

Praktische Fahrerlaubnisprüfung – Grundlagen und Optimierungs- möglichkeiten

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 215



bast

Praktische Fahrerlaubnisprüfung – Grundlagen und Optimierungs- möglichkeiten

Methodische Grundlagen und Möglichkeiten der Weiterentwicklung

von

Dietmar Sturzbecher
Jürgen Bönninger
Mathias Rüdell

für die Autorengemeinschaft der TÜV IDEKRA Arbeitsgemeinschaft
Technische Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr 21 (arge tp 21)
Dresden

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 215

bast

Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht ihre Arbeits- und Forschungsergebnisse in der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen**. Die Reihe besteht aus folgenden Unterreihen:

A - Allgemeines
B - Brücken- und Ingenieurbau
F - Fahrzeugtechnik
M - Mensch und Sicherheit
S - Straßenbau
V - Verkehrstechnik

Es wird darauf hingewiesen, dass die unter dem Namen der Verfasser veröffentlichten Berichte nicht in jedem Fall die Ansicht des Herausgebers wiedergeben.

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt beim Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft GmbH, Bgm.-Smidt-Str. 74-76, D-27568 Bremerhaven, Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in Kurzform im Informationsdienst **Forschung kompakt** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos abgegeben; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

Impressum

Bericht zum Forschungsprojekt FE 82.345/2008:

Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung
– Methodische Grundlagen und Möglichkeiten der Weiterentwicklung

Das dieser Veröffentlichung zugrunde liegende Forschungsprojekt wurde mit Mitteln der TÜVIDEKRA Arbeitsgemeinschaft Technische Prüfstellen 21 (TÜVIDEKRA arge tp 21) gefördert

Projektbetreuung

Frank Prücher

Herausgeber

Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach
Telefon: (0 22 04) 43 - 0
Telefax: (0 22 04) 43 - 674

Redaktion

Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Druck und Verlag

Wirtschaftsverlag NW
Verlag für neue Wissenschaft GmbH
Postfach 10 11 10, D-27511 Bremerhaven
Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0
Telefax: (04 71) 9 45 44 77
Email: vertrieb@nw-verlag.de
Internet: www.nw-verlag.de

ISSN 0943-9315
ISBN 978-3-86918-097-7

Bergisch Gladbach, Dezember 2010

Kurzfassung – Abstract

Praktische Fahrerlaubnisprüfung – Grundlagen und Optimierungsmöglichkeiten

Der vorliegende Bericht wurde in einem Forschungsprojekt der mit der Fahrerlaubnisprüfung beliebigen Technischen Prüfstellen erarbeitet. In diesem Bericht werden die methodischen Grundlagen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung beschrieben und die Möglichkeiten zu ihrer Weiterentwicklung analysiert.

Die Aufarbeitung des Wissensstands zur praktischen Fahrerlaubnisprüfung hat erbracht, dass die praktische Prüfung unter methodischen Gesichtspunkten als eine kriteriengeleitete Arbeitsprobe anzusehen ist, die anhand einer Systematischen Verhaltensbeobachtung bewertet wird und in eine binäre Prüfungsentcheidung mündet. Zu berücksichtigen ist, dass diese Arbeitsprobe im motorisierten Straßenverkehr stattfindet, der mit seinen wechselnden Bedingungen (z. B. Witterungsbedingungen, Verkehrsdichte) ein schlecht definiertes Anforderungsfeld („lebensweltliche Domäne“) darstellt, das nur eingeschränkt standardisiert werden kann.

Die praktische Fahrerlaubnisprüfung sollte zur Sicherung ihrer inhaltlichen Validität und zur Erhöhung ihrer Objektivität Prüfungsaufgaben beinhalten, die aus den Anforderungen des heutigen Straßenverkehrs abgeleitet wurden und eindeutig beschrieben sind. Diese Prüfungsaufgaben (v. a. Fahraufgaben und Grundfahraufgaben) wie auch die Beobachtungskategorien, Bewertungskriterien und Entscheidungskriterien sollten hinreichend standardisiert sein. Diese allgemeine Anforderung lässt sich in der lebensweltlichen Domäne des motorisierten Straßenverkehrs aber nur bedingt erfüllen. Für eine handwerklich akzeptable Kompetenzprüfung unter diesen Bedingungen ist daher die Anwendung eines speziellen Prüfungskonzepts erforderlich, das dem Fahrerlaubnisprüfer Handlungsspielräume bei der Gestaltung der Anforderungssituationen und Ermessensspielräume bei der Bewertung des gezeigten Problemlöse- bzw. Fahrverhaltens bietet. Dieses Prüfungskonzept wird durch eine adaptive Prüfstrategie geprägt, die im Rahmen eines zirkulären kriteriengeleiteten Beurteilungs- und Entscheidungsprozess umgesetzt wird. Die Prüfstrategie umfasst fünf Handlungskomponenten des Prüfers: das Planen und Strukturieren der Beobachtungssituation (1), das Beobachten (2) und das Bewerten (3) des Bewerberverhaltens, das Kontrollieren der Bewertungs- und Entscheidungsgrundlagen (4) sowie das Entscheiden über das Bestehen der Prüfung (5). Da die Anforderungssituationen im Straßenverkehr stark variieren, müssen diese Handlungsschritte teilweise mehrfach

durchlaufen werden, um zweifelsfrei zu entscheiden, ob die Prüfungsanforderungen unabhängig von ihrer spezifischen situativen Gestalt beherrscht werden.

Eine adaptive Prüfstrategie strukturiert in diesem Sinne die Informationssuche und die Informationsverarbeitung der Fahrerlaubnisprüfer. Fachlich und verkehrspädagogisch wertvolle Rückmeldungen an den Bewerber wie auch die Evaluation des Prüfungsverfahrens setzen eine begleitende Dokumentation des Prüfungsergebnisses und der Prüfungsleistungen im Sinne von Fahrfehlern und überdurchschnittlichen Leistungen einerseits sowie von Kompetenzeinschätzungen andererseits voraus.

Für die Umsetzung des dargestellten Prüfungskonzepts wird empfohlen, den bestehenden Fahraufgabenkatalog (einschließlich der Grundfahraufgaben) inhaltlich zu modernisieren sowie ihn zu straffen und zu restrukturieren. Auch die Beobachtungskategorien sollten überarbeitet werden und künftig als Grundlage für einen darauf bezogenen Katalog von Bewertungskriterien dienen. Schließlich sollten die definierten Fahraufgaben, Beobachtungskategorien und Bewertungskriterien in ein Prüfprotokoll integriert werden, das in elektronischer Form auf den Prüfer-PCs bereitgestellt werden kann.

Die Betrachtung der derzeitigen kontinuierlichen Evaluation der praktischen Prüfung ergab, dass der Schwerpunkt bislang auf Expertenbeobachtungen lag, die durch punktuelle Kundenbefragungen ergänzt wurden. Evaluationsstudien zur psychometrischen Güte der Prüfung (z. B. Analysen zur Beobachterübereinstimmung) wurden bislang nicht durchgeführt. Sie sollten erfolgen, sobald die o. g. Prüfungsstandards überarbeitet sind und erprobt werden. Darüber hinaus muss die Frage aufgeworfen werden, ob nicht eine neue Balance zwischen den empirischen Evaluationsformen zu suchen ist, da der Beitrag von Audits zur Qualitätssicherung möglicherweise begrenzt ist. Deshalb sollte ein wissenschaftlich basiertes Konzept für die kontinuierliche Pflege, Qualitätssicherung und Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung entwickelt und mit allen am Fahrerlaubnisprüfungssystem Beteiligten abgestimmt werden.

Neben diesen konkreten Empfehlungen zur mittelfristigen Weiterentwicklung der Prüfung werden im vorliegenden Bericht auch weiterführende Fragen angesprochen. So werden eine stärkere Berücksichtigung der Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik und die Einbeziehung regionaler Unfallschwerpunkte bei der Prüfung diskutiert. Außerdem wird darauf hingewiesen, dass die praktische Fahrerlaubnisprüfung in ein übergreifendes System der Fahranfängervorbereitung eingebettet ist, in dem sie verschiedene Funktionen und ein unterschiedliches Aussehen besitzen kann.

Practical driving licence test – basics and possibilities for optimisation

The present report is the outcome of a research project conducted by the Technical Examination Centres entrusted with driving licence testing. It describes the methodical foundations of the practical driving test and analyses the possibilities for its further development.

A critical appraisal of the current state of knowledge regarding the practical driving test reveals that, from the methodical perspective, the practical test is to be viewed as a criterion-referenced work sample, which is assessed by way of systematic behaviour observation and ends with a binary test decision. It must here be taken into account, however, that this work sample is accomplished in the context of motorised road traffic, whose constantly changing conditions (e.g. weather conditions, traffic density) constitute a poorly defined demand profile ("lifeworld domain") permitting only limited standardisation.

To safeguard contextual validity and to enhance assessment objectivity, the practical driving test should comprise tasks which are derived from the demands of present-day road traffic and thereby described unambiguously. Ideally, these tasks (above all driving tasks and basic driving manoeuvres), and likewise the observation categories and all assessment and decision criteria, should be adequately standardised. This general demand, however, can only be met to a narrow extent in the lifeworld demand of motorised road traffic. To nevertheless realise a professionally acceptable test of competence under these conditions, it is thus necessary to develop a special test concept which offers the examiner certain freedoms in his planning of the demand situations and a corresponding scope of judgement for the assessment of the problem-solving or driving behaviour displayed. This concept can be characterised by an adaptive test strategy, implemented within the framework of a circular, criterion-referenced assessment and decision process. The test strategy comprises five action elements on the part of the examiner: Planning and structuring of the observation situation (1), observation (2) and assessment (3) of the behaviour of the test candidate, verification of the basis for assessment and decision (4), and a decision on the test result (5). As the demand situations in road traffic are subject to considerable variation, it may be necessary to repeat individual elements of the action cycle to be able to reach a reliable decision on the candidate's mastering of the test demands, irrespective of their situation-specific form. In this manner, an adaptive test strategy serves to structure

information acquisition and processing for the examiner. Substantial and pedagogically valuable feedback to the candidate, and similarly evaluation of the overall test process, at the same time require parallel documentation of the test results in the sense of driving errors and above-average performance, on the one hand, and assessments of the displayed competence, on the other.

To facilitate implementation of the described test concept, it is recommended that the existing table of driving tasks (including the basic driving manoeuvres) be streamlined, restructured and modernised in terms of its contents. The observation categories should also be reviewed, and should in future serve as a basis for a correspondingly referenced catalogue of assessment criteria. Finally, the defined driving tasks, observation categories and assessment criteria are to be integrated into a test report, which can then be made available in electronic form on the examiner's PC.

A consideration of the currently implemented continuous evaluation of the practical driving test showed that the focus is placed on expert observations, complemented by customer surveys in merely isolated cases. Evaluative studies of the psychometric quality of the driving test (e.g. analyses of observer agreement) have been neglected to date. Such studies should be commenced as soon as the aforementioned standards has been revised and tested in practice. Furthermore, it must be asked whether a new balance should be sought between the various forms of empirical evaluation, as the contribution of quality assurance audits is possibly limited. To this end, a scientifically based concept for continuous maintenance, quality assurance and further development of the practical driving test must be developed and discussed accordingly with all those involved in the driver licensing system.

Alongside these specific recommendations concerning medium-term further development of the driving test, the present report also addresses a number of broader questions. It is discussed, for example, how driving licence testing could better reflect the ongoing advances in vehicle technology and the significance of regional accident black spots. Attention is drawn, moreover, to the fact that the practical driving test is embedded into an overarching system of novice driver preparation, in which it fulfils a diversity of functions and necessarily varies greatly in appearance.

Inhalt

J. Bönninger, J. Biedinger, A. Böhne, G. von Bressensdorf, P. Glowalla, M. Kaup, C. Kleutges, G. Müller, R. Müller, W. Petzholtz, R. Radermacher, A. Schmidt, W. Wagner & D. Sturzbecher		F.-J. Jagow	
1	Ziele des Projekts	3	Rechtliche Grundlagen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung
1.1	Problemstellung	3.1	Deutsches Recht
1.2	Zielsetzung	3.1.1	Allgemeine rechtliche Grundlagen zur Fahrerlaubnisprüfung
		3.1.2	Spezielle rechtliche Grundlagen zur praktischen Fahrerlaubnisprüfung
		3.2	Europäisches Recht
D. Sturzbecher		B. Hampel & D. Sturzbecher	
2	Methodische Grundlagen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung	4	Methodische Entwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in der Vergangenheit
2.1	Theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung	4.1	Ausgangspositionen und Überblick
2.2	Exkurs: Fahrkompetenz als Diagnosegegenstand der praktischen Fahrerlaubnisprüfung	4.2	Prüfungsinhalte und Prüfungsmethodik von den Anfängen des Fahrerlaubnises bis 1975
2.2.1	Ausgewählte Grundlagen zum Kompetenzkonzept	4.3	Der methodische Neuaufbruch von 1975 bis 1985
2.2.2	Die Anforderungen des Straßenverkehrs als lebensweltlicher Domäne	4.3.1	Gründe für einen Paradigmenwechsel im Betrachtungszeitraum
2.2.3	Fahrfertigkeiten als Kern der Fahrkompetenz	4.3.2	Die praktische Fahrerlaubnisprüfung in der DDR
2.3	Methodische Einordnung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung	4.3.3	Die praktische Fahrerlaubnisprüfung in der Bundesrepublik
2.3.1	Praktische und ganzheitliche Prüfungsverfahren	4.4	Die Konsolidierungsphase von 1986 bis 2003
2.3.2	Die praktische Fahrerlaubnisprüfung als Arbeitsprobe		
2.3.3	Die praktische Fahrerlaubnisprüfung als Verhaltensbeobachtung	D. Sturzbecher, J. Biedinger, A. Böhne, J. Bönninger, G. v. Bressensdorf, P. Glowalla, M. Kaup, C. Kleutges, G. Müller, R. Müller, W. Petzholtz, R. Radermacher, A. Schmidt & W. Wagner	
2.3.4	Die praktische Fahrerlaubnisprüfung als kriterienorientierter Test	5	Die praktische Fahrerlaubnisprüfung in der Gegenwart
2.4	Kriterien zur Beurteilung der methodischen Qualität der praktischen Fahrerlaubnisprüfung	5.1	Ausgangspositionen und Überblick
2.4.1	Die Hauptgütekriterien im Überblick	5.2	Prüfungsmodell und Prüfungsergebnisse
2.4.2	Besonderheiten der Gütebeurteilung bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung		

5.3	Prüfungsbeteiligte und Prüfungsablauf	78	D. Sturzbecher, S. Mörl & J. Genschow
5.4	Prüfungsinhalte	84	7 Die deutsche praktische Fahrerlaubnisprüfung im internationalen Vergleich
5.5	Prüfungsbeobachtung, Prüfungsbewertung und Prüfungsentscheidung ...	99	150
5.5.1	Zusammenhänge zwischen Prüfungsbeobachtung, Prüfungsbewertung und Prüfungsentscheidung	99	7.1 Ziele der vergleichenden Betrachtung und Vorgehen
5.5.2	Prüfungsbeobachtung	105	150
5.5.3	Prüfungsbewertung	113	7.2 Die praktische Fahrerlaubnisprüfung in Europa
5.5.4	Prüfungsentscheidung	119	151
5.6	Prüfungsdokumentation	121	7.2.1 Organisatorische Rahmenbedingungen
5.7	Qualitätssicherung und Weiterentwicklung der Prüfung	127	151
5.7.1	Ausgewählte Grundlagen des Qualitätsmanagements	127	7.2.2 Prüfungsinhalte
5.7.2	Die Sicherung der Prüfungsqualität als Kernaufgabe der Technischen Prüfstellen	135	154
5.7.3	Qualitätssicherung in den Technischen Prüfstellen	138	7.2.3 Prüfungsbewertung
			157
			7.2.4 Prüfungsdokumentation
			159
			7.2.5 Evaluation und Weiterentwicklung der Prüfung
			159
			7.3 Vertiefende Betrachtung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in Norwegen, Schweden und den Niederlanden
			159
			7.4 Die praktische Fahrerlaubnisprüfung im Rahmen von Stufenführerscheinsystemen
			166
			7.5 Fazit
			169
F.-J. Jagow			
6	Rechtliche Bewertung möglicher methodischer Veränderungen bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung	145	J. Bönninger, D. Sturzbecher, J. Biedinger, A. Böhne, G. v. Bressensdorf, P. Glowalla, M. Kaup, C. Kleutges, G. Müller, R. Müller, W. Petzholtz, R. Radermacher, M. Rüdell, A. Schmidt & W. Wagner
6.1	Zur Systematik der Fahrerlaubnisprüfung	145	8 Möglichkeiten zur Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland
6.2	Fahrerlaubnisrechtliche Bewertung der Ansatzpunkte zur Optimierung der methodischen Systematik der praktischen Fahrerlaubnisprüfung	145	170
6.3	Anforderungen an die Veränderung von Rechtsnormen	149	

Danksagung

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

Wir danken Frau Bartelt-Lehrfeld und Herrn Hoop vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie Herrn Willmes-Lenz und Herrn Dr. Prücher von der Bundesanstalt für Straßenwesen für die freundliche und fachkundige Beratung und Unterstützung. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autoren und Mitwirkenden.

Wir danken auch den nachstehenden Autoren und Mitwirkenden für ihre freundliche Unterstützung bei der Durchführung und Erarbeitung dieses für die Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland wichtigen Forschungsprojektes.

Autoren und Mitwirkende

Biedinger, J.
VdTÜV / TÜV NORD Mobilität GmbH & Co. KG

Böhne, A.
TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH

Bönninger, J.
FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH

von Bressendorf, G.
Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. (BVF)

Genschow, J.
IFK Vehlefan

Glowalla, P.
Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. (BVF)

Hampel, B.; Kaup, M.
TÜV SÜD Auto Service GmbH

Kleutges, C.
TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH

Köhler, T.
DEKRA Automobil GmbH

Jagow, Dr. F.-J.; Langhoyer, N.
Zentrale Militärkraftfahrstelle der Bundeswehr

Meyer, J.
TÜV SÜD Auto Service GmbH

Mörl, S.
IFK Vehlefan

Müller, G.
TÜV SÜD Auto Service GmbH

Müller, R.
VdTÜV / TÜV Hessen Auto Service

Petzholtz, Dr.-Ing., W.
DEKRA Automobil GmbH

Radermacher, R.
TÜV NORD Mobilität GmbH & Co. KG

Reiter, Dr., B.
VdTÜV

Rompe, Prof. Dr., K.
TÜV | DEKRA arge tp 21

Rüdel, M.
TÜV | DEKRA arge tp 21

Schmidt, Dr., A.
DEKRA Automobil GmbH

Sturzbecher, Prof. Dr., D.
Universität Potsdam

Wagner, W.
TÜV | DEKRA arge tp 21

Weiß, B.
TÜV | DEKRA arge tp 21

Arbeitsgemeinschaft der Technischen Prüfstellen
TÜV | DEKRA arge tp 21 GbR

Oktober 2010

Thesen zum Bericht „Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung – Methodische Grundlagen und Möglichkeiten der Weiterentwicklung“

I Im Gesamtsystem der Fahranfängervorbereitung mit seinen verschiedenen Ausbildungs- und Prüfungselementen besitzt die praktische Fahrerlaubnisprüfung ein großes diagnostisches Potential, um das von den Fahrerlaubnisbewerbern erreichte Niveau an Fahrkompetenz zu erfassen und sicherheitsrelevante Kompetenzdefizite aufzudecken. Um dieses Potential künftig noch besser auszuschöpfen, werden im vorliegenden Bericht auf der Basis einer umfassenden methodenkritischen und inhaltlichen Reflexion der praktischen Prüfung Vorschläge zu ihrer Weiterentwicklung unterbreitet. Dazu werden die kompetenztheoretischen Grundlagen der praktischen Prüfung aufgearbeitet, ihre testpsychologische und ihre rechtliche Systematik dargestellt, die Veränderungen bei den Prüfungsinhalten und bei der Prüfungsmethodik in der Vergangenheit nachgezeichnet, die methodischen Besonderheiten der heutigen praktischen Prüfung beschrieben und mit der internationalen Prüfungspraxis verglichen sowie notwendige Schritte zu ihrer Optimierung skizziert.

II Unter methodischen Gesichtspunkten ist die praktische Fahrerlaubnisprüfung als ein ganzheitliches Prüfungsverfahren anzusehen, das den üblichen testpsychologischen Gütekriterien (Objektivität, Zuverlässigkeit, Validität) genügen muss. Ordnet man die praktische Prüfung in die üblichen diagnostischen Verfahrenskategorien ein, so stellt sie eine prozessorientierte Arbeitsprobe dar, die mittels einer systematischen Verhaltensbeobachtung bewertet wird: Der Fahrerlaubnisbewerber bewältigt unter realitätsnahen Bedingungen während einer Prüfungsfahrt (inkl. fahrtechnischer Vor- und Nachbereitung) die Anforderungen der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr, während der Fahrerlaubnisprüfer die Bewältigung der Anforderungen systematisch beobachtet und dabei das erreichte Ausbildungsniveau der Fahrkompetenz anhand einer adaptiven Prüfstrategie beurteilt. Diese adaptive Prüfstrategie beinhaltet fünf Teilschritte, die in einen zirkulären Prozess des Prüfhandelns eingebunden sind: (1) „Planen und Strukturieren der Beobachtungssituation“, (2) „Beobachten“ und (3) „Bewerten“ des Bewerberverhaltens, (4) „Kontrollieren der Bewertungs- und Entscheidungsgrundlagen“ und (5) „Entscheiden“. Aus der methodischen Charakteristik der praktischen Prüfung als systematischer Verhaltensbeobach-

tung resultieren die Standards und die Aufgaben bei der Weiterentwicklung des Verfahrens: Die Anforderungsstandards und insbesondere die Fahraufgaben der praktischen Prüfung sind auf wissenschaftlicher Grundlage aus den Anforderungen des heutigen Straßenverkehrs herzuleiten; es sind testpsychologisch begründete Beobachtungskategorien und Bewertungskriterien für die Erfassung des Bewerberverhaltens bereitzustellen, und es sind eindeutige Entscheidungskriterien für das Treffen angemessener Prüfungsentscheidungen im Sinne einer Gesamtbeurteilung vorzugeben.

III Die für die praktische Fahrerlaubnisprüfung verbindlichen rechtlichen Anforderungs- und Durchführungsstandards sind in unterschiedlichen Gesetzen (Straßenverkehrsgesetz – StVG), Verordnungen (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV) und Richtlinien (Prüfungsrichtlinie) zu finden, deren Inhalte sich ergänzen und teilweise überlappen. Diese rechtliche Systematik wurde seit der Einführung der praktischen Prüfung aufgebaut und entsprechend ihres inhaltlichen und methodischen Wandels weiterentwickelt. Die rechtliche Prüfungssystematik allein kann keine hinreichende methodische Handlungsanweisung für die Prüfungsdurchführung darstellen; eine ganzheitliche Beschreibung der methodischen Systematik der praktischen Prüfung im Sinne einer „Betriebsanleitung“ steht noch aus. Bei der Optimierung der praktischen Prüfung sind die methodische Prüfungssystematik und die rechtliche Prüfungssystematik gemeinsam weiter zu entwickeln.

IV In der Geschichte der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zeichnen sich vier Entwicklungsphasen ab: (1) Von den Anfängen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung bis zur Mitte der 1970er Jahre veränderten sich vor allem die Prüfungsinhalte. Technisches Wissen und Können trat zugunsten der Gefahrenlehre zunehmend in den Hintergrund, weil die Fahrzeugbedienung stetig erleichtert wurde und die Verkehrssicherheit anders nicht zu gewährleisten war. Soziale Anforderungen gewannen an Bedeutung, weil die zunehmende Verkehrsdichte eine bessere Abstimmung der Verkehrsteilnehmer und eine höhere Verkehrsflüssigkeit erforderte. (2) Der Zeitraum von 1975 bis 1985 war geprägt von einer dynamischen Weiterentwicklung der Prüfungsmethodik. In der Bundesrepublik wurden mit dem Fortschritt der Testpsychologie die methodischen Grundlagen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung ausgearbeitet, wie sie im Wesentlichen noch heute gelten. In der DDR wurde die praktische Prüfung inhaltlich und methodisch ausdifferenziert und mit einem viergliedrigen Ausbildungssystem verzahnt; das Ge-

samtsystem war auf das übergreifende Ziel des Erlernens der Gefahrenvermeidung und Gefahrenbewältigung ausgerichtet und enthielt förderorientierte Zwischenprüfungen. (3) Im Jahr 1986 setzte dann eine Phase der Konsolidierung ein, in der zunächst die praktische Umsetzung der vorangegangenen Entwicklungen und schließlich – geprägt von der deutschen Wiedervereinigung und den EU-Richtlinien – die nationale und internationale Harmonisierung des Fahrerlaubniswesens im Vordergrund stand. (4) Mit dem im Jahr 2005 begonnenen vorliegenden Projekt werden die in den 1980er Jahren entwickelten methodischen Grundlagen der praktischen Prüfung gegenwärtig modernisiert und fortgeschrieben; gleichzeitig soll sie in ein innovatives System der Fahranfängervorbereitung eingebettet werden.

V Ein Blick auf die praktische Fahrerlaubnisprüfung in anderen Ländern deutet darauf hin, dass die notwendige Balance zwischen einer testpsychologisch sinnvollen Standardisierung der Prüfungsanforderungen einerseits und den für eine adaptive Prüfstrategie erforderlichen Ermessensspielräumen des Fahrerlaubnisprüfers andererseits sehr unterschiedlich hergestellt wird. Daneben zeigen sich innovative Prüfungselemente, die sich mit den Begriffen „Independent Driving“ und „Eco Driving“ beschreiben lassen. Weiterhin werden vor der praktischen Prüfung Selbsteinschätzungen der Fahrerlaubnisbewerber zu ihrer Fahrkompetenz erfasst und nach der Prüfung mit den gezeigten Prüfungsleistungen verglichen, um bei den Bewerbern Selbstreflexionsprozesse anzustoßen. Diese Entwicklungen bieten zweifellos Anregungen; insgesamt zeigt sich aber, dass die im Fahrerlaubniswesen fortgeschrittenen europäischen Länder derzeit vor ähnlichen methodischen Herausforderungen bei der Weiterentwicklung der praktischen Prüfung stehen wie Deutschland und sich die Suche nach innovativen Lösungen nicht allein auf die praktische Prüfung richtet, sondern auch auf ihre inhaltliche und methodische Neubestimmung im Gesamtsystem der Fahranfängervorbereitung.

VI Neben der Überarbeitung der Prüfortkonzeption und des Fahraufgabenkatalogs sowie der Beobachtungskategorien, Bewertungskriterien und Entscheidungskriterien gilt es, für die Qualitätssicherung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung ein Evaluationsmodell zu erarbeiten und zu erproben, das auf methodenkritischen Evaluationsstudien, systematischen Kundenbefragungen sowie den traditionellen internen und externen Audits beruht. Die Ergebnisse dieser Optimierungsprozesse sind in einem Handbuch zu verankern, das alle für den Betrieb, die Evaluation und die Optimierung des Fahrerlaubnisprüfungssystems notwendigen Pro-

zesse und Leistungen sowie die dafür zuständigen Institutionen beschreibt. Eine besondere Herausforderung stellt die angemessene Berücksichtigung von regionalen Unfallschwerpunkten und Fahrassistenzsystemen bei den Prüfungsinhalten dar. In der Folge wird technisches Wissen über den Verbau von Fahrassistenzsystemen sowie über ihre Bedienung, Funktionsweise, Wirksamkeit, Sicherheitsbedeutung und Grenzen wieder an Bedeutung gewinnen.

Jürgen Bönninger, Jörg Biedinger, Arne Böhne, Gerhard von Bressendorf, Peter Glowalla, Marcellus Kaup, Christoph Kleutges, Gerhard Müller, Reinhard Müller, Wilhelm Petzholtz, Rolf Radermacher, Andreas Schmidt, Winfried Wagner & Dietmar Sturzbecher

1 Ziele des Projekts

1.1 Problemstellung

Im Jahr 2006 wurden in Deutschland 58 Personen aus der Gruppe der 25- bis 64-jährigen Pkw-Nutzer¹ je 1 Million Einwohner bei Verkehrsunfällen getötet; bei den 18- bis 24-Jährigen, der am häufigsten von tödlichen Unfällen betroffenen Altersgruppe, waren dagegen 149 getötete Unfallopfer je 1 Million Einwohner zu beklagen. Insgesamt starben 1.011 junge Erwachsene im Alter von 18 bis 24 Jahren bei Verkehrsunfällen (STATISTISCHES BUNDESAMT, 2007). Mit dem Erwerb der Fahrerlaubnis und der Beteiligung am motorisierten Straßenverkehr als Kraftfahrzeugführer steigt das Unfallrisiko Jugendlicher also sprunghaft an. Es erscheint daher dringend geboten, die Verkehrssicherheit der Fahranfänger zu erhöhen und die Zahl der im Straßenverkehr getöteten jungen Menschen zu verringern.

Zusätzliche Brisanz gewinnen die Unfallzahlen junger Fahranfänger vor dem Hintergrund der insgesamt positiven Entwicklung der Verkehrssicherheit in Deutschland. Im Jahr 2006 wurden in Deutschland die wenigsten Verkehrstoten seit Einführung der Statistik der Verkehrsunfälle im Jahr 1953 registriert. Von dieser Entwicklung haben die jungen Fahranfänger jedoch am wenigsten profitiert. Noch immer liegt das Risiko eines tödlichen Verkehrsunfalls mit einem Pkw für einen 18- bis 20-Jährigen etwa sechsmal so hoch wie für einen 25- bis 64-Jährigen; jeder vierte Todesfall in der Altersgruppe der 15- bis 24-Jährigen wird durch den Autoverkehr verursacht (WEBSEITE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS, 2005). Damit ist es bislang nicht gelungen, die bestehende Kluft zwischen dem Sicherheitsproblem der jungen Fahranfänger und dem erreichten Sicherheitsniveau der erfahrenen Fahrer zu schließen; die diesbezüglichen Anstrengungen müssen verstärkt werden.

Einen ersten Schritt, diese Kluft zu schließen, stellt eine Analyse der Unfallursachen bei jungen Fahranfängern dar. Dabei wird deutlich, dass es anfängerspezifische Unfallursachen gibt. Rund jeder dritte Verkehrsunfall, den ein junger Fahrer verur-

sacht, ist ein so genannter „Fahrerunfall“. Diese meist folgenschweren Unfälle entstehen, weil der Fahrer ohne Fremdeinfluss die Kontrolle über sein Fahrzeug verliert und von der Fahrbahn abkommt. Eine Auswertung von Verkehrsunfällen in Sachsen zeigt darüber hinaus, dass nicht angepasste Geschwindigkeit als Unfallursache am häufigsten bei Fahranfängern zu beobachten ist, die ihre Fahrerlaubnis erst weniger als drei Monate besitzen. Mit zunehmender Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes nimmt dann die Bedeutung von unangepasster Geschwindigkeit als Unfallursache kontinuierlich ab (STATISTISCHES LANDESAMT DES FREISTAATES SACHSEN, 2004). Diese Beispiele zeigen, dass die Anstrengungen zur Reduzierung tödlicher Verkehrsunfälle bei Fahranfängern auf inhaltliche Schwerpunkte konzentriert werden sollten, um die Erfolgchancen zu erhöhen.

Für die Verbesserung der Verkehrssicherheit der Fahranfänger sind nicht nur sinnvolle Inhaltsschwerpunkte zu erarbeiten, sondern auch geeignete Wege zu finden. Diese Notwendigkeit lenkt den Blick auf die Tatsache, dass in den vergangenen Jahren eine ganze Reihe von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beigetragen hat und junge Menschen davon nicht immer im gleichen Maße wie ältere Verkehrsteilnehmer profitieren konnten. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auf die Entwicklung und Einführung innovativer Verkehrssicherheitstechnik zu verweisen, die dazu geführt haben, dass Verkehrsunfälle verhindert oder Unfallfolgen gemindert wurden. Gerade diese technischen Innovationen haben die Fehlertoleranz unseres komplexen Verkehrssystems trotz einer raschen Zunahme der Verkehrsmengen deutlich erhöht. Da Fahranfänger aber meist ältere und damit preisgünstige Fahrzeugmodelle nutzen, kommen ihnen leider nur relativ selten solche technischen Neuerungen zu Gute, obwohl sie am häufigsten Fahrfehler begehen bzw. ihnen zum Opfer fallen.

Allerdings muss hinzugefügt werden, dass es weder durch eine verbesserte Sicherheitstechnik noch durch eine verschärfte Verkehrsüberwachung oder andere Verkehrssicherheitsmaßnahmen gelingen wird, alle Verkehrsrisiken auszuschalten. Dies gilt für Verkehrsteilnehmer im Allgemeinen wie auch für Fahranfänger im Besonderen: Im Verkehrssystem bleibt der Mensch das fehleranfälligste Element, vor allem wenn Erfahrungsdefizite im Straßenverkehr ihm ein angepasstes Verhalten erschweren oder gar zur Überforderung führen. Nicht zuletzt beeinflussen Erfahrungsdefizite auch die Risikobereitschaft und Risikokontrolle von Fahranfängern; das Zusammenspiel von fehlender Fahrerfahrung mit hoher Risikobereitschaft und

¹ Aus Lesbarkeitsgründen gilt bei allen personenbezogenen Bezeichnungen die gewählte Form für beide Geschlechter.

Selbstüberschätzung begründet ein beträchtliches Verkehrsrisiko „Mensch“.

Der angesprochene Zusammenhang zwischen unangepasster Risikoübernahme und verkehrsbezogenen Fehleinschätzungen, die auf Erfahrungsdefiziten beruhen, lässt es zumindest im Hinblick auf junge Fahranfänger als wenig hilfreich erscheinen, bei Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit strikt zwischen einem „Anfängerrisiko“ und einem „Jugendlichkeitsrisiko“ zu unterscheiden. Unter fachlichen Gesichtspunkten wurde diese Unterscheidung bereits an anderer Stelle problematisiert (BÖNNINGER & STURZBECHER, 2005); darüber hinaus führt die Betonung jugendspezifischer Risikofaktoren, die den Anteil biologischer und jugendkultureller Verhaltensursachen abbilden sollen, zu einer Unterschätzung der Möglichkeiten der Fahrausbildung und Verkehrssicherheitsarbeit, die Verkehrssicherheit der Fahranfänger zu erhöhen.

Gegen einen überwiegenden Einfluss des „Jugendlichkeitsrisikos“ auf die Unfallhäufigkeit der Fahranfänger ließe sich eine Reihe von Argumenten anführen, zu denen nicht zuletzt die o.g. Spezifik der Unfallursachen von Fahranfängern zählt. Als wichtigste Unfallursache von Fahranfängern beim Fahren sowohl innerhalb als auch außerhalb von Ortschaften ist eine – wie man in Unfallberichten lesen kann – „nicht an die Verkehrsbedingungen angepasste Geschwindigkeit“ anzusehen. Dahinter verbirgt sich eine unzureichende Entsprechung der aus den Verkehrsbedingungen resultierenden Anforderungen einerseits und der bereits erworbenen Fahrkompetenz andererseits, die sich im Sinne einer Überforderung als eine nicht angemessene Geschwindigkeitsregulation äußert. Die situationsadäquate Geschwindigkeitsregulation eines Kraftfahrzeugs stellt für Fahranfänger eine neuartige Anforderung dar, zu deren Bewältigung sie lediglich in der kurzen Zeit seit Beginn der Fahrschulausbildung Erfahrungen sammeln konnten, was für eine flexible Bewältigung von Verkehrssituationen oft nicht ausreicht. Betrachtet man dagegen Verkehrsanforderungen, mit denen die Fahranfänger bereits lange vor der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr vertraut waren, verunglücken sie bei deren Bewältigung nicht wesentlich häufiger als erfahrene Kraftfahrzeugführer. Dies betrifft beispielsweise das Verhalten an Kreuzungen, das seit der Kindheit zum häufig erprobten Verhaltensrepertoire zählt. Warum zeigt sich bei dieser und anderen ausgewählten Verkehrsanforderungen kein spezielles Jugendlichkeitsrisiko für Verkehrsunfälle? Die Antwort liegt nahe: Anfängertypische Unfälle treten vor allem deshalb überzufällig oft auf, weil der

Aufbau und die Koordination von neuartigen Antizipations- und Wahrnehmungsfähigkeiten sowie psychomotorischen Fertigkeiten noch nicht weit genug vorangeschritten sind; es fehlen also Fahr-routinen, die bei der kontinuierlichen Bewältigung von Verkehrsanforderungen entlastend wirken könnten.

Will man konsequent die Verkehrssicherheit der Fahranfänger erhöhen, so gilt es daher vor allem, anfängertypische Unfallursachen aufzugreifen und in das Zentrum der Fahrausbildung, Fahrerlaubnisprüfung und Verkehrssicherheitsarbeit zu stellen. Dies stellt noch nicht die gängige Praxis dar. Warum wird beispielsweise bislang bei der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung die Bedeutung von Aufgaben im Bereich „Vorrang/Vorfahrt“ durch extrem hohe Punktbewertungen herausgehoben, obwohl Fehlverhalten in diesem Bereich bei Fahranfängern nicht wesentlich häufiger anzutreffen ist als bei erfahrenen Fahrern? Einerseits hat vielleicht gerade diese Bewertungsbesonderheit dazu geführt, dass den Ausbildungsinhalten in diesem Inhaltsbereich besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird und sie deshalb als Unfallursachen nicht mehr in Erscheinung treten. Andererseits ist aber auch nicht ausgeschlossen, dass dadurch falsche Akzente in der Fahrschulausbildung gesetzt und die Probleme der Fahranfänger mit der Geschwindigkeitsregulation im Straßenverkehr vernachlässigt werden. Darüber hinaus lässt sich aus den beschriebenen Indizien dafür, dass Erfahrungsdefizite als Unfallursachen bei Fahranfängern wesentlich bedeutsamer erscheinen als jugendspezifische Verhaltensdeterminanten, auch die hervorragende Stellung der Fahrausbildung und praktischen Fahrerlaubnisprüfung als Mittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ableiten.

Welchen Beitrag haben die Fahrausbildung und die praktische Fahrerlaubnisprüfung zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit von Fahranfängern zu leisten? Das Problem der Fahranfänger besteht insbesondere darin, für eine situationsangemessene Verhaltensregulation relevante Informationen aus dem Verkehrsfluss wahrzunehmen, zu verarbeiten und möglichst automatisiert in situationsangepasste Verhaltensroutinen umzusetzen. Dabei ist auch zu beachten, dass der Straßenverkehr als „eine soziale Veranstaltung“ (BARTHELMESS, 1999) anzusehen ist; der Verkehr funktioniert demnach als ein hoch reglementiertes Sozialsystem, in dem sich die Verkehrsteilnehmer wechselseitig aufeinander beziehen und dabei das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer vorausschauend berücksichtigen müssen. Eine solche Interaktion erfordert komplexe sozio-kognitive Informationsverarbeitungsprozesse, die Fahranfänger erst erler-

nen müssen. STURZBECHER, KAMMLER und BÖNNINGER (2005) haben diese Anforderung in Anlehnung an CRICK und DODGE (1994) als sechsstufigen Prozess beschrieben, der vom Erkennen und Interpretieren der (sozialen) Verkehrssituation über die Klärung des Handlungsziels und der Reaktionsalternativen des Verkehrsteilnehmers bis hin zu seiner Verhaltensentscheidung und Verhaltensausführung reicht. Bei Veränderungen der Verkehrssituation bzw. Gefährdungen müssen Fahrzeugführer reagieren, die genannten Prozesselemente unter Umständen auch mehrfach oder gleichzeitig absolvieren sowie unter Berücksichtigung aller relevanten Bedingungen die optimale Handlungsalternative auswählen und realisieren. Genau diese flexible Situationswahrnehmung und dynamische Verhaltensregulation unter Einschluss motorischer Komponenten ist für Fahranfänger weitaus schwieriger zu bewältigen als für erfahrene Fahrer.

Die Fahrausbildung als wichtiges Element einer umfassenden Fahranfängervorbereitung leistet den entscheidenden Anfangsbeitrag zum Erwerb, zur Ausdifferenzierung und zur Automatisierung dieser Prozesse der Informationsverarbeitung und Verhaltensregulation. Insbesondere dem Aufbau von Routinen, bei denen gezielte Informationssuche, effiziente Informationsverarbeitung und motorisches Handeln koordiniert und automatisiert werden, gebührt dabei große Bedeutung, denn ohne derartige Routinen erhöhen sich der Zeitaufwand und die Fehleranfälligkeit der Verhaltensregulation in neuartigen Verkehrssituationen. Der dänische Psychologe Rasmussen geht davon aus, dass sich solche für eine qualifizierte Verkehrsteilnahme erforderlichen Routinen in einem dreistufigen Lern- und Erfahrungsprozess herausbilden (RASMUSSEN, 1986). Auf der ersten Stufe dieses Lernprozesses muss der Verkehrsteilnehmer Verkehrssituationen noch bewusst nachvollziehen und interpretieren, um dann zu überlegen, welche Fahraufgaben auszuführen sind. Erst in einem zweiten Lernschritt erkennt er bereits bei der Wahrnehmung von Verkehrssituationen, was zu tun ist. In dieser zweiten Phase des Erfahrungsaufbaus erfasst er spontan die ausschlaggebenden Merkmale einer Verkehrssituation und muss sich dann an die erlernten Regeln erinnern, um die Fahraufgabe richtig auszuführen. Werden diese Prozesse mehrfach durchlaufen, dann wird ihr Vollzug zunehmend automatisiert, so dass der Verkehrsteilnehmer im dritten Lernschritt in der Lage ist, Verkehrssituationen auf einen Blick einzuschätzen und quasi automatisch situationsangemessen zu reagieren (LEUTNER & BRÜNKEN, 2002). Genau diese Fähigkeiten sind notwendig, um in Verkehrs-

situationen strategisch so handeln zu können, dass die eigene Sicherheit und die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet werden. Dazu gehört auch, auf spezielle Verkehrsrisiken angemessen reagieren zu können. In der verhaltenswirksamen Vermittlung dieser Fähigkeiten bei der Fahrschulausbildung liegen die wichtigsten Chancen für die Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Fahranfängern.

Damit wurde die Verantwortung der Fahrschulen für die pädagogisch anspruchsvolle Gestaltung dieses Vermittlungsprozesses betont; einschränkend bleibt festzuhalten, dass die zeitlichen Grenzen der Fahranfängervorbereitung in der Fahrschule und die grundsätzlich nur punktuelle Erfahrbarkeit verschiedener möglicher Verkehrsbedingungen (z. B. hinsichtlich der Witterung) bei der Fahrausbildung den Erwerb verkehrsbezogener Verhaltensroutinen insbesondere für die Bewältigung besonderer Gefährdungssituationen limitieren. Trotzdem gilt es, die ersten Monate der Fahrpraxis nach dem Fahrerlaubniserwerb sicherer zu gestalten, indem man den Erwerb prozeduralen Wissens und Könnens bzw. den Aufbau von verkehrsbezogenen Verhaltensroutinen von der Phase der ersten selbständigen Fahrpraxis weiter in die Phase der Fahrausbildung verlagert. Dabei sind diesbezügliche Bemühungen inhaltlich auf die Bewältigung anfängertypischer Unfallrisiken zu fokussieren.

Darüber hinaus sollte die Fahranfängervorbereitung vielleicht künftig auch stärker Möglichkeiten bieten, spürbare Risikoerfahrungen unter kontrollierten Bedingungen zu sammeln. Derartige Angebote, wie sie sich heute beispielsweise schon im Rahmen einer fakultativen oder obligatorischen zweiten Ausbildungsphase und in Stufenführerschein-Modellen (Graduated licensing system – GLS) finden, könnten hoch risikobereiten jungen Fahrern helfen, die Grenzen der Risikokontrolle und das Ausmaß entstehender Gefahren realistischer abzuschätzen. So beschreibt BIEN (2003) unter Verweis auf die Bergunfallstatistik des Deutschen Alpenvereins, wie die in den 1970er Jahren zu findende deutliche Häufung tödlicher Unfälle bei jungen Bergsteigern in den 1990er Jahren nicht zuletzt deshalb überwunden wurde, weil man in die Ausbildung der jungen Bergsteiger Elemente eingebunden hat, die ein kontrolliertes Risiko beinhalten. Derartige Ausbildungsbestandteile, die Jugendlichen auch Spaß machen, haben also dazu beigetragen, dass man heute in diesem Bereich nicht mehr von einem speziellen Jugendlichkeitsrisiko sprechen kann, jedenfalls nicht bei Unfällen mit tödlichem Ausgang (STURZBECHER et al., 2005).

Vor dem Hintergrund der eingangs beschriebenen Unfallzahlen und Unfallursachen von Fahranfängern wäre dafür zu plädieren, derartige Ausbildungselemente mit Bezug auf reale Risikosituationen noch stärker in die erste Phase der Fahranfängervorbereitung zu integrieren. Will man sich dieser Aufgabe stellen, wäre zu überlegen, wie man Fahrschüler in der Ausbildung mit Verkehrssituationen konfrontieren kann, die fahranfängertypische Gefahren bergen und Gelegenheit bieten, situationsangemessene und übertragbare Verhaltensroutinen zur Risikovermeidung und Gefahrenabwehr aufzubauen. Ausgangspunkt dieser Überlegungen wäre eine Analyse typischer Überforderungssituationen und Fehlverhaltensweisen von Fahranfängern einerseits und regionaler Unfallschwerpunkte andererseits, da die jungen Fahranfänger zumindest in den ersten Monaten ihrer selbständigen Fahrpraxis den größten Teil ihrer Fahrleistung in ihrem regionalen Umfeld erbringen und Unfälle sich dabei meist an bekannten lokalen Unfallschwerpunkten ereignen. Eine stärkere Berücksichtigung regionaler Unfallschwerpunkte bei der Fahrschulerausbildung und Fahrerlaubnisprüfung ließe also begründet eine Senkung der Unfallzahlen junger Fahranfänger erwarten.

Da der vorliegende Projektbericht der Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland gewidmet ist, erhebt sich schließlich die Frage, welchen Beitrag die praktische Fahrerlaubnisprüfung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der Fahranfänger leisten kann und soll. Bei der Beantwortung dieser Frage ist zu berücksichtigen, dass in Deutschland derzeit im Wesentlichen zwei voneinander unabhängige, aber kooperierende Systeme den Zugang zur Fahrerlaubnis gestalten, obwohl mit dem „Begleiteten Fahren“ bereits eine Öffnung der traditionellen Fahranfängervorbereitung eingetreten ist. Hier ist einerseits das Fahrschulensystem zu nennen: Auf der Grundlage einer staatlich vorgegebenen Ausbildungspflicht und einer Fahrschüler-Ausbildungsordnung (Fahrsch-AusbO), in der die Ausbildungsinhalte gesetzlich vorgeschrieben sind, vermitteln Fahrschulen als private Unternehmen den Fahrerlaubnisbewerbern das zur Verkehrsteilnahme notwendige Wissen und Können. Andererseits sorgt eine Gruppe von Technischen Prüfstellen als beliebige Unternehmen mit ihren amtlich anerkannten Sachverständigen² im staatlichen Auftrag dafür, dass auf der Grundlage ebenfalls staatlich vorgegebener Gesetze (Straßenverkehrsgesetz – StVG), Verord-

nungen (Fahrerlaubnis-Verordnung, FeV) und Richtlinien (Prüfungsrichtlinie, Anl. 7 zu §§ 16, 17 FeV) nur Personen zum Führen eines Kraftfahrzeugs zugelassen werden, die dazu geeignet und ausreichend befähigt sind und diese Befähigung in der theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung nachgewiesen haben. Dabei müssen sich diese Technischen Prüfstellen als zweites am Fahrerlaubniswerb beteiligtes System einem eigenständigen Qualitätssicherungssystem unterwerfen, das von der Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beaufsichtigt wird (BASt, 2003).

Bei der anstehenden Präzisierung des Beitrags der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der Fahranfänger ist weiterhin zu bedenken, dass die genannten staatlichen Vorgaben zur Gestaltung der Fahrausbildung in den Fahrschulen wie auch zur Fahrerlaubnisprüfung genügend Freiräume bieten, um auf entstehende Probleme wie das im Verhältnis zu erfahrenen Verkehrsteilnehmern wachsende Verkehrsrisiko der Fahranfänger kreativ durch eine Weiterentwicklung der Systeme reagieren zu können. Wenn auch die enge Verbundenheit beider Systeme eine intensive Abstimmung von Vertretern der Fahrlehrerverbände und der Technischen Prüfstellen bei dieser Weiterentwicklung erfordert, so sind doch beide Systeme gefordert, eigenständig die Initiative zu ergreifen und Vorschläge dazu zu erarbeiten. Methodisch impliziert dies, dass die Fahrerlaubnisprüfung im Rahmen des gesetzlichen Auftrags und der vorgegebenen Ausgestaltungsmöglichkeiten Impulse setzt, die auch auf die Qualitätsentwicklung der Fahrausbildung in den Fahrschulen zurückwirken. Anders ausgedrückt: Das Prüfungsverfahren hat starke Rückwirkungen auf die Art und Weise, wie Fahrschüler in den Fahrschulen ausgebildet werden und lernen (HAMPEL, 1977).

Zusammenfassend lässt sich festhalten: Die Häufigkeit und die Schwere der Unfälle von jungen Fahranfängern erfordern es dringend, durch eine optimierte Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung die Verkehrssicherheit von Fahranfängern zu erhöhen. Das Projekt „Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung“ und der daraus resultierende vorliegende Projektbericht sind als Anstrengung der Technischen Prüfstellen zu verstehen, in ihrem Verantwortungsbereich und in Abstimmung mit den zuständigen Behörden und der Fahrlehrerschaft dafür Impulse zu geben und praktikable Umsetzungsvorschläge zu unterbreiten.

² Wir verwenden nachfolgend aus Lesbarkeitsgründen die kürzere Bezeichnung Amtlich „Fahrerlaubnisprüfer“ anstelle des rechtlichen Begriffs „anerkannter Sachverständiger oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr“.

1.2 Zielstellung

Im Bereich der Fahrausbildung in den Fahrschulen hat es seit Mitte der 1980er Jahre eine Reihe von Reformen gegeben (BÖNNINGER & STURZBECHER, 2005), so dass die Fahrschulbildung in Deutschland im internationalen Vergleich zu den weit entwickelten Systemen gehört (TWISK, 1996). Mit dem erreichten Niveau orientiert sich das deutsche Ausbildungswesen an hohen Standards und wirkt im internationalen Vergleich selbst standardbildend (WILLMES-LENZ, 2004). Im Vergleich zu den Reformbemühungen im Ausbildungswesen erscheint die Weiterentwicklung der Fahrerlaubnisprüfung zwar stetig, aber wenig spektakulär (STURZBECHER, BÖNNINGER & KAMMLER, Hrsg., 2008). Auch in der Forschung wurden die Konzeption und die Praxis der Fahrerlaubnisprüfung bis zum Ende der 1990er Jahre kaum wissenschaftlich reflektiert und aufgearbeitet (BARTHELMESS, 1999). Vielleicht deshalb hat der Zuwachs an Erkenntnissen über die besonderen Risiken junger Fahranfänger bislang nur wenig Niederschlag bei der Gestaltung der Fahrerlaubnisprüfung gefunden; die daraus resultierenden Chancen für die Verbesserung der Verkehrssicherheit werden noch nicht ausgeschöpft.

Um die Weiterentwicklung der Fahrerlaubnisprüfung voranzutreiben, hat die BASt 1997 das Projekt „Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung“ im Rahmen des „Sicherheitsforschungsprogramms Straßenverkehr“ ausgeschrieben und gefördert. Im Rahmen dieses Projekts erwartete die BASt Vorschläge dafür, wie die Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland mittelfristig verbessert werden kann. Dafür waren folgende Teilaufgaben zu bewältigen:

- Durchführung und Auswertung internationaler Recherchen über neueste Entwicklungen auf dem Gebiet des Prüfungswesens, insbesondere zum Zusammenhang von Prüfungserfolg und späterer Verkehrsbewährung,
- Aufarbeitung des einschlägigen prüfungstheoretischen und prüfungsdidaktischen Wissensstands,
- Entwicklung von Verbesserungsvorschlägen zur herkömmlichen Fahrerlaubnisprüfung,
- Diskussion der Verbesserungsvorschläge unter Kosten-Nutzen-Erwägungen und unter Einbeziehung rechtssystematischer Überlegungen und
- Erarbeitung von Empfehlungen zur empirischen Überprüfung der Verbesserungsvorschläge im Hinblick auf ihren tatsächlichen Nutzen (Evaluationsdesign).

Die Ergebnisse dieses Projekts wurden bereits vorgelegt (BÖNNINGER & STURZBECHER, 2005) und enthalten, neben einer kurzen Beschreibung und theoretisch-methodischen Einordnung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung, vor allem Empfehlungen und Vorschläge für eine weit reichende Reform der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung. Die Umsetzung dieser Empfehlungen in die Praxis hat bereits begonnen: Seit Anfang des Jahres 2008 führen die Bundesländer Berlin, Brandenburg und Bremen flächendeckend eine computergestützte theoretische Fahrerlaubnisprüfung ein, die stärker als bisher auf wissenschaftliche Erkenntnisse gestützt ist und kontinuierlich weiterentwickelt wird; die anderen Bundesländer werden folgen. „Die Vorteile, die dadurch gewonnen werden können, sind eine höhere Prüfungsgerechtigkeit, ein effizienterer Ablauf der Prüfung, die Reduzierung von Fehlerquellen, bessere Verständlichkeit der Fragestellungen, Nutzerfreundlichkeit und voraussichtlich auch eine Steigerung der Verkehrssicherheit“ (Bundesrat, 2007). Bis Ende 2010 wird die theoretische Fahrerlaubnisprüfung bundesweit auf die Nutzung des Computers als Prüfmedium umgestellt sein, ohne dass die bisherigen Aufgabenformate verändert werden. Darüber hinaus wird bereits jetzt eine kontinuierliche Evaluation aller verwendeten Aufgaben und Paralleltests durchgeführt. Ab 2011 sollen dann innovative Aufgabenformate eingeführt werden, „mit denen die Vorteile des Prüfmediums ‚Computer‘ immer besser dazu genutzt werden können, die für eine sichere Verkehrsteilnahme wichtigen Kompetenzen der Fahrerlaubnisbewerber valide zu erfassen“ (TÜV | DEKRA arge tp 21, 2008, S. 5).

Eine detaillierte Bearbeitung der oben aufgeführten Teilaufgaben in Hinblick auf die praktische Fahrerlaubnisprüfung war dagegen im genannten BASt-Projekt nicht zu leisten und blieb in Abstimmung mit der BASt nachfolgenden eigenständigen Projekten vorbehalten, zu denen auch das vorliegende Projekt gehört³. Dieses Projekt wurde von der TÜV | DEKRA Arbeitsgemeinschaft der Technischen Prüfstellen im 21. Jahrhundert⁴ finanziert und Anfang 2005 begonnen, da es gemäß der Akkreditierungsvorgaben zu den Aufgaben der Technischen Prüfstellen gehört, die Voraussetzungen für die Arbeit der Fahrerlaubnisprüfer wie auch das übergreifende Gesamtsystem der Fahrerlaubnisprüfung

³ Unter diesen weiteren Projekten ist vor allem das BASt-Projekt „Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung“ zu nennen, das 2008 ausgeschrieben wurde und ebenfalls die im vorliegenden Projektbericht dargestellten Ansätze verfolgt.

⁴ Wir verwenden nachfolgend die Bezeichnung „TÜV | DEKRA arge tp 21“, um die Lesefreundlichkeit des Manuskripts zu erhöhen.

kontinuierlich mittels wissenschaftlicher Analysen zu reflektieren und zu verbessern, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen. In diese Aufgabe eingeschlossen ist auch, dass die Prüfungsanforderungen kontinuierlich an die sich wandelnden Anforderungen des Straßenverkehrs angepasst und auf die Ausbildungsinhalte bezogen werden (BASt, 2003, Anforderungen an Träger von Technischen Prüfstellen). Für diesen Anpassungsprozess hat KROJ (1999) einige wichtige Leitlinien und Teilziele markiert:

- Sicherung der Objektivität der Fahrerlaubnisprüfung (Unabhängigkeit des Prüfungsergebnisses vom Fahrerlaubnisprüfer),
- Gewährleistung von Prüfungsgerechtigkeit (bundesweit einheitliche Durchführung und Bewertung der Fahrerlaubnisprüfung),
- Erhöhung der Gültigkeit der Fahrerlaubnisprüfung (geringe Anzahl von Prüfungen, die unberechtigt als bestanden oder nicht bestanden gewertet werden),
- laufende Revision der Prüfungsinhalte hinsichtlich ihrer Relevanz für das sichere und ordnungsgemäße Verkehrsverhalten,
- gezielte pädagogisch-psychologische Weiterbildung der Fahrerlaubnisprüfer,
- Verbesserung der Kundenorientierung und
- Berücksichtigung neuester wissenschaftlicher Erkenntnisse und internationaler Erfahrungen mit der Perspektive einer europäischen Harmonisierung.

Die genannten Ziele stellen auch einen Bezugspunkt für die Inhalte und Vorgehensweisen des vorliegenden Projekts „Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung“ dar. Das Projekt wurde am 18. Mai 2004 in München auf einem Workshop von Vertretern der mit der Fahrerlaubnisprüfung beliehenen Technischen Prüfstellen und der Fahrlehrerverbände beraten und abgestimmt (TÜV | DEKRA arge tp 21, 2004a). Auf dieser Grundlage wurde anschließend eine Projektkonzeption erarbeitet und von den Technischen Prüfstellen beschlossen (TÜV | DEKRA arge tp 21, 2004b). Die Ziele und Inhalte dieser Projektkonzeption werden ausführlich im „Bericht zum Projekt ‚Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung‘“ beschrieben (STURZBECHER, BÖNNINGER & RÜDEL, 2008); sie spiegeln die Zielstellungen des 1997 von der BASt ausgeschriebenen Projekts (s. o.) wider und lassen sich im Hinblick auf das Teilprojekt „Weiterentwicklung der methodi-

schen Grundlagen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung“⁵ wie folgt zusammenfassen:

1. eine Aufarbeitung des einschlägigen prüfungsmethodischen und prüfungsdidaktischen Wissensstands zur praktischen Fahrerlaubnisprüfung,
2. eine Beschreibung und Bewertung der Besonderheiten der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland,
3. die Entwicklung von Optimierungsvorschlägen zur herkömmlichen praktischen Fahrerlaubnisprüfung und
4. die Erarbeitung von Vorschlägen zur kontinuierlichen wissenschaftlichen Evaluation der praktischen Fahrerlaubnisprüfung.

Wo liegen die besonderen Herausforderungen bei der Bearbeitung dieser Aufgaben? Den hohen Anforderungen an die methodische Güte der praktischen Fahrerlaubnisprüfung steht die Tatsache gegenüber, dass die praktische Fahrerlaubnisprüfung nicht unter experimentellen Bedingungen, sondern im realen Verkehrsgeschehen abläuft. Dies erhöht zwar die Gültigkeit des Prüfungsergebnisses für die Fähigkeit des Fahrerlaubnisbewerbers, als Fahranfänger die Anforderungen des Straßenverkehrs zu bewältigen; gleichzeitig führt es aber auch dazu, dass die Prüfungsanforderungen nur begrenzt voraus geplant und gesteuert werden können. Um dieses Spannungsfeld zwischen methodischen Ansprüchen und Prüfungspraxis konstruktiv zu nutzen, sind einerseits angemessene methodische Mindeststandards erforderlich, die verlässlich angewendet werden. Andererseits werden ausreichende Ermessensspielräume für den Fahrerlaubnisprüfer benötigt; diese Ermessensspielräume müssen mit fachlicher und pädagogisch-psychologischer Expertise sowie im Einklang mit den grundlegenden gesetzlichen und methodischen Vorgaben ausgestaltet werden. Daher gilt es, im vorliegenden Bericht die Ausgewogenheit von Prüfungsstandards und Ermessensspielräumen der Fahrerlaubnisprüfer zu hin-

5 Weitere Teilprojekte waren auf die Weiterentwicklung von Kundenbefragungen als Mittel der Qualitätsoptimierung bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung und auf die Optimierung der Aus- und Fortbildung der Fahrerlaubnisprüfer gerichtet. Die Ergebnisse dieser Teilprojekte wurden in zwei eigenständigen Forschungsberichten veröffentlicht:

(1) STURZBECHER, D. & MÖRL, S. (2008). Methodensystem zur Erfassung der Zufriedenheit mit der Fahrerlaubnisprüfung. Dresden: TÜV | DEKRA arge tp 21.

(2) DIETRICH, P. & STURZBECHER, D. (2008). Weiterentwicklung der Professionalisierung der Sachverständigen auf dem Gebiet der Fahrerlaubnisprüfung. Dresden: TÜV | DEKRA arge tp 21.

terfragen und Anregungen für das Ausbalancieren dieser beiden Aspekte im Prüfungsalltag zu geben.

Fassen wir zusammen: Die praktische Fahrerlaubnisprüfung ermöglicht es, wie schon im Bericht der TÜV | DEKRA arge tp 21 zur Optimierung der (theoretischen) Fahrerlaubnisprüfung festgestellt, aufgrund ihres ganzheitlichen, handlungsorientierten Charakters in Verkehrssituationen mit realistischer Anforderungsstruktur, sicherheitsrelevante Fähigkeitsdefizite des Fahrerlaubnisbewerbers wie mangelnde Gefahrenkognition oder Fahrunsicherheit in hohem Maße zu erkennen (BÖNNINGER & STURZBECHER, 2005). Um diese diagnostische Chance weitestgehend zu nutzen, müssen die Prüfungsbedingungen und die Prüfungsinhalte der praktischen Fahrerlaubnisprüfung methodenkritisch reflektiert und optimiert werden. Der vorliegende Projektbericht ist auf dieses Gesamtziel gerichtet und stellt einen wichtigen Schritt zur Erarbeitung eines geschlossenen methodischen Fundaments für die Fahrerlaubnisprüfung dar. Damit wird auch das von der BAST verfolgte Gesamtanliegen einer kontinuierlichen Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland weiter verfolgt; die dazu von der TÜV | DEKRA arge tp 21 bereits erarbeiteten Grundlagen werden ergänzt und komplettiert. In diesem Sinne ist der vorliegende Bericht auch als ein Beleg für die stetigen und nachhaltigen Anstrengungen der Technischen Prüfstellen anzusehen, durch eine Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung zur weiteren Reduzierung des Anfängerrisikos beizutragen.

Dietmar Sturzbecher

2 Methodische Grundlagen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung

2.1 Theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung

Die nachfolgenden Ausführungen über die methodischen Grundlagen und Besonderheiten der praktischen Fahrerlaubnisprüfung knüpfen nicht nur hinsichtlich ihres übergreifenden Ziels – der Verbesserung der Fahranfängervorbereitung und der damit zu erwartenden Verringerung von Fahranfängerunfällen – und bezüglich ihrer organisatorischen Verankerung in der Verantwortlichkeit der Technischen Prüfstellen an den Forschungsbericht zur Optimierung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung an (BÖNNINGER & STURZBECHER, 2005). Vielmehr bieten sich auch die gleichen wissenschaftlichen Ausgangspunkte und methodi-

schen Herangehensweisen an, allerdings nun mit besonderer Orientierung auf die praktische Prüfung als zweiten Bestandteil des deutschen Prüfungsmodells. Damit ist Folgendes gemeint:

1. Für die methodische Analyse und Weiterentwicklung der praktischen Prüfung wird als fachwissenschaftliche Grundlage wie bei der theoretischen Prüfung vor allem die Pädagogische Psychologie genutzt. Die Gründe für diese Herangehensweise wurden im o. g. Forschungsbericht (ebd., S. 16ff.) dargelegt; das damals gewählte Verfahren hat sich bewährt.
2. Nicht nur die theoretische Fahrerlaubnisprüfung, sondern auch die praktische Fahrerlaubnisprüfung ist im erweiterten methodischen Sinne als „Test“ anzusehen. Darunter ist zu verstehen, dass die praktische Prüfung unter inhaltlichen und methodischen Gesichtspunkten wissenschaftlich begründet sein muss, dass sie routinemäßig – also unter festgelegten Bedingungen mehr oder weniger handwerksmäßig – durchführbar sein muss und dass sie eine Positionsbestimmung des untersuchten Individuums hinsichtlich des erreichten Niveaus bestimmter verhaltensanalytisch abgrenzbarer Eigenschaften (z. B. Fahrfähigkeiten und Fahrfertigkeiten im Rahmen der Fahrkompetenz) erlauben muss (LIENERT & RAATZ, 1998).
3. Auch die praktische Fahrerlaubnisprüfung muss hinsichtlich ihrer methodischen Qualität den üblichen Gütekriterien für Tests bzw. Prüfungen (LIENERT, 1969; BEINER, 1982) genügen; dabei werden Hauptgütekriterien (Objektivität, Reliabilität, Validität) sowie Nebengütekriterien wie Ökonomie und Nützlichkeit unterschieden. Damit ist aber nicht gemeint, dass die Güteanforderungen an die theoretische Fahrerlaubnisprüfung (vgl. BÖNNINGER & STURZBECHER, 2005, S. 23ff.) formal auf die praktische Prüfung übertragen werden können oder dass dies wünschenswert sei. So findet beispielsweise die praktische Prüfung im Realverkehr statt und erscheint daher einerseits nur sehr beschränkt standardisierbar, was im Sinne der klassischen Testtheorie ihre Objektivität und Reliabilität beeinträchtigt. Andererseits würde eine strikte Standardisierung die diagnostischen Möglichkeiten der praktischen Prüfung einschränken und die Prüfungsergebnisse verzerren, also die Prüfungsvalidität verringern. Es stellt ein zentrales Anliegen des vorliegenden Berichts dar, diese Fragen zu diskutieren und zu angemessenen Qualitätsstandards beizutragen, die der Spezifik der praktischen Prüfung entsprechen.
4. Bereits im Bericht zur Optimierung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung wurde bei der Diskussion grundlegender Begriffe ausführlich dar-

gelegt, warum die Begriffe „Eignung“ und „Befähigung“ im Sprachgebrauch des Fahrerlaubniswesens eher im verkehrsrechtlichen Sinne als ihrer psychologischen Bedeutung nach gebraucht werden und warum es trotz daraus erwachsender Schwierigkeiten bei der Weiterentwicklung der pädagogisch-psychologischen Grundlagen des Fahrerlaubniswesens sinnvoll erscheint, an diesem Sprachgebrauch festzuhalten (ebd., S. 19ff.). Diese Schwierigkeiten finden sich sofort wieder, wenn man die inhaltlichen und methodischen Grundlagen der praktischen Prüfung diskutiert.⁶ Beispielsweise kollidiert die traditionelle Begriffswahl erstens mit der zeitgemäßen Beschreibung der Ausbildungs- und Prüfungsinhalte, und sie beeinflusst zweitens die Suche nach diagnostischen Verfahren in anderen Test- bzw. Prüfungsbereichen, in denen ähnliche Ziele wie bei der Fahrerlaubnisprüfung verfolgt werden.

5. Für die Bewältigung des erstgenannten Problems, die Beschreibung der Ausbildungs- und Prüfungsinhalte beim Erwerb der Fahrerlaubnis, lohnt sich eine Fortführung des Diskurses um eine sinnvolle pädagogisch-psychologische Abgrenzung von „Eignung“ und „Fähigkeiten“ nicht mehr, denn die damit verbundene eher isolierte Betrachtung einzelner Regulationskomponenten des Handelns wurde durch ein weiterentwickeltes Kompetenzkonzept (WEINERT, 2001) in der Pädagogischen Psychologie bereits überwunden. Es deutet sich an, dass dieses rekonstruierte Kompetenzkonzept künftig in anderen europäischen Ländern wie beispielsweise den Niederlanden und Norwegen als Leitlinie dienen wird, um die Fahrerlaubnisprüfung inhaltlich und methodisch weiterzuentwickeln. Dies stellt einen Grund dar, dieses Konzept nachfolgend etwas näher vorzustellen und seine Brauchbarkeit für die allgemeine Beschreibung des Inhalts der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zu erörtern. Ein anderer Grund liegt in der Tatsache, dass dieses Kompetenzkonzept als geeignet erscheint, die beruflichen Anforderungen an die Fahrerlaubnisprüfer differenziert zu beschreiben und darauf aufbauend Empfehlungen für die Weiterentwicklung der Aus- und Fortbildungsprogramme der Technischen Prüfstellen für diese Beschäftigtengruppe

zu erarbeiten (DIETRICH & STURZBECHER, 2008).

2.2 Exkurs: Fahrkompetenz als Diagnosegegenstand der praktischen Fahrerlaubnisprüfung

2.2.1 Ausgewählte Grundlagen zum Kompetenzkonzept

Dem Kompetenzbegriff begegnet man im Wirtschafts- und Beschäftigungssystem immer häufiger; die Triebkräfte der diesbezüglichen Theorieentwicklung finden sich historisch gesehen vor allem in diesem Bereich. Wo liegen die Gründe dafür? Die im Wirtschaftssystem zu beobachtenden Transformationen, die vor allem unter den Stichworten „Bildungsexpansion“ und „Globalisierung“ diskutiert werden, haben zu einem tief greifenden Wandel der Arbeitswelt geführt. Im Zuge dieses Wandels wurden (und werden) die herkömmlichen Fachqualifikationen der Beschäftigten für die Bewältigung ihrer Arbeitsaufgaben keineswegs obsolet, jedoch erscheinen damit verbundene übergreifende Arbeitsvoraussetzungen immer wichtiger: fach- und berufsspezifische Grenzen sprengende Kompetenzen im arbeitsmethodischen und sozialen Bereich, kognitive Fähigkeiten höherer Komplexität oder auch eine Reihe von selbstbezogenen Eigenschaften wie Selbstmotivierung und Selbstorganisation (ACHATZ & TIPPELT, 2001). Dies alles gilt umso mehr, weil die Wettbewerbsfähigkeit vieler Unternehmen immer stärker von den Kompetenzen ihrer Beschäftigten und weniger von technologischen Bedingungen abhängt, und es trifft natürlich auch auf die Technischen Prüfstellen und die Fahrerlaubnisprüfer zu. Im übertragenen Sinne kann man eine wachsende Bedeutung des „Faktors Mensch“ auch im Verkehrswesen finden: Die stetige Verbesserung der Kraftfahrzeugtechnik und die steigende Zahl technischer Sicherheitseinrichtungen im Kraftfahrzeug können fast unbemerkt viele Gefahren im Straßenverkehr mindern oder gar kompensieren; es verbleibt der „Risikofaktor Mensch“, wenn er sich durch Fehlverhalten den Verkehrsanforderungen nicht gewachsen zeigt.

Es spricht also vieles dafür, dass die Bedeutung des Kompetenzkonzepts im Aus- und Fortbildungsbereich noch wachsen wird. Bevor man es allerdings für die Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung nutzen kann, muss es kurz auf theoretischer Ebene gefasst und für die Belange des Fahrerlaubniswesens spezifiziert werden. Dies erscheint auch deshalb als wichtig, weil der Kompetenzbegriff in seiner etwa 40-jährigen Ver-

⁶ HAMPEL (1977) beschreibt den verkehrsrechtlichen Ursprung des Begriffs „Befähigung“, der sich bereits in der ersten Rechtsverordnung „Grundzüge, betreffend den Verkehr von Kraftfahrzeugen“ aus dem Jahre 1906 (BORCHERS, 1976) findet, und vergleicht ihn mit dem inhaltlich engeren psychologischen Begriff „Fähigkeit“. Er weist darauf hin, dass eine Befähigung im verkehrsrechtlichen Sinne auch Persönlichkeitsmerkmale umfasst, die keine Fähigkeiten darstellen, also beispielsweise Fertigkeiten oder Einstellungen; wir kommen darauf im Folgenden zurück.

gangenheit je nach theoretischem Hintergrund und Verwendungszweck unterschiedlich definiert wurde und sich nur schwer operationalisieren ließ. Heute zeichnen sich dagegen zunehmend verbindende Überlegungen und gemeinsame Vorgehensweisen hinsichtlich der Verwendung des Kompetenzbegriffs ab (ERPENBECK, 2004). So umfasst der Kompetenzbegriff beispielsweise über die meisten Definitionsansätze hinweg das Vermögen des Einzelnen, sich selbst zu organisieren und schöpferisch Neues hervorzubringen, um die Anforderungen sich wandelnder komplexer Aufgaben zu bewältigen, die elaborierte Wissens- und Handlungsstrukturen für die Leistungserbringung erfordern. Demnach wäre der Gebrauch des Kompetenzbegriffs beispielsweise im Hinblick auf das Herstellen einer Schraubverbindung verfehlt: Schraubkönnen stellt eine bestimmte Fertigkeit dar, nicht jedoch eine Kompetenz!

Woher stammt der Kompetenzbegriff? Seine theoretischen Wurzeln finden sich im handlungstheoretischen Kompetenzmodell der „Beruflichen Handlungskompetenz“, mit dem Anforderungen der Berufswelt beschrieben werden sollen. Die Vermittlung beruflicher Handlungskompetenz hat sich als Leitidee in der beruflichen Erstausbildung seit den 1980er Jahren durchgesetzt und wurde zum zentralen Bildungsauftrag der Berufsschule erklärt. Innerhalb der Lernfeldkonzeption⁷ der Kultusministerkonferenz (KMK) wird Handlungskompetenz als die Bereitschaft und Fähigkeit des Einzelnen verstanden, „sich in beruflichen, gesellschaftlichen und privaten Situationen sachgerecht, durchdacht sowie individuell und sozial verantwortlich zu verhalten“ (SEKRETARIAT DER STÄNDIGEN KONFERENZ DER KULTUSMINISTER, 2000, S. 9). Im Bereich der beruflichen Ausbildung wurde also angesichts der direkt wirkenden Effekte des technologischen Wandels und der wirtschaftlichen Transformationsprozesse deutlich früher als im Schulsystem erkannt, dass sich Anforderungen an Lernende nicht mehr kleinteilig und rein fachsystematisch beschreiben lassen. Dies lässt sich durchaus auf die Situation bei der Ausbildung in der Fahrschule und bei der Fahrerlaubnisprüfung übertragen: Es finden sich immer mehr Vertreter der Auffassung, dass es nicht mehr allein um die Vermittlung bzw. Prüfung bestimmter „Portionen“ von Wissen oder Fähigkeiten geht, sondern um übergreifende (Fahr-)Kompetenzen, in denen er-

wünschte Wissens- und Fähigkeitselemente mit entsprechenden Einstellungen sowie sozialem und selbstreflexivem Können vernetzt sind. So sieht der Mitte 2005 vorgelegte niederländische Entwurf für eine optimierte Fahrerlaubnisprüfung eine Prüfung der „Fahrkompetenz“ vor, die auch erfasst, „ob der Kandidat Risiken einschätzen kann, ob er oder sie sich der eigenen Grenzen bewusst ist und die richtige Einstellung zur sicheren Teilnahme im Straßenverkehr besitzt“ (www.cieca.be/news_du.pp?id=54).⁸

Kehren wir zum Kompetenzbegriff zurück. Das in der beruflichen Bildung übliche Kompetenzverständnis geht auf ein Persönlichkeitskonzept von Heinrich Roth (1971) zurück und bildet bis heute den konzeptionellen Grundstein für die in der Berufspädagogik weit verbreitete Dimensionierung von Handlungsfähigkeit in drei wesentliche Kompetenzen: Fachkompetenz, Personalkompetenz und Sozialkompetenz (in neueren Definitionen noch ergänzt um „Methodenkompetenz“ oder variiert, z. B. „Selbstkompetenz“ statt „Personalkompetenz“; s. KAUFFELD & GROTE, 2002; BERGMANN, 2003). Dieser mehrdimensionale Handlungskompetenzansatz suggeriert allerdings, man könne zwischen Gegenstandsbereichen und Kompetenzen trennen. Lernpsychologische Einsichten lassen dagegen eine solche Trennung nur bedingt als sinnvoll erscheinen (BREUER, 2003; HEINRICH-BÖLL-STIFTUNG, 2004). Die Kompetenz, die sich beispielsweise in der Beherrschung einer Fremdsprache zeigt, lässt sich innerhalb einer fragmentierten additiven Kompetenzstruktur nur schwer in fachliche (z. B. Regeln der Syntax und Grammatik), soziale (z. B. Grußformeln), methodische (z. B. Zeitung lesen) und persönliche (z. B. einen individuellen Sprachstil praktizieren) Kompetenzen aufspalten. Derartige Einwände werden in jüngster Zeit deutlicher formuliert. So kritisiert beispielsweise FRANKE (2005, S. 34), dass der Kompetenzbegriff in der Berufspädagogik in Verbindung mit einer Vielzahl heterogener Merkmale gebraucht wird: Teilfunktionen bzw. Prozesse des Handelns ständen neben Güteattributen einer Handlungsfunktion; Handlungsvoraussetzungen fänden sich neben Handlungsergebnissen. Ein theoretisch begründeter Zusammenhang zwischen den genannten Aspekten bestände aber meist nicht.

⁷ Seit 1995 werden alle neu geordneten Ausbildungsberufe in deutschen Berufsschulen nicht mehr nach Fächern, sondern in Lernfeldern unterrichtet. Notwendig wurde dieser lernpsychologische Paradigmenwechsel durch die Kritik an der mangelnden beruflichen Handlungskompetenz (z. B. Problemlösefähigkeit) der ausgebildeten Facharbeiter.

⁸ Es sei angemerkt, dass die zitierten Persönlichkeitsmerkmale zwar nicht alle Fähigkeiten darstellen, aber durch das oben beschriebene verkehrsrechtliche „Befähigungskonzept“ (Hampel, 1977) auch in Deutschland als Prüfungsinhalte verkehrsrechtlich abgedeckt wären. Anders ausgedrückt: Eine „Befähigungsprüfung“ im herkömmlichen Sinne weist Ähnlichkeiten mit einer wünschenswerten „Kompetenzprüfung“ im heutigen Sinne auf.

Um dieser Gefahr und einer damit verbundenen Unübersichtlichkeit zu entgehen, erscheint es im relativ überschaubaren pädagogischen Bereich der Fahrschulbildung und nachfolgend für die Fahrerlaubnisprüfung geraten, möglichst bald eine wissenschaftlich fundierte Modernisierung der theoretischen Grundlagen vorzunehmen, wie sie im Bereich der Schulpädagogik stattgefunden hat (s. u.). Dazu gehört auch, sich auf einen einheitlichen (Sprach-)Gebrauch hinsichtlich wünschenswerter Fahrkompetenzen zu verständigen, da sie ja zugleich Ausbildungsinhalte und Prüfungsinhalte darstellen sollen.

Trotz der o. g. Kritik ist das Paradigma der „Beruflichen Handlungskompetenz“ in der Kompetenzforschung nach wie vor weit verbreitet (s. ERPENBECK & HEYSE, 1999; FREY, 1999)⁹. Einen Grund dafür nennt Bernien (1997, S. 35): „...die Aufspaltung von Kompetenz in Fach-, Methoden-, Sozial- und Persönlichkeitskompetenzen, die zur Handlungskompetenz integriert werden, [bietet] den griffigsten und verständlichsten Zugang zu einer Zerlegung der Kompetenz in einzelne Komponenten im Hinblick auf die Messung und Bewertung“. Aus pragmatischen Gründen erscheint das nachvollziehbar; es bleibt aber zu bedenken, dass diese Teilkompetenzen zumindest teilweise auf gemeinsamen Persönlichkeitsmerkmalen beruhen und sich daher überschneiden.

Mit WEINERTS (1999) einflussreichem OECD-Gutachten zur Definition und Auswahl von Kompetenzen für internationale Schulleistungsstudien lag 1999 erstmalig ein systematischer Überblick über die verwendeten (sozialwissenschaftlichen) Kompetenzbegriffe vor. Darin unterschied Weinert folgende Konzeptualisierungen des Kompetenzbegriffs:

1. Kompetenzen als allgemeine intellektuelle Fähigkeiten im Sinne von Dispositionen, die eine Person befähigen, in unterschiedlichen Situationen anspruchsvolle Aufgaben zu meistern (z. B. abstraktes Wissen, schlussfolgerndes Denken bzw. „reasoning“ oder Sprachbegabung);
2. Kompetenzen als funktional bestimmte sowie auf bestimmte Klassen von Situationen und Anforderungen bezogene kognitive Leistungsdispositionen, die sich als Kenntnisse, Fertigkeit-

ten, Strategien, Routinen oder bereichsspezifische Fähigkeiten beschreiben lassen (z. B. Klavierspielen oder mathematisches Problemlösen);

3. Kompetenz im Sinne motivationaler Orientierungen, die Voraussetzungen für die Bewältigung anspruchsvoller Aufgaben sind; in diesem Zusammenhang spricht man auch von der Handlungsbereitschaft („Wollen“) im Gegensatz zur Handlungsfähigkeit („Können“);
4. Handlungskompetenz als Begriff, der die ersten drei genannten Kompetenzkonzepte umschließt und sich jeweils auf die Anforderungen und Aufgaben eines bestimmten Handlungsfeldes bezieht (z. B. ein Beruf oder ein persönliches Projekt);
5. Metakompetenzen als Wissen, Strategien oder auch Motivationen, die den Erwerb von Kompetenzen in verschiedenen Inhaltsbereichen erleichtern; diese beziehen sich insbesondere auf deklaratives bzw. prozedurales Wissen über eigene Kompetenzen und betonen die Bedeutung von Reflexionsprozessen;
6. Schlüsselkompetenzen als Kompetenzen im unter Punkt 2 definierten funktionalen Sinne, die über eine vergleichsweise breite Spanne von Situationen und Aufgabenstellungen hinweg einsetzbar sind (z. B. Inhalte einer basalen Allgemeinbildung).

Nach Abwägung unterschiedlicher theoretischer Standpunkte und empirischer Befunde der Kognition- und Entwicklungspsychologie gelangte WEINERT (1999) zu der Empfehlung, für Bildungsbelege künftig den zweiten der hier skizzierten Kompetenzbegriffe zu wählen. Dies bedeutet: Kompetenzen sind in diesem Sinne funktional bestimmt und kognitionstheoretisch orientiert. Weiterhin sind sie bereichsspezifisch konzeptualisiert, d. h. auf einen bestimmten Sektor von Kontexten und Situationen bezogen, aber als Dispositionen¹⁰ doch – begrenzt – verallgemeinerbar. Schließlich lassen sich fachübergreifende „Schlüsselkompetenzen“ (s. Pkt. 6) dem beschriebenen Begriff unterordnen.

Auf dieser Grundlage argumentierte WEINERT (2001) später ergänzend, dass die tragfähigste Definition von Kompetenz diejenige sei, die im Bereich der Expertiseforschung entwickelt wurde. Die Expertiseforschung betont die Bedeutung des bereichsspezifischen Wissens und der praxisnahen Erfahrung für den Erwerb von Expertise. Sie

⁹ Beispielsweise definieren FREY, BALZER und REINOLD (2002) berufliche Kompetenzen als „körperliche und geistige Dispositionen im Sinne von Potenzialen, die eine Person als Voraussetzung benötigt, um anstehende Aufgaben oder Probleme verantwortungsvoll und zielorientiert zu lösen, die gefundenen Lösungen zu bewerten und das eigene Repertoire an Handlungsmustern weiterzuentwickeln. Hierzu werden von einer Person eine Reihe von fachlichen, methodischen, sozialen und personalen Dimensionen benötigt.“

¹⁰ Unter Dispositionen versteht man hier die bis zu einem bestimmten Handlungszeitpunkt entwickelten inneren Voraussetzungen zur Tätigkeitsregulation.

beschäftigt sich mit der Untersuchung von leistungsfähigen Experten und ihrem Handeln in ausgewählten Gegenstandsbereichen, die als „Domänen“ bezeichnet werden (s. Kap. 2.2.2). Kompetenzen sind nach diesem Verständnis Dispositionen, die Personen befähigen, bestimmte Arten von Problemen erfolgreich zu lösen, also konkrete Anforderungssituationen eines bestimmten Typs zu bewältigen (z. B. sich mit einem Kraftfahrzeug sicher im Straßenverkehr zu bewegen). Dementsprechend definiert WEINERT (2001, S. 27f.) Kompetenzen handlungs- und leistungsorientiert als „die bei Individuen verfügbaren oder durch sie erlernbaren kognitiven Fähigkeiten und Fertigkeiten, um bestimmte Probleme zu lösen, sowie die damit verbundenen motivationalen, volitionalen und sozialen Bereitschaften und Fähigkeiten, um die Problemlösungen in variablen Situationen erfolgreich und verantwortungsvoll nutzen zu können“. Wendet man diese theoretischen Grundlagen auf das Fahrerlaubniswesen und den Straßenverkehr an, so bedeutet dies, das für die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr notwendige Wissen und Können als „Fahrkompetenz“ zu begreifen und die Verkehrsteilnahme als Problemlöseprozess zu verstehen.

Die individuelle Ausprägung der so verstandenen Kompetenz wird nach WEINERT (ebd.) von sieben verschiedenen Komponenten bestimmt: Wissen, Fähigkeit, Verstehen, Können, Handeln, Erfahrung, Motivation. Flexibel nutzbares und auf neue Situationen transferierbares („intelligentes“) Wissen ist dabei als Basis jeder Kompetenz anzusehen (BAUMERT, 1993). Der Erwerb von Kompetenz beginnt beim systematischen Aufbau intelligenten Wissens in einer Domäne; er wird durch eine Mischung von systematischem und situiertem (lebensnahe Situationen) Lernen am besten gefördert (WEINERT, 1998).

Nach VOGL (2001, S. 647) stellt Wissen „die Gesamtheit von Kenntnissen, die durch Mitteilung, Erfahrung oder Lernprozesse erworben wurden und einen reproduzierbaren Bestand an Denk-, Orientierungs- und Handlungsmöglichkeiten bereitstellen“, dar. Wissen befähigt Menschen also zum Denken und zum Handeln. Dabei werden zwei unterschiedliche Formen von Wissen unterschieden: das deklarative oder Faktenwissen und das prozedurale oder Handlungswissen. Diese beiden Wissensformen bauen zwar auf unterschiedlichen Gedächtnisprozessen auf, sind aber hinsichtlich ihrer Funktion nicht trennbar. Einerseits wird prozedurales Wissen auf der Grundlage von deklarativem Wissen aufgebaut: Fertigkeiten wie die Bedienung der Gangschaltung werden zunächst wissensbasiert ausgeführt, bevor sie auto-

matisiert oder prozeduralisiert werden. Andererseits ist der Erwerb deklarativen Wissens an prozedurales Wissen (z. B. Lesenkönnen) geknüpft. Die erfolgreiche Bearbeitung komplexer Aufgaben erfordert die verzahnte Nutzung sowohl deklarativer als auch prozeduraler Wissensinhalte im Zusammenwirken mit den anderen Komponenten des Kompetenzmodells: „Für die Bewältigung einer Aufgabe qualifiziert zu sein, heißt nicht nur, über das erforderliche deklarative Wissen zu verfügen, sondern bedeutet auch, ein kognitives Netzwerk erworben zu haben, in dem bewusst zugängliche Kenntnisse, hoch automatisierte Fertigkeiten, intelligente Strategien der Wissensnutzung, ein Gespür dafür, was und wie gut man etwas weiß, eine positiv-realistische Selbsteinschätzung und schließlich eine den eigenen Kompetenzen innewohnende Handlungs- und Lernmotivation miteinander verbunden sind“ (WEINERT, 1998, S. 111).

Neben der Komponentenstruktur ist die Berücksichtigung von Kompetenzstufen ein weiterer zentraler Aspekt des dargestellten Kompetenzmodells. Kompetenzstufen beschreiben ein hierarchisch aufgebautes System von Kompetenzen innerhalb eines Handlungsbereichs, das von der Annahme ausgeht, dass derjenige, der die höheren Kompetenzstufen erreicht hat, auch die unteren Kompetenzstufen sicher beherrscht. Diese Stufen bieten die Möglichkeit einer Verankerung von Mindestanforderungen.

2.2.2 Die Anforderungen des Straßenverkehrs als lebensweltlicher Domäne

Wie lassen sich nun die Ausbildungs- und Prüfungsanforderungen an den Fahrerlaubnisbewerber (und nachfolgend auch an den Fahrerlaubnisprüfer, s. DIETRICH & STURZBECHER, 2008) in die dargelegten theoretischen Ausgangspositionen einordnen? Folgt man den Grundannahmen von WEINERT (2001) und den Bestimmungen der „Richtlinie für die Prüfung der Bewerber um eine Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen“ (Prüfungsrichtlinie, 2004), so stellt die sichere, umweltbewusste und Energie sparende Führung eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr ein typisches Anforderungsprofil für Fahrerlaubnisbewerber dar. Um dieses Anforderungsprofil erfolgreich zu bewältigen, setzt der Fahrerlaubnisbewerber in den verschiedenen Verkehrssituationen anforderungsspezifische Problemlösestrategien ein, die wiederum auf entsprechenden (Fahr-) Kompetenzen beruhen. Natürlich hat ein Fahrerlaubnisbewerber neben der Teilnahme am Straßenverkehr noch andere Aufgaben beispielsweise in der Schule oder im Beruf zu erfüllen. Die dabei auftretenden Anforderungen wie auch die dafür

notwendigen Kompetenzen unterscheiden sich teilweise von denen, die mit der Teilnahme am Straßenverkehr verbunden sind. Diesem Sachverhalt, dass es abgegrenzte Gegenstandsbereiche mit speziellen Anforderungen und darauf bezogenen Kompetenzen gibt, trägt der gewählte Kompetenzansatz durch die Einführung eines strukturierenden inhaltlichen Elements Rechnung, der „Domäne“.

Domänen bezeichnen Inhaltsfelder von Anforderungsprofilen, in denen ähnliche Problemlösestrategien, Wissensbestände und Erfahrungen angewendet werden können und für die gleiche normative Orientierungsmuster vorliegen. Man unterscheidet „wohl definierte“ und „schlecht definierte“ Domänen: Wohl definierte Domänen werden durch klare Vorgaben von Problemstellungen, die Bekanntheit optimaler Lösungswege und die einfache Bestimmung von Erfolgskriterien charakterisiert (GRUBER & MANDL, 1996). In schlecht definierten Domänen gibt es dagegen nur vage konturierte Problemstellungen, keine klaren und sicher zum Erfolg führenden Lösungsstrategien sowie keine a-priori-Regeln, mit deren Hilfe man entscheiden kann, ob ein erreichter Lösungszustand als Zielzustand zu akzeptieren ist. Es liegt nahe, dass der schlecht definierte Domäentypus im Alltag bei Weitem dominiert. Es gilt übrigens als Expertenmerkmal, schlecht definierte Probleme in mehrere gut definierte Teilprobleme zerlegen zu können (GRUBER & ZIEGLER, 2002).

Dem Terminus „schlecht definiert“ haftet eine negative Konnotation an, daher verwendet man für den damit charakterisierten Domäentypus – entsprechend den Empfehlungen der Bildungskommission der Böll-Stiftung (2004) – die Bezeichnung „Lebensweltliche Domäne“. Lebensweltliche Domänen lassen sich in Anlehnung an Gruber und Mandl (1996) wie folgt kennzeichnen:

- Die beobachtbaren Phänomene weisen eine hohe Komplexität und Dynamik auf, da sie einer Fülle von Einflussfaktoren unterliegen. Gleiche Merkmale können in unterschiedlichen Kontexten Unterschiedliches bedeuten.
- Es existieren keine Regeln oder Prinzipien, die für die Bewältigung aller möglichen Anforderungssituationen Geltung beanspruchen können; man braucht also Ermessensspielräume.

Die beschriebenen Zusammenhänge deuten darauf hin, dass die sichere, umweltbewusste und Energie sparende Führung eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr als Anforderungsprofil im Sinne einer lebensweltlichen Domäne anzusehen ist: Das Verkehrsgeschehen weist eine

hohe Komplexität und Dynamik auf, und selbst ein und dieselbe Strecke kann in Abhängigkeit von der Verkehrsdichte, der Tages- und Jahreszeit und auch der inneren Verfassung des Fahrzeugführers eine jeweils unterschiedliche Anforderung darstellen. Obgleich Verkehrsregeln natürlich zu allen Zeiten und in allen Verkehrssituationen gleichermaßen gültig sind, muss man jede Verkehrssituation und die ihr innewohnenden Gefahren jeweils einschätzen und beurteilen. Bei der Auswahl geeigneter Handlungsstrategien hat der Fahrer eines Fahrzeugs einen Ermessensspielraum in Abhängigkeit von seiner erworbenen Fahrkompetenz. Dies alles gilt für die Teilnahme am Straßenverkehr im Allgemeinen wie auch für das Handeln der Fahrerlaubnisbewerber bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung im Besonderen und hat weit reichende Konsequenzen für die Gestaltung der Prüfung oder die Bewertung der Prüfungsleistung durch den Fahrerlaubnisprüfer: Beispielsweise begründet die theoretische Fassung der geistigen Voraussetzungen für eine Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr als „Fahrkompetenz in einer lebensweltlichen Domäne“ einerseits, warum es keine Rezepte für eine erfolgreiche Fahrausbildung geben kann und der Fahrschule hinsichtlich des Ausbildungserfolgs systematische Grenzen gesetzt sind. Andererseits erklärt die vorgestellte theoretische Konzeptualisierung der Fahrkompetenz auch die geringen Standardisierungsmöglichkeiten bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung und die notwendigen Ermessensspielräume der Fahrerlaubnisprüfer bei der Prüfungsbewertung.

2.2.3 Fahrfertigkeiten als Kern der Fahrkompetenz

Was zählt nun zu den besonders wichtigen Elementen der „Fahrkompetenz“; für welche Elemente sollte sich der Fahrerlaubnisbewerber während seiner praktischen Fahrausbildung unbedingt Grundlagen aneignen und deren Beherrschung auch bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung nachweisen?

Für eine sichere Verkehrsteilnahme erscheint es zwingend notwendig, bei der Bewältigung verschiedener Verkehrssituationen kognitive Fähigkeiten mit motorischen Fähigkeiten zu verbinden und dabei weitgehend automatisiert zu handeln. Während sich die nötigen motorischen Fähigkeiten vor allem auf die Bedienung des Fahrzeugs beziehen (z. B. Anfahren oder Schalten), zeigen sich die notwendigen kognitiven Fähigkeiten vor allem in Prozessen der Informationssuche und Informationsverarbeitung, die unerlässlich dafür sind, sich im komplexen Verkehrsgeschehen zu orientieren und angemessen zu handeln. Zu diesen Informations-

verarbeitungsprozessen zählen Wahrnehmungs-, Gedächtnis-, Planungs- und Entscheidungsprozesse (STURZBECHER, KAMMLER & BÖNNINGER, 2005). Der Fahrerlaubnisbewerber muss während der praktischen Fahrschul Ausbildung lernen, die genannten motorischen und kognitiven Fähigkeiten zu verbinden und zu Fahrfertigkeiten¹¹ weiterzuentwickeln. Der Fahrerlaubnisprüfer bewertet dann in der praktischen Fahrerlaubnisprüfung nicht zuletzt das dabei erreichte Fertignivea u. Um Bewertungskriterien für diese grundlegenden Fahrfertigkeiten bzw. Prüfungsleistungen zu diskutieren, muss man vorher bedenken, welches Fertigniveau ein Fahrerlaubnisbewerber in der Fahrschul Ausbildung erreichen kann; und dies bedeutet wiederum, den Verlauf der diesbezüglichen Lernprozesse beim Fahrenlernen genau zu kennen.

Einen guten Einblick in diese Lernprozesse ermöglichen die Theorien des kognitiven Fertignivea u, über die HAIDER und FRENSCH (1997) einen Überblick bieten. Im Rahmen dieses Überblicks werden einerseits Theorien vorgestellt, die den Fertignivea u als Optimierung von Prozeduren beschreiben; andererseits werden auch Theorien dargestellt, die grundsätzlich davon ausgehen, dass es zwischen ungeübten und geübten Tätigkeiten qualitative Unterschiede gibt. Die Auffassungen der Vertreter der erstgenannten Theoriegruppe (z. B. ANDERSON, 1987, 1993) lassen sich wie folgt charakterisieren (HAIDER & FRENSCH, 1997, S. 523): „Eine erworbene Fertigkeit unterscheidet sich folglich von einer ungeübten Tätigkeit allein dadurch, dass erstere, zumin-

dest im Optimalfall, auf der Aktivierung einer einzigen Prozedur basiert, während im Fall ungeübter Verhaltensweisen eine sequentielle Aktivierung von Prozeduren notwendig ist“. Die optimierte Prozedur entsteht durch Gruppierungs-Mechanismen („Chunking“). Gedächtnispsychologisch gesehen kann man auch von einer Prozeduralisierung von Wissen sprechen: Während ungeübte Tätigkeiten auf der Basis deklarativen Wissens durchgeführt werden, entstehen durch Übung bereichsspezifische Prozeduren, die mit sinkendem kognitiven Aufwand zur Anforderungsbearbeitung eingesetzt werden können.

Für die Vertreter der zweiten Theoriegruppe beruht die mit wachsender Übungsintensität zu beobachtende raschere Informationsverarbeitung auf qualitativ veränderten Verarbeitungsprozessen (s. o.), also beispielsweise auf einem zunehmenden Verzicht auf die Kontrolle der Verarbeitungsprozesse (z. B. SHIFFRIN & SCHNEIDER, 1977). Dieser Kontrollverzicht könnte darauf beruhen, dass Übung zu einer Anreicherung von Beispielen im Langzeitgedächtnis führt (LOGAN, 1988): Gut geübte Fertigkeiten laufen dann gedächtnisbasiert ab; die Abarbeitung einer gelernten „Durchführungsvorschrift“ ist bei Anforderungssituationen, die gespeicherten Episoden ähneln, nicht mehr notwendig. Eine weitere Erklärung für die Aufwandsreduktion wäre die Optimierung der Informationsauswahl für die Anforderungsbearbeitung (HAIDER & FRENSCH, 1997): Mit zunehmender Übung lernen Menschen, zwischen anforderungsrelevanten und irrelevanten Informationen zu unterscheiden und sich bei der Anforderungsbearbeitung auf die relevanten Informationen zu beschränken.

11 Unter Fertigkeiten versteht man partialisierte automatisierte Handlungsbausteine, die ohne stetige Steuerung und Kontrolle durch das Bewusstsein ablaufen. Sie entstehen als Reaktion auf stereotype Anforderungssequenzen auf der Grundlage von Fähigkeiten durch Übung. Fertigkeiten entlasten im Allgemeinen die höheren Ebenen der Handlungsregulation, können aber auch hemmend wirken, wenn innovative bzw. improvisierte Problemlösungen erforderlich sind. HAMPEL (1977) verweist darauf, dass der Fertignivea u-Begriff – ähnlich wie der Fähigkeitsbegriff – im Zusammenhang mit der Fahrerlaubnisprüfung häufig nicht im psychologischen Sinne, sondern mit verkehrsrechtlichen Intentionen gebraucht wird. So soll seiner Ansicht nach die Verwendung des Fähigkeitsbegriffs im Vergleich mit der Verwendung des Fertignivea u-Begriffs die Anforderungen an die Fahrrou tine des Fahrerlaubnisbewerbers bei der Fahrerlaubnisprüfung einschränken. Dies erscheint nach HAMPEL (1977, S. 26) allerdings als problematisch: „Im übrigen wäre es unsinnig zu erwarten, jemand könne die Voraussetzungen zu einer Tätigkeit, also die Befähigung, ohne die Entwicklung eines Mindestmaßes an Fertigkeiten erwerben... Eine Befähigungsprüfung ist u. E. immer zugleich auch eine Fertignivea u-Prüfung... Strittig kann lediglich das mehr oder weniger an Fahrrou tine sein, das zum Maßstab genommen wird. Diese Grenze lässt sich jedoch nicht mit einer unpräzisen Gegenüberstellung der Begriffe ‚Befähigung – Fertigkeiten‘ erfassen“.

Über die skizzierten Erklärungsansätze hinaus genießt in der Ingenieurpsychologie das Informationsverarbeitungsmodell von RASMUSSEN (1986) eine gewisse Popularität. Dieses Modell lässt sich ebenfalls auf den Fertignivea u-Begriff beziehen und erklärt sowohl den Übergang von wissensbasiertem oder regelgeleitetem Handeln zum automatisierten Handeln als auch umgekehrt das „Umschalten“ von unbewusster auf bewusste Informationsverarbeitung (MUTHIG, 1990). Bewusste bzw. kontrollierte Informationsverarbeitung findet nach diesem Modell in (Verkehrs-)Situationsen statt, die logisches Denken oder Improvisation erfordern; diese Form der Informationsverarbeitung wird durch einen sequentiell arbeitenden Prozessor mit begrenzter Kapazität und Schnelligkeit geleistet. Die automatisierte Informationsverarbeitung übernimmt dagegen ein parallel arbeitendes System mit hoher Verarbeitungskapazität, das auf Basis der Situationswahrnehmung

und eines internen Weltmodells das Verhalten steuert. Die (Routine-) Interaktion mit der Umgebung erfolgt über das System der unbewussten Informationsverarbeitung; die kontrollierte Handlungssteuerung wird nur dann ausgelöst, wenn eine Diskrepanz zwischen Wahrnehmung und Weltmodell auftritt, wenn sich die Umwelt also anders darstellt als erwartet. In neuartigen Situationen, also beispielsweise beim Erlernen neuer Fertigkeiten, können sehr viele Wahrnehmungsergebnisse mit dem internen Weltmodell nicht übereinstimmen, was aufgrund der begrenzten Informationsverarbeitungskapazität des kontrollierten Systems zu einer Überlastung und damit zur selektiven Verarbeitung von Umgebungsinformationen führen kann. Daraus resultierende Fehlhandlungen kann man mittels Übung durch eine Erhöhung des Anteils der automatisierten Verarbeitungsprozesse reduzieren bzw. vermeiden (MUTHIG, 1990).

Unabhängig davon, welchen Erklärungsansatz man zur Erklärung des Fertigkeitserwerbs bevorzugt, ist doch allen Theorien gemeinsam, dass Lernmechanismen zu einer Reduktion der für die Anforderungsbewältigung benötigten kognitiven Verarbeitungsschritte führen. Der erfolgreiche Erwerb von Fahrfertigkeiten zeigt sich also in einem sparsamen Einsatz bewusster Handlungsregulation bei weitgehend automatisierter Verhaltensaufführung, die der Ausführende wahrscheinlich nicht einmal im Detail beschreiben kann, weil vielen Menschen die Beschreibung von automatisch ausgeführtem Verhalten schwerfällt (SEILER, 2000). Überspitzt ausgedrückt: Ein Ziel der (Fahrschul-) Ausbildung besteht darin, dass sich der Fahrerlaubnisbewerber einerseits bei der Bewältigung der Anforderungen von Routinehandlungen im Straßenverkehr „nichts mehr denkt“ und dass er andererseits besondere Anforderungssituationen erkennt und mittels durchdachtem Problemlösehandeln erfolgreich bearbeitet. Die Charakteristik beider Verhaltensformen liegt in der Qualität ihrer geistigen Regulation; diese lässt sich aber im äußeren Verhalten kaum zuverlässig beobachten. Allenfalls bieten noch die Reaktionsgeschwindigkeit und Reaktionsflüssigkeit des Bewerbers Indizien für das Regulationsniveau.

Dies alles lässt es schwierig erscheinen, standardisierte und zuverlässige Indikatoren für richtiges Verhalten des Bewerbers in der praktischen Prüfung zu formulieren: Es gibt in der lebensweltlichen Domäne „Straßenverkehr“ unterschiedliche Handlungsstrategien, die zur erfolgreichen Bewältigung einer Anforderungssituation führen können; mit der zeitlichen Weiterentwicklung einer Verkehrssituation verändern sich zuweilen die Erfolgswahrscheinlichkeiten möglicher Handlungsstrategien; und

nicht zuletzt hängt die Angemessenheit einer Handlungsstrategie auch von ihrem nicht beobachtbaren geistigen Realisierungsaufwand ab. Zuverlässiger als richtiges Verhalten lassen sich daher für bestimmte Anforderungssituationen beobachtbare Fehlhandlungen als Prüfungskriterium beschreiben (und als Überforderung interpretieren, s. o.), insbesondere wenn man sich auf schwerwiegende Fehler beschränkt. Dieser Zusammenhang begründet theoretisch die derzeitige Bewertungspraxis bei der praktischen Prüfung (s. Kap. 5.5).

2.3 Methodische Einordnung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung

2.3.1 Praktische und ganzheitliche Prüfungsverfahren

Welche grundlegenden Prüfungsformen und instrumentellen Basiselemente stehen für die Gestaltung der (praktischen) Fahrerlaubnisprüfung prinzipiell zur Verfügung? Um diese Frage zu beantworten, wurden bereits im Bericht zur Optimierung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung (BÖNNINGER & STURZBECHER, 2005) traditionelle Prüfungsverfahren in Anlehnung an die Systematik von EBBINGHAUS und SCHMIDT (1999) dargestellt. Die genannten Autoren unterscheiden grundsätzlich mündliche, schriftliche, praktische und ganzheitliche Prüfungsverfahren, die auch kombiniert werden können. Alle diese Prüfungsverfahren können als Einzelprüfung oder als Gruppenprüfung gestaltet werden. Für die methodische Einordnung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung sind die mündlichen und schriftlichen Prüfungsverfahren nicht relevant, wohl aber die praktischen und ganzheitlichen Verfahren.

Bei praktischen Prüfungsverfahren sollen die Prüfungsteilnehmer (berufliche) Fertigkeiten und Fähigkeiten unter Beweis stellen. Diese Prüfungsform findet vor allem in der gewerblich-technischen und handwerklichen Berufsausbildung ihre Anwendung. Hier unterscheidet man prozessorientierte („Arbeitsprobe“) und ergebnisorientierte („Prüfungsstück“, z. B. ein Gesellenstück) praktische Prüfungen; die letztgenannte Prüfungsform dürfte kaum Anregungen für die Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung bieten.

Arbeitsproben sind standardisierte Aufgaben, in denen typische sachgebietsbezogene Handlungsfolgen oder Teile davon ausgeführt werden sollen. Sie werden innerhalb einer bestimmten Zeit und unter kontinuierlicher Aufsicht realisiert. Man kann mit Arbeitsproben neben praktischen Fertigkeiten und Fähigkeiten auch Aspekte der mentalen (Arbeits-) Planung und Organisation erheben. Ergänzt

man Arbeitsproben durch mündliche Fragen, so lässt sich gleichzeitig Fachwissen prüfen. EBBINGHAUS und SCHMIDT (1999) empfehlen die kontinuierliche Bewertung von Arbeitsproben durch Beurteilungsbögen; dadurch würden die Transparenz und Objektivität bei der Auswertung gesichert.

Aus unserer Sicht scheint die praktische Fahrerlaubnisprüfung methodisch gesehen eine Art von Arbeitsprobe darzustellen. Eine Ergänzung der Prüfung durch zusätzliche Fragen während der Fahrt erscheint nicht sinnvoll (und ist im Übrigen rechtlich auch nicht zulässig¹²): Die Beantwortung von Fragen würde den Bewerber bei der stetigen Verkehrsbeobachtung behindern und damit ein Sicherheitsrisiko darstellen. Daneben würden derartige Fragen natürlich auch den Prüfungsverlauf unkontrolliert beeinflussen, also ein methodisches Problem darstellen. Einige Elemente der zu prüfenden Fahrkompetenz wie die Fahrfertigkeiten entziehen sich aufgrund des hohen Automatisierungsgrads auch prinzipiell einer Nachfrage (s. o.). Fragen nach bedeutsamen Wahrnehmungen oder die hinter wichtigen Verhaltensentscheidungen stehenden Intentionen und Antizipationen wären dagegen nach der Fahrt grundsätzlich möglich (SEILER, 2000) und könnten neue Beurteilungsaspekte begründen bzw. die Validität der Prüfung erhöhen. Allerdings wäre auch in diesem Fall zu befürchten, dass der Bewerber aufgrund des Handlungsdrucks und der Belastung während der Prüfungsfahrt derartige Details am Ende nicht mehr erinnert oder unzutreffende Antworten gibt; entweder unbewusst, weil er den Handlungshintergrund inzwischen aufgrund der nachfolgenden Ereignisse reinterpretiert hat, oder bewusst, weil er die Bewertung des Prüfers manipulieren will. Nachfragen stellen also in der Regel keine sinnvolle Beurteilungshilfe dar; die o.g. Beurteilungsbögen dagegen schon.

Zu den ganzheitlichen Prüfungsverfahren zählen EBBINGHAUS und SCHMIDT (1999, S. 87ff) „Praktische Übungen und integrierte Prüfungen“, „Projektaufgaben“, „Assessment Center“, „Computersimulierte Szenarios“ und „Planspiele“; alle diese Verfahren werden von den genannten Autoren und zusammenfassend auch von BÖNNINGER und STURZBECHER (2005, S. 31ff.) detailliert beschrieben. Allerdings stellen die Konstruktion und Anwendung von ganzheitlichen Prüfungsver-

fahren eine neuere Entwicklung dar. Deshalb fehlt bislang zu dieser Thematik noch eine klare Konzeption, welche beispielsweise die verschiedenen Termini präzise definiert (SCHMIDT et al., 2000, S. 6). Die verschiedenen Varianten ganzheitlicher Prüfungsverfahren ermöglichen das Erfassen komplexer Persönlichkeitsstrukturen, also beispielsweise des Zusammenspiels von Wissen, Einstellungen, Fähigkeiten und Fertigkeiten aus unterschiedlichen Bereichen. Mit ganzheitlichen Prüfungen sollen umfassende Handlungskompetenzen abgebildet und die Kluft zwischen Prüfung und Realität verkleinert werden. Damit sind diese Verfahren grundsätzlich auch für die geplante Optimierung der praktischen (und theoretischen) Fahrerlaubnisprüfung relevant.

Einschränkend bleibt allerdings festzuhalten, dass die „Praktischen Übungen und integrierte Prüfungen“ wie auch die „Projektaufgaben“ in der Regel Arbeitsproben mit mündlichen bzw. schriftlichen Prüfungsteilen verbinden: Dies ist jedoch – auch wenn sich plausible inhaltliche Argumente dafür finden (vgl. BÖNNINGER & STURZBECHER, 2005) und die Durchführungs-, Auswertungs- und Interpretationsobjektivität durch vorgegebene Leitlinien leicht gesichert werden könnte (EBBINGHAUS & SCHMIDT, 1999) – bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung weder geplant noch vermag es praktikable methodische Perspektiven zu eröffnen; dies legen sowohl die vorliegenden Erfahrungen mit derartigen Kombinationen als auch theoretische Überlegungen (s. o.) nahe. Letztlich sind es auch die in beiden Prüfungsverfahren fast immer enthaltenen o. g. Arbeitsproben, welche die hohe inhaltliche Validität solcher Prüfungen begründen und interessante Anregungen für die Optimierung der praktischen Prüfung liefern.

Das Assessment Center ist ein Verfahren der Verhaltensbeobachtung, bei dem (berufliche) Anforderungssituationen simuliert werden. Dieses komplexe diagnostische Verfahren wird mit mehreren Teilnehmern gleichzeitig durchgeführt, wobei die direkte und systematische Verhaltensbeobachtung Informationen erschließt, die mit anderen Methoden wie abstrakten Leistungstests kaum erfasst werden können. Die Einschätzungen erfolgen durch geschulte Beobachter, die durch ein Rotationsprinzip jeden Kandidaten wenigstens einmal bewerten. Nach KANNING (2004) besteht der Unterschied zwischen einer Arbeitsprobe und einem Assessment Center darin, dass in der Arbeitsprobe jede einzelne Übung danach bewertet wird, ob der Prozess bzw. das Produkt zufrieden stellend erscheint. Dagegen werden im Assessment Center übergeordnete Merkmalsdimensionen beobachtet, die jeweils durch mindes-

¹² Die Richtlinie für die Prüfung der Bewerber um eine Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen (Prüfungsrichtlinie) bestimmt in Nr. 5.14: „Der aaSoP soll der psychischen Belastung des Bewerbers Rechnung tragen; deshalb ist es z. B. unangebracht, dem Bewerber während der Fahrt Fehler vorzuhalten oder nach der Bedeutung von Verkehrszeichen zu fragen.“

tens zwei Aufgaben operationalisiert werden. Das Assessment Center ist wesentlich aufwändiger als die Arbeitsprobe, meist durchlaufen die Bewerber über mehrere Tage hinweg verschiedene Übungen, bei denen sie von mehreren Beobachtern bewertet werden. Beispiele für übergeordnete Merkmalsdimensionen sind administrative Fähigkeiten, soziale und kognitive Kompetenzen oder Aspekte des Leistungsverhaltens (z. B. Konzentration, Stressresistenz). Typische Übungen im Assessment Center sind Gruppendiskussionen, Rollenspiele und Präsentationen.

Es erscheint klar, dass das diagnostische Instrument des Assessment Centers wie auch der damit verbundene Aufwand kaum dem Ziel und Zweck der praktischen Fahrerlaubnisprüfung entsprechen; für eine aufwändige Beobachtung des Bewerbers durch mehrere Fahrerlaubnisprüfer reicht schon der Platz im Prüfungsfahrzeug nicht aus. Auch die Aufzeichnung der Prüfungsfahrt durch Kameras mit dem Ziel einer nachträglichen Auswertung durch mehrere Fahrerlaubnisprüfer erscheint, obwohl dies prinzipiell eine Möglichkeit der Zuverlässigkeitssteigerung bei Beobachtungsmethoden darstellt („Interrater-Reliabilität“), aus methodischen Gründen wenig praktikabel: Nur ein bei der Prüfungsfahrt anwesender Beobachter kann sich ein realistisches Bild beispielsweise von der Beobachtbarkeit von Gefahrenindizien oder vom Gefährdungsgrad einer Verkehrssituation verschaffen;¹³ die eingeschränkte Perspektive von technischen Aufzeichnungsgeräten und ihre weitgehende Begrenzung auf visuelle Eindrücke würden zu einer Verzerrung der Wahrnehmung führen, die keine valide Prüfungsbewertung mehr zulässt.

Computersimulierte Szenarios und computergestützte Planspiele schließlich sind Prüfungsverfahren, bei denen ein Ausschnitt aus der Realität auf dem Computer simuliert wird („Simulationsverfahren“). Dabei geht es um anspruchsvolle Anforderungssituationen, die dem Prüfungsteilnehmer neben Faktenwissen auch Handlungs- und Problemlösekompetenzen sowie Reaktionsfähigkeiten abverlangen. Der Prüfungsteilnehmer wird zu Beginn der Computersimulation durch schriftliche

oder akustische Erklärungen und Übungen in das Programm eingeführt und übernimmt dann eine bestimmte Rolle, in der er die verschiedenen Anforderungssituationen durchläuft. Im Gegensatz zum computersimulierten Szenario werden beim Planspiel die Realitätsmodelle inhaltlich eng gefasst und präziser abgebildet. EBBINGHAUS und SCHMIDT (1999) weisen darauf hin, dass Planspiele beim gegenwärtigen Entwicklungsstand ihre Nützlichkeit eher als Lehr- und Lernmethode denn als Prüfungsmethode entfalten.

Es bleibt festzuhalten, dass die ganzheitlichen bzw. praktischen Prüfungsverfahren ein großes Anregungspotential für die Weiterentwicklung der Fahrerlaubnisprüfung bieten. Dies gilt nicht zuletzt für die theoretische Prüfung, bei der beispielsweise mittels computersimulierter Verkehrssituationen („Virtual Reality Sequenzen“ bzw. „dynamische Fahrscenarien“) die Aufgaben zur Gefahrenlehre auf einem neuen methodischen Niveau operationalisiert und seit Jahrzehnten erhobene Forderungen nach einer handlungsorientierten Aufgabengestaltung unter Nutzung audiovisueller Mittel (HAMPEL, 1977a) eingelöst werden können. Durch „bewegte Bilder“ kann die zeitliche Dimension in neuartiger Weise in die Aufgabendarbietung und Aufgabenbeantwortung eingebracht werden, beispielsweise um befristet sichtbare, sicherheitsrelevante Informationen darstellen zu können und die Beherrschung von Denk- und Handlungsfolgen nachzuweisen, die für das Risikomanagement in der späteren Fahrpraxis notwendig sind. Ein weiteres Anwendungsgebiet dynamischer Fahrscenarien könnten Aufgaben bieten, in denen es Relativgeschwindigkeiten abzuschätzen gilt, was Fahranfängern noch schwerfällt und im Falle von Schätzfehlern gefährliche Verkehrssituationen auslösen kann. Mit derartigen Möglichkeiten wird die Ähnlichkeit von Prüfungsanforderungen und Anforderungen des Realverkehrs erhöht, was in Verbindung mit der Forcierung entsprechender moderner Lehr- und Lerntechniken, die auf Visualisierungsstrategien beruhen, auf eine Verringerung von Fahranfängerunfällen hoffen lässt. Dies gilt umso mehr, weil bei der computerbasierten Aufgabendarbietung die Komplexität der abgebildeten Verkehrssituation an den Ausbildungsstand der Fahranfänger angepasst werden kann, indem man unwichtige Details weglässt und aufgabenrelevante Details überzeichnet. Derartige unter lernpsychologischen Gesichtspunkten gestaltete Computersimulationen stellen also einen wichtigen lern-technischen Zwischenschritt auf geistiger Ebene dar, der die Prozeduralisierung von Wissen bzw. den Erwerb kognitiver Fähigkeiten und ihren Ausbau zu Fahrfertigkeiten erleichtert und fördert.

¹³ Diese Notwendigkeit eines ganzheitlichen Prüfungseindrucks wird durch eine Besonderheit der niederländischen Fahrerlaubnisprüfung unterstrichen: Hier wird als Bewertungskriterium genannt, ob sich der Fahrerlaubnisprüfer während der Prüfungsfahrt sicher gefühlt habe. Dieses Gefühl kann man nur durch teilnehmende Beobachtung und nicht mit technischen Mitteln erfassen. Zwar ist dieses Kriterium in der deutschen Prüfungsrichtlinie nicht genannt, trotzdem ist davon auszugehen, dass es auch das Prüfungsverhalten und die Prüfungsentscheidungen der deutschen Fahrerlaubnisprüfer wesentlich mitbestimmt.

Die geschilderten Möglichkeiten der Optimierung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung werden allerdings keinesfalls dazu führen, dass sich die klassische praktische Prüfung erübrigt. Die Gründe dafür wurden an anderer Stelle (BÖNNINGER & STURZBECHER, 2005, S. 33ff.) ausführlich dargelegt und sind evident: Ein computerbasiertes simulatives Prüfungsverfahren birgt die Gefahr des Scheiterns an den Prüfungsanforderungen, nicht aber eine reale Unfallgefahr für sich selbst und andere Verkehrsteilnehmer. Die Verkehrsbeobachtung, das Risikomanagement, kurz die gesamte sozio-kognitive Informationsverarbeitung finden in der Realsituation unter komplexeren Bedingungen statt als in der Computersimulation. Dies und viele andere Unterschiede zwischen Realverkehr und computerbasierten Verkehrsszenarios führen zur Unentbehrlichkeit einer Verhaltensbeobachtung des Bewerbers im Realverkehr. Allerdings können sich eine computergestützte theoretische Prüfung und eine traditionelle praktische Fahrprüfung auf einem höheren methodischen Niveau ergänzen, beispielsweise indem man Gefahrensituationen, die in der praktischen Prüfung aufgrund von saisonstypischen Witterungsbedingungen nicht prüfbar sind (z. B. Fahren bei Glatteis, wenn die praktische Prüfung im Sommer absolviert wird), in der theoretischen Prüfung oder in neuartigen Prüfungselementen (z. B. einer ergänzenden Zwischenprüfung nach einer Anzahl von praktischen Fahrstunden) mittels Computer simuliert und die Reaktionen des Fahrerlaubnisbewerbers erfasst.

Aber auch für die Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung bieten die ganzheitlichen bzw. praktischen Prüfungsverfahren methodische Anregungen. Betrachtet man die dargestellten diagnostischen Verfahren genauer, so drängt sich der Eindruck auf, dass die praktische Fahrerlaubnisprüfung nicht nur viele grundlegende Merkmale einer Arbeitsprobe erfüllt, sondern darüber hinaus auch Ähnlichkeiten mit anderen Verfahren besitzt. Beispielsweise werden in der praktischen Prüfung ähnlich wie im Assessment Center auch übergeordnete Merkmale wie „defensives“ oder „risikobewusstes Fahren“ über verschiedene (Verkehrs-) Situationen hinweg bewertet. Wichtiger noch: Die meisten vorgestellten Verfahren beruhen genauso wie die praktische Prüfung auf einer (systematischen) Verhaltensbeobachtung. Dies erlaubt es, die in den methodischen Teildisziplinen von Psychologie und Pädagogik gut beschriebenen Methoden der Kontrolle von Beobachtungsfehlern zur methodischen Qualitätssicherung bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zu nutzen. Deshalb wird im Folgenden an die beiden vorgestellten Verfahrensgruppen und insbesondere an die be-

reits diskutierten Arbeitsproben angeknüpft und vertiefend nach grundlegenden methodischen Anregungen für die Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in anderen Bereichen der pädagogischen und psychologischen Diagnostik gesucht.

Welche Bereiche bieten sich dabei an? Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass sich die Begriffe „Eignung“ und „Fähigkeit“ überlappen.¹⁴ Entsprechend findet man viele methodische Anregungen für die Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung, die im geltenden Sprachgebrauch eine „Fähigkeitsprüfung“ ist, in der beruflichen Eignungsdiagnostik. Die Sichtung diesbezüglicher Literatur erscheint für die Betrachtung der praktischen Prüfung besonders interessant, weil bei der Fahrprüfung bestimmte (Fahr-)Kompetenzen und Fahrverhalten erfasst werden sollen und die berufliche Personal- bzw. Eignungsdiagnostik ebenfalls Kompetenzen misst, die bestimmten Verhaltensweisen zugrunde liegen; darüber hinaus betrachtet sie auch das Verhalten und die Verhaltenskonsequenzen selbst (KANNING, 2004).

2.3.2 Die praktische Fahrerlaubnisprüfung als Arbeitsprobe

Bei der Personal- bzw. Eignungsdiagnostik unterscheidet man zwischen konstruktorientierten, biographischen und simulationsorientierten Verfahren (SCHULER, 2001). Konstrukt- oder eigenschaftsorientierte Verfahren erheben mit Hilfe von Tests relativ stabile Merkmale wie die Intelligenz eines Berufsbewerbers; biographische Verfahren erfassen dagegen die Biographie von Bewerbern mit Hilfe von Interviews oder Fragebögen. Während diese beiden Ansätze für die theoretische Beschreibung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung nicht relevant sind, erscheint eine Betrachtung der simulationsorientierten Verfahren Erfolg versprechend. Diese Verfahrensgruppe dient nämlich der Erfassung von Verhaltensmustern, die in ähnlicher Form am künftigen Arbeitsplatz gefordert werden, und beruht auf dem Einsatz von Arbeitsproben (ebenda). Mit dem Ansatz, im diagnostischen Verfahren eine möglichst repräsentative Stichprobe des Verhaltens bei einer realen (beruflichen) Aufgabe zu erheben, entspricht das methodische Vorgehen also prinzipiell dem der praktischen Fahrerlaubnisprüfung (s. o.).

¹⁴ „Eignung“ bedeutet „das Insgesamt der im Individuum liegenden Bedingungen für das Eintreten positiv bewerteter Ereignisse im Berufsleben oder in der Schullaufbahn“ (vgl. DORSCH et al., Hrsg., 1994, S. 161); „Fähigkeit“ bedeutet „die Gesamtheit der zur Ausführung einer bestimmten Leistung erforderlichen Bedingungen“ (ebd., S. 200ff.).

Die Arbeitsprobe stellt eine der ältesten und effektivsten Methoden der Personaldiagnostik dar (KANNING, 2004). Mit dieser Methode wird zum einen die Art und Weise eines Handlungsprozesses und zum anderen das Handlungsergebnis einer systematischen Beobachtung und Bewertung durch Fachexperten unterzogen; bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung steht die prozessorientierte Betrachtungsweise im Vordergrund. Bei der Durchführung einer Arbeitsprobe könnte man die (Arbeits-)Aufgaben auch realitätsnah simulieren. Dies ist bei der praktischen Prüfung aber aus schon dargelegten Gründen nicht wünschenswert (s. o.), denn die Prüfungsdurchführung mittels einer realen Aufgabe bzw. im Realverkehr führt dazu, dass man besonders valide herausfinden kann, ob der Bewerber die Aufgabe tatsächlich bewältigen kann.

Bei der Betrachtung von Arbeitsproben unterscheidet man zwischen (psycho-)motorischen Aufgaben, individuellen situationsgebundenen Aufgaben und interaktiven situationsgebundenen Aufgaben. Die praktische Fahrerlaubnisprüfung lässt sich nicht ohne weiteres einer dieser Kategorien zuordnen, da sie sowohl motorische Fertigkeiten als auch situationsgebundene Reaktionen überprüft und im sozialen Kontext der anderen Verkehrsteilnehmer stattfindet. Wichtiger als der Aspekt der Kategorisierung ist aber vermutlich ohnehin der Aspekt der methodischen Qualität von Arbeitsproben.

Nach KANNING (2004) besteht der größte Vorteil von inhaltlich und methodisch fundierten Arbeitsproben in ihrer sehr hohen Validität. In einer Metaanalyse von SCHMIDT und HUNTER (1998) erreichte kein anderes eignungsdiagnostisches Verfahren eine vergleichbar hohe Validität ($r = .54$). Dadurch wie auch durch die Tatsache, dass sie einen guten Einblick in die konkrete künftige Arbeitstätigkeit ermöglicht, genießt die Arbeitsprobe eine große Akzeptanz unter den (Berufs-) Bewerbern bzw. Probanden.

SCHULER (2001) betont, dass das Ergebnis von Arbeitsproben ein guter Indikator für die maximale Leistungsfähigkeit von Probanden sei, die um die Beobachtung und Bewertung wissend „alles geben“ würden. Unklar bleibt aber die Vorhersagequalität der Ergebnisse von Arbeitsproben für das typische Leistungsverhalten in (künftigen) Alltagssituationen ohne Anreize für maximales Leistungsverhalten. In einem Experiment von SACKETT, ZEDECK und FOGLI (1988) korrespondierte die maximale Geschwindigkeitsleistung von Kassiererinnen mit ihrer typischen Leistung nur mit einer Stärke von $r = .32$. Das Vorgesetztenurteil zur Ge-

schwindigkeitsleistung korrelierte höher mit der maximalen Leistung ($r = .36$) als mit der typischen ($r = .18$), vermutlich weil maximale Leistungen nur in bestimmten Anreizsituationen gezeigt werden, also beispielsweise in Anwesenheit des Vorgesetzten. Auf die praktische Fahrerlaubnisprüfung übertragen liefert dieses Ergebnis einen Hinweis darauf, dass in einer Prüfungssituation unter Umständen vorsichtiger und rechtstreuer gefahren wird als in späteren Alltagssituationen, denken wir beispielsweise an die konsequente Beachtung von Geschwindigkeitsbeschränkungen. Allerdings schlägt der leistungssteigernde prüfungsbedingte Motivationsanreiz bei vielen Bewerbern zumindest beim Prüfungsanfang in Nervosität oder gar Prüfungsangst um, was das Leistungsniveau wiederum absenken kann.

Um eine Arbeitsprobe methodisch angemessen als diagnostisches Instrument einzusetzen, müssen nach KANNING (2004) bestimmte Standards erfüllt sein:

- Die Arbeitsprobe muss auf einer Anforderungsanalyse beruhen und eine repräsentative Auswahl wichtiger Arbeitsaufgaben enthalten; diese Aufgaben müssen die Arbeitsrealität in den leistungsrelevanten Merkmalen möglichst ähnlich abbilden.
- Die Bewertung der Arbeitsprobe sollte aufgrund einer systematischen Verhaltensbeobachtung erfolgen, und es müssen eindeutige und verbindliche Kriterien zur Beurteilung des Verhaltens existieren.
- Das Verfahren muss evaluiert werden (was in der Regel voraussetzen dürfte, dass eine Dokumentation des Verfahrensgangs und des Verfahrensergebnisses erfolgt).
- Die Beobachtung sollte durch mindestens zwei unabhängige Beobachter erfolgen, die Experten für die zu beurteilende Arbeitstätigkeit darstellen und zuvor geschult werden müssen.

Die beschriebenen Standards verdeutlichen einerseits, dass sich eine methodisch qualifizierte Arbeitsprobe bzw. praktische Fahrerlaubnisprüfung auf Anforderungskataloge (s. Kap. 5.4) sowie auf Beobachtungskategorien und auf Bewertungs- und Entscheidungskriterien (s. Kap. 5.5) stützen muss, die auf einer wissenschaftlichen Grundlage beruhen und kontinuierlich an die sich verändernden Anforderungen der (Verkehrs-)Praxis angepasst werden müssen. Diese Forderung scheint auf den ersten Blick mit den bereits dargelegten grundsätzlichen Zweifeln hinsichtlich der Standardisierbarkeit der praktischen Prüfung im herkömmlichen Sinne zu kollidieren, lässt sich aber als methodische Herausforderung bei der Objektivitätssiche-

rung durchaus erfüllen, wie noch gezeigt werden soll. Andererseits wird offenkundig, dass eine hohe Prüfungsqualität ohne ein systematisches und professionelles Beobachtungsverhalten der Fahrerlaubnisprüfer nicht zu erreichen ist. Deshalb wenden wir uns nun detaillierter der Methode der Verhaltensbeobachtung zu.

2.3.3 Die praktische Fahrerlaubnisprüfung als Verhaltensbeobachtung

Unter einer Beobachtung versteht man die zielgerichtete und methodisch kontrollierte Wahrnehmung von Objekten, Ereignissen und Prozessen. Die Beobachtung ist die grundlegende Methode der Datengewinnung in den Erfahrungswissenschaften; beim Beobachtungsprozess sind mehrere Aspekte zu unterscheiden: (1) der Beobachter, (2) das Beobachtungsobjekt, (3) die Beobachtungsumstände, (4) die Beobachtungsmittel wie Sinnesorgane und Hilfsmittel sowie (5) das theoretische Wissen, mit denen die Aspekte (1) bis (4) aufeinander bezogen werden (DORSCH et al., Hrsg., Psychologisches Wörterbuch, 1994). Beobachten umfasst aber neben der sorgfältigen Wahrnehmung auch die Registrierung von Ereignissen, Vorgängen oder Verhaltensweisen; dabei lässt sich Verhalten direkt beobachten, während man die dahinter liegenden Motive, Fähigkeiten und Gefühle nur indirekt erschließen kann (FISSENI, 2004). Dem Beobachter bleibt also beispielsweise weitgehend verschlossen, wie die Beobachteten das beobachtete Geschehen subjektiv empfinden.

Entsprechend den o. g. Beobachtungsaspekten können Beobachtungsmethoden nach unterschiedlichen Merkmalen klassifiziert werden (KANNING, 2004), beispielsweise

- nach der Rolle des Beobachters (Selbst- vs. Fremdbeobachtung, teilnehmende vs. nicht teilnehmende Beobachtung, offene vs. verdeckte Beobachtung),
- nach der Beobachtungsumgebung (natürliche vs. künstliche Beobachtung bzw. Alltagsverhalten vs. künstliche Aufgabenstellungen),
- nach organisatorischen Besonderheiten wie der Dauer der Beobachtung, der Nutzung technischer Hilfsmittel oder der Anzahl der Beobachter und
- nach der Nutzung von Kategorien für die zu beobachtenden Verhaltensweisen.

Die praktische Fahrerlaubnisprüfung könnte man anhand dieser Klassifizierungsmerkmale als Fremdbeobachtung kennzeichnen, die ohne die

Nutzung technischer Mittel zur Aufzeichnung durchgeführt wird. Es liegen keine „echten“ Kategorien für das zu beobachtende erwünschte Verhalten vor. Allerdings gibt es eine Art „negativ formulierter“ Bewertungskriterien in Form einer „Fehlerliste“, also einer Liste von Fehlhandlungen (s. o., z. B. das Nichtbeachten des Lichtsignals „Rot“), die entweder alleine oder in Kombination zum Nichtbestehen der Fahrprüfung führen. Es handelt sich zwar um eine Prüfung in natürlichen Verkehrssituationen, trotzdem muss man im methodischen Sinne eher von einem künstlichen bzw. simulativen Aufgabenkontext sprechen, da die gefahrene Strecke vom Bewerber nicht frei gewählt, sondern vom Fahrerlaubnisprüfer nach bestimmten Kriterien festgelegt wird. Außerdem handelt es sich um eine offene und teilnehmende Beobachtung durch einen Beobachter.

Beobachtungsverfahren besitzen spezifische methodische Vorzüge und Nachteile. Der Vorteil von Beobachtungsverfahren besteht in der Möglichkeit, ein Geschehen komplex zu erfassen und vielseitig auszuwerten. Beispielsweise lassen sich auch unerwartete Verhaltensweisen beobachten, was aber auch die Gefahr einer geringen Vergleichbarkeit von Beobachtungseinheiten und einer gewissen Bewertungswillkür impliziert, die insbesondere bei so genannten „freien Beobachtungen“ (ohne jede Vorgabe von Durchführungs- und Auswertungsregeln für den Beobachter) bzw. unstandardisierten Beobachtungen gegeben ist. Daher und weil nicht das gesamte Verhaltensspektrum eines Menschen beobachtet werden kann, empfiehlt sich die Festlegung von zu beobachtenden Verhaltenskategorien. Die Auswahl derartiger Verhaltenskategorien kann nach FISSENI (2004) entweder deduktiv, also theoriegeleitet, oder induktiv bzw. empirisch erfolgen. Aus mehreren konkreten Beobachtungen zu unterschiedlichen Verhaltenskategorien kann man dann zusammenfassende Rückschlüsse auf dahinter liegende allgemeinere Verhaltensmuster und Kompetenzqualitäten ziehen. Beispielsweise würde bei einem Bewerber die Beobachtung

- eines „Hineindrängens“ zwischen Fahrzeugen bei Fahrstreifenwechseln oder beim Auffahren auf Autobahnen,
- eines unzureichenden Seitenabstands zu Radfahrern beim Überholen in Engstellen,
- eines Nichtgewährens von Eingliederungsmöglichkeiten bei einseitigen Fahrbahnverengungen („Reißverschlussverfahren“) und
- eines Nichtbeachtens von Fußgängern an Zebrastreifen

insgesamt einen Hinweis auf ein rücksichtsloses und riskantes Fahrverhalten sowie auf mangelnde Antizipationsfähigkeit darstellen. Die festzulegenden Verhaltenskategorien dürfen dabei inhaltlich nicht zu „schmal“ sein (die daraus resultierende Vielfalt würde die Beobachtung erschweren), aber auch nicht zu „breit“ (das würde die Interpretation behindern); außerdem sollten sie disjunkt und vollständig definiert sein.

Welche methodischen Nachteile besitzen Beobachtungsverfahren? Beobachtungsverfahren sind in der Regel zeit- und kostenaufwändig. Dies trifft auch für die praktische Fahrerlaubnisprüfung zu, vergleicht man sie beispielsweise mit der theoretischen Prüfung, und schlägt sich auf die Prüfungskosten für den Bewerber nieder. Darüber hinaus können Beobachter- und Beurteilereffekte die Beobachterwahrnehmung verzerren. Beobachtungsfehler resultieren aus den Leistungsgrenzen des Beobachters. Solche Leistungsgrenzen werden beispielsweise durch Reaktionsbesonderheiten, Aufmerksamkeitsschwankungen oder Ermüdung verursacht. Da die Beurteilung kaum von der Beobachtung zu trennen ist, werden meist auch die Beurteilungsfehler zu den Beobachtungsfehlern gerechnet. Wichtige Beurteilungsfehler sind der „Halo“- oder „Hof“-Effekt, die „Zentrale Tendenz“ sowie die zu frühe Interpretation und Wertung (s. u.).

Eine Reihe von Gefahren für die Beobachtungsgüte und vor allem die bereits angesprochenen Beobachtereffekte ergeben sich aus der Tatsache, dass die Beobachtung auf Wahrnehmungsprozessen beruht. Zu ungenauen Beobachtungsergebnissen können insbesondere Strukturierungseigenschaften der menschlichen Wahrnehmung wie Selektion, Fixation, Organisation und Akzentuierung führen (INGENKAMP, 1997). Mit Selektion ist gemeint, dass der Mensch in jedem Augenblick nur einen beschränkten Teil seines Lebensraums erlebt und zudem aktiv aus dem Reizangebot auswählt. Unter Fixation versteht man, dass aus der Fülle der Wahrnehmungsreize vorrangig diejenigen ausgewählt werden, die unseren Erwartungen entsprechen. Auch durch die Organisation, die auf die Ganzheitlichkeit unserer Wahrnehmung deutet, können Reize bzw. Informationen so umstrukturiert werden, dass sie zu den Vorstellungen des Beobachters passen. Bei der Akzentuierung erhalten einzelne Wahrnehmungen ein besonderes Gewicht für Einschätzungen oder Entscheidungen. Derartige Wahrnehmungsverzerrungen führen beispielsweise dazu, dass überdurchschnittlich attraktive Menschen von anderen Menschen (DION, BERSCHIED & WALSTER, 1972) und sogar von psychologisch ausgebildeten Be-

rufsangehörigen wie Lehrern (CLIFFORD & WALSTER, 1973) als intelligenter und leistungsfähiger wahrgenommen werden als durchschnittlich attraktive Menschen („Schönheitsstereotyp“). In Folge davon verhalten sich attraktive Personen dann auch oft selbstbewusster, sind sozial kompetenter und weisen weniger soziale Ängste auf, weil Menschen dazu neigen, das von ihnen erwartete Verhalten zu zeigen (SNYDER, TANKE & BERSCHIED, 1977).

Weitere für Fahrerlaubnisprüfer wichtige und ebenfalls auf diesen Strukturierungseigenschaften beruhende Beobachtungsfehler sind Referenzfehler. Dazu gehören die Maßstabsfehler, also wenn ein Beobachter überwiegend zu streng oder zu milde urteilt oder eine Tendenz „zur Mitte“ zeigt. Ein Überblick über mögliche Verzerrungseffekte findet sich bei FISSENI (2004), FASSNACHT (1995) oder FITTKAU (1978); dazu gehören:

- der „Hof-Effekt“ oder „Überstrahlungs-Effekt“ (ein zentrales Merkmal eines Beobachteten bestimmt die Eindrucksbildung und Bewertung des Beobachters),
- der „Positions-Effekt“ (der erste oder letzte Eindruck vom Beobachteten steuert die Beurteilung des Beobachters),
- der „Milde-Effekt“ bzw. „Strenge-Effekt“ (sympathische Probanden werden milder und unsympathische Probanden werden strenger beurteilt als zu erwarten wäre),
- der „Zentrale-Tendenz-Effekt“ (der Beobachter vermeidet extreme Urteile),
- der „Kontrast-Effekt“ bzw. „Ähnlichkeits-Effekt“ (beim Beobachteten werden vor allem Merkmale auffällig, die der Beobachter selbst nicht hat bzw. auch hat),
- der „Erwartungs-Effekt“ (der Beobachter lässt sich von ungeprüften Hypothesen leiten, z. B. „Frauen können nicht einparken“),
- Eingriffe des Beobachters in den Beobachtungsablauf (z. B. durch Zwischenfragen, s. o.) können die Objektivität und Validität der Beobachtung verringern,
- zu viele Beobachtungskategorien können den Beobachter überfordern,
- unscharfe Beobachtungskategorien (z. B. „Verkehrsbeobachtung“) lassen zu viel Interpretationsspielraum zu und
- der Beobachter ist mit den Besonderheiten der zu beobachtenden Zielgruppe oder mit den Beobachtungskategorien zu wenig vertraut.

Die dargestellten methodischen Nachteile von Beobachtungen können nach Ansicht von Fachexperten teilweise dadurch kompensiert werden, dass Beobachtungen mit Selbsteinschätzungen der Beobachteten (bei der praktischen Prüfung also vom Fahrerlaubnisbewerber) und Fremdeinschätzungen weiterer Beteiligter (also durch den bei der Prüfung anwesenden Fahrlehrer) verbunden und komplex ausgewertet werden (KÖTTER & NORDMANN, 1987). Dadurch nimmt aber der zeitliche und finanzielle Aufwand bei der Durchführung und Auswertung der Beobachtung zu. Dies ist ein Grund, warum die dargestellte Möglichkeit, Beobachtungsfehler des Prüfers durch Einschätzungen des Bewerbers oder Fahrlehrers zu kontrollieren, als wenig praktikabel erscheint.

Es gibt aber noch einen wichtigeren Grund: Insbesondere in bedeutsamen sozialen Situationen wie der praktischen Prüfung werden die situativen Wahrnehmungs- und Gedächtnisinhalte von den subjektiven Interessen und Motivationen der Beteiligten wie auch von ihrem Wissen und ihren kognitiven Fähigkeiten stark beeinflusst. Dies führt im schlimmsten Fall zu den bereits dargestellten Beobachtungs- und Beurteilungsfehlern. In jedem Fall resultieren daraus aber unterschiedliche Beobachtungsperspektiven und Beurteilungsergebnisse, ohne dass einer der Beteiligten mit seiner Einschätzung aus seiner subjektiven Sicht die „Unwahrheit“ sagen würde. Dieser in der Pädagogischen Psychologie empirisch gut belegte Grundsatz (STURZBECHER & FREYTAG, 1999) führt dazu, dass man die Einschätzungen eines Interaktionspartners insbesondere in „asymmetrischen Interaktionen“, also wenn es ein ausgeprägtes Status- und Interessengefälle der Beteiligten gibt, nicht zur Validierung der Einschätzungen der anderen Interaktionspartner heranziehen kann. Derartige Macht- und Interessenunterschiede existieren bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung; deshalb können prinzipiell weder der Fahrerlaubnisbewerber noch der Fahrlehrer die Bewertung des Fahrerlaubnisprüfers kontrollieren.

Die genannten Fehlerquellen sorgen einerseits dafür, dass Beobachtungsmethoden niemals die Validität von qualifizierten experimentellen Verfahren erreichen werden; andererseits können die möglichen Beobachtungs- und Beurteilungsfehler die Beobachtungsverfahren als Verfahrensklasse zur Informationsgewinnung nicht entwerten. Bei wissenschaftlich fundierten Beobachtungen werden Fehlerquellen weitgehend durch Regeln zur Durchführung und Auswertung der Beobachtung sowie durch eine darauf aufbauende intensive Beobachterschulung minimiert. Metaanalytische Befunde legen für diese Schulung eine Kombinati-

on aus einem Bezugsrahmen- oder Verhaltensbeobachtungstraining und einem Beurteilerfehlertraining nahe (SCHULER, 2001). Im Rahmen der Beobachterschulung müssen die Beobachter über mögliche Verzerrungstendenzen aufgeklärt werden. Darüber hinaus müssen ihnen insbesondere durch videogestützte Beobachtertrainings Techniken vermittelt werden, um etwaige Beobachtungs- und Beurteilungsfehler zu kontrollieren. Schließlich empfiehlt es sich auch, die sprachliche Darstellung von beobachteten Verhaltensweisen zu üben, um einen einheitlichen Sprachgebrauch der Beobachter und damit auch ihre Wahrnehmungsschärfe und ihren fachlichen Austausch zu fördern. Prinzipiell erscheint die instrumentelle Zuverlässigkeit eines Beobachtungsverfahrens desto höher, je präziser man die zu beobachtenden Verhaltensweisen bzw. Beobachtungskategorien definiert und je mehr Beobachtungseinheiten zu einer bestimmten Beobachtungskategorie vorliegen (FISSENI, 2004).

Zusammenfassend lassen sich mit Blick auf die praktische Fahrerlaubnisprüfung folgende Qualitätsanforderungen an eine Beobachtung festhalten (KANNING, 2004):

- Interessiert man sich für die einem Verhalten zugrunde liegenden Kompetenzen, muss das Verhalten eines Probanden in mehreren voneinander unabhängigen Situationen beobachtet werden.
- Die Beobachtung muss systematisch erfolgen, d.h. für alle Beobachter und Probanden sind die Beobachtungsumgebung und -situation, die Beobachtungskategorien sowie die Durchführung der Beobachtung und die Bewertung des Verhaltens verbindlich festzulegen.
- Die Beobachter werden für ihre Aufgaben zuvor speziell geschult.
- Die Beobachter nehmen nicht aktiv am Geschehen teil.
- Es werden mehrere Beobachter eingesetzt, die unabhängig voneinander arbeiten.

Die beiden letztgenannten Punkte lassen sich bei der praktischen Prüfung nur eingeschränkt bzw. gar nicht verwirklichen (s.o.): Der Fahrerlaubnisprüfer muss für die valide Beurteilung der Prüfungsleistung über die gleichen Sinneswahrnehmungen verfügen können wie der Fahrerlaubnisbewerber, daher ist eine teilnehmende Beobachtung unumgänglich. Darüber hinaus gestaltet der Fahrerlaubnisprüfer mittels seiner Prüfanweisungen die Prüfung; dies ist die einzige Möglichkeit, die wenig planbaren Bedingungen der Prüfungsfahrt prüfungsdidaktisch zu strukturieren. Auch auf diese

Instruktionen kann daher nicht verzichtet werden, zumal sie auch eine Möglichkeit darstellen, Fahraufgaben erneut oder zusätzliche Fahraufgaben zu stellen und damit die Beobachtungseinheiten für eine bestimmte zu prüfende Kompetenz an die vom Bewerber gezeigten Prüfungsleistungen anzupassen (s. Kap. 5.5: „adaptive Prüfstrategie“). Da schließlich die räumliche Enge im Prüfungsauto den Einsatz mehrerer unabhängiger Fahrerlaubnisprüfer erschwert, erscheint eine sorgfältige Schulung der Prüfer umso wichtiger. Diese Schulung muss über das bereits angesprochene Beobachtungs- und Beurteilungstraining hinausgehen. Dabei ist an eine fundierte prüfungsdidaktische Grundausbildung der Fahrerlaubnisprüfer gedacht, die auch Fragen der Prüfungsgestaltung umfasst und die durch berufsbegleitende Fortbildungsangebote, Supervision und Beratung ergänzt wird (TINNEFELD, 2002).

2.3.4 Die praktische Fahrerlaubnisprüfung als kriterienorientierter Test

Die praktische Fahrerlaubnisprüfung lässt sich schließlich hinsichtlich ihres inhaltlichen Bezugs zur Fahrschüler-Ausbildungsordnung, hinsichtlich der abzubildenden Prüfungsinhalte und hinsichtlich ihrer Aufgabenstruktur als gering strukturierter kriterienorientierter Test einordnen (HAMPEL, 1977). Kriterienorientierte oder „lehrzielorientierte“ Tests erfassen, ob Lernende (z. B. Schüler, Auszubildende, Fahrschüler) die vorgegebenen Ausbildungsziele erreicht haben. Anders ausgedrückt: Beim methodischen Konzept der „Kriteriumsorientierten Messung“ („KOM“) richtet sich die Hauptfragestellung nicht auf differentialdiagnostische Aussagen bzw. die Inbezugsetzung der Test- oder Beobachtungsergebnisse einer Person mit anderen Personen oder statistisch gewonnenen Normen, sondern auf Aussagen hinsichtlich der Erreichung eines Ausbildungsziels.

Eine an Ausbildungszielen orientierte Messung wie die praktische Fahrerlaubnisprüfung erfordert nach den Vorgaben der pädagogischen Psychologie eigene Methoden der empirischen Entwicklung und Überprüfung. Diese beschreibt FRICKE (1974, S. 17) zusammenfassend wie folgt: „Ein lehrzielorientierter Test ist ein wissenschaftliches Routineverfahren zur Untersuchung der Frage, ob und eventuell wie gut ein bestimmtes Lehrziel erreicht ist. Die hierbei verwendeten Testaufgaben [...] dienen dazu, den individuellen Fähigkeitsgrad eines Schülers mit einem gewünschten Fähigkeitsgrad zu vergleichen. Für diesen Vergleich sind erforderlich (1) eine Quantifizierung des Lehrziels, (2) eine quantitative Erfassung der Schülerleistung und (3) ein Meßmodell für die zufallskritische Ent-

scheidung darüber, ob das Lehrziel erreicht ist. Zur Berechnung der Testgütekriterien ist eine spezielle lehrzielorientierte Testanalyse notwendig“.

Die Sinnhaftigkeit der vorgenommenen methodischen Einordnung erschließt sich erst völlig, wenn man den inhaltlichen Aufbau der Prüfung sowie ihre Geschichte, Durchführung und Auswertung dargestellt hat (s. Kap. 4 und 5). Trotzdem muss diese Einordnung bereits an dieser Stelle erfolgen, weil sie prinzipielle Bedeutung für die Auswahl der Strategien zur Beurteilung der methodischen Güte der praktischen Prüfung und die Interpretation der Güteparameter hat. So haben lehrzielorientierte Tests wie die praktische Fahrerlaubnisprüfung oft eine geringe Varianz bei den Prüfungsergebnissen, d. h. die meisten Prüfungsteilnehmer bestehen die Prüfung. Bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung lassen sich diese erfolgreichen Teilnehmer darüber hinaus aufgrund der Beobachtungsmethodik hinsichtlich ihrer gezeigten Leistungen kaum weiter differenzieren (s. Kap. 5.5; Erfassung der Beobachtungsdaten); dieser „Deckeneffekt“ mindert extrem die Chancen zum Auffinden von (statistischen) Zusammenhängen zwischen den Prüfungsergebnissen und externen Validitätskriterien. Dies ist bei der Verwendung eines Messmodells, das auf kriteriumsorientierten Messungen beruht, ein bekanntes methodisches Problem und schwer zu umgehen, wenn man nicht ganz auf die Darstellung von (statistischen) Zusammenhängen zu Außenkriterien verzichten will (GUTHKE, 1990).

2.4 Kriterien zur Beurteilung der methodischen Qualität der praktischen Fahrerlaubnisprüfung

2.4.1 Die Hauptgütekriterien im Überblick

Bereits am Anfang des vorliegenden Kapitels „Methodische Grundlagen“ wurde darauf hingewiesen, dass die praktische Fahrerlaubnisprüfung genauso wie die theoretische Prüfung hinsichtlich ihrer methodischen Qualität den üblichen Gütekriterien für Tests bzw. Prüfungen (LIENERT & RAATZ, 1998; BEINER, 1982) genügen muss. Die Hauptgütekriterien (1) Objektivität, (2) Zuverlässigkeit (Reliabilität) und (3) Gültigkeit (Validität) seien an dieser Stelle noch einmal kurz vorgestellt, bevor die Frage diskutiert wird, welche Besonderheiten die praktische Prüfung hinsichtlich der Verwendung dieser Kriterien aufweist. Vorausgeschickt sei, dass die Objektivität und die Zuverlässigkeit notwendige, aber nicht hinreichende Voraussetzungen für die Gültigkeit eines Verfahrens darstellen.

(zu 1) Hinsichtlich des ersten Hauptgütekriteriums lassen sich mit Blick auf die praktische Prüfung drei Aspekte unterscheiden:

- Durchführungsobjektivität liegt vor, wenn die Prüfung für alle Fahrerlaubnisbewerber unter einheitlichen Bedingungen erfolgt. In diesem Zusammenhang erscheinen Durchführungsbestimmungen (z. B. in Hinblick auf die Prüfungszeit, die Nutzung von Hilfen oder die Interaktion zwischen den Prüfungsbeteiligten) wünschenswert;
- Auswertungsobjektivität ist gegeben, wenn unterschiedliche Fahrerlaubnisprüfer beim Auswerten derselben Prüfungsleistungen zu gleichen Ergebnissen gelangen. Dazu müssen Auswertungskategorien und -regeln existieren, nach denen beurteilt werden kann, ob eine Aufgabe richtig oder falsch, vollständig oder unvollständig gelöst wurde;
- Interpretationsobjektivität bedeutet, dass verschiedene Fahrerlaubnisprüfer aus dokumentierten Beobachtungsergebnissen die gleichen Schlussfolgerungen ziehen.

Grundsätzlich wird eine hohe Verfahrensobjektivität methodisch gewährleistet, indem man die Inhalte und Anwendungsmodalitäten aller Bestandteile der Verfahrensdurchführung und Verfahrensauswertung so weit wie möglich standardisiert, also schriftlich festlegt. Das Maß der Objektivität eines Beobachtungsverfahrens bestimmt man empirisch nach FISSENI (1990) als „Auswerter-Übereinstimmung“.

(zu 2) Das Zuverlässigkeits-Kriterium bezieht sich nicht auf die Verfahrensinhalte, sondern auf den instrumentellen Bewertungsvorgang selbst. Ziel ist es sicherzustellen, dass das gesamte eingesetzte Verfahren zuverlässig arbeitet, also das Beobachtungsergebnis nicht von zufälligen Einflüssen auf den Beobachtungsvorgang abhängt. Ein zuverlässiges Verfahren erkennt man u. a. daran, dass bei einem wiederholten Verfahrenseinsatz unter gleichen Umständen auch wieder die gleichen Ergebnisse erzielt werden („Stabilität“). Nun kann man zwar eine Fahrerlaubnisprüfung in der Praxis nicht unter gleichen Umständen wiederholen; wenn man aber eine Prüfung videographieren würde, könnte man die Aufzeichnung beliebig oft auswerten und so die Zuverlässigkeit des Beobachtungsverfahrens untersuchen. Die methodischen Einschränkungen, denen man dabei im Falle der praktischen Prüfung begegnen würde, sind schon dargelegt worden.

(zu 3) Das Gültigkeitskriterium schließlich richtet sich auf die sachlich-inhaltlichen Aspekte eines

Verfahrens bzw. der praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Gültig ist ein Verfahren, wenn es diejenigen Merkmale, die es messen soll, auch tatsächlich erfasst (LIENERT & RAATZ, 1998). Es stellt sich also die Frage, wie genau die Beobachtung des Fahrerlaubnisprüfers wirklich die Fahrkompetenz des Fahrerlaubnisbewerbers misst. Der Grad dieser inhaltlichen Genauigkeit ist von unterschiedlichen Einflüssen abhängig (z. B. Bewerberstichprobe, eingesetzte Fahrerlaubnisprüfer) und kann auf unterschiedlichen Wegen bestimmt werden. Dabei unterscheidet man in Abhängigkeit vom Vorgehen bei der Gewinnung der Gültigkeitsaussagen u. a. die Inhaltsvalidität und die Kriteriumsvalidität.

Inhaltsvalidität liegt vor, wenn Beurteilungskriterien augenscheinlich so beschaffen sind, dass sie die zu erfassenden Merkmale abbilden. Diese Inhaltsvalidität wird einem Verfahren in der Regel durch eine Expertenbeurteilung zugebilligt. Im Falle der praktischen Fahrerlaubnisprüfung würde das bedeuten, dass man ausgewiesene unabhängige Fachexperten bittet, die Gültigkeit der Prüfung zu beurteilen. Die Kriteriumsvalidität eines Verfahrens bezieht sich dagegen auf den Grad des Zusammenhangs zwischen den mit diesem Verfahren erfassten Merkmalen und einem unabhängig davon erhobenen Außenkriterium. Es gibt zwei Arten von kriteriumsbezogener Validität. Bei der „Übereinstimmungsvalidität“ werden das Verfahrensergebnis und das Außenkriterium zur gleichen Zeit erhoben und auf Übereinstimmungen hin untersucht, während bei der „Vorhersagevalidität“ ermittelt wird, wie sich ein in der Zukunft liegendes Außenkriterium mit dem Verfahrensergebnis vorhersagen lässt („Prognostische Validität“). Werden also beispielsweise die Prüfungsergebnisse von Fahrerlaubnisbewerbern bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung gemessen und mit Leistungseinschätzungen ihrer Fahrlehrer verglichen, analysiert man die „Übereinstimmungsvalidität“. Wird dagegen untersucht, ob Prüfungsleistungen mit der Häufigkeit später als Fahranfänger im Realverkehr begangener Verkehrsdelikte oder erlebter Verkehrsunfälle korrespondieren, dann wird die prognostische Validität der praktischen Fahrerlaubnisprüfung ermittelt.

Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass die praktische Fahrerlaubnisprüfung einen gering strukturierten kriterienorientierten Test mit geringem Schwierigkeitsgrad darstellt und dies die Chancen zum Auffinden von statistischen Zusammenhängen zwischen den Prüfungsergebnissen und externen Validitätskriterien mindert. Trotz dieses methodischen Problems betont HAMPEL (1985), dass es sich bei der Fahrerlaubnisprüfung um ein Teilstück eines Sicherheitssystems handele

und daher über die Lernziel-Orientierung hinaus auch eine Orientierung an relevanten Außenkriterien zu fordern sei. Als wichtigstes Außenkriterium sieht er mögliche Auswirkungen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung auf das reale Unfallgeschehen an; daher sollten sich seiner Ansicht nach sowohl die Konstruktion von Fahraufgaben und die Bewertung von Prüfleistungen als auch die übergeordnete Beurteilung der Prüfungsqualität und -effizienz am Unfallgeschehen orientieren: Bei Diskussionen um jedwede Reform der Fahrerlaubnisprüfung sowie der Fahrausbildung selbst müsse der Grundsatz gelten, dass das reale Unfallgeschehen ein Kriterium für den Erfolg solcher Reformen darstellt. Dem ist auch aus heutiger Sicht nichts hinzuzufügen; nimmt man diese Forderung für die geplante Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung ernst, so ist das herkömmliche Fahraufgabensystem inhaltlich stärker an die gegenwärtig wichtigsten Unfallursachen der Fahranfänger heranzuführen. Dies schließt regional-spezifische Unfallursachen ein, wie sie sich auf bestimmten Gefahrenstrecken finden (s. Kap. 1, 5.4 und 8).

2.4.2 Besonderheiten der Gütebeurteilung bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung

Wie kann man nun an die Analyse der methodischen Güte der praktischen Fahrerlaubnisprüfung herangehen? Eine interessante Anregung zur Beantwortung dieser Frage bieten KÖTTER und NORDMANN (1987, S. 134). Diese Autoren haben auf der Grundlage einer vergleichenden Analyse von forschungsmethodischen Publikationen zu Beobachtungsverfahren einen dreischrittigen Planungs- und Kontrollablauf herausgearbeitet, der die methodische Güte von Beobachtungsergebnissen sichern soll, wenn bei großen Beobachtungsreihen vergleichbare Ergebnisse angestrebt werden. Dieser Ablauf umfasst die methodische Planung bzw. methodenkritische Bewertung

- der Konzeption und Strukturierung der Beobachtungssituation,
- der Dokumentation der in der Beobachtungssituation gewonnenen Daten und
- der Auswertungsmethodik.

Unser Ziel besteht darin, bei der in jedem Jahr millionenfach durchgeführten praktischen Fahrerlaubnisprüfung vergleichbare Ergebnisse mit hoher methodischer Güte zu erreichen, und entspricht damit genau der oben genannten Zielstellung. Deshalb soll der dargestellte Dreierschritt sowohl bei der Einschätzung der Güte der derzeitigen praktischen Prüfung als auch bei den Empfehlun-

gen zur Optimierung der Prüfung (s. Kap. 5.5 und 8) als Strukturierungsprinzip Verwendung finden. Vorher müssen aber mit Blick auf die drei dargestellten Planungs- bzw. Kontrollschritte für ein qualifiziertes Beobachtungsverfahren noch einige methodische Grundlagen für die (Weiter-)Entwicklung von Beobachtungsinstrumenten dargelegt werden. Dagegen ließe sich einwenden, dass die Gestaltung der Beobachtungssituation bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung sich seit Jahrzehnten bewährt habe und hinsichtlich einer Veränderung der Dokumentation der Beobachtungen oder der Auswertungsmethodik gegenwärtig keine Notwendigkeit erkennbar sei. Solche Auffassungen spiegeln zwar die Realität wider; der vorliegende Bericht soll aber gerade die bisherigen Vorgehensweisen auf den Prüfstand stellen und Optimierungsmöglichkeiten aufzeigen, selbst wenn man mit diesen Vorgehensweisen zufrieden ist. Dazu ist die Kenntnis grundlegender methodischer Zusammenhänge und Entwicklungsmöglichkeiten unerlässlich.

Betrachten wir deshalb nun den ersten Schritt des vorgestellten Planungs- und Kontrollablaufs, also das Konzept und die Strukturierung der Beobachtungssituation, für die praktische Fahrerlaubnisprüfung etwas näher. Im Zusammenhang mit einer Beobachtung bzw. der praktischen Prüfung muss zuallererst eine Entscheidung hinsichtlich der Beschaffenheit der Beobachtungssituation getroffen werden. Dabei lässt sich zwischen einer „naturalistischen“ Beobachtungsumgebung und einer standardisierten „experimentellen“ Beobachtungsumgebung unterscheiden (KÖTTER & NORDMANN, 1987). Einer naturalistischen Beobachtungsumgebung würde ein zufällig anzutreffender Realverkehr an einem beliebigen Prüfort und zu einem beliebigen Prüfzeitpunkt entsprechen. Eine „experimentelle“ Beobachtungsumgebung könnte man dagegen herstellen, wenn man quasi unter Laborbedingungen eine standardisierte Fahrstrecke aufbauen und die Fahrerlaubnisbewerber beim Fahren auf dieser Fahrstrecke beobachten würde.

Im ersten Falle, also beim Rückgriff auf einen natürlichen, unstrukturierten Realverkehr als Beobachtungsumgebung, könnte man der praktischen Prüfung eine wünschenswerte hohe „ökologische“ Validität bescheinigen (BRONFENBRENNER, 1981): Dem Bewerber würden in der Prüfung vermutlich genau diejenigen Verkehrsanforderungen begegnen, die er so auch künftig im Fahralltag antreffen könnte. Sobald man aber das Verhalten des Bewerbers in einer bestimmten Anforderungssituation (z. B. in sicherheitsrelevanten Verkehrssituationen) beobachten möchte, besitzen natürliche Beobachtungsumgebungen gegenüber experimen-

tellen Settings einen schwerwiegenden Nachteil: die geringe Auftretenswahrscheinlichkeit dieser bestimmten Anforderungssituation. Anders ausgedrückt: Wenn sich der Fahrerlaubnisprüfer ohne jede Planung auf die Prüfungsfahrt begeben würde, müsste er vermutlich mit dem Bewerber lange und weit herumfahren, um zu beobachten, wie der Bewerber bestimmte sicherheitsrelevante Situationen (z. B. ein Überholmanöver bei zu befürchtendem Gegenverkehr) meistert. Diesem Problem kann man durch die Verwendung experimenteller Beobachtungsumgebungen bzw. standardisierter Fahrstrecken entgehen: Damit kann man es einrichten, dass alle sicherheitsrelevanten Verkehrssituationen für die Beobachtung gegeben sind und die Prüfungsfahrt sehr ökonomisch durchführbar ist, da man nicht auf die erwünschten Beobachtungssituationen warten muss.

Wie solche standardisierten Fahrstrecken aussehen könnten, dafür bieten die Fahreignungsdiagnostik und speziell die dabei eingesetzten Fahrproben methodische Anregungen. Beispielsweise beschreiben HANNEN, HARTJE & SKRECEK (1998) ihre Erfahrungen bei der Verwendung einer standardisierten Fahrstrecke mit repräsentativen Anteilen unterschiedlicher Verkehrsbedingungen und verschiedener Schwierigkeitsgrade. Dabei nutzen die Autoren bis zu 360 Beobachtungsmerkmale, die zu 13 Fahrverhaltenskategorien zusammengefasst werden. Für den Testpsychologen besitzen derartig hoch differenzierte und standardisierte Beobachtungsumgebungen eine gewisse Faszination, scheinen sie doch viele der bereits vorgestellten Anforderungen an methodisch hochwertige Beobachtungen zu erfüllen. Allerdings lassen sich die vergleichsweise selten eingesetzten und gerade wegen ihrer Differenziertheit und hohen Standardisierung aufwändigen Fahrproben kaum mit der massenweise durchzuführenden praktischen Fahrerlaubnisprüfung vergleichen (s. Kap. 4). Wie sollte man eine ausreichende Zahl gut erreichbarer und gleichartiger Fahrstrecken für Millionen von Bewerbern jährlich vorhalten? Schon der Aufwand dafür wäre zu hoch; deshalb argumentiert HAMPEL (1977, 1985), dass standardisierte Fahrstrecken bei der praktischen Prüfung nicht praktikabel seien. Hinzu kommt, dass solche mehr oder minder manipulierten Prüfungsstrecken ggf. bald bekannt wären und die Bewerber mit etwas Aufwand die Anforderungen dieser Strecken stärker vorhersehen könnten, als dies später im alltäglichen Realverkehr möglich sein würde. Anders ausgedrückt: Das Überraschungsmoment durch unvorhergesehene Verkehrssituationen würde zwar durch standardisierte Fahrstrecken nicht völlig aus der praktischen Prüfung ver-

schwinden, aber unrealistisch verringert werden; die Prüfung wäre nicht mehr lebensnah bzw. ökologisch valide und würde nicht mehr der lebensweltlichen Anforderungsdomäne „Straßenverkehr“ entsprechen. Das Beispiel illustriert ein prinzipielles methodisches Problem experimenteller Beobachtungsumgebungen: Sie unterliegen der Gefahr, dass ein Teil der Beobachtungsergebnisse nicht durch den eigentlich interessierenden Untersuchungsgegenstand, also hier die Fahrkompetenz des Bewerbers im Realverkehr, sondern durch die vorgenommenen Manipulationen zur Standardisierung der Beobachtungsumgebung produziert wird.

Da für die praktische Fahrerlaubnisprüfung also weder eine natürliche noch eine experimentelle Beobachtungsumgebung völlig angemessen erscheinen, schlägt HAMPEL (1977) stattdessen als methodischen Kompromiss eine Teilstandardisierung in Form bestimmter Bausteine bzw. definierter Fahraufgaben vor, die der Fahrerlaubnisprüfer zu einer Prüfungsstrecke kombinieren muss. Das Vorgehen bei einer solchen Teilstandardisierung bestünde danach zunächst in einer Ermittlung von Anforderungsprofilen für Prüforte (Welche Fahrkompetenzen sollen an diesen Orten gezeigt werden?), die eine Konzeption von bestimmten Fahraufgaben einschließt. Nach einer ausführlichen Protokollierung von angefallenen Fahraufgaben in bestimmten Prüfgebieten können dann Teilstrecken für bestimmte Fahraufgaben festgelegt werden. Der Vorteil dieses aufwändigen Verfahrens besteht laut HAMPEL (1977) darin, dass die praktische Prüfung damit transparenter, objektiver und letztlich auch reliabler würde. Dem ist unbedingt zuzustimmen, und die auf diesen Thesen aufbauenden Arbeiten (s. Kap. 4) stellen die theoretische und methodische Grundlage der derzeitigen praktischen Prüfung dar, die im Kapitel 5 ausführlich beschrieben wird. Darüber hinaus fällt die starke methodische Ähnlichkeit des beschriebenen Vorgehens mit der Konstruktion von Arbeitsproben auf.

Wenden wir uns nun dem zweiten Schritt des oben vorgestellten Planungs- und Kontrollablaufs zu, der Dokumentation der in der Beobachtungssituation gewonnenen Daten. Hat man sich grundsätzlich für den Einsatz eines Beobachtungssystems als Messverfahren bei einer Prüfung entschieden, muss man für die Dokumentation der Beobachtungsdaten zwischen den Kategorien- und den Schätzskalensystemen¹⁵ wählen.

¹⁵ Im Kapitel 2.3.3 des vorliegenden Berichts („Die praktische Fahrerlaubnisprüfung als Verhaltensbeobachtung“) wurde der Begriff „Kategorie“ im Zusammenhang mit zu beobachtenden

Kategoriensysteme ermöglichen die systematische Feststellung und Einordnung von Ereignissen nach inhaltlichen (Ereignis-)Kategorien. Beispielsweise könnten solche Beobachtungsereignisse bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung die Verhaltensweisen des Fahrerlaubnisbewerbers bei der Prüfungsfahrt sein (also z. B. „Rechtsabbiegen an einer Lichtsignalanlage“ oder „Überholen auf einer mehrspurigen Landstraße“). Im Idealfall ist das System logisch geschlossen, d. h. die einzelnen Kategorien schließen sich gegenseitig aus (s. Beispiel oben: Wer an einer Ampel nach rechts abbiegt, kann nicht zugleich auf einer Landstraße überholen.) und ein Ereignis kann nur einer einzigen Kategorie zugeordnet werden. Außerdem ist es erforderlich, dass die Kategorien vollständig sind, so dass alle interessierenden Ereignisse, die zum Gegenstand gehören und möglicherweise auftreten, erfasst werden können. Dies wird zuweilen über eine Restkategorie gesichert. Die Anzahl der Kategorien eines Kategoriensystems muss wegen der limitierten Wahrnehmungsfähigkeit des Beobachters begrenzt sein.

Die Festlegung von Beobachtungseinheiten stellt ein weiteres Merkmal von Kategoriensystemen dar. Die Beobachtungseinheiten können dabei auf der Basis von Ereignissen (Ereignisteilabschnitte) oder von Zeitabschnitten (Zeiteilmethode) bestimmt werden. Bezogen auf das o. g. Beispiel bedeutet dies: Im ersten genannten Fall registriert der Fahrerlaubnisprüfer seine Beobachtungen immer dann, wenn der Bewerber eine neue Verhaltensweise zeigt, die im Katalog der zu beobachtenden Ereignisse aufgeführt ist; im zweiten genannten Fall dokumentiert er in einem bestimmten Zeittakt (z. B. alle 3 Minuten), welche Verhaltensweise der Bewerber gerade zeigt.

Kategoriensysteme erlauben eine sehr differenzierte und relativ vollständige Dokumentation des beobachteten Geschehens; die Geschehensabläu-

„Verhaltenskategorien“ gebraucht. In diesem Kontext stellen Verhaltenskategorien eine Möglichkeit dar, die Aufmerksamkeit des Beobachters zu kanalisieren und auf spezielle Verhaltensweisen eines zu Beobachtenden (in unserem Fall beispielsweise erhebliches Fehlverhalten des Fahrerlaubnisbewerbers gem. PrüfRiLi 5.17.2.1) zu lenken, die im Hinblick auf den Beobachtungszweck (Fahrerlaubnisprüfung) bedeutsam sind. Wenn nachfolgend der Kategorienbegriff im Zusammenhang mit Kategoriensystemen gebraucht wird, stellt dies eine allgemeinere Ebene dar: Nun sind „Ereigniskategorien“ gemeint; allerdings können die damit erfassten Ereignisse auch zu beobachtende Verhaltensweisen sein. Der entscheidende Unterschied zwischen den nachfolgend betrachteten Kategorien- und Schätzskalensystemen ist, dass mit einem Kategoriensystem Verhaltensweisen nur möglichst nachvollziehbar aufgezeichnet werden, während sie mit einem Schätzskalensystem nicht nur erfasst, sondern zugleich auch im Hinblick auf bestimmte Standards bewertet werden.

fe können nachträglich auch weitgehend rekonstruiert und von verschiedenen Beurteilern bewertet werden. Dafür ist die Nutzung von Kategoriensystemen auch sehr aufwändig und unter den Bedingungen einer Prüfungsfahrt im Prüffahrzeug für den Fahrerlaubnisprüfer nicht zu leisten (s. Kap. 4). Weiterhin schränkt bei der Verwendung von Kategoriensystemen die Beobachtungsorganisation (z. B. der feste Zeittakt) die Wahrscheinlichkeit ein, bestimmte Verhaltensweisen des Bewerbers festzuhalten. Genau dies ermöglichen aber die Schätzskalensysteme.

Bei der Verwendung von Schätzskalensystemen werden Merkmale (z. B. vorgegebene Verhaltensweisen von Fahrerlaubnisbewerbern) mit Hilfe von Schätzskalen („Ratingskalen“) beurteilt. Die Merkmale werden also anders als bei den Kategoriensystemen nicht verschiedenen Kategorien zugeordnet und damit als vorhanden oder fehlend registriert, sondern nach ihrer Wahrnehmung umgehend anhand der Schätzskala hinsichtlich ihrer Intensität oder Anforderungsangemessenheit beurteilt. Der Beobachter fungiert bei der Anwendung von Schätzskalensystemen quasi als Messinstrument und bildet die interessierenden Merkmale nach seinem Ermessen auf einer inhaltlichen Bedeutungsdimension ab. Gegenüber den Kategoriensystemen zeichnen sich viele Schätzskalensysteme durch eine hohe Praktikabilität und geringen Zeitaufwand aus. Eine hohe Methodengüte lässt sich mit ihnen ebenfalls erzielen, insbesondere wenn man den Differenzierungsgrad der Schätzskalen an das Diagnoseziel und den Beobachtungsgegenstand anpasst und auf kleinstmöglichem Niveau festlegt.

Damit wollen wir die Darstellung methodischer Grundlagen zunächst abschließen; vertiefende Ausführungen dazu sollen im Zusammenhang mit der Vorstellung der Durchführungsbedingungen für die praktische Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland und den Empfehlungen zu ihrer Optimierung (s. Kap. 5) erfolgen.

Zum Abschluss seien noch zwei Beispiele angeführt, die für den Prozess der methodischen Optimierung der praktischen Prüfung Anregungen und Orientierung bieten. Das erste Beispiel betrifft das Verhältnis der Hauptgütekriterien untereinander und ihre Gewichtung für die Methodenoptimierung. ZUSCHLAG (1977) hat sich in einer umfassenden Untersuchung mit der Reliabilität von Fahrproben beschäftigt, die der praktischen Prüfung inhaltlich ähneln. Um den Ursachen der unzureichenden Reliabilität von Fahrproben nachzugehen, führte er Fahrproben (Überland- und Stadtfahrten, 31 Probanden) sowie Kurzfahrversuche auf abgeschlos-

senem Gelände (19 Probanden) durch und beobachtete dabei Merkmale des Fahrverhaltens der Versuchspersonen. Darüber hinaus wurden bestimmte Verhaltensweisen und Fahrermerkmale auch automatisch registriert (z. B. „Betätigung der Kupplung“; „Pulsfrequenz“). Zu allen erhobenen Merkmalen wurde die Retest-Reliabilität ermittelt; weiterhin wurde die Konsistenz berechnet.

ZUSCHLAG (1977) kommt zu dem Ergebnis, dass die automatisch registrierten Merkmale „Kuppelungs-Betätigung“ und „Pulsfrequenz“ eine höhere Reliabilität aufweisen als die (subjektiv) beobachteten Merkmale des Fahrverhaltens. Einen Grund dafür sieht er in der Überforderung der Beobachter durch die geforderte gleichzeitige Beobachtung zu vieler Merkmale. Entsprechend schlägt er eine „weitestgehende Ersetzung der subjektiven durch objektive Methoden der Erfassung des Fahrverhaltens“ vor (ebenda, S. 202). Dies verdeutlicht exemplarisch, wie der Versuch einer höchst reliablen Testgestaltung mitunter dazu führen kann, dass der Test seine Gültigkeit verliert: Auch wenn die Messung der Pulsfrequenz reliabler erscheint als die Beobachtung eines korrekten Abbiegevorgangs, stellt sich die Frage, was eine Fahrprobe noch messen kann, wenn nur automatisch gemessene Variablen erhoben werden, für die kein Handlungszusammenhang mehr erkennbar ist!

Mit Blick auf die praktische Fahrerlaubnisprüfung bedeutet dies: Für die lebensweltliche Anforderungsdomäne „Straßenverkehr“ ist ein handlungsorientiertes Prüfungsdesign unverzichtbar. Technische Geräte oder schlecht ausgebildetes Personal mit Checklisten können den herkömmlichen Fahrerlaubnisprüfer mit seiner methodischen Ausbildung und Berufserfahrung nicht ersetzen: Ein aufmerksamer und erfahrener Prüfer nimmt vor und während der Prüfungsfahrt erfahrungsgelenkt vielfältige Informationen für die Bewertung der Prüfungsleistung auf. Entsprechend seiner Wahrnehmungen bündelt er seine Aufmerksamkeit hinsichtlich bestimmter Indizien für Kompetenzdefizite und entwickelt sein situatives Prüfungskonzept in Bezug zu den Prüfungsleistungen des Bewerbers weiter, um seine Beobachtungen zu hinterfragen („adaptive Prüfstrategie“). In diese Denk- und Planungsprozesse („Deuten“ und „Erklären“, s. Kap. 5.5) werden aktuelle Wahrnehmungen wie auch berufliche Erfahrungen integriert, und sie führen zu Ergebnissen, die sich an den Besonderheiten des Bewerbers orientieren. Alle diese Prozesse lassen sich schwer standardisieren und sorgen damit auch für relativ geringe Reliabilitätswerte; sie entsprechen aber dem Bild einer fachkompetenten und bewerberzentrierten Diagnostik.

Damit sind wir bei unserem zweiten Beispiel angekommen. Auch in der Berufspädagogik (z. B. MUDERS, 2000; SCHMIDT et al., 2000) und in der Pädagogischen Psychologie (z. B. RENKL, 2001; MIETZEL, 1998) finden derzeit Anstrengungen statt, auf der Basis des Kompetenzkonzepts zu verbesserten Prüfungsformen zu gelangen: Eine Erfassung von Handlungskompetenz bzw. von komplexen Schlüsselkompetenzen und Verhaltensmustern statt unverbundenen Wissens und isolierter Fähigkeiten wird angestrebt; es sollen künftig stärker integrierte und handlungsorientierte Prüfungen eingesetzt werden, die auf Verhaltensbeobachtungen beruhen; und diese Prüfungen sollen sich an einem System von in Ausbildungsordnungen festgelegten Anforderungen orientieren. Die weiteren Bemühungen bei der Umsetzung dieser anspruchsvollen Ziele sollten genau verfolgt werden, um Anregungen für die Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zu erhalten, auch wenn sie einige der genannten Ziele bereits erreicht hat.

Besonders interessant erscheint, dass die o. g. Bemühungen anscheinend in übergreifende Versuche eingebettet sind, eine interdisziplinär arbeitende Prüfungsdidaktik zu entwerfen, als deren Hauptgegenstand die Prüfungsgestaltung anzusehen ist (TINNEFELD, 2002). Auch wenn man Zweifel anmelden darf, ob dieser Versuch angesichts der Beiträge der etablierten Disziplinen wie Erziehungswissenschaften und Psychologie zur Prüfungsgestaltung gelingt, lohnt ein Blick in die diesbezüglichen Grundlagen und weitet den Blick für fachübergreifende Anforderungen an die Prüfungsgestaltung. Diese Anforderungen umfassen nach TINNEFELD (2002):

- Fundierte Vorbereitung: Prüfungen müssen sowohl fachwissenschaftlich (der Kenntnisstand in relevanten Fachgebieten muss dem aktuellen Forschungsstand entsprechen) als auch prüfungsdidaktisch (Zielsetzung von Fragen, Kenntnis angemessener Antworten, Perspektivübernahme des Prüfers) vorbereitet werden.
- Wissenschaftliche Orientierung: Die Durchführung einer Prüfung muss auf begründetem Planungsverhalten des Prüfers basieren.
- Fachlicher Anspruch: Je fundierter eine Prüfung in didaktischer Hinsicht ist, desto besser können fachwissenschaftliche Kenntnisse geprüft werden. Im Idealfall bringt die Prüfung für den Prüfling einen Erkenntnisgewinn mit sich.
- Adressatenbezogenheit: Ein Prüfling darf nicht mit Aufgabenstellungen konfrontiert werden, die er aufgrund seines Ausbildungsstands nicht

beantworten kann. Der Prüfer muss also das Niveau kennen, das ein Prüfling erreicht haben kann.

- Interaktionale Adäquatheit: Ein Prüfer muss den Prüfling in der Prüfungssituation zur Geltung kommen lassen: Der Prüfling ist die Hauptperson.
- Faire Durchführung: Prüfer dürfen ihre Macht nicht missbrauchen und beispielsweise gezielt Inhalte ansprechen oder Situationen aufsuchen, in der ein Prüfling vorher Unsicherheiten gezeigt hat.¹⁶
- Angemessene Bewertung: In Prüfungen können viele Prüflinge nicht ihre optimale Leistungsfähigkeit zeigen, dies sollten Prüfer berücksichtigen.

Darüber hinaus fordert der Autor (ebenda) zusammenfassend, dass Prüfende sich ihrer sozialen Rolle und Verantwortung bewusst sein sollten und bei ihrer Prüfungsentscheidung zu bedenken haben, dass Prüfungen Sondersituationen sind, die Fehlverhalten begünstigen. Es spricht für die Fortschrittlichkeit der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland, dass diese Forderung seit langem und auf der Grundlage verbindlicher Vorgaben (Richtlinie für die Prüfung der Bewerber um eine Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen – Prüfungsrichtlinie) Berücksichtigung findet: Die Fahrerlaubnisprüfer haben der psychischen Belastung des Bewerbers Rechnung zu tragen (PrüfRiLi Nr. 5.14) und dürfen bei der Bewertung der Prüfung Vorschriften nicht kleinlich auslegen; auch gute Leistungen sind zu berücksichtigen (PrüfRiLi Nr. 5.17)

¹⁶ Wir hatten unter Verweis auf HAMPEL (1985) bereits darauf hingewiesen, dass die Fahrerlaubnisprüfung einen Teil eines staatlichen Sicherungssystems darstellt: Durch die Prüfung soll die Öffentlichkeit vor Risiken geschützt werden, die von der Teilnahme unzureichend befähigter Fahrzeugführer am Straßenverkehr ausgehen würden. Demzufolge ist es die Aufgabe des Fahrerlaubnisprüfers, nach Indizien für Befähigungsdefizite wie beispielsweise Fahrunsicherheit zu suchen. Dies bedeutet auch, im Falle solcher Indizien Befähigungszweifel dadurch auszuräumen, dass man gezielt Verkehrssituationen aufsucht, die jenen ähnlich sind, in denen der Bewerber vorher Unsicherheiten gezeigt hat (s. Kap. 5.5.1: „adaptive Prüfstrategie“). Ein Ermessensmissbrauch des Prüfers würde u. E. erst vorliegen, wenn der Prüfer den Bewerber zusätzlich verunsichert, beispielsweise indem er die Kompetenzerwartung des Bewerbers durch kritische Bemerkungen oder Versagensprognosen reduziert.

Franz-Joachim Jagow

3 Rechtliche Grundlagen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung

3.1 Deutsches Recht

3.1.1 Allgemeine rechtliche Grundlagen zur Fahrerlaubnisprüfung

Grundsätzliches

Das deutsche Recht geht vom Grundsatz der allgemeinen Verkehrsfreiheit aus: Jeder darf öffentliche Straßen und Plätze nutzen (§ 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV). Wer dort jedoch ein Kraftfahrzeug führen will, bedarf einer Fahrerlaubnis (§ 4 Abs.1 S.1 FeV). Diese Einschränkung der Verkehrsfreiheit begründet sich durch die Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugverkehrs.

Zur Erteilung einer Fahrerlaubnis ist ein schriftlicher Antrag zu stellen (§ 21 Abs. 1 S. 1 FeV). Mit dieser Antragstellung beginnt ein befristetes Verfahren, an dessen Ende grundsätzlich die Erteilung oder die Versagung der beantragten Fahrerlaubnis steht.

Von der Rechtskonstruktion her handelt es sich dabei um ein sog. „Verbot mit Erlaubnisvorbehalt“ (§ 2 Abs. 1 Satz 1 StVG). Dies bedeutet, dass die Teilnahme am Straßenverkehr mit Kraftfahrzeugen solange verboten ist, bis bestimmte, vom Gesetzgeber definierte Voraussetzungen erfüllt sind. Sind diese erfüllt, ist der Antrag positiv zu bescheiden, d. h. in diesem Fall die Fahrerlaubnis zu erteilen; der Bürger hat mithin einen Rechtsanspruch gegen den Staat. Dieser rechtstheoretische Ansatz findet seinen Niederschlag in § 22 Abs. 3 FeV: „Liegen alle Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis vor, hat die Fahrerlaubnisbehörde den Führerschein ausfertigen zu lassen und auszuhandigen.“

Zu den vorgeschriebenen Voraussetzungen gehört, dass der Antragsteller verschiedene Unterlagen (z. B. einen amtlichen Nachweis über Ort und Tag der Geburt) beibringt und eine Reihe weiterer Anforderungen (z. B. Mindestalter, ordentlicher Wohnsitz im Inland, Eignung) erfüllt (§ 7ff. FeV). Außerdem hat der Fahrerlaubnisbewerber die nach der Fahrerschüler-Ausbildungsordnung vorgeschriebene Ausbildungsbescheinigung jeweils vor der theoretischen und vor der praktischen Fahrerlaubnisprüfung dem Fahrerlaubnisprüfer vorzulegen (§ 16 Abs. 3 Satz 6, § 17 Abs. 5 Satz 5 FeV).

Schließlich stellt das Bestehen einer theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung eine wesentliche Voraussetzung zur Erteilung einer Fahr-

erlaubnis dar. Nach der Ausbildung in der beantragten Klasse weist der Fahrerlaubnisbewerber damit seine Befähigung zur Teilnahme am Straßenverkehr mit Kraftfahrzeugen nach, wobei er in der praktischen Prüfung zeigen muss, „dass er über die zur sicheren Führung eines Kraftfahrzeugs, gegebenenfalls mit Anhänger, im Verkehr erforderlichen technischen Kenntnisse und über ausreichende Kenntnisse einer umweltbewussten und energiesparenden Fahrweise verfügt sowie zu ihrer praktischen Anwendung fähig ist“ (§ 17 Abs. 1 FeV).

Nur ausnahmsweise ist eine Befähigungsprüfung nicht erforderlich, beispielsweise bei einer „Umschreibung“ einer ausländischen Fahrerlaubnis in eine inländische Fahrerlaubnis (§ 30, § 31 Anl. 11 FeV) bzw. einer Dienstfahrerlaubnis in eine allgemeine Fahrerlaubnis (§§ 26, 27 FeV) oder bei einer Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung gemäß § 20 Abs. 2 FeV.

Die rechtlichen Grundlagen der Fahrerlaubnisprüfung sind nicht in einem einzigen Werk zusammengefasst, sondern verteilen sich auf verschiedene Vorschriftensammlungen. Insbesondere das „Straßenverkehrsgesetz“ (StVG), die „Fahrerlaubnis-Verordnung“ (FeV) und ihre Anlagen sowie die „Richtlinie für die Prüfung der Bewerber um eine Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen“ (Prüfungsrichtlinie) und ihre Anlagen sind zwar jeweils als formal selbständig anzusehen, inhaltlich beziehen sie sich jedoch aufeinander. Darüber hinaus enthalten das „Gesetz über amtlich anerkannte Sachverständige und amtlich anerkannte Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr“ (Kraftfahrtsachverständigengesetz – KfSachvG) sowie das „Fahrlehrergesetz“ verschiedene Vorschriften, die direkt (KfSachvG) oder indirekt (FahrIG) auf die praktische Fahrerlaubnisprüfung einwirken.

Auf Bundesebene gibt der Bund den Ländern im Wege der konkurrierenden Gesetzgebung (Artikel 74 Nr. 22 Grundgesetz) übergreifende Regelungen für den Straßenverkehr und das Kraftfahrwesen vor. Solange der Bund davon Gebrauch macht (seit 1949 durchgängig), verfügen die Bundesländer auf dem Gebiet des Fahrerlaubnisrechts und der angrenzenden Rechtsgebiete über keine eigene Gesetzgebungskompetenz. Ihnen steht insoweit lediglich eine Verwaltungskompetenz zur Ausübung des Bundesrechts zu.

Allerdings werden selbst Einzelheiten der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in der Prüfungsrichtlinie geregelt, die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden) bekannt gemacht werden (Anlage 7 zur FeV,

2.7). Dies hat den Zweck, auch im Detail bundesweit ein möglichst einheitliches Verfahren zu gewährleisten. Dies erscheint logisch und konsequent vor dem Hintergrund, dass die Erhaltung und die Förderung der Straßenverkehrssicherheit einerseits und die Mobilität der Bürger der Bundesrepublik Deutschland andererseits von besonderem Interesse sind und nicht 16 unterschiedlichen Regelungen unterworfen werden sollen.

Prüfungsrichtlinien als Instrumentarium unterhalb der Rechtsvorschriftenebene (Gesetze, Verordnungen) sind selbst allerdings rechtlich nicht verbindlich, wenngleich ihre faktische Autorität beträchtlich ist: Sie sind immerhin vom dem für das Verkehrswesen zuständigen Bundesministerium im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden geschaffen worden. Im Rahmen ihrer Verwaltungskompetenz können die Länder jedoch den Richtlinien eine bestimmte Verbindlichkeit geben, wenn sie als Aufsichtsbehörden gegenüber den Technischen Prüfstellen bzw. deren Trägern Weisung erteilen, die betreffenden Richtlinien zu beachten (z. B. durch Verwaltungsvorschrift oder Erlass).

Straßenverkehrsgesetz

Das StVG ist die Grundlage des deutschen Fahrerlaubnisrechts. Dort ist auch das Verfahren zum Antrag und zur Erteilung einer Fahrerlaubnis verankert (§ 2). Weiterhin werden dort die Begriffe „Eignung“ und „Befähigung“ definiert sowie die Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 3) und das Punktsystem (§ 4) geregelt. Außerdem finden sich dort die Ermächtigungsgrundlagen für den Erlass von Rechtsverordnungen (§ 6).

Der Begriff der „Eignung“ wird in § 2 Abs. 4 StVG wie folgt beschrieben: „(4) Geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist, wer die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt und nicht erheblich oder nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze verstoßen hat. Ist der Bewerber aufgrund körperlicher oder geistiger Mängel nur bedingt zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet, so erteilt die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis mit Beschränkungen oder unter Auflagen, wenn dadurch das sichere Führen von Kraftfahrzeugen gewährleistet ist.“ Die weitere Konkretisierung der verschiedenen Aspekte des Eignungsbegriffs erfolgt durch die §§ 11 bis 14 sowie die Anlagen 4,5 und 6 der FeV.

Der Begriff „Befähigung“ wird wie folgt definiert (§ 2 Abs. 5 StVG): „(5) Befähigt zum Führen von Kraftfahrzeugen ist, wer

1. ausreichende Kenntnisse der für das Führen von Kraftfahrzeugen maßgebenden gesetzlichen Vorschriften hat,
2. mit den Gefahren des Straßenverkehrs und den zu ihrer Abwehr erforderlichen Verhaltensweisen vertraut ist,
3. die zum sicheren Führen eines Kraftfahrzeugs, gegebenenfalls mit Anhänger, erforderlichen technischen Kenntnisse besitzt und zu ihrer praktischen Anwendung in der Lage ist und
4. über ausreichende Kenntnisse einer umweltbewussten und energiesparenden Fahrweise verfügt und zu ihrer praktischen Anwendung in der Lage ist.“

Kraftfahrersachverständigengesetz (KfSachvG) und Fahrlehrergesetz (FahrIG)

Das KfSachvG und das FahrIG sowie ihre dazugehörigen Verordnungen bestimmen die Voraussetzungen und Anforderungen an die Tätigkeit des Fahrerlaubnisprüfers und des Fahrlehrers. Mit diesen Vorgaben werden der Umfang und die Inhalte der Qualifizierung sowie der Aus- und Weiterbildung der Fahrerlaubnisprüfer abgesteckt; darüber hinaus werden wichtige Rahmenbedingungen für ihre Professionalisierung vorgegeben. Dies stellt einen wichtigen Beitrag für die Sicherung der Qualität dar, mit der die Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland durchgeführt wird. Ähnliches gilt für die Qualifizierung der Fahrlehrer und für die Qualität der Ausbildung der Fahrerlaubnisbewerber in den Fahrschulen nach dem FahrIG und den auf ihm beruhenden Verordnungen.

Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)

In §§ 15 bis 18 und insbesondere Anlage 7 FeV sind die wesentlichen formellen und materiellen Anforderungen an die theoretische und die praktische Fahrerlaubnisprüfung geregelt. Teil 2 der Anlage 7 zur FeV enthält präzise Bestimmungen zum Prüfungsstoff, zur Prüfungsdauer, zum Prüfungsfahrzeug sowie zur Durchführung und Bewertung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung.

Richtlinie für die Prüfung der Bewerber um eine Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen (Prüfungsrichtlinie)

Die Prüfungsrichtlinie enthält ergänzende Bestimmungen zu den §§ 15 bis 18 und zur Anlage 7 der FeV. Mit Blick auf die praktische Fahrerlaubnisprüfung enthält die Prüfungsrichtlinie beispielsweise einen detaillierten Katalog über Fahrfehler, die zum Nichtbestehen der Prüfung führen. Auch die Anlagen 2 bis 13 der Prüfungsrichtlinie sind der praktischen Prüfung gewidmet: Die Anlagen 2 bis 12 enthalten detaillierte Beschreibungen der Grundfahraufgaben, der Prüfungsfahrt, des Prüfortes sowie des Prüfungsfahrzeugs; die Anlage 13

umfasst ein Musterprotokoll für die Dokumentation und Bewertung von Prüfungsfahrt und Grundfahraufgaben durch den Prüfer.

Die – rechtlich unverbindliche – Prüfungsrichtlinie (s. o.) muss inhaltlich mit den §§ 15 bis 18 sowie insbesondere mit Anlage 7 FeV voll übereinstimmen: Die beiden zwar formal selbständigen Regelwerke müssen inhaltlich aufeinander bezogen sein, d. h. es darf keine Widersprüche geben. Die Ergänzungen und Konkretisierungen müssen von den Rechtsnormen des StVG und der FeV voll abgedeckt sein. Im Übrigen darf es auch innerhalb der einzelnen Regelwerke nicht zu Widersprüchen kommen.

Prüfvorgaben/Arbeitsanweisungen

Schließlich haben die Technischen Prüfstellen für ihre Fahrerlaubnisprüfer umfangreiche Kompendien als Prüfvorgaben/Arbeitsanweisungen zur Durchführung und Weiterentwicklung der Fahrerlaubnisprüfung erarbeitet. Diese Kompendien basieren auf den einschlägigen rechtlichen Regelungen und enthalten detaillierte Weisungen und Hinweise für die Prüfer. Diese Weisungen und Hinweise stellen auch interne Qualitätsmaßstäbe für die Qualitätssicherung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung dar (s. Kap. 5.7) und sind damit als Bestandteil des Qualitätsmanagements der Technischen Prüfstellen anzusehen. Das Qualitätsmanagement ist Voraussetzung für die Akkreditierung der Technischen Prüfstellen bei der Akkreditierungsstelle der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) nach § 72 FeV.

Hinsichtlich der Detailliertheit der Prüfvorgaben und Arbeitsanweisungen ist stets das Spannungsfeld zu beachten, dass auf der einen Seite wichtige Vorgaben im Interesse von Prüfungsgerechtigkeit und bundesweit gleichen Maßstäben notwendig sind; dass andererseits jedoch dem einzelnen Fahrerlaubnisprüfer auch noch ein bestimmtes Ermessen eingeräumt werden sollte.

Fahrerlaubnis auf Probe

Mit der Aushändigung des Führerscheins wird dem Bewerber eine uneingeschränkte Fahrerlaubnis erteilt. In Deutschland wird beim erstmaligen Erwerb einer Fahrerlaubnis (außer in den Klassen M, L, S und T) eine zweijährige „Fahrerlaubnis auf Probe“ erteilt. Die Probezeit verlängert sich einmalig um zwei Jahre, wenn der Fahranfänger während der Probezeit eine schwerwiegende oder zwei weniger schwerwiegende Verkehrszuwendungen begangen hat, was außerdem eine Verpflichtung zur Teilnahme an einem Aufbauseminar für Fahranfänger (ASF) auf eigene Kosten nach sich zieht (§ 2a Abs. 2a StVG). Die Teilnahme an einem solchen Aufbauseminar soll seine

Kompetenzdefizite aufdecken und ihn zu einem verantwortungsbewussten Verhalten im Straßenverkehr hinführen.

Zusätzlich besteht im Rahmen eines bis zum Jahr 2009 befristeten Modellversuchs in einer Reihe von Bundesländern die Möglichkeit, unter bestimmten Voraussetzungen durch die freiwillige Teilnahme an einer zweiten Ausbildungsphase die Probezeit einmalig um maximal ein Jahr zu verkürzen. In dieser zweiten Ausbildungsphase finden Fahrsicherheitstrainings und Gruppengespräche statt, bei denen die Fahranfänger Aspekte der Fahrsicherheit diskutieren und Erfahrungen austauschen.

3.1.2 Spezielle rechtliche Grundlagen zur praktischen Fahrerlaubnisprüfung

Prüfungsbeteiligte

Neben dem Fahrerlaubnisbewerber sind die weiteren Insassen im Prüfungsfahrzeug der Prüfer und der Fahrlehrer. Es kann aber auch sein, dass mit Einverständnis aller Beteiligten ein weiterer Fahrerlaubnisbewerber zwecks Anschlussprüfungsfahrt im Fahrzeug anwesend ist (Prüfungsrichtlinie 5.15).

Der Fahrerlaubnisprüfer ist ein amtlich anerkannter Sachverständiger oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr und gehört einer der Technischen Prüfstellen an (§ 15 S.3 FeV). Er handelt im Auftrag des Staates, hat seine Aufgaben unparteiisch auszuführen und darf von der Anzahl und den Ergebnissen der Prüfungen wirtschaftlich nicht abhängig sein (§ 10 und § 6 Abs. 1 KfSachvG). Er sitzt im Prüfungs-Pkw hinten rechts (Anlage 12 zur Prüfungsrichtlinie, 3.1.1). Sein „Handwerkszeug“ zur Abnahme der Prüfung ist – abgesehen von §§ 15 bis 18 und Anlage 7 FeV – die im Allgemeinen von der jeweiligen Landesbehörde durch Erlass eingeführte Prüfungsrichtlinie“ (vgl. obige Ausführungen zu Nr. 3.1.1).

Neben dem Bewerber und dem Prüfer nimmt auch der Fahrlehrer an der praktischen Prüfung teil. Er sitzt vorn rechts neben dem Bewerber und ist, da der Bewerber noch nicht Inhaber einer Fahrerlaubnis ist, der verantwortliche Fahrzeugführer (§ 2 Abs.15 S. 2 StVG). Dies stellt im Vergleich mit anderen europäischen Ländern eine Ausnahme dar.

Als verantwortlicher Fahrzeugführer kommt dem Fahrlehrer einerseits eine wichtige Schutzfunktion gegenüber den Insassen des Prüfungsfahrzeugs und den übrigen Verkehrsteilnehmern zu. In kritischen Situationen muss er eingreifen. Dies kann verbal oder durch ein Eingreifen in das Lenkrad

oder Betätigen der Doppelbedienungseinrichtung geschehen. Andererseits muss er seine Funktion als Begleiter des Bewerbers möglichst unauffällig wahrnehmen, um dem Prüfer die Beurteilung des Bewerbers zu ermöglichen. Außerdem darf er nicht den Eindruck erwecken, er würde dem Bewerber helfen, denn dann ist die Prüfungsfahrt als nicht bestanden zu beenden (Nr. 2.5.3 der Anlage 7 FeV). Aus diesen zwei Aufgaben heraus ergibt sich für den Fahrlehrer mitunter ein Rollenkonflikt.

Beginn der Prüfung

Die praktische Prüfung kann stattfinden, wenn die Antragsunterlagen bei der zuständigen Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr, derer sich die Verwaltungsbehörde bedient, um die Fahrerlaubnisprüfung abzunehmen, eingegangen sind und der Fahrlehrer bestätigt, dass die Ausbildung in der beantragten Fahrerlaubnisklasse abgeschlossen ist. Diese Bestätigung findet sich auf der Ausbildungsbescheinigung. Der Fahrerlaubnisprüfer überzeugt sich anhand der Ausbildungsbescheinigung davon, dass der vorgeschriebene Ausbildungsumfang erreicht ist, kontrolliert die Identität des Bewerbers und erläutert den Ablauf der Prüfung sowie die Art seiner Fahrweisungen an den Bewerber (§ 17 Abs. 5 FeV).

Das Prüfungsfahrzeug ist vom Bewerber zu stellen (§ 17 Abs.1 S.3 FeV). In der Regel wird die Prüfung jedoch mit einem Fahrzeug der Fahrschule abgenommen. Das Prüfungsfahrzeug muss Nr. 2.2 der Anlage 7 FeV und Anlage 12 der Prüfungsrichtlinie entsprechen. Grundanforderungen für die Prüfungsstrecke enthält Nr. 2.4 der Anlage 7 FeV.

Die Dauer der praktischen Prüfung beträgt mindestens (Nr. 2.3 der Anlage 7 FeV):

bei	Prüfungsdauer insgesamt	davon reine Fahrzeit
Klasse A	60 min	25 min
Klasse A1	45	25
Klasse B	45	25
Klasse BE	45	25
Klasse C	75	45
Klasse CE	75	45
Klasse C1	75	45
Klasse C1E	75	45
Klasse DE	75	45
Klasse D	70	45
Klasse D1	75	45
Klasse D1E	70	45
Klasse M	30	13
Klasse S	30	20
Klasse T	60	30

Unter dem Begriff „reine Fahrzeit“ versteht man die Prüfungszeit ohne die Zeit, die für die Prüfung der Grundfahraufgaben, für die Sicherheits- und Abfahrtskontrolle, für die Prüfung der Handfertigkeiten sowie des Verbindens und Trennens aufgewendet werden muss. Weiterhin gehört die Vor- und Nachbereitung der Prüfung (z. B. die Bekanntgabe des Ergebnisses) nicht zur „reinen Fahrzeit“.

Ende der Prüfung

Der Prüfer bewertet die Durchführung der Prüfaufgaben und trifft die Entscheidung über das Bestehen oder Nichtbestehen der Prüfung. Soweit der ausgefertigte Kartenführerschein zum Zeitpunkt der Prüfung bereits vorliegt, händigt der Prüfer diesen nach Abschluss einer bestandenen Prüfung dem Bewerber aus. Ersatzweise kann der Bewerber auch eine befristete Prüfungsbescheinigung erhalten, die vorübergehend im Inland zum Nachweis der Fahrberechtigung dient (§ 22 Abs. 4 Satz 3 bis 7 FeV). Bei nicht bestandener Prüfung ist dem Bewerber unter kurzer Benennung der wesentlichen Fehler ein schriftliches Prüfprotokoll auszuhändigen (Nr. 2.6 Anlage 7 FeV).

3.2 Europäisches Recht

Grundsätzliches

Mit dem Zusammenwachsen Europas erhalten auch die Freizügigkeit und die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger zwischen den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union eine wachsende Bedeutung. Hierfür stellt die Harmonisierung des Fahrerlaubnisrechts eine wichtige Voraussetzung dar. Die Bemühungen um eine einheitliche Systematik von Fahrerlaubnisklassen und vergleichbare Anforderungen in der Fahrerlaubnisprüfung sind anhand der nunmehr drei verabschiedeten EG-Führerscheinrichtlinien nachvollziehbar.

Erste EG-Führerschein-Richtlinie

Bereits im Jahr 1980 wurde eine Erste EG-Führerscheinrichtlinie (ABl. EG Nr. L 375 S. 1) geschaffen, die ein einheitliches Muster für den Führerschein und die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Führerscheine durch die Mitgliedsstaaten sowie den prüfungsfreien Umtausch des Führerscheins aus einem anderen Mitgliedsstaat nach Wohnsitzverlegung vorsah und Mindestanforderungen an die theoretische und praktische Prüfung sowie an die Tauglichkeit enthielt.

Zweite EG-Führerscheinrichtlinie

Mit der Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie im Jahr 1991 (Richtlinie 91/439/EWG, ABl. EG Nr. L 237 S.1) wurden dann die heute gültigen internationalen Fahrerlaubnisklassen verbindlich eingeführt. Weiterhin wurden einheitliche und verbindliche

Mindestanforderungen für die praktische und theoretische Fahrerlaubnisprüfung (Annex II) formuliert und ein weiterer Annex III mit medizinischen Mindestanforderungen für Kraftfahrzeugführer geschaffen.

Mit der Novellierung des Annex II der Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie im Jahr 2000 (Richtlinie 2000/56/EG) sind die Anforderungen an die praktische Fahrerlaubnisprüfung für die einzelnen Fahrerlaubnisklassen noch weiter präzisiert worden. Auch in Deutschland wurde die Prüfungsrichtlinie daraufhin im Jahr 2004 geändert. Die wichtigsten Änderungen betrafen die Ausbildung und die Prüfung in den Lkw- und Busklassen. Für die praktische Fahrerlaubnisprüfung in der Klasse B brachte die Novellierung eine Änderung der zu prüfenden Grundfahraufgaben: Statt bisher drei sind nun noch zwei Grundfahraufgaben obligatorisch zu prüfen.

Dritte EG-Führerscheinrichtlinie

Die im Jahr 2006 verabschiedete Dritte Führerscheinrichtlinie (Richtlinie 2006/126/EG, ABl. EU Nr. L 403 S. 18) brachte eine Fortsetzung der Harmonisierung des Fahrerlaubnisrechts in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union. So wird verstärkt der Führerscheinmissbrauch bzw. „Führerscheintourismus“ durch Bestimmungen bekämpft, die den Erwerb von Führerscheinen im Ausland durch Personen mit Alkohol- oder Drogenproblemen verhindern und den nationalen Behörden bessere Handlungsmöglichkeiten geben, um wegen Alkohol- oder Drogenmissbrauch ungeeignete Fahrer vom Steuer fernzuhalten, obwohl sie sich nach Entzug ihres Führerscheins (erneut) einen Führerschein aus einem anderen Mitgliedsstaat besorgt haben. Diese Regelung tritt bereits am 19. Januar 2009 in Kraft.

Außerdem sorgt die Dritte Führerscheinrichtlinie für die verbindliche Einführung des Kartenführerscheins und stellt dieses Ziel auch durch einen Zwangsumtausch der „Altführerscheine“ sicher, allerdings mit einer hierfür vorgesehenen längeren Übergangsfrist von insgesamt 26 Jahren. Die Gültigkeitsdauer neu ausgestellter Kartenführerscheine wird auf 10 bis 15 Jahre begrenzt. Darüber hinaus erfolgen einige Änderungen beim Zuschnitt der Fahrerlaubnisklassen.

Schließlich sieht die Richtlinie in ihrem Annex IV Mindestqualifikationen für die Fahrerlaubnisprüfer vor. Diese müssen künftig Mindestanforderungen in Hinblick auf ihre Kenntnisse und ihre Ausbildung erfüllen. Zugleich wird auch eine regelmäßige Fortbildungspflicht eingeführt. Dies trägt auch dazu bei, das Niveau der Fahrerlaubnisprüfungen in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union zu vereinheitlichen und vergleichbarer zu machen.

Nach den Umsetzungsbestimmungen (Art. 16 der Richtlinie) sind (abgesehen von Ausnahmen wie z. B. die Bekämpfung des „Führerscheintourismus“) die Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedsstaaten der Europäischen Union bis zum 19. Januar 2011 anzupassen und ab 19. Januar 2013 anzuwenden.

Bedeutung der EG-Führerscheinrichtlinien

Die bisher erlassenen Führerscheinrichtlinien der Europäischen Kommission bedeuten einen wichtigen Schritt auf dem Weg zu einem harmonisierten Fahrerlaubniswesen in Europa unter Beibehaltung des nationalen Fahrerlaubnisrechts. Die aus den EG-Führerscheinrichtlinien resultierenden Änderungen der Prüfungsrichtlinie in Deutschland des Jahres 2004 zeigen, wie weit das europäische Recht mittlerweile auch das nationale deutsche Fahrerlaubnisrecht beeinflusst. Zu erwarten ist, dass auf der Basis eines „minimum standard“ eine weitere Harmonisierung des Fahrerlaubniswesens in Europa stattfinden wird und dies die Verbesserung der Qualität der Fahrerlaubnisprüfung in der Gesamtheit der Mitgliedsstaaten der Europäischen Union fördern kann.

Es ist anzumerken, dass die EU zwar bei den Zugangs- und Gültigkeitsvoraussetzungen zur Fahrerlaubnis das Fahrerlaubnisrecht inzwischen weitgehend harmonisiert hat, dass jedoch beim Entzug der Fahrerlaubnis (einschließlich Punktsystem und Sanktionen) die Harmonisierung durch das Verwaltungsrecht wie durch das Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht erst noch geleistet werden muss. Es bleibt auch abzuwarten, wann die Europäische Union die Ausbildung von Fahrerlaubnisbewerbern vereinheitlicht: Nach wie vor bestimmt jede Nation allein, ob eine Ausbildung vorgeschrieben ist und wie sie gegebenenfalls auszusehen hat, beispielsweise ob sie von Laien oder von professionellen Ausbildern durchzuführen ist.

Verhältnis der EG-Führerscheinrichtlinien zum nationalen Recht der einzelnen Mitgliedsstaaten

Während die EG-Verordnungen bzw. EWG-Verordnungen in den Mitgliedsstaaten unmittelbar gelten (d. h. „unmittelbar geltendes Recht“), ist dies bei den EG-Richtlinien nicht der Fall. Adressaten der EG-Richtlinien sind nicht die einzelnen Bürger, Unternehmen, Organisationen und juristischen Personen, sondern die Mitgliedsstaaten, welche die Verpflichtung trifft, die betreffenden Richtlinien in ihr jeweiliges nationales Recht umzusetzen. Dies erkennt man an den jeweiligen Schlussartikeln der EG-Richtlinien, die beispielsweise in der Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie 91/439/EWG wie folgt lauten:

- Art. 12 (1): „Die Mitgliedsstaaten erlassen nach Konsultation der Kommission vor dem 1. Juli 1994 die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie ab 1. Juli 1996 nachzukommen.“
- Art. 14: „Diese Richtlinie ist an die Mitgliedsstaaten gerichtet.“

In Deutschland erfolgt die Umsetzung der EG-Richtlinien insbesondere durch Änderung der FeV und der Prüfungsrichtlinie, in grundsätzlichen Punkten auch durch Änderung des StVG.

Bernhard Hampel & Dietmar Sturzbecher

4 Methodische Entwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in der Vergangenheit

4.1 Ausgangspositionen und Überblick

Die erste in Deutschland erteilte Fahrerlaubnis stellte nach unserem heutigen Verständnis eine Betriebserlaubnis dar, denn sie war auf das Fahrzeug ausgestellt und nicht auf den Fahrer. Es war Carl Benz, einer der Erfinder des Automobils, der am 1. August 1888 dieses Papier erhielt (STROTHMANN, 2008). Aber bereits ein gutes Jahrzehnt nach Erfindung des Automobils setzte sich die Erkenntnis durch, dass Gefahren nicht allein von der neuen Technik drohten, sondern auch und vor allem von den Menschen, die sie bedienten. Daher wurden nun Fahrerlaubnisse auf den Kraftfahrzeugführer ausgestellt. Der erste personenbezogene „Führerschein“ wurde durch die Königliche Polizeidirektion München im April 1899 erteilt; später kamen so genannte „Prüfungsatteste“ hinzu (BRAUCKMANN, HÄHNEL & MYLIUS, 2006; SWOBODA, 2001).

Wie im Kapitel 2.3.2 erläutert, kann die praktische Fahrerlaubnisprüfung methodisch gesehen als eine „Arbeitsprobe“ verstanden werden. Die Funktion einer Arbeitsprobe besteht darin, Erkenntnisse zu liefern, anhand derer abgeschätzt werden kann, inwiefern ein Bewerber ausreichend kompetent ist, die künftig an ihn zu stellenden Aufgaben erfolgreich zu bewältigen. Dafür werden ihm unter Einhaltung methodischer Anforderungen bestimmte Testaufgaben vorgegeben. Auf die praktische Fahrerlaubnisprüfung übertragen, werden diese Aufgaben vorrangig als Fahraufgaben definiert. Dadurch wird überprüfbar, inwiefern ein Fahrerlaubnisbewerber den späteren Anforderungen des Straßenverkehrs gerecht werden kann. Während bei Carl Benz die zum Autofahren nötigen persönlichen Voraussetzungen bzw. Kompetenzkomponenten (z. B. Wissen, Können im Sinne von Fahrzeugbedienung und Fahrgeschicklichkeit, Sehfähigkeiten) unkontrolliert als selbstverständlich vorhanden vorausgesetzt wurden, führte die weitere Entwicklung des Fahrerlaubniswesens zu immer ausführlicheren und differenzierteren Festlegungen, auf welche Weise Fahrerlaubnisbewerber ihre Fahrkompetenz bei der Fahrerlaubnisprüfung nachzuweisen haben.

Die Ausweitung und Ausdifferenzierung der Prüfungsanforderungen resultierte aus dem kontinuierlichen Wandel der Verkehrsbedingungen. Natür-

lich gibt es grundlegende Anforderungen an Kraftfahrzeugführer, die sich seit der Erfindung der Kraftfahrzeuge nicht geändert haben, denken wir an die Bedeutung von Vorsicht und gegenseitiger Rücksichtnahme als Voraussetzungen für die Verkehrsteilnahme. Viele andere Rahmenbedingungen des Straßenverkehrs änderten sich aber stetig und mit ihnen das Wissen und Können, das für das Führen eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr erforderlich ist. Dazu gehören die Kraftfahrzeugtechnik, die Komplexität der Verkehrsabläufe und nicht zuletzt die Menschen, die eine Fahrerlaubnis erwerben wollen.

Der beschriebene Wandel machte es erforderlich, die Fahrerlaubnisprüfung unter Nutzung wissenschaftlicher Erkenntnisse und Methoden kontinuierlich weiterzuentwickeln, und zwar sowohl aus inhaltlicher als auch aus methodischer Sicht. Bevor nachfolgend wichtige Entwicklungsperioden der praktischen Fahrerlaubnisprüfung und der methodische Fortschritt, der in ihnen erzielt wurde, detaillierter beschrieben werden, seien die inhaltlichen Leitlinien skizziert, entlang derer sich die Prüfungsinhalte gewandelt haben. Diese Leitlinien lassen sich wie folgt charakterisieren:

1. Technisches Wissen und Können trat zugunsten der Gefahrenlehre in den Hintergrund, weil die Fahrzeugbedienung stetig erleichtert wurde und die Verkehrssicherheit anders nicht ausreichend zu gewährleisten war.
2. Kommunikative und soziale Anforderungen gewannen an Bedeutung, weil die zunehmende Verkehrsdichte eine bessere Abstimmung der Verkehrsteilnehmer untereinander und eine höhere Verkehrsflüssigkeit erforderte. Damit wurde es für den Kraftfahrzeugführer immer wichtiger, nicht nur Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer zu vermeiden, sondern sie auch nicht mehr als nach den Umständen unvermeidbar zu belästigen und zu behindern.
3. Die mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs verbundenen Wertorientierungen und Einstellungen wurden mit der Zunahme jugendlicher Fahranfänger und ihrer überdurchschnittlichen Unfallzahlen immer häufiger thematisiert und spielen heute bei der Weiterentwicklung der Prüfungsinhalte eine größere Rolle als in der Vergangenheit.

Welche historischen Veränderungen verbergen sich hinter den skizzierten Leitlinien? Als die Fahrerlaubnisprüfung eingeführt wurde, waren die Fahrerlaubnisbewerber zum größten Teil Chauffeure. Sie verbanden mit der Fahrzeugführung berufliche Interessen und mussten nicht nur die Bedienung des Fahrzeugs beherrschen, sondern

es darüber hinaus auch noch pflegen und reparieren. Heute dagegen stellt das Auto oft weniger ein Arbeitsmittel dar, sondern eher einen leicht zugänglichen Gebrauchs- und Freizeitgegenstand, insbesondere von Jugendlichen, die über den Besitz und die Handhabung des Fahrzeugs soziales Ansehen gewinnen wollen. Das „Jugendlichkeitsrisiko“ und emotional-affektive Aspekte der Fahrzeugführung besitzen daher heute größere Bedeutung bei der Fahrerlaubnisprüfung als früher.

Weiterhin führte das bereits angesprochene Anwachsen der Verkehrsdichte zu einer stärkeren Regelungsintensität des Straßenverkehrs und höheren Anforderungen an die Fahrzeugführer. Um den „Überblick zu behalten“, waren beispielsweise zunehmend Verkehrsleiteinrichtungen zu beachten, die sich mit den technischen Möglichkeiten schnell veränderten. Trotz derartiger Einrichtungen gewannen aber gerade im Gedränge des Großstadtverkehrs die persönliche Kommunikation und die soziale Abstimmung zwischen den Fahrzeugführern besondere Bedeutung; sie wurden unverzichtbar für die erfolgreiche Lösung der immer häufiger auftretenden Zielkonflikte zwischen „sicher fahren“ und „schneller weiterkommen“.

Schließlich hat sich die Fähigkeit, ein Kraftfahrzeug zu führen, in der Vergangenheit von der Bedienung einer Maschine zu einer Kulturtechnik entwickelt, die ähnlich wie das Lesen und Schreiben für den Lebenserfolg in einer mobilen Gesellschaft nützlich und wichtig ist. Dies bedeutet, dass die Fahrerlaubnisprüfung über den Rahmen einer „Befähigungsprüfung“ hinaus immer mehr gesellschaftspolitische Bedeutung gewonnen hat: Für die meist jungen Fahrerlaubnisbewerber stellt sie eine „Entwicklungsaufgabe“ (HAVIGHURST, 1982) und damit den Übergang in einen bisher den „Erwachsenen“ vorbehaltenen Lebensraum dar. Es darf vermutet werden, dass die Qualität der „Reifeprüfung zur motorisierten Verkehrsteilnahme“ mit darüber entscheidet, ob junge Menschen die Verhaltensregeln im Straßenverkehr ernst nehmen oder als lästigen „Wissensballast“ empfinden, den man nach bestandener Prüfung möglichst bald wieder vergisst.

Die Weiterentwicklung der Prüfungsinhalte und der Prüfungsmethodik der Fahrerlaubnisprüfung ist nicht abgeschlossen und kann auch nicht abgeschlossen werden, solange der technische Fortschritt, die Veränderung der Verkehrsstrukturen und nicht zuletzt der soziale Wandel immer wieder neue Herausforderungen schaffen. Ziel des nachfolgenden Blicks in die Vergangenheit ist es, die Entstehung der im Kapitel 5 ausführlich beschriebenen gegenwärtigen Regelungen der Fahrer-

laubnisprüfung besser verständlich zu machen und auf Möglichkeiten einer weiteren Optimierung zu verweisen. Dabei liegt der Fokus der Betrachtung auf der Weiterentwicklung der methodischen Grundlagen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung.¹⁷ Neben den erreichten Fortschritten werden auch Ansätze dargestellt, die in der Vergangenheit nicht verwirklicht werden konnten und heute unter verbesserten Bedingungen sowie mit modernen wissenschaftlichen Methoden und Technologien erneut in Angriff genommen werden sollten.

4.2 Prüfungsinhalte und Prüfungsmethodik von den Anfängen des Fahrerlaubniswesens bis 1975

Wandel der Prüfungsinhalte

Die Entwicklung der Prüfungsinhalte war in den Anfangsjahren durch eine Ausdifferenzierung und Erweiterung des Themenbereichs „Fahrzeugbedienung“ durch Aspekte des sicheren Verkehrsverhaltens gekennzeichnet. Um die Wende zum 20. Jahrhundert genügte es für den Nachweis fahrerischen Könnens noch, mit der technischen Handhabung des Kraftfahrzeugs vertraut zu sein. Darüber hinaus musste ein Kraftfahrer detaillierte technische Kenntnisse über sein Fahrzeug besitzen sowie über Gemütsruhe, Selbstbeherrschung, Geistesgegenwart und eine beständige Aufmerksamkeit verfügen (FOURNIER, 1901). In der im April 1901 erlassenen Berliner Polizeiverordnung, die als Vorlage für die späteren landesweiten Regelungen zum Erwerb des Führerscheins genutzt wurde, hielten die Autoren fest, dass die Prüfung keinesfalls einen „bloß formellen Akt“ darstellen dürfe, sondern vielmehr der Führerscheinsbewerber unbedingt nachzuweisen habe, dass er „völlig Herr über den Wagen“ sei (FACK, 2000B). Nichtsdestoweniger waren die Anforderungen zum Erwerb einer Fahrerlaubnis zu diesem Zeitpunkt noch gering. In Berlin hatte der Prüfling beispielsweise nichts anderes zu tun, als für ein paar Minuten auf dem Hof des Polizeipräsidiums hin- und herzufahren (BRAUCKMANN, HÄHNEL & MYLIUS, 2006; SWOBODA, 2001).

Aber bald verlangte man von Fahrerlaubnisbewerbern auch Wissen über Verkehrsvorschriften sowie Besonnenheit, Charakterstärke und Verantwortungsbewusstsein. Der Nachweis dieser Kompetenzelemente wurde in einem Gespräch bzw. in einer mündlichen Prüfung, durch eine kurze Probe-

¹⁷ Aus Gründen der Übersichtlichkeit beschränkt sich die folgende Darstellung der Prüfungsmethodik auf die Prüfungen für die Fahrzeugklasse B (früher Kl. 3) als einer typischen und häufigen Form der Fahrerlaubnisprüfung.

fahrt auf dem Hof einer Behörde oder Fahrschule und danach durch eine Fahrt im Realverkehr erbracht; alle diese Prüfungselemente wurden von einem im staatlichen Auftrag handelnden Sachverständigen abgenommen und bewertet, der auch die Prüfungsentscheidung traf. Im Übrigen waren die Verfahrensweisen zur Erlangung einer Fahrerlaubnis regional recht unterschiedlich und wurden erst 1909 durch das „Gesetz über den Verkehr von Kraftfahrzeugen“ mit der dazugehörigen Prüfungsrichtlinie „Anweisung über die Prüfung von Fahrzeugführern“ einheitlich festgelegt. Bei dieser Gelegenheit wurde auch der Nachweis einer Fahrschulausbildung zur Pflicht gemacht.

In den dargestellten historischen Gegebenheiten wurzeln die Grundzüge der heutigen Fahranfängervorbereitung: Auch heute noch stellen die Fahrausbildung in einer Fahrschule und eine mehr oder weniger auf die Ausbildung bezogene Fahrerlaubnisprüfung die wichtigsten Bestandteile der Fahranfängervorbereitung in Deutschland dar, obwohl sich eine Tendenz zur Ergänzung des traditionellen Systems der Fahranfängervorbereitung durch fakultative Ausbildungselemente zeigt (z. B. „Begleitetes Fahren“, „Zweite Phase der Fahrausbildung“). Nach wie vor sind zur Erlangung einer Fahrerlaubnis eine theoretische Prüfung – früher als mündliche Prüfung, heute als schriftlicher Test (Papier-Bleistift-Version bzw. am PC) – und eine praktische Prüfung von Fähigkeiten zur Fahrzeugbedienung („Fahrtechnische Vorbereitung der Fahrt“, „Fahrtechnischer Abschluss der Fahrt“), von grundlegenden Fahrmanövern in verkehrsarmer Umgebung („Grundfahraufgaben“) und von Fahrkompetenz im Realverkehr („Prüfungsfahrt“) erfolgreich zu absolvieren (s. Kap. 5). Und schließlich wird auch heute noch die Fahrerlaubnisprüfung von amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern durchgeführt.

Anfang der 1930er Jahre verlagerte sich der Schwerpunkt der Fahrausbildung weiter „vom Technischen zum Fahrpraktischen“ (OSTWALD, 1931), und die Ausbildungsinhalte verschoben sich zugunsten von praktischen Fahrübungen und der Vermittlung erwünschten Verkehrsverhaltens. Entsprechend veränderte sich auch die Fahrerlaubnisprüfung, und die heutigen Konturen der Fahrerlaubnisprüfung zeichneten sich immer deutlicher ab. Einen wesentlichen Entwicklungsschritt stellte dabei die „Verordnung für den Kraftfahrzeugverkehr“ von 1923 dar. Auch nach dieser Vorschrift begann die Prüfung mit einer mündlichen Befragung. Die daran anschließende praktische Prüfung gliederte sich aber nun in drei wesentlich detaillierter als bis dahin beschriebene Teile.

Im ersten Teil der praktischen Prüfung hatte der Prüfling die Vertrautheit mit dem Fahrzeug durch Sicherheitskontrollen vor Antritt der Fahrt (Bremsen, Lenkung, Zündung usw.), Starten und einfache Fahrübungen (Ausweichen, Wenden, Rückwärtsfahren) nachzuweisen. Solche Sicherheitskontrollen werden auch heute noch als Teil der „Fahrtechnischen Vorbereitung der Fahrt“ in der praktischen Prüfung gefordert; die Anforderungen „Wenden“ (heute: „Umkehren“) und „Rückwärtsfahren“ (heute: „Fahren nach rechts rückwärts unter Ausnutzung einer Einmündung, Kreuzung oder Einfahrt“) stellen immer noch gesetzlich vorgegebene Grundfahraufgaben dar.

Im zweiten Teil der praktischen Prüfung „wagte“ der Prüfer mit dem Kandidaten dann eine „Probefahrt auf freier Strecke in mäßigem Verkehr“, bei der bestimmte Verkehrssituationen zu bewältigen waren, nämlich:

- Begegnen und Überholen von Fuhrwerken,
- Ausfahrt aus einem Grundstück,
- Einbiegen in Straßen,
- Anwendung des Warnungszeichens,
- Wechsel der Geschwindigkeit (auch bei Steigungen und im Gefälle) und
- Handhabung der Bremsen unter verschiedenen Verhältnissen.

Nur wenn dieser zweite Teil bestanden war, wurde auch der dritte Teil der praktischen Prüfung durchgeführt: eine mindestens einstündige „Dauerfahrt“, die auch durch belebte Verkehrsstraßen führen sollte. Bei Unsicherheit oder Fehlverhalten wurde die Prüfung abgebrochen. Die damalige praktische Prüfung lässt sich also als „Kaskadenmodell“ beschreiben, bei dem der jeweils anspruchsvollere und risikoreichere Prüfungsteil erst dann begonnen wird, wenn die für erforderlich gehaltenen Voraussetzungen im zeitlich davor liegenden Prüfungsteil nachgewiesen wurden. Darüber hinaus war die Prüfungsfahrt im Realverkehr stärker ausdifferenziert als heute: Sie bestand nämlich aus zwei eigenständigen Teilprüfungen, die sich durch die Verkehrsanforderungen (z. B. hinsichtlich der Verkehrsdichte) und damit unter Sicherheitsgesichtspunkten unterschieden.

Nach dem Ende der Weimarer Republik regelte das NS-Regime nicht nur die Fahrausbildung, sondern auch die Fahrerlaubnisprüfung neu: Die Fahrschulpflicht wurde abgeschafft, und die Verantwortung für das Prüfungswesen ging auf das „Nationalsozialistische Kraftfahrerkorps (NSKK)“ über. Bei den Neuregelungen stand nicht die Er-

höhung der Verkehrssicherheit im Vordergrund; vielmehr genossen andere Ziele wie die „Massenmobilisierung“ im Interesse der Kriegsvorbereitung und „Wehrtüchtigkeit“ Priorität. Daher sei an dieser Stelle nicht weiter auf diesen Zeitraum eingegangen; vertiefende Informationen finden sich in STURZBECHER, MÖNCH, KISSIG und MARSCHALL (2008).

Nach Kriegsende verlief die Entwicklung der Fahrerlaubnisprüfung in Ost- und Westdeutschland unterschiedlich. In der DDR nahm die Motorisierung nur allmählich zu. Mit den vorhandenen Ressourcen an Material und Arbeitszeit musste bei der Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung möglichst sparsam umgegangen werden. Die zentralistisch organisierte Staatsverwaltung suchte die Lösung des Problems der wachsenden Unfallquoten in einer sehr straffen Organisation des Ausbildungswesens; die Weiterentwicklung der Fahrerlaubnisprüfung stand zunächst nicht im Mittelpunkt. So wechselten lediglich die Prüforganisationen, während man inhaltlich und methodisch an die Vorkriegszeit anknüpfte (STURZBECHER, PETZHOLTZ, LIEBERMANN & WESTPHAL, 2008). Die Fahrerlaubnisprüfung wurde durch die örtliche Verkehrspolizei vorgenommen. Die praktische Prüfung bestand aus den folgenden Teilen:

- Verkehrs- und Betriebssicherheitskontrolle sowie Starten des Motors,
- einfache Fahrübungen und insbesondere Ausweichen, Halten, Bremsen, Rückwärtsfahren und Wenden sowie
- Verkehrsteilnahme bei schwachem und hohem Verkehrsaufkommen.

Auch in der alten Bundesrepublik versuchten die wieder entstandenen Prüforganisationen nach Kriegsende, bei der Fahrerlaubnisprüfung zunächst die Verfahrensweisen aus den Jahren vor dem Krieg weiter anzuwenden. Aber hier wurde die Fahrerlaubnisprüfung mit der rasch steigenden Motorisierung der Bevölkerung zu einer Massenprüfung, die für die Mobilität immer breiterer Bevölkerungsschichten Bedeutung bekam und damit ein Politikum darstellte (MÖRL, KLEUTGES & ROMPE, 2008). Zugleich nahmen die Unfälle – ähnlich wie in Ostdeutschland – dramatisch zu und erreichten mit rund 22.000 im Straßenverkehr getöteten Personen 1970 einen Besorgnis erregenden Höhepunkt (BRAUCKMANN, HÄHNEL & MYLIUS, 2006). Die Frage nach wirkungsvollen Gegenmaßnahmen wurde aufgeworfen. Eine gesetzlich flankierte Anhebung des Niveaus der Fahrausbildung und damit verbunden ein Eingriff in die freie Berufsausübung der Fahrlehrerschaft

entsprachen aber damals noch nicht der politischen Willensbildung. So erhoffte man sich eine Verbesserung der Unfallsituation ausschließlich durch erhöhte Anforderungen bei der Fahrerlaubnisprüfung. Diese zeigten sich in der Einführung neuer Prüfungsinhalte wie der „Gefahrenlehre“ und in methodischen Verbesserungen wie der Neubewertung bereits bestehender Anforderungen.

Der Umsetzung dieser Neuerungen sollte die neu gefasste Prüfungsrichtlinie von 1958 dienen, in der erstmals das Problem des Prüfortes (s. u.) erwähnt wurde. 1964 und 1970 erfolgten weitere Novellierungen der Prüfungsrichtlinie mit Präzisierungen und Ergänzungen bezüglich der Prüfungsanforderungen. So wurden 1970 die Fahraufgabe „Fahrstreifenwechsel“ und Regelungen für die Prüfung auf Fahrzeugen mit Automatik-Getriebe hinzugefügt; weiterhin wurde empfohlen, „nach Möglichkeit“ auch Prüfungsfahrten außerorts durchzuführen. Weiterhin finden sich in der Prüfungsrichtlinie von 1970 auch erste Ansätze, Beobachtungskategorien und Bewertungskriterien für den Fahrerlaubnisprüfer zu beschreiben. Da die Richtlinie von 1970 die Ausgangsbasis für die Verbesserung der Prüfungsmethodik in der folgenden Etappe der Entwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung lieferte, wird sie im folgenden Kapitel 4.3 ausführlich diskutiert; Einzelheiten finden sich auch bei MÖRL et al. (2008).

Bereits in den frühesten Formulierungen der Prüfungsinhalte wurden Persönlichkeitsmerkmale wie Verantwortungsbewusstsein oder Geistesgegenwart als Inhalte genannt, also Eignungsvoraussetzungen. Hierbei wird deutlich, dass um die Jahrhundertwende die „Persönlichkeit des Unfällers“ als Sicherheitsrisiko die fachliche Diskussion über die notwendigen Prüfungsinhalte dominierte (DRÖSLER, 1965). Zwar delegierte der Gesetzgeber seit Anfang der 1960er Jahre die eigenständige Beurteilung der Fahreignung an die neu geschaffenen Medizinisch-Psychologischen Untersuchungsstellen; die Erfassung erkennbarer Eignungsmängel blieb aber bei jeder Neuformulierung der Regelwerke – wenigstens dem Anspruch nach – bis heute eine der Beobachtungsaufgaben des Fahrerlaubnisprüfers. Die Fahrerlaubnisprüfung ist also seit ihren Anfängen mehr als eine reine Wissens- oder Fähigkeitsprüfung und eher eine Kompetenzprüfung im heutigen Sinne (s. Kap. 2) gewesen. Geändert hat sich allerdings die Bewertung der Ursachen und Folgen von Voraussetzungsdefiziten: Durch die Persönlichkeit bedingte Einschränkungen der Fahrkompetenz werden heute nicht mehr, wie in der historischen „Unfällertheorie“, als unveränderbares Schicksal, sondern

eher als durch Ausbildung veränderbar angesehen.

Wandel der Prüfungsmethodik

Wie bereits ausgeführt wurde (s. Kap. 2.3), ist die praktische Fahrerlaubnisprüfung als Arbeitsprobe anzusehen, bei der das Absolvieren von Testaufgaben vom Fahrerlaubnisprüfer anhand von Beobachtungskategorien erfasst und mittels Bewertungskriterien eingeschätzt wird, um zu einer Prüfungsentscheidung zu gelangen. In den Anfangsjahren der praktischen Prüfung bestand die Aufgabe des Prüfers im Wesentlichen nur darin festzustellen, ob der Fahrerlaubnisbewerber das Fahrzeug „vollständig beherrscht“. Beobachtungskategorien und Bewertungskriterien wurden dafür nicht formuliert: Man vertraute auf den Sachverstand und das Ermessen des Prüfers.

Mit dem Fortschritt der Fahrzeugtechnik und dem Anstieg der Verkehrsdichte verlagerte sich jedoch das Gewicht der Prüfungsinhalte: Die Beherrschung der Technik verlor an Bedeutung, die Beachtung von Regeln beim Verkehrsverhalten und damit verbunden die Beobachtung der Regelbefolgung bei der praktischen Prüfung wurden wichtiger. Die letztgenannte Anforderung an die Prüfer erforderte die Aneignung testpsychologisch-methodischer Kompetenzkomponenten, die sich die technischen Sachverständigen erst erarbeiten mussten. Diese Regeln waren zwar durch die Straßenverkehrsordnung in der jeweils gültigen Fassung vorgegeben, allerdings wurden diese Vorschriften von Juristen in ihrer Fachsprache mit rechtswissenschaftlichen Termini formuliert. Sie enthielten daher keine konkreten Beobachtungskategorien für Verkehrsverhalten und Bewertungskriterien nur im Sinne von Verhaltensfehlern. Darüber hinaus hinkten sie der Verkehrswirklichkeit oft nach: „Die erste deutsche StVO stammte aus dem Jahr 1934. Selbst nach einigen Änderungen entsprach sie nach dem zweiten Weltkrieg bald nicht mehr den gewandelten Erfordernissen des modernen Straßenverkehrs. Außerdem war sie zu allgemein gehalten; viele Einzelfragen mussten erst durch die Rechtsprechung aus der Grundregel des § 1 entwickelt werden.“ (JANISZEWSKI, 2007, S. XXVI).

Die Fahrerlaubnisprüfer waren also darauf angewiesen, in wesentlichen Punkten eigenständige Interpretationen des Verkehrsrechts vorzunehmen, die naturgemäß eher technischen als testpsychologischen Charakter aufwiesen. Die Technischen Prüfstellen versuchten, dem offensichtlich selbst als gravierend empfundenen Mangel an methodischen Regelungen durch eine zunehmende Konkretisierung der Prüfungsinhalte sowohl im Sinne

der Prüfungsanforderungen als auch im Sinne von Beobachtungskategorien und Bewertungskriterien durch die Prüfungsrichtlinie von 1970 (s. o.) sowie das ergänzende Merkblatt 731 des Verbandes der TÜV e. V. (VdTÜV)¹⁸ von 1973 abzuwehren. Aber auch die Prüfungsrichtlinie von 1970 zeichnete sich – trotz teilweise großer Ausführlichkeit – durch methodische Defizite aus, beispielsweise weil simple Sachverhalte im Detail beschrieben, wesentliche andere jedoch lapidar abgehandelt wurden. HAMPEL (1977, S. 46) bemerkte hierzu: „Nach Durchsicht des Anforderungskatalogs [...] kommt man zwangsläufig zu dem Schluss¹⁹, dass beim Prüfer eine Kenntnis der zu stellenden Anforderungen bereits vorausgesetzt wird und dass es nur noch darum geht, Grenzfälle abzuklären. U. E. sind die Angaben in den Prüfungsrichtlinien unzureichend, um das geforderte Verhalten exakt zu definieren.“

Da mangels besserer Alternativen „indirekt die StVO an die Stelle einer Lehrzielbeschreibung gerückt“ wurde (ebd., S. 48), war es nur konsequent, dass die Bewertung der Verhaltensbeobachtungen im Sinne von Verhaltensfehlern erfolgte. Zwar empfahl das erwähnte VdTÜV-Merkblatt 731: „Bei Bewertung einer Prüfungsfahrt sollten nicht nur Fehlverhalten, sondern auch gute Leistungen Berücksichtigung finden.“ Da aber die Prüfungsrichtlinie „insbesondere“ die Aufzeichnung von Fehlverhalten verlangte (s. u.), blieb ungewiss, wie dieser Appell in der Praxis umgesetzt wurde.

Für die Prüfungsentscheidung war der Prüfer – so lange keine konkreten Beschreibungen der Fahraufgaben sowie Vorgaben für ihre Beobachtung und Bewertung zur Verfügung standen – auf den während der Prüfungsfahrt gewonnenen Gesamteindruck angewiesen. Generalisierende Beurteilungen wie „unfertig“ oder „nicht vorausschauend“ waren auch nach der Einführung situationsabhängiger Beobachtungskategorien bei der Begründung der Prüfungsentscheidung nicht selten anzutreffen. Einen wesentlichen methodischen Fortschritt stellte die Klassifizierung der Fahrfehler durch das VdTÜV-Merkblatt 731 dar. Damit teilte man die Fehler in drei Klassen ein: In der ersten Klasse fanden sich fünf „erhebliche“ Fehler, die in jedem Fall, also auch „trotz guter Leistungen“, zum Nichtbestehen der Prüfung führten (z. B. insbesondere eine Verkehrsgefährdung oder ein Eingriff des Fahrlehrers). Darüber hinaus konnten 12 weitere

¹⁸ Einzelheiten beider Regelwerke werden im folgenden Kapitel 4.3 (unter „Beobachtungskategorien“) ausführlicher berichtet, da sie die Entwicklung des dort beschriebenen Zeitraumes stark beeinflussten.

¹⁹ Bei Zitaten folgt die Rechtschreibung den ursprünglichen Standards.

Fehler ein negatives Prüfungsergebnis begründen, wenn sie wiederholt oder gehäuft auftraten. Dabei blieb allerdings offen, was genau unter einer „Häufung“ zu verstehen sein sollte und ob sich diese auf den gleichen Fehler oder die gesamte Fehlerliste beziehen musste. Da beide Fehlerlisten enumerativ sind, aber offensichtlich nicht alle Fehlermöglichkeiten enthalten, muss man wohl eine dritte Klasse „Sonstiger Fehler“ vermuten, für deren Feststellung und Bewertung jedoch keine Hilfen geliefert wurden. Eine Begründung oder methodische Ableitung für diese Gewichtungen wurde nicht angeführt.

Über den Ablauf der praktischen Fahrerlaubnisprüfung hatte der Prüfer bereits ab 1952 nach den in der Bundesrepublik geltenden Regelungen ein handschriftliches Protokoll anzulegen und bei nicht bestandener Prüfung den Unterlagen beizufügen (BRAUCKMANN et al., 2007). Diese Notizen wurden zunächst frei formuliert, sofern nach Einschätzung des Prüfers überhaupt etwas zu notieren war. Ab 1970 schrieben die Prüfungsrichtlinien in der jeweils gültigen Fassung vor: „Der Sachverständige oder Prüfer hat über die Prüfung Aufzeichnungen zu machen“. 1973 hielt es der VdTÜV für empfehlenswert, für diese Aufzeichnungen ein einheitliches Schema festzulegen: das im Merkblatt 731 wiedergegebene „Bundeseinheitliche Mängelschema“. Es ist für die damals bestehende methodische Unsicherheit und die Unzufriedenheit mit dem Anforderungskatalog der gerade erst erlassenen Prüfungsrichtlinie von 1970 bezeichnend, dass diesem Ordnungssystem nicht die inhaltliche Gliederung der Prüfungsrichtlinie, sondern die Rechtssystematik der StVO zugrunde gelegt, die Fahrfehler also nach den entsprechenden Paragraphen geordnet wurden.

Betrachtet man die Entwicklung der Prüfungsmethodik im Zeitraum von den Anfängen des Fahrerlaubniswesens bis 1975 aus heutiger Sicht, so fällt auf, dass dem Fahrerlaubnisprüfer zunächst ein weitgehender Ermessensspielraum bei der Beurteilung des Fahrverhaltens des Fahrerlaubnisbewerbers zugebilligt wurde. Trotzdem dürften die praktischen Prüfungen, so lange hauptsächlich eine „vollständige Beherrschung des Fahrzeugs“ im Sinne der Fahrzeugbedienung gefordert wurde, relativ objektiv gewesen sein, denn ob ein Bewerber beispielsweise das Prüfungsfahrzeug in Bewegung setzen kann oder nicht, war durch die Prüfer – seit 1911 regelmäßig technische Sachverständige mit entsprechender Qualifikation – problemlos zu beobachten und zu bewerten.

Dies änderte sich, als zunehmend die Art und Weise, wie sich der Bewerber in den Verkehrs-

raum einordnet und in ihm verhält, die wesentliche Beobachtungsaufgabe des Prüfers darstellte. Mit der fortschreitenden Fokussierung der Prüfungsinhalte auf konkrete Verhaltensanforderungen in bestimmten Situationen konnte von Objektivität im heutigen Verständnis bei der Gütebeurteilung der damaligen praktischen Fahrerlaubnisprüfung nur sehr bedingt die Rede sein. Damit muss man wohl auch die Zuverlässigkeit (Reliabilität) der Prüfungen in Frage stellen, also der Genauigkeit, mit der etwa eine Wiederholung der Prüfung zum gleichen Ergebnis geführt hätte. Allerdings wurde dieser Mangel nur in Sonderfällen offenkundig, da systematische methodenkritische Reliabilitätsuntersuchungen nicht durchgeführt wurden und schon bald eine Regelung vorschrieb, dass die praktische Prüfung erst nach einer bestimmten Wartezeit wiederholt werden kann, die zur weiteren Schulung zu verwenden ist. Ein direkter Vergleich der Ergebnisse der Erstprüfung und der Wiederholungsprüfung zur Reliabilitätskontrolle war damit aus methodischen Gründen ausgeschlossen. Die Gültigkeit (Validität) der praktischen Fahrerlaubnisprüfung, also die Antwort auf die Frage, ob die Prüfung überhaupt das misst, was sie messen soll, wurde zur damaligen Zeit nicht systematisch unter testpsychologischen Gesichtspunkten diskutiert. Methodenkritische Versuche, die Validität der praktischen Fahrerlaubnisprüfung beispielsweise anhand externer Validitätskriterien zu prüfen, sind nicht bekannt. Vielmehr bescheinigte man der praktischen Prüfung „Augenscheingültigkeit“, die man auf Expertenbeurteilungen zurückführte.

Fassen wir zusammen: Im Zeitraum von den Anfängen des Fahrerlaubniswesens bis 1975 wurde die praktische Fahrerlaubnisprüfung – ausgehend von einer ganzheitlichen Urform – inhaltlich und methodisch ausdifferenziert. Die übergeordnete inhaltliche Anforderung der „Fahrzeugbeherrschung“ fächerte sich zunehmend in Teilanforderungen auf, die im Hinblick auf die Verkehrssicherheit für besonders bedeutsam gehalten wurden. Für diese Teilanforderungen versuchte man erste Bewertungskriterien zu formulieren und ihnen Entscheidungskriterien zuzuordnen, die zumindest für besonders gravierende Fehlverhaltensweisen eindeutig waren. Diese Prozesse führten zu den methodischen Rahmenstrukturen, welche die praktische Fahrerlaubnisprüfung bis heute prägen.

Der im Betrachtungszeitraum bis 1975 erreichte mehrstufige Aufbau der Fahrerlaubnisprüfung – beginnend mit einer Abfrage des grundlegenden Verkehrswissens bis hin zur Erprobung der Fahrkompetenz in der lebensweltlichen Anforderungsdomäne des fließenden Verkehrs mit der Möglichkeit des Prüfungsabbruches auf jeder Stufe – war

gemessen an der historischen Urform zweifellos ein gewaltiger methodischer Fortschritt. Darüber hinaus minderte die kaskadenförmige Prüfungsstruktur bei einem vorzeitigen Prüfungsabbruch das gegebenenfalls aus krassem Unvermögen resultierende Gefährdungsmoment für die Insassen des Prüfungsfahrzeugs und ersparte dem Fahrerlaubnisbewerber unnötigen Prüfungsstress. Dieses Vorgehen steht aber auch im Zusammenhang mit der Prüfungsökonomie, was methodische Fragen aufwirft. Auf jeden Fall schränkte das Abbruchverfahren eine Überprüfung der Konstruktvalidität ein, da damals ein wegen Mängeln bei den Grundfahraufgaben zurück gewiesener Bewerber keine Chance mehr hatte, sich bei der Prüfungsfahrt im fließenden Verkehr zu bewähren.

Weiterhin bleibt unter methodenkritischen Aspekten anzumerken, dass der Erwerb des zum Führen von Kraftfahrzeugen notwendigen Wissens und Könnens für den Einzelnen einen Lernprozess darstellt, der solange anhält, wie er Kraftfahrzeuge nutzt. Ein Fahrerlaubnisbewerber, der sich der Prüfung stellt, wird deshalb und auch wegen der relativ kurzen Ausbildungszeit kaum als routinierter Kraftfahrer anzusehen sein. Sein Wissen und Können ist noch längst nicht ausgereift; und die verantwortungsvolle Aufgabe des Fahrerlaubnisprüfers ist es nun, anhand der Prüfung abzuschätzen, ob das erreichte Kompetenzniveau einer eigenständigen Verkehrsteilnahme (noch) entgegensteht oder ob es das selbständige Weiterlernen im Realverkehr ohne große Risiken für die Öffentlichkeit erlaubt. Um dies zu leisten, sind die Anforderungsstandards der Prüfung nicht im Sinne von Forderungen an eine elaborierte Fahrweise zu benennen, sondern aus der psychologischen Systematik des Fahrkompetenzerwerbs und den Merkmalen der Ausbildung abzuleiten. Anders ausgedrückt: Es ist grundlegend und in der bezeichneten Reihenfolge zu fragen, (1) welche Komponenten von Fahrkompetenz für die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr notwendig sind, (2) welche davon bei einer Fahrerlaubnisprüfung erfassbar sind, (3) welches Ausprägungsniveau bei den prüfbareren Komponenten als Mindeststandard im Hinblick auf die Verkehrssicherheit bei einem Fahranfänger vorliegen muss und ob es in der Ausbildung typischerweise erreicht wird, sowie schließlich (4) wie man diese Mindeststandards bei der Fahrerlaubnisprüfung methodisch sinnvoll operationalisiert; wir kommen im Kapitel 8 wieder darauf zurück.

Die genannten Erwartungen an eine wissenschaftlich fundierte Herangehensweise bei der inhaltlichen und methodischen Grundlegung der Fahrerlaubnisprüfung stellen nun eher eine Leitlinie für

ein systematisches Entwicklungsprogramm dar als einen Qualitätsmaßstab, auf dessen Erfüllung man am Anfang der ersten rund 90jährigen Entwicklungsetappe der Fahrerlaubnisprüfung berechtigt hoffen darf. Bei aller Kritik an der Methodik der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in den Anfangsjahren darf nicht vergessen werden, dass die gleichen Mängel in der methodischen Systematik und bei der Objektivität, Zuverlässigkeit und Gültigkeit auch Prüfungen in anderen Lebensbereichen der damaligen Zeit anhafteten und auch heute noch oft zu finden sind. Für die Konstruktion und Analyse psychologischer Prüfverfahren liegt erst seit 1961 das noch heute maßgebende Regelwerk von Lienert vor. Der Autor stellte im Vorwort zur ersten Auflage fest: Die Aufgabe „psychologische Prüfverfahren für die besonderen Zwecke der Eignungsauslese in Betrieb und Wirtschaft zu entwickeln und auf ihre diagnostische Brauchbarkeit zu überprüfen [...] ist ohne wissenschaftliche Hilfsmittel schlechthin unerfüllbar. Sie fordert eine [...] Ausbildung in einem Maße, wie sie gegenwärtig nicht an allen Unterrichtsstätten vermittelt werden kann“ (LIENERT 1961, S. VIII). Es wäre daher absurd, von den Fahrerlaubnisprüfern im Betrachtungszeitraum testpsychologische Herangehensweisen zu erwarten, deren Grundlagen erst im letzten Sechstel dieses Betrachtungszeitraums entwickelt wurden. Die Prüfer der damaligen Zeit sind – auch aus heutiger Sicht – ihrem Auftrag, zur Sicherheit im Straßenverkehr beizutragen, entsprechend dem damaligen Wissensstand und mit Verantwortungsbewusstsein nachgekommen, haben ihre Anforderungs- und Bewertungsstandards stetig verbessert und so das Fundament für weitere Entwicklungen geschaffen.

4.3 Der methodische Neuaufbruch von 1975 bis 1985

4.3.1 Gründe für einen Paradigmenwechsel im Betrachtungszeitraum

Die Jahre von etwa 1975 bis 1985 stellten sowohl in der Bundesrepublik als auch in der DDR eine besonders kreative Phase in der methodischen Weiterentwicklung der theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung dar, in der viele neue und noch bis heute nachwirkende Ansätze zur Optimierung der Prüfung entwickelt wurden. Diese Veränderungen kennzeichnen insgesamt gesehen einen Paradigmenwechsel im Fahrerlaubniswesen: Neben der rechtlichen Regelung bzw. Systematik des Fahrerlaubniswesens begann der Aufbau einer eigenständigen testpsychologischen bzw. methodischen Systematik. Wenn auch, wie nachfolgend gezeigt wird, das methodische Fundament

der Fahrerlaubnisprüfung in dieser Entwicklungsstufe nur punktuell gelegt wurde und unvollendet blieb, so wurde doch die per se erstrebenswerte Dualität von rechtlicher und methodischer Systematik bei der Regelung der Fahrerlaubnisprüfung erfolgreich und nachhaltig begründet.

Die Gründe für die vielfältigen und energischen Anstrengungen, die Fahrerlaubnisprüfung auf ein höheres methodisches Niveau zu heben, finden sich im Schnittpunkt von drei gesellschaftlichen Wandlungsprozessen, die sowohl in der Bundesrepublik als auch in der DDR abliefen. Der erste Prozess betrifft die starke Zunahme der Fahrerlaubnisprüfungen, deren Zahl 1975 in der damaligen Bundesrepublik erstmals die Grenze von 2 Millionen Prüfungen überschritt. Von der Fahrerlaubnisprüfung wurden jetzt breite Kreise der Bevölkerung betroffen; sie war zu einem gesellschaftlichen Phänomen und ihre Qualität zu einem gesellschaftlichen Problem geworden (HAMPEL, 1977).

Den zweiten Prozess stellte der rasante Anstieg der Unfallzahlen dar, der die Einsicht erzwang, dass grundlegende Maßnahmen zur Unfallprävention notwendig seien. Diese Problematik wurde insbesondere seit dem Vorliegen eingehender Studien zur spezifischen Gefährdung der „Fahranfänger“ (HELLER, 1973) zunehmend kritisch diskutiert. SCHNEIDER (1977, S. 27) stellte in diesem Zusammenhang fest: „Die mehrfach festgestellte Tatsache, dass mehr als 50% aller Unfälle mit Personenschäden von Kraftfahrern verursacht werden, die ihren Führerschein erst weniger als 3 Jahre besaßen, mag als Schlaglicht auf das angeschnittene Problem verstanden werden.“ Er verwies darauf, dass das Risiko eines Unfalls für jüngere Kraftfahrer gegenüber dem Durchschnitt um das Dreifache erhöht sei, und stellte fest, dass es nicht vertretbar sei, „wenn man in der Tatsache hoher Risiken jüngerer Kraftfahrer eine unumstößliche Gesetzmäßigkeit erblicken würde. Es muss vielmehr nach Lösungen dieses Problems des Anfängerrisikos gesucht werden, die vermutlich vor allem im Feld der Unterrichtstechnologie zu finden sein werden.“ (ebd. S. 31). Diese Überlegungen führten zu der Schlussfolgerung, dass eine Verbesserung der Fahrausbildung nur dann möglich sei, „wenn die Prüfungsinhalte mit den Lehrinhalten übereinstimmen. Die Verbesserung der Prüfmethoden im Rahmen des Möglichen ist eine notwendige Vorbedingung für das Problem der jugendlichen Fahranfänger“ (HAMPEL, 1977, S. 8).

Der dritte Prozess findet sich in der stürmischen Entwicklung von Psychologie und Pädagogik. Es drängte sich der Gedanke auf, zur Weiterentwick-

lung der Fahrerlaubnisprüfung als einer Prüfung „von Menschen durch Menschen“ mehr als bisher humanwissenschaftliche Erkenntnisse und Vorgehensweisen zu nutzen. Ein wesentliches Merkmal dieser Entwicklungsphase ist daher der Beginn von systematischer interdisziplinärer Zusammenarbeit. Die Einrichtung einer Abteilung für Unfallursachenforschung 1970 bei der BASt, in der Psychologen, Mediziner und Pädagogen mit Verkehrswissenschaftlern und Ingenieuren zusammenarbeiteten, war ein wichtiger Schritt in diese Richtung, da von hier aus nach übergeordneten sachlichen Gesichtspunkten Forschungsschwerpunkte gesetzt und Forschungsgelder vergeben wurden. Ähnliche Aufgaben mit interdisziplinärer Zielsetzung übernahm in der DDR 1971 das „Zentrale Forschungsinstitut des Verkehrswesens“. Darüber hinaus entstanden bei den Technischen Prüfstellen wissenschaftliche Institutionen, die sich vorrangig oder neben anderen Aufgaben mit der Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung beschäftigten (s. dazu ausführlich HAMPEL, STURZBECHER, MÖNCH, TRAUTSCH, WAGNER & WEIßE, 2008). Gemeinsames Merkmal all dieser Institutionen war neben ihrer interdisziplinären Ausrichtung, dass sie zwar mit dem Routinegeschäft der Fahrerlaubnisprüfungen vertraut, aber nicht organisatorisch in das Prüfungswesen eingebunden waren, „weil die Erfahrung lehrt, dass es unmöglich ist, zu echten Neukonzeptionen zu gelangen, wenn man Ideen sofort mit der Frage nach der Machbarkeit und Praktikabilität erschlägt“ (HIRSCHBERGER, 1975).

4.3.2 Die praktische Fahrerlaubnisprüfung in der DDR

Als vorrangige Aufgabe zur Senkung der Unfallzahlen bei den Fahranfängern wurde im Betrachtungszeitraum sowohl in der Bundesrepublik als auch in der DDR eine bessere Verzahnung von Ausbildung und Prüfung gefordert. Besonders konsequent wurde dieses Ziel aber in der DDR verfolgt. Dort wurde die Fahrausbildung, abgesehen von wenigen Ausnahmen, von staatlichen Fahrschulen vorgenommen; somit waren unmittelbare verkehrspolitische Einwirkungen auf die Ausbildung der Fahrschüler möglich. Hierbei machte man aus der Not – nämlich dem Mangel an Fahrzeugen und Treibstoff – eine Tugend und versuchte, die Ausbildung möglichst effektiv zu konzipieren (s.o.).

Der dynamische Wandel des Systems von Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung in der DDR im Zeitraum von 1978 bis zur Mitte der 1980er Jahre beruhte auf zwei grundlegenden Neuregelungen im Jahr 1977: Zum einen erschienen in

diesem Jahr die „Ausbildungspläne und -programme für die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern der Fahrerlaubnisklassen 1 – 5“, zum anderen wurde eine neue Fahrschulordnung herausgegeben. Auf dieser Grundlage setzte man bis 1981 die neue „Vier-Phasen-Ausbildung“ als verbindlichen Standard durch. Dabei wurden die vier nachfolgend aufgeführten Ausbildungselemente didaktisch eng verknüpft und schrittweise (1982 und 1985 erfolgten nochmals Novellierungen der Ausbildungspläne und -programme sowie der Fahrschulordnung) mit einem stärker ausdifferenzierten Prüfungssystem verzahnt:

- „Theoretische Ausbildung“ (27 Unterrichtsstunden),
- „Fahrtrainerausbildung“ (6 Ausbildungsstunden an Fahrzeugsimulatoren zum Erlernen der Fahrzeugbedienung),
- „Ausbildung auf dem Übungsplatz“ (das Training auf einem „Autodrom“ stellte seitdem ein Pflichtelement der Fahrausbildung dar),
- „Ausbildung im öffentlichen Straßenverkehr“.

Die Neuordnung und Ausdifferenzierung des Prüfungssystems lief – entsprechend einer pädagogisch sinnvollen Programmatik²⁰ – der Ausbildungsreform nach und wurde mit der grundlegend neuen Prüfungsrichtlinie vom 1. Oktober 1985 abgeschlossen. Mit dieser neuen Prüfungsrichtlinie wurde die traditionelle theoretische Prüfung in zwei Teile und die praktische Prüfung in drei Teile untergliedert. Die Fahrerlaubnisprüfung bestand damit insgesamt nun aus den folgenden fünf Teilprüfungen (STURZBECHER et al., 2008):

- die „Theoretische Grundprüfung, Teil 1“ mit dem Inhalt „Basistheoretisches Wissen“,
- die „Praktische Grundprüfung, Teil 1“ mit dem Schwerpunkt „Grundfahraufgaben“,
- die „Theoretische Grundprüfung, Teil 2“ mit dem Inhalt „Gefahrenlehre“,
- die „Praktische Grundprüfung, Teil 2“ mit dem Schwerpunkt „Gefahrensituationen“ und
- die „Abschlussprüfung“ im Realverkehr.

Die praktische Fahrerlaubnisprüfung wurde also in drei unabhängige Teilprüfungen aufgeteilt; die beiden praktischen Grundprüfungen wurden dabei

meist auf dem Autodrom durchgeführt. Die „Praktische Grundprüfung, Teil 2“ und die „Abschlussprüfung“ im Realverkehr fanden in der Regel zeitlich unmittelbar nacheinander statt. Jede dieser Teilprüfungen konnte bei einem Nichtbestehen einzeln wiederholt werden.

Die beiden praktischen Grundprüfungen beinhalteten je nach Klasse bis zu 13 Prüfungselemente, wobei sich die Prüfungsaufgaben der zweiten Grundprüfung wie bei den theoretischen Grundprüfungen wiederum stärker auf Gefahrensituationen richteten und fortgeschrittene Fahrerfahrungen voraussetzten. Bei den praktischen Grundprüfungen für die Fahrerlaubnisklasse B mussten u. a. folgende Prüfungsaufgaben bewältigt werden: Abfahren mit Zeitbegrenzung, Zielbremsen, Durchfahren einer Slalomstrecke, Schalten in den zweiten Gang und zurück in den ersten Gang, Rückwärtsfahren und die Bewältigung eines kleineren technischen Problems (z. B. Auswechseln einer defekten Glühlampe). Die diesbezüglichen Anforderungen und Bewertungskriterien wurden in der Anlage zur Prüfungsrichtlinie mit einer Ausführlichkeit beschrieben, die einer Standardisierung recht nahe kam. Wo ein Autodrom nicht zur Verfügung stand, schrieben die Prüfungsrichtlinien der DDR von 1985 vor: „Der Prüfungsort ist so zu wählen, daß die praktische Grundprüfung ohne Behinderung anderer bzw. durch andere Verkehrsteilnehmer durchgeführt werden kann.“ Die Reihenfolge bei der Prüfung der Grundfahraufgaben wurde jeweils vom Prüfer festgelegt; die Aufgaben durften bei fehlerhafter Ausführung einmal wiederholt werden. Konnte der Fahrerlaubnisbewerber eine Aufgabe auch beim zweiten Versuch nicht zur Zufriedenheit des Prüfers bewältigen, galt die Prüfung als nicht bestanden.

Meist im Anschluss an die „Praktische Grundprüfung, Teil 2“ auf dem Autodrom wurde als letztes Prüfungselement die 60-minütige „Abschlussprüfung“ im Realverkehr durchgeführt; die Prüfungsfahrt war mit der 1985er Prüfungsrichtlinie von 30 auf 40 Minuten verlängert worden. Die Abschlussprüfung war der heutigen praktischen Prüfung sehr ähnlich und fand in der Regel im Beisein des Fahrlehrers statt, der als verantwortlicher Fahrzeugführer fungierte. In Ausnahmefällen wurde die Prüfung – ähnlich wie in einigen europäischen Staaten heute noch (s. BÖNNINGER et al., 2005) – auch vom Prüfer allein abgewickelt, in dem er zugleich die Rolle des Fahrlehrers übernahm. Während der Prüfungsfahrt wurden weitere Grundfahraufgaben geprüft, zu denen das Halten am Fahrbahnrand, das Wenden im begrenzten Raum, das Befahren einer Parklücke in Fahrtrichtung und das Befahren einer Parklücke schräg bzw. quer zur Fahrtrichtung

²⁰ Auch heute noch beginnen in einigen europäischen Ländern, in denen das Ausbildungswesen und das Prüfungswesen inhaltlich und methodisch eng verzahnt sind und staatlich reguliert werden, Reformen des Systems der Fahranfängervorbereitung mit Veränderungen des Ausbildungswesens, denen dann entsprechende Veränderungen des Prüfungswesens folgen.

gehörten. Darüber hinaus musste der Bewerber vor Antritt der Fahrt stichprobenartig einen Teil des Fahrzeugs auf seine Verkehrs- und Betriebssicherheit hin überprüfen.

Die Prüfstrecke wurde während der Fahrt durch den Fahrerlaubnisprüfer vorgegeben. Sie musste verschiedenen Anforderungen genügen, die allerdings nur sehr grob in der Prüfungsrichtlinie vorgegeben wurden: „Die Prüfstrecke ist unregelmäßig zu wechseln und soll nach Möglichkeit nachfolgenden Anforderungen entsprechen: Es sollte gewährleistet sein, dass in die Fahrstrecke Straßen mit hoher Verkehrsdichte, Straßen, auf denen Geschwindigkeiten bis 80 km/h zulässig sind, eine manuell oder durch Lichtzeichenanlage geregelte Kreuzung, Knotenpunkte mit gleichrangigen Straßen, Knotenpunkten mit Haupt- und Nebenstraßen und Bahnübergänge, Fußgängerüberwege sowie Haltestellen einbezogen sind und komplizierte Verkehrssituationen bewältigt werden müssen.“ In einigen Kreisstädten existierten auch verschiedene standardisierte Prüfstrecken, aus denen eine Route per Los ausgewählt wurde. Am Ende der Prüfungsfahrt musste der Bewerber ein bis zwei Fragen zu Verkehrssituationen, die im Laufe der Fahrt aufgetreten waren, richtig beantworten. Damit sollte sichergestellt werden, dass das theoretische Basiswissen nicht nur bei den theoretischen Grundprüfungen verfügbar war. Es bleibt anzumerken, dass jeder Bewerber gemäß Fahrschulordnung sowohl vor der theoretischen als auch vor der praktischen Fahrerlaubnisprüfung nachweislich eine Vorprüfung bestanden haben musste.

Mitte der 1980er Jahre fand man bei Beobachtungen der Fahrschulbildung und bei Unfallanalysen zunehmend Indizien dafür, dass vor allem Fahranfänger in Gefahrensituationen nicht mit Maximalverzögerung bremsen und dadurch den Anhalteweg unnötig verlängern. Daher wurde im Jahr 1986 eine weitere praktische Prüfungsaufgabe eingeführt, die „Gefahrenbremsung vor plötzlich auftauchendem Hindernis“. Diese Prüfungsaufgabe war Bestandteil der „Praktischen Grundprüfung, Teil 2“ auf dem Autodrom und diente dem Nachweis der Fähigkeit, bei Gefahr schlagartig bremsen zu können. Der Fahrerlaubnisbewerber musste einem nach dem Zufallsprinzip auftauchenden Hindernis ausweichen, das bei einer Fahrgeschwindigkeit von mindestens 40 km/h plötzlich vor das fahrende Fahrzeug geschwenkt wurde. Als Hindernis fungierten Puppen; als Ersatzlösung kamen auch Würfel aus Schaumstoff mit einer Kantenlänge von einem Meter zum Einsatz (PETZ-HOLTZ, 1988). Insgesamt standen mit der Gefahrenbremsung nun 29 Prüfungselemente bereit, aus denen der Prüfer entsprechend der Prüfungsricht-

linie die Prüfungsaufgaben für die jeweilige Führerscheinklasse zusammenstellte.

Fassen wir zusammen: Im DDR-Modell der Fahranfängervorbereitung fanden sich theoretische und praktische Ausbildungs- und Prüfungsbestandteile in einer pädagogisch sinnvollen Kombination, die der psychologischen Systematik des Fahrkompetenzerwerbs folgte. „Die durchdachte Verzahnung der Ausbildungs- und Prüfungselemente erkennt man nicht nur an ihrer Abfolge, sondern auch an ihrer Unterordnung unter ein übergreifendes Ziel: das Erlernen der Gefahrenvermeidung und -bewältigung mittels ‚Sicherheitstraining‘. [...] Das ‚Sicherheitstraining‘ stellte also einerseits ein durchgängiges didaktisches Ausbildungsprinzip, nicht nur eine fahrpraktische Übungseinheit dar. Andererseits schrieb man der Gefahrenabwehr als Lerninhalt so große Bedeutung zu, dass die Prüfung von Gefahrenwissen und Gefahrenbewältigung zu zwei eigenständigen Prüfungsteilen avancierte.“ (STURZBECHER, et al., 2008, S. 77).

Die 1986 in der DDR eingeführte und auf dem Autodrom geprüfte Grundfahraufgabe „Gefahrenbremsung vor plötzlich auftauchendem Hindernis“ wird in modifizierter Form seit 2003 in ganz Deutschland als Prüfungsaufgabe praktiziert. Zu fragen bleibt, ob die jetzige Platzierung im Realverkehr als optimal gelten kann. Trotzdem zeigt das Beispiel, dass die dargestellte Ausbildungs- und Prüfungspraxis der DDR durchaus die Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland inspiriert hat. Aus unserer Sicht bietet sie dafür auch künftig Anregungen, auch wenn sie noch keine modernen Elemente informellen (z. B. Computerlernen) oder koedukativen Lernens (z. B. begleitetes Fahren²¹, peer review) aufwies:

- Die systematische Ausbildung und Prüfung auf einem Autodrom stellten zur damaligen Zeit geeignete Zwischenschritte und Schonräume auf dem Weg zur Ausbildung und Prüfung im Realverkehr dar, deren möglichen Nutzen unter jetzigen Bedingungen man ergebnisoffen erörtern sollte.
- Das Stellen von Fragen zu durchfahrenen Verkehrssituationen und die damit verbundene Möglichkeit des Prüfers, nach der Prüfungsfahrt oder bei Fahrtunterbrechungen theoretisches Wissen zu überprüfen, Informationen zum Deuten von Beobachtungen einzuholen und nicht

²¹ Allerdings gab es Ende der 1980er Jahre ein Pilotprojekt, mit dem Möglichkeiten einer ergänzenden Laienausbildung durch Familienangehörige mit Führerschein und langjähriger Fahrpraxis sondiert wurden (Anklam, 1990; STURZBECHER et al., 2008).

zuletzt Fehleinschätzungen des Bewerbers hinsichtlich seiner Fahrkompetenz zu korrigieren, wurde in einigen europäischen Ländern gerade als Innovation in die praktische Prüfung eingeführt (s. Kap. 7); es stellt u.E. auch für Deutschland eine diskussionswürdige Optimierungsoption dar.

- Das Absolvieren einer Vorprüfung als „Generalprobe“ für die praktische Prüfung half dem Bewerber, seine Prüfungsangst zu kontrollieren, und lieferte ihm neben den „Zwischenprüfungen“ wichtige Hinweise auf noch vorhandene Kompetenzdefizite, die es nachfolgend abzubauen galt. Dies verbindet man testpsychologisch gesehen mit dem Begriff der „förderorientierten Diagnostik“ und ist als wünschenswert anzusehen, sofern die (Vor-)Prüfung als prognostisch valide gelten kann. Umgekehrt bieten gerade solche Vorprüfungen, wie man beispielsweise derzeit in den Niederlanden sehen kann, hervorragende methodologische Möglichkeiten, die methodische Qualität der praktischen Prüfung zu analysieren und optimierte Versionen in der Praxis zu untersuchen, ohne in reguläre Prüfungen einzugreifen.

Im Gegensatz zur Reformierung des Ausbildungs- und Prüfungssystems insgesamt kann das Niveau der testpsychologischen Reflexion und methodenkritischen Evaluation der (praktischen) Fahrerlaubnisprüfung in der DDR vermutlich nicht als Vorbild dienen. Dazu schätzen STURZBECHER et al. (2008, S. 78) wie folgt ein: „Von einem fortschrittlichen Prüfungssystem hätte man spätestens in den 1980er Jahren erwarten können, dass es sich testpsychologisch begründeter Methoden bedient und seine Ergebnisse durch eine empirisch gestützte Evaluation systematisch und kritisch reflektiert. Von derartigen Bemühungen ist im Hinblick auf das DDR-Prüfungssystem nichts bekannt. Dazu trug – neben fehlenden technischen Voraussetzungen für eine elektronische Datenverarbeitung – sicher auch eine testkritische Grundhaltung in der DDR-Psychologie bei.“ Allerdings bleibt hinzuzufügen, dass eine tief greifende systematische Suche nach methodenkritischen Befunden zur Fahrerlaubnisprüfung in der DDR noch aussteht und schwer zu bewältigen ist, weil sich nutzbare Informationen wahrscheinlich in s.g. „Bewährungsanalysen“ zum Ausbildungswesen verbergen (z. B. TISCHENDORF, 1984).

4.3.3 Die praktische Fahrerlaubnisprüfung in der Bundesrepublik

Die praktische Prüfung als lehrzielorientierter Test
In der Bundesrepublik waren in den 1970er Jahren die staatlichen Richtlinien für die Fahrausbildung in den Fahrschulen sehr allgemein gehalten und wenig verpflichtend. Darüber hinaus erschien eine unmittelbare und effiziente verkehrspolitische Einflussnahme auf das Fahrschulbildungswesen mit dem Ziel einer Verringerung der Fahranfängerunfälle aufgrund der föderativen staatlichen Struktur und der liberalen Wirtschaftsordnung, in der die freie Berufsausübung ein wichtiges Rechtsgut darstellt, damals kaum möglich. Als wesentliches Steuerungsinstrument für die Qualität der Fahrausbildung galt, wie seit je her, die Fahrerlaubnisprüfung: „Prüfungen setzen gewollt oder ungewollt quantitative und qualitative Maßstäbe.“ (HAMPEL, 1977, S. 8). Daher forderte die Fachöffentlichkeit zur Verringerung der Fahranfängerunfälle in den 1970er Jahren eine Reform der praktischen Prüfung.

Testmethodisch orientierten sich die Vorstellungen für eine Reform der praktischen Prüfung damals weitgehend an speziellen Fahrverhaltensbeobachtungen mit Testcharakter, die mittlerweile im In- und Ausland entwickelt worden waren. Die BASt beauftragte die „Studienstelle für Kraftfahrzeug-Führerprüfungen“ des TÜV Rheinland damit, diese Methoden zu dokumentieren und die verschiedenen „wissenschaftlichen Ansätze daraufhin zu überprüfen, in welchem Umfang sie in die Prüfroutine übertragen werden können“ (HAMPEL, 1977, S. 5). Im Rahmen dieser Studie wurden 10 verschiedene Methoden der Fahrverhaltensbeobachtung hinsichtlich ihrer Übertragbarkeit auf praktische (Routine-)Fahrerlaubnisprüfungen untersucht und die damaligen Verfahrensweisen bei der praktischen Prüfung einer methodenkritischen Betrachtung unterzogen.

Unter den analysierten Methoden befand sich auch der „Kölner-Fahrverhaltens-Test“, der in der Kölner Obergutachtenstelle für Fahreignungsuntersuchungen entwickelt worden war (SCHUBERT & EDLER, 1965; KROJ & PFEIFFER, 1973)²², um im Rahmen von Eignungsuntersuchungen diagnostische Aussagen über individuelle Fahrstile treffen zu können. Dieser Test stellte zum Zeitpunkt der Studie das einzige derartige Routineverfahren dar, das über Jahre hinweg regelmäßig in der Praxis eingesetzt worden war. Zugleich lässt sich der

²² Der Kölner-Fahrverhaltens-Test (K-F-V-T) wird auch heute noch nach Überarbeitungen von der Obergutachterstelle für Fahreignungsuntersuchungen des Landes Nordrhein-Westfalen in Köln eingesetzt.

„Kölner-Fahrverhaltens-Test“ als besonders typisch für die damaligen Modellvorstellungen hinsichtlich einer „Standardisierung“ der praktischen Prüfung ansehen: Bei diesem Test wurden die Beobachtungen konsequent auf die einzelnen Abschnitte der zu durchfahrenden Strecke bezogen; die örtlich definierten Fahrsituationen wurden somit als Aufgaben eines Tests aufgefasst, dessen 10 „Subtests“ zu beobachtende Verhaltensweisen in den einzelnen Situationen darstellten. Als Testitems fungierten somit bestimmte Verhaltensweisen, die in einer bestimmten Situation auftreten oder nicht auftreten konnten. Es wurden somit abzählbare Ereignisse erfasst (s. Kap. 2.4.2; „Kategoriensysteme“), deren Auftreten eindeutig zu entscheiden war und die einer entsprechenden statistischen Aufgabenanalyse unterzogen werden konnten. Auf diese Weise konnte eine Fahrprobe zu einem „echten Test“ des Fahrverhaltens avancieren, der allen methodischen Ansprüchen an ein Testverfahren voll genügt.

Die geschilderten und zunächst bestechend erscheinenden methodischen Vorteile des „Kölner-Fahrverhaltens-Tests“ bestehen jedoch nur bei Fahrproben, wie sie bei medizinisch-psychologischen Eignungsuntersuchungen eingesetzt werden. Diesen Vorteilen stehen gravierende Nachteile gegenüber: Fahrproben betreffen nur einen sehr begrenzten Teil der Bevölkerung; bei Massenprüfungen wären standardisierte Teststrecken rasch allgemein bekannt und würde ihren Anforderungscharakter verlieren. Die Konstruktion einer hinreichenden Anzahl von Paralleltests für einen rotierenden Einsatz hingegen und ihre Revision bei einer Änderung der Verkehrsbedingungen nach testtheoretischen Kriterien würde einen sehr hohen methodischen Aufwand erfordern. Der Kern des Problems besteht aus heutiger Sicht aber darin, dass standardisierte Prüfstrecken einer adaptiven Prüfstrategie entgegenstehen (s. Kap. 5.5.1).

Neben den ökonomischen und forschungsmethodischen Nachteilen sprachen auch prüfungsdidaktische Gründe gegen die Verwendung standardisierter Prüfstrecken: Von den Technischen Prüfstellen wurde damals angestrebt, bei praktischen Fahrerlaubnisprüfungen möglichst unterschiedliche Strecken zu fahren, um die Fahrlehrer darin zu bestärken, in der gesamten Prüfungsregion Ausbildungsfahrten durchzuführen und nicht nur auf bestimmten Routen. Aber da die Prüfungsfahrten in der Regel wieder an ihrem Ausgangspunkt enden, war die Anzahl anspruchsvoller Prüfungsmöglichkeiten trotzdem begrenzt. Dies gilt natürlich auch heute noch: Tatsächlich dürfte jeder Fahrerlaubnisprüfer bewusst oder unbewusst über einen Vorrat an „persönlichen“ Prüfstrecken verfügen,

die er nach seiner (unsystematischen) Erfahrungsbildung für geeignet hält und in die er auch ortsunkundige Kollegen ggf. einweist (HAMPEL, 1977). Hier könnten, sofern man dies wünscht, Ansatzpunkte für eine Teilstandardisierung von Prüfungsstrecken gefunden werden.

Insgesamt führte die Studie von HAMPEL (1977) jedoch zu der Erkenntnis, dass die meisten bis dahin entwickelten Fahrverhaltensanalysen entweder nicht strengen Standardisierungskriterien genügten oder – soweit sie tatsächlich standardisierte Methoden darstellten – keine Möglichkeit boten, unter Routinebedingungen eingesetzt zu werden. Auch die Fahrerlaubnisprüfungen erwiesen sich nicht als objektiv im strengen Sinne und konnten es nach Auffassung der Berichtersteller auch gar nicht sein: „Das grundsätzliche Problem besteht darin, dass unmittelbarer Zweck der Verkehrsteilnahme die Ortsveränderung ist. Die Konstanz der Prüfbedingungen ist jedoch wesentliche Voraussetzung für eine objektive Prüfung. Eine nüchterne Abschätzung der Möglichkeiten ergibt somit, dass Fahrprüfungen, soweit sie im realen Verkehr durchgeführt werden, sich dem Ziel der Objektivität nur weitgehend nähern können“ (HAMPEL, 1977, S. 157). Die Grundlage für eine Objektivierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung“ wurde darin gesehen, dass „die Lehrziele einer Fahrausbildung so klar und eindeutig beschrieben werden, dass sich sowohl Ausbilder als auch Prüfer zweifelsfrei hieran orientieren können“ (ebd. S. 158).

Ausgehend von den Ergebnissen der Studie gelangte man damals in der Fachöffentlichkeit zu der Auffassung, dass die Forderung nach einer maximalen Standardisierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung weder erfüllbar noch methodisch sinnvoll sei und man das methodische Konzept der praktischen Prüfung stärker am Paradigma der „lehrzielorientierten Tests“ ausrichten müsse (s. Kap. 2.3.4), anstatt sie im Sinne eines differentiellen Leistungstests zu perfektionieren. Dieses Umdenken illustriert KROJ (1977, S. 35ff) wie folgt: „Es kommt nicht darauf an, den Führerscheinprüfling in seiner Position innerhalb einer Stichprobe einzuordnen, sondern festzustellen, ob er ein bestimmtes Befähigungsniveau erreicht hat. Dieses Befähigungsniveau ist nicht an dem Durchschnitt bzw. einer Stichprobe von Prüflingen zu orientieren, sondern an den Anforderungen einer sicheren Teilnahme am Straßenverkehr. Die Führerscheinprüfung muss also die Erreichung der Lehrziele, die eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr garantieren, abfragen.“

Bei der Festlegung der Ausbildungsziele, deren Erreichung durch einen lehrzielorientierten Test geprüft wird, stützt man sich im Allgemeinen auf ein Experten-Rating und bestimmte Verfahrensregeln („generative Regeln“), die sicherstellen, dass die Auswahl mit größtmöglicher Objektivität vollzogen wird. Für die praktische Fahrerlaubnisprüfung forderte Hampel jedoch zusätzliche methodische Absicherungen, da man sich hier nicht, wie etwa im schulischen Bereich, mit einer bloßen Übereinstimmung von gefordertem Lehrinhalt und Prüfungsinhalt begnügen könne, sondern zusätzlich kontrollieren müsse, welche Relevanz die Ausbildung für den Lebensbereich letztlich hat, in dem sie nützlich sein soll, nämlich der sicheren Teilnahme am Straßenverkehr. „Gerade bei einer so alltäglichen Tätigkeit wie dem Autofahren liegt ständig die Gefahr nahe, dass Klischeevorstellungen darüber, was ein ‚guter Fahrer‘ ist, in die Zielbestimmung mit einfließen, wenn nicht eine Kontrolle durch die spätere Verkehrsbewährung, also durch Außenkriterien, erfolgt. Dieser methodische Anspruch ist sicher nicht leicht zu verwirklichen, sollte aber trotzdem nicht aufgegeben werden. Die Fahrerlaubnisprüfung ist somit u. E. eine lehrzielorientierte Prüfung, an die jedoch hinsichtlich Objektivität, Zuverlässigkeit und Gültigkeit im Prinzip die gleichen Anforderungen zu stellen sind wie an einen Test im konventionellen Sinne, wobei die statistischen Methoden zur Überprüfung dieser Kriterien allerdings der speziellen Problemstellung angepasst werden müssen.“ (HAMPEL, 1977, S. 19).

Lehrziele, Fahraufgaben und Prüferte

Bei den Überlegungen zur Formulierung von Fahraufgaben ging HAMPEL (1977) von der simplen Tatsache aus, dass die Verkehrsteilnahme eine Ortsveränderung mit einer bestimmten Zielsetzung entlang einer Fahrstrecke darstellt. Hierbei werden nacheinander Streckenabschnitte mit unterschiedlichen Merkmalen befahren, wobei zu den relativ stabilen Merkmalen des Streckenabschnitts (z. B. Straßenzustand, Randbebauung) regelmäßig auch wechselnde Merkmale hinzutreten (z. B. Anwesenheit und Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer, Witterungs- und Lichtbedingungen). Alle Merkmale eines bestimmten Streckenabschnitts bilden eine konkrete Verkehrssituation; die angemessene Bewältigung dieser Verkehrssituation stellt eine Fahraufgabe dar.²³ Die Aufgabenbewältigung erfolgt durch bewusste und unbewusste Verhaltensweisen, die sich beispielsweise auf die Fahrzeugbedienung richten oder der Orientierung dienen.

Hierbei ist das Ziel der Ortsveränderung anderen Zielen wie der Verkehrssicherheit oder der Gewährleistung der Verkehrsflüssigkeit anzupassen. Die erfolgreiche Bewältigung aller relevanten Fahraufgaben durch angemessene Verhaltensweisen stellt das Lehrziel dar.

Die von HAMPEL (1977) entwickelten theoretischen Vorstellungen zu Fahraufgaben knüpften an ein entsprechendes Konzept an, das MCKNIGHT (1971) bzw. MCKNIGHT und ADAMS (1970, 1972) mit ihrem „Driving-Situation-Test“ vorgestellt hatten. Hinsichtlich der Beobachtungsstandards gründete sich dieser Test wie der „Kölner-Fahrverhaltens-Test“ allerdings auf ein Kategoriensystem (s. o. und Kap. 2.4.2), d. h. die Beobachtung und Bewertung des Fahrverhaltens bezog sich auf „relevante Ereignisse“ und zerlegte damit den Vorgang der Fahrtätigkeit in eine Vielzahl von Einzelelementen. Die Fahraufgabe „Abbiegen nach links auf einer Kreuzung“ beispielsweise wurde zunächst aufgegliedert nach (1) Teilaufgaben im zeitlichen Ablauf (Annäherung an Kreuzung > An der Kreuzung > Einfahrt in die Kreuzung > Abbiegevorgang) und dann nach (2) Variationen je nach Verkehrslage (z. B. nach vorhandenen Vorfahrtregelungen oder Ampeln, nach gegebenem Quer- oder Gegenverkehr, aber auch hinsichtlich des Ereignisses „Ausfall des Fahrtrichtungsanzeigers“). Jede im Verlaufe dieser Kette in Abhängigkeit von den variierenden Bedingungen erforderliche Verhaltensweise (z. B. Rückspiegelbenutzung, Blinkerbetätigung, Lenkradeinschlag, Verzögerung) stellt dabei ein zu beobachtendes Ereignis dar, das entweder eintritt oder nicht, so dass sich der gesamte Abbiegevorgang objektiv bewerten lässt. Konkret bedeutet dies, dass bei einem normalen innerstädtischen Abbiegevorgang (Ampel grün, Gegenverkehr, Fußgänger auf Überweg) insgesamt 13 Ereignisse vom Fahrerlaubnisprüfer zu beobachten und festzuhalten sind.

Zusammenfassend bleibt zum Konzept von MCKNIGHT (1971) festzuhalten, dass die logische und kleinteilige Aufgliederung der Fahraufgaben und die noch differenziertere Aufspaltung des erforderlichen Fahrverhaltens in Ereignisse in ihrer Sachlichkeit beeindruckend und beispielhaft für eine sorgfältige Formulierung von Lehrzielen erscheinen. Tatsächlich verfasste McKnight sein Konzept ursprünglich auch für die Fahrausbildung. Bei der Fahrerlaubnisprüfung wäre der Rückgriff auf das ereignisorientierte Testkonzept von McKnight aber offenkundig nicht praktikabel, weil es hinsichtlich der Beobachtung, Bewertung und Dokumentation der Prüfung zu hohe Anforderungen an den Prüfer stellen würde. Für eine Routine-Massenprüfung erweisen sich Schätzskalensysteme

²³ Dies erscheint mit heutigen kompetenztheoretischen Ansätzen (s. Kap. 2.2.1), nach denen die Verkehrsteilnahme einen Problemlöseprozess darstellt, durchaus vereinbar.

me den Kategoriensystemen als überlegen (s. Kap. 2).

Kehren wir zurück zu den Fahraufgaben. So wie im Rahmen einer Arbeitsprobe nur eine repräsentative Auswahl der tatsächlichen beruflichen Anforderungen geprüft wird (s. Kap. 2), fokussiert die praktische Fahrerlaubnisprüfung als spezielle Arbeitsprobe auf eine Auswahl repräsentativer Fahraufgaben. Diese müssen sich bei einem lehrzielorientierten Test auf die Ausbildungsinhalte beziehen und im Falle der Fahrerlaubnisprüfung darüber hinaus in besonderer Weise für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit bedeutsam sein (s. o. und Kap. 5).

Fahraufgaben kann man unterschiedlich differenziert definieren; selbst wenn eine möglichst differenzierte Definition wünschenswert wäre, müsste die Zahl der bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zu prüfenden Fahraufgaben aus Praktikabilitätsgründen überschaubar bleiben, denn die Prüfung ist zeitlich begrenzt, und auch der Prüfer besitzt beim Beobachten und Bewerten der Ausführung der Fahraufgaben durch den Bewerber Kapazitätsgrenzen. Aus dem letztgenannten Grund wurde das Problem, Fahraufgaben angemessen zu formulieren, in der Geschichte der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in der Regel nicht aufgrund methodischer Qualitätsansprüche virulent, sondern wenn es darum ging, die zu absolvierenden Fahraufgaben auf einer Prüfungsdokumentation („Prüfprotokoll“) anzuordnen. Darüber hinaus bleibt festzuhalten, dass es bisher keinen expliziten Versuch gegeben hat, die bei der Fahrerlaubnisprüfung wünschenswerten Fahraufgaben aus verkehrswissenschaftlicher Sicht abzuleiten: Vielmehr sind die Fahraufgaben der praktischen Prüfung historisch gesehen sukzessive aus offensichtlichen Anforderungen des Straßenverkehrs gewachsen, woraus nicht zuletzt Abgrenzungsprobleme resultieren (s. Kap. 5.4).

Die ersten Fahraufgabenkataloge resultierten aus Experimenten der Technischen Prüfstellen, angemessene Prüfungsdokumentationen zu entwickeln. Der vom VdTÜV 1973 im Merkblatt 731 vorgelegte Mängelkatalog orientierte sich noch an den Einteilungskriterien (Paragraphen) der StVO, enthielt rund 100 Beurteilungskriterien und war insgesamt nicht hinreichend an die Prüfpraxis angepasst. Einen wesentlichen methodischen Fortschritt erzielte der TÜV Bayern, der Mitte der 1970er Jahre – ausgehend von diesem „Fahrfehlerkatalog“ – eine Liste von Verkehrssituationen bzw. Fahraufgaben zusammenstellte, wie sie einer typischen Prüfungsfahrt entsprechen. Diesen Fahraufgaben wurden Fahrverhaltensweisen im Sinne von Beob-

achtungskategorien (s. u. und Kap. 2) zugeordnet, so dass die Fahrfehler in einer zweidimensionalen Matrix von 20 „Fahrsituationen“ und neun „Verhaltensweisen in einer Situation“ erfasst werden konnten. Allerdings war diese Matrix noch zu umfangreich, um alle gewünschten Merkmale des Bewerberverhaltens angemessen zu dokumentieren.

Der TÜV Rheinland, der damals ebenfalls an der Weiterentwicklung seiner Prüfdokumentationen arbeitete, griff den Grundgedanken des bayerischen Vorschlags – die Orientierung der Prüfungsanforderungen an Fahraufgaben – auf und entwickelte ihn weiter. Dabei nutzte man einen Vorschlag von JENSCH, SPOERER und UTZELMANN (1977), die bei der Entwicklung ihrer „Verkehrsverhaltenslehre“ – ähnlich wie McKnight – Fahraufgaben als Verkehrssituationen definierten, diese aber übersichtlich zu sieben „prototypischen Fahraufgaben“ zusammenfassten. Beim TÜV Rheinland passte man diese Fahraufgaben an die Prüfungspraxis an und bezeichnete sie als „Aufgabentypen“²⁴ (s. folgende Tab.). Darauf zugeschnitten wurden Beobachtungskategorien für das vom Prüfer zu beobachtende Fahrverhalten des Bewerbers sowie Fahrfehlerkataloge als Bewertungskriterien entwickelt. Die in der Tabelle aufgeführten Verhaltensweisen wurden zwar in Anlehnung an den verwaltungsrechtlich vorgegebenen Sprachgebrauch als „Fehler“ bezeichnet; sie sollten nach unserem heutigen Verständnis aber Beobachtungskategorien darstellen. Dies kommt in der Tatsache zum Ausdruck, dass in diesem Konzept auch die erfolgreiche Bewältigung der Aufgabentypen zu dokumentieren war. Die nachfolgende Matrix illustriert also methodisch gesehen im deutschen Fahrschulwesen die „Geburt“ der Fahraufgaben und der Beobachtungskategorien im heutigen Begriffssinn.

²⁴ Die Wortwahl resultierte offensichtlich daraus, dass der Fahraufgabenbegriff noch unscharf bzw. anders als heute konturiert war: Da sich beispielsweise jedes „Abbiegen bei Gegenverkehr“ in der Praxis in Abhängigkeit von den konkreten situativen Bedingungen etwas anders gestaltet, wollte man die dahinter stehende Anforderung nicht als eine einzige Aufgabe definieren, sondern wählte den Begriff „Aufgaben-Typ“ zur Beschreibung der situativen Erscheinungsvielfalt. Heute bezieht man dagegen die „Fahraufgaben“ auf Situationsklassen (s. Kap. 5.4), um dieses Ziel zu erreichen.

Aufgabentypen	Fehler in der:
1 An- und Einfahren; Halten	(a) Fahrzeugbedienung
2 Benutzung von Fahrstreifen	(b) Verkehrsbeobachtung
3 Vorbeifahren an anderen Verkehrsteilnehmern und Überholen	(c) Beachtung von Verkehrszeichen oder Verkehrsregeln
4 Abbiegen bei Gegenverkehr	(d) Blinkerbenutzung
5 Beachtung von Vorfahrtregelungen	(e) Straßenbenutzung
6 Benutzung von Autobahnen und Kraftfahrstraßen	(f) Abstand zu anderen Verkehrsteilnehmern
7 Beachtung von Fußgängern und Radfahrern	(g) Fahrgeschwindigkeit zu langsam
8 Beachtung von Omnibus – und Scheinenverkehr	(h) Fahrgeschwindigkeit zu schnell
9 Grundfahrübungen ²⁵	(i) Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer
	(k) Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer
	(l) Eingriff des Fahrlehrers

Tab. 1: Entwurf des TÜV Rheinland für eine Matrix zur Erfassung von Fahrfehlern (HAMPEL, 1977)

Eine Weiterentwicklung der Fahraufgaben im Hinblick auf ihre Funktion als Mindeststandards bezüglich der Prüfungsanforderungen bei der Prüfungsfahrt im Realverkehr erfolgte im Betrachtungszeitraum von 1975 bis 1985 indirekt über die Erarbeitung von Prüftrichtlinien. Weshalb wurden diese Richtlinien notwendig? Die in den 1960er und 1970er Jahren in der Bundesrepublik zu beobachtende Motorisierung (MÖRL et al., 2008) führte zu einer starken Ausdifferenzierung der Verkehrsdichte und damit auch der Prüfungsanforderungen in den einzelnen Prüforten. In der Prüfungsrichtlinie von 1958 konnte man sich noch mit der Vorgabe begnügen, dass der Prüfungsort eine „ausreichende Verkehrsdichte“ aufweisen und Möglichkeiten zur Beurteilung der Fahrweise des Bewerbers an Kreuzungen und Einmündungen, bei Ein- und Ausfahrten, beim Überholen und an amtlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen bieten sollte. Diese Kriterien erwiesen sich jedoch bald genauso wie die diesbezügliche Richtlinie von 1970 als unzureichend. Die Fahrlehrer, die ja in der Bundesrepublik in einem Konkurrenzverhältnis zu einander stehen, beschwerten sich in den Ballungszentren, sie müssten mehr Schulungsaufwand betreiben, d. h. höhere Preise fordern, als ihre Kollegen in ländlichen Gebieten. Kommunalpolitiker forderten die Zulassung ihrer Gemeinde als Prüfort. Auch wurde der Begriff des „Ortes“ zuweilen so ausgelegt, dass die Ortsgrenzen im Rahmen der Prüfung nicht verlassen werden durften. Bei den Technischen Prüfstellen entstanden Zweifel, ob die Verhältnisse an manchen Prüforten eine Ausbildung garantieren konnten, die noch mit den Forderungen nach ausreichender Verkehrssicherheit vereinbar war. Nach einer Stu-

die des TÜV Bayern waren deutliche Zusammenhänge zwischen den Ergebnissen von praktischen Fahrerlaubnisprüfungen und der Größe des Prüfortes zu finden (HOFMANN, 1975). Daher wurde bereits 1973 im Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung die „Ausschaltung verkehrsarmer Prüforte“ gefordert (HAMPEL & KÜPPERS, 1982, S. 6).

Die bereits genannte „Studienstelle für Kraftfahrzeug-Führerprüfungen“ des TÜV Rheinland übernahm im Auftrag der BAST die Aufgabe, praktisch umsetzbare Vorschläge zur Lösung des Problems zu erarbeiten. Obwohl in den Schlussfolgerungen aus der vorangegangenen Studie „Möglichkeiten einer Standardisierung der praktischen Fahrprüfung“ – wie erwähnt – die Formulierung von Lehrzielen und hieraus abgeleiteten Fahraufgaben als Vorbedingung weiterer Bemühungen um eine Objektivierung der praktischen Prüfung gefordert worden war (HAMPEL, 1977), entschloss man sich, „lediglich Lösungen möglichst im Rahmen geltender Regelungen“ zu suchen (HAMPEL & KÜPPERS, 1982, S. 14), weil gewissermaßen ein schnell zu bearbeitender „verkehrspolitischer Notstand“ vorlag.

Es ging also damals um eine Fortschreibung der für die Prüfung bereits bestehenden Verordnungen und Richtlinien, nicht aber um einen methodischen Neuanfang. Eine solche Fortschreibung ist in der

²⁵Die Grundfahraufgaben wurden damals noch „Grundfahrübungen“ genannt, was eher auf ein Ausbildungselement als auf ein Prüfungselement hindeutet. Wir verwenden daher und auch aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit außerhalb von historischen Zitaten im Text den treffenderen Begriff „Grundfahraufgabe“.

Regel wesentlich einfacher und schneller verwaltungsrechtlich umzusetzen als grundsätzliche Neufestsetzungen. Wo Neuregelungen notwendig waren, zog die Studienstelle die Meinung von Verkehrsexperten aus den Technischen Prüfstellen und der Fahrlehrerschaft sowie von Wissenschaftlern heran, die von der BASt benannt wurden. Dies war an Stelle einer systematischen Lehrzielanalyse und Fahraufgabendefinition zwar nur die zweitbeste Lösung; die Einbindung aller beteiligten Institutionen hatte aber immerhin den Vorteil, die Akzeptanz für die zu erarbeitende neue Prüftrichtlinie zu erhöhen.

Für die Erarbeitung dieser Richtlinie wurden zunächst die wichtigsten Verkehrsbedingungen an allen 682 damaligen Prüforten der Bundesrepublik erhoben („Ist-Stand-Analyse“). Diese Erhebung wurde durch sämtliche Technischen Prüfstellen für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich nach einem vorgegebenen Konzept durchgeführt. Der zweite Schritt bestand in einer Ermittlung der Soll-Vorstellungen anhand einer schriftlichen Befragung von 234 Experten. Dazu bewerteten die Fachleute einen Katalog von 53 örtlichen Anforderungen an einen Prüfort, die in Form von Fahraufgaben formuliert waren, hinsichtlich ihrer Bedeutung für eine lehrzielgerechte Gestaltung der praktischen Prüfung. Dabei ergab sich eine Sammlung von 18 Fahraufgaben, für deren Prüfung mit unterschiedlicher Häufigkeit die örtlichen Voraussetzungen in einem voll zufriedenstellenden Prüfbezirk vorhanden sein sollten. Diese Aufgabensammlung stellt also „ein Standard-Anforderungsprofil für Prüforte“ dar (HAMPEL & KÜPPERS, 1982, S. 90), das in Form von Fahraufgaben formuliert ist (s. Tab. 2).

In einem abschließenden Schritt wurde dieses Anforderungsprofil im Rahmen eines Feldversuchs mit einer Stichprobe von 35 Prüforten getestet. Dabei zeigte sich, dass „die von den Experten entwickelten Sollvorstellungen [...] offensichtlich zu unrealistischen Konsequenzen führen, wenn man sie im Verhältnis 1 zu 1 in die Praxis übersetzt. [...] Es bietet sich an, als Grenze für die Erfüllung des Anforderungsprofils [...] den Wert von 90 Prozent zu wählen.“ (ebd., S. 94). Darüber hinaus wurde festgelegt, dass auch bei unzumutbarer Entfernung zu einem befriedigenden Prüfort im Ausnahmefall ein Wert von 70 Prozent keinesfalls unterschritten werden darf.

Das eigentliche Problem bei der Erarbeitung der Prüftrichtlinie bestand also darin, für die unvermeidlichen Zielkonflikte zwischen wünschenswerten Prüfungsbedingungen einerseits und den konkreten Verkehrsverhältnissen vor Ort andererseits

zumutbare Lösungen zu finden, ohne sich – wie bisher – auf subjektives Ermessen bzw. zweifelhafte Präzedenzfälle zu stützen. Die Zielsetzungen und Vorgehensweisen der Studienstelle wurden daher bei diesem Projekt deutlich von verkehrspolitischen Rahmenbedingungen bestimmt. Die Projektanalysen richteten sich nicht auf die Gesamtheit der wünschenswerten Anforderungen bei der praktischen Prüfung, sondern wurden bewusst auf die erforderlichen örtlichen Bedingungen beschränkt. Wegen des hohen methodischen Aufwands erfolgte der Abschluss der Arbeiten erst 1981. Die Projektergebnisse wurden durch die zuständigen Ausschüsse mit gewissen Veränderungen in die entsprechenden Richtlinien eingearbeitet; dies erfolgte 1987 (s. Kap. 4.4).

Betrachtet man die Studie von HAMPEL und KÜPPERS (1982) unter dem Blickwinkel der methodischen Anforderungen an Arbeitsproben bzw. Fahraufgaben, so ist zunächst anzumerken, dass die Zielsetzung nicht darin bestand, eine vollständige Beschreibung aller bei der Fahrerlaubnisprüfung wünschenswerten Fahraufgaben zu liefern, sondern „praktikable Anforderungskriterien für Prüforte bei Fahrerlaubnisprüfungen zusammen zu stellen.“ (ebd. S. 13), also die örtlichen Voraussetzungen für die Durchführung von Fahraufgaben zu beschreiben. Daher wurden im Rahmen der Untersuchung auch weder Beobachtungskategorien noch Bewertungskriterien thematisiert. Trotzdem bleibt es das Verdienst der Studie, erstmals methodisch systematisch und auf empirischer Basis bestimmt zu haben, welche Anforderungssituationen bzw. Fahraufgaben Bewerber bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung meistern sollten.

Allerdings wurden als Grundlage dieser Arbeiten nicht direkt die Anforderungen des Straßenverkehrs analysiert, sondern die Anforderungen, wie sie sich aus den damals verfügbaren Materialien zur Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung ergaben. Nur wenn man annehmen darf, dass die in den Regelwerken formulierten Anforderungen selbst wieder einen (direkten) Bezug zu den Anforderungen des Straßenverkehrs haben, kann man auch davon ausgehen, dass die durch die Autoren ermittelten Fahraufgaben genau die repräsentativen Anforderungen abbilden, die ein Fahrerlaubnisbewerber später im Straßenverkehr bewältigen muss. Die Ergebnisse des durchgeführten Expertenratings bezüglich der Wertigkeit der vorgelegten Fahraufgaben unterstützen aber diese Vermutung.

Anforderungen	Gemittelte Beurteilungswerte	Auftretens-Soll bei 5 Fahrprüfungen			
		1	5	7,5	10
1. Anfahren bzw. Einfädeln in fließenden Verkehr vom Fahrbahnrand aus	1.8			×	
2. Befahren von Straßen mit Fahrbahnmarkierungen	1.4				×
3. Befahren von Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mindestens 100 Fahrzeugen/h	1.7			×	
4. Befahren von Einbahnstraßen	2.2		×		
5. Durchführung von Fahrstreifenwechseln (außerhalb des Kreuzungsbereichs)	1.3				×
6. Befahren von Straßen mit 2 oder mehr markierten Fahrstreifen für eine Richtung	2.1		×		
7. Heranfahren an und Passieren von Fußgängerüberwegen	1.5			×	
8. Passieren von Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel	2.2		×		
9. Befahren von Kreuzungen mit der Regelung „rechts vor links“	1.3				×
10. Einfahren (Einfädeln) in Vorfahrtstraßen	1.5			×	
11. Befahren von Kreuzungen mit Stoppschild	2.0		×		
12. Befahren von Kreuzungen, die durch Lichtzeichen geregelt sind	1.6			×	
13. Linksabbiegen auf Fahrbahnen mit Gegenverkehr	1.3				×
14. Rechts-/Links-Abbiegen unter besonderer Berücksichtigung von Radfahrern (z. B. gleichlaufender Radweg)	2.0		×		
15. Befahren von Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt	2.1		×		
16. Fahren außerorts (Kurven und unübersichtliche Stellen)	2.0		×		
17. Grundfahraufgaben außerhalb des fließenden Verkehrs (z. B. Seitenstraße oder Sackgasse)	2.4		×		
18. Autobahn, Kraftfahrstraßen (Geschwindigkeit über 80 km/h möglich)	3.1	×			

Tab. 2: Standardanforderungsprofil für Prüforte (HAMPEL & KÜPPERS, 1982, S. 72)

Grundfahraufgaben, Verkehrsübungsplätze und Prüfhöfe

Im Kapitel 4.2 wurde bereits dargestellt, dass Fahrerlaubnisbewerber von den Anfängen des Fahrerlaubniswesens an grundlegende Fahrmanöver in verkehrsarmer Umgebung („Grundfahraufgaben“) als Prüfungsaufgaben bewältigen mussten. Diese Grundfahraufgaben waren sowohl hin-

sichtlich der damit verbundenen Fahranforderungen für den Bewerber als auch bezüglich der Beobachtungskategorien und Bewertungskriterien für den Fahrerlaubnisprüfer zunächst nur sehr grob beschrieben; sie wurden dann aber zunehmend genauer definiert und damit objektiver prüfbar, d. h. sie näherten sich immer stärker einer förmlichen Standardisierung. Die Ermessensspielräume für die

Prüfer wurden dadurch stark reduziert, was die Mehrzahl durchaus begrüßte.

Wie verlief der skizzierte Standardisierungsprozess? In der Prüfungsrichtlinie von 1970 waren zunächst nur allgemeine Hinweise zu finden, worauf beim Rückwärtsfahren, Wenden und Parken zu achten sei. Im bereits erwähnten VdTÜV-Merkblatt 731 von 1973 wurden dann jedoch die Durchführungsanforderungen sowie die Bewertungs- und Entscheidungskriterien für die Grundfahraufgaben beispielsweise durch die Angabe von Maßen für die Abmessungen von Parklücken, durch die Beschreibung von unzulässigen Fehlern und durch die Festlegung, welche Fehlerzahl zum Nichtbestehen der Prüfung führt, stark präzisiert. Bei jeder praktischen Prüfung mussten mindestens drei von fünf vorgegebenen Grundfahraufgaben absolviert werden: Rückwärts in eine Parklücke einparken (diese Aufgabe wurde in jeder Prüfung durchgeführt), Einfahren in eine Parklücke zwischen nebeneinander stehenden Fahrzeugen, Umkehren unter Benutzung einer Kreuzung oder Einfahrt, Wenden auf der Fahrbahn und Anfahren an Steigungen. Die in der DDR separat geprüften elementaren Fahrtechniken beim Anfahren, Schalten und Kurvenfahren wurden im Prüfungssystem der Bundesrepublik vorausgesetzt und während der Prüfungsfahrt mit bewertet. Das in der DDR praktizierte Prüfungselement der Gefahrenbremsung, das einen wichtigen Einstieg in die Prüfung der Beherrschung von Gefahrensituationen darstellt, wurde dagegen in der Bundesrepublik nicht praktiziert.

Wie in der DDR wurden auch in der Bundesrepublik zeitweise Grundfahraufgaben in abgesonderten Bereichen (s. g. „Prüfhöfen“) geprüft. Der Grund war, wie es in einem Runderlass der Aufsichtsbehörde in Nordrhein-Westfalen heißt, dass es „in Orten mit großer Verkehrsdichte erhebliche Schwierigkeiten bereitet, im Verlauf einer Prüfungsfahrt [...] die [...] vorgeschriebenen Grundfahraufgaben ohne starke Behinderung des fließenden Verkehrs durchzuführen“ (HAMPEL, 1977, S. 50). Die Anwendung des Prüfhofverfahrens beschränkte sich jedoch auf dicht besiedelte Gebiete und fand letztlich wenig Befürworter. Die Kritiker bemängelten, dass diese Methode zu wenig lebensnah sei: Statt eines realen Parkplatzes mit wirklichen parkenden Fahrzeugen fände der Bewerber eine Art „Parcours“ vor, auf dem alles nach einer Regelmäßigkeit abläuft, die das tatsächliche Leben nicht kennt. Das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer und die Reaktion des Bewerbers hierauf seien aber als wesentliche Bestandteile der Fahrerlaubnisprüfung anzusehen.

Methodisch gesehen laufen die dargestellten Einwände auf den Vorwurf hinaus, dass zugunsten einer maximalen Prüfungsobjektivität die inhaltliche Gültigkeit (Validität) der Prüfung vernachlässigt würde, nämlich der Nachweis einer sicheren Verkehrsteilnahme. Dies führt zu der u. E. bis heute nicht eindeutig geklärten Frage, was mit den Grundfahraufgaben eigentlich geprüft werden soll: die Beherrschung grundlegender Fahrtechniken oder die Anpassung bestimmter Fahrmanöver an den fließenden Verkehr?

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass in Großstädten nicht allein wegen des fließenden Verkehrs, sondern auch wegen des geringen zur Verfügung stehenden Parkraums die Möglichkeiten zur Durchführung der Grundfahraufgaben auf öffentlichen Straßen stark begrenzt sind. Wenn der Prüfer nicht unvertretbar viel Zeit mit der Suche nach einer jeweils geeigneten Stelle für die gewünschten Manöver versäumen will, so muss er sich ohnehin einen oder mehrere „informelle Prüfhöfe“ suchen, also geeignete Straßenabschnitte, die er dann mit einer gewissen Regelmäßigkeit anfährt und die naturgemäß auch von der Fahrlehrerschaft zu Trainingszwecken benutzt werden. „Die lebensnahe Prüfung erscheint somit als eine Illusion, die in der Praxis doch nicht verwirklicht werden kann.“ (HAMPEL, 1977, S. 51).

Woher rührt die relativ große Bedeutung, die den Grundfahraufgaben auch heute noch für das Bestehen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zugebilligt wird (s. Kap. 5.4)? Methodisch gesehen erlauben die Grundfahraufgaben eine augenscheinlich valide Feststellung des Beherrschungsniveaus grundlegender Techniken der Fahrzeugbedienung. Als weiteren Vorzug bieten sie gute Standardisierungsmöglichkeiten. Beides zusammen genommen begründet die methodische Faszination, die von den Grundfahraufgaben ausgeht, wobei zu bedenken ist, dass in allen Lebensbereichen eine Tendenz besteht, vorzugsweise das zu prüfen, was sich leicht kontrollieren lässt. Allerdings sind die Grundfahraufgaben auch das Prüfungselement, das bei den Bewerbern erfahrungsgemäß die meisten Versagensängste auslöst, denn ein zweifaches Versagen führt zum Prüfungsabbruch und erhält damit die gleiche Wertigkeit wie eine der „Todsünden“ (z. B. ein Eingriff des Fahrlehrers zur Unfallvermeidung oder die Missachtung einer roten Ampel), die in der Regel unmittelbar die Verkehrssicherheit gefährden. Damit wird die Frage aufgeworfen, ob die Bedeutung der Grundfahraufgaben nicht überschätzt wird.

Beobachtungskategorien sowie Bewertungs- und Entscheidungskriterien

Die während der Prüfungsfahrt vom Fahrerlaubnisprüfer zu beobachtenden Verhaltensweisen bzw. Beobachtungskategorien sind für den Zeitraum, über den hier berichtet wird, in der Prüfungsrichtlinie von 1970 beschrieben worden. Diese Beobachtungskategorien hatte der „Arbeitskreis Fahrerlaubnisfragen“ des VdTÜV aus den bis dahin bestehenden Festlegungen erarbeitet; danach waren sie mit den zuständigen Verkehrsreferenten der Bundesländer abgestimmt worden (s. u.: „Validität“).

Der Katalog der Beobachtungskategorien beinhaltete 15 Positionen, die offensichtlich nicht systematisch hergeleitet oder durch ihre sachliche Bedeutung bedingt waren, sondern eher einem zufälligen damaligen Bedarf nach Klärung entsprachen. So wurde beispielsweise die Kontrolle der richtigen Sitzhaltung des Bewerbers mit ausführlichen Hinweisen über die gewünschte Position des linken und rechten Beines, des Rumpfes und beider Hände beschrieben, während es zu dem wichtigen Punkt der Fahrbahnbenutzung lediglich lapidar hieß: „Bei rechtsverlegten Gleisen soll auch der Gleisraum ausgenutzt werden“.

Ein weiterer systematischer Mangel bestand darin, dass sich der Beobachtungskatalog teilweise auf die Bewältigung bestimmter Verkehrssituationen bzw. Fahraufgaben bezog (z. B. Befahren von Kreuzungen), teilweise aber auch auf elementare Verhaltensweisen, die keinen bestimmten Situationen zuzuordnen waren und damit auch keine Fahraufgaben darstellten. Die einzelnen Beobachtungskategorien waren daher nicht klar gegeneinander abgegrenzt; sie überschnitten sich teilweise und erwiesen sich deshalb bald als ungeeignet für eine Dokumentation der Prüfung (s. u.). Offensichtlich musste die klare methodische Trennung von situationsbezogenen Anforderungskategorien (im Sinne von Fahraufgaben) und situationsübergreifenden Verhaltenskategorien (im Sinne von Beobachtungskategorien) erst noch erarbeitet werden.

Für die Grundfahraufgaben ergänzte das VdTÜV-Merkblatt 731 die Richtlinie von 1970 durch konkrete Anforderungs- und Bewertungsstandards; eine Formulierung von Beobachtungskategorien wurde damals als redundant angesehen und erschien daher entbehrlich. Auch die Prüfungsentscheidung wurde in dieser Zeit im Wesentlichen methodisch unverändert nach diesem Merkblatt getroffen, d. h. die Prüfungsentscheidung richtete sich nach der Schwere und der Häufigkeit von Fehlern, die bei den Grundfahraufgaben und bei

der Prüfungsfahrt begangen wurden (s. Kap. 4.2). Übrigens untersuchte HAMPEL (1977) empirisch die Zusammenhänge zwischen der Prüfungsentscheidung und der Fehlerzahl und stellte fest, dass beide Variablen nur in Höhe von $r = .35$ korrelieren. Er schloss daraus, dass der Prüfer bei seiner Entscheidung mehr oder weniger auf den Gesamteindruck von der Prüfungsfahrt zurückgreift, sofern der Fahrerlaubnisbewerber nicht einen erheblichen Fehler begeht.

Prüfungsdokumentation

Wie bereits berichtet wurde (s. Kap. 4.2), verlangten in der Bundesrepublik die jeweils geltenden Regelungen seit 1952, dass der Fahrerlaubnisprüfer über die Prüfung Aufzeichnungen anfertigt, „die insbesondere über die vom Bewerber begangenen Fehler Aufschluss geben“. Die Prüfungsrichtlinie der DDR von 1985 begrenzte die Aufzeichnungspflicht in ähnlicher Weise auf die „Gründe für eine nicht bestandene Abschlussprüfung“. Allen diesen Vorgaben ist gemeinsam, dass sie weder den Umfang noch den Zeitpunkt der Aufzeichnungen im Protokoll bestimmen und vorrangig die Registrierung von Fehlern nahe legen. Daher wurden anfangs vom Prüfer auch nur formlose Vermerke der Fahrfehler vorgenommen, die dann die Grundlage für das Abschlussgespräch bildeten. Bei nicht bestandenen Prüfungen wurden diese Vermerke zusammen mit dem formalen Antragsformular an die Verkehrsbehörde weitergegeben.

Die Fachverantwortlichen der Technischen Prüfstellen empfanden diese Dokumentationspraxis als unbefriedigend, da sie keine ausreichenden Informationen für die Weiterentwicklung der Prüfungsqualität bot. Der Wunsch nach differenzierteren und systematischen Prüfungsdokumentationen führte zu der nahe liegenden Überlegung, für aussagekräftigere Protokolle die Prüfungsaufgaben (d. h. vor allem die situationsbezogenen Fahraufgaben) und darauf bezogene Verhaltensbewertungen aufzuzeichnen. Ein solches Vorgehen schien auch für weitgehend standardisierte Protokollformulare wie den „EDV-gerechten Markierungsbeleg“ brauchbar, in denen statt verbaler Aufzeichnungen nur Anstreichungen zutreffender Sachverhalte vorzunehmen waren.

Wie bereits im Kapitel 4.2 dargestellt, experimentierten die Technischen Prüfstellen ab 1973 mit verschiedenen derartigen Entwürfen für Prüfprotokolle, wobei die Tendenz erkennbar ist, die Anzahl der aufgeführten Fahraufgaben und Beobachtungskategorien immer weiter zu reduzieren und ihre Anordnung für den Prüfer immer übersichtlicher zu gestalten. Dies erschien schon deshalb wünschenswert, weil zunächst eine Dokumentati-

onsform für alle Prüfungen, also auch für die mit positivem Ausgang, erarbeitet und erprobt werden sollte. Am konsequentesten nahm diese Aufgabe der TÜV Rheinland in Angriff. Für die Erarbeitung verbesserter Prüfprotokolle formulierte HAMPEL (1977) dort eine Reihe von methodischen Grundpositionen, deren Umsetzung schließlich zu einem praktikablen und auch von vielen Prüfern begrüßten Prüfprotokoll führte:

- Für eine Objektivierung der Prüfung erscheint die sofortige schriftliche Aufzeichnung der Fahraufgaben und Bewertungen während der Fahrt unerlässlich: „Weniger Informationen, die sofort registriert werden, sind u. E. objektiver, als mehr Informationen, über deren Verfälschungsgrad nichts bekannt ist.“ (ebd., S. 147)
- Es sollte die Absolvierung jeder geforderten Fahraufgabe vermerkt werden, so dass für den Prüfer zu jedem Zeitpunkt eine Kontrolle über den bis dahin absolvierten Prüfungsablauf möglich ist.
- Die sofortige und eindeutige Protokollierung der zu den Fahraufgaben gehörenden Bewertungen wird wesentlich erleichtert, wenn man auf differenzierte Skalierungen verzichtet und dafür die aufgetretenen Fehler registriert, so dass sich eine Relation zwischen der Fehlerzahl und den absolvierten Fahraufgaben ergibt. Für eine objektive Prüfungsentscheidung ist darüber hinaus auch die erfolgreiche Bewältigung einer Fahraufgabe zu vermerken.
- Um zu vermeiden, dass der Prüfer zu ständigen Notizen verpflichtet wird und damit seine Aufmerksamkeit von der Beobachtung des Prüflings abzieht, müssen die Dokumentationsanforderungen auf einen gewissen Umfang beschränkt bleiben. Dies empfiehlt sich auch deswegen, weil die Aufzeichnungen, wenn sie sofort erfolgen, in einem fahrenden Fahrzeug zu erstellen sind und nicht zu einer Frage der manuellen Geschicklichkeit werden dürfen.
- Das Erfassungsschema muss EDV-gerecht sein, da nur durch maschinelle Auswertung der Prüfungsergebnisse die erforderliche Kontrolle innerhalb der Prüforganisationen und der Vergleich zwischen den Organisationen möglich sind.

Die verschiedenen Vorschläge der Technischen Prüfstellen zur Gestaltung des Prüfprotokolls wurden in den Fachgremien über einen längeren Zeitraum eingehend diskutiert. Hierbei wurde deutlich, dass von einem Prüfprotokoll recht unterschiedliche Funktionen erwartet wurden. Diese reichten von einer Arbeitsgrundlage zur Bearbeitung von

Beschwerdefällen oder einer Merkhilfe für die abschließende Besprechung mit dem Bewerber bis hin zu der Forderung, das Protokoll müsse nach entsprechender statistischer Aufbereitung zur Selbstkontrolle des Prüfers oder gar als Instrument der Dienstaufsicht einsetzbar sein. Übereinstimmung bestand jedoch darin, dass ein Prüfprotokoll benutzerfreundlich und mit Bezug auf Verkehrssituationen zu gestalten ist und eine computergestützte Auswertung erlauben sollte.

Entsprechend diesen Vorgaben erarbeitete das vom VdTÜV eingerichtete TÜV-Informationssystem (TÜVIS) 1978 die Empfehlung „Fahrfehlermarkierungen bei Fahrerlaubnisprüfungen“. Die Fahrfehler wurden hier – wie vom TÜV Rheinland und vom TÜV Bayern vorgeschlagen – in einer Matrix erfasst, die 13 „Fahrsituationen“ und acht zu beobachtende „Fahrfehler“ beinhaltete. Die Kategorie „Kreuzung“ wurde anhand einer schematischen Differenzierung nach Vorfahrtsregelung und Fahrtrichtung in neun Einzelsituationen aufgegliedert, was nicht ohne weiteres nachzuvollziehen ist. Darüber hinaus hielt man es für sinnvoll, eine gesonderte Kategorie „Ergänzende Feststellungen“ einzurichten, die sechs zusätzliche Situationen umfasste, die in dem System nicht unterzubringen waren (z. B. Verhalten gegenüber Einsatzfahrzeugen der Polizei). Fehler in der Fahrzeugbedienung konnten anhand von sieben Positionen eingehend beschrieben werden. Bei den Fahrfehlern wurden im Wesentlichen die gleichen Beobachtungsaufgaben gestellt wie beim Vorschlag des TÜV Rheinland (s. Matrix in Tab. 1). Von dem Vorschlag des TÜV Rheinland, auch Aussagen zum Gesamteindruck festzuhalten, wurden nur die Möglichkeiten zur Registrierung negativer Bewertungen übernommen (z. B. die Kategorie „Übernervös“, nicht aber „Ausgeglichen“).

Insgesamt gesehen erscheint in der vorgestellten Empfehlung des VdTÜV von 1978 vor allem die Einteilung der „Fahrsituationen“ bzw. der Fahraufgaben nicht überzeugend und wenig übersichtlich, während die in den „Fahrfehlern“ verborgenen Beobachtungskategorien inhaltlich akzeptabel erscheinen. Weiterhin ist anzumerken, dass der „Markierungsbeleg“ die Aufmerksamkeit des Prüfers auf die Beobachtung von Fehlern fokussiert. Zwar übernahm ein Teil der Technischen Prüfstellen (z. B. der TÜV Hannover/Sachsen-Anhalt) zunächst dieses System; eine einheitliche Regelung blieb jedoch aus. Vermutlich war auch die Auswertung der Prüfprotokolle mit den damals zur Verfügung stehenden technischen Mitteln sehr aufwändig, und der Nutzen der neuen Protokolle war nicht deutlich genug erkennbar. So kehrten die meisten Technischen Prüfstellen bis 1996 zur traditionellen

Form der Prüfungsdokumentation zurück: Die Prüfer formulierten bei einer nicht bestandenen Prüfung frei, welche Fahrfehler aufgetreten waren, und fügten dieses Prüfprotokoll dann den Antragsunterlagen bei.

Evaluation und Qualitätssicherung

Bei lehrzielorientierten Prüfungen ist – wie erwähnt – vor allem eine inhaltliche Validität (Gültigkeit) zu fordern. Diese wird im Allgemeinen durch Expertenurteile belegt. Als Experten fungieren in Deutschland die zuständigen Referenten der Technischen Prüfstellen, die ihre Auffassungen zunächst untereinander abstimmen, um sie dann dem „Arbeitskreis Fahrerlaubnisfragen“ (AK-FF) des VdTÜV vorzulegen, in dem auch die Aufsichtsbehörden der Länder vertreten sind. Die Referenten ihrerseits beziehen ihre Sachkunde in der Regel aus einer längeren Berufserfahrung als Prüfer und aus dem regelmäßig stattfindenden Erfahrungsaustausch mit ihren Prüferkollegen.

Ein solches eher informelles Verfahren der Expertisebildung kann natürlich nicht ausschließen, dass die subjektive Sicht des jeweiligen Referenten die eingehenden Informationen filtert und so das Expertenrating in eine bestimmte Richtung verschiebt. Um dieses Problem zu umgehen, wurde bei der Erarbeitung der erwähnten Prüfortrichtlinie ein erweiterter Kreis von Fachleuten (neben Prüfern auch Fahrlehrer, Verkehrspsychologen, Verkehrsingenieure und Juristen) angesprochen, um das Expertenurteil auf eine breitere Basis zu stellen und zu objektivieren. Trotzdem zeigte sich bei der empirischen Absicherung der Prüfortvorgaben, dass die Sollvorstellungen der Experten bezüglich der erforderlichen Qualität der Prüfortoffensichtlich zu unrealistischen Konsequenzen geführt hätten (s. o.). Dies belegt anschaulich, dass Expertenurteile nicht unreflektiert übernommen werden können, sondern wissenschaftlich zu begründen und durch empirische Forschung abzusichern sind. Weiterhin können Expertenurteile externe Validitätskriterien offensichtlich nicht ersetzen.

Die externe Validität der praktischen Fahrerlaubnisprüfung, also die Frage, ob die praktische Fahrerlaubnisprüfung tatsächlich die Verkehrssicherheit beeinflusst, wie stillschweigend vorausgesetzt wird, wurde aber im Betrachtungszeitraum von 1975 bis 1985 nicht methodisch überzeugend untersucht. Letztlich steht die Bearbeitung dieser Aufgabe auch heute noch aus. Die Gründe dafür sind darin zu suchen, dass derartige Untersuchungen ein hoch komplexes forschungsmethodisches Problem darstellen, dessen Grundzüge hier nur angedeutet werden können. Dieses Problem be-

ginnt bereits bei der Wahl eines geeigneten Außenkriteriums, denn das oft bei dieser Gelegenheit verwendete Unfallkriterium hat sich als sehr problematisch erwiesen, weil Fahrerlaubnisprüferunfälle nicht allein aus Fahrkompetenzdefiziten der Fahrerlaubnisprüfer resultieren. Außerdem muss man zur Interpretation diesbezüglicher Zusammenhänge die individuelle Fahrleistung der Bewerber kennen, deren präzise Erfassung weitere Probleme aufwirft. Die Hauptschwierigkeit stellt jedoch das Fehlen einer Kontrollgruppe dar, da Prüfungsversager in der Regel nicht am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen.

Da man die Qualität der Fahrerlaubnisprüfung also nur schwer an Außenkriterien messen kann, hatte der kollegiale Erfahrungsaustausch seit je her eine wesentliche Bedeutung für die interne Qualitätssicherung. In den 1970er Jahren wurden die Fortbildungsseminare für Fahrerlaubnisprüfer intensiviert; dabei wurde zunehmend die Fachkompetenz der bei den Technischen Prüfstellen tätigen Verkehrspsychologen in Anspruch genommen.

Wertvolle Anstöße zur Verbesserung der Prüfungsqualität lieferten die Ergebnisse der Erprobung maschinell lesbarer Prüfprotokolle. Dabei wurde ein signifikanter Zusammenhang zwischen der jährlich vom Fahrerlaubnisprüfer durchgeführten Zahl der praktischen Prüfungen und seiner Prüfungsbewertung festgestellt: Mit der Prüfungsanzahl nahm die Strenge der Bewertungen zu und ihre Streuung ab. Daraus lässt sich folgern, dass eine intensive Prüfertätigkeit die methodische Sicherheit des Prüferurteils fördert (HAMPEL, 1976b). Bei einer Analyse der während der Prüfungsfahrt erfassten Fehler konnten zwei Extremgruppen von milden und strengen Prüfern mit unterschiedlichen Bewertungskriterien ermittelt werden (HAMPEL, 1976a). Unmittelbare Denkanstöße zu ihren individuellen Bewertungsbesonderheiten erhielten die Prüfer durch personenbezogene Auswertungen der Prüfbelege, wie sie beispielsweise der TÜV Rheinland in den 1970er Jahren praktizierte. Hier erhielt jeder Prüfer direkt – also ohne Beteiligung seines Vorgesetzten – eine Jahresstatistik, in der er seine Prüfungsergebnisse und die prozentuale Verteilung der von ihm markierten Fehler mit den diesbezüglichen Daten aller Prüfer vergleichen konnte (HAMPEL, 1976b).

Unsystematische Rückmeldungen über die Prüfungsqualität im Sinne von Kundenzufriedenheit erhielten die Fahrerlaubnisprüfer schon immer fallweise durch Beschwerden der Fahrlehrer, und einige Prüforganisatoren begannen in den 1970er Jahren, ihre Führungskräfte im angemessenen Umgang mit Beschwerdeführern zu schulen. Die

verschiedenen Beispiele zeigen, dass spätestens seit Mitte der 1970er Jahre von den Technischen Prüfstellen eine interne Qualitätssicherung auf unterschiedlichen Ebenen betrieben wurde. Diese interne Qualitätssicherung wurde später ausgebaut und mit einer externen Qualitätssicherung verbunden (s. Kap. 5.7).

4.4 Die Konsolidierungsphase von 1986 bis 2003

Gründe für fehlende neue Ansätze

Die Periode von 1985 bis 2003 ist als eine Zeit der Konsolidierung bei der methodischen Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung anzusehen. Die Arbeit an der testpsychologischen Systematik bzw. die Weiterentwicklung der methodischen Grundlagen der praktischen Prüfung wurde nicht fortgesetzt; stattdessen begnügte man sich damit, vorliegende punktuelle methodische Optimierungen in die Rechtssystematik einzuarbeiten.

Dies hatte verschiedene Gründe:

- 1970 wurden bei Verkehrsunfällen in Deutschland noch über 20.000 Personen getötet. Danach nahm die Zahl der Unfallopfer aber stetig bis auf 5.361 im Jahre 2005 ab, obwohl sich der Bestand an PKW im gleichen Zeitraum fast verdreifacht hatte (BRAUCKMANN, MYLIUY & HÄHNEL, 2006). Es wäre einerseits sicherlich voreilig, aus dieser positiven Bilanz bereits auf eine zunehmende Qualität der Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung zu schließen; andererseits ging von diesen Zahlen aber auch kein Signal für dringenden Handlungsbedarf aus.
- Die Harmonisierungsbemühungen der EU im Bereich des Fahrerlaubniswesens kosteten Zeit und Kraft: Die EU-Richtlinien von 1980 und 1991 mussten in nationales Recht umgesetzt werden. Im Ergebnis führte dies zu einer Reihe von verwaltungsrechtlichen Umstellungen, vor allem aber 1999 zu einer Ausgliederung der Bestimmungen für eine Zulassung von Personen zum motorisierten Straßenverkehr in ein eigenes Regelwerk, die Fahrerlaubnis-Verordnung. Wirklich einschneidende Veränderungen waren dabei in Deutschland jedoch nicht notwendig, da der geforderte Standard im Wesentlichen bereits vorhanden war. So entstand damals der Eindruck, dass sich die Fahrausbildung und das Prüfungswesen in Deutschland auf einem vergleichsweise hohen Niveau befinden.
- Weiterhin stellte sich im Betrachtungszeitraum ab 1989 vorrangig die Aufgabe, die deutsche Wiedervereinigung auch im Bereich der Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung zu vollziehen. Wie bereits erwähnt wurde, hatte bei der Fahranfängervorbereitung in der DDR die Ausbildung Priorität vor der Prüfung, während im Bereich der alten Bundesrepublik Veränderungen im Ausbildungswesen regelmäßig durch Änderungen der Prüfungsanforderungen ausgelöst wurden. Diese unterschiedlichen Systeme zu harmonisieren, erforderte viel Arbeit im Detail und nicht zuletzt Kompromissbereitschaft. Und es ist eine bekannte Eigentümlichkeit von Kompromissen, dass für den Preis der Einigung oft auch positive Ansätze aufgegeben werden müssen.
- Schließlich waren die Fachverantwortlichen der Technischen Prüfstellen im Zeitraum von 1999 bis 2004 intensiv mit dem Projekt „Optimierung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung“ beschäftigt (s. Kap. 1), wodurch die Entwicklungsressourcen weitgehend gebunden waren.

Es handelt sich also beim Zeitraum von 1986 bis 2003 überwiegend um Jahre mit von außen erzwungenen Umstellungen, und es ist verständlich, dass die Neigung der verkehrspolitischen Entscheidungsträger und der Technischen Prüfstellen gering war, sich auf zusätzliche methodische Neuerungen einzulassen. Stattdessen ist das Bemühen erkennbar, Neuentwicklungen aus den vorausgehenden Jahren sukzessive umzusetzen. Diesem Ziel diente bereits die neue Prüfungsrichtlinie von 1987: Sie stellte schon deswegen einen methodischen Fortschritt dar, weil nunmehr alle regelungsbedürftigen Vorgaben für die Prüfpraxis, die bis dahin nur in Merkblättern des VdTÜV enthalten waren, in eine für Fahrerlaubnisbewerber, Fahrlehrer und Fahrerlaubnisprüfer gleichermaßen überschaubare Prüfungsrichtlinie eingegliedert wurden (MÖRL, KLEUTGES & ROMPE, 2008).

Auch die am 1. Januar 1999 in Kraft getretene „Fahrerlaubnis-Verordnung“ (FeV) trug zur Systematisierung und Übersichtlichkeit der fahrerlaubnisrechtlichen Regelungen bei, da sie die bereits in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) enthaltenen Bestimmungen zu einem eigenständigen Regelwerk zusammenfasste. Im September 2000 erschien die EU-Richtlinie zur Änderung der europäischen Führerschein-Richtlinien von 1991. Sie wurde 2004 in eine deutsche Prüfungsrichtlinie umgesetzt. Damit war die Phase der Konsolidierung der Rechtssystematik bei der Fahrerlaubnisprüfung bis zum Jahr 2004 abgeschlossen; nun begann wieder eine Etappe,

in der sich die Technischen Prüfstellen explizit der methodischen Grundlegung und Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zuwandten. Ein Ausdruck für die nun veränderten Zielsetzungen war der Beginn der Vorbereitungen zum vorliegenden Projekt im Jahr 2004 (STURZBECHER, BÖNNINGER & RÜDEL, 2008). Da alle 2004 erreichten rechtlichen Regelungen im Wesentlichen auch heute noch gültig sind, erfolgt ihre methodische Einordnung und Bewertung im folgenden Kapitel 5.

Prüfungsaufgaben und Prüfungsorte

Für die Weiterentwicklung der Prüfungsanforderungen war die bereits 1982 von HAMPEL und KÜPPERS vorgeschlagene Einrichtung von „Prüfbezirken“ und ihre Verankerung in der Prüfungsrichtlinie von 1987 ein wichtiger Schritt. Unter einem „Prüfbezirk“ ist ein Gebiet zu verstehen, „in dem unterschiedliche Fahraufgaben in solcher Häufigkeit und mit einem solchen Schwierigkeitsgrad durchgeführt werden können, dass sich der Sachverständige oder Prüfer von der praktischen Befähigung des Prüflings [...] überzeugen kann“. Bis dahin waren die Bestimmungen für „Prüferte“ häufig so ausgelegt worden, dass die Prüfungsfahrt am Ortsausgangsschild zu enden habe und Fahrten über Land eine unzulässige Erschwernis der Prüfung darstellten würden. Da sich die Prüfpraxis den Anforderungen des modernen Verkehrs vielfach bereits angepasst hatte, befanden sich die Fahrerlaubnisprüfer bei Fahrten außerorts bis zur Einführung des „Prüfbezirks“ in einer rechtlichen Grauzone. Später verzichtete man wieder auf den Begriff „Prüfbezirk“ und sprach vom „Prüfort und seiner Umgebung“ (s. Anlage 11 PrüfRiLi von 2004).

Festzuhalten bleibt, dass die von HAMPEL und KÜPPERS (1982) in tabellarischer Form vorgeschlagenen Kriterien für die Eignung eines Prüfertes durch die Prüfungsrichtlinie von 1987 (Anlage 7) im Wesentlichen für den „Prüfbezirk“ übernommen worden. Die im Kapitel 5.4 dargestellten Unterschiede zwischen dem Vorschlag der beiden genannten Autoren und den heute geltenden Anforderungen an den Prüfort (s. Tab. 4.3) gehen fast vollständig auf die 1987 vorgenommenen Anpassungen zurück; daher wird an dieser Stelle auf eine detaillierte Darstellung verzichtet.

Obwohl die Initiatoren der Kriterien für „Prüfbezirke“ ausdrücklich betont hatten, dass sich die von ihnen ermittelten Prüfungsanforderungen auf diejenigen Anforderungen beschränken, die von örtlichen Bedingungen abhängig sind, trat aufgrund des übersichtlichen tabellarischen Aufbaus des Anforderungskatalogs häufig das Missverständnis

auf, mit diesem Katalog seien sämtliche zu prüfende Fahraufgaben erfasst. Auch bei Arbeitsproben in anderen Lebensbereichen, etwa der Gesellenprüfung eines Kellners, wird vorausgesetzt, dass das notwendige Umfeld (z. B. ein Lokal mit Restaurant) und das Werkzeug (z. B. Geschirr) bereitstehen und angemessen benutzt werden können, aber die Benutzung des Restaurants oder des Geschirrs stellt nicht eine konkrete Prüfungsaufgabe der Arbeitsprobe dar. In ähnlicher Weise ist der Prüfort (bzw. der „Prüfbezirk“) als ein „Lokal“ für die Durchführung der Fahraufgaben anzusehen.

Tatsächlich sind die in der gleichen Richtlinie unter der Überschrift „Prüfungsfahrt“ vorgegebenen inhaltlichen Anforderungen der praktischen Prüfung sehr viel umfangreicher als die Prüfortvorgaben. Die auf die Prüfungsfahrt bezogenen Prüfungsanforderungen wurden dort aber nicht mehr unter dem Begriff der „Fahraufgabe“ gefasst, vermutlich weil einige der dort genannten Anforderungen auch nach unserem Verständnis (z. B. die fahrtechnische Vorbereitung oder ein Gangwechsel) nicht als Fahraufgaben anzusehen sind. Trotz dieses erkennbaren Defizits an methodischer Systematik, das sich bereits in der Prüfungsrichtlinie von 1970 fand (s. o.), wurde in der Richtlinie von 1987 aber ausführlicher und konkreter als in der Vorgängerin von 1970 festgelegt, welches positive Verhalten der Bewerber in bestimmten Verkehrssituationen zeigen soll; es stand also nicht sein Fehlverhalten im Vordergrund. All diese Festlegungen stellten später offensichtlich den Ausgangspunkt für die Erarbeitung der heutigen Anlage 10 der Prüfungsrichtlinie von 2004 dar, die nach unserem methodischen Verständnis Beobachtungskategorien beschreibt (s. Kap. 5.5).

Die Regeln zur Durchführung und Bewertung der Grundfahraufgaben waren bereits in früheren Jahren hinreichend ausführlich beschrieben worden und konnten 1987 unverändert übernommen werden. Die Befragung des Bewerbers im Rahmen des Prüfungselements „Fahrtechnische Vorbereitung der Fahrt“ (s. Kap. 5.4) wurde 1999 bei der Umsetzung der zweiten EU-Richtlinie in die praktische Prüfung eingeführt.

Prüfungsbewertung und Prüfungsentscheidung

Die Bewertung der Prüfung erfolgte auch nach der Prüfungsrichtlinie von 1987 methodisch unverändert orientiert an Fehlern, die sich je nach Schwere auf die Prüfungsentscheidung auswirken. Allerdings wurde damals der Katalog der „erheblichen“ Fehler, die zum Abbruch und zum Nichtbestehen der Prüfung führten, stark erweitert; er erreichte damit im Wesentlichen sein heutiges Aussehen. In dieser Erweiterung spiegelt sich wider, dass die

Verkehrsabläufe in den Jahren zuvor komplexer geworden waren und die Verkehrsdichte zugenommen hatte: Offensichtlich wurden mit der Ergänzung Fehlverhaltensweisen hervorgehoben, die sich dabei als besonders unfallträchtig erwiesen hatten (z. B. Einordnen auf der Gegenfahrbahn, Fahrstreifenwechsel ohne Verkehrsbeobachtung und mangelnde Rücksicht auf Kinder oder hilfsbedürftige Fußgänger).

Prüfungsdokumentation

Eine wesentliche methodische Neuerung bestand im Betrachtungszeitraum darin, dass ab 1996 das Prüfprotokoll bei nicht bestandenen Prüfungen dem Fahrerlaubnisbewerber auszuhändigen war. Zuvor war die Dokumentation der praktischen Fahrerlaubnisprüfung von den einzelnen Technischen Prüfstellen – nach dem Ende der schon beschriebenen Experimente – recht unterschiedlich gehandhabt worden, jedoch sind die konkreten Vorgehensweisen im Einzelnen nicht immer genau zu rekonstruieren.

Hinsichtlich des Umfangs und der Systematik der Aufzeichnungen bei den Prüfprotokollen lassen sich vor 1996 drei Gruppen von Technischen Prüfstellen unterscheiden: Einige Prüforganisationen wie der TÜV Rheinland kehrten wieder zu den formlosen schriftlichen Anmerkungen zurück; sie stellen die erste Gruppe dar. Die Prüforganisationen der zweiten Gruppe verwendeten wieder die im VdTÜV-Merkblatt 731 angegebene Liste der Fahrfehler, die nach Paragraphen der StVO geordnet war (s. Kap. 4.2). Offenbar begrüßten die Prüfer dieser Gruppe die Möglichkeit, im Abschlussgespräch unmittelbar auf die ggf. verletzte Rechtsvorschriften hinweisen zu können. Dieses System wurde zunächst in den Jahren 1990 und 1991 auch von DEKRA in den neuen Bundesländern übernommen. In einer dritten Gruppe versuchten Prüforganisationen den Gedanken einer Matrix von „Fahraufgaben“ und „Beobachtungskategorien“ (s. Kap. 4.3) umzusetzen. Der TÜV Hannover/Sachsen-Anhalt wandte die vom VdTÜV im TÜVIS entwickelte Matrix an, die bereits vorgestellt wurde. Auch DEKRA erprobte ab 1992 die Matrixform und entwickelte sie schrittweise zu einem praktikablen Dokumentationsinstrument weiter.

DEKRA verwendete in der von den Fachverantwortlichen aufwändig erarbeiteten und erprobten Matrix (s. Bild 1) einerseits eine Liste von 17 Verkehrssituationen, die – besser als der TÜVIS-Entwurf – den gesamten Bereich möglicher Verkehrssituationen relativ gleichgewichtig abdeckte. Andererseits griff man in der Matrix auf einen Katalog von acht Beobachtungskategorien zurück, die sich mehrheitlich bereits bei JENSCH, SPOERER

und UTZELMANN (1977) sowie HAMPEL (1977) finden lassen (vgl. Tab. 1: „Entwurf des TÜV Rheinland für eine Matrix zur Erfassung von Fahrfehlern“). Der Übergang vom Beobachten zum Bewerten wurde durch eine interessante Dokumentationslösung erleichtert: Fahrfehler, die zu einem unmittelbaren Abbruch und zum Nichtbestehen der Prüfung führen, waren durch eine Umrahmung der entsprechenden Matrixfelder hervorgehoben. Die interessanten und sicher ausbaufähigen Versuche von DEKRA zur Entwicklung eines praktikablen und nützlichen Prüfprotokolls wurden jedoch 1994 aufgegeben, als sich abzeichnen begann, dass dem Fahrerlaubnisbewerber lediglich bei Nichtbestehen der Prüfung ein schriftliches Prüfprotokoll ausgehändigt werden sollte. Dieser Abbruch der Bemühungen zur Optimierung des Prüfprotokolls erscheint methodisch gesehen bedauerlich, weil das DEKRA-Protokoll aus dieser Zeit mehr Ansatzpunkte für die heute anstehende Weiterentwicklung der Prüfungsdokumentation bietet als das derzeit nach Anlage 13 der Prüfungsrichtlinie von 2004 vorgeschriebene Prüfprotokoll.

Auch zu der Frage, ob alle Prüfungen zu dokumentieren sind oder nur die mit negativem Ausgang, vertraten die Technischen Prüfstellen bis 1996 unterschiedliche Auffassungen. Die Prüfungsrichtlinien in der jeweiligen Fassung schrieben seit 1952 vor, der Fahrerlaubnisprüfer habe „Aufzeichnungen zu machen, die insbesondere über die vom Bewerber begangenen Fehler [...] Aufschluss geben“, und legten weiter nur bei nicht bestandener Prüfung fest, dass diese Aufzeichnungen zu unterschreiben und dem Verwaltungsvorgang beizufügen seien. Die Mehrheit der Technischen Prüfstellen vertrat daher die Auffassung, dass bei einer bestandenen Prüfung keine gravierenden Fehler auftreten würden und es daher auch nichts aufzuzeichnen gäbe. In den neuen Bundesländern wurden dagegen bis zur Einführung des einheitlichen Prüfprotokolls im Jahre 1996 alle Prüfungen dokumentiert. Das 1996 eingeführte und auch heute noch von allen Technischen Prüfstellen verwendete Prüfprotokoll wird im Kapitel 5.6 ausführlich vorgestellt und methodenkritisch bewertet.

Hinter den geschilderten Divergenzen zum Umfang und zur Form des Prüfprotokolls verbirgt sich die bereits im Kapitel 4.3 aufgeworfene Frage, welchen Zwecken eine Prüfungsdokumentation dienen soll: Soll sie lediglich Unterlagen zur Beantwortung von möglichen Beschwerden schaffen – sicher eine wichtige Funktion – oder soll sie dem Fahrerlaubnisprüfer Möglichkeiten zur Abwägung und Kontrolle der Prüfungsentscheidung sowie zur

Selbstreflexion seines Handelns bieten. Falls Lernvorgänge beim Prüfer zur Erhaltung und Förderung seiner Prüfkompetenz angestrebt werden, ist die Dokumentation aller Prüfungen – natürlich mit geeigneten benutzerfreundlichen Verfahren – unverzichtbar: Auch bei technischen Prüfungen begnügt man sich ja bei positivem Prüfungsausgang in der Regel nicht mit einem lapidaren „in Ordnung“, sondern belegt die Mängelfreiheit durch zweckdienliche Informationen. Allerdings rechtfertigen Dokumentationen nur dann den Erhebungsaufwand, wenn sie auch sachgerecht ausgewertet werden; vor allem ihr Produzent, nämlich der einzelne Prüfer, muss darin einen erkennbaren Nutzen für seine Arbeit sehen.

Verbesserung der Randbedingungen

Einen wichtigen Schritt zur Verbesserung der Urteilsbildung bei den Fahrerlaubnisprüfern und damit zur Erhöhung der Prüfungsqualität stellte 1987 die Verlängerung der Prüfungszeit für die praktische Prüfung von bis dahin 30 Minuten auf 45 Minuten im Regelfall dar. Da aus der Testtheorie bekannt ist, dass die Reliabilität einer Prüfung mit dem Quadrat ihrer Dauer zunimmt, bedeutete dieser Schritt, den der VdTÜV bereits 1983 in seinem Memorandum „Vorschläge der TÜV für eine zukunftsorientierte Fahrerlaubnisprüfung“ gefordert hatte, vermutlich eine Verdoppelung der Prüfungszuverlässigkeit. Bei der Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung ist daher stets zu bedenken, ob die verfügbare Prüfungszeit noch als ausreichend anzusehen ist.

Einen indirekten Zuwachs an Objektivität und Zuverlässigkeit erzielte man zu dieser Zeit auch durch die Festlegung von Kriterien, denen ein Prüfungsfahrzeug zu genügen hat. Die bis dahin geltenden Festlegungen waren an verschiedenen Stellen der rechtlichen Systematik verstreut und galten inhaltlich gesehen als unzulänglich.

Fazit

Die Betrachtung der rund 100-jährigen methodischen Entwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung von den Anfängen des Fahrerlaubniswesens bis 2003 zeugt von intensiven Bemühungen der Technischen Prüfstellen, einerseits einen Zuwachs an Verkehrssicherheit für die Gesellschaft durch eine Verbesserung der Prüfungsvalidität zu erreichen und andererseits dabei den Anspruch des Einzelnen auf ein Maximum an Prüfungsgerechtigkeit nicht zu vernachlässigen. Weitere Fortschritte auf diesem Weg sind nicht vorrangig und schon gar nicht allein durch eine Ausweitung der Prüfungsanforderungen an den Fahrerlaubnisbewerber oder eine Ausdehnung der

Standardisierung der Prüfungsdurchführung zu erreichen: Es hat sich gezeigt, dass sich eine lebensnahe und damit gültige praktische Fahrprüfung starren Regelungen der Streckenführung und des Prüfungsablaufs entzieht.

Wenn also im Kapitel 1 die wachsende Bedeutung des „Faktors Mensch“ für die Erhöhung der Verkehrssicherheit hervorgehoben wurde, so gilt dies auch im Sinne der Verbesserung der Prüfungsqualität: Eine Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung ist aus unserer Sicht nur zu erreichen, wenn sich der Fahrerlaubnisprüfer selbst als Teil des Messvorgangs und als durchaus „störanfälliges“ Instrument betrachtet, das wie jedes Prüfinstrument der regelmäßigen Kalibrierung bedarf. Damit gewinnt neben der Fortbildung und dem Erfahrungsaustausch die ständige Selbstreflexion der Prüfer – auch anhand von anspruchsvollen Prüfprotokollen – an Bedeutung. MCKNIGHT (1971) begann die Erläuterung zum Driving-Situation-Test mit den Worten: „Dieser Test ist nur so gut, wie Du es bist“. Kürzer könnte man das methodische Problem wie auch die Chancen zur Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung wohl kaum formulieren.

Dietmar Sturzbecher, Jörg Biedinger, Arne Böhne, Jürgen Bönninger, Gerhard v. Bressensdorf, Peter Glowalla, Marcellus Kaup, Christoph Kleutges, Gerhard Müller, Reinhard Müller, Wilhelm Petzholtz, Rolf Radermacher, Andreas Schmidt & Winfried Wagner

5 Die praktische Fahrerlaubnisprüfung in der Gegenwart

5.1 Ausgangspositionen und Überblick

Im Kapitel 2 („Methodische Grundlagen“) des vorliegenden Berichts wurde – ausgehend vom heutigen Stand der Testpsychologie – beschrieben, welche prinzipielle methodische Systematik der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zugrunde liegt. Danach gehört die praktische Prüfung in die Gruppe der prozessorientierten ganzheitlichen Prüfungsverfahren und stellt darin ein Beispiel für die Verfahrenskategorie „Arbeitsprobe“ dar. Bei Arbeitsproben versucht man, mittels repräsentativer, d. h. berufstypischer, bedeutsamer und zeitgemäßer Arbeitsaufgaben zu erfassen, ob ein Berufsbewerber den Anforderungen der beruflichen Arbeitsrealität gewachsen ist. Übertragen auf den Gegenstandsbereich „Motorisierter Straßenverkehr“ bedeutet dies, dass man mit repräsentativen Prüfungsaufgaben, die sich auf das Führen eines Kraftfahrzeugs beziehen, erfassen muss, ob ein Fahrerlaubnisbewerber den Anforderungen der Verkehrsrealität genügt. Diese Prüfungsaufgaben müssen sich auf eine Fahrt mit dem Kraftfahrzeug richten und werden neben Aufgaben im Zusammenhang mit der Vor- und Nachbereitung der Fahrt vor allem Fahraufgaben während der Fahrt umfassen. Es ist daher zu fragen und nachfolgend darzustellen (s. Kap. 5.4), welche Prüfungs- und vor allem Fahraufgaben die Inhalte der derzeitigen praktischen Fahrerlaubnisprüfung verkörpern und ob diese Aufgaben als repräsentativ und methodisch sinnvoll strukturiert anzusehen sind.

Ebenfalls im Kapitel 2 wurde dargelegt, dass man die Bewältigung von Prüfungsaufgaben bei Arbeitsproben und damit auch bei der praktischen Prüfung nur methodisch sinnvoll auswerten und darauf verantwortungsbewusst Prüfungsentscheidungen aufbauen kann, wenn man vorher Beobachtungskategorien sowie Bewertungs- und Entscheidungskriterien festlegt, nach denen die Prüfer den Bewerber beurteilen: Jede andere Form der „freien Beobachtung“ würde den methodischen Ansprüchen an (nicht zuletzt prognostisch) valide Prüfungsverfahren nicht gerecht. Daher ist weiterhin zu fragen und ebenfalls nachfolgend darzustellen (s. Kap. 5.5), welche Beobachtungskategorien

sowie Bewertungs- und Entscheidungskriterien bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zur Erfassung und Beurteilung der Prüfungsleistungen bei der praktischen Prüfung verwendet werden.

Hinsichtlich der Beobachtungskategorien ist in Rechnung zu stellen, dass bei einer Verhaltensbeobachtung die Beobachtungsgegenstände durch Verhaltensweisen dargestellt werden. Es ist also nach Verhaltenskategorien Ausschau zu halten, in denen festgelegt wird, auf welche konkreten Verhaltensweisen des Bewerbers beim Absolvieren der Prüfungsaufgaben der Prüfer zu achten hat. Bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung ist zu erwarten, dass sich viele dieser zu beobachtenden Verhaltensweisen auf das Fahrverhalten des Bewerbers beziehen, daneben aber auch das Verhalten bei der Vor- und Nachbereitung einer Fahrt berücksichtigt wird. Auch bei den gegenwärtig verwendeten Beobachtungskategorien ist zu beurteilen, ob sie repräsentativ und methodisch sinnvoll strukturiert sind.

Bewertungskriterien stellen entsprechend der testpsychologischen Systematik Vorgaben dar, nach denen der Prüfer festlegt, auf welchem Niveau das beobachtete Verhalten ausgeführt wurde. Wenn keine differenzierte Leistungsbeurteilung wünschenswert ist oder aufgrund der Prüfungsbedingungen erarbeitet werden kann, werden die Bewertungskriterien nur grob ausfallen und sich im einfachsten Fall auf eine Unterscheidung „richtigen“ und „falschen“ Verhaltens beschränken. Sofern bei einer Prüfung neben der Leistungsbeschreibung des Prüfungskandidaten eine Entscheidung über das Bestehen der Prüfung gefordert wird, müssen auch Entscheidungskriterien vorgegeben werden. Auch die derzeit bei der praktischen Prüfung verwendeten Bewertungs- und Entscheidungskriterien sind hinsichtlich ihrer methodischen Qualität und inhaltlichen Bedeutung zu hinterfragen.

Wo lassen sich nun die Prüfungs- und insbesondere Fahraufgaben, die Beobachtungskriterien sowie die Bewertungs- und Entscheidungskriterien der gegenwärtigen praktischen Fahrerlaubnisprüfung finden? Um diese Frage zu beantworten, muss man einerseits in Rechnung stellen, dass die gesuchten Anforderungs- und Durchführungsstandards nach heutigem Verständnis natürlich Bestandteile einer grundlegenden methodenwissenschaftlichen Systematik, also eines testpsychologisch beschriebenen Methodensystems sein müssen. Andererseits ist unbedingt zu beachten, dass die praktische Fahrerlaubnisprüfung von Anfang an eine staatlich verordnete und kontrollierte Personenprüfung war, deren Anforderungs- und

Durchführungsstandards gesetzlich normiert waren, d. h. einer rechtswissenschaftlichen Systematik unterlagen. Im Kapitel 4 wurde dargelegt, dass der Aufschwung der Testpsychologie mehr als ein halbes Jahrhundert nach der Veröffentlichung der ersten rechtlichen Regelungen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung einsetzte. Die rechtliche Systematik der praktischen Prüfung wurde also vor ihrer testpsychologischen bzw. methodischen Systematik erarbeitet, und es war (und ist) nicht zu erwarten, dass die rechtliche Systematik alle quantitativen und qualitativen Anforderungen an eine testpsychologische Systematik erfüllt: Eine rechtliche Systematik wird sich naturgemäß auf die Regelung der notwendigsten Prüfungsbedingungen beschränken müssen; Juristen können nur diejenigen methodischen Fachvorgaben in Rechtsnormen umsetzen, die ihnen vorher von den Fachdisziplinen (Verkehrspädagogik, Testpsychologie) zur Verfügung gestellt wurden, und eine rechtliche Systematik wird sich naturgemäß auf die Regelung der notwendigsten Prüfungsbedingungen beschränken müssen.

Spätestens in den 1970er Jahren des letzten Jahrhunderts waren allerdings die wissenschaftlichen Voraussetzungen gegeben, um eine umfassende testpsychologische Beschreibung der Fahrerlaubnisprüfung²⁶ im Allgemeinen und der praktischen Prüfung im Besonderen vorzunehmen, also eine grundlegende methodische Systematik zu erarbeiten. Diese methodische Systematik hätte auch auf ihre Kompatibilität zur bereits bestehenden rechtlichen Systematik hin geprüft werden müssen; dabei ist nicht auszuschließen, dass im Falle von Diskrepanzen auch rechtliche Standards verändert werden müssen, wenn sie aus methodischer Sicht nicht sinnvoll erscheinen.

In der Tat finden sich nun beginnend in den 1970er Jahren und vor allem Anfang der 1980er Jahre Anstrengungen, für die praktische Fahrerlaubnisprüfung Teile einer testpsychologischen Systematik auszuarbeiten (s. Kap. 4): Beispielsweise wurde versucht, gestützt auf empirische Analysen die „Fahrfehlerkataloge“ zu optimieren; weiterhin wurden Fahraufgaben definiert und hinsichtlich ihrer Realisierungswahrscheinlichkeit in unterschiedlichen Prüferten betrachtet. Alle diese durchaus

²⁶ Noch besser wäre es natürlich, eine solche testpsychologische Systematik gleich in eine umfassende pädagogisch-psychologische Systematik zu integrieren, die sich auf die Einheit von Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung („Fahranfängervorbereitung“) bezieht und es erlaubt, die Sinnhaftigkeit von möglichen Kombinationen bestimmter Ausbildungs- und Prüfungselemente hinsichtlich der Erreichung eines übergreifenden Ziels zu betrachten, nämlich der Absenkung des Unfallrisikos von Fahranfängern.

erfolgreichen Arbeiten stellen aber nur punktuelle Bearbeitungen der grundlegenden und komplexen Aufgabe dar, ein methodisches Fundament der (praktischen) Fahrerlaubnisprüfung zu legen. Die Abwicklung der „Studienstelle für Kraftfahrzeug-Führerprüfungen“ des TÜV Rheinland 1985 entzog der weiteren Bearbeitung dieser Aufgabe zudem wieder die strukturelle wissenschaftliche Basis. Eine ergebnisoffene Bezugsetzung der damals erarbeiteten punktuellen methodischen Grundlagen zur fahrerlaubnisrechtlichen Systematik wurde gar nicht erst in Angriff genommen: Meist versuchte man, „Lösungen möglichst im Rahmen geltender Regelungen“ zu suchen (HAMPEL & KÜPPERS, 1982, S. 14), und bearbeitete „verkehrspolitische Notstände“ (s. Kap. 4).

Aus heutiger Sicht erscheinen sowohl die Erarbeitung eines geschlossenen und tragfähigen methodischen Fundaments der praktischen Fahrerlaubnisprüfung als auch die wechselseitige Anpassung der dann vorliegenden methodischen Prüfungsstandards zum einen und der bereits existierenden rechtlichen Prüfungsstandards zum anderen noch offen; der vorliegende Bericht ist ein erster Schritt zur Bewältigung dieser beiden Aufgaben. Das Kapitel 2 bietet anhand der Begriffe „Befähigung“ und „Eignung“ ein gutes Beispiel dafür, dass die zuletzt genannte Aufgabe einer vergleichenden Betrachtung von methodischen und fahrerlaubnisrechtlichen Standards keinesfalls vernachlässigt werden darf und wie hinderlich ein Auseinanderklaffen von rechtlicher und psychologischer Systematik bei der Weiterentwicklung der Fahrerlaubnisprüfung sein kann. Man ist daher gut beraten, die testpsychologische Systematik nicht neben der Rechtssystematik der praktischen Prüfung aufzubauen und zu fragen, in welchen fahrerlaubnisrechtlichen Verordnungen und Richtlinien sich die auszuarbeitenden testpsychologischen Anforderungs- und Durchführungsstandards der praktischen Prüfung verbergen. Die Antwort auf diese Frage lautet aus unserer Sicht wie folgt²⁷ (s. Kap. 3):

- *Prüfungs- bzw. Fahraufgaben:* Die Anforderungsinhalte (nicht das Anforderungsniveau) der praktischen Prüfung werden unter dem rechtlichen Begriff „Prüfungsstoff“ in § 17 („Praktische Prüfung“) grundsätzlich beschrieben (s. u.); zur Präzisierung wird auf „Anlage 7 Teil 2“ verwiesen. In der Anlage 7 Nr. 2.1 FeV wird eine Übersicht über den Prüfungsstoff gegeben; die einzelnen Prüfungselemente werden darin nachfolgend präzisiert (2.1.1 „Fahrtechni-

²⁷ Alle nachfolgend im Kapitel 5 dargestellten Sachverhalte beziehen sich auf die Fahrerlaubnisklasse B.

sche Vorbereitung der Fahrt“, 2.1.4 „Grundfahraufgaben“, 2.1.5 „Prüfungsfahrt“). Der Überblick über die Prüfungsinhalte wird in der Prüfungsrichtlinie (PrüfRiLi Nr. 5.16) wieder aufgegriffen sowie in der Anlage 3 („Grundfahraufgaben“) und der Anlage 11 („Anforderungen an den Prüfort und seine Umgebung“ mit einer Beschreibung von Fahraufgaben) der Prüfungsrichtlinie konkretisiert.

- *Beobachtungskategorien:* Worauf der Prüfer „zu achten“ hat bzw. – anders ausgedrückt – was er zu beobachten hat, wird in der Anlage 3 („Grundfahraufgaben für die Klasse B“) und in der Anlage 10 („Anforderungen an die Prüfungsfahrt“) der Prüfungsrichtlinie präzisiert.
- *Bewertungskriterien*²⁸: Die in Deutschland übliche Prüfungsdurchführung, die eine filmische Aufzeichnung des Prüfungsablaufs nicht vorsieht, einer adaptiven Prüfungskonzeption folgt und in der Regel mit der Aushändigung des Führerscheins endet, erlaubt zur Dokumentation der Beobachtungsdaten nicht die Verwendung eines Kategoriensystems, bei dem beobachtete elementare Verhaltensweisen als einzelne Ereignisse sehr detailliert dokumentiert und erst nach Abschluss der Beobachtung bewertet werden. Vielmehr müssen die Beobachtungsdaten, um für die weitere adaptive Planung der Prüfungsdurchführung Ausgangsinformationen zu bieten, nicht nur dokumentiert, sondern auch sofort bewertet werden. Dazu dient ein Schätzskalensystem, mit dem das vom Bewerber gezeigte Verhalten sofort eingeschätzt, d. h. bewertet wird. Die Verwendung eines Schätzskalensystems reduziert zudem die Anforderungen an die Prüfungsdokumentation (s. u.), wenn man nur die erfolgten Bewertungen und nicht mehr alle zugrunde liegenden Verhaltensbeobachtungen festhält sowie ein grobes Bewertungsschema verwendet. Da die praktische Fahrerlaubnisprüfung kein differenzieller Test ist und damit auch keine differenzierte Leistungsbewertung erfordert, greift man zur Verhaltensbewertung im Wesentlichen auch nur auf ein (grobes) dreistufiges Bewertungsschema zurück, bei dem grundsätzlich „richtiges“

Verhalten und „falsches“ Verhalten („Fehler“) unterschieden wird und die Fehler nochmals hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Verkehrssicherheit in „erhebliche“ und „einfache“²⁹ Fehler differenziert werden. Die Bewertungskriterien bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung verbergen sich also fahrerlaubnisrechtlich gesehen hinter „Fehlerkatalogen“, die für die Prüfungsfahrt in der Prüfungsrichtlinie (PrüfRiLi Nr. 5.17.2) explizit (für die „erheblichen“ Fehler) oder beispielhaft (für nicht „erhebliche“ Fehler) aufgeführt werden und für die Grundfahraufgaben in der Anlage 3 der Prüfungsrichtlinie nachzulesen sind.

- *Entscheidungskriterien:* Die Kriterien für die Entscheidung über das Bestehen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung finden sich in der Anlage 7 Nr. 2.5.2 (Fehlerkategorien) und 2.5.3 (Fahrlehrerverhalten) der Fahrerlaubnisverordnung sowie in der Prüfungsrichtlinie (PrüfRiLi Nr. 5.17) und ihrer Anlage 3 (Grundfahraufgaben).

Mehrfach wurde bereits die Notwendigkeit einer Prüfungsdokumentation bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung angesprochen. Eine solche Dokumentation kann unterschiedliche Ziele, Inhalte und Formen haben. Inhaltlich könnten die geprüften Anforderungen, das beobachtete Bewältigungsverhalten, die darauf bezogenen Bewertungen und nicht zuletzt die Prüfungsentscheidung festgehalten werden. Darüber hinaus ist zu diskutieren, ob auch die zeitlich ablaufenden Prüfungsprozesse dokumentiert werden sollen. Die fahrerlaubnisrechtlichen Regelungen zur Prüfungsdokumentation finden sich in der Anlage 7 Nr. 2.6 FeV, in der Prüfungsrichtlinie (PrüfRiLi Nr. 6) und in der Anlage 13 zur Prüfungsrichtlinie („Prüfprotokoll“). Alle Fragen, die im Zusammenhang mit der gegenwärtigen Prüfungsdokumentation stehen – einschließlich der methodischen Bewertung dieser Dokumentation – sind Gegenstand des Kapitels 5.6. Das abschließende Kapitel 5.7 ist der Evalua-

²⁸ Die nachfolgend dargestellten methodischen Zusammenhänge sind alle im Kapitel 2 des vorliegenden Berichts ausführlich dargestellt. Bezüge finden sich auch zum Kapitel 4: Wenn beispielsweise im Kapitel 4 eingeschätzt wird, dass der Driving-Situation-Test von McKnight (1970, 1971, 1972) unter den Bedingungen einer praktischen (Routine-)Prüfung nicht praktikabel war, so hatte dies Gründe in seiner testmethodischen Anlage, bei der die beobachteten Verhaltensweisen aufwändig in einem ereignisbezogenen Kategoriensystem dokumentiert wurden.

²⁹ Streng genommen spricht man in Deutschland gemäß Anlage 7 FeV Nr. 2.5.2 bislang nur von „erheblichen Fehlern“ und von der „Wiederholung oder Häufung von verschiedenen Fehlern, die als Einzelfehler in der Regel noch nicht zum Nichtbestehen [der Fahrerlaubnisprüfung] führen“. Die zweite Begriffsbezeichnung erweist sich aus Praktikabilitätsgründen für die Bezeichnung einer Fehlerkategorie als nicht geeignet. Als Alternativen bieten sich die Bezeichnungen „nicht erheblicher Fehler“ oder „unerheblicher Fehler“ an. Allerdings erscheinen auch diese Termini als suboptimal, weil sie eine zu geringe Bedeutung dieser Fehler suggerieren würden und diese Fehler in der Realität vom Fahrerlaubnisprüfer tatsächlich „erhoben“, d. h. im forschungsmethodischen Sinne vermerkt werden. Daher erscheint uns der Begriff „einfacher Fehler“ angemessener und gebrauchsfreundlicher.

tion und Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung gewidmet.

Nachfolgend sollen aber zunächst das derzeitige Prüfungsmodell und die damit erzielten Prüfungsergebnisse (Kap. 5.2) sowie die Prüfungsbeteiligten und der Prüfungsablauf (Kap. 5.3) beschrieben werden.

5.2 Prüfungsmodell und Prüfungsergebnisse

Prüfungsmodell

Von Ausnahmen³⁰ abgesehen benötigt jeder, der in Deutschland auf öffentlichen Straßen ein Kraftfahrzeug führen will, eine Fahrerlaubnis (StVG § 2; FeV § 4; s. Kap. 3). Um sie zu erlangen, bedarf es nicht nur der erfolgreichen Teilnahme an einer (theoretischen und praktischen) Fahrausbildung in der Fahrschule und einer (theoretischen und praktischen) Fahrerlaubnisprüfung. Der Vorgang des Fahrerlaubniserwerbs setzt vielmehr bereits vor der Fahrausbildung ein und soll nachfolgend skizziert werden. Dabei handelt es sich um das Regelverfahren, das bundesweit einheitlich erfolgt. Geringfügig davon abweichend existieren zuweilen länderspezifische Regelungen oder auch regional-spezifische Verfahrensabläufe im Zusammenspiel von örtlichen Fahrerlaubnisbehörden und den Technischen Prüfstellen.

Das Verfahren zur Erteilung einer Fahrerlaubnis beginnt mit einem diesbezüglichen Antrag des Bewerbers bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde bzw. Stelle oder direkt bei der zuständigen Fahrerlaubnisbehörde. Die Fahrerlaubnisbehörde ist in der Regel der Landkreisverwaltung bzw. bei kreisfreien Städten der Stadtverwaltung zugeordnet. Den Antragsunterlagen sind unter anderem eine Sehtestbescheinigung einer amtlichen Sehteststelle bzw. ein entsprechendes Zeugnis oder Gutachten eines Augenarztes, ein Lichtbild sowie eine Bescheinigung über die Teilnahme an einer Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen beizufügen. Mit seinem Antrag informiert der Bewerber die Fahrerlaubnisbehörde darüber, welche Fahrschule er für seine Ausbildung ausgewählt hat. Die Fahrerlaubnisbehörde prüft den Antrag auf Vollständigkeit, legt den Prüfort fest und kontrolliert, ob der Bewerber seinen Wohnsitz im Inland hat. Weiterhin überzeugt sie sich durch

eine Anfrage beim Verkehrszentralregister des Kraftfahrt-Bundesamtes, ob Bedenken gegen die Eignung des Bewerbers zum Führen eines Kraftfahrzeugs vorliegen.

Mit dem Rechtsbegriff „Eignung“ werden körperliche und geistige Voraussetzungen für den Fahrerlaubniserwerb beschrieben. In der Fahrerlaubnisverordnung ist eine Reihe von Sachverhalten aufgeführt, die eine Eignung gänzlich ausschließen oder nur unter Auflagen zulassen. Eine akute Psychose, schwerer Alkoholmissbrauch oder die regelmäßige Einnahme von Betäubungsmitteln stehen beispielsweise der Eignung entgegen (FeV Anlage 4). Eine körperliche Behinderung hingegen bedeutet nicht zwangsläufig eine Aberkennung der Fahreignung, solange die körperlichen Einschränkungen des Bewerbers mit Hilfe einer entsprechenden technischen Ausstattung des Fahrzeugs kompensiert werden können (Deutsche Fahrlehrerakademie e.V., 1997). Um die Eignungsvoraussetzungen zu erfüllen, darf der Bewerber auch nicht erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze verstoßen haben (StVG § 2 Abs. 4 Satz 1, s. Kap. 3).

Sofern die Anfrage beim Verkehrszentralregister keine Eignungszweifel begründet hat, lässt die Fahrerlaubnisbehörde bei der Bundesdruckerei einen Führerschein für den Bewerber ausfertigen. Diesen Führerschein übergibt sie in der Regel zusammen mit dem Prüfauftrag an die für den Prüfort zuständige Technische Prüfstelle. Die Fahrerlaubnisbehörde oder die Technische Prüfstelle informiert die Fahrschule über den Eingang des Prüfauftrags.

Sobald der Prüfauftrag bei der Technischen Prüfstelle vorliegt, kann die Anmeldung zur Prüfung erfolgen. Die Fahrschule vereinbart mit der Technischen Prüfstelle einen Prüfungstermin. Die Technische Prüfstelle übergibt dann den Prüfauftrag und den Führerschein an den Fahrerlaubnisprüfer.

Die Fahrerlaubnisprüfung besteht aus einer theoretischen und einer praktischen Prüfung. Die theoretische Prüfung wurde bereits in einer speziellen Studie detailliert beschrieben (BÖNNINGER & STURZBECHER, 2005) und wird deshalb in den nachfolgenden Darstellungen ausgespart.

Vor dem Absolvieren der praktischen Fahrerlaubnisprüfung muss der Bewerber die theoretische Fahrerlaubnisprüfung bestanden haben. Darüber hinaus muss er vor der praktischen Prüfung eine Fahrausbildung in einer Fahrschule abgeschlossen haben. Die praktische Fahrerlaubnisprüfung muss spätestens 12 Monate nach einer erfolgreichen

³⁰ Zu den Ausnahmen zählen Mofas, die mit einer Mofaprüfbescheinigung geführt werden dürfen, motorisierte Krankenfahrstühle mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit bis zu 15km/h sowie land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Stapler und andere Flurförderzeuge jeweils mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit bis 6 km/h.

theoretischen Fahrerlaubnisprüfung durchgeführt werden; andernfalls verliert die theoretische Prüfung ihre Gültigkeit (FeV § 18). Weiterhin muss man das vorgeschriebene Mindestalter zum Ablegen der Prüfung für die jeweilige Führerscheinklasse erreicht haben. Die praktische Fahrerlaubnisprüfung darf einen Monat vor dem Erreichen des Mindestalters zum selbständigen Führen eines Kraftfahrzeugs absolviert werden (FeV § 17).

Nimmt der Bewerber am Ausbildungsmodell des „Begleiteten Fahrens“ teil, darf er sich bereits einen Monat vor seinem 17. Geburtstag der praktischen Fahrerlaubnisprüfung unterziehen. In diesem Fall erhält er nach bestandener Prüfung und der Vollendung des 17. Lebensjahrs eine befristete Prüfungsbescheinigung mit der Auflage, bis zur Vollendung des 18. Lebensjahrs nur in Begleitung eines namentlich benannten Begleiters zu fahren. Sobald das 18. Lebensjahr vollendet ist, wird die Prüfungsbescheinigung auf Antrag in einen Führerschein umgetauscht.

Welches Prüfungsziel wird mit der praktischen Fahrerlaubnisprüfung verfolgt? In der Fahrerlaubnis-Verordnung wird dieses Ziel wie folgt beschrieben: „In der praktischen Prüfung hat der Bewerber nachzuweisen, dass er über die zur sicheren Führung eines Kraftfahrzeugs, ggf. mit Anhänger, im Verkehr erforderlichen technischen Kenntnisse und ausreichende Kenntnisse einer umweltbewussten und energiesparenden Fahrweise verfügt sowie zu ihrer praktischen Anwendung fähig ist.“ (FeV § 17 Abs. 1 Satz 1). Aus prüfungsdidaktischer Sicht soll die Fahrerlaubnisprüfung die Inhalte der Fahrausbildung in angemessener Form abbilden und Aufschluss geben, ob der Fahrerlaubnisbewerber die Lernziele der Ausbildung erreicht hat. Mit der diesbezüglichen Einschätzung des Fahrerlaubnisprüfers ist eine Prognose des zukünftigen Verkehrsverhaltens des Bewerbers verbunden: Der Prüfer muss auf der Grundlage seiner Verhaltensbeobachtungen in der praktischen Fahrerlaubnisprüfung auf die künftige Verkehrsbewährung des Bewerbers schließen.

Oberstes Ziel der praktischen Fahrerlaubnisprüfung ist, wie bereits dargestellt, der Nachweis der Kenntnisse und Fähigkeiten, die notwendig sind, um ein Fahrzeug sicher im Verkehr zu führen. In der Fachliteratur wird die praktische Prüfung deshalb auch als „Befähigungsprüfung“ bezeichnet (HEILER & JAGOW, 2002, S. 116ff.). Bereits 1977 wies HAMPEL im Zusammenhang mit der praktischen Fahrerlaubnisprüfung darauf hin, dass die Wortwahl „Befähigungsprüfung“ leicht zu Missverständnissen führe, weil dem Begriff „Befähigung“ in der Fahrerlaubnis-Verordnung eine juristische,

nicht aber eine pädagogisch-psychologische Wortbedeutung zugemessen werde: Der Begriff „Befähigung“ meine in diesem juristischen Sinne – so Hampel – den Beleg für eine bestandene Prüfung in ähnlicher Weise, wie die Verwaltungs- oder Richterprüfung die Voraussetzung für die Befähigung zum Verwaltungsdienst oder zum Richteramt darstellt. Davon sei der psychologische Begriff der „Fähigkeit“ abzugrenzen, der eine durch Ausbildung erworbene Eigenschaft bezeichnet, die nicht – wie die juristische Befähigung – durch Anerkennung verliehen wird, sondern die ein Individuum in einem Lernprozess als in ihm selbst liegende Handlungsvoraussetzung erwirbt (HAMPEL, 1977).

Die von HAMPEL (1977) geforderte Unterscheidung fahrerlaubnisrechtlicher und pädagogisch-psychologischer Aspekte bei der Bestimmung des Prüfungsinhalts der praktischen Fahrerlaubnisprüfung erscheint auch aus heutiger Sicht als sinnvoll, entbindet aber nicht von der Pflicht, die Kompatibilität der verwendeten Systematiken hinsichtlich der jeweiligen Betrachtungsgegenstände zu hinterfragen und Widersprüche zu kennzeichnen (s. Kap. 5.1). So wird eine pädagogisch-psychologische Einordnung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung als „Befähigungsprüfung“ ihrem ganzheitlichen Charakter nicht gerecht: Der Fahrerlaubnisprüfer zieht aus den Prüfungsleistungen des Bewerbers eben nicht nur Schlüsse auf seine Fähigkeiten, sondern auch auf andere Kompetenzkomponenten wie Verstehen, Können, Handeln, Erfahrung und Motivation sowie vor allem auf das Vorliegen eines flexibel nutzbaren und auf neue Situationen transferierbaren („intelligenten“) Wissens. Daher erscheint es angemessener, die praktische Fahrerlaubnisprüfung in Anlehnung an das Kompetenzkonzept von WEINERT (1999; s. Kap. 2.2) als „Kompetenzprüfung“ aufzufassen.

Bei der pädagogisch-psychologischen Bestimmung der praktischen Prüfung als Kompetenzprüfung gehen wir davon aus, dass die Prüfung der Fahrkompetenz den Nachweis von erlernten Fähigkeiten und Fertigkeiten durch den Bewerber einschließt und das in der praktischen Prüfung geforderte Beherrschungsniveau dieser Kompetenzkomponenten in den Prüfungsrichtlinien konkretisiert wird. In diesem Sinne müssen beispielsweise die in der praktischen Prüfung erwarteten Fertigkeiten noch nicht komplexe Handlungsrouninen einschließen oder ein spezifisches fahrerisches Können umfassen, das über die geforderten Prüfungsinhalte hinausgeht. Entscheidend ist vielmehr, dass der Bewerber sich in der Prüfung als fähig erweist, sein Fahrzeug auch in schwierigen

Verkehrslagen selbständig, verkehrsgerecht und sicher zu führen (FeV Anlage 7 Nr. 2.1.5).

Stellt die praktische Fahrerlaubnisprüfung derzeit einerseits den abschließenden zweiten Teil des Gesamtprüfungsmodells dar, zerfällt sie andererseits wiederum in drei Prüfungselemente: die „Fahrtechnische Vorbereitung“, die „Grundfahraufgaben“ und die „Prüfungsfahrt“. Für jedes dieser drei Elemente existieren spezielle Bewertungsvorschriften, die im Kapitel 5.5 ausführlich dargestellt werden. Die Aufgabencharakteristik der einzelnen Prüfungsinhalte wird im Kapitel 5.4 vertiefend beschrieben. An dieser Stelle seien die Prüfungselemente der praktischen Fahrerlaubnisprüfung nur kurz skizziert; dabei sei vorausgeschickt, dass die „Prüfungsfahrt“ als wichtigstes Element anzusehen ist:

- Die „Fahrtechnische Vorbereitung der Fahrt“ umfasst Sicherheitskontrollen am Prüfungsfahrzeug, die stichprobenartig geprüft werden, und die richtige Einstellung des Fahrzeugs für die Prüfungsfahrt. Fehler bei den Sicherheitskontrollen können allein nicht zum Nichtbestehen der Prüfung führen (s. Kap. 5.4 und 5.5).
- „Grundfahraufgaben“ werden in Deutschland – anders als beispielsweise in Belgien, Österreich oder der Schweiz (s. Kap. 6) – im Realverkehr geprüft. Der Aufgabencharakteristik nach stellen die Grundfahraufgaben überwiegend Fahrmanöver dar, die bei niedrigen Geschwindigkeiten ausgeführt werden. Lediglich bei der „Gefahrenbremsung“ wird das richtige Verhalten in einer Gefahrensituation bei rund 40 km/h geprüft.
- Die „Prüfungsfahrt“ stellt den wesentlichen Bestandteil der praktischen Fahrerlaubnisprüfung dar. Hier muss der Bewerber zeigen, dass er ein Fahrzeug auch in schwierigen Verkehrslagen der Situation angemessen und sicher führen kann. Während der Prüfungsfahrt muss der Bewerber zum Beispiel den Anforderungen der Verkehrssicherheit wie auch den Ansprüchen an einen flüssigen Verkehrsablauf gerecht werden: Er soll also einerseits defensiv, rücksichtsvoll und vorausschauend fahren und sich andererseits in den Verkehrsfluss einordnen, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu behindern.

Nach bestandener praktischer Fahrerlaubnisprüfung wird dem Bewerber mit der Aushändigung seines Führerscheins eine Fahrerlaubnis erteilt. Diese ist bei erstmaligem Erwerb der Klasse B mit einer zweijährigen Probezeit belegt, sofern nicht vorher eine Fahrerlaubnis der Klasse A1 erworben wurde. Zusätzlich besteht im Rahmen eines bis

zum Jahr 2009 befristeten Modellversuchs in den meisten Bundesländern die Möglichkeit, unter bestimmten Voraussetzungen durch die freiwillige Teilnahme an einer zweiten Ausbildungsphase die Probezeit einmalig um maximal ein Jahr zu verkürzen.

Die Bedeutung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung liegt in ihrer Gelenkfunktion zwischen der Fahrausbildung und der selbständigen Teilnahme am Straßenverkehr; sie ist Abschluss und Erfolgskontrolle der Fahrausbildung sowie zugleich Anfang der eigenständigen Fahrpraxis (BARTHELMESS, 1999). Zwar gibt die Fahrerlaubnisprüfung als Zielpunkt der Fahrausbildung in der Fahrschule nicht die Ausbildungsinhalte vor (dies ist formal gesehen Aufgabe des Rahmenplans der Fahrschüler-Ausbildungsordnung); sie bestimmt jedoch maßgeblich, welches Gewicht Fahrlehrer und Fahrschüler den unterschiedlichen Ausbildungsinhalten beimessen. Insgesamt gesehen trägt die Fahrerlaubnisprüfung dazu bei, die gesetzlichen Vorschriften für die Zulassung von Fahrzeugführern zur Teilnahme am Straßenverkehr umzusetzen; sie ist dabei Teil eines Systems von Zulassungskriterien, das im Kapitel 3 näher erläutert wurde.

Prüfungsergebnisse

Die Prüfungsergebnisse bei der (praktischen) Fahrerlaubnisprüfung werden anhand der Anteile der nicht bestandenen Prüfungen erfasst, den so genannten „Nichtbestehensquoten“. Die Tabelle 3 bietet einen internationalen Vergleich³¹ der Nichtbestehensquoten bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Der Überblick wurde einer internationalen Recherche zur Fahrerlaubnisprüfung entnommen, die im Jahr 2004 in 28 europäischen Ländern durchgeführt wurde (BÖNNINGER, KAMMLER, STURZBECHER & WAGNER, 2005). Aus 14 Ländern liegen differenzierte Angaben zu den Nichtbestehensquoten in der Erst- und in der Wiederholungsprüfung vor. In weiteren sechs Ländern werden keine getrennten Statistiken für Erst- und Wiederholungsprüfungen geführt; hier werden stattdessen übergreifende Zahlen über alle Prüfungen angegeben. Sämtliche Ergebnisse beziehen sich auf die Klasse B. Lediglich die Angaben zu den Nichtbestehensquoten in Kroatien wurden für alle Fahrzeugklassen zusammengefasst; die

³¹ Bei diesem Vergleich muss in Rechnung gestellt werden, dass die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Nichtbestehensquoten vor dem Hintergrund einer Reihe von unterschiedlichen nationalen Regelungen interpretiert werden müssen (z. B. unterschiedliche Ausbildungsmodelle wie Laienausbildung vs. professionelle Ausbildung durch Fahrlehrer, unterschiedliche Bewertungsrichtlinien). Die Vergleichbarkeit der nationalen Bestehensquoten ist daher eingeschränkt.

deutschen Nichtbestehensquoten beziehen sich auf die Klassen B und BE.

In Deutschland scheitern 28 Prozent der Bewerber beim ersten Versuch, die praktische Fahrerlaubnisprüfung erfolgreich zu absolvieren. Bei Wiederholungsprüfungen liegt die Nichtbestehensquote bei 33 Prozent. Damit scheint die praktische Fahrerlaubnisprüfung den Bewerbern geringfügig leichter zu fallen als die theoretische Prüfung; die Nichtbestehensquote bei den Erstprüfungen zur theoretischen Fahrerlaubnisprüfung liegt in Deutschland bei 29 Prozent, bei den Wiederholungsprüfungen bei 43 Prozent.

Vergleicht man die Nichtbestehensquoten trotz der oben aufgeführten methodischen Vorbehalte im internationalen Rahmen, dann scheinen die deutschen Fahrerlaubnisbewerber bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung relativ erfolgreich zu sein. In 17 Ländern liegen die Nichtbestehensquoten bei der Erstprüfung zur praktischen Fahrerlaubnisprüfung höher als in Deutschland. In einigen europäischen Ländern wie in Großbritannien, Irland, Luxemburg und den Niederlanden verfehlt sogar jeder zweite Bewerber den ersten Anlauf zur praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Lediglich in sieben Ländern, unter ihnen Österreich, Finnland und Portugal, werden höhere Erfolgsquoten als in Deutschland erzielt.

Einen ähnlichen Rang im internationalen Vergleich nehmen die deutschen Fahrerlaubnisbewerber hinsichtlich der Wiederholungsprüfungen ein. Zu den Nichtbestehensquoten der Wiederholungsprüfungen liegen Angaben aus 14 europäischen Ländern vor. In acht dieser Länder liegen die Nichtbestehensquoten mit einem Anteil von 35 bis 56 Prozent zum Teil deutlich ungünstiger als in Deutschland. In Großbritannien, Irland und den Niederlanden, die bereits bei den Erstprüfungen ungünstige Quoten aufweisen, wird mehr als jede zweite Wiederholungsprüfung für die praktische Fahrerlaubnisprüfung nicht erfolgreich abgeschlossen. In lediglich sechs europäischen Ländern, unter ihnen Österreich, Finnland und Tschechien, sind die Bewerber in der Wiederholungsprüfung erfolgreicher als in Deutschland.

	Erstprüfung	Wiederholungsprüfung	Alle Prüfungen³²
Belgien	----	----	46
Dänemark	----	----	40
Deutschland	28 (Klasse B, BE)	33 (Klasse B, BE)	----
Estland	33	33	----
Finnland	24	15	----
Frankreich	45	47	----
Griechenland	---	----	----
Großbritannien	57	----	----
Irland	52	56	----
Kroatien	45 (alle Klassen)	44	----
Lettland	38	----	----
Litauen	39	38	----
Luxemburg	50	----	----
Monaco	44	56	----
Niederlande	54	56	----
Nordirland	----	----	53
Norwegen	----	----	29
Österreich	6	4	----
Polen	ca. 30	----	----
Portugal	ca. 20	----	----
Russland	----	----	----
Schweden	30	35	----
Schweiz	----	----	35
Slowakei	----	----	12,4
Spanien	49	----	----
Tschechien	ca. 35	ca. 22	----
Türkei	24	10	----
Ungarn	40	45	----

Tab. 3: Nichtbestehensquoten bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in Prozent

³² In diesen Ländern existieren keine getrennten Statistiken für die Erst- und die Wiederholungsprüfung.

5.3 Prüfungsbeteiligte und Prüfungsablauf

Prüfungsbeteiligte

Die praktische Fahrerlaubnisprüfung wird in Form einer „Einzelprüfung“ realisiert, d. h. dass sich im Prüfungsfahrzeug in der Regel nur ein einziger Fahrerlaubnisbewerber befindet. Das Mitnehmen eines zweiten Bewerbers, um zwei Prüfungsfahrten zu kombinieren, ist nur mit Zustimmung aller Beteiligten zulässig.

Neben dem Bewerber nehmen der Fahrerlaubnisprüfer sowie darüber hinaus ein Fahrlehrer der Fahrschule³³ teil, die den Bewerber ausgebildet hat; die Teilnahme eines Fahrlehrers an der Fahrerlaubnisprüfung ist in Deutschland Pflicht (StVG §2 Abs. 15 Satz 1). Der Fahrlehrer nimmt neben dem Bewerber auf dem Beifahrersitz Platz; in die Prüfung soll er jedoch nur eingreifen, um eine Gefährdung zu vermeiden. Der Fahrerlaubnisprüfer sitzt während der Prüfung auf dem Rücksitz des Prüfungsfahrzeugs hinter dem Fahrlehrer, also diagonal zum Bewerber.

Im Ausnahmefall kann zusätzlich eine weitere Person an der Fahrerlaubnisprüfung teilnehmen. Dabei handelt es sich in der Regel um einen Auditor, der den Prüfungsverlauf supervidiert. Bei den Auditoren lassen sich wiederum zwei Möglichkeiten unterscheiden: Einerseits werden im Rahmen des Qualitätsmanagements der Technischen Prüfstellen stichprobenartig unternehmensinterne Supervisionen („Audits“) durch den Qualitätsmanagementbeauftragten der jeweiligen Technischen Prüfstelle durchgeführt; andererseits finden im Rahmen der Akkreditierung auch externe Supervisionen durch Vertreter der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) statt.

Als Fahrerlaubnisprüfer dürfen ausschließlich „Amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr“ fungieren (FeV § 15). Der Fahrerlaubnisprüfer handelt hoheitlich im Auftrag des Staates und muss einer Technischen Prüfstelle angehören. Er hat seine Aufgabe unparteiisch auszuführen und darf von der Anzahl und den Ergebnissen der durchgeführten Prüfungen nicht wirtschaftlich abhängig sein. Für die Erteilung einer Prüfungsbefugnis muss der Fahrerlaubnisprüfer eine Reihe von verbindlich definierten Voraussetzungen erfüllen; beispielsweise muss er

mindestens 24 Jahre alt und für die Prüfungstätigkeit geistig, körperlich und fachlich geeignet sein (KfSachG §2). Darüber hinaus muss er ein Studium des Maschinenbaus, des Kraftfahrzeugbaus oder der Elektrotechnik sowie eine mindestens halbjährige Befugnisausbildung an einer Technischen Prüfstelle absolviert haben. Wenn der Fahrerlaubnisprüfer seine Prüfungstätigkeit aufgenommen hat, muss er in zwei Jahren mindestens zwei Tage Fortbildung im Bereich des Fahrerlaubniswesens nachweisen. Die Befugnis-ausbildungs- und Fortbildungsanforderungen an die Fahrerlaubnisprüfer wurden im Rahmen des vorliegenden Projekts an anderer Stelle (DIETRICH & STURZBECHER, 2008) detailliert beschrieben.

Aufgabe des Fahrerlaubnisprüfers ist es, sich während der Prüfungsfahrt davon zu überzeugen, ob der Bewerber das notwendige Wissen und Können für ein sicheres sowie verkehrs- und umweltgerechtes Führen des Kraftfahrzeugs besitzt. Der Prüfer leitet die Prüfungsfahrt durch mündliche Anweisungen an den Bewerber. Hinsichtlich der Fahrmanöver bei der Prüfungsfahrt im Realverkehr beschränkt sich der Fahrerlaubnisprüfer weitgehend auf die Vorgabe der Fahrtrichtung, die der Bewerber einzuschlagen hat. Gute Leistungen des Bewerbers kann der Fahrerlaubnisprüfer lobend kommentieren; sie sind bei der Bewertung der Fahrt zu berücksichtigen. Darüber hinaus sollte er den Bewerber ermutigen und versuchen, aufkommende Stresssituationen zu entschärfen. Um den Bewerber in der Prüfung nicht psychisch zu belasten, unterlässt es der Fahrerlaubnisprüfer, Fehler des Bewerbers zu kommentieren oder nach der Bedeutung von Verkehrsregeln oder Verkehrszeichen zu fragen (PrüfRiLi Nr. 5.14). Wesentliche Fahrfehler dokumentiert der Fahrerlaubnisprüfer in einem Prüfungsprotokoll.

Der Fahrerlaubnisprüfer muss den Prüfungsverlauf einerseits planvoll steuern (s. Kap. 5.4), systematisch beobachten (s. Kap. 5.5) und angemessen dokumentieren (s. Kap. 5.6), so dass er am Ende der Prüfungsfahrt ein klares und begründetes Urteil über das Bestehen oder Nichtbestehen der Prüfung fällen kann. Andererseits weist die Prüfungssituation eine beträchtliche Dynamik auf, da die praktische Fahrerlaubnisprüfung nicht unter experimentellen Bedingungen, sondern im realen Verkehrsgeschehen abläuft. Dies erhöht zwar die Gültigkeit des Prüfungsergebnisses für die Fahrkompetenz des Bewerbers, als Fahranfänger die Anforderungen des Straßenverkehrs zu bewältigen; gleichzeitig führt es aber auch dazu, dass die Prüfungsanforderungen nur begrenzt voraus geplant und gesteuert werden können. Deshalb entwickelt der Fahrerlaubnisprüfer sein diagnosti-

³³ Um einen wechselnden Einsatz der Fahrerlaubnisprüfer in den Fahrschulen ihres Niederlassungsgebiets sicherzustellen, haben die Technischen Prüfstellen ein Rotationsprinzip eingeführt, nach dem sie die Prüfaufträge an die von ihnen beschäftigten Fahrerlaubnisprüfer vergeben.

sches Prüfungskonzept im Verlauf der Prüfung ständig weiter, beispielsweise um beobachtete Kompetenzdefizite besser abschätzen zu können (s. Kap. 2 und 5.5).

Natürlich erfordert die Umsetzung eines solchen adaptiven Prüfungskonzepts, das der Dynamik des Prüfungsverlaufs entspricht, begründete und definierte Ermessensspielräume für den Fahrerlaubnisprüfer, die er situationsspezifisch und bewerberzentriert nutzen muss. Dabei ist zu beachten, dass die Ausübung von Ermessen immer auch Möglichkeiten für Willkür und Ermessensmissbrauch durch den Ausübenden eröffnet. Dies ist auch im Fall der praktischen Fahrerlaubnisprüfung nicht zu unterschätzen, zumal der Fahrerlaubnisprüfer durch seine Stellung als hoheitlich tätiger Sachverständiger eine besondere Machtposition gegenüber den anderen Prüfungsbeteiligten innehat und seine Prüfungsbewertung unabhängig von ihnen vornimmt. Daher muss der Fahrerlaubnisprüfer die besondere Machtposition, die er im sozialen Gefüge der Prüfungsbeteiligten besitzt, verantwortungsbewusst, zuverlässig und sensibel wahrnehmen. Dies bedeutet auch, dass er seine Entscheidungen begründet und vor allem im Falle eines Konflikts in der Lage ist, sein unabhängiges Urteil gegenüber dem Fahrerlaubnisbewerber und dem Fahrlehrer überzeugend zu vertreten. Die Durchführung einer praktischen Fahrerlaubnisprüfung erfordert also ein hohes Maß an Verantwortungsbewusstsein, Zuverlässigkeit, Aufmerksamkeit, Konzentration und Fachkompetenz beim Beobachten, Bewerten und Entscheiden sowie beim Kommunizieren mit den anderen Prüfungsbeteiligten, um die Fahrkompetenz des Bewerbers in der relativ kurzen Prüfungszeit fachlich und methodisch qualifiziert zu beurteilen.

Auch die Anforderungen an den begleitenden Fahrlehrer sind in der praktischen Fahrerlaubnisprüfung hoch gesteckt. In der Regel nimmt derjenige Fahrlehrer an der Prüfung teil, der den Bewerber ausgebildet hat. Für die Fahrlehrer bildet die praktische Fahrerlaubnisprüfung damit einen Routinebestandteil ihrer Berufspraxis. Dennoch wird ein gewissenhafter Fahrlehrer jede einzelne praktische Fahrerlaubnisprüfung mit einer hohen Erwartungshaltung verfolgen: Schließlich wirft der Ausgang der Prüfung auch ein Licht auf seine Lehrleistungen in der Fahrausbildung.

Die besonderen Anforderungen an den Fahrlehrer resultieren aus seiner doppelten Aufgabenstellung in der Prüfungssituation. Während der Prüfungsfahrt handelt der Fahrlehrer als verantwortlicher Fahrzeugführer im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes. Er trägt die Verantwortung für die Sicher-

heit der Insassen des Prüfungsfahrzeugs und der anderen Verkehrsteilnehmer (GLOWALLA, 1999). Gleichzeitig besteht seine Aufgabe darin, dem Fahrerlaubnisprüfer eine objektive Beurteilung der Prüfungsfahrt zu ermöglichen. Das Prüfungsgeschehen darf er dabei nicht beeinflussen. Versucht der Fahrlehrer, den Fahrerlaubnisprüfer zu täuschen, oder macht das Verhalten des Fahrlehrers die Beurteilung des Bewerbers unmöglich, beispielsweise indem er dem Bewerber heimlich Zeichen oder Hinweise gibt, dann muss der Fahrerlaubnisprüfer die Prüfung abbrechen und als nicht bestanden bewerten (PrüfRiLi Nr. 5.18).

Bei kritischen Verkehrssituationen, die eine Verkehrsgefährdung nach sich ziehen könnten, kann der Fahrlehrer leicht in einen Rollenkonflikt geraten. Dieser Konflikt betrifft einerseits seine Rolle als verantwortlicher Fahrzeugführer und andererseits seine Rolle als neutraler Prüfungsbegleiter, der in der Regel einen erfolgreichen Prüfungsausgang für den Bewerber wünscht. Dieser Rollenkonflikt spitzt sich in kritischen Verkehrssituationen zu, wenn der Fahrlehrer entscheiden muss, ob er in das Geschehen eingreift oder ob er den Bewerber die Situation selbst meistern lässt: Im Falle eines Eingriffs leistet er dem Bewerber zwar Hilfe; diese Hilfe hat jedoch meist ein Nichtbestehen der Prüfung zur Folge. Ob ein Eingriff des Fahrlehrers das Prüfungsergebnis beeinflusst, entscheidet der Fahrerlaubnisprüfer.

Für den Fahrerlaubnisbewerber stellt die praktische Fahrerlaubnisprüfung ein besonderes Ereignis in seinem Leben dar. Mit ihrem erfolgreichen Abschluss eröffnet sich ihm der Zugang zu der meist lang ersehnten Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr. Weiterhin besitzen schon viele Gleichaltrige und Bezugspersonen einen Führerschein; die Prüfungsanforderungen erscheinen also als relativ leicht zu bewältigen. In der Prüfung steht der Bewerber deshalb unter Erfolgsdruck: Wenn er die Prüfung nicht besteht, beeinträchtigt dies sein Selbstwertgefühl und enttäuscht die Erwartungen von Angehörigen und Freunden. Darüber hinaus ist solch ein Misserfolg auf jeden Fall auch mit zusätzlichen Kosten und mit einer zeitlichen Verzögerung des Führerscheinerwerbs verbunden.

Neben dem Erfolgsdruck wird der Prüfungsstress auch dadurch verstärkt, dass sich der Fahrerlaubnisbewerber auf die praktische Fahrerlaubnisprüfung nur begrenzt selbständig vorbereiten kann. Dies ist bei der theoretischen Prüfung aufgrund der umfangreichen Angebote zum Selbststudium besser möglich. Weiterhin muss der Bewerber bei der Prüfungsfahrt ständig mit unvorhergesehenen

Verkehrssituationen rechnen. Darüber hinaus kann er erhebliche Fahrfehler im weiteren Verlauf der Prüfung hinsichtlich ihres Einflusses auf die Prüfungsbewertung nicht wieder kompensieren. Schließlich ist eine Stress reduzierende Kommunikation mit dem Fahrlehrer und dem Fahrerlaubnisprüfer während der Prüfung aufgrund der vorgegebenen Rollenverteilung nur sehr eingeschränkt möglich.

Aufgrund der geschilderten Prüfungsbedingungen ist zu erwarten, dass nahezu jeder Bewerber bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung ein gewisses Maß an Prüfungsstress zu bewältigen hat. Das Ausmaß dieses Prüfungsstresses wird durch die Persönlichkeit des Bewerbers, durch das Verhalten des begleitenden Fahrlehrers sowie vor allem durch den Fahrerlaubnisprüfer und seine Gestaltung der konkreten Prüfungssituation beeinflusst. Es stellt deshalb ein wichtiges Qualitätsziel für die Tätigkeit des Fahrerlaubnisprüfers dar, die Prüfungsatmosphäre möglichst angst- und stressfrei zu gestalten. Da viele Aspekte des Prüfungsreglements und der Vorgaben für das Prüferverhalten aus diesem Ziel resultieren, erscheint der folgende Exkurs zum Verhältnis von Prüfungsangst und Prüfungsleistung notwendig.

Exkurs: Prüfungsangst und Prüfungsleistung

Die praktische Fahrerlaubnisprüfung stellt eine sog. „soziale Situation“ dar, an welcher der Fahrerlaubnisbewerber, der Fahrerlaubnisprüfer und der begleitende Fahrlehrer beteiligt sind. Soziale Situationen sind dadurch gekennzeichnet, dass die beteiligten Personen schon vor und auch während der wechselseitigen Kommunikation sich und den Anderen einschätzen und Erwartungen aufbauen, die ihrerseits den weiteren Gang der interaktiven Kommunikation und die Entwicklung der sozialen Situation steuern. Dieser Prozess findet ständig statt und beeinflusst unweigerlich das Leistungsverhalten des Bewerbers wie auch das Beobachtungs- und Bewertungsverhalten des Prüfers.

Der soziale Charakter der Prüfungssituation ist asymmetrisch: Der Prüfer prüft aus einer Machtposition heraus den Bewerber, diese Rollenverteilung kann nicht umgekehrt werden. Diese Situationscharakteristik wird von den meisten Bewerbern als unangenehm und belastend erlebt. In nicht wenigen Fällen gesellt sich Prüfungsangst zur Prüfungsbelastung und mindert die Prüfungsleistung. Prüfungsangst wird als Bereitschaft angesehen, Leistungs- und Bewertungssituationen als selbstwertbedrohlich zu empfinden: Das zentrale Element von Angst ist die subjektive Bewertung der Situation als Bedrohung (LAZARUS, 1966). Diese Angst findet ihren Niederschlag auf der kognitiven

und der physiologischen Ebene (SPIELBERGER, 1975). Im Rahmen von angstbezogenen Kognitionen (sog. „Besorgtheit“) macht sich der Bewerber Gedanken darüber, dass er die Bewältigung der Leistungsanforderung möglicherweise nicht schafft; er hat Versagensgedanken und Misserfolgserwartungen, ist von den eigentlichen Anforderungen abgelenkt und kann sich daher nicht auf die Bearbeitung der gestellten Aufgabe konzentrieren (SCHWARZER, 1987). Auf der physiologischen Ebene spürt ein ängstlicher Bewerber, dass seine Erregung zunimmt (sog. „Aufgeregtheit“): Das sympathische Nervensystem wird zunehmend aktiver, was sich in Mundtrockenheit, Zittern, Bauch- oder Magenschmerzen und vielen anderen Symptomen äußern kann. Die Ängstlichkeitsneigung und das Ängstlichkeitsniveau in Prüfungssituationen variieren interindividuell sehr stark (WINE, 1980).

Welche Merkmale einer Prüfungssituation erscheinen für das Entstehen von Leistungs- oder Prüfungsängsten als wichtig? Ein zentraler Ausgangspunkt für die Angstentstehung ist, dass die erfolgreiche Bearbeitung der Anforderung als persönlich bedeutsam und der Prüfungserfolg als zweifelhaft eingeschätzt werden. Die letztgenannte Einschätzung kann aus der Erkenntnis resultieren, dass man sich auf die Prüfung unzureichend vorbereitet hat. Darauf aufbauend kommt es zu einem Anwachsen der Angst, wenn der Bewerber keine Möglichkeiten mehr sieht, der Bedrohung wirksam zu begegnen. Das ist immer dann der Fall, wenn der Bewerber begangene Fehler nicht mehr durch erwartete Leistungen kompensieren kann. Prüfungssituationen wirken umso bedrohlicher, je unvorhersagbarer und unberechenbarer ihre Merkmale sind (MOWRER, 1939; SELIGMAN, 1979; BRUNSTEIN, 1986) und je weniger Möglichkeiten man hat, sich darauf angemessen vorzubereiten. Ein weiterer Angst fördernder Faktor ist die Mehrdeutigkeit der Prüfungssituation: Erscheinen beispielsweise die Prüfungsanforderungen und die Bewertungsmaßstäbe nicht eindeutig, dann steigert sich die Angst und kann über längere Zeit, ja sogar über den ganzen Prüfungszeitraum hinweg erhalten bleiben (LAZARUS & COHEN, 1978; LAZARUS & LAUNIER, 1978). Diese Angst steigenden Faktoren³⁴ können vor allem durch einen möglichst hohen Grad an Prüfungstransparenz wirksam reduziert werden, aber auch durch ein angemessenes „sozio-emotionales Klima“ in

³⁴ An dieser Stelle kann nicht auf alle Aspekte der Angstentstehung im Allgemeinen und in Prüfungssituationen im Besonderen eingegangen werden, daher sei auf entsprechende Literatur wie Schwenkmezger (1985), SCHELLHAS (1993) und KROHNE (1996) hingewiesen.

der Interaktion zwischen Prüfer und Prüfungskandidat, wie STRITTMATTER (1993, S. 77ff) im Rahmen eines Projekts zur Reduktion von Prüfungsangst hervorhebt.

Die Schaffung von Prüfungstransparenz beginnt nicht erst bei der Prüfung. Bereits bei der Fahrerlaubnisbildung in den Fahrschulen müssen den Fahrerlaubnisbewerbern frühzeitig sowohl die Anforderungen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung als auch die geltenden Bewertungsstandards vermittelt werden. Darüber hinaus ist von den Fahrschulen zu erwarten, dass sie den Fahrschülern auch Kompetenzen zur Stress- und Angstbewältigung in der Prüfungssituation vermitteln. Da generell gilt, dass eine hohe realistische Einschätzung der eigenen Kompetenz des Prüfungskandidaten mit einer geringeren Prüfungsangst einhergeht, müssen die Fahrschüler nicht nur inhaltlich anspruchsvoll auf die praktische Fahrerlaubnisprüfung vorbereitet werden, sondern es muss auch ihre Überzeugung gestärkt werden, dass ihr erreichter Ausbildungsstand eine erfolgreiche Anforderungsbewältigung bei der Prüfung erlaubt.

Neben der Disposition des Fahrerlaubnisbewerbers und seiner Prüfungsvorbereitung besitzen das Prüfungsreglement und das Prüfungsverhalten des Fahrerlaubnisprüfers den entscheidenden Einfluss auf die Entstehung von Prüfungsangst³⁵ und das Leistungsverhalten des Bewerbers. Zwar kennt der Bewerber in der Regel die Prüfungsanforderungen bereits vor der praktischen Fahrerlaubnisprüfung, wie diese Anforderungen aber beispielsweise in Form von Fahrhinweisen vom Prüfer in seiner individuellen Art gestellt werden, muss ihm zum Beginn der Prüfungsfahrt erläutert werden. Gleiches

gilt für die Prüfungsbewertung: Geht der Bewerber davon aus, dass der Prüfer nur Fehlverhalten dokumentiert, und beobachtet er, dass der Prüfer häufig Notizen macht, werden ihn diese möglicherweise gar nicht für die Prüfungsentscheidung relevanten Dokumentationen beunruhigen und wahrscheinlich Prüfungsangst auslösen. Die Beurteilung der Prüfungsleistung sollte vom Prüfer nach der sog. „sachlichen Bewertungsnorm“ durchgeführt werden (INGENKAMP, 1997); wichtig erscheinen darüber hinaus während der Prüfung unterstützende Kommentare des Prüfers zu positiven Aspekten von Einzelleistungen des Bewerbers, denn das Vertrauen in die eigene Leistungsfähigkeit („subjektive Kompetenz“) gilt als wesentlicher Schutzfaktor gegen Prüfungsangst. Wenn der Prüfer während der praktischen Fahrerlaubnisprüfung auf „vermeidbare Fehler“ hinweist, gibt er dem Bewerber zu erkennen, dass er an zukünftige Lernfortschritte glaubt. Der Prüfer sollte auch darauf achten, dass er die aktuelle Leistung des Prüfungskandidaten auf dessen Anstrengung und Vorbereitung zurückführt; unbedingt zu vermeiden sind Hinweise auf eine generelle Inkompetenz oder unzureichende grundlegende Begabungsfaktoren des Bewerbers.

Es wurde bereits dargestellt, dass es sich bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung um eine asymmetrische soziale Beziehungsstruktur handelt, bei der die beteiligten Personen unterschiedliche soziale Ränge und Funktionen einnehmen und sich nicht gleichberechtigt zueinander verhalten. Asymmetrische Interaktionen werden nur dann als angenehm empfunden, wenn eine positive Atmosphäre zwischen den Beteiligten herrscht. Ein solches positives und befriedigendes „sozio-emotionales Klima“ stellt die zweite Möglichkeit des Prüfers zur Reduktion von Prüfungsangst dar (s. o.) und umfasst nach ROGERS (1973) drei Aspekte: (1) uneingeschränkte Akzeptanz und Wertschätzung, (2) einführendes Verstehen und (3) Kongruenz. In vielen Studien wurden empirische Indizien für den Zusammenhang zwischen diesen Aspekten eines positiven sozio-emotionalen Klimas und Angstverminderung gefunden (FITTKAU, 1969; HÖDER et al., 1979; JACOBS & STRITTMATTER, 1979).

(1) Mit dem Aspekt „Akzeptanz und Wertschätzung“ ist gemeint, dass sich der Bewerber vom Prüfer so angenommen fühlen sollte, wie er ist: Der Prüfer sollte den Bewerber mit all seinen Gedanken, Gefühlen und Verhaltensweisen achten. Dies bedeutet natürlich nicht, dem Bewerber in jedem Fall inhaltlich oder fachlich zuzustimmen. Wertschätzung meint, dass die Anerkennung durch den Prüfer nicht vorrangig davon abhängt,

³⁵ Die entscheidende Rolle der Prüfungsgestaltung und des Prüferverhaltens für die Reduktion von Prüfungsangst hat man bei den Technischen Prüfstellen bereits früh erkannt. HAMPEL vom TÜV Rheinland wies bereits 1976 darauf hin, dass es bei einer Verlängerung der Führerscheinprüfung eher zu einer Beruhigung des Bewerbers als zu einer stärkeren Belastung komme und er dann eher in der Lage sei, sein Leistungsverhalten ohne Störeinflüsse zu demonstrieren. Diese Einsicht trug zur Verlängerung der Prüfungszeiten bei. Besondere Beachtung erfuhren Ende der 1980er Jahre die „Anti-Angst-Kurse“, die vom TÜV Bayern angeboten wurden, um Bewerber bei der Bewältigung ihrer Prüfungsangst zu unterstützen. Um die Fahrerlaubnisbewerber bereits in der Ausbildung anschaulich über die Abläufe und Rahmenbedingungen bei der Prüfung zu informieren und so zum Abbau von Unsicherheiten und Ängsten beizutragen, aber auch als Modell für eine Stress mindernde Prüfungsgestaltung durch den Prüfer wurden Informations- und Lehrfilme („Sie werden es schon schaffen“, 1982; „Best of Julia“, 2001) erarbeitet und in der Prüferausbildung und -fortbildung eingesetzt. Dem gleichen Zweck dient die 2007 von der TÜV | DEKRA arge tp 21 vorgelegte Handreichung für Fahrerlaubnisprüfer und Fahrlehrer „Umgang mit Prüfungsangst“ (HAMPEL et al., 2008).

ob der Bewerber sich im Sinne der Prüfungsanforderungen verhält und gute Leistungen erbringt. Das Gegenteil von Wertschätzung sind Verhaltensweisen wie „scharfe Kritik, Abwertung und Missachtung, Demütigung, Beleidigung, Ironie, Drohen, Ausschimpfen und Auslachen“ (STRITTMATTER, 1993, S. 27). Auch sollte der Prüfer darauf achten, dass seine Wertschätzung nicht nur verbal, sondern konsistent dazu auch nonverbal (Mimik, Tonfall, Gestik) ausgedrückt wird. Weiterhin erscheint es wichtig, dass der Prüfer einem Bewerber mit unzureichenden Prüfungsleistungen Trost spendet (SACHER, 1996) und ihm ausgehend von einer Fehleranalyse Tipps gibt, wie er zukünftig Misserfolge vermeiden kann.

(2) „Einführendes Verstehen“ bedeutet, dass der Prüfer es vermeidet, vorschnelle kritische Bewertungen des Bewerberverhaltens, Ratschläge oder Belehrungen zu geben. Der Prüfer sollte offensichtlich konzentriert beobachten, nicht „innerlich abschalten“ oder mit seinen Gedanken abschweifen. Das konzentrierte Beobachten und Zuhören und ist eine wichtige Voraussetzung für einführendes Verstehen. Darüber hinaus beinhaltet einführendes Verstehen eine Rückmeldung darüber, was man aus der eigenen Perspektive vom Denken, Fühlen und Handeln des Anderen verstanden hat.

(3) „Kongruenz“ bedeutet, dass der Bewerber das Verhalten seines Prüfers nicht als unecht oder als gespielt wahrnimmt. Der Prüfer muss hinter dem, was er sagt und tut, auch stehen („Echtheit“), sonst wird das einführende Verstehen als Täuschungsmanöver verstanden. Diese Kongruenz ist eine wichtige Voraussetzung für den Abbau von Prüfungsangst, weil sie dem zu Prüfenden eine gewisse Verhaltenssicherheit gibt.

Prüfungsablauf

Die grundsätzlichen Inhalte und Abläufe der praktischen Fahrerlaubnisprüfung werden im § 17 der Fahrerlaubnis-Verordnung geregelt. Der Prüfungsstoff, die Prüfungsfahrzeuge, die Prüfungsdauer, die Durchführung der Prüfung und ihre Bewertung richten sich nach der Anlage 7 zur Fahrerlaubnis-Verordnung und werden in den Prüfungsrichtlinien detaillierter ausgeführt (PrüfRiLi Nr. 5 sowie Anlagen 3 und 10). Die inhaltlichen Gesichtspunkte der praktischen Fahrerlaubnisprüfung werden vertiefend im nachfolgenden Kapitel 5.4 dargestellt. An dieser Stelle soll der typische Ablauf einer praktischen Fahrerlaubnisprüfung skizziert werden, da die Fahrerlaubnis-Verordnung und die dazugehörigen Prüfungsrichtlinien eine hohe Regelungsdichte enthalten und man daher davon ausgehen kann, dass alle praktischen Fahrerlaubnisprüfungen einen ähnlichen Aufbau haben.

Die praktische Fahrerlaubnisprüfung findet grundsätzlich innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften statt. Dabei wird der innerörtliche Teil der Prüfung nur in einer Stadt oder Gemeinde durchgeführt, die von der zuständigen Landesbehörde als so genannter „Prüfort“ bestimmt wurde (s. Kap. 4).

In der Regel wird die praktische Fahrerlaubnisprüfung am Wohnort des Bewerbers oder am Ort seiner schulischen oder beruflichen Ausbildung durchgeführt. Wenn dies keine Prüforte sind, ist die Prüfung in einem nahe gelegenen Prüfort durchzuführen, der von der Fahrerlaubnisbehörde bestimmt wird. Die Fahrerlaubnisbehörde kann auf Antrag auch zulassen, dass die Prüfung an einem anderen Prüfort abgelegt wird.

Am Prüfort bzw. in seiner Umgebung bestimmt der Fahrerlaubnisprüfer den Ausgangspunkt der praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Dabei wählt er den Ausgangspunkt möglichst so, dass er für den Bewerber ohne größere Schwierigkeiten auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar ist (PrüfRiLi Nr. 5.10).

Das Prüfungsfahrzeug hat der Fahrerlaubnisbewerber zu stellen. Fast ausschließlich handelt es sich dabei um ein Fahrzeug seiner Fahrschule. Für die Bereitstellung des Prüfungsfahrzeugs hat der Bewerber ein Entgelt an die Fahrschule zu entrichten. Das Prüfungsfahrzeug muss nach Anlage 7 der FeV und nach Anlage 12 der Prüfungsrichtlinie bestimmte Anforderungen erfüllen und als Prüfungsfahrzeug anerkannt sein. Das amtliche Schild „Fahrschule“ darf bei der Prüfungsfahrt nicht geführt werden.

Zu Beginn der praktischen Fahrerlaubnisprüfung legt der Bewerber dem Fahrerlaubnisprüfer eine Ausbildungsbescheinigung seiner Fahrschule vor, aus der hervorgehen muss, dass er den in der Fahrschüler-Ausbildungsordnung vorgeschriebenen Mindestumfang der praktischen Grundausbildung und der besonderen Ausbildungsfahrten absolviert hat (FahrschAusbO Anlage 7.2). Gemäß § 6 Abs. 1 FahrschAusbO darf der Fahrlehrer die praktische Ausbildung erst abschließen, wenn der Bewerber den Unterricht im gesetzlich vorgeschriebenen Umfang absolviert hat und der Fahrlehrer überzeugt ist, dass die Ausbildungsziele nach § 1 dieser Verordnung erreicht sind. Der Abschluss der Ausbildung darf nicht länger als zwei Jahre zurückliegen. Der Fahrerlaubnisprüfer überzeugt sich anhand der Ausbildungsbescheinigung davon, dass der vorgeschriebene Ausbildungsumfang erreicht ist, und kontrolliert anhand des Personalausweises oder Reisepasses die Identität des Bewerbers. Anschließend erläutert der Prüfer

in einem Einweisungsgespräch den Ablauf der Prüfung sowie die Art seiner Fahrhinweise an den Bewerber.

Sobald diese Vorbereitungen abgeschlossen sind, kann die eigentliche Fahrprüfung beginnen. Sämtliche Prüfungsteile werden grundsätzlich auf öffentlichen Verkehrsflächen durchgeführt. Als erstes hat der Bewerber das Prüfungsfahrzeug in der sog. „Fahrtechnischen Vorbereitung“ startklar zu machen. Hierzu gehören beispielsweise die Anpassung der Sitzeinstellung, der Kopfstützen und der Rückspiegel an die Körpermaße des Bewerbers. Weiterhin werden im Rahmen der fahrtechnischen Vorbereitung vom Bewerber stichprobenartig Sicherheitskontrollen am Fahrzeug verlangt. Mit dem Sicherheitscheck muss der Bewerber auch zeigen, dass er mit den Bedienungs- und Kontrolleinrichtungen eines Kraftfahrzeugs vertraut ist. Sämtliche Vorgänge werden nur soweit durchgeführt, wie dies ohne technische Hilfsmittel möglich ist.

Nach der fahrtechnischen Vorbereitung beginnt die Prüfungsfahrt. Der Ablauf und die Dauer der Prüfungsfahrt werden durch den Fahrerlaubnisprüfer bestimmt. Die gesamte Prüfungsdauer beträgt mindestens 45 Minuten. Dabei darf die reine Fahrzeit der Prüfungsfahrt – dies ist die Prüfungszeit ohne die Vor- und Nachbereitung der Prüfung, ohne die fahrtechnische Vorbereitung und ohne die Ausführung der Grundfahraufgaben – bei einer Prüfung zur Klasse B eine Dauer von 25 Minuten nicht unterschreiten, es sei denn, der Bewerber hat schon vorher gezeigt, dass er den Anforderungen der Prüfung nicht gewachsen ist. In diesem Fall wird die Prüfung vorzeitig abgebrochen und als nicht bestanden gewertet.

Geprüft wird auf Innerorts- und auf Außerortsstraßen. Etwa die Hälfte der reinen Fahrzeit soll für Fahrten außerhalb geschlossener Ortschaften verwendet werden. Soweit die örtlichen Verhältnisse es zulassen, sind dabei auch Autobahnen oder Kraftfahrstraßen zu befahren. Die Innerortsprüfung wird schwerpunktmäßig im Prüfort der Fahrerlaubnisprüfung durchgeführt. Es können aber auch Fahrten in anderen geschlossenen Ortschaften, die im Verlauf der Prüfung angefahren werden, in die Bewertung dieses Prüfungsteils mit einbezogen werden. Die Außerortsfahrt wird in der Umgebung des Prüforts geprüft. Die straßenrechtliche Kategorie eines Streckenabschnitts (z. B. Bundes-, Landes- oder Kreisstraße, Bundesautobahn) spielt bei der Gestaltung der Prüfungsstrecke keine Rolle. Entscheidend ist vielmehr, dass alle wesentlichen Verkehrsvorgänge und Anforderungen an die Prüfungsfahrt auf der Prüfungsstrecke geprüft

werden können. Von der Anforderung, sowohl Innerorts- als auch Außerortsstraßen zu befahren, kann nur abgewichen werden, wenn ein außerordentlicher Umstand dies erzwingt.

Der Fahrerlaubnisprüfer soll die praktische Fahrerlaubnisprüfung nach dem Prinzip „Vom Einfachen zum Schweren“ gestalten und dem Bewerber eine „Eingewöhnungsphase“ ermöglichen. Dies bedeutet, dass am Prüfungsbeginn Fahrtstrecken mit erhöhten Anforderungen möglichst gemieden werden, um dem Bewerber zu helfen, Unsicherheiten und Stress während der Prüfung schrittweise abzubauen und zu bewältigen.

Den Verlauf der Prüfungsfahrt, also die zu befahrende Strecke und die durchzuführenden Fahraufgaben, bestimmt der Fahrerlaubnisprüfer durch entsprechende Anweisungen an den Bewerber. Diese Anweisungen müssen klar und deutlich erteilt werden. Nicht zulässig ist es, den Bewerber zu einem Verhalten aufzufordern, das den Verkehrsvorschriften widerspricht. Für die konkrete Gestaltung der Fahraufgaben bei der Prüfungsfahrt finden sich in den Prüfungsrichtlinien detaillierte Anforderungen. Diese reichen beispielsweise vom Befahren von Kreuzungen und Einmündungen über das Abbiegen und den Fahrstreifenwechsel bis hin zum Überholen und zum Fahren bei höheren Geschwindigkeiten (s. Kap. 5.4). Da der Fahrerlaubnisprüfer die Prüfungsstrecke während der Fahrt bestimmt, kennen weder der Fahrlehrer noch der Bewerber die Prüfungsrouten. Die damit verbundene Unvorhersehbarkeit der Verkehrssituationen trägt zur Wirklichkeitsnähe der Prüfung bei.

Im Rahmen der Prüfungsfahrt werden auch die Grundfahraufgaben absolviert. In der Anlage 7 zur Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) sind bei der Fahrerlaubnisprüfung Klasse B insgesamt fünf Grundfahraufgaben aufgeführt, von denen in jeder Prüfung zwei geprüft werden müssen. Der Fahrerlaubnisprüfer kündigt die Durchführung der Grundfahraufgaben einzeln an. Bei ihrer Ausführung muss der Bewerber auf die richtige Handhabung des Fahrzeugs wie auch auf das sicherheitsgemäße Verhalten im Verkehr achten. Jede Grundfahraufgabe wird nach ihrem Abschluss sofort ausgewertet. Misslingt die Ausführung einer Grundfahraufgabe beim ersten Versuch, darf der Bewerber diese einmal wiederholen.

Die Prüfungsfahrt soll beendet werden, sobald sich herausstellt, dass der Bewerber den Anforderungen der Prüfung nicht gerecht wird (Anl. 7 Nr. 2.5.2 FeV und PrüfRiLi 5.19).

Am Ende der Prüfungsfahrt hat der Bewerber nachzuweisen, dass er das Prüfungsfahrzeug ver-

kehrsgerecht abstellen kann. So muss er beispielsweise nach dem Abstellen des Fahrzeugs die Feststellbremse betätigen, um ein Wegrollen des Fahrzeugs zu verhindern. Weiterhin muss er vor dem Verlassen des Fahrzeugs auf den Verkehr achten.

Abgeschlossen wird die praktische Fahrerlaubnisprüfung mit der Bekanntgabe des Prüfungsergebnisses („Bestanden“ vs. „Nicht bestanden“). Bei einer erfolgreichen Prüfung trägt der Fahrerlaubnisprüfer dann das aktuelle Datum in den Führerschein ein und händigt ihn an den Bewerber aus (PrüfRiLi Nr. 6). Danach gibt er ihm einige kurze mündliche Rückmeldungen zu seinen Leistungen und zu Optimierungsmöglichkeiten.

In der Regel erhält der Fahrerlaubnisbewerber also seinen Führerschein sofort nach der praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Dies gilt in folgenden Fällen nicht:

- Wenn der Bewerber das zum Führen eines Fahrzeugs der betreffenden Klasse notwendige Mindestalter noch nicht erreicht hat, wird der Führerschein zusammen mit dem bearbeiteten Prüfauftrag an die Fahrerlaubnisbehörde zurückgesandt und dort dem Bewerber nach dem Erreichen des Mindestalters ausgehändigt.
- Wenn der Bewerber zugleich einen Führerschein in mehreren Klassen erwerben will, die diesbezüglichen praktischen Prüfungen jedoch zeitlich getrennt und noch nicht alle erfolgreich abgelegt wurden, gibt der Fahrerlaubnisprüfer den Prüfauftrag und den Führerschein an seine Technische Prüfstelle zurück. Die praktische Prüfung für die noch fehlenden Klassen erfolgt, sobald die Ausbildungsfahrschule einen Prüfungstermin bei der Technischen Prüfstelle angemeldet und diese ihn bestätigt hat.
- Wenn der Bewerber die Prüfung nicht bestanden hat, erfolgt eine Wiederholungsprüfung unter Beachtung der gesetzlich vorgegebenen Fristen (in der Regel nicht weniger als zwei Wochen), sobald ein neuer Prüfungstermin von der Ausbildungsfahrschule angemeldet und von der Technischen Prüfstelle bestätigt wurde. Um sich auf die Wiederholungsprüfung vorbereiten zu können, erhält der Bewerber ein Prüfprotokoll ausgehändigt, auf dem seine wesentlichen Fahrfehler dokumentiert sind.

Für Menschen mit Behinderungen ist keine gesonderte Form der praktischen Fahrerlaubnisprüfung vorgesehen. Behinderungen schließen nicht grundsätzlich die Eignung eines Fahrerlaubnisbewerbers zum Führen eines Kraftfahrzeugs aus, denn mögliche Einschränkungen beim Führen

eines Kraftfahrzeugs – beispielsweise aufgrund von Erkrankungen oder Fehlbildungen des Bewegungsapparats – können weitgehend durch spezielle technische Ausstattungen des Kraftfahrzeugs und entsprechendes Verhalten des Kraftfahrzeugführers kompensiert werden (u. a. FEV § 2). Dazu enthält das VdTÜV-Merkblatt „Kraftfahrwesen 745“ beispielhafte Angaben, welche technischen Maßnahmen bei häufig auftretenden Fällen von Körperbehinderungen erforderlich sind und in welchen Fällen das Führen von Kraftfahrzeugen nicht möglich ist³⁶. Sofern alle Mindestvoraussetzungen vorliegen, ist der Rechtsanspruch des Bürgers auf Erteilung einer Fahrerlaubnis gewährleistet.

Im Rahmen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung stellt die Prüfung mit einem Fahrzeug mit automatischer Kraftübertragung eine Sonderform dar (FeV § 17 Abs. 6). Wenn die praktische Fahrerlaubnisprüfung mit einem Automatikfahrzeug durchgeführt wird, muss der Bewerber während der Prüfungsfahrt nachweisen, dass er mit den Besonderheiten einer automatischen Kraftübertragung vertraut ist (PrüfRiLi Anlage 10 Nr. 5). In diesem Falle beschränkt sich die gegebenenfalls erteilte Fahrerlaubnis auf Fahrzeuge mit automatischer Kraftübertragung. Dies gilt nicht bei den Fahrerlaubnisklassen M und T sowie den Anhängerklassen.

5.4 Prüfungsinhalte

Methodische Grundlagen und Überblick

Im Kapitel 2.3.2 des vorliegenden Berichts wurde die praktische Fahrerlaubnisprüfung unter testpsychologischen Gesichtspunkten als Arbeitsprobe beschrieben. Arbeitsproben stellen simulationsorientierte Prüfverfahren dar, mit denen im Rahmen der beruflichen Personal- bzw. Eignungsdiagnostik (also beispielsweise bei Prüfungen zum Erwerb beruflicher Abschlüsse) erfasst wird, ob der Berufsbewerber über Handlungsvoraussetzungen verfügt, die in ähnlicher Form am künftigen Arbeitsplatz gefordert werden (SCHULER, 2001). Die Prüfungsinhalte einer methodisch anspruchsvollen Arbeitsprobe werden anhand einer Anforderungsanalyse ermittelt und umfassen eine repräsentative Auswahl wichtiger Arbeitsaufgaben, welche die berufliche Arbeitsrealität in den leistungsrelevanten Merkmalen möglichst ähnlich abbilden. Jede Aufgabe der Arbeitsprobe stellt für den Berufsbewerber ein Problem dar, das er zu bewältigen hat. Sein diesbezügliches Bemühen ist daher als Problemlöseprozess anzusehen, in dem sich seine Kompetenz zeigt, denn der Begriff „Kompetenz“

³⁶ Es sei ergänzt, dass das Prüfungsfahrzeug alle für den speziellen Bewerber notwendigen Umbauten aufweisen muss.

bezeichnet das Vermögen, Probleme erfolgreich zu lösen (WEINERT, 2001). Die Bewertung der Arbeitsprobe erfolgt aufgrund einer systematischen Verhaltensbeobachtung, für die eindeutige und verbindliche Bewertungskriterien zu definieren sind. Diese Bewertung muss hinsichtlich des Verfahrensgangs und des Verfahrensergebnisses dokumentiert werden (KANNING, 2004).

Warum lässt sich die praktische Fahrerlaubnisprüfung testpsychologisch gesehen als Arbeitsprobe auffassen? Auch die praktische Prüfung ist ein simulationsorientiertes Prüfverfahren: Simuliert werden die selbständige Fahrvorbereitung und die anschließende selbst verantwortete Fahrt eines Fahrerlaubnisbewerbers vom Ausgangs- zum Endpunkt einer Fahrstrecke im Realverkehr einschließlich spezieller Fahrmanöver. Damit sind die Prüfungsinhalte im weitesten Sinne beschrieben. Der simulative Charakter der Prüfung kommt zum einen dadurch zum Ausdruck, dass die Wahl der Fahrstrecke und damit der dabei zu bewältigenden Anforderungen nicht wie in der sonstigen Verkehrsrealität dem Fahrer des Kraftfahrzeugs überlassen ist, sondern dass die Strecke und die Anforderungen im Sinne von Prüfungsaufgaben (Grundfahraufgaben, Fahraufgaben) vom Prüfer vorgegeben werden. Zum anderen soll sich der Fahrerlaubnisbewerber so verhalten, als ob er der verantwortliche Führer des Prüfungsfahrzeugs wäre. Rechtlich betrachtet ist bei der Prüfungsfahrt jedoch der begleitende Fahrlehrer als verantwortlicher Führer des Prüfungsfahrzeugs anzusehen (§ 2 StVG Abs. 15). Bei der praktischen Prüfung werden also die Anforderungen an einen Kraftfahrzeugführer unter beschützenden Bedingungen (Aufsicht und Eingriffsmöglichkeiten des Fahrlehrers) simuliert. Der Bewerber bewältigt dann diese Anforderungen, die hauptsächlich als (Grund-)Fahraufgaben erscheinen und für ihn Probleme darstellen; dabei zeigt sich seine Fahrkompetenz (s.o.).

Wie Arbeitsproben im Allgemeinen enthält die praktische Fahrerlaubnisprüfung im Besonderen eine Auswahl von Prüfungsaufgaben, die für die Anforderungen repräsentativ sein müssen, mit denen der Fahrerlaubnisbewerber künftig im Straßenverkehr konfrontiert wird. Diese Prüfungsaufgaben werden bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in drei Gruppen eingeteilt: (1) Vorbereitungsaufgaben für eine Fahrt im Straßenverkehr (Prüfungselement „Fahrtechnische Vorbereitung der Fahrt“), (2) spezielle Fahrmanöver einschließlich eines Bremsmanövers zur Gefahrenabwehr (Prüfungselement „Grundfahraufgaben“) und (3) Fahraufgaben im Realverkehr (Prüfungselement „Prüfungsfahrt“). Die testpsychologische Forde-

rung nach der Repräsentativität von Testaufgaben ist bezogen auf die praktische Fahrerlaubnisprüfung dahingehend zu interpretieren, dass die in der Prüfung vorgeschriebenen Aufgaben aller drei Aufgabengruppen in der gegenwärtigen Verkehrsrealität häufig anzutreffende bzw. typische Anforderungsstrukturen darstellen müssen, die darüber hinaus für die Verkehrssicherheit eine besondere Bedeutung aufweisen. Letzteres muss betont werden, da Fahrerlaubnisprüfungen eine zeitliche, finanzielle und Stress auslösende Belastung des Bürgers darstellen, die sich nur mit einer methodisch funktionierenden Prüfung und im Hinblick auf das Gemeinwohl, also auf die Sicherheit im öffentlichen Straßenverkehr rechtfertigen lassen.

Da sich die Bedingungen zur Gewährleistung von Verkehrssicherheit mit der dynamischen Veränderung der Verkehrsrealität stetig wandeln, resultiert aus der Forderung nach Repräsentativität der Prüfungsaufgaben die Verpflichtung, die Prüfungsinhalte bzw. die sie widerspiegelnden Prüfungsaufgaben kontinuierlich weiterzuentwickeln. Dabei gilt es, zwei Komponenten des Wandels zu berücksichtigen (s. Kap. 4.1): (1) die Weiterentwicklung der Verkehrs- und Kraftfahrzeugtechnik sowie (2) die Veränderung der Zielgruppen der Fahrerlaubnisprüfung mit ihren Persönlichkeitsmerkmalen (z. B. Bildungsvoraussetzungen, Wertorientierungen).

Was bedeutet die Forderung nach einer stetigen inhaltlichen Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung im Einzelnen? Aus unserer Sicht ist bei der notwendigen regelmäßigen Revision der Prüfungsaufgaben mit Blick auf die Verkehrsinfrastrukturen beispielsweise zu fragen, ob überkommene Strukturelemente den heutigen Straßenverkehr immer noch prägen oder ob vielleicht neue Elemente (denken wir beispielsweise an Kreisverkehre) inzwischen eine hohe Verkehrs- und Sicherheitsbedeutung gewonnen haben. Hinsichtlich der Kraftfahrzeugtechnik ist abzuwägen, ob beim erreichten Entwicklungsstand der Technik bestimmte Prozeduren der Fahrzeugeinstellung oder der Sicherheitskontrolle bei der Fahrvorbereitung noch als zeitgemäß anzusehen sind oder ob ihre ursprünglichen Funktionen nicht bereits verlässlich von technischen Einrichtungen übernommen wurden. Weiterhin ist mit der fortschreitenden Entwicklung von Fahrassistenzsystemen (z. B. Einparkhilfen) zu diskutieren, welchen Sicherheitsgewinn die Prüfung bestimmter Grundfahraufgaben (z. B. Einparkaufgaben) erbringt. Darüber hinaus sind insbesondere die zu prüfenden Fahraufgaben im Realverkehr hinsichtlich ihrer Verkehrs- und Sicherheitsbedeutung sowie ihrer Systematik stetig an die Verkehrsrealität anzupassen. Nicht zuletzt

ist auch zu klären, ob nicht systematische Veränderungen der Zielgruppen, die typischerweise eine praktische Fahrerlaubnisprüfung ablegen, zur Entwertung gegebener Prüfungselemente geführt haben oder neue Prüfungselemente erfordern.

Wendet man die im Kapitel 5.7 dargestellte und im Paragraphen 72 der Fahrerlaubnis-Verordnung verankerte Norm zur Personenzertifizierung (DIN EN ISO/IEC 17020) auf die praktische Fahrerlaubnisprüfung an, so ist hinsichtlich der stetigen Weiterentwicklung der Prüfung davon auszugehen, dass neben der kontinuierlichen testpsychologischen Evaluation der Prüfungsaufgaben mindestens alle fünf Jahre eine Kontrolle der inhaltlichen Aktualität und der Zielgruppenadäquatheit aller Prüfungsaufgaben der praktischen Prüfung erfolgen muss.

Kehren wir zurück zur Struktur der Prüfungsaufgaben der praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Ausgewählte Prüfungsaufgaben aus den drei dargestellten Aufgabengruppen bzw. „Prüfungselementen“ (s. o.) stellen also die Bestandteile jeder einzelnen praktischen Prüfung dar. Im Verlauf der Prüfung werden die Aufgaben jeder Aufgabengruppe getrennt voneinander bewertet; alle Bewertungen fließen aber in die Gesamtbeurteilung der Prüfungsfahrt bzw. in die Entscheidung des Fahrerlaubnisprüfers über das Bestehen der Prüfungsfahrt ein (s. Kap. 5.5). Die zeitliche Reihenfolge der Prüfungsaufgaben ist nicht festgelegt; über sie entscheidet der Fahrerlaubnisprüfer nach der Verlaufslogik einer Fahrt im Realverkehr und nach den örtlichen Bedingungen der Prüfungssituation. Daher werden Prüfungsaufgaben im Zusammenhang mit der fahrtechnischen Vorbereitung des Prüfungsfahrzeugs in der Regel vor der Prüfungsfahrt durchgeführt, während sich die Grundfahraufgaben in unterschiedlicher Weise in die Prüfungsfahrt einfügen können. Die Gesamtheit der gesetzlich vorgegebenen Prüfungsinhalte soll nachfolgend gegliedert nach den Aufgabengruppen skizziert werden.

Fahrtechnische Vorbereitung der Fahrt

Vor Beginn der Prüfungsfahrt muss der Fahrerlaubnisbewerber im Rahmen des Prüfungselements „Fahrtechnische Vorbereitung“ (Anl. 7 Nr. 2.1.1 FeV und PrüfRiLi Nr. 5.16) das Prüfungsfahrzeug „startklar“ machen (s. o.). Hierzu gehören einerseits Einstellarbeiten wie die richtige Einstellung des Sitzes, der Kopfstützen und der Rückspiegel. Sofern das Lenkrad verstellbar ist, muss auch dieses an die Sitzposition des Bewerbers angepasst werden. Schließlich muss der Bewerber darauf achten, dass der Sicherheitsgurt richtig angelegt ist und die Türen fest geschlossen sind. An-

dererseits sind zu Beginn der fahrtechnischen Vorbereitung stichprobenartig Sicherheitskontrollen am Prüfungsfahrzeug durchzuführen. Hierbei muss der Bewerber den ordnungsgemäßen Zustand technischer Bedienelemente im Fahrzeug überprüfen, soweit dies ohne technische Hilfsmittel möglich ist, und er muss zeigen, dass er mit den Bedienungseinrichtungen des Fahrzeugs vertraut ist. Zu den Funktionskontrollen, die bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung vom Prüfer verlangt werden können, zählen gemäß Prüfungsrichtlinie (Anl. 10 Nr. 2.2 PrüfRiLi) Überprüfungen des ordnungsgemäßen Zustands

- der Reifen: z. B. Beschädigungen, Profiltiefe, Reifendruck,
- der Scheinwerfer, Leuchten, Blinker, Hupe: Funktion prüfen von Standlicht, Abblendlicht und Fernlicht, Schlussleuchte(n) mit Kennzeichenbeleuchtung und Nebelschlussleuchte, Warnblinkanlage und Blinker, Hupe und Bremsleuchte(n); Kontrollleuchten benennen,
- der Rückstrahler: Vorhandensein und Beschädigung,
- der Lenkung: Lenkschloss entriegeln und Überprüfung des Lenkspiels,
- der Bremsanlage: Funktionsprüfung von Betriebsbremse und Feststellbremse und
- der Flüssigkeitsstände: Motoröl, Kühlmittel und Scheibenwaschflüssigkeit.

Die Sicherheitskontrollen am Prüfungsfahrzeug sollen nicht allein der Prüfung der Fertigkeiten des Bewerbers zur technischen Handhabung des Prüfungsfahrzeugs dienen. Ein wichtiges prüfungsdidaktisches Ziel ist es darüber hinaus, auf das Verantwortungsbewusstsein des zukünftigen Kraftfahrers für die Fahrzeugtechnik einzuwirken: Der Bewerber soll die Überwachung des technischen Zustands seines Fahrzeugs als seine eigene Verantwortung für die Verkehrssicherheit erkennen (DEKRA-Kompodium, 2007³⁷). Diese prüfungsdidaktische Zielstellung ist sicherlich als wichtig anzusehen, wenn man einen pädagogischen Anspruch der praktischen Fahrerlaubnisprüfung postuliert und davon überzeugt ist, ihn bei der zeitlich kurzen Prüfungsdauer auch einlösen zu können.

³⁷ Zur Qualitätssicherung der Fahrerlaubnisprüfung geben die Technischen Prüfstellen für die Fahrerlaubnisprüfer Handreichungen heraus, die neben den rechtlichen Grundlagen und amtlichen Richtlinien auch Arbeitsanweisungen und Hinweise für die Prüftätigkeit enthalten. Hier finden sich detaillierte Beschreibungen der Prüfungsabläufe, Hinweise zur Anwendung der Prüfungsrichtlinien und Anleitungen für die Gestaltung der Prüfungsatmosphäre.

Man könnte aber auch im Sinne der oben geforderten Abwägung der Repräsentativität von Prüfungsaufgaben die Frage aufwerfen, ob alle im Rahmen der fahrtechnischen Vorbereitung vorgegebenen Prüfungsaufgaben für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit so wichtig sind, dass sie der Regulierung in einer Prüfungsrichtlinie bedürfen. Dabei soll nicht in Frage gestellt werden, dass beispielsweise ein beschädigter Reifen oder eine defekte Bremsanlage ein hohes Verkehrsrisiko darstellen. Ob aber die Entriegelung des Lenkschlusses oder die Kontrolle der Flüssigkeitsstände unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit als repräsentative Aufgaben anzusehen sind, müsste überdacht werden: Nicht in diesem Sinne repräsentative Aufgaben binden, auch wenn sie nur stichprobenartig geprüft werden, einerseits Prüfungszeit, die beispielsweise besser für die Erfassung der Gefahrenvermeidung und der Gefahrenabwehr des Bewerbers bei der Prüfungsfahrt genutzt werden könnte. Andererseits könnten anscheinend für die Verkehrssicherheit unnütze (ein Fahrzeug mit verriegeltem Lenkschloss gefährdet niemanden) oder „weltfremde“ Prüfungsanforderungen (nur wenige Kraftfahrer kontrollieren vermutlich vor jeder Fahrt die Flüssigkeitsstände, auch weil immer häufiger Kontrolleinrichtungen diesbezügliche Informationen liefern) den Eindruck einer realitätsfernen Prüfung vermitteln und dadurch aufgrund kognitiver Generalisierungseffekte zur Unterschätzung anderer, hoch sicherheitsrelevanter Prüfungsinhalte führen.

Die oben genannten stichprobenartigen Sicherheitskontrollen am Prüfungsfahrzeug und die beschriebenen Einstellarbeiten an technischen Einrichtungen (z.B. Kopfstützen, Rückspiegel, Lenkrad) gehören gemäß Anlage 7 Nr. 2.1.1 FeV und PrüfRiLi Nr. 5.16 zum Prüfungsstoff und stellen das eigenständige Prüfungselement „Fahrtechnische Vorbereitung“ neben dem ebenfalls eigenständigen Prüfungselement „Prüfungsfahrt“ dar. Allerdings wird die „Fahrtechnische Vorbereitung“ in der Anlage 7 Nr. 2.1.5 noch ein zweites Mal genannt, diesmal als Bestandteil der Prüfungsfahrt. Die Gründe für diese unterschiedliche Handhabung liegen vermutlich in dem Versuch, die verschiedenen Wertigkeiten der einzelnen Prüfungselemente für das Treffen der Prüfungsentscheidung darzustellen. Dies ließe sich aber durch die Vorgabe eines klaren Entscheidungsalgorithmus, der aus methodischer Sicht zur Erhöhung der Durchführungsobjektivität der praktischen Prüfung wünschenswert wäre, ebenfalls leisten, ohne dass bei den Prüfungsinhalten ein verwirrendes Strukturierungsproblem entstände.

So wie das Prüfungsfahrzeug für die Prüfungsfahrt vorbereitet werden muss, so ist die Prüfungsfahrt inhaltlich gesehen auch „nachzubereiten“. Diese Nachbereitung ist unter der Überschrift „Fahrtechnischer Abschluss der Fahrt“ in der Anlage 10 der Prüfungsrichtlinie Nr. 16 im Sinne einer Prüfungsanforderung geregelt: „Am Ende der Prüfungsfahrt ist das Fahrzeug verkehrsgerecht abzustellen, um ggf. sicher be- oder entladen zu können bzw. Personen sicher ein- oder aussteigen zu lassen“. An dieser Stelle werden auch die Bewertungskriterien aufgeführt, anhand derer der fahrtechnische Abschluss der Prüfungsfahrt zu beurteilen ist. Ein ordnungsgemäßer fahrtechnischer Abschluss beinhaltet

- eine Sicherung des Fahrzeugs gegen Wegrollen durch Einlegen eines Ganges und/oder Betätigen der Feststellbremse (doppelte Sicherung beim Abstellen in Steigung/Gefälle),
- bei Fahrzeugen mit automatischer Kraftübertragung eine Sicherung gegen Wegrollen entsprechend der Empfehlung des Herstellers (Betriebsanleitung),
- eine Sicherung gegen unbefugte Benutzung und
- die Beobachtung des Verkehrs vor und beim Öffnen der Fahrzeugtür.

Warum stellt die „Fahrtechnische Vorbereitung der Fahrt“ ein eigenständiges und insbesondere von der Prüfungsfahrt deutlich unterschiedenes Prüfungselement dar, das auch im Prüfungsstoff explizit aufgeführt wird, während der „Fahrtechnische Abschluss der Fahrt“ als Bestandteil der Prüfungsfahrt gilt und als Prüfungsinhalt nicht herausgehoben wird? Eine Antwort auf diese Frage fällt nicht leicht: Beide Anforderungsstrukturen beinhalten im Wesentlichen Verrichtungen im Sinne der Fahrzeugbedienung, die vorrangig aber nicht ausschließlich innerhalb des Fahrzeugs und bei Fahrzeugstillstand ausgeführt werden; sowohl das Einsteigen als auch das Aussteigen aus dem Fahrzeug und das damit verbundene Öffnen der Tür erfordern eine Beachtung anderer Verkehrsteilnehmer und damit eine Verkehrsbeobachtung; begeht der Bewerber bei der Bewältigung der beiden genannten Anforderungsstrukturen Fehler, so gelten diese – sofern sie nicht eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer darstellen – nicht als erheblich. Weitere inhaltliche und methodische Ähnlichkeiten beider Anforderungsstrukturen ließen sich leicht finden; alle diese Ähnlichkeiten führen dazu, dass sowohl unter ausbildungs- und prüfungsdidaktischen Gesichtspunkten als auch unter dokumentations- und bewertungsorganisato-

rischen Aspekten diese beiden Anforderungsstrukturen vielleicht besser zu einem Prüfungselement „Fahrtechnische Vor- und Nachbereitung der Fahrt“ zusammengefasst werden sollten.

Die vorgeschlagene Herauslösung der Fahrtnachbereitung aus dem Prüfungselement „Prüfungsfahrt“ würde erstens dazu beitragen, dass sich die Beobachtungsaufgaben und Bewertungskriterien für die eigentliche Prüfungsfahrt überschaubarer darstellen lassen. Zweitens würde die Verwirklichung des Vorschlags zu einer prüfungsmethodischen „Typenbereinigung“ bei den Prüfungsanforderungen der Prüfungsfahrt beitragen, weil diese Anforderungen methodisch gesehen am besten durch „echte“ Fahraufgaben dargestellt werden; in diesem Zusammenhang sollten auch die (doppelt aufgeführte) „Fahrtechnische Vorbereitung der Fahrt“ und der „Fahrtechnische Abschluss der Fahrt“ unter 2.1.5 der Anlage 7 FeV gestrichen werden. Drittens schließlich trägt die empfohlene Umstrukturierung vermutlich zur Verkehrssicherheit bei: Das Prüfungselement „Fahrtechnische Vorbereitung der Fahrt“ genießt aufgrund seiner Alleinstellung eine offensichtlich herausgehobene ausbildungs- und prüfungsdidaktische Bedeutung, die wahrscheinlich nicht hinsichtlich aller darin enthaltenen Prüfungsinhalte seiner Bedeutung als Sicherheitsrisiko entspricht; der Anforderungsaspekt „Fahrtechnischer Abschluss der Fahrt“ geht dagegen in einer Fülle anderer wichtiger Anforderungsaspekte der Prüfungsfahrt unter, dürfte aber nicht weniger sicherheitsrelevant sein: Immer wieder geschehen beispielsweise Unfälle mit Radfahrern durch das unbedachte Öffnen der Fahrzeugtür zum Aussteigen. Fasst man dagegen beide Anforderungsaspekte zu einem eigenständigen Prüfungselement zusammen (z. B. unter „Fahrtechnische Vor- und Nachbereitung der Fahrt“), würde dieses Risiko stärkere Beachtung erfahren.

Grundfahraufgaben

Grundfahraufgaben stellen eine besondere Form von Fahraufgaben und – insgesamt gesehen – von Prüfungsaufgaben dar. Unter „Fahraufgaben“ versteht man Anforderungsstrukturen bzw. ausgewählte Handlungsanforderungen an den Fahrerlaubnisbewerber, die orientiert an Klassen von Verkehrssituationen beschrieben werden: „Fahr-

aufgaben sind typische Fahrsituationen“ (MCKNIGHT & ADAMS, 1970; HAMPEL, 1977; s. auch Kap. 4). Dabei werden Fahraufgaben in Form von situationsbezogenen Handlungsabläufen formuliert (z. B. die Fahraufgabe „Befahren von Einbahnstraßen“ oder die Grundfahraufgabe „Fahren nach rechts rückwärts unter Ausnutzung einer Einmündung, Kreuzung oder Einfahrt“). In diesem Sinne stellen die im letzten Abschnitt diskutierten Anforderungen der „Fahrtechnischen Vorbereitung der Fahrt“ und des „Fahrtechnischen Abschlusses der Fahrt“ zwar Prüfungsaufgaben, aber keine Fahraufgaben dar, weil man dabei eben nicht fährt.

Mit der Bewältigung der Grundfahraufgaben soll der Fahrerlaubnisbewerber den Nachweis erbringen, dass er ein Fahrzeug der Klasse B bei geringer Geschwindigkeit selbständig handhaben kann. Im Gegensatz zu einigen anderen europäischen Ländern wie Belgien, Österreich oder der Schweiz (s. Kap. 7.2) werden Grundfahraufgaben in Deutschland im Realverkehr abgenommen; sie stellen methodisch gesehen Fahraufgaben dar, die auf verkehrsarmen Straßen (z. B. Seitenstraßen, Sackgassen) oder Plätzen möglichst in der Ebene durchzuführen sind (PrüfRiLi, Anl. 3). Dadurch sollen Behinderungen des Verkehrsflusses oder eine übermäßige Belastung des Bewerbers bei der Ausführung der Grundfahraufgaben vermieden werden. Damit weisen Grundfahraufgaben neben ihrer inhaltlichen Spezifik auch eine methodische Besonderheit auf: Ihre Durchführung findet nicht unter beliebigen Verkehrsbedingungen statt, sondern sie werden im Hinblick auf die Verkehrsintensität und Verkehrsdichte unter vereinfachten bzw. „geschützten“ Verkehrsbedingungen geprüft (s. Kap. 4.3.3).

	Grundfahraufgabe	Inhalt der Grundfahraufgabe	
1	„Fahren nach rechts rückwärts unter Ausnutzung einer Einmündung, Kreuzung oder Einfahrt“	Nach rechts rückwärts in einem engen Bogen fahren, ohne auf den Bordstein aufzufahren oder die Fahrbahnbegrenzung zu überfahren; Fahrzeug parallel zum Bordstein oder zur Fahrbahnbegrenzung anhalten.	Von diesen beiden Grundfahraufgaben ist eine bei jeder Prüfung auszuwählen.
2	„Rückwärtsfahren in eine Parklücke (Längsaufstellung)“	Rückwärtsfahren in eine etwa 8 m lange Lücke (z. B. zwischen zwei hintereinander stehenden Fahrzeugen) und halten.	
3	„Einfahren in eine Parklücke (Quer- oder Schrägaufstellung)“	Vorwärts- oder Rückwärtsfahren in eine Lücke zwischen zwei parallel stehenden Fahrzeugen oder auf eine quer oder schräg zur Fahrtrichtung markierte Parkfläche und anschließend halten.	Von diesen drei Grundfahraufgaben ist ebenfalls eine bei jeder Prüfung auszuwählen.
4	„Umkehren“	Selbständiges Auswählen einer geeigneten Stelle und Methode zum Umkehren (z. B. Park- oder Stellplatz, Einmündung, Grundstückseinfahrt).	
5	„Abbremsen mit höchstmöglicher Verzögerung“	Der Bewerber hat den Pkw durch Betätigen der Betriebsbremse mit höchstmöglicher Verzögerung aus einer Geschwindigkeit von ca. 40 km/h zum Stillstand zu bringen.	

Tab. 4: Grundfahraufgaben bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zur Klasse B

In der geltenden Prüfungsrichtlinie werden insgesamt fünf Grundfahraufgaben vorgegeben, von denen zwei in jeder Prüfung bearbeitet werden müssen. Die Inhalte der zu prüfenden Grundfahraufgaben werden in der einer tabellarischen Übersicht detailliert dargestellt (s. Tab. 4).

Der Aufgabencharakteristik nach stellen die ersten vier Grundfahraufgaben Fahrmanöver dar, die bei niedrigen Geschwindigkeiten ausgeführt werden. Lediglich das Abbremsen mit höchstmöglicher Verzögerung („Gefahrenbremsung“) wird aus einer Geschwindigkeit von 40 km/h heraus geprüft. Anders als bei den übrigen Grundfahraufgaben geht es hier um das richtige Verhalten in einer Gefahrensituation: Der Fahrerlaubnisbewerber soll zeigen, dass er in der Lage ist, das Fahrzeug mit höchstmöglicher Verzögerung zum Stehen zu bringen.

Wenn wir den diagnostischen Wert der Grundfahraufgaben für die generelle Entscheidung des Fahrerlaubnisprüfers beurteilen wollen, ob der Bewerber „über die zur sicheren Führung eines Kraftfahrzeugs [...] im Verkehr erforderlichen technischen Kenntnisse und über ausreichende Kenntnisse einer umweltbewussten und Energie sparenden Fahrweise verfügt sowie zu ihrer praktischen Anwendung fähig ist“ (FeV, §17), müssen wir auf die im Kapitel 2.2.3 („Fahrfertigkeits als Kern der Fahrkompetenz“) bereitgestellten psycho-

logischen Grundlagen zurückgreifen und die Anforderungen der Grundfahraufgaben aus diesem Blickwinkel betrachten.

Bei den ersten vier Grundfahraufgaben hat der Bewerber nachzuweisen, dass er „ein Fahrzeug der Klasse B bei geringer Geschwindigkeit selbständig handhaben kann“ (PrüfRiLi, Anl. 3). Es geht also darum zu zeigen, dass ein bestimmtes Niveau der psychomotorischen Fahrzeugbedienung erreicht ist. Dabei wird noch nicht von Fertigkeiten gesprochen, bei denen man vom Bewerber zusätzlich zum Zeigen der Handlungsabläufe ein gewisses Automatisierungsniveau der Handlungen sowie eine besondere Handlungspräzision und Handlungsabstimmung erwarten würde. Fahrfertigkeits sowie die daraus resultierenden Feinabstimmungen und wünschenswerten Verlaufsqualitäten der Handlungsabläufe (gleichmäßiges Beschleunigen, flüssiges Fahren, ruckfreies Bremsen) werden erst bei Bewerbern um einen Führerschein der Klassen D, D1, DE und D1E erwartet, die bereits über Fahrerfahrung verfügen (PrüfRiLi, 5.1): Wer Fahrgäste befördern will, muss sich bereits bei der Fahrerlaubnisprüfung im öffentlichen Straßenverkehr sicher und gewandt im Umgang mit dem Fahrzeug beweisen. Die praktische Fahrerlaubnisprüfung für den Pkw hingegen erfolgt zu einem Zeitpunkt, zu dem der Bewerber seine Handlungen zur Fahrzeugführung (Koordination

von psychischen und motorischen Handlungsabläufen, insbesondere von Fahrzeugbedienung und Verkehrsbeobachtung) mangels FahrROUTINEN noch bewusst steuern muss und wegen der noch fehlenden Fahrerfahrung nur eine GrobAbstimmung der verschiedenen Handlungskomponenten psychischer und motorischer Art erreicht, die darüber hinaus „störanfällig“ ist. Diese Störanfälligkeit zeigt sich beispielsweise im „Abwürgen“ des Motors unter Stressbedingungen, d. h. wenn die normale Prüfungsanspannung durch unvorhergesehene Handlungsschwierigkeiten oder Misserfolge wächst.

Auch aus der Vorgabe, dass die Grundfahraufgaben „auf verkehrsarmen Straßen und Plätzen möglichst in der Ebene“ durchzuführen sind (PrüfRiLi, Anl. 3), geht hervor, dass der Gesetzgeber das Anforderungsniveau begrenzen will. Dies erscheint angesichts der Tatsache, dass die praktische Fahrerlaubnisprüfung nach einer relativ kurzen Phase der Fahrausbildung und vor dem Erwerb ausgeprägter Fahrerfahrung stattfindet, auch angemessen: Der Mangel an Fahrerfahrung führt nämlich bei Fahranfängern dazu, dass für das Fahren notwendige psychomotorische Handlungsabläufe wie z. B. Schalten, Kuppeln, Lenken, Bremsen und Beschleunigen in ihrem Zusammenspiel noch nicht hinreichend automatisiert sind und ihre Bewältigung infolge der noch erforderlichen bewussten Handlungssteuerung größere kognitive Ressourcen bindet als bei einem erfahrenen Fahrer (RASMUSSEN, 1986; HACKER, 1998)³⁸. Damit verringern sich die kognitiven Ressourcen, die dem Bewerber für die Informationssuche und Informationsverarbeitung in anderen Anforderungsbereichen wie beispielsweise der Gefahrenerkennung zur Verfügung stehen (MCKENNA & FARRAND, 1999).

Die dargestellten Zusammenhänge lassen vermuten, dass ein erfolgreiches Absolvieren der Grundfahraufgaben im Verbund mit der dabei erforderlichen Informationsverarbeitung den Fahrerlaubnisbewerbern bei dem Ausbildungsstand, den sie üblicher Weise zum Zeitpunkt der praktischen Fahrerlaubnisprüfung erreicht haben, in der Regel noch Mühe bereiten dürfte. Erschwerend wirkt es sich demnach aus, dass die Grundfahraufgaben in Deutschland im Realverkehr durchgeführt werden, wenn auch unter verkehrsarmen Bedingungen:

Der Bewerber hat bei der Ausführung der Grundfahraufgaben die Vorschriften der StVO und den umgebenden Verkehr zu beachten; „so ist z. B. vor Beginn und während der Aufgaben der Verkehr ausreichend zu beobachten und beim Anfahren vom Fahrbahnrand der Blinker zu betätigen“ (PrüfRiLi, Anl. 3). Diese Anforderung der Verkehrsbeobachtung ist für Fahrerlaubnisbewerber noch nicht leicht zu bewältigen, denn ihre mangelnde Fahrerfahrung führt beispielsweise dazu, dass sie im Vergleich zu erfahrenen Verkehrsteilnehmern Gefahren deutlich langsamer und zudem auch seltener bemerken sowie falsch interpretieren (BROWN & GROEGER, 1988). Ergebnisse von Blickbewegungsstudien (UNDERWOOD, 2003) legen nahe, dass diese Schwächen aus anfängertypischen Defiziten bei der Informationssuche und Informationsverarbeitung resultieren.

Das Prüfen von Grundfahraufgaben im Realverkehr birgt damit einerseits diagnostische Möglichkeiten, andererseits stellt es aber auch ein nicht zu unterschätzendes Risiko für den Prüfungserfolg des Bewerbers und die Verkehrssicherheit dar. Die diagnostischen Möglichkeiten bestehen darin, dass sich das Niveau der Koordination psychomotorischer und kognitiver Komponenten der Fahrkompetenz, also von Fahrregulation und Gefahrenmanagement, hier unter realen Bedingungen und damit valide prüfen lässt. Die Gefahr resultiert daraus, dass der Bewerber durch die Kürze der bis dahin absolvierten Fahrausbildung und den daraus resultierenden Kompetenzdefiziten sehr leicht überfordert werden kann: Selbst mit der Vorgabe von Grundfahraufgaben, die der Routinier leicht bewältigt, lassen sich Bewerber schnell an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit drängen, so dass die Grundfahraufgaben bei Bewerbern häufig Prüfungsangst auslösen.

Will man diese Gefahr vermeiden, müsste man die auf der Grundlage der vor der praktischen Fahrerlaubnisprüfung üblichen Fahrausbildung zu erwartenden Kompetenzen zum erfolgreichen Absolvieren der Grundfahraufgaben präzise analysieren und in transparente Anforderungs- und Bewertungsstandards umsetzen: Wenn klar ist, dass Fahrerlaubnisbewerber die Grundfahraufgaben in der Regel noch nicht unter beliebigen Verkehrsbedingungen erfolgreich bewältigen können, muss man die unverzichtbar erforderlichen Bedingungen im Sinne eines Mindeststandards vorschreiben. Dies erscheint durch Formulierungen wie der nicht zwingenden Vorgabe, die Grundfahraufgaben „möglichst in der Ebene durchzuführen“, oder die kaum kontrollierbare einschränkende Erwartung, dass der Verkehr „ausreichend“ beobachtet wer-

³⁸ Studien aus Großbritannien legen nahe, dass die weitgehende Automatisierung der Regulation der genannten psychomotorischen Fertigkeiten als Prozess aufzufassen ist, der je nach Fahrleistung bis zu drei Jahre in Anspruch nehmen kann (MAYCOCK & FORSYTH, 1997). Routinierte Handlungsabläufe kann man daher bei der Prüfung zur Klasse B kaum vom Bewerber erwarten.

den müsse (PrüfRiLi, Anl. 3), nicht unbedingt gegeben.

Was könnte man an der Prüfung der Grundfahraufgaben ändern? Zunächst ist festzuhalten, dass man auf die Prüfung der Grundfahraufgaben nicht verzichten kann, denn sie sind repräsentativ für die Anforderungen des Straßenverkehrs, d. h. jeder Verkehrsteilnehmer ist im alltäglichen Straßenverkehr mehr oder weniger häufig zum Einparken, Rückwärtsfahren, Umkehren oder auch zu Notbremsungen gezwungen. Allerdings kann man, wenn man von der Gefahrenbremsung einmal absieht, später als Führerscheinbesitzer bei der Durchführung dieser Manöver die Verkehrsbedingungen wählen: Man kann einen längeren Umweg fahren, um sich ein stressreiches Umkehren oder Rückwärtsfahren zu ersparen; man muss nicht eine bestimmte Parklücke nutzen, sondern kann auf eine bequemere Einparkmöglichkeit warten. Will man die Prüfung der Grundfahraufgaben also wirklichkeitsnah und damit valide gestalten, könnte man es dem Bewerber auf Wunsch und in gewissen Grenzen freistellen, an welcher Stelle er einparkt, rückwärts fährt oder umkehrt, und dabei nicht negativ bewerten, wenn er dabei die Verkehrsbedingungen so wählt, dass die damit verbundenen Handlungsanforderungen möglichst gering ausfallen.³⁹ Dies wird in der Prüfungspraxis in Deutschland zuweilen auch schon so praktiziert, wurde aber in der methodischen und fahrerlaubnisrechtlichen Systematik des deutschen Prüfungswesens noch nicht wie in einigen anderen europäischen Ländern („Independent Driving“, s. Kap. 7.4) konzeptualisiert und verankert.

Darüber hinaus könnte man die Ansatzpunkte für Prüfungsangst durch die Erhöhung der Prüfungstransparenz noch weiter wirkungsvoll reduzieren und jedem Eindruck von Ermessensmissbrauch durch den Prüfer vorbeugen, wenn man die Grundfahraufgaben vom Bewerber vor der Prüfungsfahrt auslösen lassen würde, wie es derzeit beispielsweise in Polen oder Russland geschieht und auch in der DDR praktiziert wurde. Unter diesen Umständen wäre auch zu überdenken, welchen Anteil der Prüfungszeit man auf die Prüfung der Fahrtvorbereitung und des Manövriergeschicks verwenden sollte und ob man sich nicht auf eine Grundfahraufgabe beschränken könnte: Welche Gefährdung der Verkehrssicherheit kann aus einem missglückten Parkmanöver resultieren – und welche Unfallgefahr kann aus Kompetenzdefiziten bei

einer Außerortsfahrt erwachsen, für deren Prüfung derzeit lediglich 12,5 Minuten vorgeschrieben sind?

Es bleibt festzuhalten, dass vor dem bereits angesprochenen Hintergrund, dass nicht wenige Fahrerlaubnisbewerber unter Prüfungsangst leiden und die Möglichkeiten einer wirksamen Minderung von Prüfungsangst gut erforscht sind (s. Exkurs oben), die teilweise Freigabe der Auswahl des Zeitpunktes und des Ortes für den Nachweis des Beherrschens der Grundfahraufgaben eine wirksame Möglichkeit darstellt, Prüfungsstress abzubauen. Die derzeit bestehende Wiederholungsmöglichkeit bei einem nicht erfolgreichen Bewältigungsversuch kann diesen Beitrag zur Stressreduktion nicht leisten, weil der zweite (und letzte) Versuch aufgrund des vorhergehenden Misserfolgs zu einer erhöhten Misserfolgserwartung und damit zu noch mehr Stress führt (s. o.). Dagegen würde die Umsetzung des vorliegenden Vorschlags dazu führen, dass das Kompetenzniveau des Bewerbers und das (von ihm gewählte) Anforderungsniveau sich automatisch wechselseitig anpassen.

Weitere Stress reduzierende Wirkungen könnte eine zusätzliche Anpassung der Bewertungsstandards an die Realität und das Differenzierungsniveau der Anforderungsstandards entfalten: Wenn der Fahrerlaubnisprüfer derzeit weitgehend im eigenen Ermessen die situativen Anforderungen bei der Prüfung der Grundfahraufgaben bestimmt und bei ihrer Bewältigung kein fortgeschrittenes Kompetenzniveau erwarten darf, erscheinen Festlegungen wie ein Bordsteinhöchstabstand von 30 cm (Grundfahraufgabe 2.2) oder die Beschränkung auf zwei Korrekturzüge (Grundfahraufgaben 2.1, 2.2 und 2.3) deutlich als Überregulierung. Ein fachlich und pädagogisch qualifizierter Prüfer bedarf derartiger Vorgaben nicht, um die Angemessenheit von Handlungsabläufen beim Einparken zu beurteilen; solche Vorgaben entlasten vielmehr vom angemessenen Gebrauch von Ermessensspielräumen.

Empfehlenswert erscheint auch eine Abwägung, ob man die grundlegende psychomotorische Beherrschung der Grundfahraufgaben ebenso wie den flüssigen Ablauf der o. g. psychomotorischen Handlungen nicht bereits vor der Fahrausbildung im Realverkehr sichern sollte. Dies würde aber auf eine Veränderung des Prüfungssystems hinauslaufen. Denkbar wäre beispielsweise eine Zwischenprüfung auf einem Platz außerhalb des öffentlichen Straßenverkehrs („Autodrom“). Eine solche Zwischenprüfung findet sich mit all ihren methodischen Vor- und Nachteilen im früheren deutschen Prüfungssystem (s. Kap. 4) wie auch in

³⁹ Erfahrene Prüfer weisen allerdings darauf hin, dass eine Flexibilisierung der Prüfungsbedingungen bei manchen Fahrerlaubnisbewerbern mit einem belastenden zusätzlichen kognitiven Aufwand und Entscheidungskonflikten einhergehen kann.

einigen anderen europäischen Ländern (s. Kap. 7.4).

Die hier beschriebenen Optionen für die Gestaltung der Prüfung der Grundfahraufgaben bieten zwar noch keine zufrieden stellenden Lösungen, aber Anregungen für das notwendige weitere Nachdenken über das Aussehen und die Stellung des Prüfungselements „Grundaufgaben“ im methodischen System der praktischen Fahrerlaubnisprüfung bzw. im übergreifenden System der Fahr anfängervorbereitung. Bei der Weiterentwicklung der Grundfahraufgaben ist inhaltlich auch in Rechnung zu stellen, dass moderne Fahrassistenzsysteme heute den Fahrzeugführer dabei unterstützen, die bei den Grundfahraufgaben operationalisierten Anforderungen zu bewältigen. Beispielsweise ist das Prüfen eines „Abbremsens mit höchstmöglicher Verzögerung“ (Grundfahraufgabe 2.5) erst sinnvoll, seitdem ABS-Systeme die Bremskraft den Straßen- und Witterungsverhältnissen anpassen. Ein anderes Beispiel stellen die Einparkhilfen dar, die das in den Grundfahraufgaben 2.2 und 2.3 geforderte Einparken erleichtern. Mit diesen Beispielen wird klar, dass der fahrzeugtechnische Fortschritt im Allgemeinen und insbesondere die Fahrassistenzsysteme vor allem diejenigen Prüfungsinhalte der Grundfahraufgaben verändern, die sich auf die Erfassung des Niveaus der Fahrzeugbedienung richten.

Die dargestellten Zusammenhänge werfen viele Fragen auf: Sollen Fahrassistenzsysteme während der praktischen Fahrerlaubnisprüfung – sofern dies überhaupt möglich ist – abgeschaltet werden? Wer entscheidet gegebenenfalls, ob bzw. welche Fahrassistenzsysteme genutzt werden: der Prüfer oder der Bewerber? Falls dem Bewerber die Nutzung der Fahrassistenzsysteme überlassen bleibt, würde er die Prüfungsinhalte über die Wahl des Prüfungsfahrzeugs mitbestimmen. Dies war zwar in geringem Ausmaß schon immer so, weil sich der Bewerber mit bzw. in der Fahrschule sein Prüfungsfahrzeug selbst aussucht, muss aber hinsichtlich seiner Grenzen aus methodischer Sicht diskutiert werden. Falls die Nutzung von Fahrassistenzsystemen bei der praktischen Prüfung in das Belieben des Bewerbers gestellt wird, ist weiterhin zu fragen, inwieweit dies die diagnostische Aufgabe des Prüfers verändert (der Prüfer muss beispielsweise diese Systeme kennen, um ihr Arbeiten überhaupt zu bemerken) und ob es dem Bewerber wirklich die Prüfung erleichtert, denn mit der Nutzung von Fahrassistenzsystemen müsste dem Bewerber auch zusätzliches Wissen über den Verbau dieser Systeme am Prüfungsfahrzeug sowie über ihre Bedienung, Funktionsweise, Wirk-

samkeit, Sicherheitsbedeutung und Grenzen abverlangt werden.

Wie auch immer die Antworten auf die vielen aufgeworfenen Fragen ausfallen werden: Bei der inhaltlichen und methodischen Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung wie auch bei der Übertragung der zu findenden methodischen Lösungen in die fahrerlaubnisrechtliche Systematik ist eine stärkere Beachtung der Fahrassistenzsysteme dringend erforderlich. Dies gilt nicht nur für die Grundfahraufgaben, sondern für alle drei Prüfungselemente; wir greifen die Problematik im Kapitel 8 nochmals auf.

Prüfungsfahrt im Realverkehr

Unter der Prüfungsfahrt im nun verwendeten engeren Sinne ist die Fahrt des Fahrerlaubnisbewerbers mit dem Prüfungsfahrzeug vom Ausgangspunkt der Prüfungsstrecke zum Endpunkt der Prüfungsstrecke zu verstehen. Diese Prüfungsfahrt stellt den wesentlichen Teil der praktischen Fahrerlaubnisprüfung dar; ihre Anforderungen werden nicht zuletzt durch relativ stabile örtliche Gegebenheiten und durch zeitlich variierende Verkehrsbedingungen wie die Verkehrsintensität und -dichte oder die Wetter- und Sichtverhältnisse geprägt.

Gemäß § 17 Abs. 3 FeV hat der Bewerber die praktische Prüfung und damit auch die Prüfungsfahrt am Ort seiner Hauptwohnung oder dem Ort seiner schulischen oder beruflichen Ausbildung, seines Studiums oder seiner Arbeitsstelle abzulegen. Sind diese Orte nicht Prüforte⁴⁰, ist die Prüfung nach Bestimmung durch die Fahrerlaubnisbehörde an einem nahe gelegenen Prüfort abzulegen. Dieser Bestimmung liegen nicht zuletzt sicherheitsbezogene Erwägungen zugrunde: Der Verordnungsgeber will erreichen, dass ein Fahranfänger möglichst dort ausgebildet und geprüft wird, wo er nach Erwerb der Fahrerlaubnis hauptsächlich am Verkehr teilnimmt (vgl. amtl. Begründung zu § 17 Abs. 3 FeV, VtBl. 1998, S. 1073). Dadurch sollen Gefahren abgewendet werden, die von nicht hinreichend mit den örtlichen Verkehrsverhältnissen vertrauten Fahranfängern ausgehen.

Die Prüfung findet grundsätzlich innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften statt (§ 17 Abs. 4 Satz 1 FeV). Der außerörtliche Teil der praktischen Prüfung ist außerhalb geschlossener

⁴⁰ Prüforte sind nach § 17 Abs. 4 Satz 3 FeV geschlossene Ortschaften, die aufgrund des Straßennetzes, der vorhandenen Verkehrszeichen und -einrichtungen sowie der Verkehrsdichte und -struktur die Prüfung der wesentlichen Verkehrsvorgänge ermöglichen. Die Prüforte werden von der zuständigen obersten Landesbehörde, der von ihr bestimmten oder der nach Landesrecht zuständigen Stelle festgelegt (§ 17 Abs. 4 Satz 4 FeV).

Ortschaften in der Umgebung des Prüforts möglichst unter Einschluss von Autobahnen durchzuführen und muss die Prüfung aller wesentlichen Verkehrsvorgänge auch bei höheren Geschwindigkeiten ermöglichen (§ 17 Abs. 4 Satz 5 FeV).

Um die inhaltlichen Anforderungen an die Prüfungsfahrt zu beschreiben, zu strukturieren und auf angemessenem Niveau zu standardisieren, bietet sich das testpsychologische Konstrukt der „Fahraufgabe“ an. Das Konstrukt wurzelt in den Arbeiten von MCKNIGHT (1970, 1971, 1972) und wurde 1977 von Hampel aufgegriffen (s. Kap. 4.3.3). HAMPEL gab dem Begriff der Fahraufgabe aber entsprechend dem Vorgehen von JENSCH et al. (1977), die bei der Entwicklung ihrer „Verkehrsverhaltenslehre“ – ähnlich wie MCKNIGHT – Fahraufgaben als Verkehrssituationen definierten, eine andere Bedeutung: Während MCKNIGHT unter einer Fahraufgabe eine relativ elementare und eher situationspezifische Anforderung im Rahmen von äußerst vielfältigen Anforderungen beim Fahren verstand, verband sich bei HAMPEL mit diesem Begriff eine komplexere Anforderungsstruktur, die sich ähnlich wie ein Gedächtnisskript eher auf eine Klasse ähnlicher (Fahr-)Situationen bezieht⁴¹.

Für das Verständnis der testpsychologischen Eigenart des Fahraufgaben-Konstrukts erscheint es notwendig, kurz auf den Skriptbegriff einzugehen: Im Skript-Ansatz von SCHANK und ABELSON (1977) erfolgt die Abspeicherung unseres Alltagswissens von Ereignissen in Form von Skripten: „A ‚skript‘ is an elaborate causal chain which provides world knowledge about an often experienced situation [...], skripts are predetermined sequences of actions that define a situation“ (SCHANK, 1975, S. 264). Der Bedeutungsgehalt eines Ereignisses „wird durch ein Skript insofern repräsentiert, als die Rollen der beteiligten Personen, die Eingangs- und Endzustände, beteiligte Sachverhalte sowie die Sequenz der Aktionen spezifiziert sind“ (KLUWE & SPADA, 1981, S. 310f). Neben diesen konkreten Komponenten enthalten Skripte als „Klassen stereotypisierter sozialer Ereignisse“ (SILBEREISEN, 1987) „slots“ für situative Besonderheiten. Durch das Ausfüllen solcher „Leerstellen“ können die Skripte einem konkreten situativen Kontext angepasst werden bzw. zur erfahrungsgeliteten Handlungssteuerung in vertrauten Situationen dienen.

In der Verkehrspsychologie hat man bereits kurz nach der Veröffentlichung des Skriptansatzes Ver-

kehrssituationen als soziale Ereignisse aufgefasst und den Skriptansatz verkehrspädagogisch genutzt (BARTHELMESS, 1976)⁴²: Alle Verkehrsteilnehmer sind Sender und Empfänger von (nonverbalen) Signalen, die im Sinne einer (sozialen) Informationsverarbeitung erkennbar, interpretierbar und damit auch handlungsrelevant sind. Selbst wenn keine anderen Verkehrsteilnehmer zugegen sind, gilt es doch, nach ihnen Ausschau zu halten. Darüber hinaus kann man (soziale) Verkehrereignisse im Sinne von (Fahr-)Anforderungen strukturieren und mit zunehmender Fahrerfahrung weitgehend stereotypisiert bewältigen. Daher verstehen wir wie HAMPEL (1977) unter „Fahraufgaben“ Anforderungsstrukturen bzw. ausgewählte Handlungsanforderungen an den Fahrerlaubnisbewerber, die ähnlich wie Gedächtnisskripte orientiert an Klassen von Verkehrssituationen beschrieben werden (z. B. hinsichtlich der Situationsklasse „Linksabbiegen auf Fahrbahnen mit Gegenverkehr“).

Für den Testpsychologen, der die Objektivität der praktischen Fahrerlaubnisprüfung als Voraussetzung für ihre methodische Güte insgesamt (s. Kap. 2.4) im Auge behält, erscheint es nun außerordentlich erstrebenswert, die sicherheitsrelevanten Anforderungen des Fahrens im Realverkehr möglichst zeitgemäß, erschöpfend und disjunkt als einen Katalog von „Fahraufgaben“ zu beschreiben und die Bewältigung genau dieser Fahraufgaben als Mindeststandard von allen Fahrerlaubnisbewerbern zu verlangen, um Prüfungsgerechtigkeit herzustellen. Diese methodische Zielbestimmung erscheint daher überhaupt nicht neu: So schlug HAMPEL bereits 1977 vor, in einem ersten Schritt zur Standardisierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung einen Katalog typischer Situationen bzw. Fahraufgaben vorzugeben, die bei jeder Prüfung zu absolvieren sind. Als weiteren Schritt empfahl er, standardisierte Teilstrecken im Sinne von Fahrtabschnitten mit wohlbekanntem Möglichkeiten für die Prüfung bestimmter Fahraufgaben zu erarbeiten, die der Fahrerlaubnisprüfer im Sinne einer adaptiven Prüfungskonzeption flexibel kombinieren kann; von einer vollständigen Standardisierung der Prüfungsstrecken riet er aus einer Reihe von Gründen aber ab; wir kommen darauf zurück.

Aus heutiger Sicht ist zu den beiden vorgeschlagenen Schritten festzustellen, dass der zweite Schritt unter Standardisierungsgesichtspunkten nicht notwendig aus dem ersten folgen muss, aber

⁴¹ JENSCH, SPOERER und UTZELMANN (1977) markieren, wenn sie von „prototypischen Fahraufgaben“ sprechen, einen Zwischenschritt auf dem Weg vom elementaren Begriffsverständnis MCKNIGHTS (1970, 1971, 1972) zum komplexeren Verständnis des Begriffs „Fahraufgabe“ bei HAMPEL (1977).

⁴² BARTHELMESS (1976) beschrieb beispielsweise die Bedeutung des Kategorisierens von Verkehrssituationen für das Verkehrsverhalten und baute auf dem Skriptansatz Ausbildungsprogramme auf.

zum Aufbau von individueller Prüfkompetenz beim Fahrerlaubnisprüfer unbedingt erforderlich ist: Der Prüfer ist gut beraten, in seinem regionalen Prüfungsbereich Teilstrecken zu projektieren und sich zu merken, auf denen er Möglichkeiten zum Prüfen bestimmter Fahraufgaben mit hoher Wahrscheinlichkeit vorfindet und die er kombinieren kann; diesbezügliches Streckenwissen vermittelt ihm Sicherheit und entlastet ihn bei der Prüfungsfahrt von aufwändigen Planungsleistungen. Daher gehen die Prüfer – damals wie heute – auch bei der Gestaltung der Prüfungsfahrt auf diese Weise vor.

Der erste von HAMPEL 1977 vorgeschlagene Standardisierungsschritt wurde jedoch nicht gegangen; die unterschiedlichen regionalen Verkehrsbedingungen in Deutschland und der Stand der verkehrspolitischen Willensbildung ließen zur damaligen Zeit eine Umsetzung eines solchen personenbezogenen Mindeststandards bei den Anforderungen, die im Rahmen der Prüfungsfahrt geprüft werden, nicht zu (s. Kap. 4.3.3). Statt eines bewerberzentrierten Anforderungsstandards wurde daher ein fahraufgabenbasiertes Anforderungsprofil für bestimmte Verkehrsräume definiert, nämlich für die bereits erwähnten „Prüferte“. Dieses von HAMPEL und KÜPPERS (1982, S. 91) erarbeitete Anforderungsprofil wurde bereits vorgestellt (s. Tab. 4.2 in Kap. 4.3.3). In ihm wird festgelegt, dass an einem Prüfort ein bestimmtes Spektrum von Fahraufgaben prüfbar sein muss; es lässt aber auch begrenzte Ausnahmen hinsichtlich der Vollständigkeit der am Prüfort prüfaren Fahraufgaben des Katalogs zu. Weiterhin wird gefordert, dass die von Verkehrsexperten definierten Fahraufgaben bei der Durchführung von praktischen Fahrerlaubnisprüfungen mit einer gewissen Häufigkeit bei fünf Prüfungen vorkommen müssen. Dies ist aber nicht so zu verstehen, dass der Fahrerlaubnisprüfer sich einen Überblick über die von den Bewerbern in jeweils fünf Prüfungen bearbeiteten Fahraufgaben verschaffen und die Erfüllung der Häufigkeitsvorgaben sichern muss. Vielmehr deuteten damalige exemplarische Überprüfungen, ob die Häufigkeitsvorgaben an ausgewählten Prüforten mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit bei ausgewählten praktischen Prüfungen erfüllt werden, darauf hin, dass die gewünschten Häufigkeitsstandards an den ausgewählten und damit vermutlich an allen Prüforten erfüllt werden.

Inwieweit die vorgegebenen Fahraufgaben und Häufigkeitsstandards tatsächlich in der Prüfungsrealität Beachtung oder gar Erfüllung finden, wurde nach unserer Kenntnis in der Zwischenzeit nicht systematisch methodisch reflektiert. Derartige methodenkritische empirische Untersuchungen auf der Grundlage von praktischen Fahrerlaubnisprü-

fungen oder gleichwertigen Erprobungen wären aber nicht nur – wie schon HAMPEL (1977) empfahl – bei der Etablierung von Prüforten notwendig, sondern angesichts der sich in manchen Regionen schnell wandelnden Verkehrsbedingungen mit einer gewissen Regelmäßigkeit an allen Prüforten.

Wie hat sich die Fahraufgabenliste – unabhängig von ihrem möglichen Verwendungszweck als personenbezogener Mindestanforderungsstandard oder als prüfortbezogenes Standardanforderungsprofil – seit 1982 verändert, wie sieht sie heute aus? Die derzeit gültige „Tabelle der Fahraufgaben“ bzw. die geltenden „Anforderungen an den Prüfort und seine Umgebung“ finden sich gemäß § 17 Abs. 3 bis 5 FeV in der Anlage 11 zur Prüfungsrichtlinie. In der folgenden Tabelle 5 wurden die aktuellen Anforderungen an Prüforte (gem. Anl. 11 PrüRiLi) dargestellt, die Streichungen und Ergänzungen zum Vorschlag von HAMPEL und KÜPPERS (1982, S. 91) sind markiert. Es zeigt sich, dass die Zahl der Veränderungen überschaubar ist und einige dieser Änderungen nur redaktionellen Charakter tragen (Fahraufgaben 1, 5, 6 und 17). Inhaltlich hat sich dagegen nur sehr wenig gewandelt. Die inhaltlichen Veränderungen, die der Fahraufgabenkatalog in den letzten drei Jahrzehnten erfahren hat, lassen sich wie folgt beschreiben:

- Die Fahraufgabe „Befahren von Straßen mit Fahrbahnmarkierungen“ wurde ersatzlos gestrichen.
- Einbahnstraßen sollen jetzt nur noch befahren werden, wenn die Möglichkeit des Linksabbiegens gegeben ist.
- Die Fahraufgabe „Rechts-/Links-Abbiegen unter besonderer Berücksichtigung von Radfahrern“ wurde inhaltlich geringfügig erweitert: Die Radfahrer können nun nicht mehr nur auf Radwegen, sondern auch auf Seitenstraßen zu finden sein. Dabei wurde die geforderte Auftretenshäufigkeit dieser Situation von ehemals fünf Mal pro fünf praktischen Prüfungen auf zwei Mal gesenkt.
- Es wurde die Fahraufgabe „Fahren außerorts mit Überholmöglichkeiten“ ergänzt. Gleichzeitig wurde die geforderte Auftretenshäufigkeit der Fahraufgabe „Fahren außerorts (Kurven und unübersichtliche Stellen)“ von ehemals fünf auf nun zwei Mal pro fünf praktischen Prüfungen gesenkt.
- Bei der Fahraufgabe, die sich auf das Befahren der Autobahn bezieht, wurde die ursprünglich zur Autobahn gebotene Alternative „Kraftfahrstraße“ gestrichen.

Anforderungen	Geforderte Häufigkeit der Situation bei 5 Fahrprüfungen				
	1	2	5	7	10
1. Anfahren bzw. (Einfädeln) in fließenden Verkehr vom Fahrbahnrand aus				x	
<u>Befahren von Straßen mit Fahrbahnmarkierungen</u>					x
2. Befahren von Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mindestens 100 Fahrzeugen/h				x	
3. Befahren von Einbahnstraßen <u>mit der Möglichkeit des Linksabbiegens</u>			x		
4. Durchführung von Fahrstreifenwechseln (außerhalb des Kreuzungsbereichs)					x
5. Befahren von Straßen mit 2 oder mehreren markierten Fahrstreifen für eine Richtung			x		
6. Heranfahren und passieren von Fußgängerüberwegen				x	
7. Passieren von Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel			x		
8. Befahren von Kreuzungen mit der Regelung „rechts vor links“					x
9. Einfahren (Einfädeln) in Vorfahrtstraßen				x	
10. Befahren von Kreuzungen mit Stoppschild			x		
11. Befahren von Kreuzungen, die durch Lichtzeichen geregelt sind				x	
12. Linksabbiegen auf Fahrbahnen mit Gegenverkehr					x
13. Rechts-/Links-Abbiegen unter besonderer Berücksichtigung von Radfahrern (z.B. gleichlaufender Radweg) <u>auf Radwegen oder Seitenstraßen</u>		x ←			
14. Befahren von Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt			x		
15. Fahren außerorts (Kurven und unübersichtliche Stellen)		x ←			
<u>16. Fahren außerorts (mit Überholmöglichkeiten)</u>		x			
17. Grundfahraufgaben <u>Grundfahraufgaben</u> außerhalb des fließenden Verkehrs (z.B. Seitenstraße oder Sackgasse)			x		
18. Autobahn, Kraftfahrstraße (Geschwindigkeit über 80 km/h möglich) <u>Autobahn, Kraftfahrstraße (Geschwindigkeit über 80 km/h möglich) in erreichbarer Nähe</u>	x				

Tab. 5: Aktuelle Anforderungen an den Prüfort und seine Umgebung – Tabelle der Fahraufgaben (gem. Anl. 11 zur PrüRiLi, die Änderungen zum Vorschlag von Hampel & Küppers, 1982, sind markiert: unterstrichen = Einfügung; durchgestrichen = Streichung)

Die Tatsache, dass sich die Fahraufgaben, mit denen der Fahrerlaubnisbewerber bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung rechnen kann, in den letzten drei Jahrzehnten kaum verändert haben, spricht nicht per se gegen die inhaltliche oder methodische Qualität dieser Fahraufgaben. Inhaltlich gesehen, hat sich einerseits zwar der Straßenverkehr in diesen drei Jahrzehnten gewandelt, andererseits kann ein Anforderungs- bzw. Fahraufgabenkatalog aber immer nur die wichtigsten Anforderungen festschreiben, und hier sind auch in

langen Zeiträumen nur wenige gravierende Veränderungen zu erwarten.

Berücksichtigt man diese Ausgangsposition, so ist zunächst herauszustellen, dass der heute verwendete Fahraufgabenkatalog im Wesentlichen auf einer systematischen Erfassung von Verkehrsanforderungen aus Expertensicht beruht und für eine Reihe methodisch sinnvoll ausgewählter Prüforte Anfang der 1980er Jahre empirisch überprüft wurde. Die heutigen Fahraufgaben stellen also zum

damaligen Zeitpunkt eine repräsentative Auswahl der wichtigsten Fahraufgaben dar, die auch heute noch in weiten Teilen aktuell sein dürfte. Trotzdem ist die Repräsentativität des Fahraufgabenkatalogs aus heutiger Sicht zu überprüfen: Ist beispielsweise die von HAMPEL und KÜPPERS (1982) zugrunde gelegte Verkehrsdichte von 100 Fahrzeugen pro Stunde unabhängig von der Fahrtrichtung heute noch realistisch? In Polen fordert man derzeit Prüfstreckenabschnitte mit nicht weniger als 400 Fahrzeugen pro Stunde auf einer Fahrspur. Spiegeln sich relativ neue Verkehrsanforderungen wie die angemessene Nutzung von Kreisverkehren ausreichend in den Fahraufgaben wider? Sicherlich nicht. Eine inhaltliche Anforderungsanalyse des modernen Straßenverkehrs und die Ableitung von Schlussfolgerungen für die Aktualisierung des Fahraufgabenkatalogs erscheinen also auch aus methodischer Sicht unumgänglich und dringlich.

Wo liegen die Ansatzpunkte für die inhaltliche Modernisierung der Fahraufgaben, egal ob man sie zur Definition eines personenbezogenen Mindestanforderungsstandards oder zur Vorgabe eines prüfportbezogenen Standardanforderungsprofils nutzen will?

Inhaltlich gesehen erscheint es geboten, dass die Fahraufgaben nicht nur die vielfältigen Anforderungen des modernen Straßenverkehrs widerspiegeln, sondern mit Blick auf die nötige Beschränkung der zu prüfenden Fahraufgaben auch die Unfallsituation insbesondere bei den Fahranfängern berücksichtigen. Beachtet man dieses Gebot, das aus Sicherheitserwägungen und prüfungsökonomischen Gesichtspunkten resultiert, so fällt auf, dass Fahranfänger zwar besonders häufig außerorts auf Landstraßen tödlich verunglücken, die Anforderungen an die innerörtlichen Gegebenheiten des Prüforts durch die derzeitigen Fahraufgaben aber deutlich detaillierter vorgegeben werden als die außerörtlichen Anforderungen: Lediglich drei der 18 Fahraufgaben bzw. Anforderungen an den Prüfport beziehen sich explizit auf Außerortsfahrten; die diesbezüglichen Anforderungen werden dabei nur mit zwei vergleichsweise allgemeinen Kriterien („Strecken mit Kurven und unübersichtlichen Stellen“ sowie „Strecken mit Überholmöglichkeiten“) beschrieben. Hier sind wahrscheinlich Veränderungen notwendig, die vermutlich auf politischen Widerstand stoßen werden, weil sie einen höheren Prüfungsaufwand (längere Prüfungs- und Fahrzeiten, längere Prüfungsstrecken) und eine Abkehr von traditionellen, aber nicht sicherheitsrelevanten Prüfports bedeuten würden: Wie ließe sich sonst erklären, dass gerade Außerortsfahrten in der geforderten Auftretenshäufigkeit im derzeitigen Anforderungskatalog an

den Prüfport im Vergleich zu 1982 zurückgestuft wurden, obschon sie heute einen Schwerpunkt bei den Fahranfängerunfällen darstellen?

Methodisch gesehen stellt die in der Anlage 11 der Prüfungsrichtlinie aufgeführte „Tabelle der Fahraufgaben“ einen Anforderungskatalog zur Beurteilung örtlicher Gegebenheiten – nämlich am Prüfport und in seiner Umgebung – dar und (noch) keinen Anforderungskatalog an den Bewerber, obwohl auch ein bewerberbezogener Mindestanforderungsstandard bei den Anforderungen wünschenswert wäre (s. u.). Die Dualität und inhaltliche Bezogenheit örtlicher und personeller Anforderungsstandards erscheint sehr erstrebenswert: Selbst exzellente Fahraufgaben für den Bewerber nützen für die Verbesserung der Prüfungsqualität wenig, wenn der Fahrerlaubnisprüfer für ihre Durchführung keine örtlichen Möglichkeiten findet; genauso wenig nützen aber örtliche Gegebenheiten, die nicht systematisch für die Prüfung bewerberbezogener Fahraufgaben eingesetzt werden. Für beide Zwecke also, für die Einschätzung örtlicher Gegebenheiten zu Prüfungszwecken wie auch für die Einschätzung der Prüfungsleistungen des Bewerbers kann die vorliegende Fahraufgabentabelle als Ausgangs- und Bezugspunkt dienen. Daher liegt es nahe, diese Fahraufgabentabelle einer inhaltlichen und methodischen Analyse zu unterziehen und zu beurteilen, ob die Fahraufgaben ähnlich komplex und disjunkt formuliert sind. Eine Beurteilung ihrer Repräsentativität sei dagegen den Verkehrsexperten überlassen, obwohl ins Auge fällt, dass einige im modernen Straßenverkehr fast unvermeidbare und sicherheitsrelevante Fahraufgaben fehlen, denken wir beispielsweise an das Befahren von Kreisverkehren.

Eine erste inhaltsanalytische und methodische Betrachtung der Fahraufgabenliste zeigt die Notwendigkeit ihrer Restrukturierung und Weiterentwicklung, da inhaltliche Redundanzen und methodische Inkonsistenzen zu finden sind, deren Beseitigung die Prüfungsgestaltung, Prüfungsbeobachtung, Prüfungsbewertung und Prüfungsentscheidung erleichtern würden:

- Die Fahraufgaben haben unterschiedliche übergreifende inhaltliche Bezugspunkte (die Fahraufgaben 1 bis 17 operationalisieren Verhaltensanforderungen; die Fahraufgabe 18 „Autobahn in erreichbarer Nähe“ stellt eine Umgebungsanforderung dar, deren Verhaltensrelevanz nicht unmittelbar ersichtlich ist und deren Erfüllung schwierig erscheint).
- Die Fahraufgaben erscheinen hinsichtlich ihres Abstraktionsniveaus unterschiedlich komplex (z. B. stellt die Fahraufgabe „Befahren von Ein-

bahnstraßen mit der Möglichkeit des Linksabbiegens“ wohl eher ein seltenes Verkehrsereignis mit sehr konkreter Anforderungsstruktur dar, während die Fahraufgabe „Fahren außerorts, mit Überholmöglichkeiten“ häufig auftritt und sehr allgemein erscheint).

- Die Fahraufgaben überlappen sich teilweise (z. B. sind drei Fahraufgaben explizit dem Linksabbiegen gewidmet).
- Die Fahraufgaben erscheinen teilweise ähnlich bzw. schließen sich ein (z. B. die Fahraufgaben „Durchführen von Fahrstreifenwechsel, außerhalb des Kreuzungsbereichs“ und „Befahren von Straßen mit mehreren markierten Fahrstreifen für eine Richtung“).
- Die besondere Bedeutsamkeit einzelner sehr konkreter Fahraufgaben für die Verkehrssicherheit erscheint diskussionswürdig (z. B. Fahraufgabe „Befahren von Einbahnstraßen mit der Möglichkeit des Linksabbiegens“).
- Einzelne Fahraufgaben erscheinen unter den modernen Bedingungen des Straßenverkehrs unvermeidbar und müssten daher vermutlich nicht speziell vorgeschrieben werden, auch weil davon auszugehen ist, dass der Prüfer sie in seinem Ermessen ausreichend berücksichtigt (z. B. Fahraufgabe „Linksabbiegen auf Fahrbahnen mit Gegenverkehr“ oder Fahraufgabe „Anfahren (Einfädeln) in fließenden Verkehr vom Fahrbahnrand aus“, da das Einfädeln Bestandteil vielfältiger Fahrmanöver ist).

Fassen wir die bisherigen Ausführungen zu den Prüfungsinhalten zusammen. In einem pädagogisch anspruchsvollen Bildungssystem müssen die Prüfungen lehrzielorientiert (s. Kap. 2.3.4) gestaltet werden, d. h. sie müssen die Inhalte der Ausbildung in angemessener Form abbilden. Übertragen auf das bestehende System der Fahranfängervorbereitung bedeutet dies, dass die praktische Fahrerlaubnisprüfung Aufschluss darüber geben muss, ob der Fahrerlaubnisbewerber die Lehrziele der Fahrausbildung erreicht hat. Dieser prüfungsdidaktische Zusammenhang beinhaltet eine institutionelle und eine individuelle Perspektive.

Institutionell und übergreifend betrachtet, sind die Ausbildungsziele und -inhalte genauso wie die Prüfungsziele und -inhalte auf wissenschaftlicher Grundlage aus den Anforderungen des modernen Straßenverkehrs abzuleiten, empirisch zu überprüfen und bezogen aufeinander darzustellen. Diese Aufgabe wurde von HAMPEL und KÜPPERS (1982), die aus einer Reihe von bereits dargelegten Gründen von den vorliegenden Prüfungsrichtlinien und nicht von der Verkehrsrealität ausgingen,

nicht in Angriff genommen, und sie erscheint auch heute noch nicht zufrieden stellend gelöst. Es bestehen aber gute Aussichten, dass diese Aufgabe weiter bearbeitet wird und zu einer Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung führt: Der verkehrspolitische Wille zu einer Weiterentwicklung ist unverkennbar, die dazu notwendige wissenschaftliche Basis wird durch thematisch einschlägige Forschungsprojekte der BASt und der Technischen Prüfstellen bereitgestellt, und das Zusammenwirken aller an der notwendigen Weiterentwicklung beteiligten Interessengruppen ist durch modernisierte Arbeitsstrukturen erleichtert worden.

Individuell gesehen ist mit Blick auf jede praktische Fahrerlaubnisprüfung zu fordern, dass der Fahrerlaubnisprüfer die konkrete Prüfung so aufbaut und gestaltet, dass der Fahrerlaubnisbewerber Gelegenheit erhält, sein Wissen und Können zu zeigen und aus seinen Fehlern zu lernen. Dabei soll Prüfungsgerechtigkeit herrschen, d. h. die Prüfungsanforderungen bzw. -inhalte sind für alle Bewerber weitgehend zu vereinheitlichen. Die Verwirklichung dieses Anspruchs versucht man in Deutschland durch die Festlegung von Prüforten mit ähnlichen Verkehrsbedingungen zu erreichen. Die Wahl dieses Ausgangspunkts erscheint plausibel, hatten doch empirische Untersuchungen der Technischen Prüfstellen Anfang der 1970er Jahre gezeigt, dass der Prüfort einen entscheidenden Einfluss auf das Ergebnis der praktischen Fahrerlaubnisprüfung besitzen kann, was der gebotenen Gleichbehandlung der Fahrerlaubnisbewerber widerspricht. Trotzdem erscheint es methodisch gesehen mehr als fragwürdig, aus der heute vorliegenden Kriterienliste vorgeschriebener örtlicher Verkehrsbedingungen, selbst wenn man die Stichhaltigkeit dieser Liste an jedem Prüfort sorgfältig empirisch überprüft hätte, ohne weiteres auf gleiche Prüfungsanforderungen bei Bewerbern zu schließen, die diese örtlichen Gegebenheiten mit bewerbenspezifischen Prüfungsstrecken durchfahren. Dies gilt insbesondere, wenn man nicht kontrolliert, welche dieser örtlichen Gegebenheiten bzw. Fahraufgaben tatsächlich passiert bzw. absolviert wurden. Kurz gesagt: Der erste von HAMPE 1977 vorgeschlagene Schritt, um die Prüfung aller sicherheitsrelevanten Fahraufgaben in jeder praktischen Prüfung zu garantieren und Prüfungsgerechtigkeit herzustellen, wurde immer noch nicht gegangen; nach wie vor fehlt ein Katalog von repräsentativen Fahraufgaben, deren vollständige Bewältigung als Mindeststandard von allen Fahrerlaubnisbewerbern verlangt wird.

Die Festlegung von Prüforten, die lediglich gewünschte Prüfungsbedingungen bereithalten, kann

also die erforderlichen bewerberzentrierten Anforderungsstandards und Prüfungsdokumentationen nicht ersetzen. Gleichwohl stellen Prüforte mit vergleichbaren Verkehrsbedingungen aber eine grundlegende und unverzichtbare erste Standardisierungsstufe der Prüfungsanforderungen dar, auch wenn manche Prüforte nach Ansicht von Verkehrsexperten kein optimales Anforderungsprofil aufweisen. Die Vorzüge von vergleichbaren Prüforten liegen dabei auf der Hand: Sie strukturieren die Fahraufgaben vor und tragen damit zur methodischen Güte der praktischen Prüfung und zur Sicherung von Prüfungsgerechtigkeit bei; darüber hinaus präzisieren sie die Ausbildungsinhalte für die Fahrlehrer. Nicht zuletzt sichern die Prüforte die Mitwirkung der örtlichen Behörden bei der Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung und sollten auch deshalb im Prinzip beibehalten werden. Sobald aber die unverzichtbaren bewerberzentrierten Anforderungsstandards vorliegen, muss die Kriterienliste für die Prüforte in Abhängigkeit von der (Neu-)Festlegung der Fahraufgaben für die Bewerber aktualisiert werden. Weiterhin sind die Methoden zur Feststellung der Angemessenheit von Prüforten zu modernisieren: Zu der Zeit, als der wesentliche Teil der geltenden Prüfortbestimmungen erarbeitet und erprobt wurde, musste man beispielsweise die Verkehrsdichte auf Straßen noch mühselig mit Papier und Bleistift erfassen; heute erlauben es satellitengestützte Beobachtungssysteme, schnell an zuverlässige Informationen zur Verkehrsintensität zu gelangen.

Bei der anstehenden Aktualisierung der Fahraufgaben ist nicht auszuschließen, dass die Kriterienliste für die Prüforte (nicht der Fahraufgabenkatalog für die Bewerber, s.u.) in Teilen flexibilisiert bzw. regionalisiert werden muss. Hier ist an eine Ergänzung um spezielle Gefahrenstrecken gedacht, die eine Prüfung regionalspezifischer Anforderungen erlauben (z. B. Berg- und Gefällestrecken, Alleen, typische Wetter- und Straßenverhältnisse). Bislang wurden die Prüfungsinhalte in den vorliegenden Ausführungen – wie in der Bundesrepublik generell – methodisch gesehen immer unter Standardisierungsgesichtspunkten betrachtet, und es wurde vorausgesetzt, dass eine bundesweit einheitliche Festlegung der Inhalte aus Gründen der Prüfungsgerechtigkeit erstrebenswert sei. Allerdings bleibt zu fragen, ob nicht höherwertige Anforderungen an die Prüfungsinhalte wie ihr Bezug zu Sicherheitserfordernissen dem Einheitlichkeitsgebot Grenzen setzen können. Anders ausgedrückt: Der traditionellen Frage, ob eine völlige Vereinheitlichung der Prüfungsinhalte möglich sei, muss die Frage entgegengehalten werden, wie wünschenswert sie wäre. Falls die Antwort auf

diese provokante Frage dazu führt, dass regionalspezifische Gefahrenstrecken als Aufgaben der praktischen Fahrerlaubnisprüfung vorgeschrieben werden, wäre dies nicht als Verstoß gegen die Prüfungsgerechtigkeit oder gegen Standardisierungserfordernisse im weiteren Sinne zu werten: Die grundsätzlichen elementaren Fahraufgaben blieben für alle Bewerber in Deutschland gleich, und überall in Deutschland würden auch regionale Gefahrenstrecken geprüft. Wo lässt sich hier ein Nachteil gegenüber der heutigen Lösung finden, dass Gefahrenstrecken zufällig in die genutzten Prüfungsstrecken einfließen?

Die Unfallforschung zeigt, dass Fahranfänger vorrangig an örtlichen Unfallschwerpunkten bzw. regionalen Gefahrenstrecken verunglücken. Dies lässt es als lohnenswert erscheinen, neben prüfortübergreifenden Fahraufgaben auch komplexere fahrstreckenbezogene Inhalte im Sinne von ortsbekannten Gefahrenstrecken in die Fahrausbildung und in die praktische Fahrerlaubnisprüfung aufzunehmen, um alle Chancen für eine Reduzierung der Fahranfängerunfälle zu nutzen. Methodisch gesehen bedeutet dies, dass – künftig hoffentlich für jeden Bewerber einheitlich vorgegebene – Fahraufgaben in ortsbezogener Weise operationalisiert und kombiniert werden. Damit werden rechtlich gesehen Möglichkeiten eröffnet, eine prüfortspezifische Kombination dieser Fahraufgaben durch eine Ortsvorgabe im Sinne einer speziellen Gefahrenstrecke vorzuschreiben. Diesbezügliche Möglichkeiten werden derzeit im Modellprojekt „Regionalisierte protektive Fahranfängervorbereitung in Brandenburg“ („Regio-Protect 21“) erarbeitet und erprobt (IPV & TÜV | DEKRA arge tp 21, 2008). Das Vorhaben, das Befahren spezieller Gefahrenstrecken als Prüfungsinhalt zu definieren, darf nicht als Schritt auf dem Weg zu standardisierten Prüfungsstrecken missverstanden werden. Gegen derartige Fahrstrecken sprechen gewichtige Gründe (s. Kap. 4 und 7) und vor allem, dass sie einem adaptiven Prüfungskonzept im Wege stehen (s. folgendes Kap. 5.5).

Abschließend sei bemerkt, dass die Prüfungsanforderungen und insbesondere der Fahraufgabenkatalog eng mit den Ausbildungsinhalten und dem Lehrmittelangebot verzahnt sind. Veränderungen bei den Prüfungsinhalten genauso wie bei den nachfolgend diskutierten Beobachtungskategorien und Bewertungskriterien der praktischen Fahrerlaubnisprüfung müssen diese Verzahnung berücksichtigen und mit allen am System der Fahranfängervorbereitung Beteiligten sorgfältig und langfristig abgestimmt werden.

5.5 Prüfungsbeobachtung, Prüfungsbewertung und Prüfungsentscheidung

5.5.1 Zusammenhänge zwischen Prüfungsbeobachtung, Prüfungsbewertung und Prüfungsentscheidung

Die praktische Prüfung als Beurteilungs-, Entscheidungs-, Problemlöse- und Lernprozess

Zu Beginn des Kapitels 5 wurde dargelegt, dass die vorliegende rechtliche Systematik der praktischen Fahrerlaubnisprüfung durch eine testpsychologisch begründete methodische Systematik ergänzt werden muss und beide Systematiken sich widerspruchsfrei ergänzen sollten. Um dahin zu gelangen, muss man sich das pädagogisch-psychologische Wesen und die Inhalte der Prüfungsprozesse vergegenwärtigen, die bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung ablaufen. Dabei können wir am Kapitel 2.3.3 („Die praktische Fahrerlaubnisprüfung als Verhaltensbeobachtung“) anknüpfen.

Wie könnte man das psychologische Wesen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung beschreiben? Um eine Antwort auf diese Frage zu finden ist zu bedenken, dass die bereits dargestellte systematische Verhaltensbeobachtung ja nicht zweckfrei durchgeführt wird, sondern dem Fahrerlaubnisprüfer im Rahmen eines komplexen Leistungsbeurteilungsprozesses letztendlich dazu dient, eine methodisch fundierte Prüfungsentscheidung zu treffen. Die praktische Fahrerlaubnisprüfung stellt also psychologisch gesehen einen Beurteilungsprozess dar, der in eine Entscheidung mündet. Entscheidungen beruhen im Allgemeinen auf mehr oder weniger überlegtem, zielorientiertem, abwägendem und konfliktbewusstem Handeln, mittels dessen eine Person eine Wahl zwischen mindestens zwei Optionen treffen will oder muss. Man unterscheidet Entscheidungen hinsichtlich der Anzahl und definitorischen Verbindlichkeit der verfügbaren Optionen sowie bezüglich der Strukturiertheit und Komplexität des Entscheidungsprozesses (WICKENS & HOLLAND, 1999). Bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung verfügt der Prüfer über zwei genau vorgegebene Entscheidungsoptionen („Bestanden“ oder „Nicht bestanden“), von denen er eine in einem komplexen mehrstufigen Entscheidungsprozess auswählt. Sobald diese Entscheidungen häufiger getroffen werden müssen, und das ist bei den meisten Fahrerlaubnisprüfern der Fall, kann von einem gewissen Automa-

tismus bei der Entscheidungsfindung ausgegangen werden⁴³.

Die Entwicklung von Handlungsrouinen erleichtert dem Fahrerlaubnisprüfer das alltägliche Ausüben seiner Prüftätigkeit, weil diese Routinen seinen kognitiven Aufwand in der Entscheidungssituation mindern: Wenn die aktuelle Prüfungssituation mit den gespeicherten Entscheidungsschemata hinreichend übereinstimmt, wird die erwartete Prüfungsentscheidung aufgrund gewohnheitsmäßiger Präferenzen schnell und automatisch getroffen. Ein gewisser Automatismus im Entscheidungsprozess ist nicht nur ein Merkmal von „Routineentscheidungen“, sondern auch von „Stereotypen Entscheidungen“, einer zweiten Art von Entscheidungen, wenn man das Automatisierungsniveau als Unterscheidungsmerkmal wählt. Bei stereotypen Entscheidungen berücksichtigt man beim Treffen der Entscheidung zusätzlich erlernte Bewertungsschemata: Die Entscheidung beruht auf einer selektiven Informationsaufnahme sowie auf „eingeschliffenen“ Prozessen der Abwägung und der Inbezugsetzung von Informationen. Die geschilderten Automatismen stellen im Sinne einer effizienten Informationsverarbeitung durchaus nützliche Mechanismen dar, die der Tatsache gerecht werden, dass ausgewogene Entscheidungsprozesse im Alltag oft nicht möglich oder sinnvoll sind.

Weder das Ausführen von Routineentscheidungen noch das Treffen stereotyper Entscheidungen sind jedoch im Interesse der Verkehrssicherheit und aus Respekt vor der Persönlichkeit des Fahrerlaubnisbewerbers als übergreifendes Ziel des Prüferhandelns anzusehen, auch wenn natürlich beim Treffen von Prüfungsentscheidungen gesetzlich vorgegebene Bewertungsmaßstäbe zu berücksichtigen sind (s. Kap. 5.1).

Vielmehr werden vom Fahrerlaubnisprüfer „Reflektierte Entscheidungen“⁴⁴ im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben zum Prüfungsablauf erwartet. Re-

⁴³ Es ist in den Wirtschaftswissenschaften und in der Psychologie gut belegt, dass die Entscheidungsfindung von Menschen nicht rational und normativ unter Einbeziehung aller relevanten Informationen und unter Berücksichtigung ihrer Wahrscheinlichkeiten erfolgt, sondern nicht zuletzt von „Entscheidungsanomalien“ bestimmt wird (s. KIRCHLER, 1999), zu denen neben Routinen und Stereotypen auch die im Kapitel 2 beschriebenen Beobachtungs- und Beurteilungsfehler gehören.

⁴⁴ Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass man hinsichtlich des kognitiven Aufwands und des Automatisierungsniveaus auch noch „Konstruktive Entscheidungen“ unterscheidet, die den höchsten kognitiven Aufwand verursachen, weil dabei die Optionenbildung und die Konsequenzenbestimmung Teile des Entscheidungsprozesses sind. Diese Entscheidungsart muss im Hinblick auf die praktische Prüfung aber nicht betrachtet werden, weil hier die Optionen feststehen und die Konsequenzen einer falschen Prüfungsentscheidung bekannt sind.

flektierte Entscheidungen verlangen einen hohen kognitiven Aufwand und setzen ein explizites Nachdenken über die Entscheidungspräferenzen und die ihnen zugrunde liegenden Informationen voraus. Die Person, die eine Entscheidung zu treffen hat, greift also nicht auf gewohnheitsmäßige oder stereotype Präferenzen für Entscheidungsoptionen zurück, sondern die Präferenzbildung erfolgt anhand eines breiten Spektrums von Informationen aus der Umgebung, die im besten Falle zielgerichtet gesucht und verarbeitet werden, und von Gedächtnisinhalten, also dem angereicherten entscheidungsrelevanten Wissen.

Wie gelangt der Fahrerlaubnisprüfer nun bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zu reflektierten Prüfungsentscheidungen, und was bedeutet das für die anzuwendende Prüfungsstrategie? Um diese Frage zu beantworten, muss man an die Ausführungen zum psychologischen Wesen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung (s. o.) anknüpfen und sie erweitern: Die praktische Prüfung ist nicht nur als Leistungsbeurteilungsprozess anzusehen, an dessen Ende eine Prüfungsentscheidung steht, sondern sie stellt darüber hinaus insgesamt gesehen auch einen komplexen Entscheidungsprozess dar. Dem Prüfer ist vom Anfang der Prüfung an klar, dass man von ihm am Ende eine angemessene Entscheidung erwartet, und sein Prüfungshandeln ist an dieser Erwartung ausgerichtet. Die Anforderungen an sein Handeln werden von den psychologischen Strukturen und Inhalten von Beurteilungsprozessen sowie von weiteren Einflussfaktoren (z. B. Ziele und Werte des Prüfers, seine weitgehend vorgegebenen Bewertungsmaßstäbe und seine speziellen Abwägungsgründe) bestimmt und umfassen:

1. das Planen und Strukturieren der Prüfungs- bzw. der Beobachtungssituation (s. Kap. 2.4.2, auch „Klassifizieren“ genannt) anhand von Anforderungsstandards (s. Kap. 5.4) und mittels Projektierung der Prüfstrecke,
2. das systematische Beobachten des Bewerberverhaltens (s. Kap. 2.3.3) anhand der bereits genannten Beobachtungskategorien (s. Kap. 5.1),
3. die Interpretation und Bewertung des Bewerberverhaltens vor allem anhand der bereits genannten Bewertungskriterien und -maßstäbe (s. Kap. 5.1),
4. die Erarbeitung von Entscheidungspräferenzen und von Vorstellungen über die damit verbundene Entscheidungssicherheit und Begründbarkeit, weiterhin werden Überlegungen zur Überprüfungsnotwendigkeit dieser Entscheidungspräferenzen angestellt, diese Überlegun-

gen können wiederum zur Weiterentwicklung des Prüfungskonzepts bzw. zum Planen und Strukturieren neuer Beobachtungssituationen führen, und

5. das Treffen von Entscheidungen (einschließlich der endgültigen Prüfungsentscheidung).

Das (1) Planen und Strukturieren der Beobachtungssituation mittels Prüfstreckenprojektierung, das (2) Beobachten und (3) Bewerten des Bewerberverhaltens, das (4) Kontrollieren⁴⁵ der Bewertungs- und Entscheidungsgrundlagen sowie das (5) Entscheiden stellen also, grob und kurz gesagt, die fünf elementaren Handlungsanforderungen an den Fahrerlaubnisprüfer bei der Bewerberbeurteilung dar. Diese Anforderungen begründen und steuern das Handeln des Prüfers; ihre Bewältigung ist zugleich das Medium und der Prüfstein, an dem sich seine Prüfkompetenz zeigt. Ein Fahrerlaubnisprüfer, der diesen Anforderungen im Prozess der Beurteilung und Entscheidungsfindung gerecht wird, gelangt zu reflektierten Entscheidungen. Da man Kompetenz als das Vermögen definiert, Probleme erfolgreich zu lösen (WEINERT, 2001), stellen sowohl das Prüferhandeln, das sich auf Prüfkompetenz gründet, als auch das Handeln des Fahrerlaubnisbewerbers, das auf den Nachweis von Fahrkompetenz gerichtet ist (s. Kap. 5.4.), Problemlöseprozesse dar.

Es bleibt hinzuzufügen, dass man die praktische Fahrerlaubnisprüfung auch als Lernprozess für den Fahrerlaubnisbewerber wie auch für den Fahrerlaubnisprüfer verstehen kann. Der Bewerber wird die Prüfung schon aufgrund ihrer hohen Bedeutung für seinen sozialen Status und seine Mobilität nicht so leicht vergessen und sich vielleicht Hinweise des Prüfers auf optimierbare Merkmale des Fahrverhaltens nachhaltig aneignen bzw. sie sogar in seinem künftigen Handeln beherzigen. Prüfer, die sich dieser pädagogischen Chance bewusst sind und sie nutzen, betreiben mit ihrem Prüfverhalten eine „förderorientierte Diagnostik“, die auch einen Erkenntnisgewinn für den Bewerber erbringt. Beim Fahrerlaubnisprüfer hingegen kann die abschließende Prüfungsentscheidung psychologisch gesehen auch als Ergebnis von Lernprozessen gedeutet werden, die sich aus dem Sammeln und Verarbeiten von Beobachtungsdaten und Bewertungen ergeben.

⁴⁵ Begrifflich versteht man unter „Kontrollieren“ ein Überprüfen von Voraussetzungen, das auch eine gewisse Beherrschung dieser Voraussetzungen einschließt. Daher und auch um Assoziationen zum übergreifenden (Über-)Prüfen der Fahrkompetenz des Bewerbers zu vermeiden, sprechen wir lieber vom Kontrollieren der Bewertungs- und Entscheidungsgrundlagen als von ihrer Überprüfung.

Die praktische Prüfung als zirkulärer adaptiver Handlungsprozess

Die fünf beschriebenen Handlungskomponenten „Planen und Strukturieren“, „Beobachten“, „Bewerten“, „Kontrollieren“ und „Entscheiden“ könnte man in einem zirkulären Modell der Teilschritte des Prüfens anordnen (s. Bild 2.). Das Modell beschreibt den bei einer praktischen Fahrerlaubnisprüfung ablaufenden Beurteilungsprozess bzw. den damit verbundenen Prozess einer reflektierten Entscheidungsfindung; es erhebt aber hinsichtlich der dabei erforderlichen Handlungsschritte keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Dieser Beurteilungsprozess wird zu jedem Zeitpunkt von den vorgegebenen Rahmenbedingungen des Prüfungsablaufs sowie von den im konkreten Prüfungsverlauf gezeigten Leistungen des Bewerbers beeinflusst.

Da die Entscheidung darüber, ob eine Prüfung als bestanden gilt oder nicht, auf der Grundlage von verschiedenen Fahraufgaben sowie von vielen einzelnen Bewertungs- und Entscheidungsprozessen getroffen wird, wiederholt sich der dargestellte Zyklus entsprechend der zur endgültigen Entscheidungsfindung erforderlichen Beobachtungssituationen. Die dargestellten Teilschritte sind daher weder als disjunkt noch in ihrer dargestellten Reihenfolge als zwingend anzusehen. Sie laufen auch nicht notwendigerweise sukzessiv, sondern häufig simultan ab, weil sich die zu prüfenden Fahraufgaben zeitlich überschneiden können. Das Modell enthält daher Feedback- und Handlungsschleifen, nicht zuletzt auch weil es notwendig ist, einzelne Beobachtungssituationen in einer methodisch anspruchsvollen systematischen Verhaltensbeobachtung wie der praktischen Prüfung mehrfach zu realisieren (s. Kap. 2.3.3). Die Feedbackschleifen sind im Modell als wechselseitige Beziehungen zwischen den einzelnen Handlungskomponenten und der Wissensbasis des Prüfers für die adaptive Prüfstrategie dargestellt. Hieraus wird deutlich, dass die Wissensbasis, bestehend aus vorgegebenen Standards einerseits sowie aus im Prüfungsverlauf aufgenommenen Beobachtungen und erarbeiteten Bewertungen und Entscheidungspräferenzen andererseits, dem Prüfer als Referenzpunkt für sein fortlaufendes Prüfungshandeln dient. Die rekurrente Beziehung zwischen den Teilschritten „(1) Planen und Strukturieren der Beobachtungssituation“ und „(2) Beobachten des Bewerberverhaltens“ liegt darin begründet, dass in der Dynamik des Prüfungsverlaufs das Fortschreiten des Bewerberverhaltens und der Wandel der Verkehrssituation mit ihren Anforderungen nicht voneinander zu trennen sind: Der Prüfer plant zwar zunächst die relevanten Beobachtungssituationen, in denen er ein bestimmtes Verhalten beobachten

möchte; jedoch schreitet auch die Verkehrssituation voran, so dass er seine Beobachtungsabsichten unter Umständen unmittelbar weiterentwickeln muss.

Entscheidungsrelevante Prüfungssituationen bzw. Fahraufgaben werden also bei einer praktischen Fahrerlaubnisprüfung mehrfach durchlaufen, bevor sie in eine methodisch begründete Prüfungsentscheidung münden. Es kann auch erforderlich werden, einzelne Handlungsschritte in späteren Prüfungsphasen nochmals zu wiederholen, um damit auf neue Anforderungen im Prüfprozess zu reagieren (z. B. wenn ein Fahrfehler aufgetreten ist, der nicht eindeutig bewertet werden kann). Wenn der Fahrerlaubnisprüfer bezogen auf verschiedene Fahraufgaben den dargestellten Handlungszyklus mehrfach durchläuft, bevor er zu einer inhaltlich begründeten und methodisch anspruchsvollen, d. h. „reflektierten“ Prüfungsentscheidung kommt, sprechen wir von einer „adaptiven Prüfstrategie“, die als angemessene methodologische Antwort auf die flexiblen Prüfungsbedingungen und -anforderungen in der lebensweltlich strukturierten Domäne „Straßenverkehr“ anzusehen ist. Bevor die testpsychologischen Hintergründe des Begriffs „adaptive Prüfstrategie“ erörtert werden, sollen zwei Beispiele illustrieren, was inhaltlich unter einer solchen Prüfstrategie zu verstehen ist. Grundsätzlich beinhaltet der Begriff „adaptive Prüfstrategie“, dass aus

- (1) der situationsspezifischen Anforderungscharakteristik bestimmter Prüfungs- bzw. Fahraufgaben bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung und
- (2) dem Verhalten des Bewerbers bei der Bewältigung dieser Aufgaben

Einflüsse auf das weitere Vorgehen des Fahrerlaubnisprüfers bei der Prüfungsgestaltung resultieren.

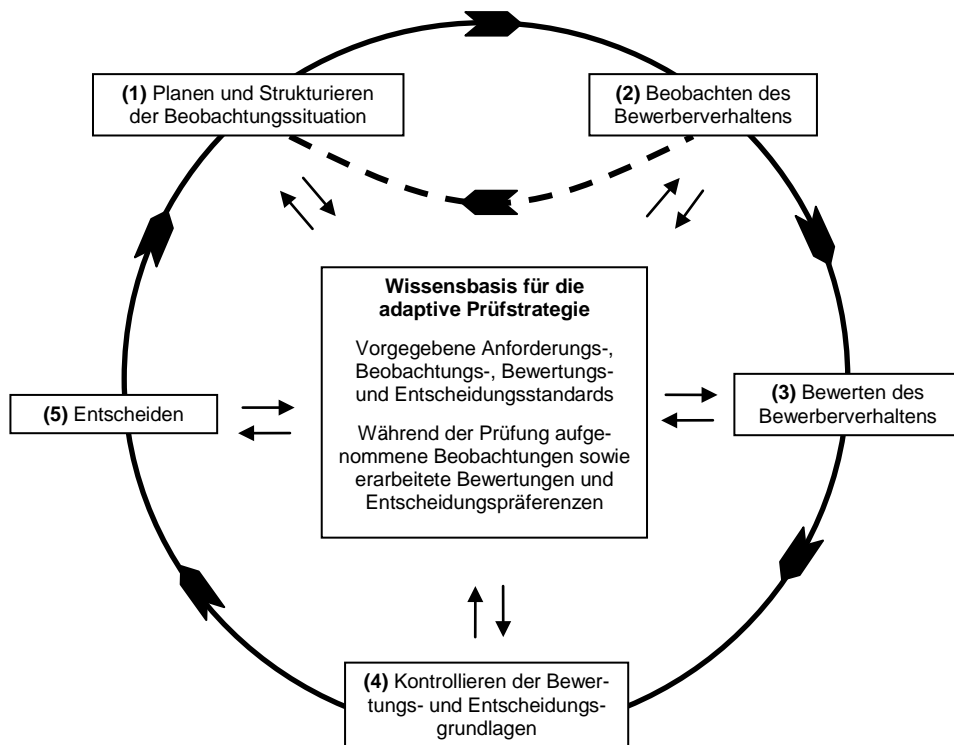


Bild 2: Zirkuläres Modell der Handlungsschritte einer adaptiven Prüfstrategie

(zu 1) Wenn der Bewerber z. B. die Fahraufgabe „Durchführen von Fahrstreifenwechseln (außerhalb des Kreuzungsbereichs)“ durchführt (s. Kap. 5.4), so sind die Anforderungen, die diese Aufgabe an ihn stellt, immer von den situativen Verkehrsbedingungen abhängig. So könnte ein durchgeführter Fahrstreifenwechsel in Ermangelung von weiteren Verkehrsteilnehmern nur geringe Anforderungen im Hinblick auf die Verkehrsbeobachtung und Fahrzeugpositionierung gestellt haben. Der Fahrerlaubnisprüfer wird diesen erleichternden Sachverhalt registrieren und im weiteren Verlauf der Prüfung versuchen, einen weiteren Fahrstreifenwechsel bei einem höheren Verkehrsaufkommen vom Bewerber zu fordern. Der Prüfer variiert also die Prüfungsbedingungen bei einer Fahraufgabe systematisch in Abhängigkeit von vorhergehenden Prüfungsbedingungen (BIEDINGER, 2007).

(zu 2) Bewältigt der Bewerber die Fahraufgabe „Durchführen von Fahrstreifenwechseln (außerhalb des Kreuzungsbereichs)“ nicht zufrieden stellend, weil er beispielsweise die Verkehrsbeobachtung vernachlässigt und den Sicherheitsabstand unterschreitet, so wird der Fahrerlaubnisprüfer versuchen, dem Bewerber in einer ähnlichen Situation eine weitere Chance zu geben, das gewünschte Verhalten zu zeigen. Mit dem Versuch, eine solche ähnliche Situation zu planen und herbeizuführen,

adaptiert der Prüfer den weiteren Prüfungsverlauf an die gezeigten Prüfungsleistungen und überprüft (s. o., Teilschritt „Kontrollieren“ im Modell) die Berechtigung seiner situativen Entscheidungspräferenz (in diesem Fall „Nicht bestanden“ wegen der begangenen Fahrfehler) in einer weiteren Anforderungssituation. Ein anderes Beispiel für die Adaptivität des Prüferhandelns im Hinblick auf das Bewerberverhalten ist die Reaktion des Prüfers auf einen „erheblichen Fehler“: Eine „Todsünde“ kann nicht durch gute Leistungen bei anderen Aufgaben kompensiert werden, vielmehr besteht das adaptive Vorgehen in diesem Fall im sofortigen Abbruch der Prüfung.

Die praktische Prüfung: „adaptive Testen“ vs. „adaptive Prüfstrategie“

Nun zu den testpsychologischen Hintergründen des „adaptiven Testens“ und der notwendigen Abgrenzung vom hier geprägten Begriff der „adaptiven Prüfstrategie“. Neben konventionellen Testverfahren, die eine sukzessive Abarbeitung gestellter Aufgaben in einer für alle Bearbeiter gleichen Reihenfolge erfordern, gibt es als methodische Alternative die lösungsabhängigen Testverfahren. Die dahinter verborgene Grundidee ist, dass dem Bearbeiter nur solche Aufgaben vorgegeben werden, die es gestatten, ihn in seinem Fähigkeitspektrum zu differenzieren. Während die Effektivität

tät konventioneller Tests dadurch sinkt, dass sowohl für den Probanden zu leichte als auch zu schwierige Aufgaben wenig trennscharf und folglich wenig informativ sind, wird die Effektivität lösungsabhängiger Testverfahren dadurch gesteigert, dass das Antwortverhalten als Information genutzt wird und die Reihung der Aufgaben beeinflusst. Durch diese methodische Besonderheit ist die Messgenauigkeit antwortabhängiger Testverfahren auch in den Extrembereichen des gemessenen Merkmals konstant.

Prinzipiell gibt es zwei Zugänge zum lösungsabhängigen Testen. Der erste Zugang ist das „sequenzielle Testen“, bei dem die Aufgabenreihenfolge vom Testkonstrukteur vorgegeben ist, der Test jedoch beim Erreichen eines kritischen Wertes und somit der gegebenen Möglichkeit, über das Testergebnis zu entscheiden, abgebrochen werden kann. Der zweite Zugang ist das „adaptive Testen“, bei dem die Aufgabenreihenfolge nicht festgelegt ist, sondern gemäß den vom Probanden erbrachten Lösungen gestaltet wird. Dieser Zugang stellt den flexibleren Testprozess dar, da er in hohem Maße durch das Lösungsverhalten der Bearbeiter beeinflusst wird.

Die Auswahl, Reihenfolge und Anzahl der in adaptiven Testverfahren zu bearbeitenden Aufgaben werden durch bestimmte Algorithmen berechnet, die aus probabilistischen Testmodellen abgeleitet sind. Dadurch gestaltet sich die Entwicklung adaptiver Tests aufwendiger als die Konstruktion eines klassischen Tests (BORTZ & DÖRING, 2002). Nach FISSENI (2004, S. 290) müssen die Aufgaben eines adaptiven Tests bestimmten Anforderungen genügen:

1. Der Aufgabenpool eines adaptiven Tests muss Aufgaben beinhalten, die alle Schwierigkeitsstufen repräsentieren. Nur so ist die genaue Einordnung der Fähigkeit eines Bearbeiters auf der Merkmalsdimension möglich.
2. Die Aufgaben müssen empirisch auf Homogenität geprüft worden sein, d. h. es muss gesichert werden, dass alle Aufgaben Indikatoren der gleichen latenten Dimension sind. Außerdem müssen Schätzungen der Aufgabenparameter (z. B. ihrer Schwierigkeit) vorliegen.

Liegen Aufgaben vor, die diesen Anforderungen genügen, so verläuft ein adaptiver Test folgendermaßen: Die Testdurchführung beginnt mit einer Testaufgabe mittlerer Schwierigkeit. Wenn diese Testaufgabe gelöst wurde, erhält der Bearbeiter eine schwierigere Aufgabe, wurde sie dagegen nicht gelöst, so erhält er eine leichtere Aufgabe. Nachdem in der Anfangsphase des Tests die Fähigkeit der Person grob auf einen bestimmten Fä-

higkeitsbereich eingegrenzt wurde, erfolgt im weiteren Verlauf des Tests die Aufgabenauswahl nach Schätzung des Fähigkeitsparameters der Person. Nach FISSENI (2004) haben adaptive Testverfahren den Vorteil, dass der Testprozess rationalisiert wird, d. h. mit einer kleineren Aufgabenanzahl kann ähnlich genau gemessen werden wie mit längeren klassisch konstruierten Tests. Weitere Vorteile liegen in der höheren Messgenauigkeit in den Extrembereichen sowie in den geringeren Motivationsseinbußen der Testperson durch Frustration oder Langeweile. Genau diese Anpassung der Aufgabenschwierigkeit an das Fähigkeitsniveau der Person kann nach FISSENI jedoch auch ein Problem darstellen, da beispielsweise die „Aufwärmphase“ des Tests im Sinne einer Vorgabe einiger leichter Testaufgaben entfällt.

Inwieweit ist nun die praktische Fahrerlaubnisprüfung einem adaptiven Testverfahren ähnlich? Betrachtet man zunächst nur das übergeordnete Testmodell, so gleicht die praktische Fahrerlaubnisprüfung eher einem probabilistischen Test als einem klassischen Testverfahren, denn es wird aus beobachtetem Verhalten auf das zugrunde liegende Merkmal „Befähigung zum Führen eines Kraftfahrzeugs“ geschlossen, ohne dass das Testergebnis direkt als Merkmalsausprägung betrachtet wird. Analysiert man die Anforderungsstrukturen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung genauer, so findet man keine Testaufgaben im engeren Sinne: Es sind keine klar voneinander abgrenzbaren und hinsichtlich ihrer psychometrischen Parameter evaluierten Testaufgaben vorhanden, und somit sind einzelne Fahraufgaben auch nicht wie für ein adaptives Testverfahren notwendig nach ihrer Schwierigkeit zu klassifizieren. Eine Auswahl und Reihung von Testaufgaben anhand ihrer Schwierigkeit kann somit nicht erfolgen. Angesichts eines hervorstechenden Merkmals der praktischen Fahrerlaubnisprüfung, nämlich des dort vorhandenen Ermessensspielraums des Fahrerlaubnisprüfers bei der Aufgabenbewertung, ist vielmehr zu hinterfragen, inwieweit man bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung überhaupt von einem Testverfahren sprechen kann. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass keine möglichst genaue Lokalisation eines Testbearbeiters auf einem Fähigkeitskontinuum angestrebt wird, sondern lediglich eine binäre Entscheidung, also eine Einteilung in „Können“ und „Nichtkönnen“. Insofern ist die Differenzierung in den Extrembereichen der Fähigkeit weniger wichtig als eine Differenzierung im kritischen Bereich, also an der Grenze zwischen „Könnern“ und „Nichtkönnern“.

Wenn auch die praktische Fahrerlaubnisprüfung offensichtlich nicht als adaptiver Test anzusehen

ist, so lassen sich trotzdem Merkmale des Prüfungsverlaufs bzw. der Prüfungsstrategie quasi als „adaptiv“ beschreiben: „Adaptiv“ bedeutet in diesem Sinne, dass aus dem Verhalten des Bewerbers bei bestimmten Fahraufgaben bzw. Prüfungsbestandteilen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung Einflüsse auf die weitere Prüfungsgestaltung durch den Fahrerlaubnisprüfer resultieren (s. o.). Dies wird jedoch nicht wie bei einem wirklichen adaptiven Test so weit geführt, dass das richtige Verhalten in einer schwierigen Verkehrssituation dazu führt, dass im weiteren Prüfungsverlauf nur noch schwierigere Verkehrssituationen aufgesucht werden, um genau herauszufinden, wie gut dieser Bewerber befähigt ist. Vielmehr fällt die Anpassung des Prüfungsverlaufs vorrangig bei ambivalenten Prüfungsleistungen ins Gewicht, also wenn noch keine gültige Prüfungsentscheidung getroffen werden kann.

Eine Voraussetzung für ein solches adaptives Vorgehen ist die beim Fahrerlaubnisprüfer vorhandene Fähigkeit, die Schwierigkeit von Verkehrssituationen einzuschätzen und darüber hinaus vorzuplanen. Da einzelne Fahraufgaben wie z. B. ein Fahrstreifenwechsel nicht per se eine bestimmte Schwierigkeit haben, sondern diese immer von den jeweiligen Verkehrs- und Witterungsverhältnissen abhängig ist, muss die Schwierigkeit einzelner Aufgaben in jeder Prüfung aktuell abgeschätzt werden. Der Fahrerlaubnisprüfer leistet damit in jeder Prüfung aufs Neue das, was bei konstruierten adaptiven Tests im Rahmen der Testentwicklung und der Testdurchführung geschieht: Er schätzt die Schwierigkeit der Aufgaben ein, er schließt von dem beobachteten Verhalten des Bewerbers bei als unterschiedlich schwierig definierten Fahraufgaben auf die zugrunde liegende Fähigkeit des Bewerbers, ein Kraftfahrzeug im Sinne der gesetzlichen Vorgaben angemessen zu führen, und er plant bei Entscheidungsunsicherheiten das Aufsuchen bestimmter Verkehrssituationen einer bestimmten Schwierigkeit, um zu einer Entscheidung kommen zu können, ob es sich bei dem Bewerber um einen „Könner“ oder um einen „Nichtkönner“ handelt. Er folgt also einer adaptiven Prüfstrategie, ohne dass die praktische Fahrerlaubnisprüfung damit als adaptiver Test anzusehen wäre.

Konsequenzen der Konzeptionalisierung der praktischen Prüfung als „adaptive Prüfstrategie“

Im Kapitel 2 („Methodische Grundlagen“) und im Kapitel 5.4 („Prüfungsinhalte“) wurde dargestellt, dass die praktische Fahrerlaubnisprüfung vor allem aus Validitätsgründen nicht auf standardisierten Fahrstrecken, sondern in einem lebensweltlichen Kontext stattfindet und dieser Umstand die

Beschreibung detaillierter Fahraufgaben vor allem bei der Prüfungsfahrt erschwert. Der Verzicht auf standardisierte Fahrstrecken bedeutet, dass der Fahrerlaubnisprüfer entsprechend der adaptiven Prüfstrategie während des Prüfungsablaufs Planungs- und Projektierungsaufgaben zur Fahrstrecke wahrnehmen muss. Dies setzt aber voraus, dass die Beobachtungen nicht, wie bei experimentellen Beobachtungen üblich, zunächst dokumentiert und später ausgewertet werden, sondern fortlaufend zu den Beobachtungen auch Bewertungen produziert und verarbeitet werden müssen. Dadurch werden beträchtliche mentale Arbeitskapazitäten gebunden, die nicht mehr für die Prüfungsdokumentation zur Verfügung stehen. Demzufolge können einerseits keine hohen Anforderungen an die Prüfungsdokumentation gestellt werden; andererseits verliert die Prüfungsdokumentation aufgrund der bereits sukzessiv vorgenommenen Bewertungen und ihrer Berücksichtigung im Handlungsschritt „Kontrollieren“ an methodischer Bedeutung für die Prüfungsentscheidung.

Die Aussichten, das geschilderte methodische Vorgehen grundsätzlich und mit methodischem Gewinn beispielsweise durch eine technische Aufzeichnung der Prüfung und eine nachlaufende spätere Auswertung ändern zu können, halten wir für sehr gering: Zum einen können Aufzeichnungen nur schwerlich den ganzheitlichen Eindruck einer Verkehrssituation vermitteln, den man braucht, um die für die Prüfungsentscheidung notwendige Abwägung der Sicherheitsbedeutung von Gefahrensituationen vorzunehmen. Zum anderen mögen bewertende Rückmeldungen des Prüfers an den Bewerber zwar unter Objektivitätsgesichtspunkten wenig wünschenswert erscheinen; eine Prüfung ohne derartige Rückmeldungen erscheint aber genauso wenig denkbar, weil der Prüfer zur weiteren (adaptiven) Ausgestaltung der Prüfungsfahrt Fahrweisungen geben muss und der Bewerber damit immer Bewertungen assoziiert. Eine praktische Prüfung ohne realzeitliche (und damit auch zu hinterfragende) Bewertungen wird es daher genauso wenig geben wie ein Fußballspiel, bei dem der Schiedsrichter nach dem Schlusspfiff seine Arbeit aufnimmt. Vielmehr wird im Kapitel 5.5.3 noch gezeigt, dass Bewertungen normalerweise im Verlauf der Prüfung im Rahmen von Deutungsprozessen vom Prüfer selbst in Frage gestellt werden und in angemessene Prüfungsentscheidungen münden.

Will man grundsätzlich an der bewährten Gestaltung der praktischen Prüfung und damit an der gleichzeitigen Durchführung von Fahrstreckenprojektierung, Beobachtung, Bewertung und Dokumentation festhalten sowie eine hohe psychomet-

rische Qualität der Prüfung gewährleisten, müssen nicht nur die Fahraufgaben, sondern auch die Beobachtungskategorien und die Bewertungskriterien modernisiert und gestrafft werden. Weiterhin müssen methodische Kompromisse eingegangen werden bzw. Prioritätensetzungen bei den Anforderungen an den Prüfer erfolgen, also hinsichtlich der Streckenprojektierung, Verhaltensbeobachtung, Prüfungsbewertung und Prüfungsdokumentation. Schließlich muss präzise dargelegt werden, wie die Prüfer durch die Befugnisausbildung (einschließlich der darin enthaltenen praktischen Ausbildungselemente) und die Fortbildung (einschließlich notwendiger Supervisionselemente) in die Lage versetzt werden, die oben genannten Aufgaben zeitgleich und mit hoher Qualität zu bewältigen.

5.5.2 Prüfungsbeobachtung

Bereits im Kapitel 2 wurde dargestellt, was man unter einer „Beobachtung“ versteht, und die praktische Fahrerlaubnisprüfung wurde als teilnehmende Fremdbeobachtung gekennzeichnet, die ohne die Nutzung technischer Mittel zur Aufzeichnung durchgeführt wird. Weiterhin wurden typische Beobachtungsfehler beschrieben wie auch Möglichkeiten, sie zu vermeiden. Als Ansatzpunkte, Beobachtungen auf hohem methodischen Niveau durchzuführen, wurden die methodische Planung bzw. methodenkritische Bewertung (1) der Konzeption und Strukturierung der Beobachtungssituation, (2) der Dokumentation der in der Beobachtungssituation gewonnenen Daten und (3) der Auswertungsmethodik genannt. Im Kapitel 5.5.1 wurde eine Beobachtungskonzeption abgeleitet („adaptive Prüfstrategie“), und schließlich wurde das Beobachten als Element einer fünfteiligen Schrittfolge im Beurteilungs- bzw. Entscheidungsprozess des Fahrerlaubnisprüfers bei der Bewerberbeurteilung gekennzeichnet. An dieser Stelle wollen wir nun anknüpfen und die „Feinmechanik“ des Beobachtens einschließlich der diesbezüglichen Standardisierungsmöglichkeiten näher betrachten. Dabei gehen wir davon aus, dass die Beobachtungssituation am Anfang der praktischen Prüfung durch den natürlichen Beobachtungskontext (Prüfungsfahrzeug und Verkehrsumgebung des Prüferts) sowie durch die Prüfungs- bzw. Fahraufgaben gemäß Prüfungsrichtlinie und die Prüferanweisungen (s. Kap. 5.4) ausreichend und angemessen strukturiert ist: Sowohl dem Fahrerlaubnisprüfer als auch dem Fahrerlaubnisbewerber sind sowohl die Prüfungssituation als auch die Aufgabenstellung bekannt; die Prüfung und damit das Beobachten des Bewerberverhaltens beginnt.

Die wesentliche Grundlage des Beobachtens stellt das Wahrnehmen dar; „Wahrnehmen“ ist zugleich als Oberbegriff für das „Beobachten“ anzusehen. Beim Wahrnehmen nimmt man mit Hilfe der Sinnesempfindungen filternd Informationen auf und entschlüsselt sie. Das Filtern bezieht sich dabei nicht nur auf die bereits genannten Beobachtungsfehler, sondern vor allem auf die absichtliche, aufmerksam-selektive Art des Wahrnehmens, die ganz bestimmte Aspekte des Beobachtungsgegenstands auf Kosten der Erfassung von anderen Aspekten in den Fokus der Aufmerksamkeit stellt. Gegenüber dem üblichen Wahrnehmen erscheint das Beobachten also planvoller und selektiver; es ist von einer Suchhaltung bestimmt und von vornherein auf die Möglichkeit der Auswertung des Beobachtens im Sinne der überprüfenden Absicht gerichtet. Das Beobachten des Bewerberverhaltens durch den Fahrerlaubnisprüfer ist damit kein passives Auf-sich-einströmen-Lassen von Sinnesreizen, sondern eine Form des aktiven Sich-Aneignens der Prüfungsrealität, d.h. der Prüfer gibt seinen Sinneswahrnehmungen eine Richtung (im wesentlichen das Fahrverhalten des Bewerbers), ordnet diese Wahrnehmungen im Hinblick auf einen bestimmten Zweck (Treffen einer angemessenen Prüfungsentscheidung) mit der Absicht, sein weiteres Prüfhandeln an den Informationen, die er auf diese Weise erhält, zu orientieren (adaptive Prüfstrategie).

Wenn das Beobachtungshandeln des Prüfers diesen Zweck erfüllen soll und darüber hinaus Fahrerlaubnisprüfungen einem einheitlichen methodischen Vorgehen folgen sollen, um Prüfungsgerechtigkeit und eine hohe Methodengüte zu sichern, muss man Beobachtungskategorien für die Beobachtung festlegen. Beobachtungs- bzw. – da der Prüfer das Verhalten des Bewerbers beobachtet – Verhaltenskategorien richten das Beobachtungshandeln des Prüfers aus und verengen es auf die für die Prüfungsentscheidung bedeutsamen Aspekte des Bewerberverhaltens. Sie erfüllen damit zwei wichtige Funktionen: Einerseits reduzieren sie die vom Prüfer zu verarbeitenden Informationen, insbesondere wenn sie in überschaubarer Zahl vorliegen und eine angemessene Komplexität aufweisen, und entlasten ihn damit. Andererseits tragen sie zur Objektivierung der Informationsverarbeitung bei.

Beobachtungskategorien werden in der rechtlichen Systematik der praktischen Fahrerlaubnisprüfung im Wesentlichen übergreifend für die Prüfungsfahrt durch die Anlage 7 Nr. 2.1.5 FeV sowie im Detail durch die Anlagen 3 (für die Grundfahraufgaben) und 10 (für die Prüfungsfahrt) der Prüfungsrichtlinie bestimmt. Für die Prüfungsfahrt als wesentli-

chen Teil der praktischen Prüfung ist gemäß Anlage 7 Nr. 2.1.5 FeV zunächst allgemein festgelegt, dass der Fahrerlaubnisprüfer seine Wahrnehmung auf die Suche von Indizien für

- ein selbständiges, verkehrsgerechtes und sicheres Führen des Prüfungsfahrzeugs,
- ein defensives, rücksichtsvolles, vorausschauendes und dem jeweiligen Verkehrsfluss angepasstes Fahrverhalten,
- eine gesetzestreue, umweltbewusste und energiesparende Fahrweise und
- Gefahren vermeidende und abwehrende Verhaltensweisen

richten soll. Anschließend werden, einerseits orientiert an verschiedenen Prüfungsphasen („Fahrtechnische Vorbereitung“ einschließlich Sicherheitskontrolle, „Fahrtechnischer Abschluss der Fahrt“) und andererseits an Fahraufgaben ausgerichtet (für die eigentliche Prüfungsfahrt im engeren Sinne) 15 verschiedene strukturierende Bezugspunkte für das vom Prüfer zu beobachtende Verhalten genannt. Dass es sich dabei um Beobachtungs- bzw. Verhaltenskategorien handelt, geht aus der Überschrift hervor: „Insbesondere ist bei den nachfolgenden Punkten auf richtige Verhaltensweisen, Handhabung bzw. Ausführung zu achten“, d. h. das jeweils bezeichnete Verhalten ist zu beobachten. Die in der Anlage 7 Nr. 2.1.5 FeV benannten 15 Bezugspunkte werden in der Anlage 10 zur Prüfungsrichtlinie wieder aufgegriffen. Diese Anlage mit der komprimierten Form der Darstellung von Beobachtungskategorien wurde mit der Prüfungsrichtlinie von 2004 bereitgestellt und soll nun unter methodischen Gesichtspunkten etwas genauer betrachtet werden.

Zunächst ist festzuhalten, dass den in der Anlage 10 zur Prüfungsrichtlinie aufgeführten Beobachtungskategorien (1) „Allgemeine Hinweise“ vorangestellt werden: „Die Prüfungsfahrt ist wesentlicher Bestandteil der praktischen Prüfung. Dabei gelten die nachstehenden Anforderungen.“ Warum die Prüfungsfahrt an dieser Stelle als „wesentlicher Bestandteil“ der Prüfung herausgehoben wird, erschließt sich dem Methodiker nicht ohne weiteres: Die methodische Bedeutsamkeit eines Prüfungselements kommt testpsychologisch gesehen in seinem Gewicht bei der Bewertung zum Ausdruck, und in diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass ein Versagen bei den Grundfahraufgaben genauso gut zum Nichtbestehen der praktischen Prüfung führen kann wie ein Versagen bei den Fahraufgaben der Prüfungsfahrt im engeren Sinne.

Allerdings erscheint der Hinweis auf die besondere Bedeutung der Prüfungsfahrt an dieser Stelle als unschädlich; kritisch ist dagegen zu sehen, dass die (2) „Fahrtechnische Vorbereitung“ in Anlage 7 Nr. 2.5.1 FeV („Bewertung der Prüfung“, hier werden allerdings eher Regeln für die Prüfungsentcheidung als für die Bewertung in unserem Sinne genannt, s. u.) als eigenständiges Prüfungselement neben der Prüfungsfahrt aufgeführt wird, während in der Anlage 10 der Prüfungsrichtlinie eine Abgrenzung der Prüfungsfahrt im engeren Sinne von anderen Prüfungselementen nicht sichtbar wird. Außerdem bleibt zu fragen, warum in der Anlage 7 Nr. 2.5.1 FeV der (16) „Fahrtechnische Abschluss der Fahrt“ nicht erscheint, der inhaltlich und methodisch gesehen das Pendant zur Fahrtvorbereitung darstellt.

Abgesehen von der fahrtechnischen Vor- und Nachbereitung der Prüfungsfahrt, die inhaltlich gesehen vor allem Verhaltenskategorien im Zusammenhang mit der Fahrzeugbedienung enthalten, fallen unter den insgesamt 15 genannten Beobachtungskategorien noch andere Verhaltenskategorien auf, die sich auf die Handhabung des Prüfungsfahrzeugs beziehen. Dazu gehören (3) „Lenkradhaltung“, (5) „Gangwechsel“ und (7) „Automatische Kraftübertragung“, von denen (3) und (7) nur in lapidarer Weise den Beobachtungsgegenstand bezeichnen, ohne auf besonders zu beachtende Verhaltensweisen hinzuweisen. Auch die Beobachtungskategorie (4) „Verhalten beim Anfahren“ beschränkt sich – neben dem Hinweis auf die notwendige Verkehrsbeobachtung – auf das Verhalten bei der Fahrzeugbedienung („Bereits nach etwa einer Fahrzeuglänge soll er in den zweiten Gang schalten“). Gleiches gilt für die Kategorie (6) „Steigungen und Gefällstrecken“, bei der „die richtige Handhabung des Fahrzeugs in Steigungen und Gefällstrecken ... mit abgestimmter Bedienung von Gas, Kupplung und Bremsen“ beobachtet werden soll.

Insgesamt gesehen drängt sich dem aus methodischer Perspektive blickenden Betrachter, der die herrschende Rechtssystematik einmal außer Acht lässt, die Frage auf, warum die sieben genannten Beobachtungskategorien, die

- allesamt ihren inhaltlichen Schwerpunkt in der Handhabung des Prüfungsfahrzeuges haben,
- hinsichtlich ihrer Verhaltensspezifik wenig oder gar nicht ausdifferenziert sind und
- vermutlich für die Verkehrssicherheit – verglichen mit dem Fahrverhalten bei der Bewältigung der Fahraufgaben bei der Prüfungsfahrt – wenig Bedeutung haben,

der besseren Übersicht halber und um die Sicherheitsbedeutung zu akzentuieren nicht zu einer Beobachtungskategorie „Fahrzeugbedienung“ zusammengefasst werden? Hinsichtlich der Sicherheitskontrolle wäre abzuwägen, ob es überhaupt einer Konkretisierung im Sinne von Beobachtungskategorien (s. Anl. 10 Nr. 2.2 PrüfRiLi) bedarf, um die Verkehrssicherheit oder auch nur eine fachliche Orientierung des Prüfers zu gewährleisten, der in Deutschland über eine solide Befugnisausbildung verfügt. Um den vorliegenden Vorschlag zur inhaltlichen Straffung der Beobachtungskategorien zu illustrieren, sei nachfolgend noch einmal anhand der Anlage 10 der Prüfungsrichtlinie tabellarisch dargestellt, welche der gegenwärtigen Beobachtungskategorien aus unserer Sicht zur Kategorie „Fahrzeugbedienung“ zusammengefasst werden könnten (s. Tab. 6).

Es sei angemerkt, dass in einigen Beobachtungskategorien, die zur „Fahrzeugbedienung“ zusam-

mengefasst wurden oder diese betreffen, Aspekte der umweltschonenden Fahrweise als zu beobachtende Verhaltensweisen genannt werden:

- rechtzeitiges Schalten in (4) „Verhalten beim Anfahren“ und (5) „Gangwechsel“,
- Motorabschalten bei längerem Halt in (12) „Verhalten an Kreuzungen, Einmündungen, Kreisverkehren und Bahnübergängen“,

vor einem absehbaren Anhalten ... ohne Gas und ohne Zurückschalten den Schwung nutzen und das Fahrzeug rollen lassen, unnötiges Bremsen und Beschleunigen vermeiden in (15.1) „Vorausschauendes Fahren“).

Dies deutet auf die Möglichkeit hin, umweltschonendes Fahrverhalten, dass sich in der Regel in der Fahrzeugbedienung zeigt, in den Beobachtungskategorien auch unter dem Aspekt der Fahrzeugbedienung zu operationalisieren.

- (2) *Fahrtechnische Vorbereitung*: Vor Beginn der Fahrt ist auf die richtige Einstellung des Sitzes einschließlich der Kopfstütze und ggf. des Lenkrads, das Anlegen des Sicherheitsgurts, die ordnungsgemäße Einstellung der Rückspiegel und ordnungsgemäß geschlossene Türen zu achten. Bei Zweirädern ist auf das richtige Tragen der geeigneten Schutzkleidung (Schutzhelm, Handschuhe, anliegende Jacke, mindestens knöchelhohe festes Schuhwerk z.B. Stiefel) zu achten. Der Bewerber muss mit den Bedienungseinrichtungen vertraut sein. Werden Assistenzsysteme benutzt, so muss er diese eigenständig bedienen. (Es folgen Hinweise zur Sicherheitskontrolle.)
- (3) *Lenkradhaltung*: Auf eine korrekte Lenkradhaltung während der Prüfungsfahrt ist zu achten.
- (4) *Verhalten beim Anfahren*: Vor dem und beim Anfahren ist insbesondere der rückwärtige Verkehr sorgfältig zu beobachten. Mit Fahrzeugen der Klasse B soll in der Ebene der 1. Gang nur zum Anfahren benutzt und i.d.R. nach etwa einer Fahrzeuglänge in den 2. Gang geschaltet werden.
- (5) *Gangwechsel*: Auf rechtzeitigen Gangwechsel ist zu achten. Der Bewerber soll frühestmöglich den nächsthöheren Gang wählen und bei Fahrzeugen der Klasse B, abhängig vom Fahrzeugtyp, bis 50 km/h in der Regel mindestens die ersten vier Gänge verwenden; auch weitere Gänge sollen frühestmöglich benutzt werden. Die Angaben in den Bedienungsanleitungen sind zu berücksichtigen.
- (6) *Steigungen und Gefällstrecken*: Der Bewerber soll zeigen, dass er die richtige Handhabung des Fahrzeugs in Steigungen und Gefällstrecken beherrscht, insbesondere das Anfahren in einer Steigung (bis ca. 10%) mit abgestimmter Bedienung von Gas, Kupplung und Bremsen. Das Nichtbenutzen der Feststellbremse gilt nicht als Fehler, sofern das Fahrzeug nicht wesentlich zurückrollt.
- (7) *„Automatische Kraftübertragung“*: Der Bewerber muss mit den Besonderheiten einer automatischen Kraftübertragung vertraut sein.
- (16) *Fahrtechnischer Abschluss der Fahrt*: Am Ende der Prüfungsfahrt ist das Fahrzeug/die Fahrzeugkombination verkehrsgerecht abzustellen, um ggf. sicher be- oder entladen zu können bzw. Personen sicher ein- oder aussteigen zu lassen. Es ist auf Folgendes zu achten: Sicherung gegen Wegrollen durch Einlegen eines Ganges und/oder Betätigen der Feststellbremse (doppelte Sicherung beim Abstellen in Steigung/Gefälle); bei Fahrzeugen mit automatischer Kraftübertragung Sicherung gegen Wegrollen entsprechend der Empfehlung des Herstellers (Betriebsanleitung); Sicherung gegen unbefugte Benutzung; Beobachtung des Verkehrs vor und beim Öffnen der Tür.

Tab. 6: Überblick über die auf die Fahrzeugbedienung bezogenen Beobachtungskategorien der Anlage 10 PrüfRiLi

Betrachtet man die verbleibenden Beobachtungskategorien der Anlage 10 der Prüfungsrichtlinie, so fällt die Kategorie (8) „Verkehrsbeobachtung und Beachtung der Verkehrszeichen und -einrichtungen“ ins Auge („Der Bewerber muss während der Fahrt auch den nachfolgenden Verkehr über die Rückspiegel beobachten sowie Verkehrszeichen und -einrichtungen rechtzeitig erkennen und angemessen darauf reagieren. Durch die Fahrzeugbedienung sowie durch Anweisungen des aaSoP darf er sich nicht ablenken lassen.“), weil die in ihr beispielhaft beschriebenen Verhaltensweisen sich auch in fünf anderen Beobachtungskategorien wieder finden (s. Tab. 7.).

Bei den verbleibenden drei Kategorien („Fahrgeschwindigkeit“, „Abstand halten vom vorausfahrenden Fahrzeug“, „Verhalten gegenüber Fußgängern sowie an Straßenbahn- und Bushaltestellen“) erscheint es offensichtlich, dass man auch hier keinesfalls ohne Verkehrsbeobachtung auskommt, wenn man die Verkehrssicherheit nicht gefährden will; das Fehlen eines Hinweises auf die notwendige Beobachtung der Verkehrsbeobachtung des Bewerbers durch den Prüfer erscheint hier – verharnt man in der rechtssystematischen Logik – als sicherheitsrelevantes Defizit.

Das Beispiel „Verkehrsbeobachtung“ zeigt deutlich, dass die Beobachtungskategorien im Hinblick

auf die sie untersetzenden Verhaltensweisen unterschiedlich quantitativ und qualitativ konkretisiert sind, dass sie sich inhaltlich stark überlappen und dass sie systematischer und effizienter strukturiert werden könnten: Wenn „Verkehrsbeobachtung“ einerseits als eigenständige Beobachtungskategorie 8 („Verkehrsbeobachtung und Beachtung der Verkehrszeichen und -einrichtungen“) aufgeführt ist und sich andererseits als Verhaltensweise explizit in den Beobachtungskategorien 4 („Verhalten beim Anfahren“), 11 („Überholen und Vorbeifahren“), 12 („Verhalten an Kreuzungen, Einmündungen, Kreisverkehren und Bahnübergängen“), 13 („Abbiegen und Fahrstreifenwechsel“) und 15 („Fahren außerhalb geschlossener Ortschaften“) wieder findet, so trägt dies vermutlich nicht zur Übersichtlichkeit und Praktikabilität der Beobachtungskategorien bei, die ja ein wichtiges Hilfsmittel des Fahrerlaubnisprüfers darstellen sollen. Um hier zu einer methodischen (und auch inhaltlichen) Optimierung zu gelangen, wäre vorzuschlagen, dass man die an der methodischen Systematik von Fahraufgaben orientierte Formulierung der Beobachtungskategorien, die zumindest bei den Beobachtungskategorien 4, 6, 10, 11, 12, 13, 14 und 15 erkennbar ist, grundsätzlich zugunsten einer Formulierung situationsübergreifender Beobachtungskategorien aufgibt. Anders ausgedrückt: Die Beobachtungskategorie „Verkehrsbeobachtung“

- (4) *Verhalten beim Anfahren*: Vor und beim Anfahren ist insbesondere der rückwärtige Verkehr sorgfältig zu beobachten. ...
- (11) *Überholen und Vorbeifahren*: ... Beim Überholen ist auf Folgendes zu achten: ... Beobachten des Verkehrsraums vor dem vorausfahrenden Fahrzeug; Beobachten nach rückwärts unter Benutzung der Rückspiegel und ggf. durch einen Blick zur Überprüfung des „Toten Winkels“. ... An parkenden und haltenden Fahrzeugen sowie an Hindernissen ist mit ausreichenden Abständen bei angemessener Geschwindigkeit und genügender Verkehrsbeobachtung ggf. unter Benutzung des Blinkers vorbeizufahren.
- (12) *Verhalten an Kreuzungen, Einmündungen, Kreisverkehren und Bahnübergängen*: Es ist auf Folgendes zu achten: sorgfältige Beobachtung des Verkehrs ...
- (13) *Abbiegen und Fahrstreifenwechsel*: Beim Abbiegen nach links und beim Wechsel des Fahrstreifens nach links sind der Innen- und der linke Außenspiegel zu benutzen. Beim Abbiegen nach rechts und dem Wechsel des Fahrstreifens nach rechts sind der Innenspiegel und der rechte Außenspiegel zu benutzen. Nach ausreichender Verkehrsbeobachtung ist rechtzeitig zu blinken. Soweit erforderlich, ist in bestimmten Verkehrssituationen (z. B. beim Abbiegen, wenn Radwege oder Gleisanlagen vorhanden sind oder beim Fahrstreifenwechsel) eine zusätzliche Beobachtung des Verkehrs, insbesondere durch Überprüfen des „Toten Winkels“, durchzuführen. Vor dem Abbiegen sind der entgegenkommende und der nachfolgende Verkehr sowie der Querverkehr zu beobachten.
- (15) *Fahren außerhalb geschlossener Ortschaften*: ... 15.1 Vorausschauendes Fahren: Beobachten des Verkehrsraums und der Fahrbahnränder; Beobachten des nachfolgenden Verkehrs durch Rückspiegel, im Nahbereich erforderlichenfalls durch Überprüfen des „Toten Winkels“; Beobachten von einmündenden und kreuzenden Straßen bereits aus größerer Entfernung.

Tab. 7: Überblick über die auf die Verkehrsbeobachtung bezogenen Beobachtungskategorien der Anlage 10 PrüfRiLi

wird nur einmal festgelegt und aufgeführt; sie gilt damit für die gesamte praktische Fahrerlaubnisprüfung und natürlich auch für alle Fahraufgaben.

Folgt man diesem Vorschlag, so empfiehlt es sich, neben den bereits erörterten Beobachtungskategorien „Fahrzeugbedienung“ und „Verkehrsbeobachtung“ an der derzeitigen Beobachtungskategorie 9 („Fahrgeschwindigkeit“) festzuhalten, da sie für die Bewältigung fast aller Fahraufgaben (s. Kap. 5.4) eine sicherheitsrelevante Rolle spielt und sich auch in einer Reihe von anderen Beobachtungskategorien explizit oder implizit als zu beobachtende Verhaltensweise wieder findet (explizit in 11, 12, 14 und 15). Allerdings sollte diese Beobachtungskategorie – gemäß ihrer testpsychologischen Aufgabe, unbedingt zu beobachtende Verhaltensweisen des Bewerbers zu indizieren – besser verhaltensbezogen formuliert und als „Geschwindigkeitsregulation“ bezeichnet werden.

Welche Beobachtungskategorien erscheinen noch notwendig, wenn man das Fahrverhalten des Fahrerlaubnisbewerbers inhaltlich angemessen und orientiert an Sicherheitserfordernissen sowie methodisch mit einer möglichst überschaubaren Zahl gut abgegrenzter Kategorien beschreiben will, ohne die im deutschen Fahrerlaubnisrecht vorgegebenen Beobachtungsstandards zu verlassen⁴⁶? Um diese Frage zu beantworten, wird der Methodiker nach weiteren inhaltlichen Überschneidungen bei den beobachtungsnotwendigen Verhaltensweisen in den derzeitigen Beobachtungskategorien suchen, denn die Häufigkeit derartiger Überschneidungen stellt nicht nur ein Indiz für die Verkehrs- und Sicherheitsrelevanz der aufgeführten Verhaltensweisen dar, sondern auch ein Vereinfachungs- und Aggregierungspotential. Bei der Suche nach Kategorieüberschneidungen gerät der Aspekt der „Fahrzeugpositionierung“ in den Blick, der sich als zu beobachtende Verhaltensweise explizit in den folgenden gegenwärtig geltenden Beobachtungskategorien zeigt:

- 10 („Abstand halten vom vorausfahrenden Fahrzeug“),
- 11 („Überholen und Vorbeifahren“: „Aufschließen zum vorausfahrenden Fahrzeug höchstens bis zum Sicherheitsabstand, [...] zügiges Überholen mit ausreichendem Seitenabstand, [...] Einordnen ohne Behinderung des Überholten [...] An parkenden und haltenden Fahrzeugen sowie an Hindernissen ist mit ausreichenden Abständen [...] vorbeizufahren“),

- 12 („Verhalten an Kreuzungen, Einmündungen, Kreisverkehren und Bahnübergängen“: „Ausreichend große Lücken sollen genutzt werden.“),
- 13 („Abbiegen und Fahrstreifenwechsel“: „Zu achten ist auf rechtzeitiges und klar erkennbares Einordnen [...] Beim Abbiegen darf das Fahrzeug nicht unnötig weit auf den Fahrstreifen des Gegenverkehrs geraten. Unnötiges Ausholen ist zu beanstanden.“),
- 14 („Verhalten gegenüber Fußgängern sowie an Straßenbahn- und Bushaltestellen“: „Der Bewerber darf sich Fußgängern auf der Fahrbahn nur mit [...] einem solchen Seitenabstand nähern, dass sie beim Überqueren der Straße das Gefühl der Sicherheit behalten.“) sowie nicht zuletzt
- 15 („Fahren außerhalb geschlossener Ortschaften“, 15.2 „Richtige Fahrbahnbenutzung“: „Beachten des Rechtsfahrgebots, Einhalten eines ausreichenden Abstands zum Fahrbahnrand, Richtiges und spurtreues Fahren innerhalb des Fahrstreifens, Ausnutzen von Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen, richtiger Fahrstreifenwechsel“).

Sieht man also von den Beobachtungskategorien ab, die bereits in die vorgeschlagene Sammelkategorie „Fahrzeugbedienung“ eingeflossen sind oder auch in den vorliegenden Empfehlungen Bestand haben („Verkehrsbeobachtung“ und „Geschwindigkeitsregulation“), dann beinhalten alle anderen Beobachtungskategorien den Aspekt der Fahrzeugpositionierung, so dass die Etablierung einer weiteren situationsübergreifenden verhaltensbezogenen Beobachtungskategorie „Fahrzeugpositionierung“ empfehlenswert erscheint. Sofern man eine Differenzierung dieser Beobachtungskategorie für wünschenswert hält, würde sich eine Unterscheidung der „Fahrzeugpositionierung im Straßenraum“ (im Sinne von „Straßenbenutzung“ wie in den derzeitigen Beobachtungskategorien 13 und 15.2) und der „Fahrzeugpositionierung in Bezug auf andere Verkehrsteilnehmer“ (im Sinne von „Sicherheitsabständen“ in den heutigen Beobachtungskategorien 10, 11, 12 und 14) anbieten.

Ausgangspunkt unserer methodenkritischen Betrachtung der derzeitigen Beobachtungskategorien war das Bemühen, nach methodischen Straffungs- und Restrukturierungspotenzialen zu suchen, um die vorhandenen Beobachtungsinhalte zu repräsentativen und möglichst gut abgegrenzten Kategorien zu verdichten. Eine Modernisierung der Beobachtungsinhalte erscheint sicher auch notwendig, setzt aber neben der Bestandsaufnahme

⁴⁶ Im Kapitel 7 erfolgt eine über das deutsche Fahrerlaubnisrecht hinausgehende Betrachtung internationaler Lösungen.

und – sofern nötig und sinnvoll – Neuordnung des Vorhandenen auch eine wissenschaftliche Analyse der heutigen Verkehrsanforderungen voraus, die an dieser Stelle nicht geleistet werden kann und soll, aber ansteht. Daher lässt sich die hier in Angriff genommene Aufgabe der Kategorienstraffung damit abschließen, dass man die „Restbestände“ der Beobachtungsinhalte betrachtet, die bislang nicht betrachtet wurden. Diese finden sich in den Beobachtungskategorien 11 („Überholen und Vorbeifahren“), 12 („Verhalten an Kreuzungen, Einmündungen, Kreisverkehren und Bahnübergängen“), 13 („Abbiegen und Fahrstreifenwechsel“) und 14 („Verhalten gegenüber Fußgängern sowie an Straßenbahn- und Bushaltestellen“), die alle hinsichtlich ihrer Formulierung an die Systematik von Fahraufgaben erinnern, sowie in der Kategorie 15.1 („Vorausschauendes Fahren“).

Welche sicherheitsrelevanten Verhaltensweisen, die der Prüfer beim Bewerber beobachten sollte und die bislang nicht thematisiert wurden, finden sich in den genannten Beobachtungskategorien? Betrachtet man die verbliebenen Verhaltensweisen, so scheint es, als wenn sich nun die vorausschauende und soziale Komponente des Verkehrsverhaltens zeigen würde, die auf flüssige Verkehrsabläufe und die Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer gerichtet ist. Diese Komponente beinhaltet

- „vorausschauendes“ Fahren, rechtzeitiges Reagieren und das Vermeiden unnötigen Zögerns (zu finden in 12 „Verhalten an Kreuzungen, Einmündungen, Kreisverkehren und Bahnübergängen“ und 15.1 „Vorausschauendes Fahren“),
- Kommunikation wie „deutliches“ Fahren bzw. eine rechtzeitige Zeichengebung (zu finden in 11.1 „Überholen“, 11.3 „Vorbeifahren“, 13 „Abbiegen und Fahrstreifenwechsel“ und 15.1 „Vorausschauendes Fahren“) sowie
- das Vermeiden von Behinderungen oder Gefährdungen (11.1 „Überholen“, 12 „Verhalten an Kreuzungen, Einmündungen, Kreisverkehren und Bahnübergängen“ und 14.1 „Verhalten gegenüber Fußgängern“: „Der Bewerber darf sich Fußgängern auf der Fahrbahn nur mit einer solchen Geschwindigkeit und einem solchen Seitenabstand nähern, dass sie beim Überqueren der Straße das Gefühl der Sicherheit behalten.“).

Es fällt nicht leicht, einen übergreifenden Begriff für die dargestellten Verhaltensweisen bzw. für eine entsprechende zusammenfassende Verhaltens- und Beobachtungskategorie zu finden. Der Kern

des zu beobachtenden Verhaltens ist u. E. in der responsiven wechselseitigen Abstimmung mit anderen Verkehrsteilnehmern, im respektvollen und rücksichtsvollen Umgang miteinander und im Einordnen in die Verkehrsabläufe zu suchen. Diese Anforderungen sind nur mittels Kommunikation zu bewältigen. Weiterhin springt die Verbindung zu einer relativ neuartigen, aber besonders wichtigen Anforderung des modernen Straßenverkehrs ins Auge, die bereits im Kapitel 4 angesprochen wurde und an die hier angeknüpft werden kann: „Kommunikative und soziale Anforderungen gewannen an Bedeutung, weil die zunehmende Verkehrsdichte eine bessere Abstimmung der Verkehrsteilnehmer untereinander und eine höhere Verkehrsflüssigkeit erforderte. Damit wurde es für den Kraftfahrzeugführer immer wichtiger, nicht nur Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer zu vermeiden, sondern sie auch nicht mehr als nach den Umständen unvermeidbar zu belästigen und zu behindern.“ (HAMPEL & STURZBECHER, a.a.O.). Berücksichtigt man diese inhaltlichen Anknüpfungspunkte, so könnte eine mögliche Kurzbezeichnung für die gesuchte Beobachtungskategorie „Kommunikation und Verkehrsanpassung“ lauten. Einen Überblick über die Struktur der möglichen Beobachtungskategorien bietet die Tabelle 8.

Es sei vorausgeschickt, dass die hier aus einer inhaltsanalytischen Betrachtung und Restrukturierung der im deutschen Rechtssystem verankerten Beobachtungskategorien abgeleiteten Empfehlungen zu einem Modell von Beobachtungskategorien führen, wie es vom Umfang und von den Inhalten her in sehr ähnlicher Weise auch in methodisch fortgeschrittenen Fahrerlaubnissystemen einer Reihe von anderen europäischen Ländern verwandt wird (s. Kap. 7). Am erstaunlichsten erscheint aber, dass sich die hier vorgeschlagenen fünf Kategorien inhaltlich ziemlich genau auf die neun Beobachtungskategorien von JENSCH, SPOERER und UTZELMANN aus dem Jahre 1977 zurückführen lassen (s. Tab. 4.1.), die man leicht noch weiter zusammenfassen könnte (z. B. „Fahrgeschwindigkeit zu langsam“ und „Fahrgeschwindigkeit zu schnell“ zu „Geschwindigkeitsregulation“ oder auch „Verkehrsbeobachtung“ und „Beachtung von Verkehrszeichen“ zu „Verkehrsbeobachtung“). Hier werden historische methodische Entwicklungslinien sichtbar; darüber hinaus wird deutlich, dass das deutsche Methodensystem der praktischen Fahrerlaubnisprüfung weniger einer grundsätzlichen inhaltlichen Umwälzung bedarf als vielmehr einer methodischen Reformulierung und Straffung.

	Beobachtungskategorie	Was ist zu beobachten?
1	„Fahrzeugbedienung“ (u. U. differenziert in „Handlungsabläufe“ und „Umweltschonende Fahrweise“)	Wie bedient der Bewerber das Prüfungsfahrzeug unter Berücksichtigung der technischen Möglichkeiten hinsichtlich der Verbindung psychischer und motorischer Handlungsabläufe und bezüglich einer umweltschonenden Fahrweise?
2	„Verkehrsbeobachtung“	Wie und zu welchem Zeitpunkt verschafft sich der Bewerber einen Überblick über die Straßen- und Verkehrssituation rund um sein Fahrzeug?
3	„Geschwindigkeitsregulation“	Wie passt der Bewerber seine Fahrgeschwindigkeit den jeweiligen Straßen-, Verkehrs-, Wetter- und Sichtverhältnissen an?
4	„Fahrzeugpositionierung“ (u. U. differenziert in „Straßenbenutzung“ und „Sicherheitsabstand“)	Wie beachtet der Bewerber die Fahrbahnmarkierungen und wie nutzt er Verkehrsräume? Welchen Abstand wählt er gegenüber unterschiedlichen still stehenden und sich bewegenden Hindernissen bzw. Verkehrsteilnehmern?
5	„Kommunikation und Verkehrsanpassung“	Gibt der Bewerber rechtzeitig und deutlich zu verstehen, was er zu tun beabsichtigt? Wie stimmt er sein Fahrverhalten auf das Verkehrsverhalten der anderen Verkehrsteilnehmer ab?

Tab. 8: Beobachtungskategorien

Welche Beobachtungskategorien sind dem Fahrerlaubnisprüfer für die Grundfahraufgaben vorgegeben? Die Bewertung der Grundfahraufgaben und damit auch die vorhergehende Beobachtung des Bewerberverhaltens bei ihrer Bewältigung richtet sich bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zur Klasse B gem. PrüfRiLi 5.17.1 nach der Anlage 3 zur Prüfungsrichtlinie (Anlage 7 Nr. 2.1.4.2 FeV). In der Anlage 3 sind aber nicht – wie in der Anlage 10 zur Beobachtung der Prüfungsfahrt – relativ ausführliche Vorgaben zu den vom Fahrerlaubnisprüfer zu beobachtenden Verhaltensweisen enthalten, sondern unter der Überschrift „Fehlerbewertung“ eine Liste von Fehlern, die im methodischen Sinne als Bewertungskriterien anzusehen sind. Obwohl die Diskussion von Bewertungskriterien erst im nächsten Kapitel erfolgt, sei diese Liste bereits an dieser Stelle vorgestellt, weil sie Rückschlüsse auf die ggf. zur Feststellung der Fehler erforderlichen Beobachtungsleistungen und damit auf die erforderlichen Beobachtungskategorien erlaubt (s. Tab. 9).

Analysiert man die Fehler, die zum Nichtbestehen der Prüfung der Grundfahraufgaben und damit auch zum Nichtbestehen der praktischen Prüfung insgesamt führen können, so fallen zunächst Fehler bei der Verkehrsbeobachtung ins Auge. Diese Fehler sind in der Anlage 3 zur Prüfungsrichtlinie bei vier der fünf Grundfahraufgaben aufgeführt; ihre Erkennung setzt voraus, dass der Fahrerlaubnisprüfer das Beobachtungsverhalten des Bewerber

hinsichtlich der Verkehrssituation beobachtet. Damit wird diese Anforderung an den Prüfer bereits durch die oben abgeleitete Beobachtungskategorie „Verkehrsbeobachtung“ abgedeckt. Die fünfte Grundfahraufgabe besteht inhaltlich aus einem Bremsmanöver, das eine schlagartige Reduktion der Fahrgeschwindigkeit erfordert. Die Beobachtung des dazu notwendigen Bewerberverhaltens erlaubt die ebenfalls bereits abgeleitete Beobachtungskategorie „Geschwindigkeitsregulation“.

Weiterhin ermöglicht die Beobachtung des Bewerberverhaltens bei der Bewältigung der Grundaufgaben Rückschlüsse auf das Niveau der Fahrzeugbedienung, denken wir an das Zusammenspiel von Gas geben, Kuppeln, Bremsen und Lenken. Demzufolge ist ein Teil der Beobachtungsanforderungen der o. g. Beobachtungskategorie „Fahrzeugbedienung“ zuzuordnen. Darüber hinaus finden sich in der Fehlerliste Prüfungsanforderungen, welche die Fahrzeugpositionierung im Parkraum (Grundfahraufgaben 2 und 3) oder auf Fahrbahnen (Grundfahraufgaben 1, 4 und 5) betreffen. Die Beobachtung, ob diese Anforderungen erfüllt werden, kann sich daher nach den bereits eingeführten Beobachtungskategorien „Fahrzeugbedienung“ und „Fahrzeugpositionierung“ richten.

Schließlich findet die Prüfung der Grundfahraufgaben nicht außerhalb des öffentlichen Straßenverkehrs statt, so dass auch andere Verkehrsteilnehmer zu erwarten und eventuell bei der Ausführung

der Grundfahraufgaben zu berücksichtigen sind. Das diesbezügliche Bewerberverhalten zu beobachten, erlaubt gegebenenfalls die Beobachtungskategorie „Kommunikation und Verkehrsanpassung“. Alles in allem bleibt festzuhalten, dass die aus Anlage 10 der Prüfungsrichtlinie abgeleiteten Beobachtungskategorien zur Erfassung der Prüfungsfahrt einerseits völlig ausreichen und andererseits auch notwendig sind, um das Verhalten des Bewerbers bei der Bewältigung von Grundfahraufgaben fachgerecht zu beobachten.

Fassen wir zusammen: Beobachtungskategorien stellen grundsätzlich gesehen situationsübergreifende Klassen von Beobachtungsgegenständen dar. Im Falle der praktischen Fahrerlaubnisprüfung als systematischer Verhaltensbeobachtung sind darunter Klassen von Verhaltensweisen zu verstehen, die prüfungsaufgabenübergreifend und damit auch fahraufgabenübergreifend zu formulieren sind, nicht zuletzt um die Komplexität der Beobachtungsgegenstände (und Bewertungsgegenstände) zu reduzieren. Die Funktion von Beobach-

tungskategorien besteht darin, die menschliche Wahrnehmung auf die zielgerichtete Suche nach Informationen für eine anschließende Bewertung und Entscheidung auszurichten und damit die Informationsverarbeitung zu objektivieren. Somit tragen praktikable Beobachtungskategorien dazu bei, die methodische Qualität beobachtungsbasierter Beurteilungsprozesse zu erhöhen und den Prüfer zu entlasten, wenn ihre Anzahl überschaubar ist und sie den Gesamtbereich des zu beobachtenden Fahrverhaltens möglichst erschöpfend und disjunkt abdecken.

Für die Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung wurde im vorliegenden Kapitel eine Möglichkeit vorgestellt, die derzeit bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung verwendeten Beobachtungskategorien (gem. Anl. 3 und 10 der PrüRiLi) zu restrukturieren und zu straffen: Die empfohlenen Beobachtungskategorien, die sich einheitlich auf die Beobachtung aller Prüfungselemente (Grundfahraufgaben, Prüfungsfahrt) anwenden lassen, sind also einerseits aus den tradi-

	Grundfahraufgabe	Fehlerbewertung
1	„Fahren nach rechts rückwärts unter Ausnutzung einer Einmündung, Kreuzung oder Einfahrt“	<ul style="list-style-type: none"> – Ungenügende Beobachtung des Verkehrs – Auffahren auf den Bordstein oder Überfahren der Fahrbahnbegrenzung – Nicht annähernd parallel zum Bordstein oder zur Fahrbahnbegrenzung angehalten – Mehr als zwei Korrekturzüge
2	„Rückwärtsfahren in eine Parklücke (Längsaufstellung)“	<ul style="list-style-type: none"> – Ungenügende Beobachtung des Verkehrs – Auffahren auf den Bordstein oder Überfahren der Fahrbahnbegrenzung – Fehlerhafte Endstellung (z. B. Einklemmen anderer Fahrzeuge) – Abstand vom Bordstein oder von der Fahrbahnbegrenzung mehr als 30 cm – Mehr als zwei Korrekturzüge
3	„Einfahren in eine Parklücke (Quer- oder Schrägaufstellung)“	<ul style="list-style-type: none"> – Ungenügende Beobachtung des Verkehrs – Nicht ausreichender Seitenabstand – Fahrzeugumriss ragt über markierte Parkfläche hinaus – Mehr als zwei Korrekturzüge
4	„Umkehren“	<ul style="list-style-type: none"> – Ungenügende Beobachtung des Verkehrs – Unzulässiges Abweichen vom Rechtsfahrgebot
5	„Abbremsen mit höchstmöglicher Verzögerung“	<ul style="list-style-type: none"> – Zu geringe Ausgangsgeschwindigkeit – Kein schlagartiges Betätigen der Betriebsbremse – Nichterreichen der notwendigen Verzögerung – Wesentliches Abweichen von der Fahrlinie durch fehlerhaftes Lenken – Abwürgen des Motors

Tab. 9: Bewertungsstandards für die Grundfahraufgaben der Klasse B

tionellen Beobachtungskategorien abgeleitet worden und nicht neuartig! Andererseits bleibt durch unser inhaltsanalytisches Vorgehen die Aufgabe bestehen, die Beobachtungskategorien entsprechend der veränderten Verkehrsrealität zu ergänzen und zu modernisieren. Dies setzt einen methodenkritischen Anstoß für einen wissenschaftsbasierten Diskurs der an der Fahrerlaubnisprüfung Beteiligten voraus, der hiermit gegeben ist. Die Ergebnisse dieses Diskurses müssen zur Festlegung wissenschaftlich begründeter Beobachtungsstandards führen, die sich widerspruchsfrei in den entsprechenden rechtlichen Normen spiegeln.

5.5.3 Prüfungsbewertung

Die im Rahmen der systematischen Verhaltensbeobachtung erfassten Informationen zum Bewerberverhalten sind nun entsprechend der adaptiven Prüfstrategie in einem nächsten Schritt zu bewerten und so für die Prüfungsentscheidung aufzubereiten. Es ist also jetzt der Prozess zu betrachten, der von der Beobachtung zur (Gesamt-) Beurteilung führt; für diesen Prozess sind Bewertungen prägend, die von Interpretationen flankiert werden. Solche Interpretationen bereiten einerseits Bewertungen vor und beeinflussen andererseits bei adaptiven Prüfstrategien, ob Bewertungen hinterfragt werden und, sofern eine angemessene Prüfungsentscheidung noch nicht getroffen werden kann oder soll, wie sie in die weitere Prüfungsgestaltung einfließen. Bei der Interpretation spielen das „Deuten“ und das „Erklären“ als wichtige Handlungsschritte in einem diagnostischen Prozess eine besondere Rolle. Die Qualität dieser beiden Handlungsschritte ist in besonderer Weise von der Prüfkompetenz (s. auch DIETRICH & STURZBECHER, 2008), d. h. von der Ausbildung und Berufserfahrung des Fahrerlaubnisprüfers abhängig; sie bestimmt auch die methodische Qualität des Prüfungsprozesses insgesamt entscheidend. Deshalb sei, bevor im Folgenden das Bewerten und die bereits genannten Bewertungsmaßstäbe bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung vertiefend diskutiert werden, auf diese beiden Interpretationsformen kurz eingegangen.

Beim Deuten und Erklären, die sich in ständiger Wechselwirkung vollziehen, werden die beobachteten Sachverhalte bzw. Informationen kognitiv verarbeitet. Unter „Deuten“ versteht man das Herstellen von Sinnzusammenhängen, die sich in Sachverhalten mittelbar oder symbolisch auszudrücken scheinen. Die Deutung erfolgt durch das zielgerichtete Schließen von einer Beobachtung oder Tatsache auf deren Ursache oder Grund bzw. von einer Vermutung auf eine andere. Entscheidend ist dabei, dass der Deutungsschluss mangels

genügend gesicherter Erkenntnis der Beziehungen keine volle Beweiskraft erlangt. Dies unterscheidet das Deuten auch vom „Verstehen“, das durch Deuten angestrebt wird: „Das Verstehen beruht auf einer annähernd vollständigen Erfassbarkeit des Zusammenhangs, während die Deutung nur auf einigen Anhaltspunkten beruht und daher weniger sicher ist“ (DORSCH et al., Hrsg., Psychologisches Wörterbuch, 1994). Das „Erklären“ stellt dann das auf die Deutung aufbauende Einordnen der beim Deuten erscheinenden, zunächst nur einfach festgestellten Tatsachen in allgemeine Zusammenhänge dar.

Betrachten wir ein Beispiel: Beobachtet beispielsweise ein Fahrerlaubnisprüfer, dass ein Bewerber mit relativ geringem Seitenabstand einen vor ihm fahrenden Radfahrer überholt, wird er nicht bei der Beobachtung des Verhaltens stehen bleiben, sondern zu deuten versuchen, welche Ursachen sich hinter diesem riskanten Verhalten verbergen könnten. Das Ergebnis dieser Deutung hat entscheidenden Einfluss auf das Ergebnis der Prüfung: Kommt der Prüfer zu dem Schluss, dass der Bewerber sich trotz einer deutlich erkennbaren Gefahr (z. B. Gegenverkehr) zum Überholen entschlossen hat und die Gefährdung des Radfahrers dabei billigend in Kauf nahm, wird er wegen dieses erheblichen Fehlverhaltens die Prüfung trotz sonst guter Leistungen als nicht bestanden beurteilen und beenden (gem. PrüfRiLi 5.17.2.1: Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer). Ist der Prüfer dagegen völlig davon überzeugt, dass die Gefährdung (z. B. ein Ausscheren des Fahrradfahrers) zu Beginn des Überholvorgangs in keiner Weise absehbar gewesen war und dass die Unterschreitung des vorgegebenen Seitenabstands ausschließlich der Abwehr einer sonst unvermeidlichen größeren Gefahr geschuldet gewesen ist, wird er die Prüfung fortsetzen, um durch die Planung und Realisierung von Prüfungssituationen mit vergleichbarer Anforderungsstruktur (d. h. ähnlichen Fahraufgaben) seinen Deutungsschluss („Der Bewerber vermeidet nach Möglichkeit jede Gefährdung oder Schädigung anderer Verkehrsteilnehmer.“) zu verifizieren oder zu falsifizieren. Das Deuten vollzieht sich also in der Regel in mehreren Schritten, in denen durch die zunehmende Einbeziehung früherer oder nachfolgender Beobachtungen und Deutungsergebnisse die diagnostische Bedeutung der Beobachtungen geklärt wird, und geht dabei in das Erklären über. Am Schluss dieses diagnostischen Prozesses gibt es nicht wie zu Beginn nur Anhaltspunkte für die Beurteilung des Bewerberverhaltens, sondern diagnostisch fundierte Erklärungen, die in die Prüfungsentscheidung einmünden und dem Bewerber vermittelt werden können. Auf

dem Weg dahin werden unzutreffende Deutungen durch das Bilden von Symptomreihen ausgeschlossen und der Bereich bestätigter, zutreffender Deutungen wird eingegrenzt. Nicht zuletzt wird der Stellenwert eines gedeuteten Merkmals bestimmt. Damit gerät das „Bewerten“ in den Blick.

Das Wesen des Bewertens besteht darin, dass einem Objekt (z. B. einem Gegenstand, einer Verhaltensweise oder einem Sachverhalt) durch ein Subjekt eine Einschätzung im Sinne einer Eigenschaft hinzugefügt wird, die aus der Subjekt-Objekt-Beziehung resultiert. Damit erscheint klar, dass das Bewerten eine subjektive Angelegenheit ist, die aus der historisch gewachsenen ganzheitlichen Persönlichkeit des Bewertenden resultiert. Dies erklärt die Vielfalt der menschlichen Wertvorstellungen und Meinungen, auch wenn es darum geht, ein und dasselbe Objekt zu bewerten. Nun erscheint Meinungsvielfalt im Hinblick auf manche Sachverhalte durchaus als erstrebenswert oder vertretbar bzw. als Ausdruck demokratischer politischer Prozesse. Bezogen auf diagnostische Prozesse sind verschiedene Bewertungen beispielsweise von Beobachtungen im Hinblick auf die zu treffende Prüfungsentscheidung nicht wünschenswert, da sie die methodische Zuverlässigkeit des Prüfverfahrens in Frage stellen (s. Kap. 2.4.1). Daher gibt man dem Bewertenden als Maßstäbe Bewertungskriterien vor.

Es erscheint klar, dass sich die zur Objektivierung von Tests und Prüfungen unbedingt notwendigen Bewertungskriterien inhaltlich auf die konkreten zu betrachtenden Diagnosegegenstände und das verwendete diagnostische Verfahren richten müssen: Wenn man also beispielsweise wie bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung bestimmte Verhaltensweisen des Fahrerlaubnisbewerbers diagnostiziert und dafür mittels Verhaltensbeobachtung erfasst, müssen die Bewertungskriterien genau auf diese Verhaltensweisen fokussieren. Ob diese methodische Anforderung erfüllt ist, lässt sich besonders leicht kontrollieren, wenn die betreffenden zu prüfenden Verhaltensweisen in Beobachtungskategorien festgelegt und dem Bewertenden vorgegeben sind.

Methodisch gesehen können Bewertungskriterien unterschiedlich formuliert und differenziert sein. Diese verschiedenen Formulierungsmöglichkeiten zeigen sich in unterschiedlichen Bewertungsskalen, die ein Hilfsmittel zum Erreichen des Ziels einer möglichst objektiven Personenbeurteilung darstellen und sich grundsätzlich drei verschiedenen Typen zuordnen lassen: (1) Rangordnungsskalen, (2) Einstufungsskalen sowie (3) Kennzeichnungs- und Auswahlsskalen. Es sei ange-

merkt, dass ein mechanischer Einsatz von Bewertungsskalen ohne ein Verständnis der psychologischen Prozesse, die bei Bewertungen ablaufen, nicht zur Sicherung der methodischen Qualität einer Prüfung beitragen kann.

Betrachten wir die verfügbaren Bewertungsskalen etwas genauer. Bei Rangordnungsskalen unterbleibt ein differenzierter (Einzel-)Vergleich der zu bewertenden Gegenstände mit einer festgelegten Bewertungsnorm. Es geht also ausschließlich um die Reihenfolge der Bewertungsobjekte im Hinblick auf ihre unterschiedlichen Ausprägungsniveaus beim zu bewertenden Merkmal, nicht um die Bewertung ihres konkreten absoluten Merkmalsniveaus. Anders und an einem Beispiel ausgedrückt: Mit einer Rangordnungsskala könnte der Fahrerlaubnisprüfer Aussagen darüber treffen, ob ein Fahrerlaubnisbewerber hinsichtlich seines gezeigten Fahrverhaltens im Augenblick der Einschätzung einem anderen Bewerber vorzuziehen ist. Dies mag bei einer Leistungsbeurteilung im Rahmen einer Personalauswahl wünschenswert sein; für die praktische Fahrerlaubnisprüfung sind Rangordnungsskalen aber unbrauchbar.

Einstufungsskalen werden als Bewertungsmaßstäbe mit Abstand am häufigsten eingesetzt. Die Aufgabe des Bewertenden besteht hier darin, die Erfüllung des inhaltlichen Bewertungskriteriums auf einer mehrstufigen Skala einzuschätzen. Die Skalen umfassen im Regelfall drei bis neun Stufen, da mit diesen Abstufungen in der Regel die gewünschte Bewertungsgenauigkeit erzielt werden kann. Bei der Auswahl der Stufenzahl können auch noch andere Bewertungsziele verfolgt werden: Beispielsweise kann man mit dem Einsatz von Bewertungsskalen mit einer geraden Anzahl von Bewertungsstufen der zuweilen bei Bewertenden zu beobachtenden Tendenz zur Wahl des Mittelwerts (s. Kap. 2.3.3) wirkungsvoll begegnen und klare Bewertungen in eine Richtung erzwingen, weil es eine mittlere Bewertungsstufe nicht gibt. Der klare Vorzug von Einstufungsskalen gegenüber Rangordnungsskalen liegt darin, dass sie Informationen zu den tatsächlichen absoluten Prüfungsleistungen liefern. In Bezug auf die praktische Fahrerlaubnisprüfung würde der Einsatz von Einstufungsskalen bedeuten, dass der Fahrerlaubnisprüfer die Leistungen des Bewerbers bei der Bewältigung der in den Beobachtungskategorien vorgegebenen Verhaltensweisen anhand einer Stufenskala bewertet (z. B. 1 = „Gut“, 2 = „Befriedigend“, 3 = „Ausreichend“ und 4 = „Mangelhaft“).

Schließlich gibt es noch Kennzeichnungs- und Auswahlsskalen. Diese Skalen enthalten jeweils vorgegebene Bewertungen im Sinne von Aussa-

gen über die zu bewertende Person. Vom Bewerter wird jeweils ein Urteil darüber verlangt, ob die Aussagen zutreffen oder nicht. Dabei werden zweiseitige „Ja-oder-Nein“-Urteile getroffen (z. B. „Können“ vs. „Nichtkönnen“; s. o.), während bei Einstufungsskalen die Bewertung auf einer mindestens dreistufigen Skala verlangt wird. Wenn man beispielsweise bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung

- einen Mindeststandard definiert, auf dem die zu bewertenden Verhaltensweisen vom Bewerber auszuführen sind, um als angemessen zu gelten,
- das Unterschreiten dieses Mindeststandards als „Fehler“ bezeichnet,
- die möglichen Fehler auf einer Liste aufführt und
- vermerkt, ob der Bewerber einen Fehler begangen hat oder nicht,

dann greift man faktisch auf eine Kennzeichnungs- und Auswahlskala zurück. Es erscheint klar, dass sich eine solche Skala methodisch nicht grundsätzlich von einer Einstufungsskala (wohl aber von einer Rangordnungsskala) unterscheidet, sondern im handwerklichen Sinne als Sonderfall einer Einstufungsskala anzusehen ist: Die Einstufung beruht auf zwei Stufen und wird besonders effizient dokumentiert, da man das Fehlen eines Vermerks als Erfüllungsindiz für die höhere Stufe der Merkmalsausprägung definiert und sich auf die abschließliche Indizierung der Fehler festlegt.

Welche Bewertungskriterien regeln nun die Auswertung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung durch den Fahrerlaubnisprüfer? Beginnen wir die Betrachtung der Bewertungskriterien beim Prüfungselement „Fahrtechnische Vorbereitung der Fahrt“. Wie bereits dargestellt, finden sich die Beobachtungskategorien zu diesem Prüfungselement in der Anlage 10 der Prüfungsrichtlinie (Anl. 10 Nr. 2 PrüfRiLi). Bewertungskriterien sind an dieser Stelle nicht aufgeführt und finden sich auch an keiner anderen Stelle der fahrerlaubnisrechtlichen Vorgaben. Offensichtlich erscheint dem Gesetzgeber die Bewertung des Bewerberverhaltens bei der fahrtechnischen Vorbereitung der Fahrt einschließlich der Sicherheitskontrolle (und um es gleich vorwegzunehmen auch beim „Fahrtechnischen Abschluss der Fahrt“ gemäß Anl. 10 Nr. 16 PrüfRiLi) als trivial, und er hält Bewertungskriterien nicht für erforderlich. Dies mag juristisch gesehen angehen; methodisch ist es jedoch zumindest als Ärgernis anzusehen, da es nicht zur Objektivität diesbezüglicher Prüfer einschätzungen beiträgt.

Man könnte gegen diese methodenkritische Einschätzung argumentieren, dass Fehler bei der Sicherheitskontrolle (Anl. 10 Nr. 2.2 PrüfRiLi) allein nicht zum Nichtbestehen der Prüfung führen (PrüfRiLi Nr. 5.17.2.2) und demzufolge nur einen äußerst geringen Einfluss auf die Prüfungsentscheidung besitzen; aber gilt dies auch für Fehler bei den restlichen Anforderungen der „Fahrtechnischen Vorbereitung der Fahrt“ oder gar beim „Fahrtechnischen Abschluss der Fahrt“? Methodisch gesehen wären hier eindeutige bewertungs- und entscheidungstechnische Vorgaben wünschenswert, was nicht bedeuten muss, die Ermessensspielräume für den Fahrerlaubnisprüfer einzunengen. Für die Empfehlung einer eindeutigen Regelung spricht auch, dass man Bewertungen der genannten Sachverhalte durch den Prüfer durch das Weglassen von Bewertungskriterien nicht verhindern kann und sie im Falle der „Fahrtechnischen Vorbereitung der Fahrt“ einen ersten Eindruck von der Fahrkompetenz des Bewerbers vermitteln, der vermutlich doch substantiell in die Gestaltung des weiteren Prüfungsablaufs einfließt.

Im Gegensatz zur fahrtechnischen Vorbereitung zeichnet sich das Prüfungselement „Grundfahraufgaben“ durch eine Reihe von konkreten Bewertungskriterien im Sinne von Fehlerdefinitionen aus, die sich in der Anlage 3 der Prüfungsrichtlinie finden (Anl. 3 Nr. 2.1 bis 2.5 PrüfRiLi); einen Überblick bietet die diesbezügliche Tabelle im Kapitel 5.5.2. Die unter „Bewertung der Grundfahraufgaben“ (Anl. 3 Nr. 3 PrüfRiLi) aufgeführten Regelungen stellen aber im methodischen Sinne keine Bewertungskriterien für dieses Prüfungselement dar, sondern Durchführungsvorgaben („Jede Grundfahraufgabe darf einmal wiederholt werden.“) und Entscheidungsregeln für die Prüfungsentscheidung insgesamt; wir kommen darauf zurück. Wie bereits im Kapitel 5.5.2 erwähnt, existieren für die Grundfahraufgaben keine methodisch exakten Beobachtungsaufgaben im Sinne von Verhaltensvorgaben; demzufolge kann der Bezug der Bewertungskriterien bzw. Fehlerdefinitionen auch nicht im Hinblick auf ihre Passgenauigkeit zu Beobachtungskategorien beurteilt werden. Bei den Fehlerdefinitionen fällt aber auf, dass sie sehr detailliert im messtechnischen Sinne erfolgen und sich sowohl auf Prozessqualitäten (z. B. „Mehr als zwei Korrekturzüge“) als auch auf Ergebnisqualitäten (z. B. „Fahrzeugumriss ragt über markierte Parkfläche hinaus“) beziehen. Vergleicht man die im Kapitel 5.4 beschriebenen Anforderungsstandards und die hier betrachteten Bewertungsstandards bei den Grundfahraufgaben einerseits mit den Anforderungs- und Bewertungsstandards bei der Prüfungsfahrt andererseits, so fällt auf, dass bei den

Grundfahraufgaben der Ermessensspielraum für den Fahrerlaubnisprüfer sehr stark eingeschränkt ist, was nach HAMPEL (1977) von der Mehrzahl der Fahrerlaubnisprüfer begrüßt wird.

Aus methodischer Sicht ist in diesem Zusammenhang zu bemerken, dass die Präzision der Bewertungskriterien bei den Grundfahraufgaben sicher dazu beiträgt, die handwerkliche Zuverlässigkeit der Prüfung bzw. ihre Reliabilität zu erhöhen. Allerdings muss mit Blick auf die Validität auch gefragt werden, wo und auf welche Weise die inhaltlichen Mindeststandards, die den Bewertungskriterien bzw. den „Fehlerbewertungen“ zugrunde liegen, verkehrswissenschaftlich abgeleitet wurden und welchen Bezug sie zum übergreifenden Ziel der praktischen Fahrerlaubnisprüfung besitzen, nämlich der Gewährleistung von Verkehrssicherheit. Eine verkehrswissenschaftliche Herleitung dieser Mindeststandards ist nicht bekannt; warum ist dann dieser Mindeststandard beispielsweise im Hinblick auf die geforderte Zahl der Korrekturzüge gerade bei zwei und nicht bei einem Korrekturzug oder drei Korrekturzügen angesiedelt? Wie sind einem Fahrerlaubnisbewerber, dessen Fahrzeug auch beim zweiten Versuch einige Zentimeter über die Parkraumbegrenzung hinausragt und der demzufolge die Prüfung nicht bestanden hat, angesichts des weitgehenden Fehlens einer Sicherheitsbedeutung dieses Sachverhalts und der alltäglichen Beobachtung, dass unkorrektes Einparken in diesem Sinne weder selten ist noch konsequent geahndet wird, die für ihn schwerwiegenden Folgen seines Fehlers bei den Grundfahraufgaben zu erklären? Sicherlich könnte ein Fahrerlaubnisprüfer bei einem geringen Überschreiten der Parkraumbegrenzung auch gemäß Nr. 5.17 PrüfRiLi („Vorschriften sind nicht kleinlich auszulegen.“) Kulanz walten lassen; allerdings stellt es psychologisch gesehen für den Bewerber schon einen Unterschied dar, ob man anhand nachvollziehbar abgeleiteter und nicht kleinlicher Kriterien bewertet wird oder ob man im Falle des Versagens im Hinblick auf kleinliche Kriterien auf Kulanz hoffen darf.

Es ist aus methodischer Sicht auch zu fragen, wie sich die rechtliche Definition der praktischen Prüfung als „Befähigungsprüfung“, bei der kein Nachweis elaborierter „Fertigkeiten“ bei der Handhabung des Prüfungsfahrzeugs erwartet wird, mit den strengen Fehlerdefinitionen bzw. hohen Anforderungen an die Fahrzeugbedienung bei den Grundfahraufgaben verträgt. Es drängt sich aus testpsychologischer Sicht die Vermutung auf, dass die Eingrenzung der Bewertungsspielräume der Fahrerlaubnisprüfer bei den Grundfahraufgaben eine Überregulierung darstellen könnte und die zugrunde liegenden Anforderungen, verglichen mit den

Anforderungen bei der Prüfungsfahrt im Allgemeinen und mit Blick auf ihre Sicherheitsbedeutung im Besonderen, als unverhältnismäßig anzusehen sein könnten. Bei der Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung sollte also nicht nur erwogen werden, ob die in der Tab. 5.4 (s.o.) empfohlenen Beobachtungskategorien auch für die Prüfungsfahrt angewendet werden können; darüber hinaus sollte auch eine Überarbeitung der Bewertungskriterien erwogen werden.

Wenden wir uns nun der Bewertung der Prüfungsfahrt zu. In der Fahrerlaubnis-Verordnung ist unter Nr. 2.5 „Bewertung der Prüfung“ festgehalten: Zum Nichtbestehen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung führt zum einen das Begehen sog. „erheblicher Fehler“ sowie zum anderen die Wiederholung oder Häufung von verschiedenen Fehlern, die als Einzelfehler in der Regel noch nicht ein Nichtbestehen der Prüfung nach sich ziehen würden (Anl. 7 Nr. 2.5.2 FeV). Diese Festlegung stellt zwar in unserer methodischen Systematik kein Bewertungskriterium für konkrete Prüfungsleistungen, sondern ein Kriterium für das Treffen der Prüfungsentscheidung dar; allerdings gibt sie durchaus einen Hinweis auf die anzuwendenden Bewertungskriterien. Die Bewertungskriterien sind nach dieser Festlegung nämlich in Form von Kennzeichnungs- und Auswahlskalen zu suchen, die „Fehler“ in zwei definierten Arten enthalten: Unsere Suche richtet sich also auf zwei „Fehlerkataloge“, von denen einer „erhebliche Fehler“ und der andere nicht in diesem Sinne erhebliche Fehler, d. h. „einfache Fehler“ enthalten sollte (s. Kap. 5.1). Die gesuchten Fehlerkataloge finden sich in der Prüfungsrichtlinie. Dabei sind die erheblichen Fehler in der Prüfungsrichtlinie detailliert und abschließend aufgeführt (PrüfRiLi 5.17.2.1); die einfachen Fehler werden nur beispielhaft beschrieben (PrüfRiLi 5.17.2.2).

Wird ein erhebliches Fehlverhalten festgestellt, ist die Prüfung trotz sonst guter Leistungen als nicht bestanden zu bewerten und zu beenden. Als erhebliches Fehlverhalten ist gemäß PrüfRiLi 5.17.2.1 anzusehen:

- eine Gefährdung oder Schädigung anderer Verkehrsteilnehmer,
- eine grobe Missachtung von Vorfahrt- und Vorrangregelungen,
- ein Nichtbeachten von „Rot“ bei Lichtzeichenanlagen oder von entsprechenden Zeichen eines Polizeibeamten,
- ein Nichtbeachten bestimmter Vorschriftzeichen (STOP-Schild, Verkehrsverbote ohne Zusatz-

schild wie z. B. „Anlieger frei“, Verbot der Einfahrt),

- ein Verstoß gegen das Überholverbot,
- ein Vorbeifahren an Schul- und Linienbussen, die mit Warnblinklicht an Haltestellen halten, mit einer Geschwindigkeit von mehr als 20 km/h,
- ein endgültiges Einordnen zum Linksabbiegen auf Fahrstreifen des Gegenverkehrs,
- ein Fahrstreifenwechsel ohne Verkehrsbeobachtung,
- eine fehlende Reaktion bei Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen.

Als Beispiele für die weniger schwerwiegenden „einfachen Fehler“, die erst im Falle ihrer Wiederholung oder Häufung zum Nichtbestehen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung führen, werden in der Prüfungsrichtlinie (PrüfRiLi 5.17.2.2) folgende Verhaltensweisen genannt:

- mangelhafte Verkehrsbeobachtung,
- nichtangepasste Geschwindigkeit,
- Vorbeifahren an Schul- und Linienbussen, die mit Warnblinklicht an Haltestellen halten, mit mehr als Schrittgeschwindigkeit, aber nicht mehr als 20 km/h,
- fehlerhaftes Abstandhalten,
- unterlassene Bremsbereitschaft,
- Nichteinhalten des Rechtsfahrgebots,
- Nichtbeachten von Verkehrszeichen, mit Ausnahme der unter 5.17.2.1 genannten Situationen,
- langes Zögern an Kreuzungen und Einmündungen,
- fehlerhaftes oder unterlassenes Einordnen in Einbahnstraßen,
- fehlerhaftes oder unterlassenes Betätigen des Blinkers,
- fehlerhafte oder unterlassene Benutzung der Bremsen und vorhandener Verzögerungssysteme,
- Fehler bei der Fahrzeugbedienung,
- Fehler bei der umweltbewussten und Energie sparenden Fahrweise.

Wie sind die aufgeführten Bewertungskriterien aus methodischer Sicht⁴⁷ einzuschätzen? Zunächst ist

⁴⁷ Es muss an dieser Stelle noch einmal darauf hingewiesen werden, dass die inhaltliche Festlegung von erheblichen bzw.

festzustellen, dass es eine aus methodischer Sicht unerlässliche Zuordnung der festgelegten Bewertungskriterien, auch wenn diese nur als „Fehler“ definiert sind, zu den vorgegebenen Beobachtungskategorien nicht gibt. Allerdings wäre eine solche Zuordnung wohl auch erst nach einer Optimierung der methodischen Systematik der derzeitigen Beobachtungskategorien zu leisten; Anregungen dazu finden sich im vorangegangenen Kapitel 5.5.2. Weiterhin fallen Formulierungsschwächen auf: Was ist beispielsweise unter einer „groben“ Missachtung von Vorfahrt- und Vorrangregelungen zu verstehen? Bezieht sich das Hilfskriterium der „Grobheit“ auf die Intentionalität der Missachtung, was sich mit dem in unserem Kulturkreis vorherrschenden Rechtsempfinden begründen ließe, oder auf das aus der Grobheit resultierende Gefahrenniveau? Im erstgenannten Fall wäre zu fragen, woran der Fahrerlaubnisprüfer die Absichtlichkeit einer Missachtung von Regeln erkennt⁴⁸; im zweiten genannten Fall dagegen, bis zu welchem Gefahrenniveau derartige Missachtungen als unerheblich anzusehen sind.

Methodenkritisch anzumerken wäre auch, dass die Prüfungsrichtlinie, trotz der Detailliertheit der Fehlerbenennung, keine Begründung für die Zuordnung der benannten Fahrfehler zu den beiden Kategorien des Fehlverhaltens (erheblich vs. einfach) bietet. Offensichtlich sind der Kategorie des erheblichen Fehlverhaltens vor allem Verhaltensweisen zuzuordnen, die eine wesentliche Gefährdung der Verkehrssicherheit oder eine Rücksichtslosigkeit gegenüber „schwächeren“ Verkehrsteilnehmern bedeuten (z. B. Missachtung der Vorfahrt, fehlende Reaktion bei Kindern). Einfache Fehler scheinen sich hingegen eher auf Fahrunsicherheiten des Bewerbers (z. B. ein Zögern an Kreuzungen) oder auf Unzulänglichkeiten in der Fahrzeugbedienung zu beziehen. Sollte sich diese Zuordnung tatsächlich aus den dargelegten Über-

von prüfungsentscheidenden Fehlern nach einer Einschätzung ihrer Sicherheitsbedeutung von Verkehrsexperten vorzunehmen ist und nicht als Aufgabe des Methodikers angesehen werden kann.

⁴⁸ Diese Frage ist nicht provokant gemeint. Vielmehr steht jeder Mensch im Alltag ständig vor der Herausforderung zu beurteilen, ob die Verhaltensweisen anderer gewollt sind oder unbeabsichtigt. Gerade im Fall interpersoneller Konflikte gewinnen diese Beurteilungen eine herausragende Bedeutung für das nachfolgende Verhalten. Man könnte dagegen einwenden, dass man „methodische Disziplin“ üben und nur die offerierten Merkmale einer Situation beurteilen will; praktisch lässt sich ein solcher Anspruch aber nicht einlösen: Eine Einschätzung der Absichtlichkeit des Verhaltens anderer wird im Zweifelsfall automatisch vorgenommen und lässt sich nicht wieder „ausblenden“. Darüber hinaus wäre zu fragen, ob dies bei der Fahrerlaubnisprüfung unter Validitätsgesichtspunkten wirklich wünschenswert wäre.

legungen ergeben haben, bleibt jedoch offen, weshalb beispielsweise ein zu geringer Sicherheitsabstand zu den einfachen Fehlern gezählt wird: Dieser Fehler gehört immerhin zu den häufigsten Unfallursachen im Straßenverkehr⁴⁹. Bei einer methodischen Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung sollten daher zur Unterscheidung der Fehlerkategorien grundlegende Ordnungskriterien genannt werden, damit die Fehlerkataloge nachvollziehbar erscheinen und ihre prüfungsdidaktische Wirkung entfalten können.

Bei aller methodischen Kritik im Detail darf nicht vergessen werden, dass sich die Bewertungskriterien in der vorliegenden Form seit Jahrzehnten als praktikabel und die darin verborgene Balance von Bewertungsvorgaben und Ermessensspielräumen für den Fahrerlaubnisprüfer als angemessen erwiesen haben. Als methodisch wünschenswert erscheinen daher auch nicht grundsätzlich andere bzw. neue Bewertungskriterien, sondern eine Verbesserung der Formulierung und der methodischen Systematik der vorhandenen Kriterien sowie einige notwendige Ergänzungen (s. u.). Sobald diese Optimierung erfolgt ist und sich in einem zu erarbeitenden grundlegenden Methodensystem und möglichst sparsamen fahrerlaubnisrechtlichen Regelungen zeigt, können die Vermittlung der Bewertungskriterien und ihre einheitliche Umsetzung in die Prüfungspraxis beispielsweise über Arbeitshilfen für die Fahrerlaubnisprüfer weiter vorangetrieben werden.

Anzumerken bleibt, dass es zuweilen bei der Einschätzung von Prüfungsleistungen des Bewerbers zu Bewertungsdiskrepanzen zwischen dem Fahrerlaubnisprüfer und dem Fahrlehrer kommt. Ohne nun die im Einzelfall zu betrachtenden Gründe für diese Diskrepanzen zu kennen, lässt sich als eine grundsätzliche Ursache benennen, dass der Prüfer Statusdiagnostik betreibt, also (nur) das aktuelle Leistungsniveau (den „Leistungsstatus“) beurteilt, während der Fahrlehrer zusätzliche Informationen über den Leistungsentwicklungsverlauf des Bewerbers besitzt und den Entwicklungsfortschritt im Blick hat, also „Prozessdiagnostik“ betreibt. Mögliche Bewertungsdiskrepanzen können sich allein aus diesen unterschiedlichen Perspektiven erklären, und da die entscheidende Perspektive im diagnostischen wie auch im rechtlichen Sinne die des Prüfers ist, kommt es darauf an, dass der Fahrerlaubnisprüfer in der Lage ist, diesen Konflikt

ggf. im Gespräch mit dem Fahrlehrer zu bearbeiten und zu bewältigen.

Abschließend sei noch auf eine offene Frage hingewiesen, die es bei der Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zu beantworten gilt. Es wurde ausführlich dargelegt, dass die methodische Systematik des Bewertens bei der praktischen Prüfung auf eine Festlegung von Mindeststandards im Sinne von Fehlern aufbaut. Dafür gibt es eine Reihe von Gründen, die vorwiegend aus den Durchführungsbedingungen der Prüfung (z. B. komplexer lebensweltlicher Kontext, relativ viele Beobachtungskategorien, Massenprüfung, räumliche Enge und beschränkter Einsatz von diagnostischen Hilfsmitteln wie Beobachtungshilfen und PC) sowie aus den hohen methodischen Anforderungen des adaptiven Prüfungskonzepts (Gleichzeitigkeit des Beobachtens, des Bewertens, des Dokumentierens und der Weiterprojektierung der Fahraufgaben, s. u.) resultieren. Leider leidet aber wegen dieser methodisch bedingten Fehlerfokussierung, wie schon HAMPEL (1977) feststellt, die Erfüllung der klar in der Prüfungsrichtlinie hervorgehobenen diagnostischen Aufgabe, auch gute Leistungen zu erfassen und bei der Prüfungsentscheidung zu berücksichtigen.

Wenn man den Auftrag ernst nehmen will, gute Prüfungsleistungen zu berücksichtigen, gilt es im Sinne von Bewertungskriterien und mit Blick auf die Beobachtungskategorien zu definieren, was „gute“ Leistungen sind. Damit geht die methodische Weiterentwicklung der Bewertungsstandards über die Begründung von Mindeststandards hinaus und bedeutet vielmehr, ein bewerbertypisches Leistungsspektrum aus den psychologischen Entwicklungsmechanismen des Fahrkompetenzerwerbs und aus dem vorgeschriebenen Ausbildungsniveau wissenschaftlich abzuleiten. Auf dieser Grundlage kann man dann unterhalb dieses Spektrums die Fehler definieren, die zum Nichtbestehen der Prüfung führen. Oberhalb dieses Spektrums sind dann die (guten) Prüfungsleistungen angesiedelt, die nicht bewerbertypisch sind und bei der Prüfungsentscheidung zumindest die ggf. begangenen einfachen Fehler kompensieren können.

Fasst man die methodischen Erwartungen hinsichtlich angemessener Bewertungskriterien zusammen, die im vorliegenden Kapitel dargestellt und begründet wurden, so lässt sich die Zielvision für ein deutsches Bewertungssystem als vierstufiges Skalensystem beschreiben, das sich auf konkrete zu bewertende Verhaltensmuster („Beobachtungskategorien“) bei vorgegebenen Prüfungsaufgaben in drei Prüfungsbereichen (d. h. die Prüfungselemente „Fahrtechnische Vor- und Nachbe-

⁴⁹ Allerdings muss dies nicht bedeuten, dass auch Fahranfänger aus diesem Grund häufig verunfallen. Weiterhin wäre zu berücksichtigen, inwieweit die Kategorisierung der Unfallursachen und ihre Umsetzung in der Praxis die Gewichtung der Unfallursachen von Fahranfängern für die Verkehrssicherheit verzerren.

reitung“, „Grundfahraufgaben“ und „Fahraufgaben“) bezieht. Die vier Stufen des Systems könnten wie folgt lauten, wenn man sich am traditionellen Vorgehen bei den Fehlern orientiert und die Entscheidungsregeln für die Prüfungsentscheidung nicht ändern will: „++“ („Hervorragend“); „0“ („Normal“; bei dieser Kategorie könnte auf eine Kennzeichnung im Prüfprotokoll verzichtet werden, wenn man das Absolvieren der Fahraufgaben anderweitig erfasst); „-“ („Einfacher Fehler“ im herkömmlichen Sinne, vielleicht einschließlich einer Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer) und „-“ („Erheblicher Fehler“ im herkömmlichen Sinne, einschließlich einer Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer).

5.5.4 Prüfungsentscheidung

Die praktische Fahrerlaubnisprüfung ist ihrem Wesen nach als Leistungsbeurteilungsprozess anzusehen, an dessen Ende eine Prüfungsentscheidung steht; darüber hinaus stellt sie insgesamt gesehen auch einen komplexen Entscheidungsprozess dar (s. Kap. 5.5.1). Im Rahmen des Beurteilungsprozesses werden Bewertungen und Teilergebnisse (z. B. zum Bestehen der Prüfung des Prüfungselements „Grundfahraufgaben“) zu einem Gesamturteil, nämlich der Prüfungsentscheidung verknüpft. Bei dieser Verknüpfung werden deutende, bewertende und erklärende Handlungsschritte realisiert. In der Regel schließt die abschließende Prüfungsentscheidung auch eine Prognose bzw. eine mehr oder weniger begründete Vermutung über das zukünftige Verhalten des Bewerbers im Straßenverkehr ein: Wird der Bewerber im Anschluss an die Prüfung in der Lage sein, ein Fahrzeug selbständig, rechtstreu, sicher (d. h. auch unfallfrei) und verantwortungsbewusst zu führen?

Die Grundsätze, wie der Fahrerlaubnisprüfer bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zur Prüfungsentscheidung gelangt, sind in der Anlage 7 Nr. 2.5 FeV geregelt. Zunächst wird dort bestimmt, dass bei der Durchführung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zur Klasse B (1) die fahrtechnische Vorbereitung der Fahrt, die Grundfahraufgaben und die Prüfungsfahrt jeweils getrennte Prüfungsteile sind, die auch getrennt voneinander „bewertet“ werden. Wenn einer dieser Prüfungsteile bereits bestanden wurde, ist er im weiteren Verlauf der praktischen Fahrerlaubnisprüfung nicht zu wiederholen (Anl. 7 Nr. 2.5.1 FeV und PrüfRiLi Nr. 5.17.1). Mit „Bewerten“ ist hier offensichtlich gemeint, dass diese Prüfungsteile hinsichtlich ihres Einflusses auf die Prüfungsentscheidung und bezüglich der Frage, ob und wie Prüfungselemente im Prüfungsverlauf zu wiederholen sind, um zu einer Prüfungsentscheidung zu gelangen, zu un-

terscheiden und einzeln zu betrachten sind. Bereits an dieser Stelle zeigt sich klar erkennbar, dass in der fahrerlaubnisrechtlichen Systematik der praktischen Prüfung die Begriffe „Bewerten“ und „Entscheiden“ leider nicht im psychologischen Sinne bzw. in der hier dargestellten Art unterschieden werden. Allerdings könnte die rechtliche Systematik hier leicht an die testpsychologischen Gegebenheiten angepasst werden.

Als generelle Regel für das Treffen der Prüfungsentscheidung durch den Prüfer ist in der Fahrerlaubnis-Verordnung unter Nr. 2.5 „Bewertung der Prüfung“ festgehalten: Zum Nichtbestehen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung führt zum einen das Begehen sog. „erheblicher Fehler“ sowie zum anderen die Wiederholung oder Häufung von verschiedenen Fehlern, die als Einzelfehler in der Regel noch nicht ein Nichtbestehen der Prüfung nach sich ziehen würden (Anl. 7 Nr. 2.5.2 FeV). Für die im Rahmen der fahrtechnischen Vorbereitungen durchzuführende Sicherheitskontrolle nach Anlage 10 der Prüfungsrichtlinie Nr. 2.2 ist festgehalten, dass hier ein Versagen des Bewerbers allein nicht zum Nichtbestehen der Prüfung führt (PrüfRiLi Nr. 5.17.2.2). Erst bei wiederholten Fehlern während der Prüfungsfahrt werden Unzulänglichkeiten bei der Sicherheitskontrolle in die Prüfungsbewertung einbezogen. Vermutlich gilt diese Vorschrift für die fahrtechnische Vorbereitung generell; zumindest ließen sich keine andersartigen Vorschriften finden (s. o.).

Welche Bedeutung für die Prüfungsentscheidung besitzen die Prüfungsleistungen bei der Bewältigung der Grundfahraufgaben? Gemäß Anlage 3 Abs. 3 der Prüfungsrichtlinie (Anl. 7 Nr. 2.1.4.2 FeV) gilt die praktische Fahrerlaubnisprüfung insgesamt als nicht bestanden, wenn der Bewerber (1) auch bei der Wiederholung eine Grundfahraufgabe nicht fehlerfrei ausführt, (2) den Verkehr ungenügend beobachtet und es dadurch zu einer Gefährdung kommt oder (3) eine Person, ein Fahrzeug oder einen anderen Gegenstand anfährt. Zu ergänzen bleibt, dass sich alle Probleme im Zusammenhang mit der aus unserer methodischen Sicht zwar präzisen, aber hinsichtlich der Anforderungen und der Bewertungskriterien überzogenen Fehlerbewertung (s. Kap. 5.5.3) auch auf die (Teil-)Entscheidung über das Bestehen des Prüfungselements „Grundfahraufgaben“ und damit verbunden auf die gesamte Prüfungsentscheidung auswirken.

Für die Bewertung des Prüfungselements „Prüfungsfahrt“ gibt es eine abschließende Liste der „erheblichen“ Fehler, deren Begehung zum sofortigen erfolglosen Abbruch der Prüfung führt. Dies

erscheint methodisch gesehen angesichts der Schwere der Folgen solcher Fehler für die Prüfungsentscheidung sehr sinnvoll. Für die in diesem Sinne nicht erheblichen, d. h. „einfachen Fehler“ ist der Fehlerkatalog nicht abschließend, was man genauso wie auch die fehlende Eingrenzung der Begriffe „Wiederholung“ (Ist hier wirklich zwei Mal gemeint?) und „Häufung“ sowie ihre Verbindung im Sinne einer Alternative („oder“) als Indiz für einen (durchaus wünschenswerten) Ermessensspielraum des Prüfers sehen kann. Genauso gut könnte man aber argumentieren, dass ein erstrebenswerter Ermessensspielraum sich auf die Bewertungskriterien (Ab welchem Niveau ist ein Fehlverhalten ein Fehler im Sinne des Bewertungskriteriums?) beschränken und nicht die übergreifenden Entscheidungskriterien betreffen sollte. Diese Fragen müssen bei der Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung sorgfältig diskutiert und abgewogen werden.

Grundsätzlich erscheint es wünschenswert, dass man sich die methodischen Regeln zum Treffen der Prüfungsentscheidung nicht in unterschiedlichen fahrerlaubnisrechtlichen Vorschriften „zusammensuchen“ muss, sondern gebündelt in einem Entscheidungsalgorithmus finden kann. Dies wäre einerseits im Rahmen einer geschlossenen methodischen Darstellung zur Systematik der praktischen Fahrerlaubnisprüfung leicht zu leisten, die leider noch aussteht (s. Kap. 1). Andererseits erschließt sich dem juristischen Laien nicht ohne Weiteres, warum die Vorschriften der Anlage 7 der Fahrerlaubnis-Verordnung, der Prüfungsrichtlinie und der Anlagen der Prüfungsrichtlinie nicht knapper und systematischer dargestellt werden können, zumal unterschiedliche Formulierungen offensichtlich gleicher Sachverhalte in den verschiedenen Dokumenten zuweilen bei ihm für Verwirrung sorgen.

Der Vollständigkeit halber sei im Hinblick auf die Prüfungsentscheidung noch angefügt, dass die Prüfungsfahrt und damit auch die praktische Prüfung insgesamt als „nicht bestanden“ gilt und abgebrochen wird, wenn der begleitende Fahrlehrer den Fahrerlaubnisprüfer zu täuschen versucht oder das Verhalten des Fahrlehrers die Beurteilung des Bewerbers bei der Prüfungsfahrt unmöglich macht (PrüfRiLi 5.18 und in ähnlicher Form Anlage 7 Nr. 2.5.3 FeV).

Das Fehlen von Vorschriften, wie gute Leistungen bei der Prüfungsentscheidung zu berücksichtigen sind (PrüfRiLi 5.17), ist aus methodischer Sicht zwar zu erklären (es fehlen bereits Bewertungskriterien für „gute“ Leistungen, s. Kap. 5.5.3), aber schwer zu akzeptieren, selbst wenn kleinliche „Re-

chenvorschriften“ sicher keine angemessene Lösung des zugrunde liegenden Problems darstellen.

Unberührt von der Prüfungsentscheidung bleibt die Pflicht des Fahrerlaubnisprüfers, der Fahrerlaubnisbehörde Beobachtungen mitzuteilen, die Zweifel an der körperlichen oder geistigen Eignung des Bewerbers begründen (§ 18 Abs. 3 FeV). Hierüber ist der Bewerber zu unterrichten.

Die Fehler, die dem Fahrerlaubnisprüfer beim Beobachten und Bewerten der einzelnen aufgabenbezogenen Prüfungsleistungen unterlaufen können, wurden bereits im Kapitel 2 dargestellt. Prinzipiell muss hinzugefügt werden, dass alle genannten Bewertungsfehler sich natürlich auch auf die abschließende „Gesamtbeurteilung“, also auf die Prüfungsentscheidung auswirken können, obwohl die praktische Fahrerlaubnisprüfung durch die schon beschriebenen und gesetzlich vorgegebenen Anforderungsstrukturen (Prüfungs- bzw. Fahraufgaben sowie Prüforte), Beobachtungskategorien und Bewertungskriterien an sich strukturiert bzw. teilstandardisiert erscheint. Dennoch wird jede Fahrerlaubnisprüfung einzigartig bleiben; dafür sorgt die Vielfalt der aus methodischen Gründen (z. B. adaptive Prüfstrategie) nicht standardisierten und der nicht standardisierbaren Prüfungsbedingungen, die von den Witterungsbedingungen und der Verkehrssituation (externe Einflussfaktoren) über die Qualität der sozialen Beziehungen zwischen den Prüfungsbeteiligten (interaktionale Faktoren) bis hin zu den individuellen Merkmalen der Prüfungsbeteiligten (interne Einflussfaktoren) reichen. Auch auf diese methodisch schwer kontrollierbare Bedingungsvielfalt wurde bereits eingegangen (s. Kap. 2 und 5.5.1).

Übrig ist dagegen geblieben, auf zwei spezielle Faktoren hinzuweisen, welche die Prüfungsentscheidung beeinflussen und möglicherweise auf das Prüfverhalten des Fahrerlaubnisprüfers zurückwirken: auf die begrenzte Prüfungszeit und den daraus resultierenden Handlungs- und Entscheidungsdruck für den Prüfer und den Bewerber sowie auf die Notwendigkeit, die Prüfungsentscheidung – wenn sie „Nicht bestanden“ lautet – mit entsprechenden klaren Kompetenzdefiziten des Bewerbers zu begründen.

Gerade der letztgenannte Einflussfaktor stellt ein nicht zu unterschätzendes moralisches Problem dar. Darf ein Prüfer, sofern er ein Nichtbestehen intuitiv für die richtige Entscheidungsoption hält, seine Entscheidung entsprechend allgemein begründen (z. B. „Der Bewerber ist noch nicht reif genug, eigenständig ein Fahrzeug zu führen.“). Vermutlich nicht, obwohl es Länder gibt, in denen das Sicherheitsgefühl des Prüfers im Prüfungs-

fahrzeug zum Treffen der Prüfungsentscheidung herangezogen wird und dieses Sicherheitsgefühl vermutlich nur eine sprachliche Umschreibung für die o. g. Intuition darstellt. Darf der Prüfer dagegen seine Ermessensspielräume bei der Auswahl und Projektierung der Grund- und Fahraufgaben dazu nutzen, den Bewerber an die Grenzen seines Leistungsvermögens heranzuführen? Rechtlich gesehen schon, und dies wird aufgrund der noch geringen Fahrerfahrung und der noch wenig automatisierten Fahrfertigkeiten (s. o.) relativ sicher zum Nichtbestehen führen, wenn der Prüfer dies wünscht. Hier liegt die Grenze zum Ermessensmissbrauch, deren Diskussion sich nicht durch Standardisierungsdebatten oder rechtliche Abwägungen umgehen lässt. Vielmehr ist die methodisch tiefer liegende Frage, wie viel Ermessensspielraum des Fahrerlaubnisprüfers eine qualitätsgerechte und damit auch ausreichend objektive praktische Fahrerlaubnisprüfung erfordert und verträgt, bei der anstehenden Weiterentwicklung der Prüfung erneut aufzugreifen.

5.6 Prüfungsdokumentation

Die fahrerlaubnisrechtlichen Regelungen zur Prüfungsdokumentation finden sich in der Anlage 7 Nr. 2.6 FeV, in der Prüfungsrichtlinie (Nr. 6) und in der Anlage 13 zur Prüfungsrichtlinie („Muster für ein Prüfprotokoll“). Im Absatz 2.6 der Anlage 7 FeV heißt es dazu: „Hat der Bewerber die Prüfung nicht bestanden, so hat ihn der Sachverständige oder Prüfer bei Beendigung der Prüfung unter kurzer Benennung der wesentlichen Fehler hiervon zu unterrichten und ihm ein Prüfprotokoll auszuhändigen.“ In der Prüfungsrichtlinie wird die zitierte Passage wörtlich aufgegriffen und ergänzt, dass dieses Prüfprotokoll dem Muster zu entsprechen habe, das in der Anlage 13 der Prüfungsrichtlinie zu finden ist. An gleicher Stelle werden noch die Inhalte des Prüfprotokolls und das Vorgehen bei seiner Bearbeitung präzisiert: „Der aaSoP hat über die Prüfung Aufzeichnungen zu machen, die insbesondere über die vom Bewerber begangenen Fehler oder über Verhaltensweisen des Fahrlehrers im Sinne von Nr. 5.18 PrüfRiLi Aufschluss geben. Er hat die Aufzeichnungen bei Beendigung der Prüfung mit der Feststellung des Ergebnisses abzuschließen sowie bei nicht bestandener Prüfung zu unterschreiben und dem Verwaltungsvorgang beizufügen.“

Damit sind die fahrerlaubnisrechtlichen Regelungen zur Prüfungsdokumentation umrissen. Festzuhalten bleibt, dass mit der Prüfungsdokumentation offensichtlich der Zweck verfolgt wird, ein Nichtbestehen der Prüfung rechtssicher zu begründen und diese Rechtssicherheit auch dem Bewerber zu

signalisieren. Wie ließe sich die zeitliche und inhaltliche Beschränkung der Prüferückmeldung an den Fahrerlaubnisbewerber sonst erklären? Eine wiederholende und akzentuierte Benennung ausgewählter Fehler kann einen verkehrspädagogischen Anspruch kaum erfüllen. Ein solcher würde sich gegebenenfalls auch nicht nur auf Bewerber richten, welche die Prüfung nicht bestanden haben, denn jeder Bewerber wird in der praktischen Prüfung aufgrund seiner noch geringen Fahrerfahrung mehr oder minder noch Kompetenzdefizite offenbaren, die es weiter zu bearbeiten gilt.

Auch eine Dokumentation des Prüfungsverlaufs ist fahrerlaubnisrechtlich offensichtlich nicht angestrebt: Fehlerchecklisten wie das in der Anlage 13 zur Prüfungsrichtlinie zu findende Prüfprotokollmuster können weder Prüfungsverläufe noch Zusammenhänge zwischen Anforderungen und Bewertungen wiedergeben. Insofern ist auch in Frage zu stellen, ob mit der derzeitigen Prüfungsdokumentation genügend Bewertungstransparenz hergestellt wird, um auf Beschwerden angemessen reagieren zu können. Damit ist nicht unbedingt eine rechtlich gestützte Zurückweisung von Beschwerden gemeint, sondern ein kreativer Umgang mit ihnen als (nicht unwillkommene) Kundenrückmeldungen zur Verbesserung der Dienstleistungsqualität und zur Förderung der Unternehmenskultur des Dienstleistungsanbieters (s. Kap. 5.7).

Bleiben wir noch kurz in der Rechtssystematik und betrachten wir das Muster für ein Prüfprotokoll (Anl. 13 PrüfRiLi) etwas genauer (s. Bild 3). Dabei soll der darin enthaltene Fehlerkatalog – wie zuvor der Fahraufgabenkatalog im Kapitel 5.4 und die Liste der Beobachtungskategorien im Kapitel 5.5 – einer Inhaltsanalyse und einer Beurteilung seiner Systematik unterworfen werden.

Nach welchen Kriterien ließe sich die Systematik des Prüfprotokollmusters beurteilen? Da der Fehlerkatalog die rechtlichen Regelungen benutzerfreundlich widerspiegeln soll, lediglich als Checkliste angelegt ist und mit möglichst geringem Aufwand auszufüllen sein soll, wäre zu erwarten, dass er die in der Prüfungsrichtlinie bezeichneten „erheblichen Fehler“ („Todsünden“, die gem. PrüfRiLi Nr. 5.17.2.1 sofort zum Nichtbestehen der Prüfung und zum Prüfungsabbruch führen) sowie die einfachen Fehler (diese sind gem. PrüfRiLi Nr. 5.17.2.2 nur beispielhaft genannt und führen erst bei Wiederholung oder Häufung zum Nichtbestehen der Prüfung) aufführt und ein Feld zum Ankreuzen für den Fall bereithält, dass der jeweilige Fehler aufgetreten ist. Darüber hinaus erscheint es geraten, auf die Fehlereinteilung (einfache vs. erhebliche Fehler) und die Reihenfolge der Fehlernennung in

der Prüfungsrichtlinie zurückzugreifen, um die Übersichtlichkeit und den Wiedererkennungswert des Fehlerkatalogs für den Fahrerlaubnisprüfer zu erhöhen. Beides ist aber nicht der Fall: Weder die Fehlerinhalte noch die Reihenfolge der Fehlernennung sind in der Prüfungsrichtlinie und im Prüfprotokollmuster identisch; einfache und erhebliche Fehler werden nicht konsequent unterschieden.

Vergleicht man das Prüfprotokoll mit der Nr. 5.17.2 der Prüfungsrichtlinie, so finden sich in den Positionen 1 bis 4 des Prüfprotokolls erhebliche Fehler, die schon bei einmaligem Auftreten trotz sonst guter Leistungen zum Nichtbestehen der Prüfung führen; weitere derartige Fehler folgen auf den Positionen 6 und 7. Die Liste der „Todsünden“ wird auf der Position 5 durch den einfachen Fehler „Fehlerhaftes oder unterlassenes Einordnen“ unterbrochen. Diese Anordnung erscheint suboptimal, da einerseits die gestalterische Einordnung dieses einfachen Fehlers unter die „Todsünden“ dem Fahrerlaubnisprüfer eine höhere Fehlerbedeutung für die Prüfungsentscheidung suggeriert, als rechtlich vorgegeben ist. Andererseits stellt die „Todsünde“ 4 („Endgültiges Einordnen zum Linksabbiegen auf Fahrstreifen des Gegenverkehrs“) nur einen Spezialfall des einfachen Fehlers 5 dar. Sowohl die Bezeichnung des Fehlers 5 als auch seine Anordnung im Prüfprotokoll erscheinen daher diskussionswürdig.

Name: _____

Vorname: _____

Prakt. Prüfung am: _____

Fahrerlaubnisklasse: _____

Sehr geehrte Bewerberin, sehr geehrter Bewerber,

Sie haben die praktische Prüfung leider nicht bestanden. Bei der Bewertung der Fehler konnte auch die Berücksichtigung Ihrer guten Leistungen keinen ausreichenden Ausgleich schaffen.

Die nachstehend aufgeführten wesentlichen Fehler wollen wir Ihnen zur Kenntnis geben:

1	Nichtbeachten von Rot oder Zeichen der Polizei	
2	Grobe Missachtung der Vorfahrts- bzw. Vorrangregelung	
3	Mangelnde Verkehrsbeobachtung beim Fahrstreifenwechsel	
4	Endgültiges Einordnen zum Linksabbiegen auf Fahrstreifen des Gegenverkehrs	
5	Fehlerhaftes oder unterlassenes Einordnen	
6	Gefährdung oder Schädigung	
7	Fehlende Reaktion bei Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen	
8	Nichtbeachten von Verkehrszeichen	
9	Mangelhafte Verkehrsbeobachtung — Anfahren — Aus- bzw. Einscheren — Abbiegen — Rückwärtsfahren	
10	Nichtangepasste Fahrgeschwindigkeit: — Autobahn — über Land — Stadt — zu hohe Geschwindigkeit an Haltestellen	
11	Fehlerhaftes Abstandhalten	
12	Unterlassene Bremsbereitschaft	
13	Nichteinhalten des Rechtsfahrgebots / des Fahrstreifens	
14	Fehlerhaftes Abbiegen	
15	Langes Zögern an Kreuzungen und Einmündungen	
16	Fehlerhafte oder unterlassene Benutzung des Blinkers vor Fahrstreifenwechsel / Abbiegen / Ausscheren / Wiedereinordnen / Anfahren	
17	Fehler beim Überholen / Überholtwerden	
18	Fehler bei der umweltbewussten und energiesparenden Fahrweise	
19	Fehler bei der Fahrzeugbedienung	
20	Fehler bei den Grundfahraufgaben	
21	Fehler bei der Abfahrtskontrolle, Handfertigkeiten	
22	Fehler beim Verbinden und Trennen von Fahrzeugen	

Nicht bestanden sind:

Abfahrtskontrolle, Handfertigkeiten	
Verbinden und Trennen von Fahrzeugen	
Grundfahraufgaben und Prüfungsfahrt	

Bemerkungen: _____

Zusammen mit Ihnen hoffen wir auf einen erfolgreichen Abschluss Ihrer Ausbildung bei der nächsten Prüfung.
Ihre Technische Prüfungsstelle

Name des aaSoP in Druckbuchstaben _____

Unterschrift _____

Ein Download von www.fahrtipps.de

Gravierender als der dargestellte Mangel erscheint im Hinblick auf die Praktikabilität des Prüfprotokolls die Vermischung einfacher und erheblicher Fehler, wie sie sich in den Positionen 8 („Nichtbeachten von Verkehrszeichen“), 10 („Nichtangepasste Fahrgeschwindigkeit: – Autobahn – über Land – Stadt – zu hohe Geschwindigkeit an Haltestellen“) und 17 („Fehler beim Überholen / Überholt werden“) findet. Es erschließt sich nicht ohne weiteres, warum eine einfache „Strichliste“, die anscheinend ausschließlich den Erwartungen an eine maximale Bearbeitungsökonomie unterworfen ist, an dieser Stelle nicht die „erheblichen Fehler“ abbildet, auf deren Erfassung sie fahrerlaubnisrechtlich fokussiert. Die jetzige Darstellungsform leistet jedenfalls Missverständnissen und Erfassungsfehlern Vorschub. Hinsichtlich der Systematik der Prüfungsrichtlinie erscheint gleichermaßen unverständlich, warum die Fehler „Unterlassene Bremsbereitschaft“ und „Fehlerhafte oder unterlassene Benutzung der Bremsen und vorhandenen Verzögerungssysteme“ separat aufgeführt werden, da beide Fehler vermutlich weitgehend an ähnlichen Indikatoren abzulesen sind.

Sofern also das Prüfprotokoll die Rechtssystematik der Bewertungs- und Entscheidungskriterien bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung widerspiegeln soll, scheinen dabei noch deutliche Optimierungsreserven gegeben zu sein. Diese Reserven erkennt man auch daran, dass das Prüfprotokoll als Fehlerkatalog keinen Platz für das Vermerken guter Leistungen gemäß Nr. 5.17 der Prüfungsrichtlinie bereithält. Dieses vielleicht aus rechtlicher Sicht verzeihliche Manko (s. Kap. 6) erweist sich aus psychologischer Sicht als bemerkenswert.

Wo liegt das Problem? Die Fahrerlaubnisprüfer sind gehalten, Beobachtungen sofort zu notieren, um ihrem Vergessen entgegenzuwirken und sich nicht mit Erinnerungen zu belasten (s. Kap. 4), denn: „Weniger Informationen, die sofort registriert werden, sind objektiver, als mehr Informationen, über deren Verfälschungsgrad nichts bekannt ist.“ (HAMPEL, 1977, S. 147). Demzufolge notieren die Prüfer unter Umständen auch Fehlerbewertungen, die entsprechend der im Kapitel 5.5 dargestellten adaptiven Prüfstrategie noch einer vertiefenden Kontrolle (Handlungskomponente „Kontrollieren der Bewertungs- und Entscheidungsgrundlagen“) bedürfen; eine solche Kontrolle kann aber aufgrund der örtlichen Gegebenheiten vielleicht erst in einer späteren Prüfungsphase möglich sein. Die Fahrerlaubnisbewerber bemerken nun, dass der Prüfer Aufzeichnungen anfertigt, können aber den Charakter der Aufzeichnungen nicht einschätzen. Da ihnen bekannt ist, dass das Prüfprotokoll – neben der Erfassung verwaltungsrelevanter Daten,

s. u.) – vorrangig der Dokumentation von Fehlern dient, liegt der Verdacht nahe, hier würden Fehler endgültig protokolliert, die zum Nichtbestehen der Prüfung führen. Dies könnte den Prüfungsstress oder sogar die Prüfungsangst bei den Bewerbern erhöhen und damit vielleicht erst zu Unsicherheit und Fahrfehlern führen. Um dies auszuschließen, dürfen beispielsweise die schwedischen Fahrerlaubnisprüfer erst nach der Prüfungsfahrt Fehlervermerke anfertigen (was aus den o. g. Gründen wenig vorteilhaft erscheint), und in Norwegen weist man die Bewerber darauf hin, dass entsprechend dem dort verwendeten Prüfprotokoll auch gute Leistungen vermerkt werden (s. Kap. 7.3).

Damit sind wir schon bei der methodischen Systematik der praktischen Fahrerlaubnisprüfung im Allgemeinen und der Prüfungsdokumentation im Besonderen angelangt. Betrachten wir zunächst die prüfungsdidaktische Seite des Prüfprotokolls. Seine bereits dargestellten Gestaltungsdefizite lassen das Prüfprotokoll nur wenig geeignet erscheinen, dem bei der Prüfung nicht erfolgreichen Fahrerlaubnisbewerber über die Verbesserungsmöglichkeiten seines Fahrverhaltens Aufschluss zu geben. Dies erscheint aber besonders wichtig, denn die mündlichen Kommentare zum Prüfungsergebnis, wie sie der Fahrerlaubnisprüfer nach einer nicht bestandenen Prüfung schon immer gegeben hat, werden vom Bewerber naturgemäß nicht immer voll erfasst, wenn er noch unter dem belastenden Eindruck eines negativen Prüfungsergebnisses steht. Das ausgehändigte Prüfprotokoll könnte dagegen vom Bewerber zusammen mit dem Ausbildungsfahrlehrer, der ja nicht unbedingt an der Prüfungsfahrt teilgenommen hat, in jedem Fall aber keine eigenen Aufzeichnungen besitzt (s. Kap. 5.3), im Nachhinein ausgewertet und verarbeitet werden. Dies wird jedoch durch die äußerst sparsame Form der Mitteilung erschwert, die ohne zusätzliche mündliche Erläuterungen nur ahnen lässt, was vorgefallen ist.

Die geschilderten prüfungsdidaktischen Defizite des Prüfprotokolls wurden auch bei den Technischen Prüfstellen längst erkannt und im Sinne von prüfstellenspezifischen Lösungen bearbeitet. So ist beispielsweise den DEKRA-Prüfern in ihren Dienstanweisungen Folgendes vorgegeben: „Um die Angaben aussagefähig, nachvollziehbar und eindeutig zu gestalten, erläutert der Fahrerlaubnisprüfer die registrierten Fahrfehler mit präzisierenden Erläuterungen. Die Fehler werden fortlaufend nach ihrer zeitlichen Reihenfolge nummeriert. Das für die Prüfungsbewertung ausschlaggebende schwerwiegende Fehlverhalten wird zusätzlich mit einer Ortsangabe versehen.“ (DEKRA, 2007, S. 64). Die Grundfahraufgaben, die der Bewerber

trotz Wiederholung nicht erfolgreich absolviert, muss der Prüfer im Prüfprotokoll genau bezeichnen. Schließlich hat er auch die positiven Leistungen des Bewerbers in das Protokoll einzutragen. Alle diese ergänzenden Informationen werten die Prüfungsdokumentation methodisch gesehen stark auf. Deshalb ist die Frage zu stellen, warum ihre Erfassung dann nicht gleich durch ein entsprechendes benutzerfreundlich gestaltetes Prüfprotokoll erleichtert wird.

Wenden wir uns nun der testpsychologischen Betrachtung des Prüfprotokolls zu. Aus dieser Perspektive kann zunächst kein Zweifel daran bestehen, dass Arbeitsproben, besonders wenn sie routinemäßig angewandt werden, auch evaluiert werden müssen, um ihre Objektivität bzw. Bewertungstransparenz zu sichern, und dass die Evaluation in der Regel eine Dokumentation des Verfahrensgangs und des Verfahrensergebnisses voraussetzt (EBBINGHAUS & SCHMIDT, 1999; KANNING, 2004). HAMPEL (1977) ergänzt diese Forderungen durch den Aspekt der Selbstevaluation, wonach das Prüfprotokoll dem Fahrerlaubnisprüfer auch Möglichkeiten zur Abwägung und Kontrolle der Prüfungsentscheidung sowie zur Selbstreflexion seines Handelns bieten sollte (s. auch Kap. 4). Die Notwendigkeit von Prüfungsdokumentationen zu wissenschaftlichen Evaluationszwecken wird auch durch einen Blick in die Geschichte der Fahrerlaubnisprüfung unterstrichen: Weder die deutlichen Zusammenhänge zwischen den Verkehrsbedingungen an unterschiedlichen Prüforten und der relativen Häufigkeit von nicht bestandenen praktischen Prüfungen (HOFMANN, 1975) noch die Tatsache, dass sich die Prüfer hinsichtlich des Begehens unterschiedlicher Beurteilungsfehler (HAMPEL, 1976a) oder bezüglich ihrer Entscheidungssicherheit (HAMPEL, 1976b) beschreiben und differenzieren lassen, wären bekannt geworden, wenn es keine aussagekräftigen Prüfungsdokumentationen gegeben hätte. Insofern ist der Verzicht auf aussagekräftige Prüfprotokolle im Jahr 1996 (s. Kap. 4.4) als eine prüfungsmethodische Sackgasse anzusehen, die sich auch schwerlich mit den Akkreditierungsanforderungen der BASt (2005) vereinbaren lässt. Danach muss die Erfüllung von Qualitätsanforderungen im Einzelfall durch entsprechende Aufzeichnungen, die auch Plausibilitätsprüfungen ermöglichen sollen, nachgewiesen werden, und es sind Evaluationsstudien hinsichtlich der psychometrischen Prüfungsgüte durchzuführen (ebd., Pkt. 6 und Pkt. 7). Zusammenfassend bleibt daher festzuhalten, dass eine angemessene Qualitätssicherung – einschließlich der Professionalisierung der Fahrerlaubnisprüfer – wie auch eine evaluationsbasierte Weiterentwick-

lung der praktischen Prüfung erst möglich erscheinen, wenn aussagekräftigere Prüfprotokolle als die heute vorhandenen angewendet werden.

Der Wunsch nach aussagekräftigen Prüfungsdokumentationen bedeutet nun nicht, dass die Protokolle es erlauben sollten, den Prüfungsablauf zu rekonstruieren; dies ist weder notwendig noch möglich. Die fehlende Notwendigkeit resultiert dabei genauso wie die nicht gegebene Möglichkeit aus den Besonderheiten des adaptiven Prüfungskonzepts, das bei der Steuerung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung durch den Prüfer zum Einsatz kommt (s. Kap. 5.5): Bei einem adaptiven Prüfungskonzept wird die Prüfstrategie in Abhängigkeit von den gezeigten Prüfungsleistungen des Bewerbers weiterentwickelt. Demzufolge wird das beobachtete Bewerberverhalten nicht erst dokumentiert, um dann später (also nach der Prüfung) bewertet zu werden, wie das bei experimentellen Verhaltensbeobachtungen üblich ist. Vielmehr erfolgt die Bewertung unmittelbar im Anschluss an eine Beobachtung, so dass nicht die verhaltensbezogenen Beobachtungen protokolliert werden müssen, sondern an ihrer Stelle die bereits anhand von Einschätzskalen vorgenommenen Bewertungen verwendet werden können. Diese Bewertungen stellen aber schon klassifizierte und aggregierte beobachtungs-basierte Informationen dar; daher könnten sie viel effizienter dokumentiert werden als Beobachtungen, insbesondere wenn man dafür nur wenig ausdifferenzierte Skalen verwendet, bei denen man zumindest die Extremstufen an gut beobachtbaren Verhaltensmustern verankert. Trotzdem geht durch das Ersetzen der Verhaltensdokumentation durch die Bewertungsdokumentation einerseits der Bezug zu Verhaltensabläufen verloren; der Prüfungsablauf lässt sich damit nicht mehr rekonstruieren. Andererseits wird es durch den Rückgriff auf die effizientere Bewertungsdokumentation erst möglich, neben der kognitiv aufwändigen adaptiven Prüfstrategie überhaupt eine zeitlich parallele Prüfungsdokumentation durchzuführen. Wegen dieses Aufwands und den ungünstigen Arbeitsbedingungen im Prüfungsfahrzeug sind die Dokumentationsanforderungen generell so weit wie möglich einzuschränken.

Wir wollen nun – anknüpfend an HAMPEL (1977) und Kapitel 4 – die (1) Funktionen des künftigen Prüfprotokolls, seine mögliche (2) Struktur, seine vermutlichen (3) Inhalte und nicht zuletzt die (4) Anforderungen an seine Benutzerfreundlichkeit präzisieren.

1. Bei den Funktionen des künftigen Prüfprotokolls lassen sich eine organisatorische, eine pädagogische und eine evaluative Komponente un-

terscheiden. Die organisatorische Funktion besteht darin, das Absolvieren einer bestimmten Fahraufgabe des künftigen Fahraufgabenkatalogs (s. Kap. 5.4) zu dokumentieren, um dem Fahrerlaubnisprüfer zu jedem Zeitpunkt der Prüfung eine Kontrolle über den bis dahin absolvierten Prüfungsablauf zu ermöglichen: Wenn es sich bei den festgelegten Fahraufgaben nämlich tatsächlich um repräsentative Prüfungsaufgaben im Sinne der Gewährleistung von Verkehrssicherheit handelt, dann sollte auch sichergestellt werden, dass jeder Bewerber diese Aufgaben bewältigt. Dies impliziert, dass während der Prüfungsfahrt festgehalten wird, welche Fahraufgaben bereits bewältigt wurden.

Die pädagogische Funktion des Prüfprotokolls besteht darin, dem Bewerber eine substantielle und nachlesbare Rückmeldung zu den Stärken und Schwächen seiner Fahrkompetenz zu geben, um ihm ein zielgerichtetes Weiterlernen zu ermöglichen. Da jeder Bewerber – auch wenn er die Prüfung bestanden hat – aufgrund seiner geringen Fahrerfahrung zum Prüfungszeitpunkt noch Optimierungspotentiale haben dürfte, bedeutet dies, dass auch jeder Bewerber ein Prüfprotokoll erhalten muss. Gleichzeitig stünde dem Prüfer damit eine Gesprächsgrundlage für das Abschlussgespräch zur Verfügung. Damit würde übrigens hinsichtlich der Erfüllung prüfungsdidaktischer Ansprüche bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung das gleiche Niveau erreicht werden wie bei der computergestützten theoretischen Prüfung, bei der nach der Prüfung auch ein Prüfprotokoll mit Lernhinweisen ausgereicht wird. Im weitesten Sinne trägt dies auch zur Verzahnung von Ausbildungs- und Prüfungssystem bei.

Die evaluative Funktion lässt sich weiter hinsichtlich der Aspekte „Selbstevaluation“ und „Fremdevaluation“ aufgliedern. Der erste Aspekt besteht darin, dass sich der Prüfer vor der Prüfungsentscheidung noch einmal seine Bewertungen bzw. seine Entscheidungsgrundlage vergegenwärtigen und die erforderlichen Abwägungen protokollgestützt vornehmen kann. Der zweite Aspekt betrifft die Möglichkeiten, anhand einer Auswertung der Prüfprotokolle eines Prüfers mögliche Bewertungsbesonderheiten aufzudecken und damit seine Professionalisierungsvoraussetzungen zu verbessern.

2. Hinsichtlich der Struktur des Prüfprotokolls bietet es sich an, die bewährte Matrixstruktur wieder aufzugreifen (s. Kap. 4.4). Die Matrixstruktur besitzt im Vergleich mit einer Listenstruktur den methodischen Vorzug, dass sie drei statt zwei Inhaltsdimensionen durch die Nutzung von Zeilen, Spalten und Zellen zu erfassen erlaubt

und darüber hinaus auch die inhaltlichen Zusammenhänge zwischen diesen drei Dimensionen widerspiegelt. Die Vorteile einer Matrix als Protokollstruktur wurden mit der VdTÜV-AG Praktische Prüfung des „Arbeitskreises Fahrerlaubnisfragen“ der Technischen Prüfstellen bereits diskutiert, und es besteht Einvernehmen, dass diese Struktur den Erfordernissen einer angemessenen Prüfungsdokumentation besser entspricht als eine Fehlercheckliste.

3. Die Inhalte des Prüfprotokolls ergeben sich aus der methodischen Systematik der praktischen Fahrerlaubnisprüfung, die sich auf die Strukturelemente (1) Prüfungsaufgaben (Fahr- und Grundfahraufgaben, Vor- und Nachbereitung der Fahrt), (2) Beobachtungskategorien und (3) Bewertungskriterien stützt, die alle einen unmittelbaren inhaltlichen Bezug zueinander haben müssen. Im künftigen Prüfprotokoll sollten die Prüfungsaufgaben – als zahlenmäßig größte Gruppe – den Zeilen, die Beobachtungskategorien den Spalten und die Bewertungsstufen den Zellen zugeordnet werden. Damit erlaubt es das Prüfprotokoll festzuhalten, welche guten Leistungen einerseits und welche Fehler mit welcher Sicherheitsbedeutung andererseits jeder Bewerber hinsichtlich ausgewählter Verhaltensbereiche bei jeder Prüfungsaufgabe zeigt. Darüber hinaus sollte das Prüfprotokoll natürlich wie bisher Raum für weitere Vermerke (z. B. Bewerberdaten, Prüferdaten, Prüfungsdaten, Vermerke über einen Prüfungsabbruch und zum Fahrlehrerverhalten, Unterschrift, Bemerkungen) bereithalten.

Insgesamt würden sich aus der Protokollstruktur und den Protokollinhalten unterschiedliche Auswertungsmöglichkeiten auf verschiedenen Ebenen ergeben. Die beiden wichtigsten Ebenen beziehen sich auf den (Fahr-) Aufgabenkatalog und die Beobachtungskriterienliste: Jedem Bewerber könnte man beispielsweise seine Leistungsstärken und Leistungsschwächen im Fahrverhalten einerseits hinsichtlich unterschiedlicher Fahraufgaben (z. B. Befahren von Kreuzungen oder Kreisverkehren) und andererseits bezüglich bestimmter übergreifender Fahrverhaltensmuster (z. B. Verkehrsbeobachtung, Fahrzeugpositionierung, energiesparende und umweltschonende Fahrweise) nach der Prüfung mündlich erläutern. Die Chancen zur künftigen praktischen Umsetzung des skizzierten Inhaltskonzepts stehen gut, da es stark an die bis 1996 gebräuchlichen Beobachtungskategorien anknüpft. Darüber hinaus hat die o. g. VdTÜV-AG Praktische Prüfung bereits einen Vorschlag zum künftigen Fahraufgabenkatalog im Prüfprotokoll unterbreitet, der derzeit diskutiert wird.

4. Hinsichtlich der Anforderungen an die Handhabbarkeit des Prüfprotokolls ist zunächst davon auszugehen, dass die Protokolle so benutzerfreundlich zu gestalten sind, dass ihre Bearbeitung während der Prüfungsfahrt mit möglichst geringem Aufwand erfolgen kann (s. o.): Eine nachlaufende Bearbeitung würde Verfälschungen durch Erinnerungsfehler Vorschub leisten; eine Anfertigung von Nebenaufzeichnungen wäre den Prüfern nicht zuzumuten. Weiterhin sollten die Prüfprotokolle eine elektronische Weiterverarbeitung erlauben, was bei einer PC-gestützten Lösung sicher leicht zu erreichen ist.

Bei der Einführung eines aussagekräftigen, d. h. die o. g. Funktionen erfüllenden Prüfprotokolls ist in Rechnung zu stellen, dass die gegenwärtig verwendete Fehlercheckliste für die Prüfer einen sehr geringen Bearbeitungsaufwand bedeutet. Eine anspruchsvollere Prüfungsdokumentation dürfte diesen Aufwand erhöhen und wird daher nicht nur auf Zustimmung stoßen. Umso wichtiger erscheint es, die Erarbeitung und Einführung eines optimierten Prüfprotokolls sorgfältig durch Studien zu seiner Benutzerfreundlichkeit und Umsetzbarkeit zu flankieren.

Dabei ist auch in Rechnung zu stellen, dass die Dokumentation der in der Matrix verborgenen Zusammenhänge im Vergleich mit der Fehlercheckliste zusätzliche mentale „Übersetzungsleistungen“ erfordert, deren Erbringung man durch Fortbildung und Supervision fördern sollte. Weiterhin ist zu bedenken, dass sich die Fahrerlaubnisprüfer beim Bearbeiten des Protokolls inzwischen an den Vermerk von Fehlern in Anlehnung an die Prüfungsrichtlinie – trotz der o. g. Diskrepanzen – gewöhnt haben und derartige Fehlervermerke tatsächlich dabei helfen, Prüfungsentscheidungen zu begründen. Daher ist weiter nach Gestaltungsmöglichkeiten für das künftige Prüfprotokoll zu suchen, mit denen die Übergangsschwellen zwischen der jetzigen und der künftigen Praxis klein gehalten werden können.

5.7 Qualitätssicherung und Weiterentwicklung der Prüfung

5.7.1 Ausgewählte Grundlagen des Qualitätsmanagements

Qualitätsmanagement im Wandel

Die praktische Fahrerlaubnisprüfung besitzt als lehrzielorientierter Test einen ganzheitlichen, handlungsorientierten Charakter und findet in Verkehrssituationen mit realistischer Anforderungsstruktur statt. Dabei bleiben allerdings die Anforderungen, die der Fahrerlaubnisbewerber im Rahmen der Prüfung bewältigen muss, nicht den Zufällen des Verkehrsalltags überlassen. Vielmehr wurde durch die Prüfungsrichtlinie dafür Sorge getragen, dass Verkehrssituationen mit einer bestimmten Anforderungscharakteristik und einem gewissen Risikopotential während der Prüfungsfahrt mit hoher Wahrscheinlichkeit auftreten und vom Bewerber gemeistert werden müssen. Damit wurden die diagnostischen Chancen substantiell erhöht, sicherheitsrelevante Kompetenzdefizite des Fahrerlaubnisbewerbers wie mangelnde Gefahrenkognition oder Fahrunsicherheit zu erkennen. Um diese Chancen weitestgehend zu nutzen, müssen die Prüfungsbedingungen und die Prüfungsinhalte methodenkritisch reflektiert und optimiert sowie die Fortbildungs- und Qualitätssicherungssysteme der Technischen Prüfstellen weiterentwickelt werden. Daher sollen jetzt einige allgemeine Grundlagen der Qualitätssicherung in Unternehmen dargestellt werden; danach wird das Qualitätssicherungssystem der Technischen Prüfstellen im Hinblick auf die Fahrerlaubnisprüfung beschrieben.

Der Begriff „Qualität“ besitzt unterschiedliche Bedeutungen: Er steht für „Art“ und „Beschaffenheit“, darüber hinaus aber auch für „Sorte“, „Güte“ und „Brauchbarkeit“. Der Ursprung liegt im lateinischen Terminus „Qualitas“, was „Beschaffenheit“, „Verhältnis“, „Eigenschaft“ bedeutet (WAHRIG, 1985). In der wirtschaftswissenschaftlichen Literatur lässt sich keine allgemein akzeptierte Definition von Qualität finden (KAMISKE & BRAUER, 1995). Nach DIN ISO 8402 versteht man unter Qualität „die Gesamtheit von Merkmalen einer Einheit bezüglich ihrer Eignung, festgelegte und vorausgesetzte Erfordernisse zu erfüllen“ (Deutsches Institut für Normung, 1992).

Die dargestellte Definition deutet klar darauf hin, dass es sich beim Qualitätsbegriff erstens um ein relativistisches Konstrukt handelt: Die Qualität eines Produkts bzw. einer Dienstleistung⁵⁰ wie der

50 Unter Dienstleistungen versteht man Leistungsangebote bzw. im weitesten Sinne Unternehmensprodukte, die sich direkt an Menschen oder deren Objekte richten, um an ihnen eine gewollte Wirkung (Veränderung oder Erhaltung bestehender Zustände) zu erreichen (MEYER, 1991). Typische Eigenschaften von Dienstleistungen sind ihre Immaterialität, das Eingebundensein des Kunden, die Gleichzeitigkeit von Produktion und Verwertung bzw. ihre mangelnde Lagerfähigkeit („Uno Actu-Prinzip“), ihre hohe Komplexität und schwierige Standardisierbarkeit, der mit ihnen verbundene intensive Gebrauch von Informationen, häufig eine inhaltliche und zeitliche Mehrstufigkeit ihrer Produktion sowie die Heterogenität zwischen und innerhalb der Dienstleistungsbranchen (ENGELHARDT et al., 1993; MEYER, 1991; BÜKER, 1991; BERGER & OFFE, 1980). ENGELHARDT et al. (1993) sprechen bei der Definition von Dienstleistungen von „Leistungsbündeln“; in

Fahrerlaubnisprüfung wird als Ausbalancierung unterschiedlicher Anforderungen, Bedürfnisse und Wertorientierungen von Gesellschaft, Anbietern und Kunden⁵¹ verstanden. Qualitätssicherung ist daher auch nur auf der Basis gesamtgesellschaftlicher, demokratisch organisierter Prozesse zu verstehen und stellt einen permanenten Klärungs- und Aushandlungsprozess über konkrete Qualitätsstandards dar. Beispielsweise steht das gesellschaftliche Interesse an einer hohen Verkehrssicherheit und daraus resultierend an einer methodisch elaborierten Fahrerlaubnisprüfung durchaus in einem gewissen Widerspruch zum Interesse des Fahrerlaubnisbewerbers, mit möglichst günstigem zeitlichen und finanziellen Aufwand eine Fahrerlaubnis zu erwerben. Diese unterschiedlichen Interessen müssen unter Berücksichtigung der Erwartungen des Anbieters (d. h. der Technischen Prüfstellen), die Prüfungen kostendeckend durchzuführen, verkehrspolitisch ausgehandelt werden. Ein internationaler Vergleich von Prüfungsanforderungen, Prüfungsbedingungen und Prüfungskosten zeigt, dass derartige Aushandlungsprozesse zu sehr unterschiedlichen Lösungen führen können (BÖNNINGER et al., 2005).

Zweitens ist Qualität ein dynamisches Konstrukt, das einen transitorischen Charakter aufweist. Beispielsweise bezieht sich die Fahrerlaubnisprüfung auf die sich wandelnden Anforderungen des realen Straßenverkehrs. Daraus resultieren Veränderungen bei den Prüfungsbedingungen und Prüfungsinhalten, denken wir nur an die Fahrassistenzsysteme, die als neuartige Technik Eingang in die Prüfungsfahrzeuge finden und damit eine Weiterentwicklung der Prüfungsinhalte und Prüfungsrichtlinien erfordern. Qualitätssicherung stellt daher einen stetig fortschreitenden Prozess dar, bei dem die Anliegen unterschiedlicher Interessengruppen in Einklang gebracht werden müssen. Allerdings steht die geschilderte Dynamik in einem gewissen Widerspruch zum Interesse der am Qualitätssicherungsprozess Beteiligten nach transparenten und „verlässlichen“ Qualitätsmerkmalen und Qualitätsanforderungen. Deshalb ist zwar eine kontinuierliche Überprüfung (durch unterschiedliche Zielgruppen) der bestehenden Qualitätsmerkmale und

Qualitätsanforderungen notwendig (KVP – Kontinuierlicher Verbesserungs-Prozess); eine Veränderung der Qualitätsstandards sollte aber nur dann erfolgen, wenn sie durch methodisch solide Evaluationsergebnisse, technischen Wandel oder gesetzliche Veränderungen erforderlich wird. Für die Vorbereitung und Durchführung solcher Veränderungen muss es wissenschaftlich fundierte Regeln geben. Ein Beispiel dafür bietet die theoretische Fahrerlaubnisprüfung: Alle für den Betrieb, für die Evaluation und Pflege sowie für die Optimierung des Systems notwendigen Prozesse und Leistungen sowie die dafür zuständigen Institutionen wurden im „Handbuch zum Fahrerlaubnisprüfungssystem (Theorie)“ (TÜV | DEKRA arge tp 21, 2008) festgelegt.

Drittens schließlich stellt Qualität ein mehrdimensionales Konstrukt dar, das strukturelle, prozessuale und ergebnisbezogene Komponenten umfasst. Zur Strukturqualität der Fahrerlaubnisprüfung gehören institutionelle Rahmenbedingungen, die oft durch gesetzliche Vorschriften geregelt werden, denken wir beispielsweise an die Ausstattung der Prüfkale oder die fachliche Qualifikation der Fahrerlaubnisprüfer und ihre beruflichen Leitbilder (hier spricht man zuweilen auch von „Orientierungsqualität“). Bei der Prozessqualität geht es darum, wie Dienstleistungen durchgeführt werden, also beispielsweise um den Stil des Umgangs, den die Fahrerlaubnisprüfer mit den Fahrerlaubnisbewerbern pflegen. Unter Ergebnisqualität versteht man im Allgemeinen die Güte der erbrachten Dienstleistungen im engeren Sinne, also bei der Fahrerlaubnisprüfung beispielsweise die Objektivität, Reliabilität und Validität der durchgeführten Prüfungen (s. Kap. 2). Es sei angefügt, dass bei der Erfassung von Qualitätskriterien zu den genannten Dimensionen interne und externe Perspektiven zu unterscheiden sind und dass sowohl in der Qualitätsforschung als auch in fachpolitischen Diskussionen oft die gut messbaren strukturellen Aspekte von Qualität dominieren, während prozessuale Qualitätsaspekte zuweilen vernachlässigt werden.

Um die Qualität einer Dienstleistung zu sichern oder gar zu verbessern, muss eine Reihe von Führungs- und Steuerungsaufgaben bewältigt werden. Als Sammelbegriff für alle diese Aufgaben verwendet man den Terminus „Qualitätsmanagement“; dazu zählen die Planung, Organisation, Dokumentation und Überprüfung aller Aktivitäten und Verfahren, die zum Zweck der Absicherung einer genormten Qualität von Produkten oder Dienstleistungen angewendet werden. Die wichtigsten Komponenten des Qualitätsmanagements stellen die Entwicklung und Fortschreibung von

denen prozessorientierte (Interaktionen, Einwirkungen auf Personen) und ergebnisorientierte Betrachtungsweisen zum Ausdruck kommen. Alle diese typischen Kennzeichen von Dienstleistungen deuten darauf hin, dass die Abwicklung von Fahrerlaubnisprüfungen als Dienstleistung anzusehen ist. Wir verwenden im Folgenden trotzdem wegen der besseren Lesbarkeit oft nur den umfassenderen Produktbegriff, der Dienstleistungen einschließt.

⁵¹ Der Begriff des „Kunden“ wird an dieser Stelle nicht im engeren marktwirtschaftlichen Sinne, sondern im weitesten Sinne als Bezeichnung für den Abnehmer einer Dienstleistung benutzt.

Qualitätsstandards, die Förderung ihrer Umsetzung und die Überprüfung der Umsetzungsergebnisse dar (HEINER, 1996).

Die bisherigen Darlegungen deuten bereits nachdrücklich darauf hin, dass man bei der Qualitätssicherung für ein Produkt nicht ausschließlich das Produkt selbst betrachten darf. Entsprechend stellt sich auch der historische Wandel des Qualitätsbegriffs und des Qualitätsmanagements dar. Frühe Qualitätsansätze gründeten vorrangig auf einem kunden- und wertzentrierten Qualitätsverständnis (GARVIN, 1984): Qualität wurde synonym für Hochwertigkeit gebraucht und für nicht messbar gehalten; sie erschien lediglich durch subjektive (Kunden-)Erfahrung fassbar und war an einen günstigen Preis gebunden. Nachfolgende Konzepte erscheinen dagegen stärker verfahrensbezogen und präventiv: Qualität wurde immer stärker als objektiv messbare Größe interpretiert, Standards wurden eingeführt, und Fehler sollten durch eine effiziente Kontrolle der Produktionsverfahren gar nicht erst entstehen. Immer neue Verfahrens- bzw. Organisationsaspekte im Unternehmen fanden das Interesse der für die Qualitätssicherung Verantwortlichen. FEIGENBAUM forderte in seinem 1961 erstmals veröffentlichten Buch „Total Quality Control“, dass ein Qualitätsmanagement eine das gesamte Unternehmen umfassende Struktur darstellen sollte, sich an den Kundenbedürfnissen auszurichten habe und die regelmäßige Durchführung von System-Audits beinhalten müsse (FEIGENBAUM & FEIGENBAUM, 2003).

Ein weiterer Aspekt des Qualitätsmanagements gewann im Rahmen des dargestellten Wandels an Bedeutung: die Beschreibung der Prozessabläufe. Deming (1982) postulierte: „Experience, without theory, teaches management nothing about what to do to improve quality and competitive position“ und trug damit entscheidend dazu bei, dass heute der Qualitätsbegriff nicht nur die Qualität von Produkten, sondern auch die Qualität der Unternehmensorganisation, die Qualität der Arbeitsbedingungen und die Qualität der Beziehungen zur Umwelt beinhaltet. Im Rahmen von „Total Quality Management“ („TQM“) wurde die Produkt- bzw. Dienstleistungsqualität als Wettbewerbsvorteil definiert und damit in einen unternehmensstrategischen Kontext gestellt. Die Erfüllung von Kundenbedürfnissen wird als primäre, unternehmensweite Aufgabe aller Unternehmenseinheiten gesehen. Als wichtigste Ressource des Unternehmens hat der Mitarbeiter im TQM-Konzept eine tragende Rolle. Um seine Problemlösungsfähigkeiten zu nutzen, sind ständige Investitionen in die Qualifikation sowie gegenseitiges Vertrauen erforderlich. Kernpunkt des TQM ist somit die kontinuierliche

Verbesserung aller im Unternehmen ablaufenden Prozesse.

Entsprechend der skizzierten Leitlinie, dass vorrangig die Qualität der Unternehmensorganisation und weniger die Qualität des konkreten Produkts im Vordergrund steht, wird die international anerkannte DIN EN ISO 9000 ff. meist als Rahmenempfehlung zum Aufbau eines Qualitätsmanagementsystems verstanden. Dabei handelt es sich um eine internationale Normenreihe; normiert werden allerdings nicht inhaltliche Produktmerkmale, sondern formal-prozessuale Anforderungen an ein Qualitätsmanagementsystem bzw. Standards zum Management von Organisationsprozessen. Diese definierten Standards sind in einem Qualitätsmanagementhandbuch dargelegt und werden durch externe Experten regelmäßig überprüft; Selbstbewertungen sind durch interne Audits möglich. Werden die Standards erfüllt, erhalten die Unternehmen ein befristetes Zertifikat.

Es darf allerdings nicht vergessen werden, dass ein solches Zertifikat nicht die kontinuierliche Verständigung über konkrete Qualitätsstandards für das spezielle Produkt bzw. die spezielle Dienstleistung ersetzen kann. Darüber hinaus wurde bereits dargelegt, dass auch ein Qualitätsmanagementsystem selbst nicht zuletzt ein strategisches Mittel zur Sicherung und Verbesserung der Qualität eines konkreten Produkts bzw. einer speziellen Dienstleistung darstellen sollte. Damit hängt es in Aufbau und Ablauf von der konkreten Zielsetzung und den besonderen Bedingungen eines Unternehmens ab: Da Unternehmen unternehmensspezifische Organisationsstrukturen besitzen und unterschiedliche Produkte anbieten, kann es kein allgemeingültiges bzw. einheitliches Qualitätsmanagementsystem geben.

Damit avanciert die unternehmensspezifische Umsetzung der DIN EN ISO 9000 ff. zum „Knackpunkt“ der Nutzung dieses Normensystems: Zwar versucht man, die aus dem Industriebereich stammende DIN EN ISO 9000 ff. mit mehr oder weniger großen Schwierigkeiten auch in vielen Dienstleistungsbereichen anzuwenden, Kritiker beklagen aber den hohen Unternehmensaufwand bei der dabei nötigen Adaptation an die Unternehmensbesonderheiten. Weiterhin wird bemängelt, dass durch den hohen Grad an Universalität bei den Standards die Spezifika des Unternehmens zuweilen nicht scharf abgebildet werden können, während im konkreten Fall zu vernachlässigende Organisationsparameter in den Fokus der Qualitätssicherung geraten. Schließlich wird häufig eingewandt, dass die Formulierung der Organisationsstandards durch die Verfahrensfokussierung

und den hohen Allgemeinheitsgrad sehr abstrakt sei und vielen Kunden verschlossen bleibe. Diese Einschränkungen wie auch die Kosten von Akkreditierungen und Zertifizierungen führen dazu, dass produktorientierte und auf ausgewählte wesentliche Qualitätsparameter gerichtete Instrumente zur Qualitätserfassung in letzter Zeit wieder größere Beachtung finden und die unternehmensinterne Qualitätssicherung neben der Auditierung von Verfahrensabläufen durch externe Experten an Bedeutung gewinnt.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass sich historisch gesehen der Schwerpunkt der Qualitätssicherung zunächst von der einseitigen Betrachtung der Produktqualität auf die (manchmal auch einseitige) breite Reflexion der Unternehmensorganisation und unternehmerischer Verfahrensabläufe verlagert hat. Der akzeptable Grund dafür bestand in dem Wunsch, die Produktqualität möglichst frühzeitig und präventiv zu beeinflussen, um Kosten zu sparen und einen Wettbewerbsvorteil für das Unternehmen zu erzielen. Dabei geriet die Produktqualität zuweilen aus dem Blickfeld. Gegenwärtig finden sich vielfach Anstrengungen von Unternehmen im Dienstleistungsbereich (z. B. Gesundheitswesen), ein ausgewogenes Verhältnis bei der Reflexion von Unternehmensorganisation und Prozessabläufen einerseits sowie von Dienstleistungsstandards andererseits herzustellen, um die Qualitätssicherung produktbezogener und effektiver zu gestalten. Ein wichtiger Schritt zur Realisierung dieses Ziels ist die Messung der Dienstleistungsqualität aus Kundensicht. Wenden wir uns daher nun der Frage zu, welche grundsätzlichen Ansätze es zur Messung der Qualität von Dienstleistungen wie der Fahrerlaubnisprüfung gibt.

Ansätze zur Messung von Dienstleistungsqualität
Unternehmen streben danach, mit ihren Produkten bzw. Dienstleistungen Gewinn zu erzielen und dabei rentabel zu wirtschaften. Um diese Ziele zu erreichen, wird meist ein Unternehmenswachstum angestrebt; die Marketingziele des Unternehmens werden auf steigenden Umsatz, höhere Marktanteile und die Erzielung von Wettbewerbsvorteilen gegenüber konkurrierenden Unternehmen ausgerichtet (s. Bild. 4). Dies alles gilt natürlich auch für die Unternehmen, die als Träger Technischer Prüfstellen auftreten. Allerdings sind die Verfolgung und die Erreichbarkeit der genannten Unternehmensziele im Dienstleistungsbereich „Fahrerlaubnisprüfung“ eingeschränkt, da die Unternehmen nicht als freie Anbieter auftreten, sondern mit der Durchführung von Fahrerlaubnisprüfungen als hoheitlicher Aufgabe nur vom Staat beliehen sind. Die Vergütung dieser Dienstleistung durch den Kunden wird daher nicht von den Unternehmen frei

kalkuliert, sondern unterliegt dem Prinzip der Kostendeckung und staatlicher Kontrolle. Schließlich können die Unternehmen auch bei hoher Dienstleistungsqualität nicht frei expandieren, sondern sie sind aufgrund der Beleihung durch die Bundesländer auf vorgegebene Regionen beschränkt, in denen sie mit dem Dienstleistungsangebot „Fahrerlaubnisprüfung“ als sog. „Alleinbeauftragte“ (vgl. § 10 KfzSachvG) agieren⁵².

Aus den genannten Besonderheiten resultiert, dass die mit der Fahrerlaubnisprüfung beliehenen Unternehmen in diesem Geschäftsbereich dem marktwirtschaftlichen Wettbewerb entzogen sind. Daher erwachsen die Aufgaben des Qualitätsmanagements und die Qualitätsmanagementziele bei ihnen nicht auf marktwirtschaftlichem Wege aus dem Prinzip der Gewinnmaximierung, sondern sie werden durch das öffentliche Interesse an der Verkehrssicherheit und durch den Grundsatz der Gleichbehandlung der Bürger vorgegeben. Für die Motivation zum Qualitätsmanagement und die dabei zu verfolgenden Strategien hat dies jedoch nur geringe Auswirkungen: Zwar treten die beliehenen Technischen Prüfstellen als Alleinbeauftragte auf, jedoch kann ihnen das Privileg zum Anbieten von Fahrerlaubnisprüfungen durch den Staat entzogen werden, wenn sie die Qualitätssicherung vernachlässigen (s. BAST, 2005: Anforderungen an Träger von Technischen Prüfstellen). Darüber hinaus unterscheiden sich die unternehmensgerichteten Qualitätsmanagementziele wie Effizienzsteigerung der Dienstleistungsprozesse, Senkung der Qualitätskosten und Schaffung eines internen Qualitätsbewusstseins nicht von den diesbezüglichen Zielen anderer Unternehmen. Das Streben nach hoher Kundenzufriedenheit und nach einem Qualitätsimage für das Unternehmen trägt als marktgerichtete Strategie auch bei den Technischen Prüfstellen praktisch zum Aufbau einer Kundenbindung und zur Schaffung von Markteintrittsbarrieren für konkurrierende Unternehmen in anderen Produktbereichen bei.

⁵² Eine Ausnahme stellt das Bundesland Berlin dar, wo aufgrund historisch gewachsener Bedingungen sowohl DEKRA als auch TÜV Rheinland Fahrerlaubnisprüfungen durchführen.

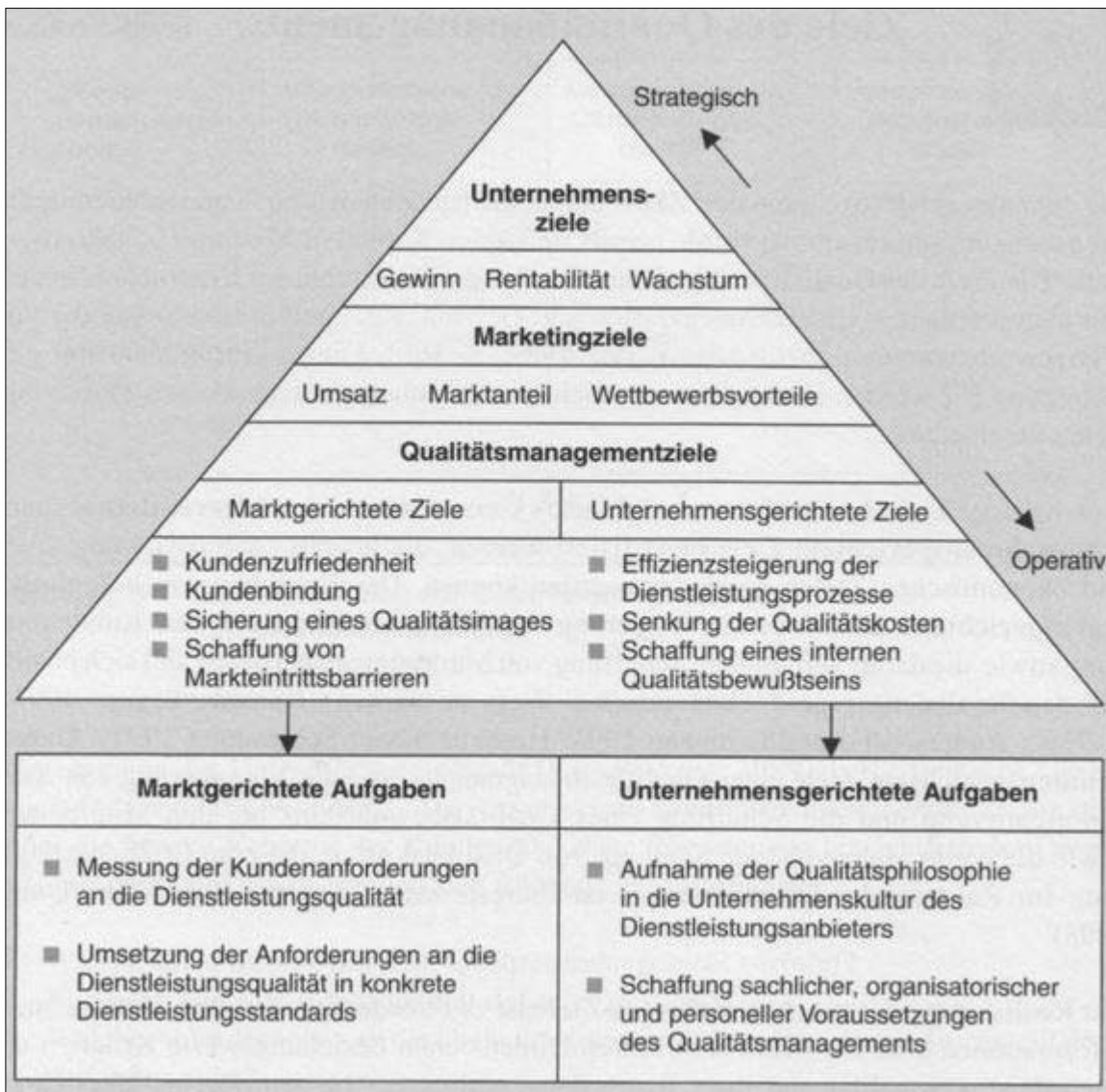


Bild 4: Ziele und Aufgaben des Qualitätsmanagements im Zielsystem von Qualitätsunternehmen (MEFFERT & BRUHN, 2000)

Die Ähnlichkeit der Qualitätsmanagementziele der Technischen Prüfstellen im Vergleich mit beliebigen anderen Unternehmen führt dazu, dass auch die markt- und unternehmensgerichteten Aufgaben des Qualitätsmanagements den üblichen Anforderungen unterliegen: Erstens müssen die Technischen Prüfstellen die Kundenerwartungen an die Qualität der Dienstleistung „Fahrerlaubnisprüfung“ erfassen und in konkrete Dienstleistungsstandards umsetzen. Allerdings sind dabei die Kundenerwartungen durch staatliche Vorgaben zu ergänzen, die aus dem öffentlichen (Sicherheits-)Interesse an der qualitätsgerechten Durchführung der Dienstleistung „Fahrerlaubnisprüfung“ resultieren. Dies führt zu dualen Qualitätsstandards, in denen neben den Erwartungen und Anforderungen der

Kunden auch inhaltliche und methodische Standards der Fahrerlaubnisprüfung durch den Staat vorgegeben werden.

Diese Dualität lässt sich in den Akkreditierungsanforderungen der Akkreditierungsstelle „Fahrerlaubniswesen“ der BASt (2005) deutlich nachverfolgen. Zweitens sind neben diesen im weitesten Sinne marktgerichteten Aufgaben die korrespondierenden unternehmensgerichteten Aufgaben des Qualitätsmanagements von den Technischen Prüfstellen zu bewältigen. Dazu zählen die Integration einer Qualitätsphilosophie in die Unternehmenskultur sowie die Schaffung sachlicher, organisatorischer und personeller Voraussetzungen des Qualitätsmanagements im Unternehmen. Auch diese unternehmensgerichteten Aufgaben sind in den

Akkreditierungsanforderungen verankert (s. Kap. 5.7.2).

Da gute Dienstleistungsqualität – selbst bei hohem Konkurrenzdruck – nicht von selbst entsteht, muss sie im Rahmen eines Qualitätsmanagementprozesses geplant, gefördert und kontrolliert werden. Die Schnittstelle zwischen dem leistungserstellenden Unternehmen und dem leistungsempfangenden Kunden bildet hierbei die Messung der Dienstleistungsqualität. Welche Möglichkeiten haben die Technischen Prüfstellen zur Messung der Dienstleistungsqualität bei der Fahrerlaubnisprüfung? Um diese Frage zu beantworten, erscheint ein Überblick über die verfügbaren Ansätze zur Messung von Dienstleistungsqualität (MEFFERT & BRUHN, 2003) als hilfreich (s. Bild 5).

Bei der Messung von Dienstleistungsqualität wird grundsätzlich zwischen „Kundenorientierter Messung“ und „Unternehmensorientierter Messung“ unterschieden. Bei kundenorientierten Messungen wird – wie der Name schon sagt – die Sicht des Kunden auf die Dienstleistung erfasst. Eine besondere Form kundenorientierter Messungen stellen die sog. „Objektiven Messungen“ dar, bei denen dritte Personen zum Einsatz kommen, die für einzelne Dienstleistungsmerkmale Qualitätsbewer-

tungen nach vorgegebenen Standards abgeben. Die Festlegung derartiger Standards zu den interessierenden Dienstleistungsmerkmalen und den zu verwendenden Bewertungskriterien führt dazu, dass sich alle Testkunden- bzw. Experteneinschätzungen auf die gleichen Merkmale und Maßstäbe beziehen, also intersubjektiv vergleichbar bzw. „objektiv“ ausfallen. Zu den bekanntesten kundenorientierten objektiven Messungen zählen das „Silent-Shopper-Verfahren“ und die Expertenbeobachtung.

Beim „Silent-Shopper-Verfahren“ treten „Scheinkunden“ bzw. „Testkunden“ als Dienstleistungskunden auf, um durch das Erleben des Dienstleistungsprozesses Hinweise auf mögliche Mängel zu erhalten. Ob dieses Messverfahren die Erwartungen nach zuverlässigen und gültigen Befunden erfüllt, ist allerdings von den Erfahrungen der Testkunden abhängig. Beim zweiten genannten Verfahren, der Expertenbeobachtung, beobachten externe Fachleute Kundenkontaktsituationen, um die Verhaltensweisen von Dienstleistern und Kunden zu analysieren. Hierzu ist jedoch methodenkritisch anzumerken, dass viele Kundensituationen nicht ohne Wissen der beteiligten Dienstleister erfasst werden können und dementsprechend

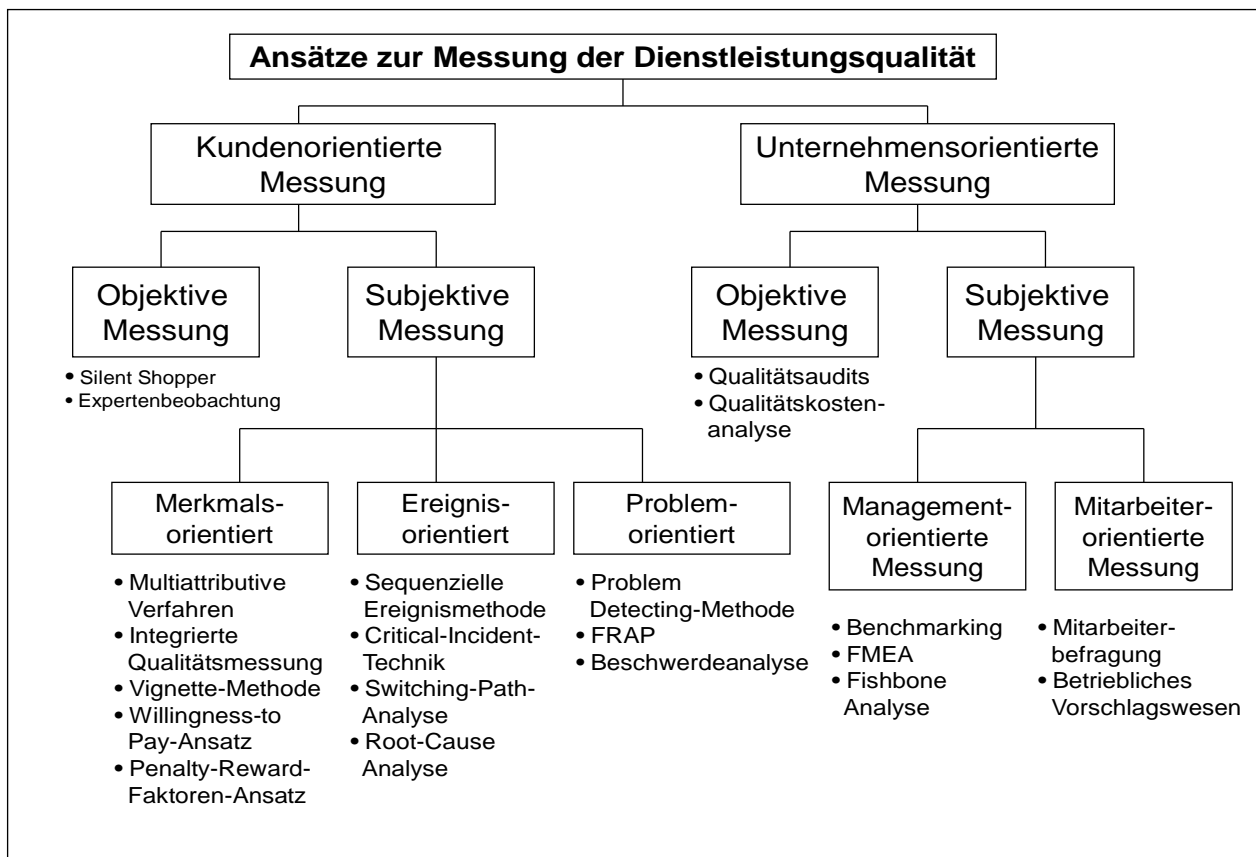


Bild 5: Ansätze zur Messung der Dienstleistungsqualität (MEFFERT & BRUHN, 2003)

Beobachtungseffekte zu erwarten sind. Außerdem kann von Dritten nur ein unzureichender Rückschluss vom beobachteten Verhalten auf die Qualitätswahrnehmung des Kunden vorgenommen werden. Zudem besteht für die Durchführung einer solchen Messung ein hoher Personal- und Kostenaufwand. Grundsätzlich wären jedoch beide Verfahren auch für die Messung der Dienstleistungsqualität bei der Fahrerlaubnisprüfung einsetzbar.

Wenden wir uns nun den subjektiven Messverfahren zur Erfassung von Dienstleistungsqualität aus Kundensicht zu. Unter „subjektiv“ ist zu verstehen, dass hier die Einschätzungen realer Kunden in Hinblick auf bestimmte Merkmale, Ereignisse oder Probleme des Dienstleistungsprozesses erhoben werden. Dementsprechend werden die subjektiven Messverfahren in merkmalsorientierte, ereignisorientierte und problemorientierte Verfahren unterteilt.

Zu den merkmalsorientierten Methoden zählen die „Multiattributiven Verfahren“; sie beruhen auf einer Vielzahl („Multi“) von detaillierten Kundeneinschätzungen zu bestimmten Qualitätsmerkmalen („Attributen“); diese Einzeleinschätzungen werden zu einem globalen Qualitätsurteil verdichtet. Einer der bekanntesten Ansätze der multiattributiven Verfahren ist der „Servqual-Ansatz“ („**S**ervice**q**ualität“). Diese Messung wird mittels eines standardisierten Fragebogens durchgeführt, in dem 22 Items fünf Qualitätsdimensionen (Annehmlichkeit des Umfeldes, Zuverlässigkeit, Reaktionsfähigkeit, Leistungskompetenz, Einfühlungsvermögen) repräsentieren. Zu jedem Item werden zwei Aussagen in Form einer Doppelskala formuliert, wobei die erste Aussage den „Soll-Zustand“ und die zweite Aussage den „Ist-Zustand“ abbildet. Methodenkritisch ist zu bemerken, dass die Verwendung einer Doppelskala sehr hohe Ansprüche an das Antwortverhalten der Kunden stellt. Darüber hinaus bietet die „Soll-Komponente“ einen hohen Interpretationsspielraum, wodurch die Ergebnisvarianz verzerrt wird. Das Verfahren der „Integrierten Qualitätsmessung“ verwendet den gleichen methodischen Ausgangspunkt wie die multiattributiven Verfahren, erfasst die Qualität jedoch unter Einbeziehung ihrer Wirkungen (z. B. Kundenzufriedenheit, Kundenbindung).

Auch die anderen drei aufgeführten merkmalsorientierten Kundenbefragungsmethoden weisen jeweils Besonderheiten der Befragungsgestaltung auf: Bei der „Vignetten-Methode“ werden zunächst für die Qualitätswahrnehmung relevante kritische Merkmale („Critical Quality Characteristics“) festgelegt, die danach vom Kunden mit Bezug auf

bestimmte Dienstleistungssituationen bewertet werden. Der „Willingness-to-Pay-Ansatz“ basiert auf einem wertorientierten Qualitätsbegriff und geht davon aus, dass der Kunde bezüglich einer Dienstleistung zu einem Qualitätsurteil gelangt, indem er die erhaltene Leistung mit den in Kauf genommenen „Opfern“ finanzieller, zeitlicher, psychischer oder physischer Art vergleicht. Hier erfolgt die Beurteilung der Dienstleistung also nach dem Preis-Nutzen-Verhältnis. Beim „Penalty-Reward-Faktoren-Ansatz“ schließlich werden Qualitätsfaktoren identifiziert, deren Erfüllung beim Kunden unerwartet hohe Zufriedenheit bzw. deren Nichterfüllung hohe Unzufriedenheit ausgelöst hat.

Methodenkritisch bleibt anzumerken, dass bei allen fünf vorgestellten merkmalsbezogenen Verfahren zur Erfassung der subjektiven Kundenzufriedenheit die Auswahl der für die Dienstleistungsqualität relevanten Merkmale nicht durch den Kunden erfolgt, sondern durch das Unternehmen vorgegeben wird. Darüber hinaus wird die Aussagekraft der dargestellten Verfahren oft dadurch reduziert, dass die Anzahl der vom Kunden einzuschätzenden Merkmale wegen der Überforderungsgefahr der Befragten gering gehalten werden muss. Schließlich ist ein Teil der aufgeführten Verfahren prinzipiell nicht für die Erfassung der Kundenzufriedenheit mit der Dienstleistung „Fahrerlaubnisprüfung“ geeignet: Der „Willingness-to-Pay-Ansatz“ erscheint ungeeignet, weil der Preis der Fahrerlaubnisprüfung staatlich vorgegeben ist und der Bewerber folglich nicht zwischen unterschiedlichen Preisniveaus wählen kann. Der „Penalty-Reward-Faktoren-Ansatz“ scheidet als mögliche Strategie zur Erfassung der Kundenzufriedenheit mit der Fahrerlaubnisprüfung aus, weil die Fahrerlaubnisbewerber keine oder nur geringe Vorerfahrungen mit Fahrerlaubnisprüfungen haben und demzufolge nicht über realitätsnahe Erwartungen an die Qualität dieser Dienstleistung verfügen.

Auch die ereignisorientierten subjektiven Verfahren eignen sich nicht durchgängig zur Erfassung der Kundenzufriedenheit mit der Fahrerlaubnisprüfung. So beruhen die „Switching-Path-Analyse“ und die „Root-Cause-Analyse“ jeweils auf einer Analyse der Abwanderungsprozesse von Kunden zu konkurrierenden Anbietern. Eine solche Abwanderung ist bei der Dienstleistung „Fahrerlaubnisprüfung“ aufgrund der besonderen Stellung der beliebigen Technischen Prüfstellen als Alleinbeauftragte nicht möglich; daher werden diese Verfahren nicht näher vorgestellt.

Die „Sequenzielle Ereignismethode“ wie auch die „Critical-Incident-Technik“ als weitere ereignisorientierte Verfahren zur Kundenbefragung beziehen

sich jeweils auf bestimmte Phasen des Dienstleistungsprozesses. Dabei zielt die „Sequenzielle Ereignismethode“ auf eine vollständige Erfassung der verschiedenen Kundenkontaktsituationen: Der Kunde rekonstruiert den Ablauf seines Dienstleistungserlebnisses und wird bezüglich jeder einzelnen Kontaktsituation nach dem wahrgenommenen Ablauf, seinen Empfindungen und den jeweiligen Bewertungen gefragt. Dagegen werden bei der „Critical-Incident-Technik“ nur kritische Ereignisse als „Schlüsselereignisse“ der Interaktion zwischen Kunde und Dienstleistungsanbieter betrachtet. Beiden Verfahren ist gemeinsam, dass der Kunde die für ihn persönlich relevanten Erfahrungen mit eigenen Worten schildert. Auch deshalb sind beide Verfahren mit einem hohen Erhebungsaufwand und entsprechend hohen Kosten verbunden.

Wenden wir uns nun den problemorientierten Kundenbefragungsverfahren zu. Bei der „Problem-Detecting-Methode“ erstellt das Unternehmen zunächst eine Liste möglicher Probleme im Dienstleistungsprozess; diese Liste wird anschließend nach Relevanz- und Redundanzaspekten komprimiert. Danach wird ein Kundenfragebogen mit Statements zu den Problemen erstellt, beispielsweise mit Aussagen über die Dringlichkeit der Problembehebung. Um dieses Verfahren einsetzen zu können, muss man allerdings die Probleme der Kunden bereits kennen. Diese Voraussetzung muss bei der „Frequenz-Relevanz-Analyse für Probleme“ („FRAP“), einer weiteren problemorientierten Messung und Weiterentwicklung der „Problem-Detecting-Methode“, nicht gegeben sein, denn die FRAP erfasst zunächst, ob ein bestimmtes Qualitätsproblem überhaupt aufgetreten ist und wie groß ggf. das Ausmaß der Kundenverärgerung war. Das dritte problemorientierte Verfahren zur Erfassung der Kundenzufriedenheit schließlich ist die Beschwerdeanalyse. Sie beruht auf einer systematischen Erfassung und Auswertung von Äußerungen unzufriedener Kunden, wobei die Auswertung nach Beschwerdeggrund, Beschwerdehäufigkeit und Beschwerdenachdruck erfolgt. Die Vorteile dieses letztgenannten Verfahrens bestehen darin, dass in der Regel aktuelle und bedeutsame Kundenprobleme bei geringen Kosten erfasst werden, da der Erhebungsaufwand für diese Kundeneinschätzungen von den unzufriedenen Kunden getragen wird. Um aussagekräftige Ergebnisse zu erzielen, müssen die Kunden allerdings dazu animiert werden, ihre Unzufriedenheit gegenüber dem Unternehmen zum Ausdruck zu bringen. Dies ist eine Aufgabe des Beschwerdemanagements.

Kommen wir nun zur zweiten großen Verfahrensguppe zur Messung von Dienstleistungsqualität, den „Unternehmensorientierten Messungen“. Die-

se Verfahren bilden die Unternehmenssicht ab und werden ebenfalls in objektive und subjektive Messungen unterteilt. Darüber hinaus unterscheidet man bei den subjektiven Verfahren zwischen „Managementorientierten Messungen“ und „Mitarbeiterorientierten Messungen“.

Zu den objektiven unternehmensorientierten Messverfahren zählen Qualitätsaudits und Qualitätskostenanalysen. Bei den Qualitätsaudits handelt es sich um systematische unabhängige Untersuchungen; sie dienen dem Ziel festzustellen, ob die Qualitätssicherung den betrieblichen Anordnungen entspricht und ob diese Anordnungen tatsächlich geeignet sind, die Qualitätsziele zu erreichen. Qualitätsaudits erfolgen meist im Rahmen eines QM-Systems und beziehen sich auf einzelne Elemente (z. B. Prozesse, Produkte) dieses Systems; sie werden von Personen durchgeführt, die keine direkte Verantwortung im zu auditierenden Bereich tragen. Mit Audits soll beurteilt werden, ob eine Verbesserung oder Korrektur bei der Qualitätssicherung notwendig ist. Unter einer Qualitätskostenanalyse versteht man die Gegenüberstellung der Kosten, die durch das Sicherstellen von zufrieden stellender Qualität entstehen, und der Verluste, die durch das Nichterreichen zufrieden stellender Qualität verursacht werden.

Bei den subjektiven unternehmensorientierten Messverfahren ist zunächst die Gruppe der „Managementorientierten Messungen“ zu nennen. Zu dieser Gruppe gehören als einzelne Verfahren das „Benchmarking“, die „Fehlermöglichkeits- und Fehlerinflussanalyse“ („FMEA“) und die „Fishbone-Analyse“. Beim Benchmarking werden unternehmenseigene Prozesse und Ergebnisse (z. B. Produkte, Dienstleistungen) mit denen anderer Unternehmen verglichen; es handelt sich hierbei um einen zielgerichteten und kontinuierlichen Vorgang, bei dem neben den Unternehmensunterschieden und ihren Ursachen vor allem die eigenen Verbesserungspotentiale ermittelt werden. Die beiden letztgenannten Verfahren unterscheiden sich dadurch, dass beim „Fishbone-Ansatz“ ein besonders dringlicher Qualitätsmangel im Mittelpunkt steht, dessen Haupt- und Nebenursachen analysiert und dann in einer fischgrätenähnlichen Grafik dargestellt werden, während bei der „FMEA“ eine systematische Auflistung und Analyse aller denkbaren Fehler eines Dienstleistungsprozesses erfolgt. Das Vorgehen bei der „FMEA“ besteht aus vier Phasen: Fehlerbeschreibung, Risikobeurteilung (Bedeutung der Fehlerfolgen), Festlegung von Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung und Erfolgsbeurteilung. Die Vorzüge der FMEA liegen in der leicht verständlichen Methodik und in ihrem

Potential, Fehlerquellen frühzeitig zu erkennen und zu bearbeiten.

Die zweite Gruppe der subjektiven Verfahren zur unternehmensorientierten Messung von Dienstleistungsqualität stellen die „Mitarbeiterorientierten Ansätze“ dar. Zu dieser Verfahrensgruppe zählen die „Mitarbeiterbefragung“ und das „Betriebliche Vorschlagswesen“. Im Mittelpunkt der Mitarbeiterbefragung steht die Gelegenheit für das Dienstleistungspersonal, subjektive Urteile über die Dienstleistungsqualität des Unternehmens zu äußern oder kritische Kundenerlebnisse zu schildern. Das Ziel dieses Verfahrens besteht darin, falsche Vorstellungen des Unternehmensmanagements hinsichtlich der Kundenerwartungen mit Hilfe der Mitarbeiter zu revidieren. Mitarbeiterbefragungen sollten durch ein betriebliches Vorschlagswesen („Ideenmanagement“) ergänzt werden; dies wird durch die Einrichtung eines Bonifikationssystems für Verbesserungsvorschläge gefördert. Der Nutzen dieses Verfahrens besteht darin, dass das Kundenkontaktpersonal eines Unternehmens dafür motiviert und sensibilisiert wird, qualitätsrelevante Probleme zu erkennen, zu beschreiben und zu beheben. Außerdem ist dieses Verfahren mit einem relativ geringen Personal- und Kostenaufwand verbunden.

Fassen wir zusammen: In den bisherigen Ausführungen wurde die Notwendigkeit begründet, neben organisationsbezogenen Qualitätsstandards auch konkrete dienstleistungsbezogene Qualitätsstandards zu erarbeiten und im Rahmen des Qualitätsmanagements zu überwachen. Dazu muss die Qualität der betrachteten Dienstleistung, also im vorliegenden Fall der (praktischen) Fahrerlaubnisprüfung, mit hoher methodischer Güte und nicht zuletzt auch aus Kundensicht erfasst werden. Dies erlaubt eine Vielzahl unterschiedlicher Messverfahren, die überblicksartig skizziert und in einigen Fällen auch schon hinsichtlich ihrer Eignung bewertet wurden, die Qualität der Fahrerlaubnisprüfung abzubilden. Auf dieser Grundlage soll nun diskutiert werden, welche dieser Verfahren die Technischen Prüfstellen bereits im Rahmen ihres Qualitätsmanagements einsetzen und welche Erfahrungen sie damit gesammelt haben.

5.7.2 Die Sicherung der Prüfungsqualität als Kernaufgabe der Technischen Prüfstellen

Qualitätssicherung als historisches Leitbild der Technischen Prüfstellen

Technische Innovationen, Produkte und Anlagen bedürfen des sicheren und verantwortungsvollen Einsatzes, um Gefahren für die Betreiber wie auch für die Öffentlichkeit so weit wie möglich auszu-

schließen und Risiken zu vermeiden. Daher muss der Einsatz von Technik von unabhängigen Institutionen neutral zum Nutzen von Kunden und Gesellschaft geprüft werden. Dieser Prüfauftrag im öffentlichen Interesse stellt eine zentrale Aufgabe der Technischen Prüfstellen dar, deren Selbstverständnis seit ihrer Gründung durch Kunden- und Qualitätsorientierung geprägt wird: Die Technischen Prüfstellen fühlen sich der Rolle des verantwortungsbewussten Mittlers zwischen Mensch und Technik sowohl im Hinblick auf Anlagenprüfungen als auch auf Personenprüfungen verpflichtet; entsprechende Aussagen finden sich in den Leitbildern aller mit der Durchführung von Fahrerlaubnisprüfungen beliehenen Technischen Prüfstellen. Zu dieser Qualitätsorientierung gehört auch, dass die Technischen Prüfstellen aktiv an der Weiterentwicklung relevanter Leistungsmaßstäbe und Qualitätsstandards im Prüfwesen mitwirken.

Warum tragen die Technischen Prüfstellen seit ihrer Gründung entscheidend zur Qualitätssicherung im Prüfwesen bei? Wie bereits angedeutet, entwickeln sich die Bedingungen des Straßenverkehrs und damit die Anforderungen an die Kraftfahrzeugführer stetig weiter. Mit diesen Verkehrsbedingungen wandeln sich auch die Voraussetzungen und Abläufe der Fahrerlaubnisprüfungen, in denen der Fahrerlaubnisbewerber seine Kenntnisse und Fähigkeiten nachweisen muss. Will man daher das erreichte Sicherheitsniveau auf unseren Straßen erhalten oder gar verbessern, ist die stetige Weiterentwicklung der Prüfungsinhalte und Prüfungsrichtlinien unerlässlich (s. o.); die dazu erforderliche Fachkompetenz findet sich nicht zuletzt in den Technischen Prüfstellen. Aus diesem Grunde wirken die Technischen Prüfstellen seit der Einführung der Fahrerlaubnis in Deutschland an entscheidender Stelle bei der Weiterentwicklung der Qualitätsstandards im Fahrerlaubniswesen mit und genießen dabei das Vertrauen der Öffentlichkeit und der staatlichen Behörden.

Vor diesem Hintergrund erscheint es nicht überraschend, dass den Technischen Prüfstellen mit der Einführung der Fahrerlaubnis-Verordnung 1999 und der damit verbundenen Einführung der gesetzlichen Pflicht zur Akkreditierung die Aufgabe übertragen wurde, in eigener Verantwortung Qualitätssicherungssysteme aufzubauen und zu betreiben. Diese Verpflichtung hat dazu beigetragen, dass das Qualitätsmanagement in den Technischen Prüfstellen seitdem stringenter reflektiert und überwacht wird, um Qualitätsschwachstellen zu erkennen und zu beseitigen. Wesentliche Bestandteile des existierenden Qualitätssicherungssystems wurden aber auch schon vor der Einführung

der Akkreditierung von den Technischen Prüfstellen betrieben (s. Kap. 5.7.3).

Akkreditierung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen

Unter einer Akkreditierung versteht man gem. ISO/IEC 17011 (2004) eine von einer dritten Stelle vorgenommene formale Bestätigung, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die Kompetenz besitzt, bestimmte Konformitätsbewertungsaufgaben durchzuführen. Unter Konformitätsbewertungsstellen sind Organisationen zu verstehen, die Dienstleistungen zur Konformitätsbewertung wie beispielsweise Prüfungen oder Inspektionen bereitstellen. In diesem Sinne sind die Technischen Prüfstellen als Konformitätsbewertungsstellen („Zertifizierungsstellen“) anzusehen, und die Fahrerlaubnisprüfung stellt eine Konformitätsbewertungsaufgabe dar: Die Technische Prüfstelle bewertet bei der Fahrerlaubnisprüfung (als einer Form der „Personenzertifizierung“), ob der Befähigungsstand des Fahrerlaubnisbewerbers mit den verkehrsrechtlichen Anforderungen konform ist, und überreicht ihm ggf. als Beleg dafür im staatlichen Auftrag ein „Konformitätszertifikat“, nämlich den Führerschein.

Die Akkreditierung von Konformitätsbewertungsstellen bzw. die Pflicht von Zertifizierungsstellen, sich akkreditieren zu lassen, findet sich in vielen Dienstleistungsbereichen, in denen die angebotenen Dienstleistungen öffentliche Interessen berühren. Ab 01. Januar 1999 gilt diese Pflicht auch für die Träger von Technischen Prüfstellen: „(1) Träger von [...] Technischen Prüfstellen (§ 69 in Verbindung mit den §§ 10 und 14 des Kraftfahrersachverständigengesetzes) [...] müssen entsprechend der Norm DIN EN ISO/IEC 17020, Ausgabe November 2004, für die Voraussetzungen und Durchführung dieser Aufgaben jeweils akkreditiert sein. (2) Die Aufgaben der Akkreditierung nimmt die Bundesanstalt für Straßenwesen nach der Norm DIN EN ISO/IEC 17011, Ausgabe Februar 2005, wahr.“

Mit der verpflichtenden Einführung der Akkreditierung und den daraus resultierenden unternehmensspezifischen Qualitätssicherungssystemen der Technischen Prüfstellen soll eine gleichmäßig hohe Qualität von Fahrerlaubnisprüfungen sichergestellt werden (s. auch Begründung zu § 72 FeV). Zur Erreichung dieses Ziels tragen einerseits die bundesweite Einheitlichkeit der Standards für die Fahrerlaubnisprüfung und andererseits die Sicherung von Unabhängigkeit und Kompetenz bei den Fahrerlaubnisprüfern bei, die beide mit der Akkreditierung verbunden sind. Die Durchführung des Akkreditierungsverfahrens durch die BAST stellt

selbst keinen staatlichen Verwaltungsakt dar, sondern eine gutachterliche Stellungnahme für die Anerkennungsbehörden der Technischen Prüfstellen, also den zuständigen Behörden der Bundesländer. Die Akkreditierungsstelle überprüft dabei die Verfahren der Technischen Prüfstellen zur Qualitätssicherung; sie wirkt aber nicht unmittelbar an der Weiterentwicklung dieser Verfahren mit, die in der Zuständigkeit der Technischen Prüfstellen liegt. Dadurch wird eine gewisse Unbefangenheit der Akkreditierungsstelle im Begutachtungsverfahren gesichert und Effizienz bei der Gestaltung der staatlichen Aufsicht gewahrt.

Im Zusammenhang mit der Funktion der DIN EN ISO/IEC 17011 im Akkreditierungsverfahren bleibt anzumerken, dass einerseits der Bezug auf die Grundzüge der Norm dazu beiträgt, die Unternehmensorganisation wie auch die Prozesse zur Qualitätssicherung in den Technischen Prüfstellen zu analysieren und zu verbessern. Andererseits muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass sich der Prozess des Fahrerlaubnisverfahrens zwar als Konformitätsbewertungsverfahren abbilden lässt, die Rolle der Zertifizierungsstelle jedoch nicht vollständig von den Technischen Prüfstellen ausgefüllt wird. Beispielsweise entscheiden de jure letztendlich nicht die Technischen Prüfstellen über die Erteilung einer Fahrerlaubnis, sondern die Erlaubnisbehörden, die auch das Konformitätszertifikat ausstellen. In der Praxis folgen die Erlaubnisbehörden allerdings von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen (z. B. Formfehler oder offensichtliche Bewertungsfehler) der Entscheidung des Fahrerlaubnisprüfers, auch wenn diese Entscheidung aufgrund der summarischen Prüfungsdokumentation (s. Kap. 5.6) für sie inhaltlich nicht vollständig nachvollziehbar ist. Vom zeitlichen Ablauf her verzichten die Erlaubnisbehörden auch zunächst auf eine Mitwirkung an der Konformitätsentscheidung, denn dem Bewerber wird bei erfolgreicher Fahrerlaubnisprüfung in der Regel (s. Kap. 5.3) sofort das Konformitätszertifikat bzw. der Führerschein vom Fahrerlaubnisprüfer ausgehändigt.

Das angeführte Beispiel deutet schon darauf hin, dass die Anforderungen allgemeiner Normen wie der DIN EN ISO/IEC 17011 nicht ohne weiteres und vollständig auf die Fahrerlaubnisprüfung übertragen werden können und bei der Umsetzung im Einzelfall beurteilt werden muss, bei welchen Sachverhalten der Bezug auf derartige Normen sinnvoll erscheint. Die Frage nach der Umsetzbarkeit allgemeiner Normen, die am Anfang des vorliegenden Kapitels schon einmal diskutiert wurde, gewinnt im Hinblick auf die Umsetzung der relativ neuen DIN EN ISO/IEC 17024 noch an Bedeutung, da sie gegenüber der bis vor Kurzem gelten-

den Norm DIN EN 45013 wesentlich konkretere inhaltliche Anforderungen an die Prozessabläufe in Zertifizierungsstellen stellt.

Es sei ergänzt, dass als Argument für eine strikte Umsetzung der o. g. Normen im Fahrerlaubniswesen zuweilen die Hoffnung geäußert wird, man könne auf diese Weise eine europäische Harmonisierung im Hinblick auf die Zertifizierungsorganisationen und Zertifizierungsabläufe im Fahrerlaubniswesen erreichen. Ein erster Versuch, dies zu forcieren, erscheint allerdings gescheitert: Im Entwurf der 3. EU-Führerscheinrichtlinie, die erstmalig Mindestanforderungen an den Fahrerlaubnisprüfer stellt, wurde vergeblich versucht, ein Qualitätssystem auf Basis der zum Zeitpunkt der Diskussion noch gültigen DIN EN 45013 zu installieren. Aufgrund der in den EU-Mitgliedstaaten traditionell erheblich unterschiedlichen Ausbildungs- und Prüfungsstrukturen wurde lediglich festgeschrieben, dass Qualitätssicherungssysteme bei der Befugnisausbildung und Fortbildung der Fahrerlaubnisprüfer vorhanden sein müssen; Ausgestaltungshinweise oder gar Normbezüge existieren nicht. Gerade im Hinblick auf die europäische Harmonisierung stellt sich daher die Frage, ob nicht die Formulierung eines produktbezogenen Mindeststandards für die Dienstleistung „Fahrerlaubnisprüfung“ helfen würde, eine notwendige Angleichung praxisgerechter, aufwandsärmer und schneller zu erreichen.

Zurück zur Akkreditierung. Vergleicht man die Akkreditierungsanforderungen mit den dargelegten theoretischen Grundzügen der Qualitätserfassung im Dienstleistungsbereich (s. Kap. 5.7.1), dann findet sich eine Reihe von Parallelen. Diese Parallelen ermöglichen es einerseits, die theoretischen Quellen bei der Erarbeitung der geltenden Akkreditierungsanforderungen nachzuvollziehen. Andererseits bieten diese Parallelen Anregungen für die Weiterentwicklung der Akkreditierungsanforderungen in der Zukunft. Daher sollen sie als Struktur für die nachfolgenden Ausführungen über das konkrete Qualitätsmanagement der Technischen Prüfstellen (s. Kap. 5.7.3) benannt werden:

(1) *Externe und interne Audits*: Die Akkreditierungsanforderungen sehen sowohl für die Aufnahme eines Akkreditierungsverfahrens (Pkt. 2.1 und 2.3.3 der Akkreditierungsanforderungen) als auch für die Reakkreditierung (Pkt. 2.5) die Durchführung externer Audits durch die Akkreditierungsstelle vor. Im laufenden Qualitätssicherungsverfahren werden diese externen Überwachungen durch interne Qualitätskontrollen (Pkt. 3.8) unabhängiger „QM-Beauftragter“ (Pkt. 3.2.3) des Unternehmens ergänzt. Externe wie auch interne Audits stellen

kundenorientierte objektive Messungen der Dienstleistungsqualität im Sinne von Expertenbeobachtungen (s. Kap. 5.7.1) dar.

(2) *Kundenbefragungssystem*: Die Akkreditierungsanforderungen legen fest, dass die Qualitätspolitik der Technischen Prüfstellen den Erwartungen und Erfordernissen der Kunden Rechnung tragen muss und benennen als „Kunden“ die zu prüfenden Personen, die Aufsichtsbehörden und die Fahrerlaubnisbehörden. Diese Anforderungen entsprechen der kundenorientierten subjektiven Messung der Dienstleistungsqualität (s. Kap. 5.7.1) und werden methodisch durch ein multiperspektivisches und multimethodales Kundenbefragungssystem umgesetzt.

(3) *Beschwerdemanagement*: Die Akkreditierungsanforderungen verpflichten die Technischen Prüfstellen, Regelungen über die Behandlung von Beschwerden vorzuhalten und anzuwenden (Pkt. 3.10). Dies korrespondiert mit der problemorientierten Messung der Dienstleistungsqualität im Sinne von Beschwerdeanalysen (s. Kap. 5.7.1).

(4) *Befugnisausbildung, Fortbildung, systematische Problemanalyse und Arbeitshilfen*: Die Akkreditierungsanforderungen verpflichten die Träger Technischer Prüfstellen, dafür zu sorgen, dass der Aus- und Fortbildungsbedarf der Mitarbeiterschaft erhoben wird. Darauf aufbauend sind Schulungen in gewissem Umfang durchzuführen; die Teilnahme der Fahrerlaubnisprüfer ist zu kontrollieren (Pkt. 4.2). Weiterhin legen die Akkreditierungsanforderungen fest, dass Fahrerlaubnisprüfungen „fachgerecht und in einheitlicher und erforderlicher Qualität unter Beachtung des Standes von Wissenschaft und Technik, der rechtlichen Rahmenbedingungen und der berufsethischen Verpflichtungen zu erbringen“ sind (Pkt. 3.1). Mögliche Fehler sollen systematisch analysiert und behoben sowie künftig vermieden werden (Pkt. 3.9). Um dieses Ziel zu erreichen, müssen erstens Probleme im Verlauf der Dienstleistung „Fahrerlaubnisprüfung“ (z. B. Beobachtungs- oder Entscheidungsschwierigkeiten der Fahrerlaubnisprüfer) analysiert werden; dies entspricht methodisch einer „Critical-Incident-Technik“ bzw. einer Fehlermöglichkeits- und Einflussanalyse (s. Kap. 5.7.1). Zweitens ist auf eine einheitliche Bearbeitung der Probleme durch die Fahrerlaubnisprüfer hinzuwirken. Dies wird durch problemspezifische Fortbildungen und fachlich-methodische Handreichungen für den Prüfer gefördert.

(5) *Informations- und Anweisungssysteme sowie Qualitätsaufzeichnungen*: Die Akkreditierungsanforderungen verlangen erstens, dass die Fahrerlaubnisprüfer über klar dokumentierte aktuelle

Informationen und Anweisungen verfügen, die ihre Pflichten und Verantwortlichkeiten betreffen (Pkt. 4.1). Darüber hinaus ist durch entsprechende Aufzeichnungen die Erfüllung der Qualitätsanforderungen im Einzelfall nachzuweisen. Dies ist in der Praxis durch technische Kommunikationssysteme (z. B. Informations- und Aufzeichnungssysteme, Pkt. 6) zu realisieren, die beispielsweise Manipulationen ausschließen und durch immanente Plausibilitätsprüfungen Fehler indizieren.

(6) *Evaluation und Weiterentwicklung der Fahrerlaubnisprüfung*: Die Akkreditierungsanforderungen legen fest, dass Statistiken zur Durchführung der Fahrerlaubnisprüfung erstellt werden (Pkt. 6.9) und Evaluationsstudien hinsichtlich ihrer psychometrischen Güte durchgeführt werden (Pkt. 7).

(7) *Nationaler und internationaler Erfahrungsaustausch*: Aufgrund der Verpflichtung zur einheitlichen Prüfungsgestaltung in den Akkreditierungsanforderungen (Pkt. 3.1) sind die Technischen Prüfstellen verpflichtet, untereinander einen ständigen Erfahrungsaustausch durchzuführen. Dies korrespondiert genauso wie der internationale Erfahrungsaustausch mit managementorientierten Verfahren zur Erfassung der Dienstleistungsqualität im Sinne von „Benchmarking“ (s. Kap. 5.7.1).

Nachfolgend soll nun dargestellt werden, wie die Technischen Prüfstellen die aufgeführten Elemente der Qualitätssicherung ausgestalten. Dabei finden sich vereinzelt Unternehmensbesonderheiten, deren detaillierte Darstellung an dieser Stelle nicht sinnvoll erscheint. In diesen Fällen beschränken wir uns auf eine exemplarische Darstellung.

5.7.3 Qualitätssicherung in den Technischen Prüfstellen

Externe Audits

Akkreditierte Träger von Technischen Prüfstellen unterliegen nach der Akkreditierung (Gültigkeitsdauer fünf Jahre) der fortlaufenden externen Überwachung durch das Begutachtungsteam der BAST. Dabei werden einmal pro Jahr externe Audits durchgeführt, deren Umfang sich nach der Anzahl der im Vorjahr durchgeführten praktischen Fahrerlaubnisprüfungen (s. Pkt. 8.1 der Akkreditierungsrichtlinie) richtet. Pro Begutachtungstag werden in einer Dienststelle mindestens eine theoretische und zwei praktische Fahrerlaubnisprüfungen begutachtet. Der Gegenstand, der Ablauf und der Umfang der externen Audits orientieren sich an bereits vorliegenden Ergebnissen von im Akkreditierungsverfahren durchgeführten Überwachungen; daher sind auch die Aufzeichnungen der zurückliegenden internen Audits bei der Vor-Ort-Begutachtung bereitzuhalten. Der Träger ist ver-

pflichtet, das Begutachterteam zu unterstützen und den Zugang zu allen im Zusammenhang mit der Überwachung oder Reakkreditierung relevanten Dokumente, Aufzeichnungen und Informationen zu gewährleisten. Das für die Begutachtung und Überwachung erforderliche Personal wird vom Träger bereitgestellt; dazu gehören auch im Fahrerlaubniswesen eingesetzte Verwaltungskräfte und Disponenten.

Neben den regulären externen Audits können externe Sonderbegutachtungen erforderlich werden,

- wenn im fortlaufenden Überwachungsverfahren oder im Reakkreditierungsverfahren schwerwiegende Abweichungen von den Vorgaben der Akkreditierungsrichtlinie festgestellt wurden, zu deren Beseitigung sich der Träger verpflichtet hat,
- wenn sich besondere Anlässe ergeben haben, die schwerwiegende Zweifel hervorrufen, ob der akkreditierte Träger die Qualitätsanforderungen in bestimmten Teilbereichen noch erfüllt, oder
- wenn der akkreditierte Träger selbst eine Sonderbegutachtung (z. B. zur Entlastung von Vorwürfen Dritter) beantragt.

Interne Audits

Akkreditierte Träger von Technischen Prüfstellen haben sich durch interne Qualitätsaudits und wiederkehrende Überprüfungen von der Wirksamkeit ihres QM-Systems zu überzeugen und sicherzustellen, dass die in der Akkreditierungsrichtlinie festgelegten Anforderungen erfüllt werden. Die Form bzw. die Inhalte und der Umfang der internen Audits sind dabei vorgegeben. Inhaltlich lassen sich die internen Audits in Produkt- und Systemaudits unterteilen: Gegenstand eines Produktaudits ist die Einhaltung der für das Produkt „Fahrerlaubnisprüfung“ festgelegten Qualitätsmerkmale durch die Fahrerlaubnisprüfer. Ein Systemaudit hingegen dient der Bewertung der Wirksamkeit und Eignung der Strukturen und Festlegungen des QM-Systems. Die Bezugsgröße für den Umfang interner Audits stellt wiederum die Anzahl der praktischen Fahrerlaubnisprüfungen des Vorjahres dar; folgende Kontrollen sind vorgeschrieben:

- Überprüfung und Auswertung der prüfungsbezogenen Dokumentationen (u. a. Aufzeichnungen und Protokolle) sowie niederlassungsbezogene Überprüfung und Auswertung der Fahrerlaubnisprüfungsergebnisse (Umfang 1‰),
- prüferbezogene Audits bei theoretischen Fahrerlaubnisprüfungen (0,05‰ der praktischen Fahrerlaubnisprüfungen des Vorjahres) und

- prüferbezogene Audits bei praktischen Fahrerlaubnisprüfungen (0,20‰ der praktischen Prüfungen des Vorjahres).

Für die Durchführung der internen Audits ist der QM-Beauftragte des Unternehmens zuständig, der die Qualitätsauditoren auswählt und den jährlichen Auditrahmen festlegt. Die von ihm beauftragten Auditoren führen die Audits durch, dokumentieren sie und erstellen Berichte zu den Auditergebnissen. Die Berichte der einzelnen Audits werden gesammelt sowie hinsichtlich fachlicher und auf das QM-System bezogener Fragestellungen analysiert; aus den Analysen werden Vorschläge für die Weiterentwicklung der Produktqualität der Fahrerlaubnisprüfung und des QM-Systems entwickelt. Die Ergebnisse aller Überprüfungen, die daraus gezogenen Schlussfolgerungen und die davon abgeleiteten Maßnahmen werden im Managementreview dargestellt.

Kundenbefragungssystem

Die Fahrerlaubnisprüfung stellt einen Teil des Sicherungssystems dar, das im öffentlichen Interesse die Verkehrssicherheit im Straßenverkehr garantiert. Es gilt daher, alle Hinweise der an diesem System Beteiligten zu erfassen und ernst zu nehmen, um das System unter inhaltlichen und methodischen Aspekten zu optimieren. Deshalb sind die Technischen Prüfstellen verpflichtet, Kundenbefragungen zur Prüfungsgestaltung durchzuführen (s. o.). Hinsichtlich der Gestaltung von Kundenbefragungen verfügen die Technischen Prüfstellen über eine lange Tradition, die Mitte der 1980er Jahre beim TÜV Rheinland begann. Seitdem haben sich Kundenbefragungen in allen Technischen Prüfstellen als wichtiges Instrument zur Qualitätssicherung durchgesetzt und ermöglichen es, Schlussfolgerungen für die Optimierung der Fahrerlaubnisprüfungen abzuleiten. Die dabei eingesetzten Erhebungsmaterialien erfuhren im Laufe der Zeit eine stetige Verbesserung.

Die Durchführung und die Ergebnisse der vielfältigen Kundenbefragungen können an dieser Stelle nicht detailliert dargestellt werden. Beispielhaft angemerkt sei aber, dass DEKRA im Jahr 2003 erstmalig die Qualität der Fahrerlaubnisprüfung vergleichend aus der Perspektive unterschiedlicher Beteiligtegruppen erfasst hat. Dazu wurden sowohl Bewerberbefragungen als auch Fahrlehrerbefragungen durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Kundenbefragung fanden nicht nur Eingang in die turnusmäßigen Qualitätsberatungen des Personals der Niederlassungen, sondern wurden auch bei der Weiterentwicklung der Fortbildungskonzeption für die Fahrerlaubnisprüfer berücksichtigt.

Seit 2005 arbeiten alle mit der Durchführung von Fahrerlaubnisprüfungen beliehenen Technischen Prüfstellen bei der Weiterentwicklung ihrer Kundenbefragungsmethoden zusammen. Durch diese Zusammenarbeit, die im Rahmen der TÜV | DEKRA arge tp 21 stattfindet, ist ein multimethodales und multiperspektivisches Kundenbefragungssystem entwickelt und erprobt worden, das den einzelnen Technischen Prüfstellen bei der unternehmensspezifischen Qualitätssicherung zur Verfügung steht. Zu diesem Methodensystem gehören Fragebogen für Fahrerlaubnisbewerber und Fahrlehrer sowie Interviewleitfäden für die Erlaubnisbehörden und die zuständigen obersten Landesbehörden. Das Kundenbefragungssystem liegt in verschiedenen Versionen (Papier- und Bleistift-Version, Online-Version) vor und wurde zusammen mit den Erprobungsergebnissen in einem eigenständigen Forschungsbericht des vorliegenden Projekts „Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung“ bereitgestellt (STURZBECHER & MÖRL, 2008). Der Rückgriff der verschiedenen Technischen Prüfstellen auf einen gemeinsamen Methodenpool zur Kundenbefragung stellt einen Beitrag zur Vereinheitlichung der Qualitätssicherungssysteme der Technischen Prüfstellen und daraus resultierend zur einheitlichen Gestaltung der Fahrerlaubnisprüfungen in Deutschland dar.

Beschwerdemanagement

Neben den Kundenbefragungen stellen die Beschwerdeanalysen einen weiteren methodischen Ansatz der Technischen Prüfstellen zur kundenorientierten subjektiven Messung von Dienstleistungsqualität dar. Beschwerdemanagementprozesse werden nicht nur im Hinblick auf Qualitätsentwicklungsprozesse thematisiert, sondern in jüngster Zeit auch in Unternehmen, in denen zwischenmenschliche Beziehungen bei der Leistungserbringung eine besondere Rolle spielen, mit den firmenspezifischen Kommunikationskonzepten in Verbindung gebracht. Dabei hat der Begriff „Beschwerdemanagement“ aufgrund seiner negativen Konnotation einige Versuche der Umbenennung bzw. Erweiterung erfahren (z. B. „Bedarfsmanagement“, „Ideenmanagement“, „Kundenrückführungsmanagement“ oder auch „Kommunikationsmanagement“). Letztlich ist aber der Begriff des „Beschwerdemanagements“ nach wie vor gebräuchlich.

Für die Erfassung, Prüfung und Bearbeitung von Beschwerden existiert bei den Technischen Prüfstellen eine verbindliche Arbeitsanweisung. Diese gilt für alle Mitarbeiter, die Beschwerden von externen Stellen entgegennehmen und bearbeiten. Die Arbeitsanweisung ist in ihren Grundzügen im Qualitätsmanagementhandbuch verankert bzw.

aus ihm abgeleitet. Die Erfassung von Beschwerden durch die Mitarbeiter der Technischen Prüfstellen erfolgt formlos, aber in einer Weise, dass sie rückverfolgbar sind. Die letztgenannte Bedingung ist bei schriftlichen Beschwerden in der Regel erfüllt. Bei mündlichen Beschwerden müssen dagegen

- der Name und die Anschrift des Beschwerdeführers,
- der Vorgang, auf den sich die Beschwerde bezieht, und
- eine stichpunktartige Beschreibung des Beschwerdeinhalts

schriftlich festgehalten werden. Diese schriftlichen Darstellungen werden dann mit der Unterschrift des erfassenden Mitarbeiters versehen und zur Prüfung an die zuständige Stelle weitergeleitet. Sowohl die schriftlichen Beschwerden als auch die schriftlich erfassten mündlichen Beschwerden erhalten zuvor einen Vermerk zum Eingangsdatum.

Bei der Prüfung einer Beschwerde wird abgewogen, ob sie berechtigt ist und welche Maßnahmen ggf. erforderlich sind, um den Kunden zufrieden zu stellen und eine Wiederholung des Qualitätsmangels zu vermeiden. Für diese Prüfung sind die direkten Vorgesetzten desjenigen Mitarbeiters der Technischen Prüfstelle zuständig, gegen den Beschwerde geführt wird. Bei schwerwiegenden Beschwerden, die das Ansehen der Technischen Prüfstellen beeinträchtigen könnten oder die mit Schadenersatzansprüchen kombiniert sind, wird eine Information über die Beschwerde an die Leitung der Technischen Prüfstelle weitergeleitet. Diese entscheidet erforderlichenfalls über eine andere Zuständigkeit für die weitere Prüfung und Bearbeitung der Beschwerde. Geprüft werden auch die Ursachen für die Qualitätsmängel bei der beanstandeten Leistung und ob diese Leistung nach den Vorgaben des QM-Systems erbracht wurde. Dauert die Prüfung einen längeren Zeitraum, erhält der Kunde einen Zwischenbescheid über die Bearbeitung seiner Beschwerde. Ergeben sich Hinweise auf systematische Qualitätsmängel, informiert der Beschwerdebearbeiter den QM-Beauftragten des Unternehmens und teilt ihm die aus seiner Sicht für erforderlich gehaltenen Maßnahmen mit.

Auch für die weitere Bearbeitung der Beschwerde ist im Regelfall der direkte Vorgesetzte der Mitarbeiter zuständig, die an der beanstandeten Fahrerlaubnisprüfung beteiligt waren. Bei nicht berechtigten Beschwerden wird eine kurze Stellungnahme an den Kunden übermittelt. Auch offensichtlich

unbegründete Beschwerden sollen freundlich und sachlich kommentiert werden. Bei berechtigten Beschwerden werden entsprechend der gesetzlichen Regelungen Maßnahmen eingeleitet, um den Kunden zufrieden zu stellen (z. B. Erstattung gezahlter Entgelte). Auch wenn sich die Verantwortlichkeit für den Qualitätsmangel, gegen den sich die Beschwerde richtet, nicht eindeutig den Technischen Prüfstellen zuordnen lässt, soll ein Kompromiss mit dem Kunden gesucht oder Kulanz geübt werden. Der Bearbeiter sorgt dafür, dass die erforderlichen Maßnahmen vollständig durchgeführt werden, d. h. er veranlasst diese Maßnahmen und lässt sich das Ergebnis mitteilen.

Die Beschwerde selbst, jeglicher Schriftverkehr in der Sache und die getroffenen Maßnahmen werden dokumentiert. Aus dieser Dokumentation soll erkennbar sein, ob und ggf. in welchem Maße der Kunde zufrieden gestellt werden konnte. Die Aufbewahrungsfrist für die Beschwerdedokumentation beträgt mindestens drei Jahre.

Eine wichtige Möglichkeit, Beschwerden wie auch lobende Rückmeldungen an die Technischen Prüfstellen heranzutragen, stellen die Kundentelefone dar. Diese Telefone sind während der Geschäftszeiten durch kompetente Fachleute besetzt, welche eingehende Beschwerden aufnehmen und entweder selbst bearbeiten oder an die zuständige Stelle weiterleiten. Auf diese Weise aufgenommene Beschwerden können dann sehr zeitnah im Unternehmen weiterverfolgt werden; sie unterliegen prinzipiell aber den gleichen Prüfungs- und Bearbeitungsmodalitäten wie andere Beschwerden.

Befugnisausbildung, Fortbildung, systematische Problemanalyse und Arbeitshilfen

Die Grundsätze der Befugnisausbildung und Fortbildung von aaSoP sind im Kraftfahrersachverständigen-gesetz (KfSachvG) und in der Verordnung zur Durchführung des KfSachvG festgelegt. Die formalen Voraussetzungen für die amtliche Anerkennung als Sachverständiger oder Prüfer werden im § 2 KfSachvG ausgewiesen. Demnach wird die Anerkennung erteilt, wenn der Bewerber eine mindestens eineinhalbjährige Tätigkeit als Ingenieur in einer Technischen Prüfstelle, einem Kraftfahrzeugbetrieb oder einer Kraftfahrzeugfabrik absolviert, eine mindestens sechsmonatige Ausbildung in einer Technischen Prüfstelle abgeschlossen und seine fachliche Eignung in einer Prüfung nachgewiesen hat.

Die Schwerpunkte der Ausbildung orientieren sich an den im § 4 KfSachvG und in der Verordnung zur Durchführung des Kraftfahrersachverständigen-gesetzes enthaltenen Bestimmungen sowie an den

Praxiserfordernissen. Inhaltlich richten sich die Befugnisausbildung und Fortbildung an vier Anforderungsdimensionen aus, die für die objektive und rechtssichere Durchführung der Fahrerlaubnisprüfung erforderlich sind: (1) auf kraftfahrzeugtechnische Belange, (2) auf die Anwendung der einschlägigen Gesetzgebung des Straßenverkehrsrechts (z. B. StVO, Fahrerlaubnisverordnung, Prüfungsrichtlinie gemäß Annex II), (3) auf den sicheren und gewandten Umgang mit Fahrzeugen sämtlicher Klassen und nicht zuletzt (4) auf tätigkeitsspezifische Aspekte des Prüfungsvorgangs (inkl. pädagogisch-psychologischem Fakten- und Handlungswissen).

Die curriculare Grundlage für die Befugnisausbildung der Sachverständigen stellt der Lehrplan für die amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr dar. Dieses Lehrplanwerk aus den 1990er Jahren beinhaltet lediglich eine tabellarische Stoff- und Methodenübersicht, weist aber beispielsweise keine Feinlernziele mit darauf bezogenen Graden der Aneignung von Kenntnissen, Fähigkeiten, Fertigkeiten oder gar Kompetenzen aus. Für die Fortbildung existieren zwar Fortbildungsplanungen; ein theoretisch begründetes Fortbildungscurriculum fehlt aber.

Um ihre Befugnisausbildungssysteme und Fortbildungssysteme für Fahrerlaubnisprüfer weiterzuentwickeln und zu vereinheitlichen, arbeiten die Technischen Prüfstellen seit 2005 in der TÜV | DEKRA arge tp 21 zusammen. Im Rahmen dieser Zusammenarbeit sind inzwischen kompetenztheoretisch begründete Leitlinien für die Optimierung des Professionalisierungssystems für Sachverständige erarbeitet worden (DIETRICH & STURZBECHER, 2008). Derzeit erfolgen die Ausdifferenzierung dieser Leitlinien sowie die Präzisierung der Inhalte und Niveaustufen von auszubildenden Kompetenzkomponenten anhand von zwei Beispielmodulen für die Fortbildung der Sachverständigen. Wie einschlägige Erfahrungen aus der Bildungsforschung zeigen, ist der Weg von derartigen Modulen hin zu einem fachlich und methodisch akzeptablen Fortbildungscurriculum ein anspruchsvoller Prozess. Im Rahmen der dazu notwendigen Arbeiten sollen die bisher vorliegenden Kompendien der einzelnen Technischen Prüfstellen beispielsweise zur Durchführung von Fahrerlaubnisprüfungen oder zum Fahrerlaubnis- und Fahrlehrerrecht in einem übergreifenden Handlungsrahmen aller Technischen Prüfstellen zusammengeführt werden, der gemeinsam entwickelte Konzepte, Programme, Standards und Materialien enthält.

Seit den 1970er Jahren unterstützen die Technischen Prüfstellen ihre Sachverständigen mit Arbeitshilfen, die zu bestimmten Themen problemorientiert Wissen und Umsetzungstipps für die Praxis bereitstellen. Mit diesen Arbeitshilfen soll neben Fachkenntnissen auch pädagogisch-psychologisches Wissen und Können vermittelt werden, um eine einheitliche Prüfungsdurchführung und Prüfungsbewertung zu sichern. Besondere Bedeutung erlangte eine Umsetzungshilfe des TÜV Rheinland (SCHULTE, 1991), die Empfehlungen für Fahrerlaubnisprüfer zur Prüfungsbewertung in Standardsituationen enthielt, in denen erfahrungsgemäß bei der Bewertung des Bewerbers Unsicherheiten auftreten. Im gleichen Jahr hat auch der TÜV Bayern seinen Fahrerlaubnisprüfern eine Entscheidungshilfe für Problemfälle bei Fahrerlaubnisprüfungen zur Verfügung gestellt. Auf der Grundlage einer Sammlung von 272 Fällen, die durch Fahrerlaubnisprüfer eingesandt wurden, erarbeitete TRAUTSCH (1991) eine heuristische Kategorisierung von „Problemfällen“ bei der Prüfungsentscheidung. Für diese Problemsituationen wurden Entscheidungsempfehlungen bereitgestellt. Ergänzt wurde die Arbeitshilfe durch Hinweise für Streckenplanungen bei Prüfungen und einen Anhang mit Praxisbeispielen und Übungsaufgaben zur Bewertung.

Die Liste von Problemanalysen und Arbeitshilfen der einzelnen Technischen Prüfstellen ließe sich durch weitere Beispiele ergänzen. Eine neue Qualität bei der Erarbeitung von Arbeitshilfen für Fahrerlaubnisprüfer wurde 2005 erreicht: Seit diesem Zeitpunkt arbeiten alle mit der Durchführung von Fahrerlaubnisprüfungen beliehenen Technischen Prüfstellen bei der Erstellung von Arbeitshilfen zusammen, wodurch die einheitliche Durchführung von Prüfungen in Deutschland gefördert wird. Bis 2008 wurden die fünf folgenden Arbeitshilfen bereitgestellt:

- „Umgang mit Prüfungsangst“,
- „Gesprächsführung in schwierigen Situationen“,
- „Moderne, umweltschonende Fahrweise“ (diese Arbeitshilfe beruht auf der Nachnutzung eines Materials des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e.V.),
- „Grundlagen von Bewertungs- und Entscheidungsprozessen“ und
- „Erkennen von Antizipationsdefiziten und Handlungsunsicherheit“.

Die erstellten Arbeitshilfen können als weitere Schritte auf dem Weg zu einem einheitlichen Professionalisierungssystem für die Fahrerlaubnisprü-

fer angesehen werden. Die nächsten Schritte wurden bereits vollzogen: Die Arbeit an der Arbeitshilfe „Fahrerassistenzsysteme als Rahmenbedingungen für Fahrerlaubnisprüfungen“ hat begonnen; die Einführung der o. g. Arbeitshilfen in den Technischen Prüfstellen wird wissenschaftlich begleitet und evaluiert.

Informations- und Anweisungssysteme sowie Qualitätsaufzeichnungen

Die Ausgestaltung der Informations- und Anweisungssysteme wie auch der (Qualitäts-) Aufzeichnungssysteme erfolgt bei allen Technischen Prüfstellen unternehmensspezifisch. Eine Beschreibung der Systemelemente aller Technischen Prüfstellen würde den Rahmen dieses Berichts sprengen. Aus diesem Grund seien an dieser Stelle am Beispiel von TÜV NORD Mobilität und DEKRA die Einführung innovativer Techniken in den letzten 10 Jahren sowie der daraus resultierende Nutzen für die Qualitätsoptimierung des Produkts „Fahrerlaubnisprüfung“ stichpunktartig illustriert. Die folgenden Schritte kennzeichnen den Ausbau der Informations-, Anweisungs- und Qualitätsaufzeichnungssysteme beim TÜV NORD Mobilität:

- Einführung des Systems „GÖTE“ (1991, Elektronische Kommunikation mit den Fahrerlaubnisbehörden): Das System dient der Übermittlung prüfungsrelevanter Daten ohne Papier und fördert dadurch die fehlerfreie Auftragserteilung mit den für den Prüfer wichtigen Daten.
- Einführung des Systems „DAVID“ (1995, weiterentwickelt durch „SAP DAVID“, 2003): Das System erlaubt die Dokumentation der Fahrerlaubnisprüfung mittels Laptop. Es verbessert damit die Dienstleistung „Fahrerlaubnisprüfung“ beispielsweise durch eine Flexibilisierung der Prüfungstermine und eine kundenfreundliche Zahlungsabwicklung. Vor allem wird jedoch die Fehleranfälligkeit der Kommunikationswege vermindert (z. B. durch die fehlerfreie Übermittlung von Prüfungsdaten) und die Manipulationssicherheit des Fahrerlaubnissystems erhöht. Dazu tragen verschiedene Plausibilitätsprüfungen bei, die sich beispielsweise auf die Überwachung von Prüffristen, die Einhaltung von Auflagen und Beschränkungen, die Kontrolle von Prüfungsvoraussetzungen, das Vorliegen von Ausbildungsbescheinigungen, die Modalitäten der Führerscheinaushändigung und die Qualität von Fahrprüfungsprotokollen beziehen.
- Einführung der Systeme „Infomaxx“ (2000, Online-Informationsportal für aaSoP) und „Fachinformationssystem FIS“ (2003, Offline-Informationsportal für aaSoP): Die Systeme erlauben den direkten Zugriff auf Weisungen und

Hinweise der Technischen Prüfstelle. Der Fahrerlaubnisprüfer hat Zugriff auf sämtliche fahrerlaubnisrechtlichen Grundlagen, auf Weisungen des TP-Leiters und auf Fachinformationen. Aktualisierungen sind direkt möglich und liegen dem Prüfer somit auch sofort nach Erscheinen vor.

- Einführung des Systems „Fahrerschulservice“ (2003, Pilotprojekt dazu 1998, Informationsportal für Fahrschulen): Das System erlaubt den Zugriff der Fahrschule auf alle prüfungsrelevanten Daten ihrer Fahrschüler (z. B. Prüfergebnisse, Fahrprüfungsprotokoll, Fristen, Auflagen und Beschränkungen). Diese Informationen können auch zur zielorientierten Ausbildung und Prüfungsvorbereitung herangezogen werden. Das System bietet Informationen zu Änderungen und Verfahrensweisen im Fahrerlaubnisrecht und ermöglicht die Bestellung von Prüfterminen.
- Einführung des Systems „Jobfit/JobfitFlex“ zur Fortbildung der aaSoP (1999/2000): Das System bietet spezielle Fortbildungsseminare zur Qualitätssicherung und -verbesserung der Fahrerlaubnisprüfung. Die Formate der Weiterbildungsseminare wurden speziell auf die Anforderungen im Fahrerlaubniswesen zugeschnitten und beziehen sich beispielsweise auf die Bewertung von Prüfungssituationen, das Verhalten von Fahrerlaubnisprüfern oder auch die Prüfung von behinderten Menschen.

Zu den von DEKRA entwickelten innovativen Lösungen gehört die Einführung des „Medienbruchfreien Belegablaufes im Fahrerlaubniswesen“⁵³ (2002 in Thüringen, 2004 in Sachsen-Anhalt). Das System ermöglicht im Fahrerlaubniswesen den digitalen Aktenaustausch bzw. die elektronische Kommunikation und Datenübermittlung zwischen den Fahrerlaubnisbehörden, der Technischen Prüfstelle und den Fahrerlaubnisprüfern. Die Technische Prüfstelle erhält den elektronischen Prüfauftrag von der Fahrerlaubnisbehörde über das Internet und leitet ihn beispielsweise bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung per Funk in das Prüfungsfahrzeug weiter. Mittels eines PDA („Palm Digital Assistent“) ist der Prüfer dann in der Lage, die Identität des Bewerbers festzustellen und die Prüfergebnisse zu erfassen. Mit Bestehen der praktischen Prüfung erhält der Bewerber vom Fahrerlaubnisprüfer einen „Vorläufigen Nachweis der Fahrberechtigung“ ausgehändigt. Die Herstel-

⁵³ Der Name signalisiert, dass der im konventionellen Belegablauf zwischen der Fahrerlaubnisbehörde und der Technischen Prüfstelle existierende Führerschein aus dem Belegablauf entfernt wurde.

lung des Führerscheins wird erst nach Bestehen der Prüfung durch die Fahrerlaubnisbehörde bei der Bundesdruckerei ausgelöst. Der Fahrerlaubnisinhaber erhält den Führerschein per Post von der Bundesdruckerei zugesandt.

Zu den Vorteilen des Verfahrens zählen unter anderem die Verkürzung des Erwerbszeitraums für eine Fahrerlaubnis und die Prüfterminflexibilität für Fahrschulen und Bewerber. Weiterhin ist eine Minderung der Fehleranfälligkeit der Kommunikationswege gegeben, weil eine Mehrfacherfassung von Daten vermieden wird. Darüber hinaus tragen Plausibilitätsprüfungen beispielsweise zur Überwachung der Prüffristen und hinsichtlich der erforderlichen Mindestaufzeichnungen zur Qualitätssteigerung bei. Ergänzt wird das System durch die 2003 in Berlin eingeführte Prüfterminbestellung per Internet, die es den Fahrschulen ermöglicht, sich beispielsweise gemeinsam mit ihren Bewerbern über freie Prüftermine zu informieren sowie eine Buchung direkt und sofort vorzunehmen. Diese Möglichkeiten stehen den teilnehmenden Fahrschulen ortsunabhängig und zeitlich uneingeschränkt zur Verfügung.

Evaluation und Weiterentwicklung der Fahrerlaubnisprüfung

Die Technischen Prüfstellen erstellen Statistiken zur Fahrerlaubnisprüfung, aus denen beispielsweise die Art und Anzahl der durchgeführten Prüfungen, der jeweilige Fahrerlaubnisprüfer, das Prüfungsergebnis und Besonderheiten des Prüfungsverlaufs hervorgehen. Die Auswertung dieser Statistiken wird einerseits von den leitenden Mitarbeitern zur Optimierung der fachlichen Führung genutzt und dient dabei beispielsweise beim TÜV SÜD der Erreichung jährlich wechselnder spezieller Qualitätsziele. Andererseits führt sie zu vertiefenden Studien und Workshops, um Erkenntnisse zu gewinnen, welche Maßnahmen der Weiterentwicklung der (praktischen) Fahrerlaubnisprüfung dienen können. Durchgeführt werden solche Studien und Workshops in Ad-hoc-Arbeitsgruppen, die befristet zur Lösung klar begrenzter Aufgaben eingesetzt werden und alle am Zertifizierungsprozess Beteiligten einbinden. Als Beispiele für die Arbeit derartiger Arbeitsgruppen ließen sich die Arbeitsgruppe zur Einführung der neuen Grundfahraufgabe „Abbremsen mit höchstmöglicher Verzögerung“ oder die Arbeitsgruppe „Zulässigkeit von Fahrerassistenzsystemen in der praktischen Prüfung“ nennen.

Im Gegensatz zur theoretischen Fahrerlaubnisprüfung (s. o.) steht die Entwicklung und Einführung eines wissenschaftsbasierten Systems für die Evaluation und Weiterentwicklung der praktischen

Fahrerlaubnisprüfung noch aus: Das o. g. „Handbuch zum Fahrerlaubnisprüfungssystem“ (TÜV | DEKRA arge tp 21, 2008) muss also erst noch um einen Teil ergänzt werden, in dem die zur Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung notwendigen Prozesse und Leistungen sowie die dafür zuständigen Institutionen beschrieben werden.

Die Tatsache, dass die praktische Fahrerlaubnisprüfung bislang weder im Rahmen der stetig arbeitenden internen Qualitätsmanagementsysteme der Technischen Prüfstellen noch in verkehrswissenschaftlichen Studien empirisch hinsichtlich ihrer instrumentellen Güte untersucht wurde, lässt sich einerseits zumindest teilweise auf das Fehlen einer testpsychologisch begründeten Modernisierung der Anforderungs-, Dokumentations- und Bewertungsstandards zurückführen. Dazu stellt der vorliegende Bericht, der diesbezügliche Leitlinien und Umsetzungsvorschläge enthält, einen ersten Schritt dar. Andererseits führt die methodische Spezifik der praktischen Fahrerlaubnisprüfung auch zu einer Erschwerung von empirischen Erprobungs- und Evaluationsuntersuchungen: Die praktische Prüfung stellt methodisch gesehen eine teilnehmende Beobachtung dar, jeder beobachtende Teilnehmer wird auch Teil des sozialen Systems des Beobachteten und verfälscht damit die psychometrische Güte der Beobachtungsergebnisse (CIERPKA, 1987). Mit anderen Worten ausgedrückt: Nimmt neben dem Bewerber, dem Fahrlehrer und dem Prüfer noch eine weitere Person mit dem Ziel der Evaluation des Prüfungsprozesses an der Prüfung teil, so ist ein von dieser Person ausgehender Einfluss auf das Prüfungsergebnis nicht auszuschließen. Daher wäre es günstiger, das methodische Design der praktischen Prüfung außerhalb regulärer Prüfungen, jedoch in prüfungsähnlichen Situationen zu evaluieren. Eine Möglichkeit dazu würden „Vorprüfungen“ bieten, wie sie in der DDR durchgeführt wurden (s. Kap. 4) und wie sie auch in anderen europäischen Ländern (z. B. den Niederlanden) zu Erprobungs- und Evaluationsuntersuchungen sowie zu Aus- und -fortbildungszwecken genutzt werden (s. Kap. 7). Insgesamt ist festzuhalten, dass die empirische Evaluation der Produktqualität der praktischen Fahrerlaubnisprüfung durchaus noch Optimierungspotential enthält und die diesbezügliche Zusammenarbeit der Technischen Prüfstellen mit dem vorliegenden Projekt erst begonnen hat.

Hinsichtlich der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung ist die gemeinsame Qualitätssicherung der Technischen Prüfstellen im Fahrerlaubniswesen dagegen relativ weit vorangeschritten. Diese Zusammenarbeit begann mit dem BAST-Projekt „Op-

timierung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung“, das im Jahre 2005 mit der Vorlage eines Forschungsberichts (BÖNNINGER & STURZBECHER, 2005) seinen Abschluss fand (s. Kap. 1). Inzwischen wurden die Grundlagen für die Einführung einer computergestützten theoretischen Fahrerlaubnisprüfung geschaffen und ein Revisionsprojekt durchgeführt, das sowohl der methodenkritischen Evaluation der vorhandenen Prüfungsaufgaben („Ist-Stands-Analyse“) als auch der Entwicklung und Erprobung des Evaluationssystems für die Theorieprüfung diene. 2008 begann die kontinuierliche systematische Evaluation der theoretischen Prüfung auf wissenschaftlicher Grundlage. Ausgehend von den Evaluationsergebnissen wird derzeit die Entwicklung innovativer Aufgabenformate für die Prüfungsaufgaben zur Gefahrenlehre in Angriff genommen.

Nationaler und internationaler Erfahrungsaustausch

Nicht nur wegen der Akkreditierungsanforderungen, sondern auch aufgrund des Kraftfahrersachverständigengesetzes (KfSachVG) sind alle mit der Durchführung von Fahrerlaubnisprüfungen in Deutschland belehnten Technischen Prüfstellen verpflichtet, untereinander einen ständigen Erfahrungsaustausch durchzuführen. Für die Koordinierung dieses Erfahrungsaustausches haben die Leiter der Technischen Prüfstellen den „Arbeitskreis Fahrerlaubnisfragen“ („AK-FF“) beim Verband der Technischen Überwachungsvereine (VdTÜV e. V.) eingerichtet. Für die praktische Fahrerlaubnisprüfung ist die Arbeitsgruppe „Praktische Prüfung“ dieses Arbeitskreises zuständig. Diese VdTÜV-Arbeitsgruppe setzt sich aus Vertretern der Technischen Prüfstellen und der Zentralen Militärkraftfahrtstelle der Bundeswehr zusammen. Weiterhin wirken Vertreter des für Verkehr zuständigen Bundesministeriums, der Bundesländer und der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände beratend mit.

Durch die Einführung eines gemeinsamen europäischen Fahrerlaubnisrechts hat mit Beginn der neunziger Jahre der europäische Erfahrungsaustausch einen immer höheren Stellenwert erhalten. Anpassungen und damit auch Optimierungen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland können im Zuge der europäischen Harmonisierung nur noch im Einklang mit den anderen EU-Staaten umgesetzt werden. Eine Plattform für diesbezügliche Bemühungen stellt die CIECA („Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile“) dar. Zu den Mitgliedern der 1956 gegründeten Organisation zählen derzeit 36 Staaten, darunter fast alle Staaten der Europäischen Union sowie des europäischen Wirtschaftsraums. Die CIECA

bietet ein Forum für den strukturierten Austausch von Erfahrungen und Informationen zwischen ihren Mitgliedern untereinander wie auch zwischen ihren Mitgliedern und anderen Interessengruppen.

Die CIECA führt auch im Auftrag der EU-Kommission Projekte und Studien zur Verkehrssicherheit durch. Die Ergebnisse führen dann zu Empfehlungen hinsichtlich der Optimierung des Fahrerlaubniswesens und seiner weiteren internationalen Harmonisierung. Zwei Beispiele mögen dies illustrieren: die „Analyse der theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung für die Motorradklassen“ (1999) und das Projekt „Towards European Standards for Testing“ („TEST“, 2002-2005).

Fazit

Alle genannten Elemente der Qualitätssicherungssysteme der Technischen Prüfstellen eröffnen Weiterentwicklungsmöglichkeiten für die Fahrerlaubnisprüfung und speisen insbesondere auch den Vorrat an Ideen und Konzepten zur Optimierung der praktischen Prüfung. Solche Ideen und Konzepte werden in den einzelnen Technischen Prüfstellen, in der von ihnen gemeinsam betriebenen TÜV | DEKRA arge tp 21 und in den VdTÜV-Arbeitsgruppen sowie in kooperierenden wissenschaftlichen Einrichtungen hinterfragt und hinsichtlich ihrer Praxistauglichkeit erörtert. Bevor am Schluss des vorliegenden Berichts die Vorschläge der Technischen Prüfstellen zur Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung aus dem hier dargelegten Entwicklungsstand abgeleitet und präzisiert werden, sollen aber in den nächsten beiden Kapiteln die fahrerlaubnisrechtlichen Konsequenzen der im Kapitel 5 als notwendig gekennzeichneten Veränderungen des methodischen Unterbaus der praktischen Fahrerlaubnisprüfung sowie die internationalen Entwicklungstrends bei der praktischen Prüfung aufgezeigt werden.

Franz-Joachim Jagow

6 Rechtliche Bewertung möglicher methodischer Veränderungen bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung

6.1 Zur Systematik der Fahrerlaubnisprüfung

Die praktische Fahrerlaubnisprüfung war in ihrer Entwicklungsgeschichte von Beginn an eine staatlich verordnete und kontrollierte Personenprüfung. Ihre Anforderungs- und Durchführungsstandards hatten sich damals ausschließlich an der Kraftfahrzeugtechnik zu orientieren (vgl. auch Kap. 5.1). In der Prüfung wurden im Wesentlichen gründliche Kenntnisse in der Kraftfahrzeugtechnik und die technische Beherrschung des Kraftfahrzeugs erwartet, um Unfälle zu vermeiden. Außerdem musste in den Anfangszeiten des Automobils der Fahrzeugführer in der Lage sein, unterwegs auftretende Defekte am Kraftfahrzeug möglichst selbst zu beheben, was dann auch ein weiteres Prüfungsthema war, denn es gab weder ein dichtes Netz an Werkstätten noch eine durchorganisierte Pannenhilfe der Automobilklubs.

Der strenge Technikbezug in der Prüfung wie auch in der Ausbildung erklärt sich also aus den damaligen Bedingungen und Bedürfnissen und hat auch in den Rechtsvorschriften dieser Zeit seinen Niederschlag gefunden. So wurde die „Befähigung“ zum Führen von Kraftfahrzeugen (d.h. deren technische Beherrschung) schon nach § 14 der Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Februar 1910 (Reichsgesetzblatt S. 389) gefordert. Erst Jahrzehnte später begannen der Aufschwung der Testpsychologie, die methodisches Fachwissen hervorbrachte, und damit das Bemühen, die praktische Fahrerlaubnisprüfung auch methodenwissenschaftlich zu systematisieren.

Der Begriff der „Befähigung“⁵⁴ ist ein juristischer Begriff und bezeichnet die Voraussetzung für das Ausüben einer Tätigkeit, z. B. für das Richteramt oder zum höheren Verwaltungsdienst. Da das Bestehen der Fahrerlaubnisprüfung Voraussetzung dafür ist, Kraftfahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr führen zu dürfen, ist die Fahrerlaubnisprüfung im rechtlichen Sinne als Befähigungsprüfung zu bezeichnen (s. Kap. 3.1.1). Der Begriff der „Fähigkeit“ ist anders als die „Befähigung“ je-

doch ein ursprünglich psychologischer Begriff, der „ständige körperliche oder geistige Anlagen oder Eigenschaften bezeichnet“ (Hampel, 1977). Fähigkeiten sind somit im Menschen selbst liegende Voraussetzungen zum Handeln. Insoweit besteht hier eine Ähnlichkeit zum psychologischen Begriff der „Eignung“, der in der Pädagogischen Psychologie „das Insgesamt der im Individuum liegenden Bedingungen für das Eintreten positiv bewerteter Ereignisse im Berufsleben oder in der Schullaufbahn“ (vgl. DORSCH et al., Hrsg., 1994, S. 161) beschreibt. Zur Eignung im rechtlichen Sinne, die bereits in § 2 Abs. 4 StVG beschrieben ist, gehört, dass der Fahrerlaubnisbewerber die notwendigen körperlichen und geistigen Voraussetzungen erfüllt und außerdem nicht erheblich oder wiederholt gegen straf- oder verkehrsrechtliche Vorschriften verstoßen hat. Die weitere Konkretisierung der verschiedenen Aspekte des Eignungsbegriffs erfolgt durch die §§ 11 bis 14 sowie die Anlagen 4, 5 und 6 der FeV.

Die bisherigen Darlegungen zeigen an einem Beispiel, wie sich ähnlich klingende Begriffe („Befähigung“ und „Fähigkeit“) aus der rechtswissenschaftlichen und aus der methodenwissenschaftlichen Systematik der Fahrerlaubnisprüfung nicht sinnvoll aufeinander beziehen, und dass eine Annäherung wünschenswert wäre. Nachfolgend werden deshalb einzelne Ansatzpunkte für eine mögliche Annäherung von rechtlichen und methodischen Ansprüchen skizziert. Diese Ansatzpunkte können derzeit nicht mehr als ein Hinweis auf zukünftige Lösungen sein.

6.2 Fahrerlaubnisrechtliche Bewertung der Ansatzpunkte zur Optimierung der methodischen Systematik der praktischen Fahrerlaubnisprüfung

Methodische Systematisierung der Prüfungsinhalte

Die Notwendigkeit einer methodisch begründeten Strukturierung und Neuordnung von Prüfungs- bzw. Fahraufgaben sowie von Beobachtungskategorien und Bewertungskriterien wurde in den Kapiteln 5.4. und 5.5 aus methodischer Sicht dargelegt. Für dieses Anliegen muss man, wenn man die rechtliche Verankerung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zugrunde legt, zunächst zwischen Rechtsfragen und Fachfragen unterscheiden. Demnach ist zuerst unter fachlichen Gesichtspunkten zu prüfen, ob die erforderliche Neuregelung fachlich vertretbar ist. Sofern eine solche fachliche Vertretbarkeit gegeben ist, bleibt im zweiten Schritt zu beurteilen, ob gegen eine Neuregelung rechtliche Bedenken bestehen. In den vorangegangenen Kapiteln wurde somit bereits die Fachfrage erör-

⁵⁴ Der Begriff „Befähigung“ findet sich bereits in § 14 der Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Februar 1910 (Reichsgesetzblatt, S. 389).

tert, ob man die nach Nr. 2.1 der Anlage 7 FeV jeweils eigenständigen Prüfungsaufgaben (vgl. Nr. 2.5.1 der Anlage 7 FeV), nämlich:

- „Fahrtechnische Vorbereitung der Fahrt“,
- „Abfahrtskontrolle/Handfertigkeiten“,
- „Verbinden und Trennen von Fahrzeugen“,
- „Grundfahraufgaben“ und
- „Prüfungsfahrt“,

zur Verbesserung der methodischen Systematik anders strukturieren und aus fünf eigenständigen Prüfungsaufgaben drei eigenständige Prüfungsteile machen könnte, nämlich

- „Fahrtechnische Vor- und Nachbereitung der Fahrt, Grundfahraufgaben und Prüfungsfahrt“,
- „Abfahrtskontrolle/Handfertigkeiten“ und
- „Verbinden und Trennen von Fahrzeugen“.

Dazu bleibt Folgendes zu bemerken: Rechtlich ist das Zusammenfassen von Prüfungsaufgaben bei der Prüfungsbewertung nicht zu beanstanden, wenn dies nach fachlichen Gesichtspunkten erfolgt und nicht willkürlich vorgenommen wird. Da für nichtfachliche Gesichtspunkte und Willkür jedoch keine Anhaltspunkte vorliegen bzw. keine Anhaltspunkte bekannt sind, ist auch kein Grund für eine rechtliche Beanstandung gegeben.

Das Gleiche gilt im Übrigen für die Frage, warum unter 2.1 der Anlage 7 FeV zwar die „Fahrtechnische Vorbereitung“ der Fahrt eine eigenständige Prüfungsaufgabe ist (vgl. Nr. 2.1.1 Anlage 7 FeV), während der „Fahrtechnische Abschluss“ der Fahrt keine eigenständige Prüfungsaufgabe ist, sondern unter die Prüfungsfahrt fällt (vgl. 2.1.5 Anlage 7 FeV) und dort ein Punkt unter insgesamt 15 Prüfpunkten ist. Die Bewertung und Einstufung der „Fahrtechnischen Vorbereitung“ im Vergleich zum „Fahrtechnischen Abschluss“ als selbständige oder nicht selbständige Prüfungsaufgabe ist ebenfalls zunächst eine Fachfrage, der anschließend die rechtliche Beurteilung folgt. Fachlich ist dies offensichtlich vertretbar; für eine rechtliche Beanstandung sind auch hier keine Anhaltspunkte ersichtlich.

Änderung der Prüfungsinhalte sowie Neuabgrenzung von theoretischer und praktischer Fahrerlaubnisprüfung

Eine weitere Schwierigkeit ist, dass die Bewältigung bestimmter Prüfungs- bzw. Fahraufgaben im realen Straßenverkehr von der dazu notwendigen Verkehrssituation abhängig ist: Auf einer aktuell kaum befahrenen Autobahn lässt sich beispielsweise weder das Einordnen beim Einfahren noch das Überholen prüfen.

Bei einer Prüfung an einem Computer könnte man solche notwendigen, aber gerade in der Verkehrsrealität nicht vorfindbaren Verkehrssituationen simulieren. Deshalb wäre zu überlegen, ob man nicht die für die theoretische Prüfung vorgesehene computergestützte Prüfungsdurchführung mit dynamischen Verkehrsszenarien nutzen könnte, um auf derartige Verkehrssituationen bezogene Prüfungsaufgaben zu stellen. Dies würde natürlich rechtlich zu einer Neudefinition und Neuabgrenzung der theoretischen und praktischen Prüfung führen – auch dies stellt zunächst eine Fachfrage dar.

Veränderung der Prüfungszeit

Es erscheint einerseits offensichtlich, dass die Zeiten nach Nr. 2.3 der Anlage 7 FeV knapp bemessen sind, um sämtliche Erfordernisse einer fachgerechten Prüfung zu berücksichtigen, die in den Kapiteln 1 bis 5 beschrieben sind. Andererseits zwingt die Vielzahl der täglich bzw. jährlich durchzuführenden Prüfungen zu praktikablen Kompromissen.

Änderungen zu Prüforten

Unter methodischen Gesichtspunkten wurde im Kapitel 5.4 die Forderung nach einer hinreichenden Bedeutsamkeit und Repräsentativität von Prüfungsinhalten erhoben. Damit wird unter rechtlichen Gesichtspunkten die Festlegung von Prüforten berührt. In der Fahrerlaubnis-Verordnung ist für den Ort der Prüfung dessen räumliche Nähe zum Wohnort oder zum Ort der Ausbildung festgelegt: Nach § 17 Abs. 3 Satz 1 FeV hat der Bewerber die praktische Prüfung entweder an seinem Wohnsitz (Hauptwohnung) oder am Ort seiner Ausbildung/Arbeitsstelle oder seines Studiums abzulegen. Sind diese Orte nicht Prüforte, bestimmt nach Satz 2 die Fahrerlaubnisbehörde die Ablegung an einem „nahegelegenen Prüfort“. Die Behörde kann schließlich nach Satz 3 (im Ausnahmeweg) die Ablegung an einem anderen (sonstigen) Prüfort zulassen.

Der zuständige Prüfort ist im Hinblick auf eine fahrstrecken- und ortsbezogene Operationalisierung von Fahraufgaben von Interesse, um die damit verbundene Chance zur Reduzierung von Fahranfängerunfällen zu nutzen. Eine methodenkritische Betrachtung dazu wurde in diesem Bericht bereits vorgenommen (s. Kap. 5.4, „Regio-Protect 21“), so dass die rechtlichen Grundlagen zu klären bleiben: Die Einbeziehung von örtlichen Unfallschwerpunkten bzw. regionalen Gefahrenstrecken in die praktische Prüfung entspricht auch den Intentionen des Ordnungsgebers, wonach der Fahranfänger möglichst dort ausgebildet und geprüft werden soll, wo er nach Erwerb der Fahrerlaubnis hauptsächlich

lich am Verkehr teilnimmt (vgl. amtl. Begründung zu § 17 Abs. 3 FeV in Verkehrsblatt 1998, S. 1073).

Es gibt zwei Möglichkeiten für die örtliche Fahrerlaubnisbehörde, dies administrativ im vorgenannten Sinne zu steuern:

- Nach § 17 Abs. 3 Satz 2 FeV kann die Behörde im Einzelfall bestimmen, die Prüfung in einem „nahegelegenen Prüfort“ abzulegen, falls der normale Prüfort nach Satz 1 die besagten Unfallschwerpunkte nicht erfasst.
- Im Übrigen – falls Satz 2 keine Lösung bringt – kann die Behörde auch nach Satz 3 jeden anderen Prüfort bestimmen, der geeignet ist.

Falls von allen in Betracht kommenden Prüforten keiner die besagten Unfallschwerpunkte enthält, kann nach § 17 Abs. 4 Satz 4 FeV die oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmte Behörde die bisherigen Prüforte entsprechend ändern (Neu-Zuschneidung) oder neue geeignete Prüforte festlegen. Schließlich könnte der Verordnungsgeber – falls erforderlich – ein allgemeines Signal setzen, indem er in § 17 Abs. 4 Satz 3 FeV zusätzlich das Kriterium „Örtliche Fahranfänger-Unfallschwerpunkte“ einführt.

Methodische Systematisierung von Beobachtungskategorien, Bewertungskriterien und Entscheidungskriterien

Folgt man den Ausführungen im Kapitel 5.1, dann ist die praktische Fahrerlaubnisprüfung ein „prozessorientiertes ganzheitliches Prüfverfahren“ in der Verfahrenskategorie „Arbeitsprobe“. Übertragen auf den Gegenstandsbereich „Motorisierter Straßenverkehr“ bedeutet dies, dass man mit repräsentativen Prüfungsaufgaben, die sich auf das Führen eines Kraftfahrzeugs beziehen, erfassen muss, ob ein Fahrerlaubnisbewerber den Anforderungen der Verkehrsrealität genügt. Zum Thema „Auswahl und Festlegung der Prüfungsaufgaben“ sind unter rechtlichen Aspekten bereits Ausführungen gemacht worden (s. „Neustrukturierung der Prüfungselemente“). Der Durchführung der Prüfungsaufgaben folgt die „verantwortungsbewusste Prüfungsentscheidung“ nach, ob und wie der Bewerber die ihm gestellten Prüfaufgaben bewältigt hat. Für das Treffen dieser Entscheidung sowie im Interesse ihrer Objektivität, der Prüfungsgerechtigkeit und einer methodisch sinnvollen Prüfungsevaluation ist eine fachliche Struktur vorzugeben, die in der Festlegung von „Beobachtungskategorien“ sowie von „Bewertungs- und Entscheidungskriterien“ besteht.

Beobachtungskategorien sind bereits heute in Anlage 7 Nr. 2.1.5 FeV und in den Prüfungsrichtli-

nien (Anlage 3 für die Grundfahrlübungen und Anlage 10 für die Prüfungsfahrt) enthalten, wobei sie allerdings nicht selten mit den konkretisierten Prüfungsaufgaben zusammenfallen. Durch die Beobachtungskategorien soll der Fahrerlaubnisprüfer, wenn er die vom Bewerber ausgeführten Prüfaufgaben beobachtet, auf besondere Verhaltensweisen des Bewerbers fokussiert werden (vgl. Kap. 5.5.2). Diese Fokussierung dient auch der Vorbereitung der Bewertung nach den Bewertungskriterien. Der Blick des Fahrerlaubnisprüfers wird nicht nur für das Verkehrsgeschehen, sondern auch für das Prüfgeschehen geschärft.

Adressaten der Ausführungen zu den Beobachtungskategorien sind zwar in erster Linie die Prüfer, jedoch auch der Bewerber, der nur auf diese Weise die gestellte Prüfungsaufgabe bewältigen kann. Es liegt auf der Hand, dass der Bewerber brennend interessiert daran ist, was in den Beobachtungskategorien steht und worauf der Fahrerlaubnisprüfer besonders achtet bzw. was er beobachtet: Der Bewerber will schließlich die Prüfung bestehen.

In Kapitel 5.5.2 wird vorgeschlagen, die Beobachtungskategorien neu zuzuschneiden, und zwar prüfungsaufgaben- bzw. fahraufgabenübergreifend. Empfohlen werden folgende fünf Kategorien, die künftig für sämtliche Prüfungsaufgaben gelten sollen: „Fahrzeugbedienung“, „Verkehrsbeobachtung“, „Geschwindigkeitsanpassung“, „Fahrzeugpositionierung“ sowie „Kommunikation und Verkehrsanpassung“. Das neue Konzept ist zu begrüßen, denn die Beobachtungskategorien werden sich künftig deutlicher von den Prüfungsaufgaben abheben, und sie erscheinen gestrafter und übersichtlicher.

Bewertungskriterien, also Vorschriften, die sich mit der Bewertung befassen, gibt es bereits heute in Anlage 7 Nr. 2.5.1 FeV sowie in der Prüfungsrichtlinie (Nr. 5.17.1 sowie in den Anlagen 2 bis 9); dort sind jeweils besondere Abschnitte mit der Überschrift „Fehlerbewertung“ enthalten. Bewertet werden grundsätzlich nur Fehler bzw. negative Leistungen, wobei zwischen „erheblichen Fehlern“ und „einfachen Fehlern“, d.h. nicht erheblichen Fehlern unterschieden wird. Zwar heißt es in der Vorbemerkung zu Nr. 5.17 der Prüfungsrichtlinie, „auch gute Leistungen sind zu berücksichtigen“; doch wird dies strikt eingegrenzt durch Nr. 5.17.2.1, wonach „trotz sonst guter Leistungen“ die Prüfung bei einer Reihe von dort aufgelisteten erheblichen Fehlern nicht bestanden ist. Davon abgesehen liegt es beim einzelnen Prüfer, ob er im Einzelfall gute Leistungen als Kompensation für schlechte

Leistungen nutzt. Gegen dieses Bewertungssystem sind keine rechtlichen Einwände ersichtlich.

Vorgeschlagen wird darüber hinaus sogar, gute Leistungen zu bewerten, beispielsweise im Kapitel 5.5.3, wonach systematisch die Einbeziehung guter Prüfungsleistungen mit der Bewertung „Hervorragend“ vorgeschlagen wird, ohne allerdings die bisherige Entscheidungsregelung für das Bestehen bzw. Nichtbestehen der Prüfung ändern zu wollen. Hierzu ist Folgendes zu bemerken: Für den Bewerber sind Vorteile damit nicht verbunden. Bei der Erteilung der Fahrerlaubnis ist entscheidend, ob die Prüfung überhaupt bestanden oder nicht bestanden ist. Auch gibt es für ein „Hervorragend“ keinen Bonus im Punktsystem oder im Bußgeldverfahren wegen begangener Verkehrsverstöße.

Ein weiteres Thema ist, wie die negativen Leistungen zu bewerten sind. Grundsätzlich haben sich die bisherigen Bewertungskriterien seit Jahrzehnten als praktikabel erwiesen, und die darin verborgene Balance von Bewertungsvorgaben und Ermessensspielräumen für den Fahrerlaubnisprüfer hat sich bewährt (s. Kap. 5.5.3). Kritisiert wird allerdings die Bewertung einzelner Prüfungsaufgaben. So ist beispielsweise nach Anlage 3 der Prüfungsrichtlinie die praktische Prüfung nicht bestanden, wenn der Bewerber auch bei Wiederholung eine Grundfahraufgabe nicht fehlerfrei ausführt, wozu auch das fehlerhafte Einfahren in eine Parklücke mit mehr als zwei Korrekturen gehört (vgl. auch die Kritik in Kap. 5.5.3).

Diese Kritik ist berechtigt. Unter Kapitel 6.3 wird auf die grundsätzliche Werte-Entscheidung für das Straßenverkehrsrecht verwiesen, wie sie in § 1 Abs. 2 StVO zum Ausdruck kommt. Danach steht an erster Stelle die Vermeidung von Schädigungen und Gefährdungen (also insbesondere die Vermeidung von Unfällen). Erst in zweiter Linie folgt die Abwendung von Behinderungen und Belästigungen. Richtiges Einparken ist zwar auch wichtig, und es kann falsch ausgeführt in extremen Fällen auch zur Beschädigung anderer parkender Fahrzeuge führen, jedoch ist das auf Parkfehlern beruhende Gefahrenpotential auf einem Parkplatz bei weitem nicht so hoch wie bei Verstößen im fließenden Verkehr. Wiederholte Fehler beim Einparken sollten daher nicht ohne weiteres das Nichtbestehen der Prüfung zur Folge haben; zumindest sollte der Bewerber durch gute Leistungen in der Prüfungsfahrt diese Fehler ausgleichen dürfen.

Bei einer Neufassung der Prüfungsrichtlinie sollte deshalb auch überhaupt das Verhältnis zwischen der Prüfungsfahrt und den Grundaufgaben hinsichtlich der Bewertungskriterien neu überdacht werden, und zwar mit Blick auf die Maßstäbe, die

in § 1 Abs. 2 StVO für das gesamte Straßenverkehrsrecht vorgegeben sind. In diesem Zusammenhang muss auch kritisch vermerkt werden, dass die Prüfungsrichtlinie trotz der Detailliertheit der Fehlerbenennungen keine Begründung für die Zuordnung der benannten Fahrfehler zu den beiden Kategorien des Fehlverhaltens (einfacher Fehler vs. erheblicher Fehler) gibt. Zwar ist – anders als Gesetze und Verordnungen – eine Richtlinie nicht zwingend mit Gründen zu versehen. Eine Richtlinie kann jedoch durchaus über vorangestellte Vorbemerkungen oder angehängte Erläuterungen verfügen, wenn hierzu Anlass besteht. Auch einer neuen Prüfungsrichtlinie würde gut anstehen, wenn ihr Vorbemerkungen oder Erläuterungen beigelegt sind, in denen wichtige Punkte wie beispielsweise die Gründe für die Zuordnung der Fehlverhaltensweisen zu den jeweiligen Fehlerkategorien erläutert würden.

Hinsichtlich der Entscheidungskriterien ist zu bemerken, dass nach Anlage 7 Nr. 2.5.2 FeV erhebliche Fehler oder die Wiederholung oder Häufung von verschiedenen Fehlern, die als Einzelfehler in der Regel noch nicht zum Nichtbestehen führen, das Nichtbestehen der Prüfung begründen. In Nr. 5.17.2 der Prüfungsrichtlinie wird teilweise konkretisiert, welches „Fehlverhalten“ beispielsweise bei Wiederholung oder Häufung das Nichtbestehen auslöst. Die nicht vollständige beispielhafte Aufzählung und die fehlende Erläuterung, was unter „Wiederholung“ und „Häufung“ zu verstehen ist, lässt dem Fahrerlaubnisprüfer einen gewissen Auslegungsspielraum.

Der nach Anlage 7 Nr. 2.5.1 FeV erfolgte Zuschnitt der Prüfungsaufgaben in drei getrennte Prüfungsteile, die beim Treffen der Prüfungsentscheidung einerseits jeweils getrennt voneinander bewertet werden und andererseits von sehr unterschiedlichem Gewicht sind, liegt wohl in der besseren Praktikabilität bei der Prüfungsdurchführung begründet, ist aber rechtlich nicht zu beanstanden. Da der Bewerber nach bestandener Prüfung noch kein „fertiger“ Kraftfahrer ist (ihm fehlen noch die „Automatismen“ bei der Erfassung und Beurteilung komplexer Verkehrssituationen sowie beim Handeln zur Problemlösung), enthält die Prüfungsentscheidung stets auch eine Prognose über sein künftiges Verhalten im Straßenverkehr (s. Kap. 5.5.4). Zwecks besserer Orientierung, wie die Prüfungsentscheidung fachgerecht getroffen werden kann, ist die Empfehlung in Kapitel 5.5.4 zu befürworten, künftig die entscheidungsrelevanten Regeln und Faktoren zu bündeln und knapper zu fassen.

Die Entscheidung über das Nichtbestehen der Prüfung ist kein selbständig anfechtbarer Verwal-

tungsakt. Zwar wird der Prüfer hoheitlich tätig; er ist aber, was die Beurteilung der Fahrbefähigung angeht, nur gutachterlich für die Fahrerlaubnisbehörde tätig und bereitet deren Versagungsentscheidung vor. Rechtlich ist die auf der nicht bestandenen Prüfung beruhende Versagung der Fahrerlaubnis durch die Behörde der Verwaltungsakt, der vor den Verwaltungsgerichten rechtlich anfechtbar ist (allgemeine Auffassung, vgl. BOUSKA & LAEVERENZ, Anm. 15e zu § 2 StVG).

Prüfungsdokumentation

Die Beantwortung der Frage, welchen Inhalt und Umfang die Prüfungsdokumentation haben sollte, richtet sich nach den Zwecken, denen sie dienen soll. Aus rechtlicher Sicht reicht es sowohl für die Fahrerlaubnisbehörden als auch für die Bewerber, die nicht bestandenen Prüfungen zu protokollieren und zu registrieren: Die große Masse derjenigen Bewerber, die bestanden haben und denen die Fahrerlaubnis erteilt wurde, dürfte kein besonderes Interesse an der Erfassung und Aufbewahrung ihrer positiven Prüfungsergebnisse besitzen. Anders sieht die rechtliche Beurteilung jedoch aus, wenn mit der Dokumentation ein bestimmter anderer Zweck verfolgt wird, sie also z.B. der Weiterentwicklung der Fahrerlaubnisprüfung und der Qualitätssicherung dienen soll. Dann kann auch die Erfassung der positiven Prüfungsergebnisse ggf. mit kurzer Benotung und unter Ergänzung anderer relevanter Prüfungsumstände fachlich erforderlich und somit rechtlich begründet sein.

Ersatz der prüfstellenbezogenen Kompendien durch ein prüfstellenübergreifendes Handbuch zur praktischen Fahrerlaubnisprüfung

Kompendien und Handbücher (s. Kap. 3.1.1) fallen in die Kategorie „Prüfvorgaben/Arbeitsanweisungen“ und stellen damit rechtlich gesehen neben Gesetzen, Verordnungen, und Richtlinien eine eigenständige vierte Kategorie von Vorgaben dar. Gegenwärtig hat offensichtlich jede Prüfungsstelle ihr eigenes Handbuch bzw. Kompendium. Hier stellt sich die Frage, ob nicht ein einheitliches Handbuch im Interesse von Prüfgerechtigkeit und Einhaltung gleicher Maßstäbe besser wäre. Ein Anfang in diese Richtung ist bereits gemacht worden durch die Erstellung eines Entwurfs für ein Handbuch zum Fahrerlaubnis-Prüfungssystem (Theorie) durch TÜV/DEKRA arge tp 21 (2008).

Straffung der Vorschriften und Verbesserung der Übersichtlichkeit

Eine mangelnde Übersicht und eine fehlende Straffung der Vorschriften finden sich bei den Bestimmungen über den Prüfort und die Prüfstrecke. Bei ihrer rechtlichen Regelung erscheint der Auftakt mit § 17 Abs. 4 Satz 1 FeV noch akzeptabel, wonach die Prüfung grundsätzlich innerhalb und

außerhalb geschlossener Ortschaften stattfindet. Es folgt Satz 2 des § 17 Abs. 4 mit den knappen Worten „Das Nähere regelt Anlage 7“. Dann folgt aber der Satz 3, der die Aussage von Satz 2 wieder auf den Kopf stellt und den Begriff „Prüfort“ definiert, allerdings nur für den innerörtlichen Teil der Prüfung. Satz 4 befasst sich ebenfalls mit dem „Prüfort“ und bestimmt, dass die zuständigen Landesbehörden für ihren Bereich die Prüforte festlegen (natürlich unter Beachtung der Kriterien von Satz 3). Satz 5 schließlich trifft Regelungen für den außerörtlichen Teil der Prüfung, die außerhalb geschlossener Ortschaften in der Umgebung des Prüfortes „möglichst unter Einschluss von Autobahnen“ und unter Einbeziehung „aller wesentlichen Verkehrsvorgänge auch bei höheren Geschwindigkeiten“ durchzuführen ist. Der Leser kehrt nun zu Satz 2 zurück und schlägt die Anlage 7 auf, die „Näheres“ regeln soll. Hier findet er als Überschrift zunächst einen neuen Begriff, nämlich die „Prüfstrecke“. Satz 1 der Anlage 7 beschreibt, was auf „Prüfstrecken außerhalb geschlossener Ortschaften“ stattfinden soll (nämlich „etwa die Hälfte der reinen Fahrzeit [...] möglichst auch unter Einschluss der Autobahnen oder Kraftfahrstraßen [...]).“ Satz 2 kehrt wieder zu den „geschlossenen Ortschaften“ zurück und bestimmt, dass Prüfungen für die Klassen M und S dort „überwiegend“ durchzuführen seien. Schließlich findet sich im Satz 3, dass die Prüfung für die Klasse T auch an Orten durchgeführt werden kann, die nicht Prüforte im Sinne von § 17 Abs. 4 sind.

Die aufgeführten Beispiele zeigen, dass eine Neufassung der Vorschriften dringend erforderlich ist. Dabei ist zu empfehlen, in § 17 Abs. 4 FeV die heutigen Sätze 1 und 2 so zu belassen und die übrigen Bestimmungen sämtlich in der betreffenden Nummer der Anlage 7 aufzuführen.

6.3 Anforderungen an die Veränderung von Rechtsnormen

Rechtsnormen müssen für die Erreichung eines vorgegebenen oder definierten Zwecks geeignet, erforderlich und angemessen (einschließlich Zumutbarkeit, keine Willkür) sein. Außerdem müssen sie bestimmt sein (d.h. klare und eindeutige Regelung) und auf einer ausreichenden Ermächtigungsgrundlage beruhen. Als Ermächtigungsgrundlagen für den Erlass von Rechtsverordnungen, namentlich der Fahrerlaubnis-Verordnung, ist § 6 Abs. 1 Nr. 1 StVG heranzuziehen, insbesondere:

- Buchst. e (Befähigungsprüfung, insbesondere Zulassung zur Prüfung sowie Inhalt, Gliede-

nung, Verfahren, Bewertung, Entscheidung und Wiederholung der Prüfung sowie Erprobung neuer Prüfungsverfahren)

- Buchst. f (Prüfung der umweltbewussten und energiesparenden Fahrweise)
- Buchst. k (Qualitätssicherung, Akkreditierung durch BASt).

Auf der Ebene der Verordnungen sind von den vorgeschlagenen Änderungen namentlich die Fahrerlaubnis-Verordnung und die Kraftfahrersachverständigen-Verordnung betroffen. Im Einzelnen hängt dies davon ab, ob und wie die betreffenden Vorschläge und Empfehlungen aufgegriffen werden. Gegenstand einer Novellierung der FeV werden namentlich die Änderungen und die stärkere Strukturierung der Prüfungsaufgaben und der Beobachtungskategorien, die Überarbeitungen der Bewertungs- und Entscheidungsregelungen sowie eine bessere Verankerung der Prüfungsdokumentation sein. Auch sollte bei der Fahrerlaubnis-Verordnung und bei der Prüfungsrichtlinie auf eine bessere Übersichtlichkeit und Straffung der Vorschriften geachtet werden. Schließlich muss die Prüfungsrichtlinie auch entsprechend inhaltlich überarbeitet werden.

Bei der noch ausstehenden fachlichen Abwägung und der darauf folgenden rechtlichen Umsetzung aller Veränderungsvorschläge ist zu bedenken, dass der generelle Zweck straßenverkehrsrechtlicher Normen die Verhinderung von Unfällen und Umweltbelastungen ist. Dieses Prinzip kommt im § 1 Abs. 2 Straßenverkehrs-Ordnung zum Ausdruck. Danach darf kein Verkehrsteilnehmer geschädigt oder gefährdet oder mehr, als nach den Umständen vermeidbar, behindert oder belästigt werden. Es handelt sich um eine Werte-Ordnung, bei der an erster Stelle und vorrangig die unbedingte Vermeidung und Verhinderung von Schädigungen und Gefährdungen (also insbesondere von Unfällen) steht. Der § 1 Abs.2 StVO enthält daher nicht nur eine Generalklausel für das Verhaltensrecht, sondern auch eine Werte-Entscheidung für das gesamte Straßenverkehrsrecht.

Dietmar Sturzbecher, Susann Mörl & Jan Genschow

7 Die deutsche praktische Fahrerlaubnisprüfung im internationalen Vergleich

7.1 Ziele der vergleichenden Betrachtung und Vorgehen

Wie bereits in der Zielstellung dargelegt (s. Kap. 1.2), wurde im Projekt „Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung“ auch das Ziel verfolgt, Besonderheiten und Optimierungsmöglichkeiten der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland unter inhaltlichen und methodischen Gesichtspunkten anhand eines internationalen Vergleichs herauszuarbeiten. Der Fokus lag darauf, die Durchführungsqualität der praktischen Prüfung, also die organisatorischen Rahmenbedingungen, die Prüfungsinhalte, die Prüfungsbeurteilung, die Prüfungsdokumentation und die Prüfungsevaluation vergleichend darzustellen und methodenkritisch zu reflektieren. Um die diesbezüglichen Gegebenheiten in ausgewählten Ländern zu erfassen, wurden verschiedene Quellen und Recherchestrategien genutzt, die nachfolgend kurz skizziert werden sollen.

Eine erste Quelle stellt der 2005 im vorliegenden Projekt veröffentlichte Recherchebericht „Theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung in Europa“ (BÖNNINGER, KAMMLER, STURZBECHER & WAGNER, 2005) dar, der eine Beschreibung der Fahrerlaubnisprüfung in insgesamt 28⁵⁵ europäischen Ländern beinhaltet. Um möglichst aktuelle Informationen aus diesen Ländern zu erhalten, wurden im Jahre 2004 zunächst Internetrecherchen durchgeführt; darüber hinaus wurden jene Institutionen ermittelt, die auf nationaler Ebene für die Weiterentwicklung des Prüfungswesens und die Prüfungsdurchführung verantwortlich sind. Zu diesen Institutionen gehören Ministerien oder ihnen nachgeordnete Behörden sowie private Prüforganisationen, die ausgewählte Aufgabenbereiche im Auftrag der staatlichen Behörden wahr-

⁵⁵ Bei diesen Ländern handelt es sich um Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Monaco, die Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Russland, Schweden, die Schweiz, die Slowakei, Spanien, Tschechien, die Türkei und Ungarn. Außerdem wurden die Gegebenheiten in England, Schottland und Wales – als Großbritannien zusammengefasst – dargestellt; Nordirland wurde als eigenes Prüfgebiet betrachtet, da hier eine andere Prüforganisation für die Fahrerlaubnisprüfungen zuständig ist. Aus Slowenien und Bulgarien lagen zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichts noch keine Informationen vor.

nehmen. Aus diesen Institutionen wurden Experten kontaktiert und sowohl telefonisch als auch schriftlich befragt. Eine zusammenfassende Darstellung der Befunde findet sich im nachfolgenden Kapitel 7.2.

Damit Weiterentwicklungen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung, die seit der systematischen Erhebung im Jahr 2004 stattgefunden haben, berücksichtigt werden können, wurde für den vorliegenden Bericht vertiefend recherchiert, in welchen Ländern Europas seitdem Veränderungen bei der Prüfungsdurchführung stattgefunden haben. Bei den durchgeführten Recherchen zeigten sich interessante Prüfungsmodelle und methodische Lösungen in einer Reihe von Ländern. Insbesondere in Norwegen, Schweden und den Niederlanden wurden in den letzten Jahren Prüfungsabläufe verändert und weiterentwickelt. Daher wurden in diesen Ländern Mitarbeiter von Prüforganisationen konsultiert, die für die methodische Entwicklung der praktischen Prüfung Verantwortung tragen. Im Rahmen dieser Konsultationen wurden auch Hospitationen bei Prüfungsfahrten durchgeführt. Die Resultate dieses vertiefenden internationalen Erfahrungsaustausches werden im Kapitel 7.3 beschrieben.

Das Aussehen und die Funktion der praktischen Fahrerlaubnisprüfung im System der Fahranfängervorbereitung hängen wahrscheinlich damit zusammen, ob die praktische Prüfung in ein (fahrschul-)pädagogisch ambitioniertes System eingebunden ist, wie sie vor allem in Skandinavien und Westeuropa zu finden sind, oder ob sie Bestandteil der vor allem in Australien und Nordamerika verbreiteten Stufenführerscheinsysteme ist, in denen die professionelle Fahrausbildung eine geringere Bedeutung besitzt und Elemente des informellen und koedukativen Lernens dominieren. Daher wurden zusätzlich noch erste Recherchen⁵⁶ in Ländern außerhalb Europas zum Stand der praktischen Fahrerlaubnisprüfung durchgeführt. Diese

⁵⁶ Um den aktuellen internationalen Entwicklungsstand der Ausbildung und Prüfung von Fahranfängern zu erfassen, führt die BASt gerade das Projekt „Fahranfängervorbereitung in Europa“ durch, das Expertenbefragungen und Dokumentenanalysen einschließt. Im Ergebnis soll eine vergleichende Darstellung der Systeme der Fahranfängervorbereitung entstehen; diese Darstellung erfolgt unter Verwendung eines zuvor definierten begrifflichen Rahmens, der auf Basis der in der modernen Lehr-Lernforschung verwendeten Begriffe erarbeitet wurde. Die Rechercheergebnisse dienen als Grundlage für eine Identifizierung derjenigen Elemente der Fahranfängervorbereitung, deren Vereinheitlichung im Rahmen einer weiteren europäischen Harmonisierung wünschenswert wäre. Zur Abwägung dieser möglichen Perspektiven der Harmonisierung sollen auch Experten in den Bereichen Verkehr und Verkehrspolitik konsultiert werden.

Recherchen stützen sich ausschließlich auf Dokumentenanalysen; die diesbezüglichen Ergebnisse werden im Kapitel 7.4 aufgeführt. Im Kapitel 7.5 wird dann kurz zusammengefasst, welche Anregungen der internationale Vergleich für die Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in Europa bietet.

7.2 Die praktische Fahrerlaubnisprüfung in Europa

7.2.1 Organisatorische Rahmenbedingungen

Prüfungsbeteiligte

In Deutschland und in allen anderen europäischen Ländern⁵⁷ mit Ausnahme der Slowakei findet die praktische Fahrerlaubnisprüfung in der Regel in Form einer Einzelprüfung statt. Allerdings wird in Österreich und Polen, wo die Prüfung von Grundfahraufgaben auf einem Übungsgelände erfolgt, eben dieser Bestandteil der Prüfung als Gruppenprüfung abgelegt. Die Möglichkeit, anstelle einer Einzelprüfung eine Gruppenprüfung durchzuführen, besteht auch in Deutschland, sofern alle Beteiligten einverstanden sind; weiterhin sind Gruppenprüfungen als Alternative zur Einzelprüfung in Estland, Kroatien, Monaco, Portugal und Russland wählbar. Lediglich in der Slowakei ist ausschließlich eine Gruppenprüfung möglich.

Die Kombination zweier aufeinander folgender Prüfungsfahrten, wie sie auch in Deutschland möglich ist, bietet den methodischen Vorteil, weiter entfernt liegende Prüfstrecken in der Umgebung des Prüfortes zur Prüfung von bestimmten Fahraufgaben erreichen zu können (z. B. Autobahnabschnitte). Dies erscheint insbesondere dann wichtig, wenn die Voraussetzungen zum Prüfen dieser Fahraufgaben im Prüfort und seiner näheren Umgebung nicht gegeben sind. Dabei ist aber auch zu beachten, dass sich die zeitliche Belastung und im Einzelfall auch die Stressbelastung für die Fahrerlaubnisbewerber bei Gruppenprüfungen erhöhen. Daher wird es in Deutschland dem Bewerber freigestellt, ob er die Prüfung gemeinsam mit einem weiteren Bewerber durchführen will. Da die diesbezügliche Entscheidung des Bewerbers nicht immer absehbar ist und sich auch kurz vor der Prüfungsfahrt noch ändern kann, erschwert diese Regelung die Planbarkeit von Prüfungsfahrten, weshalb Gruppenprüfungen – trotz der damit verbundenen methodischen Chancen – in Deutschland kaum durchgeführt werden.

⁵⁷ Unter „europäischen Ländern“ werden im Folgenden die im Recherchebericht „Theoretische und Praktische Fahrerlaubnisprüfung in Europa“ (BÖNNINGER et al., 2005) betrachteten 28 Länder verstanden.

Methodisch ist zu bedenken, dass sich bei einer Gruppenprüfung die Prüfungsbedingungen im Vergleich mit einer Einzelprüfung ändern und Einflüsse auf die Prüfungsergebnisse nicht ausschließen sind: Der mitfahrende zweite Bewerber könnte beispielsweise die anderen Prüfungsbeteiligten ablenken; er hat bessere Möglichkeiten, sich auf die Prüfstrategie und den Interaktionsstil des Prüfers einzustellen; in der Wartezeit kann er ggf. seine Prüfungsangst bezwingen oder auch seine Ängste verstärken; eine Reihe weiterer Faktoren, die sich auf die Prüfungsgerechtigkeit auswirken, erscheint denkbar. Nicht zuletzt ermöglichen Gruppenprüfungen eine unmittelbare vergleichende Einschätzung der beiden Bewerber durch den Prüfer und begünstigen so beim zweiten Bewerber Beobachtungs- und Beurteilungsfehler im Sinne von Referenz- und Positionseffekten (s. Kap. 2). Befürchtet der einzelne Bewerber derartige Nachteile aus einer Gruppenprüfung, so braucht er dieser Form der Prüfung nicht zuzustimmen. Daher erscheint die derzeitige deutsche Regelung methodisch sinnvoll.

In fast allen europäischen Ländern wird die praktische Prüfung wie auch in Deutschland von einem einzelnen Fahrerlaubnisprüfer abgenommen. Eine Ausnahme bilden Griechenland und die Türkei, wo immer zwei Prüfer anwesend sind. Über die fachliche Qualifikation der zusätzlichen Prüfer und ihre Funktion während der Prüfung müssen erst noch vertiefende Recherchen Aufschluss bringen.

Methodisch gesehen trägt die Anwesenheit eines zweiten Beobachters bei einer Prüfung, deren Bewertung auf einer systematischen Verhaltensbeobachtung beruht, zur Objektivierung der Prüfungsbewertung und Prüfungsentscheidung sowie zur methodenkritischen und fachlichen Reflexion der Prüfung bei. Die Zuverlässigkeit und Validität einer solchen Prüfung würden also durch einen zweiten teilnehmenden Beobachter erhöht (KANNING, 2004; s. Kap. 2). Die Umsetzung dieser methodisch sinnvollen Vorgabe zur Qualitätssicherung bei Verhaltensbeobachtungen erscheint aufgrund der besonderen Prüfungsbedingungen im Auto jedoch kaum möglich. Damit ist nicht nur die räumliche Enge des Prüfungsfahrzeugs gemeint, die eine Dokumentation des Prüfungsablaufs erschwert. Vielmehr ist auch zu bedenken, dass die Beobachtungsmöglichkeiten eines zweiten Prüfers, der ja hinter dem Bewerber Platz nehmen müsste, eingeschränkt sind und er deshalb nur begrenzt zu vergleichbaren Beobachtungsergebnissen wie der erste Prüfer gelangen kann. Es ist also auch in Frage zu stellen, ob beide Beobachter ggf. unabhängig voneinander arbeiten können, wie KANNING (2004) es fordert, oder ob sie nicht

vielmehr ihre Sichten kombinieren und so auch ihre Beobachtungsfehler kumulieren. Deshalb erscheint der zu erwartende methodische Gewinn durch einen zweiten Prüfer fraglich; die damit gegebenenfalls verbundene zusätzliche Kostenbelastung für den Bewerber lässt sich nur schwer vertreten.

In Deutschland ist die Anwesenheit eines Fahrlehrers bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung vorgeschrieben (s. Kap. 5.3), wobei dies jedoch nicht zwingend der Ausbildungsfahrlehrer sein muss. Auch in 11 anderen europäischen Ländern muss ein Fahrlehrer bei der praktischen Prüfung zugegen sein; in den übrigen Ländern ist die Teilnahme an der Prüfung dem Fahrlehrer freigestellt bzw. sie ist auf Wunsch oder Antrag des Fahrerlaubnisbewerbers möglich. Eine Ausnahme stellen Irland und Litauen dar, wo die Anwesenheit eines Fahrlehrers bei der Prüfung verboten ist. Mit der Anwesenheit eines Fahrlehrers bei der Prüfung hängt auch die Sitzposition des Prüfers zusammen: Ist die Anwesenheit eines Fahrlehrers vorgeschrieben, fungiert er in der Regel auch als verantwortlicher Fahrzeugführer, und der Prüfer steuert, beobachtet und bewertet die Prüfung vom Rücksitz aus. Ist die Anwesenheit eines Fahrlehrers nicht vorgeschrieben, fungiert der Prüfer zugleich als verantwortlicher Fahrzeugführer auf dem Beifahrersitz und nimmt damit zwei Funktionen gleichzeitig wahr.

Es liegt die Frage nahe, welches der beiden vorgestellten Modelle aus methodischer Sicht dem anderen vorzuziehen ist. Bei der Suche nach einer angemessenen Antwort sind vor allem die Vor- und Nachteile beider Modelle hinsichtlich der unterschiedlichen Beobachtungsmöglichkeiten und Funktionsverteilungen abzuwägen.

Bezüglich der Beobachtungsmöglichkeiten sind auf dem Beifahrersitz in mancher Hinsicht bessere Sichtbedingungen gegeben als auf dem Rücksitz: Die Beobachtungsposition auf dem Beifahrersitz erlaubt es, die Verkehrssituation nahezu vollständig aus der Perspektive des Fahrerlaubnisbewerbers zu rekonstruieren, und ermöglicht damit situationsangemessene Bewertungen nicht zuletzt von Behinderungs- und Gefährdungssachverhalten, die auch eine hohe Bedeutung für die Prüfungsentscheidung haben. Die Sitzposition auf dem Rücksitz schränkt dagegen das Beobachtungsfeld des Prüfers für bewertungsrelevante Sachverhalte in der Verkehrsumgebung ein. Für Sachverhalte im Prüfungsfahrzeug gilt das nicht unbedingt, da vor allem in neueren Fahrzeugmodellen eine Reihe von Kontrollinstrumenten so angeordnet ist, dass sie vom Beifahrersitz aus nicht eingesehen werden

können. Außerdem können vom Rücksitz aus Kopfbewegungen („Schulterblick“) besser und „unauffälliger“ beobachtet werden. Tendenziell könnte man aber festhalten, dass eine Beobachtungsposition des Prüfers auf dem Vordersitz methodisch gesehen eher Vorteile bietet.

Dagegen ist jedoch einzuwenden, dass die Position auf dem Vordersitz aufgrund der dargestellten guten Beobachtungsmöglichkeiten der Verkehrsumgebung und ihrer Bedeutung für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit dem verantwortlichen Fahrzeugführer vorbehalten sein muss. Ein Prüfer, der auf dem Beifahrersitz Platz nimmt, erkaufte seine wesentlich besseren Beobachtungsmöglichkeiten mit der Übernahme einer zweiten Funktion bei der Prüfungsdurchführung: Er muss nicht nur die Verantwortung für die inhaltliche und methodische Qualität der Prüfung tragen, sondern auch für die Verkehrssicherheit. Bezieht man die im Kapitel 5.5 dargestellten Überlegungen zu den Anforderungen einer adaptiven Prüfstrategie an den Prüfer in die Betrachtung ein, so wird klar, dass diese Ausweitung des Verantwortungsbereichs schwerwiegende Folgen hat: Die kognitiven Ressourcen des Prüfers zum Planen und Strukturieren von Anforderungssituationen schrumpfen drastisch; er muss sich auf die im Prüfort verborgenen Anforderungsstrukturen verlassen. Weiterhin hat er wenig Zeit, Beobachtungen zu deuten sowie Bewertungen und ihre Bewertungsgrundlagen zu reflektieren. Eine Dokumentation von Beobachtungen, Bewertungen und Prüfungsabläufen ist kaum möglich; selbst aufgetretene Fehler muss sich der Prüfer merken, um sie nachlaufend zu vermerken.

Zusammenfassend bleibt aus methodischer Sicht festzuhalten, dass die Anwesenheit eines Fahrlehrers bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung dazu beitragen kann, Prüfungsangst zu bezwingen und Fahrunsicherheiten zu vermeiden. Daher erscheint die Möglichkeit für den Fahrlehrer, die Prüfung zu begleiten, unstrittig als erstrebenswert, vor allem wenn der Bewerber dies wünscht. Abzuwägen bleibt jedoch, ob der Fahrlehrer auch als verantwortlicher Fahrzeugführer auf dem Beifahrersitz fungieren sollte. Aus unserer Sicht stellen die für den Fahrerlaubnisprüfer wichtigen guten Beobachtungsmöglichkeiten auf dem Beifahrersitz zwar ein bedenkenwertes Argument gegen eine solche Lösung dar; sie können aber die eindrucksvollen diagnostischen Chancen nicht völlig aufwiegen, die eine Entkoppelung der Prüferrolle von der Rolle des verantwortlichen Kraftfahrzeugführers bietet. Diese Entkoppelung ist aus prüfungstechnologischen Gründen im vorliegenden Fall leider damit verbunden, dass der Prüfer auf dem Rücksitz Platz

nimmt. Mit dieser methodischen Position eröffnen wir die Möglichkeit für eine adaptive Prüfstrategie und genügen auch konsequent den testpsychologischen Qualitätsanforderungen an systematischen Verhaltensbeobachtungen: Beobachter sollen möglichst nicht aktiv am beobachteten Geschehen teilnehmen (KANNING, 2004). In unserem Fall bedeutet dies, den Einfluss des Fahrerlaubnisprüfers auf das Prüfungsgeschehen weitgehend auf die Vorgabe der Prüfungsaufgaben zu beschränken.

Prüfungsfahrzeug

In den meisten europäischen Ländern werden die Prüfungsfahrzeuge wie in Deutschland faktisch von den Fahrschulen zur Verfügung gestellt, wenn es auch unterschiedliche nationale rechtliche Regelungen dafür gibt, wer für die Bereitstellung des Prüfungsfahrzeugs die Verantwortung trägt. Nur in einigen wenigen Ländern (in Estland und Lettland gelegentlich, in Polen und Litauen ausschließlich) werden Fahrzeuge der Prüforganisationen als Prüfungsfahrzeuge verwendet. Welcher Lösung ist aus methodischer Sicht der Vorzug zu geben?

Befürworter der Bereitstellung von Prüfungsfahrzeugen durch die Prüforganisationen führen als Argumente in der Regel Objektivitätsgesichtspunkte und rechtliche Erwägungen ins Feld, die nur auf den ersten Blick überzeugend wirken: Zwar bedeutet die Bereitstellung der Prüfungsfahrzeuge durch die Prüforganisationen tatsächlich eine Standardisierung der äußeren Prüfungsbedingungen; gleichzeitig werden die Prüfungsbedingungen für die einzelnen Bewerber jedoch vervielfältigt, weil nun jeder Bewerber auf einem Fahrzeug seine Prüfung ablegt, das seinem Ausbildungsfahrzeug mehr oder weniger ähnlich ist und daher auch bei der Prüfung mehr oder weniger neuartige Anforderungen an ihn stellt. Da man in einer liberalen Wirtschaftsordnung nur schwerlich auch die Ausbildungsfahrzeuge standardisieren kann, schaffen standardisierte Prüfungsfahrzeuge auch keine Prüfungsgerechtigkeit. Darf dagegen jeder Fahrerlaubnisbewerber sein Ausbildungsfahrzeug verwenden, so haben alle Bewerber gleiche übergreifende Prüfungsbedingungen, selbst wenn sie sehr unterschiedliche Prüfungsfahrzeuge verwenden.

Gleichzeitig wird durch den Rückgriff auf die Ausbildungsfahrzeuge die Validität der praktischen Fahrerlaubnisprüfung erhöht, weil auch in der Verkehrswirklichkeit jeder in der Regel das Fahrzeug benutzt, auf dem er bereits Fahrerfahrungen gesammelt hat. Sich auf ein neuartiges Fahrzeug einzustellen ist eine Anforderung, welche die meisten Verkehrsteilnehmer nur einige wenige Male im Leben bewältigen müssen und wofür sie oft fachli-

che Unterstützung (z. B. das Verkaufspersonal bei Neukäufen) und „Schonräume“ im Sinne verkehrsarmer Straßen und Plätze in Anspruch nehmen. Warum sollte man also die Einstellung auf ein neuartiges Fahrzeug als Anforderung in der Prüfung operationalisieren, indem man den Bewerbern ungewohnte Prüfungsfahrzeuge zumutet? Diese methodische Position hält aus unserer Sicht auch dem rechtlichen Gegenargument stand, dass man mit einem Führerschein schließlich jedes Fahrzeug führen dürfe, für das man in der entsprechenden Klasse eine Fahrerlaubnis erworben hat: Der dargestellte Sachverhalt ist zwar rechtlich nicht zu beanstanden, er entspricht aber nicht der Realität im Straßenverkehr.

Die aufgeworfene Frage nach der Bereitstellung des Prüfungsfahrzeugs wird künftig neue Brisanz gewinnen, wenn der fahrzeugtechnische Fortschritt und insbesondere die Fahrassistenz- und Unfallvermeidungssysteme eine Neubewertung der Prüfungsinhalte erzwingen (s. Kap. 5.4). Dieser Gesichtspunkt hat aber in den bisher durchgeführten Recherchen noch keine Rolle gespielt.

Prüfungsdauer

Die Gesamtdauer der praktischen Fahrerlaubnisprüfung ist in den untersuchten europäischen Ländern meist als Richtwert vorgegeben und liegt zwischen 25 und 70 Minuten. Hierin enthalten ist jeweils die festgelegte reine Fahrzeit, die zwischen 15 und 55 Minuten variiert, wobei in den methodisch fortgeschrittenen Ländern die reine Fahrzeit meist im oberen Bereich des genannten Spektrums liegt. Mit einer Prüfungsdauer von 45 Minuten und einer reinen Fahrzeit von 25 Minuten rangiert Deutschland bei der Gesamtprüfungsdauer im Mittelfeld und bei der reinen Fahrzeit am unteren Rand der laut Annex-II der EU-Führerscheinrichtlinie vorgegebenen „Mindestfahrzeit“. Die Tatsache, dass die konsequente und methodisch anspruchsvolle Umsetzung einer adaptiven Prüfstrategie auch Zeit erfordert und längere Fahrzeiten mit einem Abbau von Prüfungsangst und Fahrunsicherheiten einhergehen (s. Kap. 5.3), deutet darauf hin, dass man in Deutschland eine höhere Mindestfahrzeit festschreiben sollte.

7.2.2 Prüfungsinhalte

Fahrtechnische Vorbereitung

Das Prüfungselement „Fahrtechnische Vorbereitung“, wie es die deutsche Fahrerlaubnisprüfung vorsieht (s. Kap. 5.4), ist einschließlich der darin enthaltenen Sicherheitskontrolle in der Mehrheit der anderen europäischen Länder ebenfalls ein Bestandteil der praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Die Prüfung erfolgt in der Regel stichprobenweise

und wird in vielen Fällen von Fragen des Prüfers begleitet. Die Sicherheitskontrolle beinhaltet vor allem die Überprüfung der Bremsen und Kontrollleuchten. In Deutschland wie auch in den Niederlanden, Schweden, der Schweiz und Spanien gehört darüber hinaus die Überprüfung des Zustands der Reifen sowie die Kontrolle der Beleuchtung, der Kupplung und der akustischen Signaleinrichtungen des Fahrzeugs dazu. In Deutschland, den Niederlanden und der Schweiz soll der Bewerber auch den ordnungsgemäßen Befüllungsstand mit Motoröl, Kühlmittel und Waschflüssigkeit kontrollieren können. Beim Fahrzeugcheck in Norwegen muss der Bewerber Fragen zur Notwendigkeit bestimmter Sicherheitskontrollen und zu ihrer Ausführung beantworten, mögliche Fehler der jeweiligen Fahrzeugsysteme benennen und Hinweise zur Behebung dieser Fehler geben.

Bereits im Kapitel 5.4 wurde darauf hingewiesen, dass bei der Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland abgewogen werden muss, in welchem Maße die hier angesprochenen und weitere Prüfungsinhalte sicherheitsrelevant sind: Inhalte, die keinen besonderen Bezug zur Verkehrssicherheit haben, binden einerseits Prüfungszeit und können andererseits dazu führen, dass auch andere Prüfungsinhalte vom Bewerber als nicht unmittelbar sicherheitsrelevant eingeschätzt werden (s. o.). Wenn man die praktische Prüfung mit der prüfungsdidaktischen Funktion ausstatten will, das Sicherheits- und Verantwortungsbewusstsein der Bewerber zu verbessern, muss man dafür wie in Norwegen (s. Kap. 7.3) auch genügend Prüfungszeit bereitstellen; geschieht dies nicht, wird die Prüfung technischen Wissens bei der praktischen Prüfung auf Kosten der reinen Fahrzeit durchgeführt.

Grundfahraufgaben

Im Annex-II der EU-Führerscheinrichtlinie sind für die praktische Fahrerlaubnisprüfung spezielle elementare Fahrmanöver⁵⁸ definiert („Einparken“, „Wenden/Umkehren“, „Rückwärts um die Ecke fahren“, „Genaueres Halten bzw. Notbremsung“), von denen mindestens zwei – eines davon im Rückwärtsgang – stichprobenartig geprüft werden sollen. Im europäischen Vergleich wird jedoch sichtbar, dass sich die untersuchten Länder deutlich darin unterscheiden, welche dieser Grundfahraufgaben geprüft bzw. vom Bewerber als vorzuführende Fahrmanöver ausgewählt werden können. In Deutschland sind alle genannten Grundfahraufga-

⁵⁸ Solche speziellen Fahrmanöver werden in der EU-Richtlinie als „zu prüfende spezielle Fahrübungen“ bezeichnet; hier wird im Folgenden der in Deutschland gebräuchliche Begriff der „Grundfahraufgaben“ verwendet.

ben auswählbarer Bestandteil der praktischen Fahrerlaubnisprüfung, wobei das Fahrmanöver „Genaueres Halten bzw. Notbremsung“ in Deutschland das Ausführen einer Notbremsung beinhaltet, nicht jedoch das genaue Anhalten an einem zuvor bestimmten Punkt. In weiteren neun Ländern werden alle im Annex-II der EU-Führerscheinrichtlinie vorgesehenen Grundfahraufgaben geprüft. Zu den seltener geprüften Grundfahraufgaben gehört das „Rückwärts um die Ecke fahren“ (sicher weil es häufig als Bestandteil des Wendens praktiziert wird) und das „Genaueres Anhalten bzw. die Notbremsung“.

Weiterhin bleibt unter methodischen Gesichtspunkten festzuhalten, dass bis auf eine Ausnahme in allen Ländern zwei Grundfahraufgaben geprüft werden und in einigen Ländern die zu prüfenden Grundfahraufgaben vom Bewerber im Losverfahren festgelegt werden. Hinsichtlich der Anzahl der zu prüfenden Grundfahraufgaben scheint die europäische Harmonisierung also schon gelungen, und die Nutzung des Losverfahrens für die Festlegung der zu prüfenden Grundfahraufgaben ist als guter Beitrag zur Objektivierung der Prüfung und zum Abbau von Prüfungsangst anzusehen. Während in den meisten europäischen Ländern die Grundfahraufgaben wie in Deutschland im Realverkehr, jedoch auf verkehrsarmen Straßen und Plätzen geprüft werden, berechtigt in sechs Ländern erst die erfolgreiche Prüfung der vorgesehenen Grundfahraufgaben auf einem Übungsplatz zu einer Fortsetzung der Prüfung im Realverkehr. Die Prüfung der Grundfahraufgaben im Realverkehr wird aus unserer Sicht dem Anspruch einer realitätsnahen Prüfung und somit der Anforderung nach ökologischer Validität eher gerecht als ihre Prüfung auf dem Übungsplatz, zumindest wenn diese Prüfung am Ende einer substantiellen Fahrausbildung angesiedelt ist.

Im internationalen Vergleich finden sich auch einige Grundfahraufgaben, die nur sehr selten geprüft werden, aber vielleicht Anregungen für die Weiterentwicklung dieses Prüfungselements bieten. Dazu gehören das „Slalom fahren vorwärts und rückwärts“, das „Anfahren am Berg“, das „Einparken am Berg“ und nicht zuletzt das „Durchfahren von Kurven“. Da gerade Fehlverhalten beim Durchfahren von Kurven eine fahranfängertypische Unfallursache darstellt, könnte sich hier Entwicklungspotential für die praktische Prüfung verbergen. Allerdings wird das Befahren von Kurven auch als Fahraufgabe während der Prüfungsfahrt geprüft.

Das Beispiel verdeutlicht, dass die Weiterentwicklung der Prüfungsinhalte nicht ohne grundlegende pädagogisch-didaktische Reflexionen über das

Aussehen und die Funktion von Ausbildungs- und Prüfungselementen im Rahmen einer anspruchsvollen Fahranfängervorbereitung erfolgen kann, wie sie mit dem laufenden BAST-Projekt „Fahranfängervorbereitung in Europa“ angestrebt wird (s. o.). Die Bedeutung dieser grundlegenden Reflexionen lässt sich auch damit illustrieren, dass die Bedeutung und Sinnhaftigkeit von Grundaufgaben sich nicht allein aus ihren Inhalten ergibt, sondern erst in Zusammenhang mit ihrer Einbettung in übergreifende Prüfungszusammenhänge erkennbar wird: Wenn, um ein Beispiel zu nennen, in einem Land überdurchschnittlich viele Grundfahraufgaben während der Prüfungsfahrt bei einer Fahrzeit von 20 Minuten geprüft werden, sind Einbußen hinsichtlich der validen Erfassung der Fahrkompetenz im Straßenverkehr zu befürchten.

Prüfungsfahrt

Im Vergleich zum Verkehrsgeschehen auf einem Übungsplatz ist der Realverkehr weniger vorhersehbar, woraus höhere Anforderungen sowohl für den Fahrerlaubnisbewerber als auch für den Fahrerlaubnisprüfer resultieren. Darüber hinaus ist das Anforderungsniveau für den Prüfer und den Bewerber im Realverkehr auf flexiblen Prüfungstrecken höher einzuschätzen als auf festgelegten Standardrouten: Der Prüfer muss während der Fahrt auf flexiblen Prüfungstrecken die konkreten Fahraufgaben erst planen; der Bewerber kann die Prüfungsanforderungen auf flexiblen Routen, die der Prüfer erst in der Prüfungssituation sukzessive vorgibt, bedeutend schlechter abschätzen als auf feststehenden Prüfungstrecken. Dies gilt insbesondere dann, wenn die festgelegten Standardrouten veröffentlicht sind und ihre Bewältigung zuvor intensiv geübt werden kann.

In Deutschland sowie in 15 weiteren europäischen Ländern wird die Prüfungsfahrt im Realverkehr auf flexiblen Routen absolviert; der Prüfer legt dabei meist die Prüfungstrecke nach einer mehr oder minder adaptiven Prüfstrategie schrittweise fest. Noch relativ selten kommen Navigationsgeräte zum Einsatz, die einen Teil der Prüfungsrouten vorgeben. Sie stellen aus unserer Sicht eine gute Möglichkeit dar, die Objektivitätsvorteile einer Standardstrecke für einen Teil der Prüfungstrecke mit den Vorzügen einer adaptiven Prüfstrategie zu verzahnen (s. Kap. 7.3). In den restlichen Ländern, die immerhin zwei Fünftel aller betrachteten Länder ausmachen, wird jeweils auf eine bestimmte Anzahl vorher festgelegter Standardrouten pro Testcenter bzw. Prüflokal zurückgegriffen, aus denen der Prüfer die Prüfungstrecke auswählt oder per Losverfahren zufällig bestimmt. Es ist davon auszugehen, dass diese feststehenden Prüfungstrecken und die mit ihnen verbundenen

Prüfungsanforderungen den Fahrerlaubnisbewerbern teilweise schon lange vor der Prüfung bekannt sind; deshalb gibt es in einigen Ländern Regelungen, nach denen die Standardrouten ersetzt werden (z.B. in Norwegen, s. Kap. 7.3).

Neben der Vorhersehbarkeit der Prüfungsstrecke ist die Art und Anzahl der auf einer Prüfungsstrecke zu erwartenden Fahraufgaben entscheidend für das Anforderungsniveau, das ein Bewerber zu bewältigen hat. Diese Fahraufgaben können, sobald sie aus den Anforderungen der Verkehrsrealität abgeleitet wurden, durch einen personenbezogenen Mindestanforderungsstandard und bzw. oder durch bestimmte Standardanforderungsprofile von Prüfungsstrecken oder Prüforten vorgegeben werden (s. Kap. 5.4); im letztgenannten Fall trägt die Vorgabe der Fahraufgaben für eine bestimmte praktische Prüfung nur Wahrscheinlichkeitscharakter.

In allen untersuchten europäischen Ländern existieren Vorgaben darüber, welche Anforderungen eine Prüfungsstrecke beinhalten soll, jedoch gibt es auch deutliche Unterschiede im Ausmaß und in der Differenziertheit, mit der die geforderten Merkmale der Prüfungsstrecke festgelegt werden; diese Unterschiede führen dann zu unterschiedlichen Prüfungsanforderungen. Es lässt sich eine Gruppe von Ländern finden, die ungefähr die Hälfte der beteiligten Länder ausmachen und in denen nur sehr allgemeine Prüfungsstreckenanforderungen vorhanden sind. Typischer Weise wird in derartigen Ländern beispielsweise festgelegt, dass die Prüfungsfahrt eine ausreichende Vielfalt an Fahrsituationen bereithalten solle oder die Prüfung der wichtigsten Fahrverhaltensweisen ermöglichen müsse; zuweilen erfolgt auch eine Konkretisierung, dass der Streckenverlauf Innerorts- und Außerortsstraßen beinhalten solle. In seltenen Fällen ergänzt man derartige allgemeine Streckenanforderungen durch das Vorschreiben bestimmter Streckenlängen oder Verkehrsdichteparameter. Aus unserer Sicht entsprechen weder solche allgemeinen Streckenbeschreibungen noch Streckenlängenvorgaben den methodischen Qualitätsansprüchen, die an eine anspruchsvolle praktische Prüfung und ihre Anforderungsstandards zu stellen sind.

In der anderen Hälfte der untersuchten europäischen Länder werden die Anforderungsstandards im Sinne von Fahraufgaben und bzw. oder im Sinne von Anforderungen an Prüforte relativ konkret beschrieben. Inhaltlich fallen diese Anforderungsstandards unterschiedlich aus; einige Anforderungen wie das Befahren von geregelten und ungeregelten Kreuzungen, von Einbahnstraßen, von

Straßen mit Busspuren, von Straßen mit Fußgängerüberwegen, von Steigungen und Gefällestrecken, von Kreisverkehren, von Straßen mit kreuzenden Straßenbahn- oder Bahnschienen, von Straßen mit unterschiedlicher Verkehrsdichte und von Straßen, in denen Fußgängern und Radfahrern Vortritt zu gewähren ist, finden sich jedoch sehr häufig. Meist versucht man in den Fahrerlaubnissystemen dieser Länder auch, die Verkehrs- und Sicherheitsbedeutung der genannten Anforderungen in den Anforderungsstandards dadurch Rechnung zu tragen, dass man bestimmte Häufigkeiten für das Auftreten dieser Anforderungen in einer Prüfung oder in einer bestimmten Anzahl von Prüfungen festlegt.

Ein noch höheres Harmonisierungsniveau der Anforderungsstandards in Europa streben innerhalb der beschriebenen Ländergruppe diejenigen an, die bereits 2004 in ihren nationalen Standards explizit an die Anforderungsvorgaben der EU-Führerscheinrichtlinie⁵⁹ anknüpfen. Diese Vorga-

⁵⁹ Richtlinie 2000/56/EG vom 14. September 2000, Anhang, Absatz 7.4 „Verhaltensweisen im Verkehr“:

Die Bewerber müssen folgende Fahrübungen in normalen Verkehrsverhältnissen völlig sicher und mit der erforderlichen Vorsicht durchführen:

7.4.1. anfahren: nach Parken und im Verkehr; aus einer Einfahrt herausfahren;

7.4.2. auf geraden Straßen fahren; an entgegenkommenden Fahrzeugen auch an Engstellen vorbeifahren;

7.4.3. fahren in Kurven;

7.4.4. an Kreuzungen und Einmündungen heranzufahren und sie überqueren;

7.4.5. Richtung wechseln: nach links und nach rechts abbiegen oder die Fahrbahn wechseln;

7.4.6. Auffahrt auf oder Ausfahrt von Autobahnen oder ähnlichen Straßen (soweit verfügbar): Einfahrt vom Beschleunigungsstreifen; Ausfahrt auf der Verzögerungsspur;

7.4.7. überholen/vorbeifahren: überholen anderer Fahrzeuge (soweit möglich); an Hindernissen (z.B. parkenden Fahrzeugen) vorbeifahren; (ggf.) von anderen Fahrzeugen überholt werden;

7.4.8. spezielle Teile der Straße (soweit verfügbar): Kreisverkehr; Eisenbahnübergänge; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge; auf langen Steigungen aufwärts/abwärts fahren;

7.4.9. beim Verlassen des Fahrzeugs die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen treffen.

Absatz 11 „Prüfungsort“:

Der Prüfungsteil zur Beurteilung der speziellen Fahrmanöver darf auf einem besonderen Prüfungsgelände durchgeführt werden. Der Prüfungsteil zur Beurteilung der Verhaltensweisen im Verkehr findet nach Möglichkeit auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften, auf Schnellstraßen und auf Autobahnen (oder ähnlichen Straßen) sowie auf allen Arten von Straßen in bebautem Gebiet statt (Wohngebiete, Gebiete mit Beschränkung auf 30 km/h und 50 km/h, städtische Schnellstraßen), mit den verschiedenartigen Schwierigkeiten, auf die ein Fahrer stoßen kann. Es ist ebenso wünschenswert, die Prüfung bei unterschiedlicher Verkehrsdichte abzuhalten. Die auf der Straße verbrachte Zeit sollte auf bestmögliche Art dazu verwendet werden, die Fähigkeiten des Bewerbers in allen verschiedenen Verkehrsgebieten, die angetroffen werden

ben stellen für alle EU-Länder eine Zielvorgabe dar, deren Verbindlichkeit im Kapitel 3 diskutiert wurde. Auch bei der Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland sind diese Zielvorgaben zu beachten, auch wenn die im vorliegenden Bericht eingeforderten Ansprüche an die wissenschaftliche Begründung sowie die inhaltliche und methodische Systematik von Prüfungsstandards (s. Kap. 5) in ihnen nicht ohne weiteres erkennbar sind. Weitere Anregungen könnten die Anforderungsstandards in der Schweiz bieten, in denen Anforderungen nicht nur anhand örtlicher Bedingungen beschrieben werden, sondern auch in Bezug auf die Tageszeit, die Witterung und das Verkehrsaufkommen bei der Prüfung. Grundsätzlich zeigt der internationale Vergleich, dass auch in anderen nationalen Fahrerlaubnissystemen die fachlich angemessene und systematische Beschreibung der Anforderungsstandards noch aussteht und die Ausdifferenzierung von bewerberbezogenen Fahraufgaben und örtlichen Prüf voraussetzungen ebenfalls erst noch geleistet werden muss.

7.2.3 Prüfungsbewertung

Beobachtungskategorien

Grundsätzlich ist voranzustellen, dass es in fast allen untersuchten europäischen Ländern Vorgaben dazu gibt, auf welche Merkmale des Bewerberverhaltens der Fahrerlaubnisprüfer zu achten hat bzw. welche er zu beobachten hat. Oft existieren auch allgemeine situationsübergreifende Beobachtungsvorgaben im Sinne der von uns empfohlenen Beobachtungskategorien einerseits und dazu ergänzende konkrete Indikatorenlisten mit mehr oder minder präzise bezeichneten Verhaltensmustern andererseits, wobei die letztgenannten Indikatorenlisten einen unterschiedlich engen Bezug zu den übergreifenden Kategorien aufweisen und meist auch für die Prüfungs- bzw. Fehlerdokumentation dienen.

Betrachtet man die verschiedenen nationalen Modelle für Beobachtungskategorien genauer, so findet sich erstens wie in Deutschland, dass die methodisch wünschenswerte präzise Unterscheidung von Beobachtungskategorien und Bewertungskriterien meist nicht eingehalten wird. Zweitens ist ein sehr unterschiedliches Maß an Differenziertheit bei den Beobachtungskategorien festzustellen. Drittens muss wie in Deutschland methodisch kritisiert werden, dass fahraufgabenübergreifende und fahraufgabenspezifische Beobachtungskategorien vermischt werden (s. Anl. 10

PrüfRiLi und Kap. 5.5), ohne dass eine methodische Systematik deutlich hervortreten würde. Viertens schließlich finden sich unter den fahraufgabenübergreifenden Beobachtungskategorien häufig die Kategorien „Fahrzeugbedienung“, „Verkehrsbeobachtung“, „Fahrzeugpositionierung“ und „Geschwindigkeitsregulation“, deren Nutzung im Kapitel 5.5 auch für die Weiterentwicklung der deutschen Fahrerlaubnisprüfung empfohlen wurde. Diese Kategorien wurden in einigen Ländern (z. B. Norwegen und Schweden) auch sehr ähnlich benannt; in anderen Ländern eher inhaltlich adäquat beschrieben. Die fünfte von uns im Kapitel 5.5 vorgeschlagene Beobachtungskategorie „Kommunikation und Verkehrsanpassung“ fand sich zwar nur selten explizit (z. B. in Norwegen, s. Kap. 7.3); es wurde aber bereits darauf hingewiesen, dass sich die Notwendigkeit dieser Kategorie erst in jüngerer Zeit mit der zunehmenden Verkehrsdichte ergeben hat, sodass die den verkehrspraktischen Erfordernissen nachlaufenden Rechts- und Methodensystematiken wahrscheinlich erst noch darauf reagieren müssen.

In mehr als der Hälfte der untersuchten Länder finden sich beim zu beobachtenden Verhalten Forderungen nach einer umweltfreundlichen bzw. energiesparenden Fahrweise. Dies wirft die Frage auf, ob eine spezielle Beobachtungskategorie für diese Fahrverhaltensmerkmale erarbeitet werden sollte.

Ergänzt werden muss, dass die dargestellten nationalen Beobachtungsvorgaben auf Beschreibungen beruhen, die uns von den Vertretern der untersuchten Länder im Rahmen der durchgeführten Befragungen übermittelt wurden. Ob sich diese Beobachtungsvorgaben auch in den nationalen Prüfungsrichtlinien widerspiegeln und wie konkret dies gegebenenfalls erfolgt, konnte im Rahmen der vorliegenden Untersuchung nicht ermittelt werden und wäre sicher auch nur mit sehr viel Rechercheaufwand zu beantworten. Auf jeden Fall deuten die Rechercheergebnisse bei den Beobachtungsvorgaben darauf hin, dass Deutschland im internationalen Vergleich mit der Anlage 10 zur Prüfungsrichtlinie von 2004 keinen besonderen Nachholbedarf gegenüber den meisten untersuchten Ländern hat, jedoch auch nicht im Feld der methodisch innovativen Ländergruppe angesiedelt ist. Um zu dieser Gruppe aufzuschließen, sollten die methodenkritischen Anstöße im Kapitel 5.5 aufgenommen und weiterverfolgt werden.

Bewertungskriterien und Entscheidungsregeln

Im Kapitel 5.5 wurde dargestellt, dass sich sowohl (1) Einstufungsskalen als auch (2) Kennzeichnungs- und Auswahlskalen für die Bewertung des

können, zu beurteilen, unter besonderer Berücksichtigung des Wechsels zwischen diesen Gebieten.

in den Beobachtungskategorien beschriebenen Bewerberverhaltens verwenden lassen und dass man in Deutschland bislang auf die größeren Kennzeichnungs- und Auswahlskalen im Sinne von Fehlerkatalogen zurückgreift. Betrachtet man die internationale Bewertungspraxis, so fällt ins Auge, dass in manchen Ländern auch die methodisch höherwertigen Einstufungsskalen Verwendung finden, die aussagekräftiger als Kennzeichnungs- und Auswahlskalen sind und auch die Bewertung guter Leistungen erlauben. Beispielsweise erfolgt in Belgien bei jeder Fahraufgabe eine Bewertung der Bewerberleistung auf einer vierstufigen Skala mit den Niveaustufen „Befriedigend“, „Unter Vorbehalt“, „Schlecht“ und „Ungenügend“. Die Verwendung einer vierstufigen Skala ist aus methodischer Sicht als angemessen anzusehen; eine solche wurde auch für die Weiterentwicklung des deutschen Bewertungssystems vorgeschlagen, allerdings mit anderer Bedeutung (s. Kap. 5.5).

Ebenfalls vierstufig werden in acht anderen europäischen Ländern die Prüfungsleistungen in eine Akzeptanzkategorie und drei Fehlerkategorien bzw. Fehlergrade klassifiziert. So verwendet man in Frankreich beispielsweise eine Einteilung in „Erlaubte Fehler“, „Geduldete Fehler“ und „Nicht geduldete“ Fehler. In der britischen und nordirischen Fahrfehlerklassifikation werden Fehler als einfache „Fahrfehler“ („Driving Fault“), „Erhebliche Fehler“ („Serious Fault“) oder „Gefährliche Fehler“ („Dangerous Fault“) registriert. Die restlichen Länder verwenden in der Regel zweistufige Fahrfehlerklassifikationen, also insgesamt gesehen dreistufige Bewertungssysteme.

Zuweilen existieren auch „Fehlerchecklisten“: Beispielsweise umfasst in Großbritannien und Nordirland die Liste von Fahrfehlern, die zum Nichtbestehen der Prüfung führen, 22 Items. Im Zusammenhang mit Fehlerlisten ist anzumerken, dass sie im Hinblick auf die Beschreibung von Skalenstufen eine wichtige Bedeutung haben können: Die Festlegung gut beobachtbarer verhaltensbezogener Indikatoren zumindest für einen Teil der verwendeten Skalenstufen zur Bewertung von Kriteriumsleistungen erhöht die Objektivität und Zuverlässigkeit eines Beobachtungsverfahrens wie der praktischen Fahrerlaubnisprüfung immens. Wenn aber wie beim ausschließlichen Gebrauch von „Fehlerchecklisten“ die inhaltliche Verankerung der Bewertungskriterien auf eine Skalenstufe reduziert wird und man statt einer verhaltensbezogenen Fehlerbeschreibung voraussetzt, dass jeder Anwender weiß, was mit einem bestimmten Fehler gemeint ist, geht der testpsychologische Sinn einer Fehlerklassifizierung verloren.

In fast allen Ländern mit elaborierten Fahrfehlerklassifikationen existieren ähnlich wie in Norwegen (s. Kap. 7.3), Russland oder Irland Richtlinien zur erlaubten Höchstanzahl von Fehlern innerhalb der einzelnen Fehlerkategorien. Manchmal werden die begangenen Fahrfehler auch anhand eines Punktesystems in Fehlerpunkte umgerechnet: In Abhängigkeit davon, wie ein Fehlverhalten kategorisiert wird, erhält der Fahrerlaubnisbewerber eine bestimmte Fehlerpunktzahl zugeschrieben. Überschreitet der Bewerber die jeweiligen Höchstgrenzen an Fahrfehlern bzw. Fehlerpunkten nicht, hat er die Prüfung bestanden. In Irland wird für die Gesamtbewertung der Prüfung bzw. bei der Prüfungsentscheidung auch berücksichtigt, ob es sich bei den begangenen Fehlern um gänzlich verschiedene Fehler, um unterschiedliche Fehler aus demselben Bewertungsbereich oder gar um Wiederholungen desselben Fehlers handelt. Wenn derartige „Rechnungssysteme“ existieren, ist der Fahrerlaubnisprüfer mit seiner Prüfungsentscheidung oft auch an das „Rechenergebnis“ gebunden. Eine Ausnahme stellt Norwegen dar: Hier kann die Prüfungsentscheidung auch vom mathematisch errechneten Prüfungsergebnis abweichen. Darüber hinaus werden in Norwegen auch herausragend gute Bewerberleistungen explizit bei der Prüfungsentscheidung berücksichtigt.

Einen Sonderfall unter den untersuchten europäischen Ländern stellt Österreich dar. Hier werden an die Bewertung und Dokumentation der praktischen Prüfung Maßstäbe angelegt, die über eine Auflistung und Aggregation von Fahrfehlern weit hinausgehen. Die österreichischen Fahrerlaubnisprüfer müssen zu jeder Prüfung zusätzlich ein fachlich fundiertes Gutachten darüber abgeben, ob der Fahrerlaubnisbewerber vor Antritt der Fahrt die erforderliche Fahrzeugkontrolle sachgemäß vornimmt, ob er die vorgeschriebenen Fahrübungen beherrscht und ob er während der Prüfungsfahrt die Betätigungsvorrichtungen richtig handhabt, die erforderliche Ruhe, Geistesgegenwart und Selbständigkeit sowie Verständnis für die verschiedenen Verkehrslagen besitzt und die Verkehrsvorschriften beim Lenken des Kraftfahrzeugs einzuhalten vermag.

Der internationale Vergleich zeigt, dass einerseits die Anstrengungen zur Erhöhung der Objektivität der praktischen Fahrerlaubnisprüfung häufig in die kleinteilige Standardisierung der Fahrfehler und ihre Verrechnung bei der Prüfungsentscheidung fließen anstatt in die Strukturierung der Beobachtungssituation und die Beschreibung von Beobachtungskategorien. Die letztgenannten beiden testpsychologischen Aufgaben sind sicher viel schwieriger zu bewältigen als die erstgenannte; allerdings

sind sie auch als methodisch bedeutsamer anzusehen, weil sonst die Fahrfehlerklassifikationen bzw. die Bewertungskriterien – bildlich gesprochen – keinen Bezugspunkt haben und ins Leere laufen. Verglichen mit anderen europäischen Ländern hat Deutschland bei den Bewertungs- und Entscheidungskriterien Präzisions- und Strukturierungsbedarf, der sich aber leicht beheben ließe (s. Kap. 5.5).

7.2.4 Prüfungsdokumentation

Prüfprotokoll und Beratungsgespräch

In mehr als der Hälfte der untersuchten 28 europäischen Länder erhält der Fahrerlaubnisbewerber nach der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in jedem Fall ein schriftliches Prüfprotokoll, das Angaben zur Ausführung der Prüfungsaufgaben bzw. zu den gezeigten Fahrfehlern enthält. Im österreichischen Prüfprotokoll werden sogar Aussagen zur Prüfungsstrecke vermerkt. In all diesen Ländern dient der Beurteilungsbogen dem Bewerber als Rückmeldung zu seiner Prüfungsleistung wie auch als Hinweis auf seinen weiteren Übungsbedarf. In Deutschland und zwei weiteren Ländern wird dem Bewerber das Prüfprotokoll nur ausgehändigt, wenn er die Prüfung nicht bestanden hat. Dabei handelt es sich in Deutschland um ein „Fehlerprotokoll“, in dem die vom Bewerber gezeigten Fehler markiert werden (s. Kap. 5.6).

Nach der praktischen Fahrerlaubnisprüfung wird dem Fahrerlaubnisbewerber in den meisten untersuchten Ländern ein Beratungsgespräch angeboten, in dem der Fahrerlaubnisprüfer in der Regel die aufgetretenen Fahrfehler benennt und das Prüfungsergebnis erläutert; darüber hinaus gibt er dem Bewerber auch Hinweise für die Verbesserung seiner Fahrkompetenz. In acht europäischen Ländern erhält der Fahrerlaubnisbewerber kein Gesprächsangebot, sondern ausschließlich ein schriftliches Prüfprotokoll. Nur in einem Land wird den Bewerbern weder ein Prüfprotokoll überreicht noch wird mit ihnen ein Beratungsgespräch durchgeführt.

Insgesamt erfüllen nur sechs Länder im Hinblick auf die Prüfungsdokumentation und die Prüfungsnachbereitung den aus unserer Sicht erstrebenswerten Qualitätsanspruch, standardmäßig sowohl ein Prüfprotokoll als auch ein Beratungsgespräch anzubieten. Im Rahmen dieser Ländergruppe erscheinen die Niederlande erwähnenswert, wo es neben dem Nachgespräch auch ein Gespräch vor der praktischen Prüfung gibt, das in einem speziellen Besprechungsraum im Beisein des Fahrlehrers stattfindet und im testpsychologischen Sinn als eine „Aufwärmphase“ anzusehen ist: Bei diesem

Vorgespräch wird ein vertrauensvolles, spannungs- und angstfreies Verhältnis zwischen dem Prüfer und dem Bewerber aufgebaut. Der internationale Vergleich mit den testmethodisch fortgeschrittenen nationalen Fahrerlaubnissystemen in Europa zeigt also für Deutschland vor allem im Hinblick auf das Prüfprotokoll einen gewissen Nachholbedarf.

7.2.5 Evaluation und Weiterentwicklung der Prüfung

Die vorliegende Recherche kann nur wenige Erkenntnisse zur Evaluation und Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in anderen europäischen Ländern beitragen, weil sie in dieser Hinsicht keinen besonderen Schwerpunkt aufwies. Vielmehr richtete sich der Fokus dieser Recherche unter Evaluationsgesichtspunkten auf die Erprobung und methodische Bewertung von Prüfungsaufgaben für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung. Bezüglich der praktischen Fahrerlaubnisprüfung wurden vor allem Details der Ausbildung sowie der Fort- und Weiterbildung der Prüfer thematisiert, die an anderer Stelle bereits vorgestellt wurden (DIETRICH & STURZBECHER, 2008) und nur im Sinne der Qualitätssicherung des Prüfungssystems zum vorliegenden Thema gehören.

Allerdings haben die Autoren der Recherche in Einzelfällen versucht zu erfahren, auf welchem Wege die Evaluation der praktischen Prüfung in anderen Ländern verläuft. Diese Versuche waren nicht sehr ergiebig und deuten darauf hin, dass sich diesbezügliche Aufschlüsse nicht über Recherchen und schriftliche Befragungen, sondern nur über persönlichen Erfahrungsaustausch erzielen lassen.

Um den bisherigen Überblick über die praktische Fahrerlaubnisprüfung in Europa zu vertiefen, wird nun die praktische Prüfung in Norwegen, Schweden und den Niederlanden näher vorgestellt.

7.3 Vertiefende Betrachtung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in Norwegen, Schweden und den Niederlanden

Grundlagen und Überblick

Norwegen, Schweden und die Niederlande gehören zu den europäischen Ländern, die in den letzten Jahren verstärkte Anstrengungen bei der Weiterentwicklung ihrer Systeme der Fahranfängervorbereitung unternommen haben. Daher sollen diese Systeme kurz skizziert werden, um Anregungen für die Optimierung der Prüfungsinhalte und Beobachtungskategorien, der Bewertungs-

und Entscheidungskriterien sowie der Prüfungsdocumentation in Deutschland zu erhalten. Zuvor bedarf es jedoch noch einer Erläuterung zur verkehrspädagogischen Fundierung der Fahranfängervorbereitung in diesen Ländern.

Eine Gemeinsamkeit zwischen den drei o. g. Ländern besteht darin, dass man auch Kompetenzkomponenten in der Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung zu berücksichtigen versucht, die anhand des beobachtbaren Fahrverhaltens nicht unmittelbar erfasst werden können. Derartige Ausbildungsziele wie das Vermögen zu angemessenen Selbsteinschätzungen der Fahrkompetenz oder das Verstehen des Einflusses von Motivationen auf das Fahrverhalten wurden im EU-Projekt GADGET⁶⁰ untersucht (SIEGRIST, 1999). Auf der Grundlage der im Projekt durchgeführten Analyse von Ausbildungsinhalten wurde eine Systematik zur Kategorisierung von Ausbildungszielen abgeleitet, die s. g. „GADGET-Matrix“ (HATAKKA, KESKINEN, GREGERSEN & GLAD, 1999). Dieser Matrix liegt die Annahme zugrunde, dass der Prozess des Kompetenzerwerbs hierarchisch zu gliedern ist. Demzufolge lassen sich vier Ebenen unterscheiden, die das Fahrverhalten beeinflussen, wobei Gegebenheiten auf einer höheren Ebene die Anforderungen, Entscheidungen und Verhaltensweisen auf den darunter liegenden Ebenen mitbestimmen. Die erste Ebene bezieht sich auf die „Fahrzeugbedienung“, die nächst höhere zweite Ebene auf das „Beherrschen von Verkehrssituationen“, auf der dritten Ebene sind „Fahrziele und Fahrkontext“ in Bezug auf die Fahrt angesiedelt, und die vierte Ebene umfasst „Lebensziele und Lebenskontext“ des Fahrers. Diesen vier Ebenen sind drei vertikale Dimensionen zugeordnet, die wesentliche Ausbildungsinhalte zur sicheren Verkehrsteilnahme umfassen. Diese Dimensionen lauten „Wissen und Fähigkeiten“ des Fahrers, „Risiko erhöhende Faktoren“ und „Selbsteinschätzung“. Die einzelnen Zellen der daraus resultierenden 4 x 3-Matrix stellen einen Definitionsrahmen für Fahrkompetenz dar und ermöglichen es, Ausbildungsziele, Ausbildungsinhalte und Prüfungselemente der Fahranfängervorbereitung festzulegen.

Die Analyse der Ausbildungsinhalte in europäischen Ländern im Rahmen des GADGET-Projekts zeigte, dass sich die traditionelle Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung vorwiegend auf die beiden unteren Ebenen konzentrieren. Die Themenbereiche, die den sog. „höheren Ebenen“ der GADGET-Matrix zugeordnet sind (z.B. „Einstellun-

gen gegenüber Mitmenschen“, „Allgemeines Sozialverhalten“ und „Gefährliches Fahren“), werden hingegen kaum berücksichtigt. Dies gilt auch für Methoden zur Förderung der Selbsteinschätzung und des Erfahrungsaustausches unter Peers. Im Abschlussbericht des GADGET-Projekts empfehlen die Autoren daher, auch die bisher vernachlässigten Themenbereiche aus der GADGET-Matrix in der Fahranfängervorbereitung aufzugreifen. Wie man in Norwegen, Schweden und den Niederlanden versucht, diesen Empfehlungen nachzukommen, wird nachfolgend beschrieben.

Die praktische Fahrerlaubnisprüfung in Norwegen

Zwar orientiert sich die Fahranfängervorbereitung in Norwegen an der GADGET-Matrix, jedoch wird die Abfrage der Inhalte ihrer höheren Ebenen in der Fahrerlaubnisprüfung als schwierig erachtet, zum einen weil die Erfassung von Einstellungen aufgrund von Versuchsleitereffekten immer die Frage nach der Validität der Ergebnisse aufwirft, zum anderen weil durch die damit verbundene Ausweitung des Ermessensspielraums des Prüfers eine Senkung der Prüfungsobjektivität befürchtet wird. Wegen dieser Schwierigkeiten thematisiert man die Inhalte der höheren Ebenen der GADGET-Matrix verstärkt in der Fahrausbildung: Norwegische Fahrschüler nehmen verpflichtend an einer Reihe vorgeschriebener klassenbasierter Gruppendiskussionen am Anfang sowie am Ende der Fahrausbildung teil, und zwar jeweils vor dem Ablegen der theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Ein Grundkurs zu Beginn der Ausbildung vermittelt einen allgemeinen Verhaltensrahmen für die gesamte Ausbildung, während die letzten Kurse vor den Prüfungen auf spezifische Gefahren für Fahranfänger eingehen.

Hinsichtlich der Prüfungsinhalte finden wir in Norwegen die gleichen Prüfungselemente wie in Deutschland (s. Kap. 5.4). Allerdings besitzen die Grundfahraufgaben nur einen minimalen Umfang; ihre Durchführung und Bewertung ist nicht speziell geregelt. Die Fahraufgaben während der Prüfungsfahrt sind nicht detailliert beschrieben, sondern eher rahmenartig vorgegeben. Ihre Konkretisierung erfolgt bei der Projektierung festgelegter Standardstrecken⁶¹ durch einen eigens hierfür verantwortlichen Mitarbeiter der Prüforganisation. Die Dichte, mit der sich die Fahranforderungen auf die Prüfungsstrecke verteilen, soll anfangs eher gering sein, um eine Steigerung der Anforderungsschwierigkeit im Prüfungsverlauf zu gewährleisten. Die festgelegten Fahraufgaben sind:

⁶⁰ „GADGET“ bedeutet „Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology“.

⁶¹ Mit Hilfe eines Grafikprogramms werden Zeichnungen erstellt, die dem Prüfer den Streckenverlauf einschließlich der an den jeweiligen Stellen zu nennenden Instruktionen vorgeben.

- das Rechts- und Linksabbiegen an Kreuzungen,
- die Geradeausfahrt an Kreuzungen,
- das Fahren zwischen Kreuzungen,
- der Fahrstreifenwechsel und die Fahrzeugpositionierung,
- die Geschwindigkeitsregulation und Fahrzeugpositionierung vor den Kreuzungen und
- das Fahren in unterschiedlichen Verkehrsumgebungen (hügelige Landregionen, Wohnviertel, Stadt, dichter Verkehr, Landstraßen, Autobahnen).

Zu den Vorteilen festgelegter Prüfungsstrecken zählt die Möglichkeit für den Fahrerlaubnisprüfer, sich ganz auf seine Aufgabe der Beobachtung und Bewertung des Bewerbers zu konzentrieren, da er seine Aufmerksamkeit weder der Streckenprojektion noch der Zeiteinhaltung widmen muss. Dem Bewerber geben festgelegte Prüfungsstrecken die Sicherheit, dass der Prüfer ihn nicht nach subjektivem Gefallen prüfen und bewerten kann. Weiterhin bestehen bessere Möglichkeiten für den einheitlichen Gebrauch von Bewertungsmaßstäben und Dokumentationsstandards und somit für die Überprüfung der psychometrischen Güteparameter der praktischen Prüfung. Nicht zuletzt kann anhand der Streckenskizzen kontrolliert werden, ob die Strecke dem Ziel der Prüfung gerecht wird und eine Ausgewogenheit verschiedener Anforderungen gegeben ist.

Als Nachteil festgelegter Prüfungsstrecken erscheint, dass sie öffentlich bekannt werden können und durch ihre fehlende Flexibilität einer adaptiven Prüfstrategie im Wege stehen. Die Gefahr, dass Prüfungsstrecken öffentlich bekannt werden und sich die Fahrausbildung auf das Training dieser Strecken beschränkt, verringert die norwegische „Public Roads Administration“ durch das Vorhalten einer größeren Anzahl von Strecken, durch Streckenrotation und durch eine Zufallsauswahl der im Einzelfall zu prüfenden Strecke: Einem Testcenter sind mindestens sechs verschiedene Routen zugeordnet, aus denen per Computer zufällig eine Route pro Prüfung ausgewählt wird⁶²; diese Routen werden darüber hinaus in regelmäßigen Abständen geändert⁶³. Letztlich bleibt zu konstatieren, dass ein Bewerber, der sich anhand sechs unterschiedlicher, wenn auch ihm bekannter Prü-

fungsstrecken jeweils auf die erfolgreiche Bewältigung einer 60-minütigen Prüfungsfahrt vorbereitet, dabei wohl zwangsläufig ein gewisses Kompetenzniveau erreicht. Der anscheinenden Unflexibilität festgelegter Prüfungsstrecken begegnet man in Norwegen durch Ermessensspielräume des Prüfers: Sofern zu bestimmten Tageszeiten nicht die Möglichkeit besteht, eine bestimmte Strecke zu befahren (bspw. aufgrund starken Verkehrs in der Innenstadt), werden von vornherein Strecken gewählt, die zu dieser Tageszeit im Rahmen einer Prüfung befahrbar sind. Sollte sich während der Prüfungsfahrt dennoch die Notwendigkeit zu einer Abweichung ergeben, so ist diese dem Prüfer gestattet.

Für die Beobachtung des Bewerberverhaltens stehen dem Prüfer sechs Kategorien zur Verfügung: (1) „Beobachten“, d.h. der Bewerber muss einen frühen Überblick über die verschiedenen Straßenumgebungen und Verkehrssituationen haben, einschließlich der Sicht voraus, nach hinten und seitlich; (2) „Zeichengebung“, d.h. um verkehrsrelevante Informationen an andere Verkehrsteilnehmer zu übermitteln, muss die Zeichengebung zum richtigen Zeitpunkt und an richtiger Stelle erfolgen; (3) „Positionierung“, d.h. die Einhaltung der Fahrspur und der Fahrbahnmarkierungen, des Abstands zum Vorausfahrenden und anderen Verkehrsteilnehmern sowie das Stehen im Verkehr; (4) „Geschwindigkeitsanpassung“, d.h. die Wahl einer angemessenen Geschwindigkeit in verschiedenen Verkehrsumgebungen; (5) „Verkehrsanpassung“, d.h. sich der Verkehrssituation und der Umgebung anpassen zu können und beispielsweise „Lücken“ im Verkehr zu nutzen oder andere Verkehrsteilnehmer aus der Nebenspur einfahren zu lassen; und (6) „Fahrzeugregulierung“, d.h. die Handhabung des Fahrzeugs.

Zur Entscheidung, ob ein Bewerber das erforderliche Verhalten in den genannten Beobachtungskategorien gezeigt hat, werden bestimmte Bewertungskriterien vorgegeben, die sich an den Lernzielen des Ausbildungscurriculums orientieren. Hierbei wird zwischen „Minimalleistungen“ (z.B. die Zeichengebung zum richtigen Zeitpunkt), „Umgebungsbezogenen Leistungen“ (z.B. die je nach Umgebung angemessene Wahl der Geschwindigkeit) und „Dynamischen Leistungen“ (z.B. die angemessene Positionierung des Fahrzeugs innerhalb der Fahrspur) unterschieden. Darüber hinaus dient die „Fahrzeugführung im Allgemeinen“ als übergeordnetes Bewertungskriterium, das der Tatsache gerecht werden soll, dass das Verhalten in Verkehrssituationen auch in seiner Gesamtheit zu bewerten ist und nicht allein anhand von Ver-

⁶² Die Auswahl der Strecke erfolgt unmittelbar vor der Prüfung per Computer, d.h. weder Prüfer noch Bewerber kennen bis dahin die zu fahrende Route.

⁶³ Wenigstens eine dieser Prüfungsstrecken muss halbjährlich durch eine neue Route ersetzt werden.

haltensausschnitten. Leistungen, die als Fehler des Bewerbers zu bewerten sind, werden auf dreistufigen Skalen unterschieden in (1) „Geringe Fehler“, (d.h. geringe Abweichungen von den Kriterien und / oder Gesetzen, Regelungen oder sonstigen Bestimmungen), (2) „Grundlegende Fehler“, (d.h. substantielle Abweichungen von den Kriterien und / oder Gesetzen, Regelungen oder sonstigen Bestimmungen) und (3) „Entscheidende Fehler“ (d.h. wenn der Prüfer verbal oder körperlich einschreiten muss, um Schaden oder Gefahr abzuwenden).

Zum Nichtbestehen der Prüfung kommt es erstens, wenn der Bewerber in einer Beobachtungskategorie mehrere „geringe Fehler“ zeigt. Hier besteht ein Ermessensspielraum für den Prüfer, der zu entscheiden hat, mit welchem Risiko die einzelnen Situationen behaftet waren. Wenn der Bewerber „grundlegende Fehler“ in vier oder mehr Verkehrssituationen macht, so ist die Prüfung ebenfalls nicht bestanden. Wenn lediglich ein bis drei „grundlegende Fehler“ gezeigt wurden, muss die Zahl der „geringen Fehler“ bei der Prüfungsentscheidung berücksichtigt werden. Wenn der Bewerber einen „entscheidenden Fehler“ in einer oder mehreren Verkehrssituationen macht, gilt die Prüfung als nicht bestanden. Auch die herausragend guten Leistungen werden – genau wie die Fehler – in einem detaillierten Prüfprotokoll fortlaufend mit Bezug auf den jeweiligen Streckenabschnitt dokumentiert und bewertet. Für die Bewertung der Prüfungsleistungen stehen dem Prüfer somit insgesamt vier Kategorien zur Verfügung. Da sowohl positive als auch negative Bewertungen notiert werden, resultiert keine besondere psychische Belastung des Bewerbers aus den Notizen des Prüfers. Im Anschluss an die Prüfung errechnet der Prüfer die Summe der Fehlerangaben in den sechs Beobachtungskategorien für die gesamte Prüfung.

Zur Prüfungsdokumentation verwendet der Fahrerlaubnisprüfer einen zur jeweiligen Prüfungsstrecke gehörigen Prüfstrecken-Ordner mit einem Streckenführungsplan und einer Bewertungstabelle. Die Fehleranzahl und die Fehlerkategorien werden dem Bewerber nach der Prüfung nicht mitgeteilt, da befürchtet wird, dass dies die angestrebte ganzheitliche und kompetenzorientierte Ausbildung zugunsten eines schematischen Fehlervermeidungstrainings beeinträchtigen könnte. Stattdessen erhält der Bewerber nach Abschluss der Prüfung ein Prüfprotokoll mit dem Ergebnis der Prüfung und einer schriftlichen, kategorienübergreifenden Bewertung. Der Prüfer gibt das Prüfungsergebnis und die Fehleranzahl in einen PC ein, woraufhin ein Verwaltungsmitarbeiter bei erfolgreicher Prüfung einen temporären Führerschein für

den Bewerber ausstellt; der eigentliche Chipkarten-Führerschein wird nach etwa einer Woche zugesandt.

Die einheitliche Prüfungsdokumentation ermöglicht die statistische Auswertung der Fehlerprotokolle aller Prüfer und kann beispielsweise Hinweise auf mögliche Fehlnutzungen des Systems oder einzelner Beurteilungskategorien geben. Trotz der sehr detaillierten Dokumentation ist die konkrete Verkehrssituation, in der eine bestimmte Bewertung vorgenommen wurde, nicht aus dem Protokoll zu rekonstruieren: Das Protokoll ordnet lediglich die einzelnen Bewertungen bestimmten Streckenabschnitten zu und dient damit eher als Erinnerungsstütze an einzelne Verkehrssituationen.

Zusammenfassend betrachtet, weist die praktische Fahrerlaubnisprüfung in Norwegen hinsichtlich der festgelegten Prüfungsstrecken und Instruktionen durch den Prüfer wie auch bei der Prüfungsbewertung und Prüfungsdokumentation ein hohes Maß an Standardisierung auf; dadurch erscheint ein adaptives Prüfungskonzept nicht möglich. Ein solches Konzept ist in Norwegen aber auch nicht gewünscht, weil man stattdessen eine hohe Objektivität anstrebt, die man mit der formalen Standardisierung erreichen möchte. Dies wird beispielsweise erkennbar an den festgelegten Prüfungsstrecken, die durch ihre detaillierte Abbildung im Streckenführungsplan den Prüfungsverlauf genau vorschreiben. Bei näherer Betrachtung der Streckenstandardisierung bleibt die Frage offen, nach welchen Projektierungsregeln die Prüfstrecken erstellt werden, zumal die Anforderungen an die Prüfstrecken sehr allgemein formuliert sind. Insgesamt relativieren die Ermessensspielräume des Streckenprojektanten bei der Präzisierung der Fahraufgaben ein wenig den Eindruck eines hohen Standardisierungsniveaus bei den Prüfstrecken, der durch die detaillierte Streckenplanung erzeugt wird. Auf jeden Fall entlastet die vorgegebene Streckenplanung aber den Prüfer von der Streckenprojektierung und erleichtert ihm die ausführliche Beobachtung und Bewertung des Bewerbers. Weiterhin reduziert die hoch standardisierte Prüfungsbewertung und -dokumentation den Aufwand bei der Prüfungsevaluation.

Die praktische Fahrerlaubnisprüfung in Schweden
Im März 2006 wurde in Schweden ein neues Ausbildungsprogramm für die Führerscheinklasse B eingeführt, das als Grundlage für die Fahrausbildung und für die Fahrerlaubnisprüfungen dient und das Verhalten der Fahrer sowie ihre Einstellungen in Bezug auf Sicherheit, Umwelt und Mobilität in den Mittelpunkt stellt. Ein Ziel der schwedischen Prüfungsreform bestand darin, einen objektiven

und dennoch flexiblen Test zu entwickeln; die Standardisierung der Beurteilungskriterien stand dabei im Vordergrund, weniger die Standardisierung des Prüfungsablaufs. Ende 2007 erfolgte dann eine Reform der praktischen Fahrerlaubnisprüfung für die Klasse B. Die Prüfung berücksichtigt nun auch die höheren Ebenen der GADGET-Matrix und thematisiert Prüfungsinhalte wie das „Situationsbewusstsein“ und die „Selbsteinschätzung“ des Bewerbers. Darüber hinaus wurde ein neues digitales Prüfprotokoll erarbeitet, das an das Curriculum angepasst ist.

Die Erfassung des „Situationsbewusstseins“ erfolgt, indem der Prüfer dem Bewerber bezogen auf eine konkrete Verkehrssituation der Prüfung eine offene Frage stellt, woraufhin der Bewerber seine Sichtweise darstellen kann. Hierdurch erhält der Prüfer Informationen über die Motivation und die Selbstreflexionen des Bewerbers bezüglich seines Verhaltens in dieser Situation. Die Befragung zum Situationsbewusstsein muss sich nicht auf einen Fahrfehler beziehen und wird auch nicht systematisch in allen Prüfungen eingesetzt; sie stellt eher ein diagnostisches Hilfsmittel für den Prüfer dar, um seine Grundlagen für die Kompetenzbeurteilung des Bewerbers zu optimieren.

Schweden ist darüber hinaus eines von drei Ländern (neben den Niederlanden und Finnland), das Fragebögen zur Selbsteinschätzung entwickelt hat, welche die Bewerber vor der Prüfung ausfüllen müssen. Die Selbsteinschätzung des Bewerbers zu seinem Wissen und Können in Bezug auf die Sicherheit im Straßenverkehr wird mit der Beurteilung des Fahrprüfers am Ende der praktischen Prüfung verglichen.

In Schweden ist vor dem Ablegen der praktischen Prüfung ein Sicherheitstraining zu absolvieren. Die Fahraufgaben im Rahmen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung sind fünf Inhaltsbereichen zuzuordnen (s. u.), wobei der Prüfer aus den Bereichen (1) bis (4) mindestens eine Verkehrssituation für jede Prüfungsfahrt auswählen muss; darüber hinaus muss jede Einzelsituation in mindestens jeder vierten Prüfung vorkommen:

1. Die „Fahrzeugbedienung“ umfasst den Sicherheitscheck und die Benutzung der technischen Einrichtungen (Blinker, Licht, Scheibenwischer) sowie Parken, Rückwärtsfahren, Berganfahren und effektives Bremsen. In diesen Bereich der Fahraufgaben sind auch die Grundfahraufgaben integriert, allerdings sind diese nicht speziell (z.B. durch Anforderungsbeschreibungen oder Bewertungsrichtlinien) geregelt.
2. Das „Fahren innerhalb geschlossener Ortschaften“ beinhaltet das Vorbeifahren an stehenden

Fahrzeugen, das Fahren in Wohngebieten und die Berücksichtigung von Fußgängern und / oder Fahrradfahrern sowie den Fahrstreifenwechsel und das Passieren von Ampelkreuzungen und Kreisverkehren.

3. Im Bereich „Fahren außerhalb geschlossener Ortschaften“ finden sich das Rechts- und Linksabbiegen und das Fahren auf schmalen und kurvenreichen Straßen sowie Überland- und Autobahnfahrten (insbesondere das Ein- und Ausfahren bei Autobahnen).
4. Das „Fahren innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften“ beinhaltet sowohl Fahrmanöver innerhalb als auch außerhalb geschlossener Ortschaften. Hierzu zählen das Fahren nach Wegweisern, das Befahren von Bahnübergängen, das Fahren an Baustellen und der Umgang mit schwächeren Verkehrsteilnehmern sowie das Umkehren.
5. Zu den „Speziellen Bedingungen“ gehört das Fahren bei Dunkelheit oder das Fahren auf rutschigen Straßen. Dieser Bereich muss allerdings nicht in jeder Prüfung vorkommen, und es ist dafür nur ein Vermerk im Protokoll vorgesehen.

Hinsichtlich der Fahraufgaben bestehen Mindestanforderungen an die Merkmale der umgebenden Situation: Beispielsweise gilt die Aufgabe des Befahrens von Ampelkreuzungen erst als erfüllt, wenn die Situation den Wechsel von Lichtzeichen beinhaltete oder die Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern nötig wurde. Ein bloßes Überfahren einer Ampelkreuzung, indem der Bewerber dem Verkehrsfluss folgt, erfüllt die Mindestanforderungen hingegen nicht. Durch diese Vorgaben sind die Prüfungsanforderungen einerseits in gewissem Umfang standardisiert; andererseits unterscheiden sich jedoch die Fahrtrouten in der Regel deutlich. Insbesondere die Flexibilität und die Unvorhersehbarkeit der Prüfungsstrecke gelten in Schweden als wichtigste Anforderungen an die gewählte Route.

Seit der eingangs erwähnten Reform im Jahr 2007 wird in Schweden neben den zuvor beschriebenen Fahraufgaben auch das „umweltbewusste Fahren“ bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung der Klasse B beurteilt. Umweltbewusstes Fahren wurde als ein Bestandteil der Prüfung aufgenommen, erhält aber keinen Vorrang vor anderen Elementen der Beurteilung von Fahrleistungen des Bewerbers. Für die Bewertung der umweltbewussten Fahrweise existieren keine speziellen Beurteilungskriterien, sondern sie wird im Rahmen der allgemeinen Gesamtbewertung der Prüfung mitberücksichtigt. Insgesamt muss für das Bestehen der

praktischen Prüfung erkennbar sein, dass der Kandidat sparsam fährt und die entsprechenden Techniken einer umweltschonenden Fahrweise anwendet. Sofern der Bewerber aber überhaupt keine umweltbewussten Fahrtechniken in der Prüfung präsentiert, wird das als durchgehender Fehler angesehen und führt zum Nichtbestehen der Prüfung.

Im schwedischen Prüfungssystem existieren bei der Abnahme der praktischen Fahrerlaubnisprüfung sowohl für die Fahraufgaben als auch für die Grundfahraufgaben keine speziellen Regeln, sondern lediglich allgemeine Bewertungsgrundsätze zur Orientierung für den Fahrerlaubnisprüfer. Die geforderten Verhaltensweisen in den spezifischen Situationen sind nicht in Form von Beobachtungskategorien definiert, vielmehr wird beim Prüfer die Kompetenz zur Gestaltung einer qualitativ hochwertigen und gerechten Prüfung vorausgesetzt. Auch zur korrekten Ausführung der Grundfahraufgaben liegen keine Bewertungsstandards vor. Die (Prüf-) Kompetenz zur Anwendung einheitlicher Bewertungsstandards durch den Prüfer soll durch die Prüferausbildung und Prüferfortbildung gesichert werden.

Hinsichtlich des Verhaltens des Bewerbers werden die folgenden fünf Kompetenzbereiche – sie stellen im methodischen Sinne auch Beobachtungskategorien dar – in den verschiedenen Situationen bewertet: (1) Geschwindigkeitsanpassung, (2) Fahrzeugbedienung (auch bei den Grundfahraufgaben), (3) Fahrzeugpositionierung, (4) Verkehrsverhalten (Regeleinhaltung, Kommunikation mit anderen etc.) und (5) Aufmerksamkeit (z.B. gegenüber gefährlichen Situationen), wobei die Bereiche hierarchisch aufeinander aufbauen. Die Beobachtung soll in so vielen Situationen wie möglich vorgenommen werden. Die fünf Kompetenzkriterien werden dem Bewerber vor der Prüfung erläutert.

Hinsichtlich der Prüfungsdokumentation gilt in Schweden grundsätzlich, dass während der Prüfungsfahrt möglichst wenige Notizen bzw. Markierungen gemacht werden sollen, um den Bewerber nicht zu verunsichern. Die Mehrheit der Prüfer macht demnach während der Prüfung keine Notizen, sondern vermerkt – wenn überhaupt – lediglich die gefahrenen Situationen. Erst am Ende der Fahrt wird dokumentiert, welche Fehler bei welchen Fahraufgaben bezüglich der fünf oben genannten Kompetenzbereiche auftraten. Positive Verhaltensweisen werden ebenfalls nicht notiert, können aber als Kompensation von Fehlern herangezogen werden. Am Ende der Prüfung erhält der Bewerber eine Einschätzung seines Verhal-

tens und bekommt vom Prüfer das Protokoll ausgehändigt. Da in Schweden der Fahrlehrer nicht an der Prüfung teilnimmt, erhält auch er in diesem Gespräch eine Rückmeldung zur Prüfungsleistung des Bewerbers.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass bei der schwedischen praktischen Fahrerlaubnisprüfung nicht das Bewerten und Dokumentieren von Fehlern im Vordergrund steht, sondern eine übergreifende Einschätzung der Fahrkompetenz des Bewerbers. Dabei ist es grundsätzlich möglich, dass auch ein schwerwiegender Fehler durch positive Verhaltensweisen kompensiert werden kann. Die Bewertung beruht ausschließlich auf dem Gesamteindruck, den der Bewerber beim Prüfer erzeugt: Nicht ein einzelner Fehler, sondern eine schwache Gesamtleistung führt zum Nichtbestehen der Fahrerlaubnisprüfung. Die Gründe, auf eine methodisch an sich wünschenswerte prüfungsbegleitende Dokumentation zu verzichten, erscheinen nicht völlig überzeugend. Diese nachträglich vorgenommene Prüfungsdokumentation dient als Grundlage für die Evaluation des Prüfungssystems.

Die praktische Fahrerlaubnisprüfung in den Niederlanden

Anfang 2008 wurden in den Niederlanden neue Prüfungselemente eingeführt, wodurch die Eigenverantwortung der angehenden Kraftfahrer stärker in den Vordergrund gerückt und zugleich den Forderungen nach einer Berücksichtigung der höheren Ebenen der GADGET-Matrix entsprochen wurde. Obwohl die Fahrausbildung in den Niederlanden nicht gesetzlich geregelt ist und keine Ausbildungspflicht besteht, sucht die Mehrheit der Fahrerlaubnisbewerber für die Ausbildung eine Fahrschule auf. Die Ausbildung und die Fahrerlaubnisprüfung sind durch einen gemeinsamen Katalog von Beobachtungskategorien und Bewertungskriterien methodisch miteinander verzahnt und darüber hinaus inhaltlich aufeinander abgestimmt, weil die Prüfungsinhalte auf die Ausbildungsinhalte zurückwirken.

Zur Vorbereitung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung wird in den Niederlanden eine Vorprüfung angeboten; in der eigentlichen Prüfung entfällt dann die Prüfung der Grundfahraufgaben, sofern diese in der Vorprüfung erfolgreich bewältigt wurden. Neben einem Auswertungsgespräch nach Abschluss der Prüfung findet zu Beginn der Prüfung auch ein Einführungsgespräch in einem Gemeinschaftsraum des Prüfcenters statt, wodurch eine persönliche Atmosphäre zwischen Fahrerlaubnisbewerber, Fahrerlaubnisprüfer und Fahrlehrer hergestellt wird. Der Fahraufgabenkatalog be-

inhaltet sieben Fahraufgaben: (1) „Weiterfahren nach dem Halten und Parken“, (2) „Befahren von geraden Straßen und Kreuzungen“, (3) „Annäherung und Überquerung von Kreuzungen und Einmündungen (einschließlich Links- und Rechtsabbiegen)“, (4) „Auffahren und Abfahren an Autobahnen“, (5) „Überholen anderer Verkehrsteilnehmer oder Hindernisse und Fahrstreifenwechsel“, (6) „Kreisverkehr, Bahnübergang, Fußgängerüberweg, Bushaltestellen“ und (7) „Spezielle Manöver“. Diese Fahraufgaben strukturieren die Ausbildung, werden aber in der Prüfung nicht explizit abgefordert, weil der Prüfort so konstruiert ist, dass die Durchführung aller Fahraufgaben möglich ist und wahrscheinlich erscheint.

Die in den Niederlanden übliche Umsetzung der Prüfungsinhalte über eine zeitgemäße und genaue örtliche Beschreibung des Prüfortes („Prüfumgebungen“) bietet durchaus Anregungen, auch in Deutschland über eine Modernisierung des Prüfortkonzepts nachzudenken. Sofern man die Operationalisierung der Prüfungsanforderungen über ein Prüfortkonzept realisiert, muss sich der Prüfer auf die Konstruktion der örtlichen Gegebenheiten verlassen können, um die verlangten Verhaltensweisen prüfen zu können. Die Prüforte sind in den Niederlanden über eine Kategorisierung von fünf Straßentypen entsprechend der erlaubten Höchstgeschwindigkeiten definiert. Auf jedem Straßentyp muss sich der Bewerber während einer Prüfung präsentieren:

- (1) städtische Zufahrtsstraßen in Wohngebieten (30 km/h),
- (2) städtische Verteilerstraßen (50 km/h),
- (3) ländliche Zufahrtsstraßen in Wohngebieten (60 km/h),
- (4) ländliche Verteilerstraßen (80 km/h) und
- (5) Fernstraßen (100 / 120 km/h).

Neben den bereits beschriebenen Prüfungsinhalten werden in den Niederlanden seit der Einführung der neuen praktischen Fahrerlaubnisprüfung zusätzliche Inhalte in der Prüfung explizit gefordert; dazu gehören beispielsweise „Unabhängiges Fahren“, „Gefahrenerkennung“, „Fahren in Verkehrsstaus / Umweltbewusstes Fahren“ und „Selbsteinschätzung“. Die Integration dieser Elemente soll eine stärkere Berücksichtigung der höheren Ebenen der GADGET-Matrix ermöglichen.

Beim „Unabhängigen Fahren“ hat der Bewerber die Aufgabe, seine Fahrfähigkeiten eine Zeit lang ohne die Anweisungen des Prüfers unter Beweis zu stellen, indem er ein vom Prüfer vorgegebenes Ziel selbständig ansteuert. Während dieses Zeit-

raums muss der Bewerber den Weg allein finden und dafür entsprechende Entscheidungen treffen. Innerhalb dieses Aufgabentyps sind bei der Klasse B verschiedene konkrete Aufgaben denkbar:

- die Fahrt zu einem markanten „Koordinationspunkt“ (z.B. Bahnhof, Krankenhaus) ohne weitere Anweisungen des Prüfers,
- die Fahrt aufgrund einer „Reihe von Anweisungen“ (drei bis fünf Anweisungen) des Prüfers, um ein bestimmtes Ziel zu erreichen, und
- die Fahrt zu einem bestimmten Ziel unter Nutzung eines Navigationssystems.

Der Prüfer wählt während der Prüfung eine der drei oben genannten Aufgaben zum unabhängigen Fahren aus, wobei jede Aufgabe so konzipiert ist, dass sie etwa 10 Minuten der Prüfung in Anspruch nimmt.

Neben diesem Prüfungselement wird in den Niederlanden auch eine neue Methode praktiziert, die „Speziellen Manöver“ bzw. Grundfahraufgaben in der praktischen Fahrerlaubnisprüfung auf unabhängige Weise durchzuführen. Bei diesen s. g. „Produktiven speziellen Manövern“ (z.B. umfassen Parkmanöver die unabhängige Suche nach einer Parklücke auf einem Parkplatz oder auf einer Straße und das Parken des Autos) entscheidet zwar der Prüfer, welches Manöver durchgeführt werden soll; er überlässt die Entscheidung über den genauen Ort und die Art der Umsetzung des Manövers jedoch dem Bewerber. Die Möglichkeit, mit einer derartigen Durchführung der Grundfahraufgaben die Prüfungsangst von Bewerbern zu verringern, wurde bereits dargestellt (s. Kap. 5.4).

Durch das bereits erwähnte Prüfungselement „Selbsteinschätzung“ erhält der Bewerber nicht nur eine Rückmeldung zu den Stärken und Schwächen seiner Fahrkompetenz, sondern vor allem zu seinem Selbstreflexionsvermögen. Zum Prüfungstermin bringt der Bewerber einen zuvor ausgefüllten Bogen zur Selbsteinschätzung mit, der sieben Situationsbeschreibungen beinhaltet, zu denen er seine Fähigkeiten hinsichtlich der fünf Kompetenzbereiche „Fahrzeugbedienung“, „Verkehrsfluss“, „Umweltbewusstes Fahren“, „Sicherheit“ und „Soziales Verkehrsverhalten“ beurteilt. Diese fünf Kompetenzbereiche werden dann auch vom Prüfer während der Prüfungsfahrt beobachtet und bewertet; sie stellen also im methodischen Sinne ebenfalls Beobachtungskategorien dar. Zur Einschätzung dient eine fünfstufige Skala die von „1“ („Schlecht“) bis „5“ („Exzellente“) reicht. Die Selbsteinschätzung des Bewerbers wird am Ende der praktischen Prüfung mit der Beurteilung des Fahrprüfers verglichen. Diese Art der Prüfungsauswer-

tung erweist sich als sehr sinnvoll, da der Prüfer dem Bewerber anhand seiner eigenen Einschätzungen aufzeigen kann, was dieser im Falle eines Nichtbestehens beim nächsten Mal besser machen kann, aber auch im Falle eines Prüfungserfolgs künftig weiterhin beachten sollte.

Früher beruhte in den Niederlanden die Beurteilung eines Bewerbers in der praktischen Prüfung – wie in Deutschland – ausschließlich auf Verhaltensbeobachtungen des Prüfers. Heute kann der Prüfer auch durch Nachfragen⁶⁴ im Anschluss an eine spezielle Verkehrssituation die Verhaltenshintergründe des Bewerbers analysieren und beispielsweise feststellen, ob der Kandidat absichtlich gehandelt hat oder unsicher war. Im Gegensatz zu Schweden wird die Befragung zum Situationsbewusstsein in den Niederlanden systematisch in jeder praktischen Prüfung eingesetzt. Die Fragen zum Situationsbewusstsein dienen auch dem Zweck, einen Einblick in die Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung und Gefahrenabwehr zu gewinnen. Darüber hinaus beziehen sich die Fragen auf die fünf Fahrkompetenzbereiche, die in der Selbsteinschätzung bewertet werden müssen. Inhaltlich können sich die Fragen auch auf das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer, auf Verkehrszeichen oder auf Fahrzeugeigenschaften richten. Obwohl es keine festgelegten Bewertungskriterien für dieses Prüfungselement gibt, soll das Ergebnis trotzdem in die Prüfungsentscheidung einfließen.

Seit dem 1. Januar 2008 beinhaltet die praktische Fahrerlaubnisprüfung in den Niederlanden auch das „Umweltbewusste Fahren“. Solange der Bewerber sonst hervorragende Leistungen hinsichtlich eines sicheren Fahrverhaltens präsentiert, kann er wegen unzureichenden umweltbewussten Fahrens bei einer Prüfung nicht durchfallen. Eine nicht oder nur wenig umweltbewusste Fahrweise kann aber zum Nichtbestehen beitragen, wenn die Prüfungsleistung insgesamt eher schwach ausfiel.

Derzeit werden in den Niederlanden für die Bewertung der Fahraufgaben 13 Bewertungskriterien herangezogen. Diese Bewertungskriterien finden sich auch im Prüfprotokoll wieder, sodass der Bewerber die Bewertung der Fahraufgaben nachvollziehen kann. Folgende Kriterien werden bei der Bewertung berücksichtigt: (1) „Fahrzeugbedie-

nung“, (2) „Umweltschonende Fahrweise“, (3) „Angepasstes und defensives Fahren“, (4) „Soziales Verkehrsverhalten“, (5) „Verkehrsbeobachtung“, (6) „Fahrzeugpositionierung“, (7) „Vorrang gewähren“, (8) „Abstand halten“, (9) „Geschwindigkeit“, (10) „Verkehrszeichen (Ampeln, Zeichen, andere Bedingungen wie Polizeiführung)“, (11) „Andere Zeichen“, (12) „Zeichengebung und Reaktion“ sowie (13) „Bremsen und Halten“. Die Bewertung erfolgt infolge einer Gesamteinschätzung der Kompetenzen des Bewerbers und liegt demnach stark im Ermessen des Prüfers. Auch ein schwerer Fehler kann durch sonst gute Leistungen kompensiert werden; ein Abbruch der Prüfung erfolgt nur, wenn eine Gefahr besteht. Für die Entscheidungsregeln liegen keine Definitionen vor.

Hinsichtlich der Prüfungsdokumentation bleibt festzuhalten, dass der Fahrerlaubnisprüfer in den Niederlanden als verantwortlicher Fahrzeugführer fungiert und daher auf dem Beifahrersitz Platz nimmt. Diese Praxis birgt Vor- und Nachteile (s. Kap. 7.2) und erlaubt eine Dokumentation der Prüfung erst nach ihrem Abschluss, also nach dem Auswertungsgespräch mit dem Bewerber. Die Prüfungsdokumentation erfolgt mittels eines PDA-Systems (Personal Digital Assistant); der Bewerber erhält das Protokoll innerhalb weniger Tage per Email.

Die Evaluation der neuen Prüfung hat in den Niederlanden bereits begonnen; Ergebnisse liegen aber noch nicht vor. Für Evaluationsuntersuchungen wie auch für Erprobungsuntersuchungen zur Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung werden die freiwilligen Vorprüfungen genutzt. Zusammenfassend betrachtet, erscheint vor allem die konsequente Umsetzung verkehrspädagogisch anspruchsvoller Prüfungsinhalte in den Niederlanden und das im Ausbildungs- und Prüfungssystem einheitlich verwendete System zur Einschätzung von Bewerberleistungen Anregungen für die Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland zu bieten. Darüber hinaus zeichnen sich in den Niederlanden auch weitere methodische Innovationen ab, deren Umsetzung interessante Erfahrungswerte liefern dürfte, beispielsweise zum Ausbalancieren von Anforderungsstandards, die sich einerseits auf Fahraufgaben und andererseits auf Prüferte beziehen.

⁶⁴ Dieses Prüfungselement wird auch in Österreich und Irland verwendet: In Irland stellen die Prüfer im Rahmen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung Fragen zu den Verkehrsregeln und Verkehrszeichen; in Österreich muss der Prüfer bei Zweifeln an einer ausreichenden Verkehrssinnbildung des Bewerbers während der Prüfungsfahrt unmittelbar vorher erlebte Situationen aus dem Bereich „Gefahrenlehre“ mit dem Bewerber diskutieren und die Angemessenheit der gezeigten Verhaltenssequenzen hinterfragen.

7.4 Die praktische Fahrerlaubnisprüfung im Rahmen von Stufenführerscheinsystemen

Im Folgenden werden nun die internationalen Entwicklungen und Trends im Fahrerlaubniswesen mit Blick auf die gestuften Fahrerlaubnissysteme (GLS - „Graduated Licensing Systems“) im Allgemeinen und die Einbindung der praktischen Prüfung in diese Systeme im Besonderen dargestellt.

Das Wesen der Fahranfängervorbereitung im Rahmen eines GLS-Systems besteht in erster Linie darin, dass Fahranfänger die notwendige Fahrkompetenz schrittweise und über einen definierten, durch gesetzliche Vorgaben strukturierten längeren Zeitrahmen entwickeln. Diese Art des Kompetenzerwerbs wird den Fahranfängern durch eine stufenweise Fahrausbildung ermöglicht, die sich mit einfachen Fahraufgaben in wenig komplexen und risikoarmen Verkehrssituationen beginnend über eine zunehmende Steigerung des Schwierigkeitsgrades der Fahraufgaben hin zur Beherrschung komplizierter Verkehrssituationen zum Ausbildungsabschluss vollzieht. Dabei werden insbesondere die Unerfahrenheit der Fahranfänger zu Beginn des Fertigkeitserwerbs und die positiven Auswirkungen wachsender Fahrerfahrung auf die Entwicklung der Fahrkompetenz berücksichtigt. Die Verteilung von verschiedenen fahrpraktischen Übungen auf hierarchisch angeordneten Phasen des Fahrenlernens und das Fortschreiten von einfachen zu komplexen Fertigkeiten stellen das grundlegende lernpädagogische Prinzip der GLS-Systeme dar (WALLER, 2003).

Am Anfang des Erwerbs eines Stufenführerscheins steht im Allgemeinen eine „Vorphase“, in der eine formale und/oder informelle Ausbildung möglich bzw. erwünscht ist. Dieser Vorphase folgt in der Regel das Ablegen der theoretischen Prüfung. Daran schließt sich die „Lernphase“ an, in der die Fahranfänger unter Begleitung erfahrener Fahrer erste praktische Fahrerfahrungen sammeln können. Nach dieser ersten Phase, die auf den Erwerb von Kompetenzgrundlagen ausgerichtet ist, folgt eine Übergangsphase bzw. eine „erste Beobachtungsphase“, in der das selbständige Fahren beginnt, aber strikte Auflagen zur Einschränkung der Fahrmöglichkeiten gelten. Die Auflagen, die im Rahmen gestufter Fahrerlaubnissysteme das selbständige Fahren auf den ersten Stufen beschränken (z. B. spezielle Geschwindigkeitsbegrenzungen, Verbot jeglichen Fahrens unter Alkoholeinfluss, Verbot des Fahrens zu bestimmten Tageszeiten oder an bestimmten Wochentagen) entsprechen den besonderen Risikofaktoren jugendli-

cher Fahranfänger, wie sie aus der Verkehrs- und Unfallforschung bekannt sind. Die erste Beobachtungsphase zieht in einigen Ländern (z.B. Kanada und Neuseeland) noch eine „zweite Beobachtungsphase“ mit veränderten Auflagen nach sich, die gegenüber den Auflagen in der ersten Beobachtungsphase die Fahrmöglichkeiten ausweiten. Das Erreichen einer neuen Stufe setzt in GLS-Systemen ausreichendes Üben und somit das Sammeln von Erfahrungen voraus und ist immer mit der Zunahme an Privilegien verbunden (GRATTENTHALER, KRÜGER & SCHOCH, 2007).

Neuseeland führte 1987 als erstes Land der Welt das Konzept des Stufenführerscheinerwerbs ein. Darüber hinaus wurde hier das erste Dreiphasensystem für den Fahrerlaubniswerb für Fahranfänger im Alter von 15 bis 24 Jahren in die Praxis umgesetzt. Seit der Reform im Jahr 1999 gehört Neuseeland international gesehen zu den wenigen Ländern, in denen am Ende der Probezeit für Fahranfänger aller Altersgruppen eine zweite Fahrprüfung (Abschlussprüfung) abgenommen wird, die zum Erwerb eines vollwertigen Führerscheins führt. In Kanada wurde das erste GLS-System 1994 eingeführt. Heute verfügt jede Provinz Kanadas über ein eigenes Programm zur Vergabe von Stufenführerscheinen. Diese Programme unterscheiden sich untereinander. 1996 begann im US-Bundesstaat Florida die Einführung von Stufenführerscheinsystemen in den USA; heute findet man eine gestufte Fahranfängervorbereitung in allen 50 Bundesstaaten (IIHS, 2006). Diese Fahranfängervorbereitung schließt teilweise eine gesetzlich vorgeschriebene formale bzw. professionelle Fahrausbildung ein.

Die einzelnen Stufen des GLS-Systems und die Durchführung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung sollen im Folgenden beispielhaft anhand des aktuell praktizierten Systems im australischen Bundesstaat Victoria näher erläutert werden. Die Lernphase, die ein Fahranfänger mit frühestens 16 Jahren beginnen kann, umfasst dort mindestens 12 Monate „Begleitetes Fahren“ und dauert in jedem Fall bis zur Vollendung des 18. Lebensjahrs. Die Auflagen beinhalten ein Alkoholverbot, ein Verbot zum Telefonieren mit Mobilfunktelefonen und ein Verbot zum Abschleppen anderer Verkehrsteilnehmer. Außerdem darf ein Fahranfänger in dieser Phase nicht mehr als fünf Punkte für Verkehrsverstöße bekommen, und das genutzte Fahrzeug muss eine Kennzeichnung mit dem „L (Learner)-Zeichen“ aufweisen. Als Voraussetzung für eine Zulassung zu den folgenden Prüfungen (s. u.) müssen Fahranfänger unter 21 Jahre mindestens 120 Stunden Fahrpraxis unter Aufsicht an-

hand eines Fahrtenbuches nachweisen, wovon mindestens 10 Stunden nachts zu absolvieren sind. In einigen Bundesländern Neuseelands und Kanadas gilt eine derartige Anforderung für alle Fahranfänger, also unabhängig von ihrem Alter.

Nach der Lernphase folgen das Ablegen einer am 1. Juli 2008 neu eingeführten praktischen Fahrerlaubnisprüfung und die Teilnahme an einem „Hazard Perception Test“. Die Bewerber müssen mindestens 18 Jahre alt sein, bevor sie nach der Lernphase und dem erfolgreichen Abschluss dieser beiden Prüfungen mit der zweistufigen Probe-Phase des selbständigen Fahrens bzw. des „Alleinfahrens“ beginnen dürfen. Auf der ersten Stufe dieser Probe-Phase erhält man die so genannte „P1 probationary licence“ mit einer roten Plakette („P-Zeichen“). Diese Stufe dauert ein Jahr („Beobachtungsphase 1“); das früheste Einstiegsalter beträgt 18 Jahre. Zu den Auflagen der ersten Stufe zählen ein Alkoholverbot, ein Verbot des Fahrens leistungsstarker Kraftfahrzeuge, ein Verbot der Nutzung von Mobilfunktelefonen jeglicher Art und ein Verbot des Abschleppens anderer Verkehrsteilnehmer; weiterhin darf die Fünf-Punkte-Grenze nicht überschritten werden. Darüber hinaus dürfen die Fahrer in dieser Phase nur eine Begleitperson im Alter von 16 bis 21 Jahren befördern. Die Einhaltung dieser Auflagen und der entsprechende Nachweis darüber stellen die Voraussetzung für das Erreichen der zweiten Stufe dar. Für diese Stufe, die drei Jahre umfasst („Beobachtungsphase 2“), benötigt man die so genannte „P2 probationary licence“ mit einer grünen Plakette; zu den Auflagen zählen weiterhin ein Alkoholverbot, ein Verbot der Nutzung leistungsstarker Kraftfahrzeuge und das Nichtüberschreiten der Fünf-Punkte-Grenze.

Abschließend sollen der Ablauf und die wesentlichen Inhalte der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in Victoria kurz skizziert werden. Vor der Prüfungsfahrt finden Sicherheitskontrollen am Prüfungsfahrzeug statt, wobei der Bewerber festgelegte Aufgaben durchführen muss. Wenn diese nicht ausreichend erfüllt werden, wird der Bewerber zur Prüfungsfahrt nicht zugelassen. Die Prüfungsfahrt findet auf festen Prüfungstrecken im Realverkehr statt und ist in zwei Etappen unterteilt, um die Sicherheit für den Fahrerlaubnisbewerber, den Fahrerlaubnisprüfer, den begleitenden Fahrlehrer und andere Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Die erste Etappe nimmt ungefähr 10 Minuten der Prüfungszeit in Anspruch und beinhaltet relativ einfache, wenig riskante Fahraufgaben in einem verkehrsberuhigten Gebiet auf Straßen, auf denen eine maximale Fahrgeschwindigkeit von 60 km/h erlaubt ist. Das Bestehen dieser Etappe stellt die

Grundvoraussetzung für die Durchführung der zweiten Etappe dar; potentiell unsichere Bewerber werden von der weiteren Prüfung ausgeschlossen, um niemanden zu gefährden. Die zweite Etappe beansprucht weitere 20 Prüfungsminuten und erfolgt im alltäglichen Straßenverkehr auf Straßen, auf denen eine Geschwindigkeit von mehr als 60 km/h erlaubt ist.

Die Fahraufgaben, die auf den Prüfungstrecken geprüft werden, lassen sich in zwei Gruppen unterteilen. In die erste Gruppe gehören einfache und eindeutig zu bewertende Fahraufgaben wie Wenden, Fahrstreifenwechsel, Geradeausfahren oder Rückwärtseinparken; in diese Gruppe fallen also auch die in Deutschland gebräuchlichen „Grundfahraufgaben“ (s. Kap. 5.4). Die zweite Gruppe stellen komplexere Fahraufgaben, die sog. „Verbindungsmanöver“ dar, die Kombinationen von einzelnen Fahraufgaben der ersten Gruppe umfassen, um eine zusammenhängende Fahrt zu gestalten.

Für die Durchführung, Beobachtung und Bewertung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung stehen dem Prüfer definierte Anforderungsstandards, Beobachtungskategorien und Bewertungskriterien zur Verfügung. Zur Strukturierung der Anforderungen dienen Standards, die sich einerseits auf einzelnen Fahraufgaben („Task Assessment Items“) und andererseits auf Prüfungsetappen („Stage Assessment Items“) beziehen. Bei den Bewertungskriterien werden „kritische Fehler“ („Critical Errors“) einerseits und Fehler, die zum sofortigen Abbruch der Prüfung führen („Immediate Termination Errors“), andererseits unterschieden. Der Beobachtung der einzelnen Fahraufgaben in den Etappen 1 und 2 liegen Beobachtungskategorien wie „Verkehrsbeobachtung“, „Zeichengebung“, „Fahrzeugpositionierung“ und „Geschwindigkeitsregulation“ zugrunde. Die Beobachtungskategorien sind also fahraufgabenübergreifend angelegt und beziehen sich auf unterschiedliche Aspekte des Fahrverhaltens; sie sind einerseits mit Bezug auf einzelne Fahraufgaben und andererseits mit Bezug auf Teilstrecken definiert, was die unterschiedlichen Funktionen der Etappen widerspiegeln soll.

Die Bewertungskriterien sind, wie schon erwähnt, im Sinne von Fehlerkategorien definiert und werden während der gesamten Prüfung fortlaufend erfasst. „Kritische Fehler“ führen bei einer Häufung zum Abbruch der Prüfung; als kritische Fehler werden beispielsweise zu langsames Fahren, unzureichende Verkehrsbeobachtung, ein fehlendes Signalisieren von Fahrabsichten, das Blockieren von Fußgängerüberwegen, das Befahren einer Bordsteinkante oder auch das „Motor abwürgen“

angesehen. Zu den schwerwiegenden Fehlern, die aufgrund einer Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer zu einem sofortigen Abbruch der Prüfung und zum Nichtbestehen führen, zählen beispielsweise das Eingreifen des Prüfers, eine missachtete Anweisung, ein Zusammenstoß, überhöhte Geschwindigkeit, Vorfahrtsfehler und das Halten in gefährlichen Positionen.

Das Beispiel zeigt, dass sich die inhaltliche und methodische Gestaltung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung kaum systematisch unterscheidet, wenn man die für Westeuropa und Skandinavien typischen verkehrspädagogisch ambitionierten Systeme der Fahranfängervorbereitung mit den für Nordamerika und Australien typischen Stufenführerscheinsystemen vergleicht: Die praktische Fahrerlaubnisprüfung, wie sie in Victoria durchgeführt wird, besitzt viele inhaltliche und methodische Merkmale, wie wir sie für Deutschland als gegeben oder wünschenswert beschrieben haben. Insbesondere die methodische Strukturiertheit und das Konkretionsniveau der Standards erscheinen anregend und damit einer vertiefenden Recherche und einem darauf aufbauenden Erfahrungsaustausch wert.

Die Unterschiede zwischen den beiden typischen Systemen der Fahranfängervorbereitung liegen hinsichtlich der praktischen Fahrerlaubnisprüfung also weniger in ihrer methodischen Gestalt sondern eher in ihrer Anordnung und Funktion im Gesamtsystem. Diese Unterschiede wurden vor allem im Hinblick auf die Anzahl der (praktischen) Prüfungen und dem Zeitpunkt deutlich, an dem die Bewerber geprüft werden. Eine tiefer greifende Recherche und Analyse zur unterschiedlichen Umsetzung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in GLS-Systemen konnte im Rahmen des vorliegenden Projekts bedauerlicherweise nicht geleistet werden.

7.5 Fazit

Der kurze und nur auf wenige Länder beschränkte Blick auf die nationalen Ausgestaltungsvarianten der Fahranfängervorbereitung verdeutlicht, wie unterschiedlich die Wege sind, die man weltweit beschreitet, um Fahrerlaubnisbewerbern die zur Bewältigung des modernen Straßenverkehrs nötige Fahrkompetenz zu vermitteln. Diese Wege unterscheiden sich hinsichtlich der Vielfalt und Dauer der zurückzulegenden Etappen, die wiederum mit der Kombination verschiedener Ausbildungs- und Prüfungselemente verbunden sind. Prüfungen und insbesondere die praktische Fahrerlaubnisprüfung markieren dabei in der Regel Übergänge in der Mobilitätskarriere und strukturie-

ren den kontinuierlichen lebenslangen Erwerb von Wissen und Können.

Übergänge sind im Leben mit besonderen Chancen und Risiken verbunden, die wiederum einen erhöhten Betreuungsbedarf auslösen (ELDER & CASPI, 1991). So wird bei Übergängen oft die individuelle Balance von Ansprüchen und Ressourcen gestört, was zu Kontrollverlusten und einem Abwecheln von Kompetenzerwartungen (Selbstüberschätzung eingeschlossen) und Versagensängsten führen kann. Weiterhin kann die Bewältigung von Übergängen durch das soziale Umfeld gefördert oder behindert werden. Und nicht zuletzt zeigt die entwicklungspsychologische Transitionsforschung, dass sich Menschen auch bei Entwicklungsübergängen „treu bleiben“: Sie passen ihre bislang erworbenen Fähigkeiten und Einstellungen an die neue Situation an, werden aber dadurch keine anderen Menschen. Anders ausgedrückt: Ein lernfauler und risikobereiter Fahrerlaubnisbewerber hat es schwer, sich zu einem kompetenten und verantwortungsbewussten Fahrzeugführer zu entwickeln.

Die Übergänge auf dem Weg zum erfahrenen Fahrer erfordern also eine systematische Vorbereitung und schaffen einen besonderen Betreuungs- und auch Kontrollbedarf. Dabei geht eine pädagogisch angemessene protektive Fahranfängervorbereitung über eine kurzzeitige und didaktisch wenig differenzierte Grundausbildung weit hinaus: Am Beispiel von Fahr(-schul-)ausbildung und Fahrerlaubnisprüfung ist den Fahrerlaubnisbewerbern zu vermitteln, dass das Lernen im Straßenverkehr ein Prozess und kein Lernen auf Vorrat ist, dass sich Theorie und Praxis in diesem Prozess weder inhaltlich noch zeitlich trennen lassen und dass die Teilnahme am Straßenverkehr mit der Bewältigung von Gefahrensituationen verbunden ist, was auch die Akzeptanz gesellschaftlicher Werte voraussetzt. Der dazu notwendige Vermittlungsprozess braucht Zeit, weil er sich an den psychologischen Mechanismen des Kompetenzerwerbs orientieren muss und die Vermittlung von ausgeprägten Fertigkeiten oder sicher gebundenen Wertorientierungen nicht in wenigen Wochen zu leisten ist. Die Dauer dieses Prozesses wiederum stellt Anforderungen an die Motivation, denn man darf nicht nachlassen in seinen Anstrengungen, sich zu einem verkehrssicheren Fahrer zu entwickeln. Hier liegen die Vorzüge von Stufenführerscheinsystemen: Sie dehnen und strukturieren die Dauer des staatlich kontrollierten Fahrkompetenzerwerbs, und sie sorgen durch den dosierten belohnungsartigen Zuwachs von Fahrprivilegien dafür, dass die Lernmotivation nicht nachlässt. Dagegen sichern die pädagogisch ambitionierten Fahrausbildungs-

systeme in West- und Nordeuropa besser den bereits beschriebenen Betreuungsbedarf bei Stufenübergängen. Die innovative protektive Fahranfängervorbereitung der Zukunft wird auf beides nicht verzichten können!

Wie kann die praktische Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland als ein Element eines modernen Systems der protektiven Fahranfängervorbereitung weiterentwickelt werden? Zur Beantwortung dieser Frage hat die internationale Sicht eine Reihe von Anstößen gegeben: Erstens ist klar geworden, dass die praktische Prüfung ein unverzichtbares, zentrales Element der Fahranfängervorbereitung ist. Zweitens wurde deutlich, dass sich die hinsichtlich der Fahrerlaubnisprüfung fortschrittlichen Länder Europas derzeit auf die Ausarbeitung und Erprobung neuartiger Prüfungsinhalte konzentrieren, die sich – verkürzt gesagt – auf die höheren Ebenen der „GADGET-Matrix“ beziehen (z.B. Selbstreflexion und Selbständigkeit, Risiko- und Umweltbewusstsein). Dies wäre auch, bei aller Schwierigkeit der methodischen Operationalisierung dieser Inhalte im Detail, für Deutschland anzuregen. Drittens schließlich ist mit Blick auf die im vorliegenden Bericht im Vordergrund stehende Methodik der praktischen Prüfung klar geworden, dass sich im internationalen Maßstab die Anstrengungen auf das Ausbalancieren von Standardisierungserfordernissen und Ermessensspielräumen des Prüfers und die damit verbundene Qualitätssicherung der Prüfung richten. Damit rückt auch die Prüfungsevaluation in das Blickfeld.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten: Die methodisch elegante Ableitung von anforderungsgemäßen und testpsychologisch systematischen Anforderungs-, Beobachtungs-, Bewertungs- und Entscheidungsstandards ist allenthalben noch nicht abgeschlossen. Die Herstellung einer fachlich begründeten und methodisch optimalen Balance zwischen Standardisierung und Prüferermessen ist überall noch zu leisten. Mit der Umsetzung der im Kapitel 5 dargelegten Empfehlungen würde Deutschland an fortschrittliche internationale Entwicklungen anschließen.

Jürgen Bönninger, Dietmar Sturzbecher, Jörg Biedinger, Arne Böhne, Gerhard v. Bressensdorf, Peter Glowalla, Marcellus Kaup, Christoph Kleutges, Gerhard Müller, Reinhard Müller, Wilhelm Petzholtz, Rolf Radermacher, Mathias Rüdel, Andreas Schmidt & Winfried Wagner

8 Möglichkeiten zur Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland

Der vorliegende Projektbericht ist auf die Weiterentwicklung der methodischen Grundlagen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung gerichtet und muss sich daran messen lassen, wie gut er die folgenden Ziele erreicht hat (s. Kap. 1):

1. eine Aufarbeitung des einschlägigen prüfungsmethodischen und prüfungsdidaktischen Wissensstands zur praktischen Fahrerlaubnisprüfung,
2. eine Beschreibung und Bewertung der Besonderheiten der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland,
3. die Entwicklung von Optimierungsvorschlägen zur herkömmlichen praktischen Fahrerlaubnisprüfung und
4. die Erarbeitung von Vorschlägen zur kontinuierlichen wissenschaftlichen Evaluation der praktischen Fahrerlaubnisprüfung.

Deshalb fassen wir nun die Erträge dieses Berichts im Hinblick auf diese Ziele kurz zusammen; dabei werden die Punkte 2 und 3 gemeinsam dargestellt. Darauf aufbauend sind dann die offen gebliebenen Fragen sowie die nächsten Ziele und Schritte zur Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zu beschreiben. Zum Schluss wollen wir dann die Ausgangspunkte und den Weg zu einer wissenschaftlich begründeten, förderorientierten und sicherheitszentrierten Fahrerlaubnisprüfung skizzieren.

Ergebnisse des vorliegenden Projekts

(zu 1) Die Aufarbeitung des einschlägigen prüfungsmethodischen und prüfungsdidaktischen Wissensstands zur praktischen Fahrerlaubnisprüfung hat erbracht, dass die praktische Prüfung unter methodischen Gesichtspunkten als eine Arbeitsprobe anzusehen ist, die mittels systematischer Verhaltensbeobachtung bewertet wird und in eine binäre Prüfungsentscheidung mündet. Mit dieser methodischen Einordnung wird die inhaltliche und methodische Systematik der praktischen Fahrerlaubnisprüfung begründet.

Inhaltlich setzt sich eine Arbeitsprobe aus Aufgaben zusammen, die an den Anforderungen eines

speziellen Anforderungsfelds („Domäne“) ausgerichtet sind und als repräsentativ gelten, d.h. häufig anzutreffen sind und eine hohe Bedeutung in der Domäne besitzen. Demzufolge sollte auch die praktische Fahrerlaubnisprüfung Prüfungsaufgaben beinhalten, die aus den Anforderungen einer Fahrt mit dem Kraftfahrzeug im Straßenverkehr abgeleitet wurden, in der heutigen Verkehrsrealität häufig zu bewältigen sind und eine hohe Sicherheitsbedeutung aufweisen. Diese Prüfungsaufgaben lassen sich in drei Bereiche gliedern: die Vor- und Nachbereitung der Fahrt, die Fahrt selbst und spezielle Fahrmanöver.

Methodisch ist davon auszugehen, dass bei einer systematischen Verhaltensbeobachtung die Beobachtungssituation durch hinreichend standardisierte Anforderungen strukturiert sein muss; dies stellt einen ersten Schritt zur Gewährleistung von Objektivität dar. Weiterhin erfordert eine systematische Verhaltensbeobachtung Beobachtungskategorien, mit denen die Wahrnehmung des Beobachters auf bestimmte Verhaltensbereiche des zu Beobachtenden fokussiert wird, und Bewertungskriterien, mit denen die Beobachtungen eingeschätzt werden. Auch die Beobachtungskategorien und die Entscheidungskriterien müssen hinreichend standardisiert sein; dies ist als ein zweiter Schritt zur Sicherung von Objektivität anzusehen. Schließlich muss es Entscheidungskriterien geben, nach denen die Bewertungen verdichtet und in eine Prüfungsentscheidung überführt werden; die Standardisierung dieser Entscheidungskriterien ist ein dritter Schritt, um Objektivität zu erzielen.

Die bisher beschriebenen methodischen Zusammenhänge gelten für alle Arbeitsproben, also auch für die praktische Fahrerlaubnisprüfung. Dagegen bestimmt sich die Frage, wie die Anforderungsstandards, die Beobachtungskategorien, die Bewertungskriterien und die Entscheidungskriterien gestaltet werden und welches Standardisierungsniveau sie besitzen müssen, aus den inhaltlichen Besonderheiten der praktischen Fahrerlaubnisprüfung, also aus der Domäne „Motorisierter Straßenverkehr“.

Eine Domäne ist wie bereits erwähnt als ein Inhaltsfeld von Anforderungsprofilen anzusehen, in denen ähnliche Problemlösestrategien, Wissensbestände und Erfahrungen angewendet werden können und für die gleiche normative Orientierungsmuster vorliegen (s. Kap. 2). Man unterscheidet „wohl definierte“ und „lebensweltliche“ Domänen. In lebensweltlichen Domänen gibt es nur vage konturierte Problemstellungen, keine klaren und sicher zum Erfolg führenden Lösungsstrategien sowie keine a-priori-Regeln, mit deren

Hilfe man entscheiden kann, ob ein erreichter Lösungszustand als Zielzustand zu akzeptieren ist. Kompetenz besteht darin, dass man in einer Domäne erfolgreich Probleme löst. Es erscheint klar, dass die Führung eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr als Anforderungsprofil im Sinne einer lebensweltlichen Domäne anzusehen ist: Die hier zu lösenden Probleme, die aus der Verkehrssituation resultieren und die man auch „Fahraufgaben“ nennt, weisen eine hohe Komplexität und Dynamik auf und variieren in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten (z. B. Kreuzung von Straßen mit einer Fahrspur, Kreuzung von Straßen mit mehreren Fahrspuren), von der Verkehrsdichte, von den Sicht- und Witterungsbedingungen, vom Prüfungsfahrzeug sowie auch von der Erfahrung und anderen Persönlichkeitsvoraussetzungen des Fahrzeugführers. All diese variierenden Prüfungsbedingungen erleichtern die fachgerechte Prüfung des Problemlösevermögens im motorisierten Straßenverkehr – also der Fahrkompetenz – nicht, weil sie sich weitgehend einer methodisch wünschenswerten Standardisierung entziehen.

Will man unter diesen variablen Bedingungen und in einem Beobachtungskontext, der sich mit dem fahrenden Prüfungsfahrzeug schnell ändert, trotzdem die Fahrkompetenz handwerklich akzeptabel prüfen, muss man ein spezielles Prüfungskonzept entwickeln. Dieses Prüfungskonzept zeichnet sich erstens durch eine „grobe“ Standardisierung aus, die sich nicht kleinteilig an äußeren Merkmalen der Verkehrssituation festmacht, sondern an ihrer psychologischen Bedeutung: Eine Kreuzung stellt in diesem Sinne immer eine nicht weiter zu differenzierende Beobachtungssituation dar, egal wie die spezifische Randbebauung aussieht oder die Sichtverhältnisse sich gestalten, sofern dem nicht Sachverhalte mit einer hohen Sicherheitsbedeutung entgegenstehen. Der Fahrerlaubnisprüfer muss daher immer wieder entscheiden, ob eine bestimmte Verkehrssituation bzw. Fahraufgabe in die definierte Rahmenkategorie (z. B. „Befahren einer Kreuzung“) passt. Entsprechend muss er abwägen, ob das gezeigte Problemlöse- bzw. Fahrverhalten einem bestimmten Bewertungsrahmen entspricht. Diese Abwägungen, die immer bezogen auf die Gegebenheit von definierten Anforderungs- und Bewertungsklassen zu treffen sind, nennt man „Ermessen“: Ohne Ermessensspielräume des Prüfers kann man in lebensweltlichen Domänen nicht prüfen!

Das zweite bedeutsame Merkmal des erforderlichen speziellen Prüfungskonzepts ist – neben dem angemessenen Standardisierungsniveau – die adaptive Prüfstrategie. Grundsätzlich erfordert eine

systematische Verhaltensbeobachtung, dass eine bestimmte Beobachtungssituation mehrfach durchlaufen wird, um Beobachtungsfehler zu kontrollieren. In der lebensweltlichen Domäne „Motorisierter Straßenverkehr“ variieren die Beobachtungssituationen aber relativ stark, selbst wenn sie in eine Anforderungsklasse gehören: Eine Kreuzung sieht, wie bereits gesagt, nicht immer gleich aus, daher muss die Anforderungsklasse „Befahren einer Kreuzung“ mehrfach in der Prüfung durchlaufen werden. Dieses mehrfache Durchlaufen ist also nicht nur auf die Kontrolle von Beobachtungsfehlern im engeren Sinne gerichtet, sondern vor allem auf die exemplarische Kontrolle, ob Anforderungssituationen einer Anforderungsklasse unabhängig von ihrer spezifischen Gestalt beherrscht werden (inhaltliche Komponente) und ob die gezeigten Verhaltensweisen zweifelsfrei in den Rahmen einer speziellen Bewertungskategorie fallen (methodische Komponente). Eine adaptive Prüfstrategie strukturiert in diesem Sinne die Informationssuche und die Informationsverarbeitung des Prüfers während der Prüfung und knüpft einen Zusammenhang zwischen den gezeigten Prüfungsleistungen und der weiteren Prüfungsgestaltung. Sie besteht aus den Handlungskomponenten „Planen und Strukturieren“, „Beobachten“, „Bewerten“, „Kontrollieren“ und „Entscheiden“, die in einem zirkulären Prüfmodell mit Feedback- und Handlungsschleifen angeordnet werden können (s. Kap. 5.5). Ein angemessenes Standardisierungsniveau mit definierten Ermessensspielräumen einerseits und eine hinreichend beschriebene adaptive Prüfstrategie andererseits stellen also die nicht zu trennenden methodischen Grundlagen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung dar: Die Grenzen der Standardisierung resultieren aus den Praktikabilitätsanforderungen der adaptiven Prüfstrategie bzw. aus der Notwendigkeit, flexibel auf den Prüfungsverlauf reagieren zu können.

Eine adaptive Prüfstrategie stellt hohe Anforderungen an die Prüfkompetenz der Fahrerlaubnisprüfer, denn die Prüfer müssen ihre Ermessensspielräume nicht nur genau kennen, sondern die mit ihrer Anwendung verbundene Handlungsunsicherheit auch „aushalten“. Eine Entlastung – weil sie das Ermessen des Prüfers begrenzen – und die Voraussetzung für eine gute methodische Prüfungsqualität schaffen hier rahmenähnlich definierte Anforderungsstandards, Beobachtungskategorien sowie Bewertungs- und Entscheidungskriterien. Die Erarbeitung dieser Standards muss von einer Analyse der Anforderungen des Straßenverkehrs ausgehen (s. Kap. 4.3.3 und 5.4); aus dieser Anforderungsanalyse resultieren dann die Anforderungsstandards (Prüfungsaufgaben), auf die sich

alle anderen Standards (Beobachtungskategorien, Bewertungs- und Entscheidungskriterien) beziehen. Darüber hinaus muss der Prüfer aber die beschriebenen Standards nicht nur kennen, sondern auch unter den Bedingungen der räumlichen Enge im Prüfungsfahrzeug und der adaptiven Prüfstrategie anwenden. Was bedeutet das?

Die Anwendung einer adaptiven Prüfstrategie ist mit dem Verzicht auf standardisierte Fahrstrecken verbunden und erfordert, dass der Prüfer während des Prüfungsablaufes Projektierungsaufgaben zur Fahrstrecke bewältigen muss, wodurch mentale Kapazitäten gebunden werden. Da die Prüfungsgestaltung auf die im Prüfungsverlauf gezeigten Prüfungsleistungen des Bewerbers aufbaut, ist das beobachtete Bewerberverhalten auch unmittelbar zu bewerten. Schließlich muss der Bewerber nach der Prüfung substantielle Rückmeldungen zu seinen Leistungen erhalten, und das Verfahren muss evaluiert werden; beides setzt voraus, dass eine (zumindest grobe) begleitende Dokumentation des Verfahrensgangs und des Verfahrensergebnisses erfolgt (KANNING, 2004). Die zeitgleiche Bewältigung von Streckenprojektierung, Verhaltensbeobachtung, Verhaltensbewertung und Prüfungsdocumentation erfordern aus Machbarkeitsgründen methodische Kompromisse im Sinne von Beschränkungen und Prioritätensetzungen hinsichtlich der Anforderungen an den Prüfer. Mit anderen Worten: Die Anforderungsstandards sind klar auf eine überschaubare Zahl sicherheitsrelevanter Items bzw. Fahraufgaben zu begrenzen. Gleiches gilt für die Beobachtungskategorien und Bewertungskriterien, bei denen beispielsweise zu fragen ist, ob die Sicherheitsbedeutung der umweltgerechten Fahrweise oder von Verkehrsbehinderungen ausreicht, um für ihre Beobachtung und Bewertung spezielle Kategorien bzw. Kriterien definieren zu müssen. Schließlich sind Bewertungsskalen zu verwenden, die mit wenigen Skalenstufen auskommen und nur exemplarisch (z. B. „Hervorragend“ vs. Fehler) verhaltensbezogen verankert sind⁶⁵. Schließlich sind die Dokumentationsanforderungen genau abzuwägen und zu begrenzen,

⁶⁵ Die Frage, wie viele Anforderungs- und Beobachtungskategorien bei einer teilnehmenden Beobachtung in einem Kraftfahrzeug praktikabel sind, ist schwer zu beantworten, da es dazu kaum methodenkritische Befunde gibt. STURZBECHER, HERMANN, KAMMLER & SCHELLHAS (2004) erreichen mit ihrem „Beobachtungsinventar und Checkliste zur Erfassung der Qualität der praktischen Fahrschulung“ bei sieben Anforderungskategorien, einer vierstufigen Bewertungsskala und 16 Beobachtern eine Beobachterübereinstimmung (Cronbach's Alpha) von .96, die mit dem Beobachtertraining noch anstieg. Man spricht bereits bei Werten von .70 von einer akzeptablen Beobachterübereinstimmung (FASSNACHT, 1995).

da die Dokumentation nicht für eine zeitlich versetzte Bewertung benötigt wird.

(zu 2 und 3) Eine Beschreibung und Bewertung der Besonderheiten der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland muss sich genauso wie die daraus abzuleitenden Optimierungsvorschläge darauf richten, wie die Durchführungsbedingungen, die Anforderungsstandards, die Beobachtungskategorien, die Bewertungskriterien, die Entscheidungskriterien und die Prüfungsdokumentation im Vergleich zu anderen Ländern gestaltet sind. Dies wurde in den Kapiteln 5 und 7 umfassend dargelegt; an dieser Stelle empfiehlt sich daher nur noch eine kurze Zusammenfassung.

Mit dem Bemühen, die Anforderungen an den Fahrerlaubnisbewerber im Sinne von konkreten Fahraufgaben – wenn auch nur prüfportbezogen im Sinne eines Standardanforderungsprofils – zu beschreiben, erscheint Deutschland methodisch gesehen auf dem richtigen Weg; in vielen europäischen Ländern verzichtet man auf derart präzise Anforderungsstandards. Die in der Anlage 11 PrüfRiLi dargestellte Fahraufgabenliste ist allerdings nicht aus den allgemeinen Anforderungen des Straßenverkehrs mittels testpsychologischer Methoden abgeleitet worden, sondern beruht im Wesentlichen allein auf Experteneinschätzungen, die mehr als drei Jahrzehnte zurückliegen. Der Fahraufgabenkatalog ist daher deutlich erkennbar in Teilen inhaltlich veraltet. Darüber hinaus erscheint er methodisch gesehen als zu lang und zu detailliert, um in jeder Prüfung als personenbezogener Mindestanforderungsstandard umgesetzt zu werden. Weiterhin ist zu bedenken, dass er in jedem Prüfport umsetzbar sein sollte, was bedeutet, dass die einzelnen Fahraufgaben ähnlich komplex und hinreichend grob formuliert werden müssen; auf diese Weise formulierte Fahraufgaben kann der Fahrerlaubnisprüfer dann im definierten Rahmen nach seinem Ermessen variieren und ausgestalten (s.o.).

Der Ausgangspunkt für die notwendige Straffung, Restrukturierung und inhaltliche Modernisierung des Fahraufgabenkatalogs findet sich im vorliegenden Bericht (s. Kap. 5.4): Anhand einer ersten inhaltsanalytischen und methodischen Betrachtung der Fahraufgabenliste wurden inhaltliche Redundanzen und methodische Inkonsistenzen offen gelegt. Auf dieser Grundlage sollten sowohl ein Expertenrating als auch eine verkehrspsychologische Anforderungsanalyse erfolgen, um zu einem verbesserten Fahraufgabenkatalog zu gelangen, der dann hinsichtlich seiner Umsetzbarkeit exemplarisch an unterschiedlichen Prüferten empirisch überprüft werden kann. Wäre auf diese Weise eine

doppelte (d. h. nach Prüfport und Fahraufgaben), aber aufeinander bezogene Strukturierung der Beobachtungssituationen bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zu erreichen, wäre dies ein erster großer Schritt zur weiteren Anhebung ihrer methodischen Qualität.

In Bezug auf die Anforderungsstandards bleibt noch der künftige Umgang mit den Grundfahraufgaben zu klären. Aus unserer Sicht ist bezüglich der Führerscheinklasse B zu erwägen, ob die Prüfung der Grundfahraufgaben eingeschränkt oder die Prüfungsdauer erhöht werden könnte, um die reine Fahrzeit zu verlängern. Die Grundfahraufgaben könnten in dieser Klasse künftig auch konsequent als Bestandteil der Prüfungsfahrt konzeptionalisiert und vom Fahrerlaubnisprüfer mit den gleichen Beobachtungskategorien wie die Fahraufgaben bearbeitet werden. Die Bewertungskriterien bei den Grundfahraufgaben sollten entschlackt und in ihrer Bedeutung für die Prüfungsentscheidung auf das Niveau und die Handhabung bei einfachen Fehlern abgesenkt werden.

Auch die in Deutschland praktizierten und in der Anlage 10 PrüfRiLi aufgeführten Beobachtungskategorien wurden einer inhaltsanalytischen Betrachtung unterzogen. Im Ergebnis zeichnete sich eine gestraffte Kategorienliste ab (s. Kap. 5.5), wie sie sich im Wesentlichen bereits vor über drei Jahrzehnten als nützlich erwiesen hat (s. Kap. 4.3.3), wie sie in sehr ähnlicher Weise bis 1996 im Rahmen von Prüfprotokollen von einigen Technischen Prüfstellen mit methodischem Gewinn verwendet wurde (s. Kap. 4.4) und wie sie vor allem fast übereinstimmend von methodisch innovativen europäischen Ländern heute noch genutzt wird (s. Kap. 7.3). Wiederum ist zu empfehlen, auf dieser Grundlage sowohl ein Expertenrating als auch eine verkehrspsychologische Anforderungsanalyse durchzuführen, um diese Liste von Beobachtungskategorien weiter zu vervollkommen. Dies ist als zweiter großer Schritt zur Optimierung der Qualität der praktischen Fahrerlaubnisprüfung anzusehen.

Hat man die Beobachtungskategorien festgelegt und für jede Fahraufgabe (Grundfahraufgaben eingeschlossen) die zu beobachtenden Verhaltensmuster beschrieben, kann man einen darauf bezogenen Katalog von Bewertungskriterien erarbeiten. Dies ist in einigen methodisch fortgeschrittenen europäischen Ländern offensichtlich schon geschehen, und zwar übergreifend für die Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung (s. Kap. 7.3). Dies erscheint erstrebenswert, wird aber Zeit brauchen, weil – wenn man es handwerklich solide angehen will – entwicklungs- und verkehrspsychologisch hergeleitet bzw. untersucht werden muss,

welches Ausprägungsniveau bei den zu bewertenden Verhaltensmustern als Mindeststandard im Hinblick auf die Verkehrssicherheit bei einem Fahranfänger vorliegen muss und ob es in der Ausbildung typischerweise erreicht wird (s. u.). Sobald dies geleistet ist, muss man die Bewertungsstufen „Hervorragend“, „Einfacher Fehler“ und „Erheblicher Fehler“ (s. Kap. 5.5) sowie einen klaren Algorithmus für das Treffen der Prüfungsentscheidung definieren. Damit hätte man einen dritten und vierten Schritt zur Anhebung der Prüfungsqualität bewältigt.

Schließlich sind die definierten Fahraufgaben, Beobachtungskategorien und erheblichen Fehler sowie Möglichkeiten für einen Vermerk der Prüfungsentscheidung noch geschickt auf einem Prüfprotokoll anzuordnen, das als schriftliches Formular oder – besser noch – als Software für den Prüfer-PC verfügbar ist. Dies ist eher eine softwareergonomische Aufgabe als eine testpsychologische und sollte von Praktikabilitätsuntersuchungen flankiert werden. Die erfolgreiche Bewältigung dieser Aufgabe und ein optimiertes Prüfprotokoll, das als Grundlage für das abschließende Prüfungsgespräch, für das Weiterlernen des Fahrerlaubnisbewerbers und für die Prüfungsevaluation dienen kann, kennzeichnen den fünften Schritt zu einer Verbesserung der Prüfungsqualität.

Sofern dies aus den bisherigen Darlegungen noch nicht deutlich genug hervorgegangen ist, sei nochmals betont, dass alle genannten Standards einen unmittelbaren inhaltlichen Bezug zueinander haben müssen (MIETZEL, 1998)! Dies wurde in den methodisch fortgeschrittenen europäischen Ländern bereits mehr oder minder gelungen erreicht.

(zu 4) Das vierte Teilziel des vorliegenden Projekts bestand in der Erarbeitung von Vorschlägen zur kontinuierlichen wissenschaftlichen Evaluation der praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Wie wurde dieses Teilziel eingelöst? Bereits im Kapitel 5.7 wurde aufgeführt, auf welchen unterschiedlichen Wegen derzeit die Qualität der praktischen Fahrerlaubnisprüfung gesichert wird. Dabei wurde erkennbar, dass bislang der Schwerpunkt der empirischen Evaluation der praktischen Fahrerlaubnisprüfung auf Expertenbeobachtungen lag, die von internen und externen Auditoren durchgeführt werden. Darüber hinaus wurden in der Vergangenheit von den Technischen Prüfstellen punktuelle Kundenbefragungen durchgeführt, für die es mit dem Abschluss des vorliegenden Projekts eine systematische methodische Grundlage gibt. Schließlich ist in den Akkreditierungsanforderungen festgelegt, dass die Technischen Prüfstellen für die Durchführung von

Evaluationsstudien zur psychometrischen Güte der (praktischen) Fahrerlaubnisprüfung sorgen müssen, die aber bislang nicht durchgeführt wurden. Die Gründe dafür wurden im Kapitel 5.7 bereits dargelegt: Es fehlt an Anforderungs-, Beobachtungs-, Bewertungs-, Entscheidungs- und Dokumentationsstandards, die aufeinander abgestimmt sind und in der Praxis einheitlich umgesetzt werden.

Es ist nun davon auszugehen, dass testpsychologisch inspirierte und begründete Evaluationsstudien zur Güte der praktischen Fahrerlaubnisprüfung einsetzen und kontinuierlich durchgeführt werden, sobald die o. g. Standards vorliegen und praktiziert werden. Weiterhin ist zu erwarten, dass die Technischen Prüfstellen in der Zukunft systematische (d. h. regelmäßige, aufeinander bezogene und vergleichbare), multiperspektivische (d. h. aus der Sicht von Fahrerlaubnisbewerbern, Fahrlehrern und Behörden) und multimethodale (d. h. auf Befragungen unterschiedlicher Art beruhende) Kundenbefragungen durchführen. Wenn dieser Stand erreicht ist, muss die Frage aufgeworfen werden, ob nicht eine neue Balance zwischen den drei genannten Formen der empirischen Evaluation der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zu suchen ist.

Woraus ergibt sich diese Frage? Expertenbeobachtungen, also externe und interne Audits, besitzen sicher im Gesamtsystem des Qualitätsmanagements ihre Berechtigung und sollen hier auch keinesfalls in Frage gestellt werden. Allerdings ist zumindest die Aussagekraft von externen Audits im Hinblick auf die Produktqualität der Dienstleistung „Praktische Fahrerlaubnisprüfung“ begrenzt: Mit ihnen wird ja auch keine konkrete Kontrolle der Produktqualität angestrebt, sondern eine Kontrolle des Qualitätssicherungssystems eines Unternehmens. Letzteres besteht aber bislang auch wieder vorrangig aus Audits (s. o.) und fokussiert damit stark auf Expertenbeobachtungen. Dieser Fokus hat testpsychologische Konsequenzen, die bereits im Kapitel 2 nachzulesen sind: Arbeitsproben – und um eine solche handelt es sich, wenn ein Auditor einen Fahrerlaubnisprüfer bei einer Prüfung supervidiert – sind ein guter Indikator für die maximale Leistungsfähigkeit von Probanden, nicht aber für ihr typisches Leistungsverhalten in Alltagssituationen ohne Anreize für maximales Leistungsverhalten (SCHULER, 2001). Mit anderen Worten: Es ist zu befürchten, dass der Beitrag von Audits zur Sicherung der Qualität der praktischen Prüfung begrenzt ist.

Hinzu kommt, dass die Teilnahme eines zusätzlichen Auditors in einer realen praktischen Prüfung die Prüfungsbedingungen verfälscht (s. Kap. 5.7).

Die testpsychologischen – und auch ökonomischen – Kosten von Audits sind im Falle der praktischen Fahrerlaubnisprüfung also hoch. Daher bleibt anzuregen, den bereits dargestellten Vorschlag von Vorprüfungen als Stichprobe für Erprobungs- und Evaluationsuntersuchungen aufzugreifen. In welchem Umfang und unter welchen Bedingungen solche Vorprüfungen durchgeführt werden sollten, ist nach Vorlage eines Evaluationskonzepts noch einmal zu diskutieren.

Weitere Ziele und Schritte auf dem Wege zu einer optimierten praktischen Fahrerlaubnisprüfung

Die weiterführenden Ziele und Schritte bei der Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung ergeben sich aus dem im vorliegenden Projekt erreichten Arbeitsstand und insbesondere aus den offen gebliebenen Fragen sowie aus den im Projekt weiterentwickelten mittelfristigen Zielstellungen. Diese nächsten Schritte finden im Rahmen eigenständiger, aber thematisch verbundener Projekte statt, die von der BAST (s. Kap. 1) wie auch von den Technischen Prüfstellen in Auftrag gegeben werden.

1. Zunächst bleibt festzuhalten, dass die praktische Fahrerlaubnisprüfung in Abhängigkeit davon, wie sie mit der Fahrausbildung verzahnt und in ein übergreifendes System der Fahranfängervorbereitung eingebettet wird, verschiedene Funktionen und ein sehr unterschiedliches Aussehen besitzen kann. Davon zeugen die vielen nationalen Ausgestaltungsvarianten der praktischen Prüfung. Es erscheint also geraten, eine vertiefende internationale Recherche durchzuführen, um innovative Formen der praktischen Prüfung oder innovative Kombinationen der traditionellen Prüfung mit anderen Ausbildungs- und Prüfungselementen zu finden. Bei der Auswahl der einzubeziehenden Länder ist auch zu berücksichtigen, dass sich im internationalen Raum zwei Trends bei der Optimierung der Fahranfängervorbereitung abzeichnen, die sich einerseits auf eine pädagogisch ambitionierte Fahrausbildung mit Fokus auf die GADGET-Matrix richten (z. B. Westeuropa, Skandinavien) und andererseits den Einsatz von Stufenführerschein (z. B. Victoria/Australien) zugrunde legen. Ein nächster Schritt bei der Optimierung der praktischen Prüfung besteht also darin, ihre Wirksamkeit in den verschiedenen Modellen zu analysieren und dabei zu berücksichtigen, welches Standardisierungsniveau in den verschiedenen Ländern bei den Prüfungs- bzw. Fahraufgaben, Beobachtungskategorien sowie Bewertungs- und Entscheidungskriterien erreicht wird. Dabei ist auch zu klären, welche Ermessensspielräume den Prüfern bei der Prüfungsbewertung eingeräumt werden und welche Voraussetzungen sie für die Ausgestaltung dieser Ermessensspielräume mitbringen müssen. Nicht zuletzt sollte versucht werden zu erfahren, welche Zusammenhänge es zwischen der Prüfungsqualität in den untersuchten Ländern und der Unfallhäufigkeit von Fahranfängern gibt.
2. Ein wegen des damit verbundenen Aufwands nicht erreichtes Ziel des vorliegenden Projekts bestand darin zu analysieren, ob die Berücksichtigung von regionalen Gefahrenstrecken und Unfallschwerpunkten der Fahranfänger als Prüfungsinhalte die Unfallzahlen von Fahranfängern verringern könnte. Diesem Ziel dient nun das im Kapitel 5.4 bereits vorgestellte Folgeprojekt „Regio-Protect 21“.
3. Ein weiteres anstehendes Ziel besteht darin zu klären, wie die technische Weiterentwicklung der Prüfungsfahrzeuge bei der Weiterentwicklung der Prüfungsstandards prinzipiell zu berücksichtigen ist. Insbesondere sind die sich immer schneller verbreitenden Fahrerassistenzsysteme und ihre wachsende Vielfalt bei der inhaltlichen und methodischen Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zu berücksichtigen. Diese Vielfalt wird durch immer schnellere Innovationszyklen geprägt. Daher ist das Wissen über Fahrerassistenz- und Unfallvermeidungssysteme bezogen auf das Prüfungsfahrzeug bei der praktischen Prüfung zu operationalisieren.
4. Bereits im Kapitel 4 wurde dargelegt, das Fahrerlaubnisbewerber bei der Prüfung nicht als routinierte Kraftfahrer anzusehen sind und die verantwortungsvolle Aufgabe des Fahrerlaubnisprüfers darin besteht, anhand der Prüfung abzuschätzen, ob das erreichte Kompetenzniveau einer eigenständigen Verkehrsteilnahme (noch) entgegensteht oder ob es das selbständige Weiterlernen im Realverkehr ohne große Risiken für die Öffentlichkeit erlaubt. Der Führerschein stellt also eine „Lizenz zum Weiterlernen“ dar und die Prüfung in diesem Sinne eine Evaluation des bisherigen Lernfortschritts, die auch Anhaltspunkte für die Gestaltung des Weiterlernens im Sinne einer „förderorientierten Diagnostik“ erbringen sollte. „Um dies zu leisten, sind die Anforderungsstandards der Prüfung nicht im Sinne von Forderungen an eine elaborierte Fahrweise zu benennen, sondern [...] es ist zu fragen, (1) welche Komponenten von Fahrkompetenz für die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr notwendig sind, (2) welche davon bei einer Fahrerlaubnisprüfung erfassbar sind, (3) welches Ausprägungsniveau bei den prüfbareren Komponenten als Mindeststandard im Hinblick auf die Verkehrssicherheit bei einem Fahranfänger vorliegen muss und ob

es in der Ausbildung typischerweise erreicht wird, sowie schließlich (4) wie man diese Mindeststandards bei der Fahrerlaubnisprüfung methodisch sinnvoll operationalisiert (HAMPEL & STURZBECHER, a.a.O.). Als ein nächster Schritt bei der Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung ist also der Fahraufgabenkatalog gemäß Anlage 11 PrüfRiLi zu formulieren und zu überarbeiten; weiterhin sind darauf bezogene Bewertungskriterien zu erarbeiten, die entwicklungspsychologisch im Sinne der o.g. Fragenkette fundiert sind.

5. Sobald die Anforderungsstandards, die Beobachtungskategorien, die Bewertungs- und Entscheidungskriterien sowie die Prüfprotokolle überarbeitet und aufeinander bezogen sind, ist schließlich ein wissenschaftlich basiertes Konzept für die kontinuierliche Pflege, Qualitätssicherung und Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zu entwickeln. Dieses Konzept sollte mit allen am Fahrerlaubnisprüfungssystem Beteiligten abgestimmt werden und dann in das bereits im Kapitel 5.7 angesprochene „Handbuch zum Fahrerlaubnisprüfungssystem“ einfließen. Damit wäre dann die nächste Etappe bei der Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung abgeschlossen: Die Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland hätte ein geschlossenes methodisches Fundament.

Ausblick: Überlegungen für eine wissenschaftlich begründete, förderorientierte und sicherheitszentrierte Fahrerlaubnisprüfung

Die (praktische) Fahrerlaubnisprüfung soll zukunftsorientiert weiterentwickelt werden, und es wird inzwischen immer häufiger gefordert, dass sich diese Weiterentwicklung auf wissenschaftlicher Grundlage vollziehen soll. Aber was bedeutet diese Forderung; verbirgt sich dahinter mehr als ein Indiz für Ratlosigkeit? Und welche wissenschaftlichen Grundlagen sind eigentlich gemeint?

Einerseits bedeutet die Forderung nach wissenschaftlicher Absicherung aus unserer Sicht, dass man sich allgemeiner wissenschaftlicher Vorgehensweisen bedient. Dazu gehört, dass man Vorhandenes, auch wenn es sich bewährt hat, immer wieder auf den Prüfstand stellt, um seine Berechtigung unter sich wandelnden Bedingungen zu prüfen. Weiterhin ist ein wissenschaftliches Vorgehen durch das Streben gekennzeichnet, die Erkenntnis des Vorhandenen zu vertiefen und damit das Feld für seine Optimierung durch Neues zu bereiten. Und erst recht hat dieses Neue, auch wenn es mit überzeugenden Vorteilen einherzugehen scheint, eine gewisse „Nachweispflicht“, dass es dem Vorhandenen überlegen ist. Um das Vorhandene gegen das Neue abzuwägen, bedarf es nicht nur der Erfahrung, sondern auch prüfbarer Hypothesen

und methodisch anspruchsvoller empirischer Vorgehensweisen zu ihrer ergebnisoffenen Überprüfung. Schließlich sind die daraus resultierenden Forschungsergebnisse unabhängig von Sachinteressen darzustellen und bei der Optimierung der Praxis zu berücksichtigen. Ohne alle diese grundlegenden wissenschaftlichen Vorgehensweisen ist auch die zielgerichtete kontinuierliche Weiterentwicklung des Systems der Fahrerlaubnisprüfung nicht möglich.

Andererseits bedeutet die Forderung nach einer wissenschaftlichen Fundierung der Fahrerlaubnisprüfung, dass man sich auf die Grundlagendisziplinen besinnt, ihre Weiterentwicklung verfolgt und sie für die Prüfungsoptimierung nutzt. Dies haben wir im vorliegenden Bericht bereits getan: Die Rolle des (Fahrerlaubnis-)Rechts und der Einfluss der rechtlichen Systematik auf die Prüfungsgestaltung wurden diskutiert; weiterhin wurde die Bedeutung der Technik und vor allem von technischen Innovationen wie den Fahrassistenzsystemen auf die Prüfungsinhalte und die Prüfungsgestaltung erörtert; nicht zuletzt wurde die Testpsychologie angewandt, um das methodische Design der Prüfung kritisch zu analysieren. Kaum berücksichtigt wurden aber bislang zwei weitere Grundlagendisziplinen, die eine inhaltliche Beziehung zur Fahrerlaubnisprüfung besitzen: Auch in der Pädagogischen Psychologie (z. B. RENKL, 2001; MIETZEL, 1998) und in der Berufspädagogik (z. B. MUDERS, 2000; SCHMIDT et al., 2000) finden derzeit Anstrengungen statt, auf der Basis des Kompetenzkonzepts zu verbesserten Prüfungsformen zu gelangen (s. Kap. 2).

Was hat diese Anstrengungen ausgelöst, wodurch sind sie gekennzeichnet? In der Pädagogischen Psychologie wurde in jüngerer Zeit vermehrt auf das Problem des „trägen“ Wissens hingewiesen, womit der Sachverhalt bezeichnet wird, dass Ausbildungswissen in praktischen Anforderungssituationen nicht angewendet wird oder von Auszubildenden nicht angewendet werden kann. Dieses Phänomen ist für die Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung bedeutsam, weil sich die Prüfungsinhalte und Prüfungsmethoden immer auch auf die Ausbildung bzw. das Lernen niederschlagen und danach zu fragen ist, wie man durch eine optimierte Prüfungsgestaltung die Entstehung trägen Wissens verringern könnte. Noch wichtiger scheint dieser Aspekt für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung zu sein, die zuweilen als (bloße) „Wissensprüfung“ definiert wird und dadurch Gefahr läuft, eine Prüfung trägen Wissens zu sein. Nach Renkl (2001) wird der Erwerb anwendbaren Wissens durch die neueren pädagogischen Ansätze des „situierten Lernens“ gefördert. Diese beste-

hen darin, dass Wissen im Anwendungskontext komplexer, authentischer Problemstellungen erworben wird; will man dies erreichen, muss auch die Theorieprüfung anwendungsorientiert erfolgen. Genügt sie diesem Anspruch heute schon? Diese berechnete Frage bleibt an anderer Stelle zu diskutieren.

Anregungen zur Weiterentwicklung der Fahrerlaubnisprüfung bietet auch die Berufspädagogik. Die dort erarbeiteten Ansätze zu neuen Prüfungsformen sind insofern aufschlussreich für die Fahrerlaubnisprüfung, weil damit ähnlich wie in der Fahrerlaubnisprüfung eine Erfassung von Handlungskompetenz angestrebt wird. Nach MUDERS (2000, S. 5) besteht berufliche Handlungskompetenz in der „Fähigkeit und Bereitschaft, berufliche Anforderungen zielorientiert auf der Basis von Wissen und Erfahrung sowie durch eigene Ideen selbständig zu bewältigen, die Lösungen zu bewerten und die eigene Handlungsfähigkeit weiter zu entwickeln“. Die beiden letztgenannten Anforderungen weisen bereits auf die Bedeutung selbstreflexiven Wissens und Könnens hin, deren Berücksichtigung in der Prüfung als wichtige übergeordnete („Schlüssel“-)Qualifikation neben den zentralen fachbezogenen Qualifikationen auch SCHMIDT et al. (2000) einfordern. Prüfungen der bisherigen Art, die vorrangig punktuelle Wissensabfragen durchführen und im praktischen Teil überwiegend Grundfertigkeiten abprüfen, sind nach MUDERS (2000) ungeeignet, die tatsächliche und für die Berufstätigkeit erforderliche Qualifikation abzubilden. Er plädiert daher für integrierte und handlungsorientierte Prüfungen. Derartige Prüfungen sollten nach SCHMIDT et al. (2000) die beruflichen Anforderungen möglichst praxisnah simulieren; deshalb sollte man im Rahmen des Ausbildungsprozesses zur Berufsvorbereitung weniger Wert auf frühe, ausschließlich theoretisches Wissen erfassende Prüfungen legen und für die Bewertung der Auszubildenden besser ihre Leistungsfortschritte in späteren praktischen Ausbildungsphasen im ausbildenden Betrieb heranziehen. Es bleibt zu diskutieren, ob man diese Vorschläge auch fruchtbar auf die Fahrerlaubnisprüfung übertragen könnte.

Die bisherigen Darlegungen deuten darauf hin, dass es nach den im letzten Abschnitt skizzierten nächsten Schritten der Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung nicht mehr allein darum gehen kann, die praktische Fahrerlaubnisprüfung in nachfolgenden Schritten weiter zu verbessern. Vielmehr gehört das Gesamtsystem der Fahrerlaubnisprüfung – um im Bild der Technischen Prüfstellen zu bleiben – auf den Prüfstand, und darüber hinaus auch das Ausbildungssystem,

mit dem es zusammen das System der Fahrerlaubnervorbereitung bildet.

Der zweite und heute noch in der Ferne liegende Schritt der Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung besteht daher darin, sie besser in ein innovatives System der protektiven Fahrerlaubnervorbereitung einzubetten. Derartige Systeme zeichnen sich dadurch aus, dass sie sich nicht auf eine kurzzeitige basale (professionelle) Fahrausbildung sowie selektiv ausgerichtete Zwischen- und Abschlussprüfungen beschränken. Vielmehr sind darin unterschiedliche Lernangebote zu finden, die miteinander verzahnt und didaktisch anspruchsvoll auf einen Ausbildungszeitraum verteilt werden, der mit der Dauer des Erwerbs ausgereifter Fahrkompetenz korrespondiert. Eine solche Fahrausbildung muss durch Prüfungselemente ergänzt werden, welche auf die zum jeweiligen Ausbildungszeitpunkt zu erwartenden Niveaustufen der Fahrkompetenz fokussieren und Hinweise auf eine optimale Gestaltung des weiteren Ausbildungsverlaufs im Sinne einer förderorientierten Diagnostik bieten. Es ist grundsätzlich neu zu überlegen und ergebnisoffen zu diskutieren, in welcher Reihenfolge und in welchem zeitlichen Abstand bewährte und innovative Ausbildungs- und Prüfungselemente neu angeordnet werden können. Ein besonders wichtiges und auch künftig unverzichtbares Prüfungselement stellt dabei eine inhaltlich und methodisch optimierte praktische Fahrerlaubnisprüfung dar.

International hat die Diskussion um eine innovative protektive Fahrerlaubnervorbereitung schon längst begonnen. Beispielsweise werden in Norwegen oder in den Niederlanden Prüfungselemente zur Erfassung der Gefahrenerkennung erarbeitet und erprobt, die dann in verbesserte Modelle der Fahrerlaubnervorbereitung einfließen sollen (SAGBERG, 2005; CBR, 2005). Der niederländische Entwurf für ein solches Modell sieht vor, erst nach einer Prüfung der fahrpraktischen Fähigkeiten, in der die Bewerber ihre Kompetenz zum Umgang mit einfachen Verkehrssituationen nachweisen sollen, die theoretische Prüfung folgen zu lassen. Im Rahmen dieser theoretischen Prüfung soll dann neben den Verkehrsregeln, Verkehrszeichen und der Verkehrsbeobachtung auch die Risikowahrnehmung der Bewerber im Sinne ihrer Fähigkeit zur Gefahrenantizipation und zur angemessenen Reaktion auf komplexe Verkehrssituationen erfasst werden (SWOV, 2007). In Deutschland wurde bislang noch keine derartige Zukunftsvision vorgestellt, auch weil die dazu notwendigen grundlegenden wissenschaftlichen Untersuchungen zur theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung noch nicht abgeschlossen sind (s. den vor-

hergehenden Abschnitt und Kap. 1). Der kritische Diskurs über derartige Modelle sei mit dem vorliegenden Bericht aber eröffnet!

Literatur

- ACHATZ, M. & TIPPELT, R. (2001). Wandel von Erwerbsarbeit und Begründungen kompetenzorientierten Lernens im internationalen Kontext. In: A. Bolder, W. R. Heinz & G. Kutscha (Hrsg.), *Deregulierung der Arbeit – Pluralisierung der Bildung?* (S. 111-127). Opladen: Leske + Budrich.
- ANDERSON, J. R. (1987). Skill acquisition: Compilation of weak-method problem-solutions. *Psychological Review*, 94, 192-219.
- ANDERSON, J. R. (1993). *Rules of the mind*. Hillsdale, NJ: Erlbaum.
- ANKLAM, G. (1990). Die Geschichte der Fahrschulbildung in Deutschland bis 1945 und danach auf dem Gebiet der heutigen DDR. Berlin.
- BARTHELMESS, W. (1999). Fahrerlaubnisprüfung – eine Bilanz und ein Entwurf für morgen. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 45, 4, 159-163.
- BAUMERT, J. (1993). Lernstrategien, motivationale Orientierung und Selbstwirksamkeitsüberzeugungen im Kontext schulischen Lernens. *Unterrichtswissenschaft*, 21, 327-354.
- BEINER, F. (1982). *Prüfungsdidaktik und Prüfungspsychologie*. Schriften der Bundesakademie. Köln, Bonn: Heymanns.
- BERGMANN, B. (2003). Selbstkonzept beruflicher Kompetenz. In: J. Erpenbeck & L. v. Rosenstiel (Hrsg.), *Handbuch Kompetenzmessung* (S. 229-260). Stuttgart: Schäffer-Poeschel.
- BERNIEN, M. (1997). Anforderungen an eine qualitative und quantitative Darstellung der beruflichen Kompetenzentwicklung. In: QUEM (Hrsg.), *Kompetenzentwicklung '97* (S. 17-83). Münster: Waxmann.
- BIEN, W. (2003). Risiko – Gefahr oder Chance. Ist das Risiko jung und männlich? Unveröff. Vortragsmanuskript vom 21.11.2003. Bad Boll: Evangelische Akademie.
- BÖNNINGER, J., KAMMLER, K., STURZBECHER, D. & WAGNER, W. (2005). Theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung in Europa. Recherchebericht. Dresden: TÜV | DEKRA arge tp 21.
- BÖNNINGER, J. & STURZBECHER, D. (2005). Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung. Ein Reformvorschlag für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 168*. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- BÖNNINGER, J. & STURZBECHER, D. (2005). Qualität der Fahrerlaubnisprüfung. Ein Reformvorschlag für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung. Bergisch-Gladbach: Wirtschaftsverlag NW.
- BORCHERS, W. (1976). Entwicklung des Fahrerlaubniswesens, insbesondere der Fahrerlaubnisse der Klasse 1, 2 und 3 (a und b). *Verkehrsdienst Nr. 60, Heft 9*, S. 261-269.
- BORTZ, J. & DÖRING, N. (2002). *Forschungsmethoden und Evaluation für Human- und Sozialwissenschaftler*, (3. Aufl.). Heidelberg: Springer.
- BRAUCKMANN, J., HÄHNEL, R. & MYLIUS, G. (2006). *Der Krafffahrersachverständige*. Bonn: Kirschbaum.
- BREUER, K. (2003). Diagnostik kaufmännischer Bildungsstandards. Entwicklungslinien und Ansprüche aus wirtschaftspädagogischer Sicht. Universität Mainz. www.wipaed.uni-mainz.de/breuer/Dateien/HBB2004-Diagnostik_kfm_Standards.pdf [05.04.2005].
- BRONFENBRENNER, U. (1981). *Die Ökologie der menschlichen Entwicklung. Natürliche und geplante Experimente*. Stuttgart: Klett-Cotta.
- BROWN, I. D. & GROEGER, J. A. (1988). Risk perception and decision taking during the transition between novice and experienced driver status. *Economics*, 31, 585, 597.
- BRUNSTEIN, J. C. (1986). *Gelernte Hilflosigkeit, Depression und Leistungsverhalten in Misserfolgssituationen*. Dissertation. Gießen: Justus-Liebig Universität.

- BUNDESANSTALT FÜR STRAßENWESEN (2003). Anforderungen an Träger von Technischen Prüfstellen (§69 FeV i.V. mit den §§10 und 14 des KfSachVG) der Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen der BASt vom 10.10.2003.
- CBR (2005). Bessere Prüfungsergebnisse bei weniger Unfällen. (Online). Verfügbar unter: http://www.cieca.be/ciecanews2005_du.pp [Stand: 2007-06-13].
- CLIFFORD, M.M. & WALSTER, E. (1973). Research note: The effect of physical attractiveness on teacher expectations. *Sociology of Education*, 46 (2), 248-258.
- CRICK, N. R. & DODGE, K. A. (1994). A review and reformulation of social information-processing mechanisms in children's social adjustment. *Psychological Bulletin*, 115, 74-101.
- DEKRA (2004). Kompendium zur Durchführung von Fahrerlaubnisprüfungen. Dresden: Technische Prüfstelle des DEKRA e.V.
- DEKRA (2007). Kompendium für aaSoP im Fahrschulwesen. Klettwitz: DEKRA Automobil GmbH.
- DIETRICH, P. S. & STURZBECHER, D. (2008). Weiterentwicklung der Professionalisierung der Sachverständigen auf dem Gebiet der Fahrerlaubnisprüfung. Dresden: TÜV | DEKRA arge tp 21.
- DION, K., BERSCHIED, E. & WALSTER, E. (1972). What is beautiful is good. *Journal of Personality and Social Psychology*, 24 (3), 285-290.
- DORSCH, F., HÄCKER, H. & STAPF, K. H. (Hrsg.). (1994). *Psychologisches Wörterbuch* (12. überarb. u. erw. Aufl.). Bern: Huber.
- DRÖSLER, J. (1965). Zur Methodik der Verkehrspsychologie. In: C. Graf Hoyos (Hrsg.): *Psychologie des Straßenverkehrs*. Bern: Huber.
- EBBINGHAUS, M. & SCHMIDT, J. U. (1999). Prüfungsmethoden und Aufgabenarten. Bielefeld: Bertelsmann.
- ELDER, G. & CASPI, A. (1991). Lebensverläufe im Wandel der Gesellschaft: soziologische und psychologische Perspektiven. In: A. Engfer et al., *Zeit für Kinder! Kinder in Familie und Gesellschaft* (S. 32-60). Weinheim, Basel: Beltz.
- ERPENBECK, J. (Hrsg.). (2004). *Handbuch Kompetenzmessung in Unternehmen*. Stuttgart: Schäffer-Poeschel.
- ERPENBECK, J. & HEYSE, V. (1999). *Die Kompetenzbiographie*. Münster: Waxmann.
- FACK, D. (2000b). *Automobil, Verkehr und Erziehung. Motorisierung und Sozialisation zwischen Beschleunigung und Anpassung 1885-1945*. Opladen: Leske + Budrich.
- FASSNACHT, G. (1995). *Systematische Verhaltensbeobachtung. Eine Einführung in die Methodologie und Praxis*. Stuttgart: Reinhardt.
- FISSENI, H.-J. (2004). *Lehrbuch der psychologischen Diagnostik*. 3. Auflage. Göttingen: Hogrefe.
- FITTKAU, B. (1969). Dimensionen des Lehrerverhaltens und ihre Bedeutung für die Auslösung von Angst und Sympathie bei Schülern. *Zeitschrift für Entwicklungspsychologie und Pädagogische Psychologie*, 1, 77-92.
- FITTKAU, B. (1978). Ratingskalen in der pädagogischen Beurteilung. In K. J. Klauer (Hrsg.), *Handbuch der Pädagogischen Diagnostik*, Band 3 (S. 727-747). Düsseldorf: Schwan.
- FOURNIER, H. (1901). *Wie man fahren soll*. Allgemeine Automobil-Zeitung, 2, 47 S. 6-7.
- FRANKE, G. (2005). *Facetten der Kompetenzentwicklung*. Schriftenreihe des Bundesinstituts für Berufsbildung. Bielefeld: Bertelsmann.
- FREY, A. (1999). *Aufbau beruflicher Handlungskompetenz – Theoretische Vorstellungen und diagnostisches Instrumentarium*. *Empirische Pädagogik*, 13 (1), 29-56.

- FREY, A., BALZER, L. & RENOLD, U. (2002). Entwicklung, Diagnose und Darstellung beruflicher Kompetenzen in der Grundausbildung. Ergänzungen zur Fachzeitschrift für Berufsberatung, Berufsbildung und Arbeitsmarkt. PANORAMA@WEB
- FRICKE, R. (1974). Kriteriumsorientierte Leistungsmessung. Stuttgart: Kohlhammer.
- GLOWALLA, P. (1999). Die Fahrerlaubnisprüfung. Unveröff. Vortragsmanuskript vom 20.02.1999. Hamburg: Jahreshauptversammlung des Fahrlehrerverbandes Hamburg.
- GRATTENTHALER, H., KRÜGER, H.-P. & SCHOCH, S. (2007). Berichtsentwurf Bedeutung der Fahrpraxis für den Kompetenzerwerb beim Fahrenlernen. Unveröffentlichter Ergebnisbericht vom Februar 2007 zum BAST-Forschungsprojekt FE82.232/2002 „Fahrpraxis und Kompetenzerwerb beim Fahrenlernen / Literaturstudie“. Würzburg: Interdisziplinäres Zentrum für Verkehrswissenschaften an der Universität Würzburg (IZVW).
- GRUBER, H. & MANDL, H. (1996). Das Entstehen von Expertise. In: J. Hoffmann & W. Kintsch (Hrsg.), Enzyklopädie der Psychologie, C/II/7, (S. 583-615). Göttingen: Hogrefe.
- GRUBER, H. & ZIEGLER, A. (Hrsg.). (2002). Expertiseforschung. Theoretische und methodische Grundlagen. Opladen: Westdeutscher Verlag.
- GUTHKE, J. (1990). Grundzüge der Testkonstruktion und Testauswertung. In: J. Guthke, H. R. Böttcher & L. Sprung (Hrsg.), Psychodiagnostik (S. 201-324). Berlin: Deutscher Verlag der Wissenschaften.
- HACKER, W. (1998). Allgemeine Arbeitspsychologie – Psychische Regulation von Arbeitstätigkeiten. Bern: Huber
- HAIDER, H. & FRENSCH, P. A. (1997). Lernmechanismen des kognitiven Fertigkeitserwerbs. Zeitschrift für Experimentelle Psychologie, 44, 521-560.
- HAMPEL, B. (1976). Die Führerscheinprüfung als Maßnahme der Selektion. Sektion Verkehrspsychologie im BDP, 8, S. 100-111.
- HAMPEL, B. (1976b). Möglichkeiten zur Objektivierung der praktischen Fahrprüfung. Referat 21. Fortbildungsveranstaltung Sektion Verkehrspsychologie, Bund Deutscher Psychologen, Hannover 1.10.1976.
- HAMPEL, B. (1977). Möglichkeiten zur Standardisierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Bericht zum Forschungsauftrag 7516 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Köln: Technischer Überwachungs-Verein Rheinland e.V.
- HAMPEL, B. (1977a). Erprobung eines audiovisuellen Prüfungssystems des TÜV Rheinland – Ergebnisse und Konsequenzen. Schriftenreihe des Medizinisch-Psychologischen Instituts des TÜV Rheinland: Mensch – Fahrzeug – Umwelt, Bd. 4, Entwicklung und Konzepte für die Fahrerlaubnisprüfung (S. 57-91). Köln: TÜV Rheinland.
- HAMPEL, B. (1985). Neuere Entwicklungen der Fahrerlaubnisprüfung aus psychologischer Sicht. In A. Schorr (Hrsg.), Bericht über den 13. Kongress für angewandte Psychologie, (S. 307-310). Bonn: Deutscher Psychologen Verlag.
- HAMPEL, B. & KÜPPERS, F. (1982). Ermittlung der an Fahrprüfungsorte zu stellenden Anforderung. Bericht zum FA 7516 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Köln: TÜV Rheinland.
- HAMPEL, B., STURZBECHER, D., MÖNCH, M., TRAUTSCH, J., WAGNER, W. & WEIßE, B. (2008). Die Fahrerlaubnisprüfung als wissenschaftliche Gestaltungsaufgabe. In: D. Sturzbecher, J. Bönninger & K. Kammler (Hrsg.). Die Geschichte der Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland. Dresden: TÜV | DEKRA arge tp 21.
- HAMPEL, B., STURZBECHER, D., MÖNCH, M., TRAUTSCH, J., WAGNER, W. & WEIßE, B. (2008). Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Methodische Grundlagen und Möglichkeiten der Weiterentwicklung. Dresden: TÜV | DEKRA arge tp 21.
- HANNEN, P., HARTJE, W. & SKRECZEK, W. (1998). Beurteilung der Fahreignung nach Hirnschädigung. Nervenarzt, 10, 864-872.

- HATAKKA, M., KESKINEN, E., GREGERSEN, N.P. & GLAD, A. (1999). Theories and aims of educational and training measures. In: S. Siegrist (Hrsg.), *Driver training testing and licensing-towards theory based management of young drivers injury risk in road traffic (Results of EU-Project GADGET, Workpackage 3, BFU-Report 40, S. 13-48)*. Bern: Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung.
- HAVIGHURST, R. J. (1982). *Developmental Tasks and Education (7th ed.)*. New York: Longman.
- HEILER, G. L. & JAGOW, J. F. (2002). *Führerschein. Aktuelle Informationen über das Fahrerlaubnisrecht*. München: Vogel.
- HEINRICH-BÖLL-STIFTUNG (2004). *Selbständig lernen – Bildung stärkt Zivilgesellschaft. 6 Empfehlungen der Bildungskommission der Heinrich-Böll-Stiftung*. Weinheim, Basel: Beltz.
- HELLER, F. (1973). *Die Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle in der Bundesrepublik Deutschland. Zusammenfassender Bericht der Forschungsgruppe „Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle in der BRD 1970/71“*. Köln: Bundesanstalt für Straßenwesen.
- HIRSCHBERGER, M. (1975). *Vortrag auf der Jahreshauptversammlung des Fahrlehrerverbandes, unveröff. Manuskript*. Köln: TÜV Rheinland.
- HÖDER, J., TAUSCH, R. & WEBER, A. (1979). *Die Qualität der Schülerbeiträge im Unterricht und ihr Zusammenhang mit drei personenzentrierten Haltungen ihrer Lehrer. Zeitschrift für Entwicklungspsychologie und Pädagogische Psychologie, 11, 232-243*.
- HOFMANN, G. (1975). *Ergebnisse der elektronischen Datenverarbeitung von Fahrerlaubnisprüfungen*. In: *Krautfahrer und Führerschein, 17: TÜV Bayern*.
- INGENKAMP, K. (1997). *Lehrbuch der Pädagogischen Diagnostik*. Weinheim: Beltz.
- JACOBS, B. & STRITTMATTER, P. (1979). *Der schulängstliche Schüler*. München: Urban & Schwarzenberg.
- JANISZEWSKI, H. (2007). *Einführung in das Straßenverkehrsrecht (in StVR, Beck-Texte)*
- JENSCH, M., SPOERER, E. & UTZELMANN, H. D. (1977). *Verkehrsverhaltenslehre. BAST-Bericht FP 7515 Didaktische Verknüpfung von StVO und Gefahrenlehre zur Verbesserung des theoretischen Fahrunterrichts*.
- KANNING, U. P. (2004). *Standards der Personal-diagnostik*. Göttingen: Hogrefe.
- KAUFFELD, S. & GROTE, S. (2002). *Kompetenz – ein strategischer Wettbewerbsfaktor. Personal, 11, 30-32*.
- KIRCHLER, E. (1999). *Wirtschaftspsychologie: Grundlagen und Anwendungsfelder der ökonomischen Psychologie*. Göttingen: Hogrefe.
- KÖTTER, S. & NORDMANN, E. (1987). *Diagnostische Beobachtungsverfahren*. In: M. Cierpka (Hrsg.), *Familiendiagnostik*. Berlin: Springer.
- KROHNE, H. W. (1996). *Angst und Angstbewältigung*. Stuttgart: Kohlhammer.
- KROJ, G. (1977). *Führerscheinprüfung – Differentialdiagnose oder lehrzielorientierte Messung. Entwicklungen und Konzept für die Fahrerlaubnisprüfung*.
- KROJ, G. (1999). *Akkreditierung von Fahrerlaubnisprüfstellen in Deutschland. Vortrag auf dem CIECA-Kongress, Berlin*.
- KROJ, G. & PFEIFFER, G. (1973). *Der Kölner Fahrverhaltens-Test (K-V-F-T). Faktor Mensch im Verkehr, Heft 21*.
- LAZARUS, R. S. (1966). *Psychological stress and the coping process*. New York: Mc Graw Hill.
- LAZARUS, R. S. & COHEN, J. B. (1978). *Environmental stress*. In: J. Altmann & J. F. Wohlwill (Eds.), *Human behavior and the environment: Current theory and research (90-128)*, New York: Plenum.

- LAZARUS, R. S. & LAUNIER R. (1978). Stress-related transactions between persons and environment. In: L. A. Pervin & M. Lewis (Eds.) *Perspective in interactional psychology* (287-327), New York: Plenum.
- LEUTNER, D. & BRÜNKEN, R. (2002). Lehr- lernpsychologische Grundlagen des Erwerbs von Fahr- und Verkehrskompetenzen. In: *Zweite Internationale Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen“*. S. 76- 87. Bergisch-Gladbach: Wirtschaftsverlag NW.
- LIENERT, G. A. (1961). *Testaufbau und Testanalyse*. Weinheim: Psychologie Verlags Union.
- LIENERT, G. A. (1969). *Testaufbau und Testanalyse*. Weinheim: Beltz.
- LIENERT, G.A. & RAATZ, U. (1998). *Testaufbau und Testanalyse*. Weinheim: Psychologie Verlags Union.
- LOGAN, G. D. (1988). Toward an instance theory of automatization. *Psychological Review*, 95, 492-527.
- MAYCOCK, G. & FORSYTH, E. (1997). Cohort study of learn and novice drivers. Part 4. Novice driver accident in relation to methods of learning to drive, performance in the driving test and self assessed driving ability and behaviour (TRL Report 275). Crowthorne: Transport Research Laboratory.
- MCKENNA, F. P. & FARRAND, P. (1999). The role of automaticity in driving. In: G. B. Grayson (Ed.): *Behavioral Research in Road Safety IX*. PA 3524/99. Transport Research Laboratory. Crowthorne.
- MCKNIGHT, A. J., (1971). *The Development of Instructional Objectives for Driver Education through Analysis of Driver Task*. Psychological Aspects of Driver Behaviour, Vol. II.
- MCKNIGHT, A. J., & ADAMS, B. B. (1970). *Driver Education Task Analysis, Vol. I: Task Descriptions*.
- MIETZEL, G. (1998). *Pädagogische Psychologie des Lernens und Lehrens*. Göttingen: Hogrefe.
- MÖRL, S., KLEUTGES, CH. & ROMPE, K. (2008). Die Entwicklung der Fahrerlaubnisprüfung in der Bundesrepublik 1989. In: D. Sturzbecher, J. Bönninger & K. Kammler (Hrsg.). *Die Geschichte der Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland*. Dresden: TÜV | DEKRA arge tp 21.
- MOWRER, O. H. (1939). A stimulus-response analysis of anxiety and its role as a reinforcing agent. *Psychological Review*, 46, 553-565.
- MUDERS, W. (2000). Handlungskompetenz als Prüfungsinhalt. *Der Ausbilder*, 6, 4-7.
- MUTHIG, K.-P. (1990). Informationsaufnahme und Informationsverarbeitung. *Enzyklopädie der Psychologie*, D III, 2, 92-120.
- OSTWALD, K. (1931). Jung-Deutschland und die Kraftfahrt. *Allgemeine Automobil-Zeitung* 32 (8), S. 40.
- RASMUSSEN, J. (1986). *Information processing and human-machine interaction. An approach to cognitive engineering*. New York: North Holland.
- RENKL, A. (2001). Träges Wissen. In D.H. Rost (Hrsg.), *Handwörterbuch Pädagogische Psychologie* (S. 717-721). Beltz: PVU.
- ROGERS, C. R. (1973). *Die klientbezogene Gesprächstherapie*. München: Kindler.
- ROTH, H. (1971). *Pädagogische Anthropologie Band II. Entwicklung und Erziehung*. Hannover: Hermann Schroedel Verlag.
- SACHER, W. (1996). *Prüfen – Beurteilen – Benoten*. Bad Heilbrunn: Verlag Julius Klinkhardt.
- SACKETT, P.R., ZEDECK, S. & FOGLI, L. (1988). Relations between measures of typical and maximum job performance. *Journal of Applied Psychology*, 73, 482-486.
- SAGBERG, F. (2005). Practical use of hazard perception tests for drivers. TØI report 772. Oslo: TØI.
- SHELLHAS, B. (1993). *Struktur und Entwicklung von Ängstlichkeit in Kindheit und Jugend*. Berlin: Sigma

- SCHMIDT, F. L. & HUNTER, J.E. (1998). The validity and utility of selection methods in personnel psychology: practice and theoretical implications of 85 years of research findings. *Psychological Bulletin*, 124, 262-274.
- SCHMIDT, J. U., LEIBENATH, N., KIEL, K.-H., FRANK, I., SCHLAF, A., POLIFKA, B., BACKHAUS, J., KÖSTER, L., KOWALEWSKI-BRÜWER, A., HELMOLD-KOCH, J. & EBBINGHAUS, M. (2000). Auf dem Weg zu einer neuen Ordnung im Prüfungswesen? *Berufsbildung*, 65, 3-34.
- SCHNEIDER, W. (1977). Bestandsaufnahme und Entwicklungsaspekte der Fahrerlaubnisprüfung. In: *Entwicklungen und Konzepte für die Fahrerlaubnisprüfung*. Köln: TÜV Rheinland.
- SCHUBERT, & EDLER (1965). Die Auswirkung von Konstitution und Persönlichkeit auf die Unfallgefährdung im Verkehr. *Methoden zur Begutachtung des Fahrverhaltens*. FA des Bund.Min. f. Gesundheitswesen
- SCHULER, H. (2001). *Lehrbuch der Personalpsychologie*. Göttingen: Hogrefe.
- SCHWARZER, R. (1987). *Streß, Angst und Hilflosigkeit. Die Bedeutung von Kognitionen und Emotionen bei der Regulation von Belastungssituationen*. Stuttgart: Kohlhammer.
- SCHWENKMEZGER, P. (1985). *Modell der Eigenschafts- und Zustandsangst*. Göttingen: Hogrefe.
- SEILER, R. (2000). The intentional link between environment and action in the acquisition of skill. *International Journal of Sport Psychology*, 31, 496-514.
- SEKRETARIAT DER STÄNDIGEN KONFERENZ DER KULTUSMINISTER (2000). *Handreichungen für die Erarbeitung von Rahmenlehrplänen der Kultusministerkonferenz (KMK) für den berufsbezogenen Unterricht in der Berufsschule und ihre Abstimmung mit Ausbildungsordnungen des Bundes für anerkannte Ausbildungsberufe*. www.kultusminister-konferenz.de/doc/publ/handreich.pdf [04.05.2005]
- SELIGMAN, M. E. P. (1979). *Erlernte Hilflosigkeit*. München: Urban & Schwarzenberg.
- SHIFFRIN, R. M. & SCHNEIDER, W. (1977). Controlled and automatic human information processing: II. Perceptual learning, automatic attending, and a general theory. *Psychological Review*, 84, 127-190.
- SIEGRIST, S. (1999). Driver training, testing and licensing – towards theory-based management of young driver's injury risk in road traffic (Results of EU-project GADGET, Work Package 3, bfu-Report 40). Bern: Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung.
- SNYDER, M., TANKE, E. D. & BERSCHIED, E. (1977). Social perception and interpersonal behavior: On the self-fulfilling nature of social stereotypes. *Journal of Personality and Social Psychology*, 35 (9), 656-666.
- SPIELBERGER, C. D. (1975). Anxiety: State-Trait-Process. In C. D. Spielberger & I. G. Sarason (Eds.) *Stress and anxiety*, Vol.1 (115-144). Washington: Hemisphere.
- STATISTISCHES BUNDESAMT (2007). *Verunglückte bei Straßenverkehrsunfällen 2006 nach Art der Verkehrsbeteiligung und Verletzungsschwere*.
- STATISTISCHES LANDESAMT DES FREISTAATES SACHSEN (2004). *Fehlverhalten der Führer von Kraftfahrzeugen nach Dauer der Fahrerlaubnis, Ortslage und Unfallkategorien 2003*.
- STRITTMATTER, P. (1993). *Schulangstreduktion: Abbau von Angst in schulischen Leistungssituationen*. Neuwied: Luchterhand.
- STROTHMANN, D. (2008). *Lenkerschule für Pioniere*. Rhein-Sieg-Rundschau v. 30.7.2008.
- STURZBECHER, D. (2004). (Hrsg.). *Manual für die pädagogisch qualifizierte Fahrschulüberwachung*. Potsdam: Universität.

- STURZBECHER, D. (2008). Methodische Grundlagen der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung. In: D. Sturzbecher, J. Bönninger & M. Rüdel (Hrsg.). Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Methodische Grundlagen und Möglichkeiten der Weiterentwicklung. Dresden: TÜV | DEKRA arge tp 21.
- STURZBECHER, D. & FREYTAG, R. (1999). Ein Vergleich elterlicher und kindlicher Einschätzungen der Eltern-Kind-Interaktion und ihres entwicklungsprognostischen Wertes. Zeitschrift für Entwicklungspsychologie und Pädagogische Psychologie, 31 (1), 32-44.
- STURZBECHER, D., BÖNNINGER, J. & KAMMLER, K. (Hrsg.). Die Geschichte der Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland. Dresden: TÜV | DEKRA arge tp 21
- STURZBECHER, D., BÖNNINGER, J. & RÜDEL, M. (2008). Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Methodische Grundlagen und Möglichkeiten der Weiterentwicklung. Dresden: TÜV | DEKRA arge tp 21.
- STURZBECHER, D., HERMANN, U., KAMMLER, K. & SCHELLHAS, B. (2004). Beobachtungsinventar und Checkliste zur Erfassung der Qualität der praktischen Fahrschulbildung.
- STURZBECHER, D., KAMMLER, K. & BÖNNINGER, J. (2005). Möglichkeiten für eine optimierte Aufgabengestaltung bei der computergestützten Fahrerlaubnisprüfung. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 51, 3, 131-134.
- STURZBECHER, D., MÖNCH, M., KISSIG, S. & MARSCHALL, M. (2008). Die Entwicklung der Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland von den Anfängen bis 1945. In: D. Sturzbecher, J. Bönninger & K. Kammler (Hrsg.). Die Geschichte der Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland. Dresden: TÜV | DEKRA arge tp 21.
- STURZBECHER, D. & MÖRL, S. (2008). Methodensystem zur Erfassung der Zufriedenheit mit der Fahrerlaubnisprüfung. Dresden: TÜV | DEKRA arge tp 21.
- STURZBECHER, D., PETZHOLTZ, W., LIEBERMANN, F. & WESTPHAL, J. (2008). Die Entwicklung der Fahrerlaubnisprüfung in der DDR bis 1989. In: D. Sturzbecher, J. Bönninger & K. Kammler (Hrsg.). Die Geschichte der Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland. Dresden: TÜV | DEKRA arge tp 21.
- SWOBODA, G. (2001). Das Kraftfahrt-Bundesamt und seine Vorgängerbehörden im Wandel der Zeit. Flensburg.
- SWOV (2007). SWOV Fact sheet Hazard Perception. Leidschendam: SWOV.
- TINNEFELD, T. (2002). Prüfungsdidaktik: Zur Fundierung einer neuen wissenschaftlichen Disziplin – am Beispiel der modernen Fremdsprachen. Aachen: Shaker.
- TISCHENDORF, F. (1984). Zur Effektivierung der Fahrschulbildung in den Phasen Fahrtrainer und Autodrom. In: Forschungsheft zur Verkehrssicherheit. Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ Dresden, 15, S. 77-85.
- TÜV | DEKRA arge tp 21 (2004a). Ergebnisprotokoll der Fachtagung „Praktische Fahrerlaubnisprüfung am 18. Mai 2004 in München. Unveröffentlicht. Dresden: TÜV | DEKRA arge tp 21.
- TÜV | DEKRA arge tp 21 (2004b). Qualität der Fahrerlaubnisprüfung. Konzept zur Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Unveröffentlicht. Dresden: TÜV | DEKRA arge tp 21.
- TÜV | DEKRA arge tp 21 (2008). Handbuch zum Fahrerlaubnisprüfungssystem (Theorie). Dresden: TÜV | DEKRA arge tp 21.
- TWISK, D. A. M. (1996). Bedingungen der Fahrerlaubnis für Fahranfänger/Fahranfängerinnen und ihr Beitrag zur Verkehrssicherheit im Rahmen der psychologischen, sozialen und kulturellen Entwicklung von Jugendlichen. Leidschendam, Niederlande.
- WEBSEITE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS (2005); http://www.europarl.eu.int/news/public/story_page/062-1004-255-9-37-910-10050819STOo1003-2005-12-09-2005/default_de.htm

- WEINERT, F. E. (1998). Neue Unterrichtskonzepte zwischen gesellschaftlichen Notwendigkeiten, pädagogischen Visionen und psychologischen Möglichkeiten. In: Bayerisches Staatsministerium für Unterricht, Kultus, Wissenschaft und Kunst (Hrsg.), Wissen und Werte für die Welt von morgen (Dokumentation Bildungskongress. S. 101-125). München.
- WEINERT, F. E. (1999). Konzepte der Kompetenz. Gutachten zum OECD Projekt „Definition and Selection of Competencies: Theoretical and Conceptual Foundations (DeSeCo)“. Neuchâtel, Schweiz: Bundesamt für Statistik.
- WEINERT, F. E. (2001). Vergleichende Leistungsmessung in Schulen – eine umstrittene Selbstverständlichkeit. In: F. E. Weinert (Hrsg.), Leistungsmessungen in Schulen (S. 17-31). Weinheim, Basel: Beltz.
- WICKENS C. (2000). Engineering psychology and human performance. Upper Saddle River, NJ: Prentice Hall.
- WILLMES-LENZ, G. (2004). EU-Projekt BASIC – europäische Standards für die Fahrausbildung. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 50, 4, 204-205.
- WINE, J. D. (1980). Cognitive-attentional theory of test-anxiety. In I. G. Sarason (Ed.), Test anxiety: Theory, research, and applications (pp. 349-385). Hillsdale: Erlbaum.
- ZUSCHLAG, B. (1977). Reliabilität von Fahrprobenmerkmalen. Hamburg: Böttger.

Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt
für Straßenwesen

Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

2003

- M 148: **Moderne Verkehrssicherheitstechnologie – Fahrdaten-speicher und Junge Fahrer**
Heinzmann, Schade € 13,50
- M 149: **Auswirkungen neuer Informationstechnologien auf das Fahrverhalten**
Färber, Färber € 16,00
- M 150: **Benzodiazepine: Konzentrationen, Wirkprofile und Fahr-tüchtigkeit**
Lutz, Strohbeck-Kühner, Aderjan, Mattern € 25,50
- M 151: **Aggressionen im Straßenverkehr**
Maag, Krüger, Breuer, Benmimoun, Neunzig, Ehmanns € 20,00
- M 152: **Kongressbericht 2003 der Deutschen Gesellschaft für Ver-kehrsmmedizin e. V.** € 22,00
- M 153: **Grundlagen streckenbezogener Unfallanalysen auf Bun-desautobahnen**
Pöppel-Decker, Schep#ers, Koßmann € 13,00
- M 154: **Begleitetes Fahren ab 17 – Vorschlag zu einem fahrpraxisbezogenen Maßnahmenansatz zur Verringerung des Unfallri-sikos junger Fahranfängerinnen und Fahranfänger in Deutschland**
Projektgruppe „Begleitetes Fahren“ € 12,50

2004

- M 155: **Prognosemöglichkeiten zur Wirkung von Verkehrssicher-heitsmaßnahmen anhand des Verkehrszentralregisters**
Schade, Heinzmann € 17,50
- M 156: **Unfallgeschehen mit schweren Lkw über 12 t**
Assing € 14,00
- M 157: **Verkehrserziehung in der Sekundarstufe**
Weishaupt, Berger, Saul, Schimunek, Grimm, Pleßmann,
Zügenrucker € 17,50
- M 158: **Sehvermögen von Kraftfahrern und Lichtbedingungen im nächtlichen Straßenverkehr**
Schmidt-Clausen, Freiding € 11,50
- M 159: **Risikogruppen im VZR als Basis für eine Prämiendif-ferenzierung in der Kfz-Haftpflicht**
Heinzmann, Schade € 13,00
- M 160: **Risikoorientierte Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haft-pflichtversicherung – Erfahrungen und Perspektiven**
Ewers(t), Growitsch, Wein, Schwarze, Schwintowski € 15,50
- M 161: **Sicher fahren in Europa – 5. Symposium** € 19,00
- M 162: **Verkehrsteilnahme und -erleben im Straßenverkehr bei Krankheit und Medikamenteneinnahme**
Holte, Albrecht € 13,50
- M 163: **Referenzdatenbank Rettungsdienst Deutschland**
Kill, Andrä-Welker € 13,50
- M 164: **Kinder im Straßenverkehr**
Funk, Wasilewski, Eilenberger, Zimmermann € 19,50

2005

- M 165: **Förderung der Verkehrssicherheit durch differenzierte An-sprache junger Fahrerinnen und Fahrer**
Hoppe, Tekaas, Woltring € 18,50
- M 166: **Förderung des Helmtragens Rad fahrender Kinder und Jugendlicher – Analyse der Einflussfaktoren der Fahrradhelmut-zung und ihrer altersbezogenen Veränderung**
Schreckenber, Schlittmeier, Ziesenitz € 16,00
- M 167: **Fahrausbildung für Behinderte**
Zawatzky, Dorsch, Langfeldt, Lempp, Mischau € 19,00
- M 168: **Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung – Ein Reformvor-schlag für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung**
Bönninger, Sturzbecher € 22,00
- M 169: **Risikoanalyse von Massenunfällen bei Nebel**
Debus, Heller, Wille, Dütschke, Normann, Placke,
Wallentowitz, Neunzig, Benmimoun € 17,00
- M 170: **Integratives Konzept zur Senkung der Unfallrate junger Fahrerinnen und Fahrer – Evaluation des Modellversuchs im Land Niedersachsen**
Stiensmeier-Pelster € 15,00
- M 171: **Kongressbericht 2005 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. – 33. Jahrestagung** € 29,50
- M 172: **Das Unfallgeschehen bei Nacht**
Lerner, Albrecht, Evers € 17,50
- M 173: **Kolloquium „Mobilitäts-/Verkehrserziehung in der Sekundar-stufe“** € 15,00
- M 174: **Verhaltensbezogene Ursachen schwerer Lkw-Unfälle**
Evers, Auerbach € 13,50

2006

- M 175: **Untersuchungen zur Entdeckung der Drogenfahrt in Deutschland**
Iwersen-Bergmann, Kauert € 18,50
- M 176: **Lokale Kinderverkehrssicherheitsmaßnahmen und -pro-gramme im europäischen Ausland**
Funk, Faßmann, Zimmermann, unter Mitarbeit von Wasilewski,
Eilenberger € 15,00
- M 177: **Mobile Verkehrserziehung junger Fahranfänger**
Krampe, Großmann € 15,50
- M 178: **Fehlerhafte Nutzung von Kinderschutzsystemen in Pkw**
Fastenmeier, Lehnig € 15,00
- M 179: **Geschlechtsspezifische Interventionen in der Unfallprä-vention**
Kleinert, Hartmann-Tews, Combrink, Allmer, Jüngling,
Lobinger € 17,50
- M 180: **Wirksamkeit des Ausbildungspraktikums für Fahrlehrer-anfänger**
Friedrich, Brünken, Debus, Leutner, Müller € 17,00
- M 181: **Rennspiele am Computer: Implikationen für die Ver-kehrssicherheitsarbeit – Zum Einfluss von Computerspielen mit Fahrzeugbezug auf das Fahrverhalten junger Fahrer**
Vorderer, Klimmt € 23,00
- M 182: **Cannabis und Verkehrssicherheit – Mangelnde Fahreig-nung nach Cannabiskonsum: Leistungsdefizite, psychologische Indikatoren und analytischer Nachweis**
Müller, Topic, Huston, Strohbeck-Kühner, Lutz,
Skopp, Aderjan € 23,50
- M 183: **Hindernisse für grenzüberschreitende Rettungsein-sätze**
Pohl-Meuthen, Schäfer, Gerigk, Moecke,
Schlechtriemen € 17,50

2007

- M 184: Verkehrssicherheitsbotschaften für Senioren – Nutzung der Kommunikationspotenziale im allgemeinmedizinischen Behandlungsaltag
Kocherscheid, Rietz, Poppelreuter, Riest, Müller, Rudinger, Engin € 18,50
- M 185: 1st FERSI Scientific Road Safety Research-Conference
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann kostenpflichtig unter www.nw-verlag.de heruntergeladen werden € 24,00
- M 186: Assessment of Road Safety Measures
Erstellt im Rahmen des EU-Projektes ROSEBUD (Road Safety and Environmental Benefit-Cost and Cost-Effectiveness Analysis for Use in Decision-Making) € 16,00
- M 187: Fahrerlaubnisbesitz in Deutschland
Kalinowska, Kloas, Kuhfeld € 15,50
- M 188: Leistungen des Rettungsdienstes 2004/05 – Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 2004 und 2005
Schmiedel, Behrendt € 15,50
- M 189: Verkehrssicherheitsberatung älterer Verkehrsteilnehmer – Handbuch für Ärzte
Henning € 15,00
- M 190: Potenziale zur Verringerung des Unfallgeschehens an Haltestellen des ÖPNV/ÖPSV
Baier, Benthaus, Klemps, Schäfer, Maier, Enke, Schüller € 16,00
- M 191: ADAC/BAST-Symposium "Sicher fahren in Europa" – Referate des Symposiums vom 13. Oktober 2006 in Baden-Baden
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann kostenpflichtig unter www.nw-verlag.de heruntergeladen werden. € 24,00

2008

- M 192: Kinderunfallatlas
Neumann-Opitz, Bartz, Leipnitz € 14,50
- M 193: Alterstypisches Verkehrsrisiko
Schade, Heinzmann € 14,50
- M 194: Wirkungsanalyse und Bewertung der neuen Regelungen im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe
Debus, Leutner, Brünken, Skottke, Biermann € 14,50
- M 195: Kongressbericht 2007 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM e.V.) – zugleich 50-jähriges Jubiläum der Fachgesellschaft DGVM – 34. Jahrestag € 28,00
- M 196: Psychologische Rehabilitations- und Therapiemaßnahmen für verkehrsauffällige Kraftfahrer
Follmann, Heinrich, Corvo, Mühlensiep, Zimmermann, Klipp, Bornewasser, Glitsch, Dünkel € 18,50
- M 197: Aus- und Weiterbildung von Lkw- und Busfahrern zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
Frühauf, Roth, Schygulla € 15,50
- M 198: Fahreignung neurologischer Patienten – Untersuchung am Beispiel der hepatischen Enzephalopathie
Knoche € 15,00

2009

- M 199: Maßnahmen zur Verbesserung der visuellen Orientierungsleistung bei Fahranfängern
Müsseler, Debus, Huestegge, Anders, Skottke € 13,50
- M 200: Entwicklung der Anzahl Schwerverletzter infolge von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland
Liefering € 13,50
- M 201: Bedeutung der Fahrpraxis für den Kompetenzerwerb beim Fahrenlernen
Grattenthaler, Krüger, Schoch € 20,00

- M 202: Computergestützte Medien und Fahrsimulatoren in Fahrausbildung, Fahrerweiterbildung und Fahrerlaubnisprüfung
Weiß, Bannert, Petzoldt, Krems € 16,00
- M 203: Testverfahren zur psychometrischen Leistungsprüfung der Fahreignung
Poschadel, Falkenstein, Pappachan, Poll, Willmes von Hinckeldey € 16,50
- M 204: Auswirkungen von Belastungen und Stress auf das Verkehrsverhalten von Lkw-Fahrern
Evers € 21,00
- M 205: Das Verkehrsquiz – Evaluationsinstrumente zur Erreichung von Standards in der Verkehrs-/Mobilitätserziehung der Sekundarstufe
Heidemann, Hufgard, Sindern, Riek, Rudinger € 16,50

2010

- M 206: Profile im Straßenverkehr verunglückter Kinder und Jugendlicher
Holte € 18,50
- M 207: ADAC/BAST-Symposium "Sicher fahren in Europa"
nur als CD erhältlich € 24,00
- M 208: Volkswirtschaftliche Kosten durch Straßenverkehrsunfälle in Deutschland
Baum, Kranz, Westerkamp € 18,00
- M 209: Unfallgeschehen auf Landstraßen – Eine Auswertung der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik
Heinrich, Pöppel-Decker, Schönebeck, Ulitzsch € 17,50
- M 210: Entwicklung und Evaluation eines Screening-Tests zur Erfassung der Fahrkompetenz älterer Kraftfahrer (SCREEMO)
Engin, Kocherscheid, Feldmann, Rudinger € 20,50
- M 211: Alkoholverbot für Fahranfänger
Holte, Assing, Pöppel-Decker, Schönebeck € 14,50
- M 212: Verhaltensanweisungen bei Notsituationen in Straßentunneln
Färber, Färber € 19,00
- M 213: Begleitetes Fahren ab 17 Jahre – Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs
Funk, Grüniger, Dittrich, Goßler, Hornung, Kreßner, Libal, Limberger, Riedel, Schaller, Schilling, Svetlova € 14,50
- M 214: Fortbildung für Fahranfänger
Sindern, Rudinger (in Vorbereitung)
- M 215: Praktische Fahrerlaubnisprüfung – Grundlagen und Optimierungsmöglichkeiten
Methodische Grundlagen und Möglichkeiten der Weiterentwicklung
Sturzbecher, Bönninger, Rüdell et al. € 23,50

Alle Berichte sind zu beziehen beim:

Wirtschaftsverlag NW
Verlag für neue Wissenschaft GmbH
Postfach 10 11 10
D-27511 Bremerhaven
Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0
Telefax: (04 71) 9 45 44 77
Email: vertrieb@nw-verlag.de
Internet: www.nw-verlag.de

Dort ist auch ein Kompletverzeichnis erhältlich.