt „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“ vorstellen?

Mehrere Institutionen haben seit dem Jahr 2008 in unterschiedlicher Zusammensetzung verschiedene Materialien zur Stärkung des Themas „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“ in der Fahrschulausbildung und Fahrerlaubnisprüfung erarbeitet. Hierzu gehören zwei Ausbildungseinheiten für den Theorieunterricht und das selbstständige Lernen, eine fachdidaktische Anleitung für die Durchführung der Fahrpraktischen Ausbildung und ein erstes Muster für einen Verkehrswahrnehmungstest. Mit dem Erprobungsprojekt sollen nun Erkenntnisse zur Lernwirksamkeit der Ausbildungsmaterialien und zur Praktikabilität des Verkehrswahrnehmungstests gewonnen werden.



Prof. Dietmar Sturzbecher, Direktor des Instituts für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung (IFK)

Welche Institutionen sind an dem Erprobungsprojekt beteiligt?

Das Erprobungsprojekt ist ein gemeinsames Vorhaben der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF), der TÜV | DEKRA arge tp 21, des IFK an der Universität Potsdam und des Instituts für Prävention und Verkehrssicherheit (IPV) GmbH. Darüber hinaus wird es von den Verkehrsministerien und Fahrlehrerverbänden der Bundesländer

Berlin, Brandenburg, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen sowie von den Technischen Prüfstellen unterstützt.

Das Projekt wird durch sehr viele Institutionen getragen. Sehen Sie nicht die Gefahr, dass „zu viele Köche den Brei verderben“?

Ganz im Gegenteil: Durch die vielfältige Unterstützung stärken wir unsere Chancen auf einen Projekterfolg. Viele Köche können auch ein Gewinn sein, wenn – um in Ihrem Bild zu bleiben – jeder wertvolle Zutaten beiträgt und es eine gemeinsame Grundidee für das Menü gibt.

Stammt die Grundidee von Ihnen?

Leider nein. Bereits in den 1970er Jahren haben Pioniere der Verkehrswissenschaften an dieser Idee gearbeitet. So sah beispielsweise Gerhard Munsch vom TÜV München den Schlüssel zur Stärkung der Verkehrssicherheit schon damals darin, den „Verkehrssinn“ von Fahrschülern im Rahmen ihrer Fahrschulung zu fördern. Dabei sollten die Fahrschüler lernen, Hinweise auf entstehende Gefahren frühzeitig wahrzunehmen und so „im Vorfeld der Gefahr“ zu handeln. Prof. Walter Schneider aus Hagen forderte im Jahr 1977 im Spiegel sogar eine Aufstockung des Theorieunterrichts um sechs bis acht Ausbildungseinheiten, um eine angemessene Gefahrenlehre durchzuführen. Im Hinblick auf die Prüfung entwickelte Bernhard Hampel vom TÜV Rheinland seit 1976 neuartige Aufgabenformate, die inhaltlich auf die Gefahrenerkennung ausgerichtet waren und audiovisuell über Dias und Tonband dargeboten wurden. Diese Aufgabenformate waren „ein Renner“ auf der Internationalen Verkehrs-Ausstellung 1977 in Hamburg.

Dann ist die Gefahrenlehre doch inzwischen sicher schon fest in der Fahrschulung und Fahrerlaubnisprüfung verankert?

Implizit vielleicht schon: Jeder Fahrlehrer wird Ihnen gern bestätigen, dass die Gefahrenlehre einen wichtigen Schwerpunkt seines Theorieunter-

richts und seiner Fahrpraktischen Ausbildung bildet. Spezielle Ausbildungseinheiten zur Gefahrenlehre gibt es dagegen noch nicht. Genau aus diesem Grund hat die BfV dieses Thema im Projekt der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) „Ansätze zur Optimierung der Fahrschulung in Deutschland“ (OFSA) aufgegriffen und eine Musterausbildungseinheit dazu erarbeitet.

Welche Rolle spielt das Thema „Gefahrenlehre“ international?

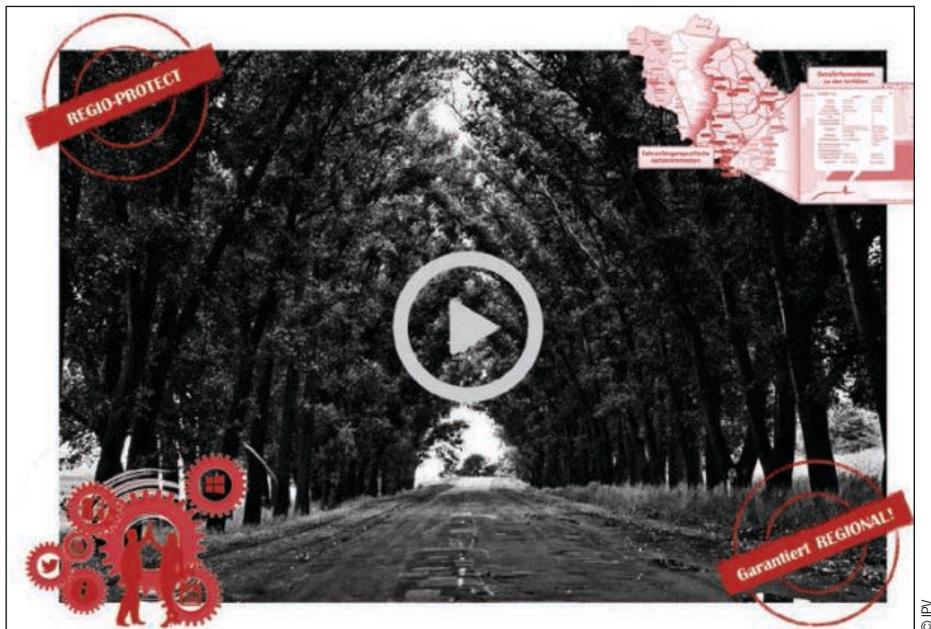
International kommt der Gefahrenlehre ein höherer Stellenwert zu. Im bereits genannten OFSA-Projekt wurden 14 fortschrittliche Fahrausbildungs-Curricula aus dem internationalen Raum vergleichend analysiert. Dabei zeigte sich, dass die Ausbildung von Fähigkeiten zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung in vielen internationalen Curricula – beispielsweise im irischen „Steer Clear“-Curriculum und in den Curricula von Dubai, Island und Québec – viel stärker mit Ausbildungsschwerpunkten verankert ist. In Irland umfasst dieses Thema sogar mehr als die Hälfte des Theorieunterrichts. Insgesamt sind es in Irland sechs Ausbildungseinheiten – vielleicht haben sie dort den Spiegel gelesen. Darüber hinaus ist inzwischen auch wissenschaftlich gut belegt, dass man mithilfe verkehrspädagogisch



*International kommt der
Gefahrenlehre ein höherer
Stellenwert zu als in Deutschland*



anspruchsvoller Ausbildungs- und Testmaterialien die Fahrschüler gut auf die erfolgreiche Bewältigung von Anforderungen im Bereich Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung vorbereiten kann, bevor sie dann im realen Straßenverkehr mit seinen Gefahren erste Fahrerfahrungen sammeln.



Gefahrenstrecken in der Umgebung: „Regio-Protect 21“ zeigt sie den Fahranfängern auf

Sie sprachen eingangs davon, dass Sie zwei Ausbildungseinheiten erproben wollen. Stammt die zweite auch von der BVF?

Zum Teil schon, auch an der zweiten Ausbildungseinheit haben die BVF und verschiedene Landesfahrlehrerverbände mitgewirkt. Allerdings gehen die Arbeiten an dieser Ausbildungseinheit bis in das Jahr 2008 und auf das Projekt „Regio-Protect 21“ zurück. Damals wurde – zunächst vom IPV und von der TÜV | DEKRA arge tp 21 – die Idee entwickelt, das Unfallgeschehen von Fahranfängern regional auszuwerten und sogenannte Gefahrenstrecken zu identifizieren, auf denen sich Fahranfängerunfälle häufen. Diese Gefahrenstrecken werden dann als Lernmedien im Theorieunterricht und in der Fahrpraktischen Ausbildung genutzt sowie idealerweise auch bei der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung angefahren. Anhand solcher Gefahrenstrecken eignen sich die Fahrschüler Wissen über Gefahren an und lernen, wie man diese auch auf anderen Strecken frühzeitig entdecken und vermeiden kann. Die Entwicklung dieses Projekts und eine erste lokale Erprobung wurden vom brandenburgischen Verkehrsministerium gefördert. Die Erprobungsstudie wurde

vom Degener-Verlag publiziert (Bredow: Die Zukunft der Gefahrenlehre in der Fahrschulbildung, 2014) und vom DVR mit dem Förderpreis 2015 (2. Platz) ausgezeichnet; sie deutet darauf hin, dass die Projektidee einen fruchtbaren Ansatz für die Erhöhung der Fahranfängersicherheit darstellen könnte.

Dann ist es ja höchste Zeit, dass die Ausbildungseinheiten auch in anderen Bundesländern erprobt werden. Haben Sie denn schon Fahrschulen gefunden, die dabei mitmachen würden?

Zur Durchführung des Erprobungsprojekts haben wir in vier Bundesländern Fahrschulen gewonnen, deren Fahrlehrerteams sich sehr für die Vermittlung von Fähigkeiten zur Verkehrsbeobachtung und Gefahrenvermeidung interessieren und schon jetzt mit viel Engagement an der Projektvorbereitung mitwirken. Aus Berlin nehmen die Fahrschule Fürst (Wolfgang Klotzsch) sowie das Internationale Bildungs- und Fahrschulzentrum (Mesut Türkmén und Guido Keßler) an den Untersuchungen teil. In Brandenburg konnte die Fahrschule Bernburg für die Untersuchungen gewonnen werden. In Niedersachsen wirken die Fahrschulen Arthur Minke und Manfred Pleiß mit und

in Nordrhein-Westfalen hat sich schließlich die Fahrschule Joe Weiler zur Mitwirkung bereit erklärt. Besonders freut uns, dass alle teilnehmenden Fahrschulen die Kosten für ihren Erprobungsaufwand im Interesse der Verkehrssicherheit selbst tragen wollen.

Fahrlehrer haben gewohntermaßen viele pädagogische Freiräume bei der Ausbildungsgestaltung. Wie wollen Sie sichern, dass alle mitwirkenden Fahrlehrer die Ausbildung in gleicher Weise durchführen?

Da sprechen Sie ein wichtiges Thema an: Da es sich um ein wissenschaftliches Erprobungsprojekt handelt, sind wir tatsächlich darauf angewiesen, dass alle teilnehmenden Fahrlehrer die Ausbildung auf gleiche Weise durchführen. Für die Durchführung der beiden neuen Ausbildungseinheiten stellen wir ihnen deshalb verschiedene Materialien zur Verfügung:

- Fachliche und verkehrspädagogisch-didaktische Beschreibungen und Begründungen der Ausbildungseinheiten
- Tabellarische Verlaufspläne
- Musterhafte Lehrpräsentationen mit innovativen Medien
- Demonstrationsfilme

Darüber hinaus erhalten die Fahrlehrer einen Leitfaden für die Durchführung fahrpraktischer Ausbildungssequenzen auf Gefahrenstrecken, auf denen besonders viele Fahranfänger verunfallt sind. Schließlich bilden wir die Fahrlehrer fort und erläutern ihnen dabei auch anhand von Beispielen die Nutzung unserer Ausbildungsmaterialien. Dabei erwarten wir auch wertvolle Optimierungshinweise seitens der teilnehmenden Fahrlehrer. Im Gegenzug stellen wir das Fortbildungskonzept und alle Materialien dann nach einem erfolgreichen Projektabschluss der Fahrlehrerschaft zur Verfügung.



TÜV | DEKRA arge tp 21 und das IFK arbeiten seit zwei Jahren an einem Verkehrswahrnehmungstest



Und wie können Sie herausfinden, ob die teilnehmenden Fahrschüler etwas gelernt haben?

Die TÜV | DEKRA arge tp 21 und das IFK arbeiten seit zwei Jahren intensiv an den Grundlagen für einen Verkehrswahrnehmungstest. Einen solchen Test gibt es international schon in verschiedenen Ländern; am bekanntesten ist sicher der englische Hazard Perception Test. Wir haben inzwischen erste Aufgaben eines Tests erarbeitet. Anhand dieser Aufgaben werden wir die Verkehrsbeobachtung der Fahrschüler erfassen. Darüber hinaus werden wir untersuchen, ob die Fahrschüler ihr im Theorieunterricht erworbenes Wissen auch in der Fahrpraxis anwenden. Dazu wollen wir die Verkehrsbeobachtung mit dem neuen e-Prüfprotokoll im Rahmen einer simulierten Fahrerlaubnisprüfung erheben.

Das klingt nach einem sehr anspruchsvollen Vorhaben. Haben Sie denn schon die notwendigen Genehmigungen für Ihr Modellprojekt?

Wir brauchen für die Projektdurchführung keine zusätzlichen Genehmigungen. Einige Lehr-Lerninhalte zum Thema Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung finden sich gemäß Fahrschüler-Ausbildungsordnung auch in den Lektionen 4 und 12. Da es bei der Ausgestaltung der Lektionen die bereits angesprochenen Vertiefungsfreiräume gibt, kann das Projekt auf der Grundlage der bestehenden rechtlichen Regelungen stattfinden. Trotzdem erfolgt natürlich eine Abstimmung mit den zuständigen Behörden.

Was geschieht, wenn das Projekt erfolgreich endet?

Dann werden sich der Gesetzgeber und die Fahrlehrerverbände überlegen müssen, auf welche Weise man die erprobten Inhalte in einem künftigen Ausbildungs-Curriculum verankern kann. Es müssen ja vielleicht nicht gleich sechs Ausbildungseinheiten sein. Den Technischen Prüfstellen werden die Projektergebnisse zudem Impulse für ihre weitere Arbeit an einem Verkehrswahrnehmungstest bieten. Aber bis dahin vergeht ja noch ein wenig Zeit.

Wir wünschen Ihnen viel Erfolg für das Projekt!



© panimon/fotolia

Ausblick auf künftige Herausforderungen bei der Fahranfängervorbereitung

Automatisiertes Fahren, E-Mobility und neuartige Fahrzeuge wie Twizies & Co. Die Mobilität verändert sich – und damit der Fahrlehrerberuf. Wie Ausbildung und Prüfung der Zukunft aussehen könnten, diskutieren Gerhard von Bressendorf und Mathias Rüdel.

Welche Veränderungen für die Fahrschulausbildung und Fahrerlaubnisprüfung sind aufgrund des technischen Wandels zu erwarten?

Rüdel: Die Weiterentwicklung der Mobilität und somit auch der Fahranfängervorbereitung werden von der ständig steigenden Zahl neu auf dem Markt eingeführter technischer Neuerungen angetrieben. Beispiele dafür sind Fahrerassistenzsysteme mit vernetzten Fahrzeugsicherheitsfunktionen oder neue Antriebskonzepte. Erste Lösungen für (teil-) automatisiertes Fahren und den Einsatz neuartiger Fahrzeugkonzepte zeigen die Richtung künftiger Entwicklungen auf. All diese Innovationen sind mit veränderten Anforderungen an das Fahrverhalten verbunden, die so wiederum im Hinblick auf den Erwerb, die Überprüfung und den Erhalt von Fahrkompetenz ihren Niederschlag finden müssen. Die Fahrlehrerschaft und die Technischen Prüfstellen müssen daher künftig kontinuierlich und in wesentlich stärkerem Ausmaß beurteilen, welche technischen Neuheiten ausbildungs- und prüfungsrelevante Standards in welcher Weise beeinflussen.

v. Bressendorf: Es wurde von Herrn Rüdel schon erwähnt, dass immer mehr Fahrerassistenzsysteme auf den Markt strömen. Neben der Wirksamkeit und Sinnhaftigkeit dieser Systeme müssen Fahrzeugführer auch deren Leistungsgrenzen kennen; dies ist nicht zuletzt bei der Schaffung von Aus- und Fortbildungsangeboten zu berücksichtigen. Häufig verfügen aber die ersten Fahrzeuge der Fahranfänger – leider – nicht über moderne Fahrerassistenzsysteme. Umso wichtiger ist eine solide Basisausbildung.

Assistierende oder automatisierte Fahrzeugfunktionen gibt es teilweise seit mehr als 20 Jahren. Warum stehen sie aktuell im Zentrum der Aufmerksamkeit?

Rüdel: Bis heute gilt menschliches Versagen als häufigste Ursache von Verkehrsunfällen. Nicht zuletzt auch deshalb wurden sicherheitsrelevante Fahrzeugsicherheitsfunktionen mit Hochdruck weiterentwickelt. Derzeit zielen sie vor allem darauf ab, dem Fahrzeugführer Bedienhandlungen abzunehmen oder zur Gefahrenerkennung und -vermeidung beizutragen. Grundlegende Änderungen bezüglich der

Rolle des Fahrzeugführers ergeben sich – insbesondere beim geplanten automatisierten Fahren – dahingehend, dass der Fahrer das System dauerhaft überwachen und jederzeit zu einer vollständigen Übernahme der Fahrzeugführung bereit sein muss.

v. Bressendorf: Doch die Automatisierung hat nicht nur Vorteile, sie zieht auch eine ganz erhebliche Gefahr nach sich, die noch zu oft ausgeblendet wird: Durch die immer stärkere Entlastung des Fahrers und die Verlagerung des Fahrprozesses auf die Systeme entfällt natürlich die Routine in der Bedienung eines Fahrzeugs ohne die entsprechenden Unterstützungssysteme.

Was bedeutet das automatisierte oder teilautomatisierte Fahren für die Fahranfängervorbereitung?

Rüdel: Mit der Verwendung von Kraftfahrzeugen mit automatisierten Fahrfunktionen würde sich die Rolle des Menschen als Fahrzeugführer zwar verändern; die Kontrolle des Fahrzeugs verbliebe aber – vorerst – beim Fahrzeugführer: Er muss jederzeit die Verantwortung über sein Fahrzeug behalten und die Assistenzsysteme bei technischen Mängeln oder in Grenzsituationen übersteuern können. Der zu vollziehende Rollenwechsel besteht also darin, dass einerseits der zeitliche Anteil der Kontrollaufgaben bei der Führung des Kraftfahrzeugs wächst. Hierzu gehören beispielsweise das Erkennen von Anzeichen für die suboptimale Ausführung von Fahraufgaben durch das automatisierte System und das Treffen von Eingriffentscheidungen. Andererseits sinkt der Anteil an Manövrieraufgaben. Trotzdem muss der Kraftfahrzeugführer nach wie vor jederzeit zur selbstständigen Ausführung von Manövrieraufgaben in der Lage sein.

Auch die Eigenschaften der Fahrzeuge selbst werden sich ändern ...

Rüdel: Jenseits der Fahrerassistenzsysteme ist die Vermittlung gewandelter Wahrnehmungsschwerpunkte im Verkehrsraum ein wichtiges Thema. So fahren beispielsweise Elektrofahrzeuge bis zu einer Geschwindigkeit von 30 km/h beinahe geräuschlos.

Erst bei höheren Geschwindigkeiten werden Roll- und Windgeräusche wahrnehmbar, wofür motorisierte ebenso wie nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer erst noch sensibilisiert werden müssen.

Durch den Wegfall des Kupplungspedals eröffnet sich ein weiteres Handlungsfeld bei der Nutzung von Automatikgetrieben beziehungsweise durch den Umstieg von Verbrennungsmotoren auf elektrische Antriebe. Aufgrund der veränderten Leistungsentfaltung des Fahrzeugs sowie seinem veränderten Bremsverhalten ergibt sich ein notwendigerweise zu modifizierendes Handlungsverständnis des Kraftfahrzeugführers, dem in der Fahranfängervorbereitung Rechnung getragen werden muss.

Im Moment ist die Ausbildung auf Automatikfahrzeugen ja noch nicht vorgesehen.

v. Bressendorf: In diesem Zusammenhang möchte ich auf ein aktuelles Projekt der Deutschen Fahrlehrer-Akademie zum Fahrenlernen in Automatikfahrzeugen hinweisen: Wir gehen davon aus, dass das Schalten schneller erlernt werden kann, wenn Fahrschüler ihre Fahrpraktische Ausbildung auf einem Automatikfahrzeug beginnen. Dann würden die Schüler auch mehr Kompetenzen erwerben können. Zudem würden die ersten Fahrstunden mit weniger Anspannung verbunden sein, da sich die Schüler voll auf den Verkehr konzentrieren können.

Wie soll diese Theorie überprüft werden?

v. Bressendorf: Wir haben die Schüler einiger Fahrschulen in zwei Gruppen eingeteilt: Die der einen Gruppe werden bis zur Prüfungsreife auf Schaltfahrzeugen ausgebildet. Die anderen werden solange auf Automatikfahrzeugen ausgebildet, bis der Fahrlehrer sie als prüfungsfähig einschätzt. Anschließend erhalten sie eine Zusatzausbildung auf Schaltfahrzeugen, bis der Fahrlehrer sie auch damit für prüfungsfähig hält. Sobald die Projektergebnisse vorliegen, wissen wir, auf welchem Weg man erfolgreicher ausbilden kann.

Lassen Sie uns die wachsende Varianten- beziehungsweise Konzeptvielfalt und die daraus resultierende



So könnte die Zukunft aussehen: Das Auto fährt autonom und der Fahrer greift nur im Notfall ein

Vielfalt an Fahrzeugkonzepten vertiefen. Welche Entwicklungen sind hier abzusehen?

v. Bressendorf: Schon heute müssen wir feststellen, dass die herstellereigentlich gestalteten Fahrzeugkomponenten immer unterschiedlicher aktiviert und bedient werden müssen, obwohl sie die gleichen Aufgaben erfüllen sollen. Wir sehen deshalb die Notwendigkeit, dass sich Fahrer in der Zukunft ganz intensiv mit der Aktivierung und der notwendigen Kontrolle fahrzeugspezifischer Komponenten auseinandersetzen müssen. Hier kommt auf uns noch eine wichtige Ausbildungsaufgabe zu. Eine weitere Ausbildungsaufgabe besteht in der Auseinandersetzung mit modernen Antriebskonzepten.

Rüdel: Ganz ohne Zweifel bringt die Mannigfaltigkeit neuer Fahrzeugkonzepte das traditionelle System der Kraftfahrzeugklassen und darauf bezogener Fahrerlaubnisklassen hinsichtlich der Beschreibung von Fahrkompetenzanforderungen an seine Grenzen. Technologisch neuartige Fahrzeuge wie beispielsweise Pedelecs, S-Pedelecs, Trikes, Quades, Twizies oder Segways sind schon jetzt teilweise nur schwer in die existierenden Kategorien einzuordnen. Dieses verkehrsrechtliche Klassifizierungsproblem wird uns in Zukunft häufiger begegnen. Problematischer erscheint jedoch, dass es den Verkehrsteilnehmern schwerer fallen dürfte, aus den ungewohnten Erscheinungsbildern von Kraftfahrzeugen erfahrungsbasiert auf die Verkehrs-

besonderheiten dieser Fahrzeuge – etwa ein hohes Beschleunigungsvermögen bei Pedelecs – zu schließen. Daraus resultieren dann möglicherweise Schwierigkeiten, korrekte Schlussfolgerungen für das eigene Verhalten abzuleiten. Diesbezügliche Kompetenzen könnten durch eine entsprechende Fahrerweiterbildung erworben werden, für die aber bislang kaum Angebote existieren.

Welche Folgen haben die dargelegten Neuerungen auf mittlere Sicht für die Fahranfängervorbereitung?

Rüdel: Eine in diesem Zusammenhang grundlegende Frage ist, ob die traditionelle Unterteilung der Fahrschulausbildung und Fahrerlaubnisprüfung nach Fahrerlaubnisklassen auch zukünftig noch sinnvoll ist. Vielleicht sollten die grundlegenden, klassenübergreifenden Inhalte des Fahrkompetenzerwerbs wie das situationsangemessene Handeln in spezifischen Verkehrssituationen besser in einer Art „Grundfahrausbildung“ vermittelt und mit einer „Grundfahrerlaubnisprüfung“ geprüft werden? Darauf aufbauend könnten dann – vielleicht nach einem noch zu erarbeitenden Stufenkonzept mit Möglichkeiten für unterschiedliche Erwerbewege – weitere Fahrschulausbildungen beziehungsweise Fahrerlaubnisprüfungen für spezielle Fahrzeugkonzepte absolviert werden. In diesen ergänzenden Ausbildungen und Prüfungen könnte dann das mit den neuen Fahrzeugkonzepten verbundene spezifische Wissen und Können – so zum Beispiel zu fahrphysikalischen Zusammenhängen, zu angemessenem Handeln bei der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung, zu fahrpraktischen Fähigkeiten – angesprochen werden. Bei der Erarbeitung eines solchen Stufenkonzepts für mögliche Fahrerlaubniskarrieren könnten dann auch gleich Überlegungen zu Zugangsvoraussetzungen, etwa das Einstiegsalter, neu diskutiert werden. Es dürfte in den nächsten Jahren viel Kreativität und Sachverstand erfordern, für unser herkömmliches System zukunftstaugliche Perspektiven zu erarbeiten.

Herzlichen Dank für diesen Ausblick in die Zukunft!

Kontakt Daten

TÜV | DEKRA arge tp 21

Wintergartenstraße 4
01307 Dresden

Geschäftsführer

Mathias Rüdell

Telefonnummer

03 51/2 07 89-0

Faxnummer

03 51/2 07 89-20

Web

www.argetp21.de

E-Mail

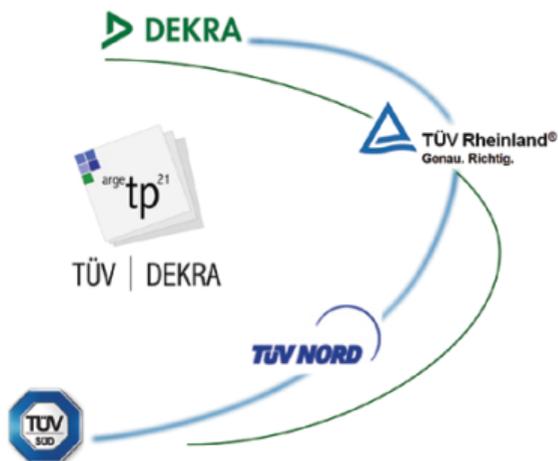
sekretariat@argetp21.de

Steuernummer

203/150/19703

USt-ID

DE208113927



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

Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.

Alboinstraße 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

