

Anlagen

**zum Abschlussbericht
Projekt „Optimierung der Praktischen
Fahrerlaubnisprüfung“
FP 82.345/2008**

- Anlage 1: Entwurf zum Fahraufgabenkatalog für die optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung
- Anlage 2: Entwurf „Handbuch zum Fahrerlaubnisprüfungssystem (Praxis)“



Entwurf zum Fahraufgabenkatalog für die optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung

Erarbeitet von der Arbeitsgruppe „Fahraufgaben“
im Rahmen des BAST-Projekts FP 82.345/2008
„Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung“



(Stand: 28.02.2012)

IMPRESSUM

Titel: Entwurf zum Fahraufgabenkatalog für die optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung.

Autoren/Mitwirkende: Michael Bahr (BASt)
Arne Böhne (TÜV Rheinland)
Gerhard von Bressensdorf (BVF)
Peggy Frommann (IFK)
Peter Glowalla (BVF)
Marcellus Kaup (TÜV SÜD)
Christoph Kleutges (TÜV Rheinland)
Susann Mörl (IPV)
Michael Palloks (IFK)
Dr. Wilhelm Petzholtz (TÜV I DEKRA arge tp21)
Rolf Radermacher (TÜV NORD)
Mathias Rüdell (TÜV I DEKRA arge tp21)
Dr. Andreas Schmidt (DEKRA)
Stefan Sick (Bundeswehr – Zentrale Militärkraftfahrtstelle)
Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher (Universität Potsdam)
André Wagner (IFK)

Inhalt

Fahraufgabe 1: Fahrstreifenwechsel/Ein- und Ausfädelungsstreifen	4
Fahraufgabe 2: Vorbeifahren/Überholen	14
Fahraufgabe 3: Kurven/Verbindungsstrecken	21
Fahraufgabe 4: Kreuzungen/Einmündungen	28
Fahraufgabe 5: Kreisverkehr.....	39
Fahraufgabe 6: Bahnübergang/Straßenbahnen	43
Fahraufgabe 7: Haltstellen/Fußgänger	49
Fahraufgabe 8: Radfahrer.....	58

Fahraufgabe 1: Fahrstreifenwechsel/Ein- und Ausfädelungsstreifen

1. **Name der Fahraufgabe:** (1.1) Durchführen von Fahrstreifenwechsel sowie Befahren von (1.2) Ein- und (1.3) Ausfädelungsstreifen

2. Allgemeine Beschreibung

2.1 Definition:

Bei der Teilfahraufgabe 1.1 handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen der Bewerber auf einer Fahrbahn mit mehreren Fahrstreifen in eine Richtung einen Fahrstreifenwechsel durchführt. (Abbiege- und Überholvorgänge werden in separaten Fahraufgaben beschrieben.)

Bei der Teilfahraufgabe 1.2 handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen der Bewerber den Einfädelungsstreifen zum Auffahren auf Autobahnen oder autobahnähnlichen Straßen benutzt, um sich in den ggf. fließenden Verkehr auf der durchgehenden Fahrbahn einzuordnen.

Bei der Teilfahraufgabe 1.3 handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen der Bewerber den Ausfädelungsstreifen zum Ausfahren von Autobahnen oder autobahnähnlichen Straßen benutzt, um die durchgehende Fahrbahn zu verlassen (s. § 7a StVO).

2.2 Grundsätzlicher Handlungsalgorithmus

2.2.1. Durchführen von Fahrstreifenwechsel:

- Prüfen, ob ein Fahrstreifenwechsel erlaubt und zweckmäßig ist
- Prüfen, ob die Verkehrsumgebung einen Fahrstreifenwechsel zulässt (z. B. Verkehrsdichte auf dem Zielfahrstreifen, Signale anderer Verkehrsteilnehmer)
- Anpassen der Geschwindigkeit an die Verkehrsumgebung und die daraus resultierenden Anforderungen
- Einschätzen der Entwicklung der Verkehrssituation
- Beobachten, Anzeigen und Durchführen des Fahrstreifenwechsels
- Endgültige Positionierung und Geschwindigkeitsanpassung nach dem Fahrstreifenwechsel
- Prüfen, ob der Blinker ausgeschaltet ist

2.2.2. Befahren von Einfädelungsstreifen:

- Prüfen der Straßenführung (Gestaltung des Einfädelungsstreifens)
- Prüfen, ob und in welcher Weise ein Einfädeln gefahrlos möglich ist
- Beobachten des Verkehrs auf der durchgehenden Fahrbahn sowie des rückwärtigen und vorausfahrenden Verkehrs auf dem Einfädelungsstreifen
- Anzeigen und Umsetzen des Einfädelungsvorganges
- Anpassen der Geschwindigkeit entsprechend dem Verkehrsfluss auf der durchgehenden Fahrbahn
- Beobachten und Einschätzen der Entwicklung der Verkehrssituation und zügiges Einfädeln in den fließenden Verkehr
- Positionieren des Fahrzeugs und Geschwindigkeitsanpassung nach dem Einfädeln
- Prüfen, ob der Blinker ausgeschaltet ist

2.2.3. Befahren von Ausfädelungsstreifen:

- Prüfen der Ausfahrthinweise für die gewählte Ausfahrt
- Rechtzeitiges Betätigen des Blinkers
- Prüfen, ob Hindernisse ein rechtzeitiges Ausfädeln blockieren
- Möglichst frühzeitig auf den Ausfädelungsstreifen wechseln
- Positionieren des Fahrzeugs
- Verringern der Geschwindigkeit und Anpassen an die Verkehrsumgebung
- Prüfen des Fahrbahnverlaufs (z. B. Kurven), der Verkehrssituation (z. B. Rückstau) und der Verkehrszeichen¹
- Kontinuierliches Überprüfen der Geschwindigkeit (Gefahr der Fehleinschätzung)

¹ Unter Verkehrszeichen versteht der Ordnungsgeber: Gefahrzeichen, Vorschriftzeichen, Richtzeichen und Zusatzzeichen sowie (Fahrbahn-)Markierungen und markierte Radverkehrsführungen in Weiß bzw. Gelb (s. § 39 Abs. 2, 3 und 5 StVO).

- Prüfen, ob der Blinker ausgeschaltet ist

Zu unterscheidende Situationsunterklassen

2.3.1. Durchführen von Fahrstreifenwechsel:

- Fahrstreifenwechsel bei geringer Verkehrsdichte (*Standard; nur bei Programmierung erwähnen*)
- Fahrstreifenwechsel bei hoher Verkehrsdichte
- Fahrstreifenwechsel in einen Zielfahrstreifen, in den von beiden Seiten gewechselt werden kann
- Reißverschlussverfahren

2.3.2. Befahren von Einfädelungsstreifen:

- Einfädelungsstreifen (*Standard; nur bei Programmierung erwähnen*)
- Fehlender oder verkürzter Einfädelungsstreifen (z. B. im Baustellenbereich)
- Kombiniertes Ein- und Ausfädelungsstreifen

2.3.3. Befahren von Ausfädelungsstreifen:

- Ausfädelungsstreifen (*Standard; nur bei Programmierung erwähnen*)
- Fehlender oder verkürzter Ausfädelungsstreifen (z. B. im Baustellenbereich)
- Ausfädelungsstreifen mit Verkehrszeichen (Gefahrzeichen, zulässige Höchstgeschwindigkeit, gelbe Fahrbahnmarkierung)
- Kombiniertes Ein- und Ausfädelungsstreifen
- Besondere Verkehrssituationen (z. B. Rückstau)

3. Was wird vom Bewerber in Bezug auf die unterschiedlichen Beobachtungskategorien erwartet?

2.3 Verkehrsbeobachtung

3.1.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Durchführen von Fahrstreifenwechsel:

Die Verkehrsbeobachtung vor dem Fahrstreifenwechsel erfolgt zunächst durch die Benutzung der Spiegel und ggf. durch die Überprüfung des „Toten Winkels“ sowie durch die Beobachtung der Sicherheitsabstände. Außerdem erkennt der Bewerber, dass ggf. vorhandene gelbe Fahrbahnmarkierungen die weißen Fahrbahnmarkierungen aufheben.

Befahren von Einfädelungsstreifen:

Bereits in der Annäherung an den Einfädelungsstreifen beobachtet der Bewerber die Verkehrssituation auf der durchgehenden Fahrbahn durch einen direkten Blick. Im weiteren Verlauf erfolgt die Verkehrsbeobachtung überwiegend über die Spiegel. Bei vorausfahrendem Verkehr auf dem Einfädelungsstreifen achtet der Bewerber zusätzlich auf das Verkehrsverhalten anderer Verkehrsteilnehmer. Unmittelbar vor dem Einfädeln überprüft der Bewerber den „Toten Winkel“ nach links.

Befahren von Ausfädelungsstreifen:

Bereits in der Annäherung an den Ausfädelungsstreifen beobachtet der Bewerber neben dem vorausfahrenden Verkehr auf der durchgehenden Fahrbahn auch den Verkehr und den Fahrbahnverlauf des Ausfädelungsstreifens. Zum Ausfädeln beobachtet der Bewerber über die Spiegel den Verkehrsraum. Unmittelbar vor dem Ausfädeln überprüft der Bewerber den „Toten Winkel“ nach rechts.

3.1.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Durchführen von Fahrstreifenwechsel (s. 2.3.1):

Beim Fahrstreifenwechsel in einen Zielfahrstreifen, in den von beiden Seiten gewechselt werden kann, ist besonders auf Verkehrsteilnehmer zu achten, die zeitgleich in den Zielfahrstreifen (in die anvisierte „Lücke“) wechseln könnten.

Der Bewerber beobachtet eine Verkehrssituation und erkennt, dass das Reißverschlussverfahren anzuwenden ist. Beim Reißverschlussverfahren ist ggf. auf

vorhandene Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen zu achten. *Befahren von Befahren von Einfädelsstreifen (s.2.3.2):*

Bei einem fehlenden oder verkürzten Einfädelsstreifen (häufig im Baustellenbereich) prüft der Bewerber, ob zusätzliche Verkehrszeichen vorhanden sind, die ein Anhalten vorschreiben.

Bei einem kombinierten Ein- und Ausfädelsstreifen beobachtet der Bewerber, ob andere Verkehrsteilnehmer beabsichtigen, von der durchgehenden Fahrbahn auf den Ausfädelsstreifen zu wechseln.

Befahren von Ausfädelsstreifen (s.2.3.3):

Bei einem fehlenden oder verkürzten Ausfädelsstreifen (häufig im Baustellenbereich) beobachtet der Bewerber verstärkt den geänderten Fahrbahnverlauf des Ausfädelsstreifens; insbesondere die „Lücke“ zum Ausfahren.

Bei einem kombinierten Ein- und Ausfädelsstreifen beobachtet der Bewerber, ob andere Verkehrsteilnehmer beabsichtigen, von dem Einfädelsstreifen auf die durchgehende Fahrbahn zu wechseln.

3.1.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Verkehrsbeobachtung

3.1.3.1 Durchführen von Fahrstreifenwechsel

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Richtiges Erkennen von komplizierten und ggf. unklaren Beschilderungen und Fahrbahnmarkierungen (z. B. schlecht erkennbare gelbe Markierungen im Baustellenbereich)
- Erkennen von überraschenden und/oder gefährlichen Fahrmanövern anderer Verkehrsteilnehmer

Beispiele für einfache Fehler:

- Unzureichende Spiegelbenutzung
- Unzureichender Blick zum Überprüfen des „Toten Winkels“
- Spätes Erkennen von Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen
- Nichtausnutzen einer ausreichend großen „Lücke“

Erhebliche Fehler:

- Nichtbeachtung von Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen mit potenzieller Gefährdung
- Fehlende Verkehrsbeobachtung

3.1.3.2 Befahren von Einfädelsstreifen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Erkennen von überraschenden und/oder gefährlichen Fahrmanövern anderer Verkehrsteilnehmer
- Erkennen eines plötzlich anhaltenden vorausfahrenden Fahrzeugs und entsprechende Reaktion darauf
- Erkennen eines anderen Verkehrsteilnehmers, der einen Fahrstreifenwechsel von links nach rechts in den Zielfahrstreifen des Bewerbers auf der durchgehenden Fahrbahn durchführt
- Erkennen von herannahenden Fahrzeugen mit sehr hoher Geschwindigkeit auf der durchgehenden Fahrbahn

Beispiele für einfache Fehler:

- Unzureichende Spiegelbenutzung
- Unzureichender Blick zum Überprüfen des „Toten Winkels“
- Spätes Erkennen von Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen
- Nichtausnutzen einer ausreichend großen „Lücke“

Erhebliche Fehler:

- Nichtbeachtung von Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen mit potenzieller Gefährdung

- Fehlende Verkehrsbeobachtung

3.1.3.3 Befahren von Ausfädelungstreifen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Erkennen von überraschenden und/oder gefährlichen Fahrmanövern anderer Verkehrsteilnehmer

Beispiele für einfache Fehler:

- Unzureichende Spiegelbenutzung
- Unzureichender Blick zum Überprüfen des „Toten Winkels“
- Spätes Erkennen von Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen
- Spätes Erkennen des beginnenden Ausfädelungstreifens

Erhebliche Fehler:

- Nichtbeachtung von Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen mit potenzieller Gefährdung
- Fehlende Verkehrsbeobachtung

3.2 Fahrzeugpositionierung

3.2.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Durchführen von Fahrstreifenwechsel:

Der Bewerber hält ausreichend Sicherheitsabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, baulichen Einrichtungen und Hindernissen. Der Bewerber führt den Fahrstreifenwechsel flüssig und zügig durch, und er nimmt eine Position mittig im Zielfahrstreifen ein.

Befahren von Einfädelungstreifen:

Der Bewerber nutzt den Einfädelungstreifen unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrssituation maximal aus. Zum Einfädeln wechselt der Bewerber zügig auf die durchgehende Fahrbahn der Autobahn/autobahnähnlichen Straße. Dabei hält er ausreichenden Sicherheitsabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern.

Befahren von Ausfädelungstreifen:

Der Bewerber fährt aus dem rechten Fahrstreifen der durchgehenden Fahrbahn möglichst am Beginn des Ausfädelungstreifens auf diesen auf, positioniert sein Fahrzeug innerhalb des Ausfädelungstreifens und hält ausreichenden Sicherheitsabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern.

3.2.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Durchführen von Fahrstreifenwechsel (s. 2.3.1):

Bei Anwendung des Reißverschlussverfahrens führt der Bewerber den Fahrstreifenwechsel am Ende seines Fahrstreifens durch. Befindet er sich auf dem durchgehenden Fahrstreifen, muss er dem anderen vor ihm auf dem endenden Fahrstreifen fahrenden Verkehrsteilnehmer den Fahrstreifenwechsel ermöglichen.

Befahren von Einfädelungstreifen (s. 2.3.2):

Bei einem fehlenden oder verkürzten Einfädelungstreifen (häufig im Baustellenbereich) muss der Bewerber ggf. vor dem Einfahren in die durchgehende Fahrbahn an einer geeigneten Stelle oder sofern vorhanden an der vorgeschriebenen Stelle anhalten.

Bei einem kombinierten Ein- und Ausfädelungstreifen positioniert der Bewerber sein Fahrzeug in Abhängigkeit zu den ggf. ausfahrenden Fahrzeugen.

Befahren von Ausfädelungstreifen (2.3.3):

Bei einem Ausfädelungstreifen mit Verkehrszeichen (gelben Fahrbahnmarkierungen) muss der Bewerber sein Fahrzeug innerhalb dieser Fahrbahnmarkierungen positionieren.

Bei einem kombinierten Ein- und Ausfädelungstreifen positioniert der Bewerber sein Fahrzeug in Abhängigkeit zu den ggf. einfahrenden Fahrzeugen.

3.2.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugpositionierung

3.2.3.1 Durchführen von Fahrstreifenwechsel

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Unmittelbare sichere Reaktion auf unerwartetes oder verkehrswidriges Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer
- Zweckmäßiges und sicheres Positionieren, um freie Bahn für Einsatzfahrzeuge (Blaulicht & Einsatzhorn) bei hoher Verkehrsdichte zu schaffen

Beispiele für einfache Fehler:

- Vermeidbare Behinderung (z. B. zögerlicher Fahrstreifenwechsel)
- Unterschreitung des möglichen Sicherheitsabstands (nach vorn oder zur Seite) zu anderen Fahrzeugen, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen
- Nichtanwendung des Reißverschlussverfahrens
- Mangelnde Ausnutzung des zur Verfügung stehenden Verkehrsraums (unnötiges Anhalten vor Hindernissen)

Erhebliche Fehler:

- Verstoß gegen Vorrangregeln
- Missachtung der Fahrstreifenbegrenzung mit potenzieller Gefährdung
- Erhebliche Unterschreitung des Sicherheitsabstands (nach vorn oder zur Seite) zu anderen Fahrzeugen, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen
- Fahrzeugpositionierung mit potenzieller Gefährdung

3.2.3.2 Befahren von Einfädelungstreifen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Unmittelbare sichere Reaktion auf unerwartetes oder verkehrswidriges Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer

Beispiele für einfache Fehler:

- Vermeidbare Behinderung
- Nichtbeachten der Fahrbahnbegrenzungslinie
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands (nach vorn oder zur Seite) zu anderen Fahrzeugen, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen

Erhebliche Fehler:

- Verstoß gegen Vorfahrtregeln
- Missachtung der Fahrstreifenbegrenzung mit potenzieller Gefährdung
- Erhebliche Unterschreitung des Sicherheitsabstands (nach vorn oder zur Seite) zu anderen Fahrzeugen, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen
- Fahrzeugpositionierung mit potenzieller Gefährdung

3.2.3.3 Befahren von Ausfädelungstreifen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Unmittelbare sichere Reaktion auf unerwartetes oder verkehrswidriges Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer

Beispiele für einfache Fehler:

- Vermeidbare Behinderung
- Nichtbeachtung der Fahrbahnbegrenzungslinie
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands (nach vorn oder zur Seite) zu anderen Fahrzeugen, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen

Erhebliche Fehler:

- Missachtung der Fahrstreifenbegrenzung

- Erhebliche Unterschreitung des Sicherheitsabstands (nach vorn oder zur Seite) zu anderen Fahrzeugen, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/ Gegenständen
- Fahrzeugpositionierung mit potenzieller Gefährdung

3.3 Geschwindigkeitsanpassung

3.3.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Durchführen von Fahrstreifenwechsel:

Der Bewerber passt die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs an den Verkehrsfluss sowie die Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Witterungsverhältnisse unter Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an.

Befahren von Einfädelungstreifen:

Der Bewerber passt die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs der Verkehrssituation auf der durchgehenden Fahrbahn und dem Einfädelungstreifen an.

Befahren von Ausfädelungstreifen:

Der Bewerber passt die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs der Verkehrssituation auf der durchgehenden Fahrbahn und dem Ausfädelungstreifen an.

3.3.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Durchführen von Fahrstreifenwechsel (s. 2.3.1):

Bei einem Fahrstreifenwechsel bei hoher Verkehrsdichte schätzt der Bewerber mehrfach die Geschwindigkeit anderer Verkehrsteilnehmer ein und passt seine eigene Geschwindigkeit an das beabsichtigte Fahrmanöver und die Verkehrssituation an.

Befahren von Einfädelungstreifen (s. 2.3.2):

Bei fehlenden oder verkürzten Einfädelungstreifen (häufig im Baustellenbereich) verringert der Bewerber die Geschwindigkeit so, dass ein gefahrloses Warten oder Anhalten möglich ist.

Bei kombinierten Ein- und Ausfädelungstreifen muss der Bewerber seine Geschwindigkeit an das Verhalten der ein- und ausfahrenden Verkehrsteilnehmer anpassen.

Befahren von Ausfädelungstreifen (s. 2.3.3):

Bei fehlenden oder verkürzten Ausfädelungstreifen (häufig im Baustellenbereich) verringert der Bewerber vorsichtig die Geschwindigkeit bereits auf der durchgehenden Fahrbahn und stellt sich damit auf eine erhebliche Geschwindigkeitsverringerung auf dem Ausfädelungstreifen ein.

Bei kombinierten Ein- und Ausfädelungstreifen muss der Bewerber seine Geschwindigkeit an das Verhalten der ein- und ausfahrenden Verkehrsteilnehmer anpassen.

3.3.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Geschwindigkeitsanpassung

3.3.3.1 Durchführen von Fahrstreifenwechsel

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Plötzliche sehr starke Geschwindigkeitsverringerung aufgrund unerwarteten Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer
- Bewältigung eines Fahrstreifenwechsels in einer schwierigen Situation bei hoher Differenzgeschwindigkeit

Beispiele für einfache Fehler:

- Geringfügige Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Unentschlossene Geschwindigkeitswahl
- Nicht an die Verkehrssituation angepasste Geschwindigkeit

Erhebliche Fehler:

- Erhebliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung mit potenzieller Gefährdung

3.3.3.2 Befahren von Einfädelungstreifen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Bewältigung des Einfädelungsvorgangs bei hoher Verkehrsdichte und großen Differenzgeschwindigkeiten
- Sicherer Abbruch des Einfädelungsvorgangs aufgrund einer nicht vorhersehbaren Verkehrssituation

Beispiele für einfache Fehler:

- Geringfügige Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Zögerliches Beschleunigen mit Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer
- Nicht an die Verkehrssituation angepasste Geschwindigkeit

Erhebliche Fehler:

- Erhebliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung mit potenzieller Gefährdung

3.3.3.3 Befahren von Ausfädelungstreifen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Nach einer Fahrt mit höherer Geschwindigkeit passt der Bewerber vor einer sich zuziehenden Kurve („Hundekurve“) die Geschwindigkeit ohne spezielle vorherige Beschilderung und ohne vorausfahrendes Fahrzeug an
- Sicherer Abbruch des Ausfädelungsvorgangs aufgrund einer nicht vorhersehbaren Verkehrssituation durch Anpassung (Verringerung) der Geschwindigkeit

Beispiele für einfache Fehler:

- Geringfügige Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Unnötige Verzögerung vor dem Wechsel auf den Ausfädelungstreifen
- Zögerliche Geschwindigkeitsverringern auf dem Ausfädelungstreifen
- Nicht an die Verkehrssituation angepasste Geschwindigkeit
- Fahren mit höherer Geschwindigkeit auf dem Ausfädelungstreifen als Fahrzeuge auf der durchgehenden Fahrbahn (Ausnahme: Stau, stockender Verkehr auf der durchgehenden Fahrbahn)

Erhebliche Fehler:

- Erhebliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung mit potenzieller Gefährdung

3.4 Kommunikation

3.4.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Durchführen von Fahrstreifenwechsel:

Der Bewerber betätigt rechtzeitig den Blinker entsprechend der vorgesehenen Fahrtrichtung und führt den Fahrstreifenwechsel durch. Dabei berücksichtigt er Signale anderer Verkehrsteilnehmer.

Befahren von Einfädelungstreifen:

Der Bewerber betätigt rechtzeitig den Blinker und führt den Einfädelungsvorgang durch. Dabei berücksichtigt er Signale (optische oder akustische Warnzeichen, deutliches Fahren) anderer Verkehrsteilnehmer in angemessener Weise.

Befahren von Ausfädelungstreifen:

Der Bewerber betätigt rechtzeitig den Blinker und führt den Ausfädelungsvorgang durch. Dabei berücksichtigt er Signale (optische oder akustische Warnzeichen, deutliches Fahren) anderer Verkehrsteilnehmer in angemessener Weise.

3.4.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Durchführen von Fahrstreifenwechsel (s. 2.3.1):

Bei einem Fahrstreifenwechsel bei hoher Verkehrsdichte und beim Reißverschlussverfahren kommuniziert der Bewerber verstärkt mit Verkehrsteilnehmern auf den anderen Fahrstreifen (z. B. direkter Blickkontakt).

Bei dichtem Verkehr auf dem Zielfahrstreifen signalisiert der Bewerber ggf. durch frühzeitiges Betätigen und durch längeres Setzen des Blinkers („Bittblinken“) seine Absicht, den Fahrstreifen zu wechseln.

Befahren von Einfädelungsstreifen (s. 2.3.2):

Bei einem verkürzten oder fehlenden Einfädelungsstreifen (häufig im Baustellenbereich) achtet der Bewerber besonders auf Verhalten, Zeichen und/oder Signale anderer Verkehrsteilnehmer auf der durchgehenden Fahrbahn, um sich möglichst ohne Verzögerung in den fließenden Verkehr einzuordnen.

Bei einem kombinierten Ein- und Ausfädelungsstreifen achtet der Bewerber verstärkt auf Zeichen anderer Verkehrsteilnehmer und sucht ggf. Blickkontakt.

Befahren von Ausfädelungsstreifen (s. 2.3.3):

Bei einem kombinierten Ein- und Ausfädelungsstreifen achtet der Bewerber verstärkt auf Zeichen anderer Verkehrsteilnehmer und sucht ggf. Blickkontakt.

In besonderen Verkehrssituationen, bspw. bei einem Rückstau auf dem Ausfädelungsstreifen, muss der Bewerber durch das Betätigen der Warnblinkanlage die anderen Verkehrsteilnehmer warnen.

3.4.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Kommunikation

3.4.3.1 Durchführen von Fahrstreifenwechsel

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Reaktion auf eine komplexe Verkehrssituation; unter Umständen durch Verzicht auf den eigenen Fahrstreifenwechsel bzw. den Vorrang beim Reißverschlussverfahren
- Schaffung der Möglichkeit des eigenen Fahrstreifenwechsels bei dichtem Verkehr („Lücke suchen“) durch rechtzeitige, eindeutige und verstärkte Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern auf dem Zielfahrstreifen

Beispiele für einfache Fehler:

- Zu späte oder irreführende Signal- und Zeichengebung
- Unterlassene Signal- und Zeichengebung
- Nichtbeachtung von sinnvollen Signalen/Hinweisen anderer Verkehrsteilnehmer
- Abgabe eines Warnzeichens, obwohl die Situation durch Bremsen hätte verhindert werden können

Erhebliche Fehler:

- Ungeprüfte Kommunikation mit potenzieller Gefährdung (Bewerber als Empfänger)
- Nicht zu verantwortende Kommunikation mit potenzieller Gefährdung (Bewerber als Sender)
- Unterlassene Signal- und Zeichengebung mit Gefährdung
- Missachtung von sinnvollen Signalen/Hinweisen anderer Verkehrsteilnehmer mit potenzieller Gefährdung

3.4.3.2 Befahren von Einfädelungsstreifen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Durch Blickkontakt „Lücke schaffen“ bei hoher Verkehrsdichte auf der durchgehenden Fahrbahn

Beispiele für einfache Fehler:

- Zu späte oder irreführende Signal- und Zeichengebung
- Unterlassene Signal- und Zeichengebung
- Nichtbeachtung von sinnvollen Signalen/Hinweisen anderer Verkehrsteilnehmer
- Abgabe eines Warnzeichens, obwohl die Situation durch Bremsen hätte verhindert werden können

Erhebliche Fehler:

- Ungeprüfte Kommunikation mit potenzieller Gefährdung (Bewerber als Empfänger)
- Nicht zu verantwortende Kommunikation mit potenzieller Gefährdung (Bewerber als Sender)
- Unterlassene Signal- und Zeichengebung mit Gefährdung
- Missachtung von sinnvollen Signalen/Hinweisen anderer Verkehrsteilnehmer mit potenzieller Gefährdung

3.4.3.3 Befahren von Ausfädelungstreifen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- ...

Beispiele für einfache Fehler:

- Zu späte oder irreführende Signal- und Zeichengebung
- Unterlassene Signal- und Zeichengebung
- Nichtbeachtung von sinnvollen Signalen/Hinweisen anderer Verkehrsteilnehmer
- Abgabe eines Warnzeichens, obwohl die Situation durch Bremsen hätte verhindert werden können

Erhebliche Fehler:

- Ungeprüfte Kommunikation mit potenzieller Gefährdung (Bewerber als Empfänger)
- Nicht zu verantwortende Kommunikation mit potenzieller Gefährdung (Bewerber als Sender)
- Unterlassene Signal- und Zeichengebung mit Gefährdung
- Missachtung von sinnvollen Signalen/Hinweisen anderer Verkehrsteilnehmer mit potenzieller Gefährdung

3.5 Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise

3.5.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Durchführen von Fahrstreifenwechsel:

Bei notwendigen Geschwindigkeitsanpassungen werden die Brems- und Schaltvorgänge rechtzeitig und flüssig ausgeführt. Der Bewerber führt den Fahrstreifenwechsel mit feinen, flüssigen Lenkbewegungen durch.

Der Bewerber wählt grundsätzlich den Gang, der ihm ein angemessenes Beschleunigungsverhalten ermöglicht.

Befahren von Einfädelungstreifen:

Zur Geschwindigkeitsanpassung werden die Schaltvorgänge rechtzeitig und flüssig durchgeführt. Dabei setzt der Bewerber das Beschleunigungsvermögen des Fahrzeugs situationsgemäß ein. Der Einfädelungsvorgang wird mit feinen flüssigen Lenkbewegungen durchgeführt.

Befahren von Ausfädelungstreifen:

Zur Geschwindigkeitsverringerung werden die notwendigen Bremsvorgänge rechtzeitig durchgeführt. Die Gangwahl erfolgt entsprechend der gewählten Geschwindigkeit. Der Ausfädelungsvorgang wird mit feinen flüssigen Lenkbewegungen durchgeführt.

3.5.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Durchführen von Fahrstreifenwechsel (s. 2.3.1):

Keine Besonderheiten.

Befahren von Einfädungsstreifen (s. 2.3.2):

Nach verkehrsbedingtem Anhalten (z. B. bei einer Baustelle, bei verkürztem oder fehlendem Einfädungsstreifen) kann es erforderlich sein, dass der Bewerber ungeachtet einer umweltschonenden Fahrweise sein Fahrzeug sehr stark beschleunigen muss.

Befahren von Ausfädungsstreifen (s. 2.3.3):

Keine Besonderheiten.

3.5.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugbedienung/ Umweltbewussten Fahrweise

3.5.3.1 Durchführen von Fahrstreifenwechsel

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Komplexe Fahrzeugbedienung (gleichzeitiges Schalten, Bremsen oder Beschleunigen, Lenken) bei einer sich plötzlich ändernden Verkehrssituation

Beispiele für einfache Fehler:

- Ruckartiges Bremsen
- Falsche Gangwahl beim Beschleunigen
- „Eckige“ Lenkbewegungen
- Unnötiges Fahren im falschen Drehzahlbereich (Umweltaspekte)

Erhebliche Fehler:

- Falsche Gangwahl mit potenzieller Gefährdung
- Fehlerhafte Fahrzeugbedienung mit potenzieller Gefährdung

3.5.3.2 Befahren von Einfädungsstreifen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- ...

Beispiele für einfache Fehler:

- Falsche Gangwahl beim Beschleunigen
- „Eckige“ Lenkbewegungen
- Unnötiges Bremsen

Erhebliche Fehler:

- Falsche Gangwahl mit potenzieller Gefährdung
- Fehlerhafte Fahrzeugbedienung mit potenzieller Gefährdung

3.5.3.3 Befahren von Ausfädungsstreifen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Optimale Ausnutzung der Fahrwiderstände und erforderliche Geschwindigkeitsverringering ohne Bremsengriff

Beispiele für einfache Fehler:

- Ruckartiges Bremsen
- Falsche Gangwahl (Umweltaspekte)
- „Eckige“ Lenkbewegungen

Erhebliche Fehler:

- Falsche Gangwahl mit potenzieller Gefährdung
- Fehlerhafte Fahrzeugbedienung mit potenzieller Gefährdung

Fahraufgabe 2: Vorbeifahren/Überholen

1. **Name der Fahraufgabe:** (2.1) Vorbeifahren an Hindernissen und (2.2) Überholen von fahrenden oder wartenden Fahrzeugen

2. **Allgemeine Beschreibung**

2.1 Definition:

Bei der Teilfahraufgabe 2.1 handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen der Bewerber eine Fahrbahnverengung, ein Hindernis auf der Fahrbahn oder ein haltendes Fahrzeug in seinem Fahrstreifen passieren muss.

Bei der Teilfahraufgabe 2.2 handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen der Bewerber ein vor ihm fahrendes oder wartendes Fahrzeug überholen will, um die Fahrt vor diesem Fahrzeug fortzusetzen.

2.2 Grundsätzlicher Handlungsalgorithmus

2.2.1 Vorbeifahren:

- Prüfen der Vorrangregelung
- Prüfen, ob die Verkehrssituation ein Vorbeifahren zulässt
- Anzeigen der Absicht vorbeizufahren
- Beobachten und Einschätzen der Entwicklung der Verkehrssituation
- Anpassen der Geschwindigkeit und des Abstands beim Passieren eines Hindernisses
- Vorbeifahren
- Anzeigen des Wiedereinscherens
- Positionierung und Geschwindigkeitsanpassung nach dem Vorbeifahren
- Prüfen, ob der Blinker ausgeschaltet ist

2.2.2 Überholen:

- Prüfen, ob ein Überholen erlaubt und sinnvoll ist
- Prüfen, ob die Verkehrsumgebung ein Überholen zulässt
- Anzeigen der Überholabsicht
- Beobachten und Einschätzen der Entwicklung der Verkehrssituation
- Ausscheren
- Anpassen der Geschwindigkeit und des Abstands vor und während des Überholvorgangs
- Prüfen, ob ein Wiedereinscheren möglich ist
- Anzeigen des Wiedereinscherens
- Wiedereinscheren
- Prüfen, ob der Blinker ausgeschaltet ist

2.3 Zu unterscheidende Situationsunterklassen

2.3.1 Vorbeifahren:

- Ohne Vorrangregelung (*Standard; nur bei Programmierung erwähnen*)
- Mit Vorrangregelung

2.3.2 Überholen:

- Auf Fahrbahnen, bei denen zum Überholen der Fahrstreifen des Gegenverkehrs benutzt werden muss (*Standard; nur bei Programmierung erwähnen*)
- Von einspurigen Fahrzeugen
- Von mehrspurigen (langsam fahrenden) Fahrzeugen mit hohem Aufbau und/oder breiter Ladung

3. Was wird vom Bewerber in Bezug auf die unterschiedlichen Beobachtungskategorien erwartet?

3.1 Verkehrsbeobachtung

3.1.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Vorbeifahren:

Der Bewerber erkennt in seinem Fahrstreifen ein Hindernis, an dem er links vorbeifahren muss. Bei der Annäherung beachtet der Bewerber zunächst den Vorrang des Gegenverkehrs. Er prüft, ob der Vorrang ggf. durch Verkehrszeichen geregelt wird. Vor dem Ausscheren beobachtet er den rückwärtigen Verkehrsraum. Unmittelbar vor dem Beginn des Vorbeifahrens führt der Bewerber den Blick zum Überprüfen des „Toten Winkels“ durch. Zum Wiedereinscheren prüft der Bewerber durch die Benutzung der Spiegel, ob sich das Hindernis in ausreichender Entfernung befindet und führt unmittelbar vor dem Beginn des Wiedereinschehens den Blick zum Überprüfen des „Toten Winkels“ durch.

Überholen:

Der Bewerber erkennt, dass sich der Abstand zum vor ihm fahrenden Fahrzeug verringert. Er erkennt, dass ein Überholvorgang nicht durch Verkehrszeichen verboten ist. Er beobachtet die Verkehrssituation soweit wie möglich vor dem vorausfahrenden Fahrzeug. Zugleich beobachtet der Bewerber den Gegenverkehr und den nachfolgenden Verkehr über die Spiegel. Unmittelbar vor dem Beginn des Überholvorgangs führt der Bewerber den Blick zum Überprüfen des „Toten Winkels“ nach links durch. Zum Wiedereinscheren prüft der Bewerber, ob dies gefahrlos möglich ist.

3.1.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Vorbeifahren (s. 2.3.1):

Beim Vorbeifahren mit Vorrangregelung erkennt der Bewerber zuerst die Regelung zum Passieren des Hindernisses und beobachtet ggf. entgegenkommende Fahrzeuge.

Überholen (s. 2.3.2):

Beim Überholen von einspurigen Fahrzeugen hat der Bewerber verstärkt auf deren Fahrverhalten zu achten.

Beim Überholen von mehrspurigen Fahrzeugen mit hohem Aufbau und/oder breiter Ladung hat der Bewerber verstärkt auf ggf. verdeckte Verkehrsschilder oder entgegenkommende Fahrzeuge zu achten.

3.1.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Verkehrsbeobachtung

3.1.3.1 Vorbeifahren

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Erkennen von überraschenden und/oder gefährlichen Fahrmanövern anderer Verkehrsteilnehmer
- Richtiges Erkennen von komplizierten, ggf. unklaren Beschilderungen und Fahrbahnmarkierungen

Beispiele für einfache Fehler:

- Unzureichende Spiegelbenutzung
- Unzureichender Blick zum Überprüfen des „Toten Winkels“

Erhebliche Fehler:

- Nichtbeachtung von Verkehrszeichen mit potenzieller Gefährdung
- Fehlende Spiegelbenutzung
- Fehlender Blick zum Überprüfen des „Toten Winkels“
- Fehlende Verkehrsbeobachtung

3.1.3.2 Überholen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Erkennen von überraschenden und/oder gefährlichen Fahrmanövern anderer Verkehrsteilnehmer

Beispiele für einfache Fehler:

- Unzureichende Spiegelbenutzung
- Unzureichender Blick zum Überprüfen des „Toten Winkels“
- Nicht Überholen, obwohl eine sichere Möglichkeit besteht

Erhebliche Fehler:

- Nichtbeachtung von Verkehrszeichen mit potenzieller Gefährdung
- Fehlende Spiegelbenutzung
- Fehlender Blick zum Überprüfen des „Toten Winkels“
- Fehlende Verkehrsbeobachtung

3.2 Fahrzeugpositionierung

3.2.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Vorbeifahren:

Bei Gegenverkehr und nicht ausreichendem Raum zum Vorbeifahren wartet der Bewerber in angemessener Entfernung vor dem Hindernis, bis der Gegenverkehr vorbeigefahren ist. Danach schert der Bewerber vor dem Hindernis nach links aus. Beim Vorbeifahren hält der Bewerber einen ausreichenden Seitenabstand zum Hindernis und schert so bald wie möglich wieder auf dem rechten Fahrstreifen ein.

Überholen:

Der Bewerber nähert sich dem vorausfahrenden Fahrzeug unter Einhaltung des Mindestsicherheitsabstands. Zum Überholen schert der Bewerber auf den Überholfahrstreifen aus. Während des Überholvorgangs hält der Bewerber den geforderten Seitenabstand zum überholten Fahrzeug ein und ordnet sich sobald wie möglich wieder vor diesem Fahrzeug ein. Beim Wiedereinscheren positioniert der Bewerber sein Fahrzeug so, dass eine Behinderung ausgeschlossen ist.

3.2.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Vorbeifahren (s. 2.3.2):

Wird dem Bewerber durch Verkehrszeichen der Vorrang eingeräumt, passiert er das Hindernis vor dem Gegenverkehr. Wird dem Gegenverkehr durch Verkehrszeichen der Vorrang eingeräumt, hält der Bewerber bei Gegenverkehr vor dem Hindernis an und fährt erst an ihm vorbei, wenn entgegenkommende Fahrzeuge ihn passiert haben.

Überholen (s. 2.3.1):

Beim Überholen von einspurigen Fahrzeugen wählt der Bewerber einen größeren Sicherheitsabstand (zur Seite).

Beim Überholen von mehrspurigen Fahrzeugen mit hohem Aufbau und/oder breiter Ladung wählt der Bewerber einen größeren Sicherheitsabstand (nach vorn und zur Seite).

3.2.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugpositionierung

3.2.3.1 Vorbeifahren

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Unmittelbare Reaktion auf unerwartetes oder verkehrswidriges Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer

Beispiele für einfache Fehler:

- Vermeidbare Behinderung durch falsche Positionierung (Fehleinschätzung der Vorrangregelung)
- Unterschreitung des möglichen Sicherheitsabstands (nach vorn oder zur Seite)

Erhebliche Fehler:

- Missachtung der Vorrangregelung
- Erhebliche Unterschreitung des Sicherheitsabstands (nach vorn oder zur Seite)
- Fahrzeugpositionierung mit potenzieller Gefährdung

3.2.3.2 Überholen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Erkennen von unerwarteten Gefahrensituationen und ein damit verbundenes Abbrechen des Überholvorgangs mit sicherem Wiedereinordnen

Beispiele für einfache Fehler:

- Vermeidbare Behinderung
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands (nach vorn oder zur Seite)

Erhebliche Fehler:

- Missachtung des Überholverbots
- Unzulässiges Rechtsüberholen
- Erhebliche Unterschreitung des Sicherheitsabstands (nach vorn oder zur Seite)
- Fahrzeugpositionierung mit potenzieller Gefährdung

3.3 Geschwindigkeitsanpassung

3.3.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Vorbeifahren:

Sofern notwendig, verringert der Bewerber die Geschwindigkeit rechtzeitig vor dem Hindernis und hält ggf. an. Während des Vorbeifahrens und des Wiedereinscherens wählt der Bewerber seine Geschwindigkeit so, dass dies gefahrlos möglich ist. Dabei achtet er auf die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Überholen:

Der Bewerber erhöht die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs gegenüber dem vorausfahrenden Fahrzeug wesentlich. Dabei hält er die zulässige Höchstgeschwindigkeit ein.

3.3.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Vorbeifahren (s.2.3.1):

Ist der Vorrang beim Vorbeifahren an einem Hindernis durch Verkehrszeichen zu Gunsten des Bewerbers geregelt, so ist er nicht wartepflichtig und fährt mit angemessener Geschwindigkeit an dem Hindernis vorbei.

Überholen (s.2.3.2):

Keine Besonderheiten

3.3.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Geschwindigkeitsanpassung

3.3.3.1 Vorbeifahren

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen :

- Plötzliche sehr starke Geschwindigkeitsverringering aufgrund eines unerwarteten Verhaltens eines anderen Verkehrsteilnehmers

Beispiele für einfache Fehler:

- Geringfügige Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Nicht an die Verkehrssituation angepasste Geschwindigkeit

Erhebliche Fehler:

- Erhebliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung mit potenzieller Gefährdung

3.3.3.2 Überholen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen :

- Abwendung einer nicht vorhersehbaren Gefahrensituation durch eine kurzfristige Geschwindigkeitsanpassung (Verringerung oder Erhöhung der Geschwindigkeit)

Beispiele für einfache Fehler:

- Geringfügige Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Zögerliches Beschleunigen
- Nicht an die Verkehrssituation angepasste Geschwindigkeit

Erhebliche Fehler:

- Erhebliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung mit potenzieller Gefährdung

3.4 Kommunikation

3.4.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Vorbeifahren:

Der Bewerber achtet auf Signale anderer Verkehrsteilnehmer. Vor dem Ausscheren bzw. Wiedereinscheren betätigt der Bewerber den Blinker.

Überholen:

Der Bewerber achtet auf Signale anderer Verkehrsteilnehmer. Vor dem Ausscheren bzw. Wiedereinscheren betätigt der Bewerber den Blinker. Zur Ankündigung des Überholens können außerhalb geschlossener Ortschaften Warnzeichen gegeben werden bzw. geboten sein.

3.4.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Vorbeifahren (s.2.3.1):

Keine Besonderheiten

Überholen (s.2.3.2):

Keine Besonderheiten

3.4.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Kommunikation

3.4.3.1 Vorbeifahren

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen :

- Reaktion auf eine komplexe Verkehrssituation unter Verzicht auf Vorrang

Beispiele für einfache Fehler:

- Zu späte oder irreführende Signal- und Zeichengebung
- Unterlassene Signal- und Zeichengebung
- Nichtbeachtung von sinnvollen Signalen/Hinweisen anderer Verkehrsteilnehmer
- Abgabe eines Warnzeichens, obwohl die Situation durch Bremsen hätte verhindert werden können

Erhebliche Fehler:

- Ungeprüfte Kommunikation mit potenzieller Gefährdung (Bewerber als Empfänger)
- Nicht zu verantwortende Kommunikation mit potenzieller Gefährdung (Bewerber als Sender)
- Unterlassene Signal- und Zeichengebung mit Gefährdung
- Missachtung von sinnvollen Signalen/Hinweisen anderer Verkehrsteilnehmer mit potenzieller Gefährdung

3.4.3.2 Überholen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen :

- ...

Beispiele für einfache Fehler:

- Zu späte oder irreführende Signal- und Zeichengebung
- Unterlassene Signal- und Zeichengebung
- Nichtbeachtung von sinnvollen Signalen/Hinweisen anderer Verkehrsteilnehmer
- Abgabe eines Warnzeichens, obwohl die Situation durch Bremsen hätte verhindert werden können

Erhebliche Fehler:

- Ungeprüfte Kommunikation mit potenzieller Gefährdung (Bewerber als Empfänger)
- Nicht zu verantwortende Kommunikation mit potenzieller Gefährdung (Bewerber als Sender)
- Unterlassene Signal- und Zeichengebung mit Gefährdung
- Missachtung von sinnvollen Signalen/Hinweisen anderer Verkehrsteilnehmer mit potenzieller Gefährdung

3.5 Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise

3.5.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Vorbeifahren:

Bei den notwendigen Geschwindigkeitsanpassungen werden die Brems- und Schaltvorgänge rechtzeitig und flüssig ausgeführt. Der Bewerber führt flüssige Lenkbewegungen zum Ein- und Ausscheren nach links und nach rechts durch.

Überholen:

Bei den notwendigen Geschwindigkeitsanpassungen werden die Brems- und Schaltvorgänge rechtzeitig und flüssig ausgeführt. Der Bewerber führt das überholbedingte Ein- und Ausscheren mit feinen flüssigen Lenkbewegungen durch. Zum Beschleunigen wählt der Bewerber einen passenden Gang. Bei Automatikgetrieben ist ggf. der „Kick-Down“ zu nutzen.

3.5.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Vorbeifahren (s. 2.3.1):

Keine Besonderheiten

Überholen (s. 2.3.2):

Keine Besonderheiten

3.5.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugbedienung/Umweltbewussten Fahrweise

3.5.3.1 Vorbeifahren

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen :

- Manuelles Motorabschalten und rechtzeitiges Motorstarten bei absehbarer längerer Wartezeit

Beispiele für einfache Fehler:

- Ruckartiges Bremsen
- Falsche Gangwahl beim Beschleunigen
- „Eckige“ Lenkbewegungen
- Unnötiges Fahren im falschen Drehzahlbereich (Umweltaspekte)

Erhebliche Fehler:

- Falsche Gangwahl mit potenzieller Gefährdung
- Fehlerhafte Fahrzeugbedienung mit potenzieller Gefährdung

3.5.3.2 Überholen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen :

- Der Bewerber gibt in Gefahrensituationen der Sicherheit einen Vorrang gegenüber einer umweltbewussten Fahrweise und beschleunigt u. U. stark

Beispiele für einfache Fehler:

- Falsche Gangwahl beim Beschleunigen
- „Eckige“ Lenkbewegungen

Erhebliche Fehler:

- Falsche Gangwahl mit potenzieller Gefährdung
- Fehlerhafte Fahrzeugbedienung mit potenzieller Gefährdung

Fahraufgabe 3: Kurven/Verbindungsstrecken

1. **Name der Fahraufgabe:** (3.1) Annähern an und Befahren von Kurven sowie (3.2) Befahren von Verbindungsstrecken

2. **Allgemeine Beschreibung**

2.1 Definition:

Bei der Teilfahraufgabe 3.1 handelt es sich um Verkehrssituationen, in denen sich der Bewerber einer Kurve² annähert und diese durchfährt. Dabei muss er insbesondere die Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Witterungsverhältnisse sowie den Beladungszustand des Fahrzeugs berücksichtigen.

Bei der Teilfahraufgabe 3.2 handelt es sich um Verkehrssituationen, bei welchen der Bewerber unter Beachtung der Verkehrsregelungen eine Fahrbahn befährt. Hierbei handelt es sich um (Verbindungs-)Strecken zwischen den anderen Fahraufgaben. Dabei sind auch die Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Witterungsverhältnisse sowie die Besonderheiten des Fahrzeugs zu beachten (z. B. Beladung, Schwerpunkt). Auf Anweisung orientiert sich der Bewerber an Vorwegweisern und Wegweisern.

2.2 Grundsätzlicher Handlungsalgorithmus:

2.2.1 Annähern an und Befahren von Kurven

- Erkennen von Hinweisen, die eine Kurve und deren Verlauf ankündigen
- Anpassen der Geschwindigkeit
- Beurteilen, ob der Fahrbahnverlauf, die Fahrbahnbeschaffenheit und die Verkehrsumgebung ein Durchfahren der Kurve in der gewählten Geschwindigkeit zulässt
- Erneute Anpassung der Geschwindigkeit an die Aufgabenanforderungen
- Positionieren des Fahrzeugs im Fahrstreifen
- Durchfahren der Kurve
- Positionierung und Geschwindigkeitsanpassung für den weiteren Straßenverlauf

2.2.2 Befahren von Verbindungsstrecken

- Beobachten des vorausfahrenden und rückwärtigen Verkehrs
- Erkennen und Beachten von Verkehrszeichen
- Erkennen und Beachten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Erkennen und Beachten von Überhol- und Vorbeifahrtvorgängen Anderer
- Positionierung und Geschwindigkeitsanpassung an die Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Witterungsverhältnisse
- Benutzen der technischen Einrichtungen des Fahrzeugs (z. B. Scheibenwischer, Licht, Gebläse) bei entsprechenden Sicht-/Witterungsverhältnissen
- Ankündigen von ggf. vorhandenen Gefahrensituationen (z. B. Warnblinklicht vor Stauende)

2.3 Zu unterscheidende Situationsunterklassen:

2.3.1 Annähern an und Befahren von Kurven

- Kurven (*Standard; nur bei Programmierung erwähnen*)
- Kurven auf Bergstrecken

2.3.2 Befahren von Verbindungsstrecken

- Außerhalb geschlossener Ortschaften (a. g. O.); (*Standard; nur bei Programmierung erwähnen*)
- Innerhalb geschlossener Ortschaften (i. g. O)

² Unter dem Begriff „Kurve“ wird eine natürliche Verkehrsführung verstanden. Die Themen „Kreuzungen und Einmündungen“ sowie „Abbiegevorgänge“ werden gesondert in der FA 2 („Kreuzungen und Einmündungen“) beschrieben.

3. Was wird vom Bewerber in Bezug auf die unterschiedlichen Beobachtungskategorien erwartet?

3.1 Verkehrsbeobachtung

3.1.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Annähern an und Befahren von Kurven

Der Bewerber erkennt zunächst durch Hinweise zum Straßenverlauf und durch mögliche Verkehrszeichen, dass er sich einer Kurve nähert. Er versucht, den Verlauf, die Beschaffenheit, die Breite und die Neigung der Fahrbahn zu erkennen und im Hinblick auf die von ihm zu wählende Geschwindigkeit zu bewerten. Er beobachtet, ob und wie vorausfahrende und entgegenkommende Fahrzeuge die Kurve durchfahren. Er beobachtet den Ausgang der Kurve und den weiteren Fahrbahnverlauf.

Befahren von Verbindungstrecken

Der Bewerber erkennt den Straßenverlauf und die Verkehrszeichen. Er erkennt die Beschaffenheit, die Breite und die Neigung der Fahrbahn und berücksichtigt dies bei der von ihm zu wählenden Geschwindigkeit. Er beobachtet, ob und wie vorausfahrende, rückwärtige und entgegenkommende Fahrzeuge die Straße befahren. Der Bewerber berücksichtigt die Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Witterungsverhältnisse, erkennt Hindernisse und, ob sich Tiere auf bzw. neben der Straße befinden oder sich dieser nähern.

3.1.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Annähern an und Befahren von Kurven (s. 2.3.1)

Beim Befahren von Kurven auf Bergstrecken (insbesondere von Serpentin und Kehren) beobachtet der Bewerber den weiteren Verlauf der Straße oberhalb und unterhalb von ihm, um auf kritische Begegnungssituationen vorbereitet zu sein und rechtzeitig reagieren zu können.

Befahren von Verbindungstrecken (s. 2.3.2)

Keine Besonderheiten.

3.1.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Verkehrsbeobachtung

3.1.3.1 Annähern an und Befahren von Kurven

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Erkennen von überraschenden und/oder gefährlichen Fahrmanövern anderer Verkehrsteilnehmer
- Erkennen von Kurven mit abnehmendem Radius („Hundekurven“) und/oder extrem zunehmendem Gefälle in der Kurve

Beispiele für einfache Fehler:

- Spätes Erkennen von Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen

Erhebliche Fehler:

- Nichtbeachtung von Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen mit Gefährdung
- Fehlende Verkehrsbeobachtung mit Gefährdung

3.1.3.2 Befahren von Verbindungstrecken

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Erkennen von überraschenden und/oder gefährlichen Fahrmanövern anderer Verkehrsteilnehmer

Beispiele für einfache Fehler:

- Unzureichende Spiegelbenutzung
- Unzureichende Spiegelbenutzung beim Anfahren vom Fahrbahnrand
- Unzureichender Blick zum Überprüfen des „Toten Winkels“ beim Anfahren vom Fahrbahnrand
- Spätes Erkennen von Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen
- Spätes Erkennen der Fahrbahnbeschaffenheit

- Spätes Erkennen herannahender Tiere
- Nicht Erkennen von Vorwegweisern und Wegweisern

Erhebliche Fehler:

- Nichtbeachtung von Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen mit (potenzieller) Gefährdung
- Nichtbeachten von Rot bei Lichtzeichenanlagen und entsprechende Zeichen eines Polizeibeamten (außerhalb von Kreuzungen/Einmündungen)
- Nichtbeachtung der Fahrbahnbeschaffenheit mit (potenzieller) Gefährdung
- Nichtbeachtung von Tieren, die sich auf oder neben der Fahrbahn befinden, mit Gefährdung
- Fehlende Verkehrsbeobachtung mit (potenzieller) Gefährdung

3.2 Fahrzeugpositionierung

3.2.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Annähern an und Befahren von Kurven

Der Bewerber bleibt beim Heranfahen an eine Kurve in seinem Fahrstreifen. Ein begonnener Überholvorgang muss rechtzeitig vor der Kurve beendet sein. Beim Durchfahren einer Kurve positioniert der Bewerber das Fahrzeug so, dass er die Kurve durchfahren kann, ohne seinen Fahrstreifen zu verlassen. Dabei hält er ausreichend Sicherheitsabstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen unter Berücksichtigung des Rechtsfahrgebots.

Befahren von Verbindungsstrecken

Der Bewerber hält ausreichend Abstand (nach vorn und zur Seite) zu anderen Verkehrsteilnehmern, zu Hindernissen, zum Fahrbahnrand und zu ggf. vorhandenen Tieren auf oder neben der Fahrbahn und hält ggf. an. Beim Befahren der Straße fährt er spurtreu innerhalb seines Fahrstreifens unter Berücksichtigung des Rechtsfahrgebots.

3.2.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Annähern an und Befahren von Kurven (s. 2.3.1)

Beim Befahren von Kurven auf Bergstrecken und Straßen mit engen Kurvenradien hat sich der Bewerber darauf einzustellen, dass der Gegenverkehr u. U. den eigenen Fahrraum mit beanspruchen muss; ggf. ist ein Anhalten auf halber Sichtweite erforderlich. Ggf. sind geeignete Ausweichstellen zu nutzen. Muss der Bewerber selbst die Gegenfahrbahn kurzzeitig in Anspruch nehmen, darf er dies nur ohne Gefährdung des Gegenverkehrs tun.

Befahren von Verbindungsstrecken (s. 2.3.2)

Je nach Fahrzeugart kann der Bewerber seinen Fahrstreifen bei mehreren Fahrstreifen in einer Richtung innerhalb geschlossener Ortschaften (außer auf Autobahnen) frei wählen.

3.2.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugpositionierung

3.2.3.1 Annähern an und Befahren von Kurven

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Erkennen von besonderen Verkehrslagen im Kurvenverlauf und Anhalten vor dem Befahren der Kurve, um ein Weiterfahren des Gegenverkehrs zu ermöglichen.

Beispiele für einfache Fehler:

- Unterschreitung des möglichen Sicherheitsabstands (nach vorn oder zur Seite) zu anderen Verkehrsteilnehmern, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen
- Leichte Unsicherheiten beim Halten der Fahrspur
- Kurzzeitiges Nichteinhalten des Rechtsfahrgebots

Erhebliche Fehler:

- Überholen trotz unklarer Verkehrslage

- Erhebliche Unterschreitung des Sicherheitsabstands (nach vorn oder zur Seite) zu anderen Verkehrsteilnehmern, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/ Gegenständen
- Fahrzeugpositionierung mit (potenzieller) Gefährdung

3.2.3.2 Befahren von Verbindungsstrecken

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Frühzeitiges Erkennen von Tieren, die unerwartet die Fahrbahn betreten und ggf. Anhalten in angemessenem Sicherheitsabstand

Beispiele für einfache Fehler:

- Unterschreitung des Sicherheitsabstands (nach vorn oder zur Seite) zu anderen Verkehrsteilnehmern, zu Hindernissen, zum Fahrbahnrand und zu ggf. vorhandenen Tieren
- Leichte Unsicherheiten beim Halten der Fahrspur
- Kurzzeitiges Nichteinhalten des Rechtsfahrgebots

Erhebliche Fehler:

- Erhebliche Unterschreitung des Sicherheitsabstands (nach vorn oder zur Seite) zu anderen Verkehrsteilnehmern, zu Hindernissen, zum Fahrbahnrand und zu ggf. vorhandenen Tieren
- Fahrzeugpositionierung mit (potenzieller) Gefährdung

3.3 Geschwindigkeitsanpassung

3.3.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Annähern an und Befahren von Kurven

Der Bewerber verringert seine Geschwindigkeit vor dem Befahren der Kurve und passt sie dem Kurvenverlauf so an, dass zum Kurvenausgang gleichmäßig beschleunigt werden kann. Dabei überschreitet er die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht.

Befahren von Verbindungsstrecken

Der Bewerber überschreitet nicht die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Er hält sich möglichst an die Richtgeschwindigkeit. Er passt seine Geschwindigkeit den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Witterungsverhältnissen an. Er wählt seine Geschwindigkeit so, dass er sein Fahrzeug stets beherrscht und in allen Verkehrssituationen gefahrlos anhalten kann.

3.3.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Annähern an und Befahren von Kurven (s. 2.3.1)

Keine Besonderheiten.

Befahren von Verbindungsstrecken (s. 2.3.2)

Keine Besonderheiten.

3.3.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Geschwindigkeitsanpassung

3.3.3.1 Annähern an und Befahren von Kurven

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Plötzliche sehr starke Geschwindigkeitsverringerng aufgrund einer nicht vorhersehbaren Verkehrssituation (z. B. Gegenverkehr im eigenen Fahrstreifen, Wildwechsel)

Beispiele für einfache Fehler:

- Geringfügige Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Nicht an die Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Witterungsverhältnisse angepasste Geschwindigkeit

Erhebliche Fehler:

- Erhebliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

- Nicht an die Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Witterungsverhältnisse angepasste Geschwindigkeit mit (potenzieller) Gefährdung

3.3.3.2 Befahren von Verbindungsstrecken

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Plötzliche sehr starke und sichere Geschwindigkeitsverringerung aufgrund einer nicht vorhersehbaren Verkehrssituation (z. B. Gegenverkehr im eigenen Fahrstreifen, Wildwechsel)

Beispiele für einfache Fehler:

- Geringfügige Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Übertrieben langsame Fahrweise
- Nicht an die Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Witterungsverhältnisse angepasste Geschwindigkeit

Erhebliche Fehler:

- Erhebliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Beschleunigen während des Überholtwerdens mit Gefährdung
- Nicht an die Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Witterungsverhältnisse angepasste Geschwindigkeit mit (potentieller) Gefährdung

3.4 Kommunikation

3.4.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Annähern an und Befahren von Kurven

Der Bewerber achtet auf Signale anderer Verkehrsteilnehmer (z. B. Aufleuchten des Bremslichts am vorausfahrenden Fahrzeug).

Befahren von Verbindungsstrecken

Der Bewerber achtet auf Signale anderer Verkehrsteilnehmer (z. B. Aufleuchten des Bremslichts oder Warnblinklicht am vorausfahrenden Fahrzeug). Bei Annäherung an einen Stau bzw. eine Gefahrenstelle warnt er andere Verkehrsteilnehmer durch Einschalten des Warnblinklichts.

3.4.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Annähern an und Befahren von Kurven (s. 2.3.1)

Keine Besonderheiten.

Befahren von Verbindungsstrecken (s. 2.3.2)

Keine Besonderheiten.

3.4.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Kommunikation

3.4.3.1 Annähern an und Befahren von Kurven

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Reaktion auf eine komplexe Verkehrssituation; ggf. unter Verzicht auf eigenes Weiterfahren

Beispiele für einfache Fehler:

- Zu späte oder irreführende Signal- und Zeichengebung
- Unterlassene Signal- und Zeichengebung
- Nichtbeachtung von sinnvollen Signalen/Hinweisen anderer Verkehrsteilnehmer
- Abgabe eines Warnzeichens, obwohl eine Kollision durch Bremsen hätte verhindert werden können

Erhebliche Fehler:

- Irreführende Signal- und Zeichengebung mit Gefährdung
- Missachtung von sinnvollen Signalen/Hinweisen anderer Verkehrsteilnehmer mit Gefährdung

3.4.3.2 Befahren von Verbindungsstrecken

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- ...

Beispiele für einfache Fehler:

- Irreführende Signal- und Zeichengebung
- Nichtbeachtung von sinnvollen Signalen/Hinweisen anderer Verkehrsteilnehmer
- Abgabe eines Warnzeichens, obwohl eine Kollision durch Bremsen hätte verhindert werden können
- Unterlassene Signal- und Zeichengebung

Erhebliche Fehler:

- Ungeprüfte Kommunikation mit (potenzieller) Gefährdung (Bewerber als Empfänger)
- Nicht zu verantwortende Kommunikation mit (potenzieller) Gefährdung (Bewerber als Sender)
- Unterlassene Signal- und Zeichengebung mit Gefährdung
- Irreführende Signal- und Zeichengebung mit Gefährdung
- Missachtung von sinnvollen Signalen/Hinweisen anderer Verkehrsteilnehmer mit Gefährdung

3.5 Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise

3.5.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Annähern an und Befahren von Kurven

Bei den notwendigen Geschwindigkeitsanpassungen führt der Bewerber angemessene Brems- und Beschleunigungsvorgänge aus und führt ggf. notwendige Schaltvorgänge flüssig durch. Der Bewerber durchfährt die Kurve mit ruhigen Lenkbewegungen.

Befahren von Verbindungsstrecken

Der Bewerber betätigt alle Bedienelemente (Scheibenwischer, Waschanlage, Beleuchtung etc.) sinnvoll und zweckmäßig. Er schaltet die Beleuchtung bei Dämmerung oder Dunkelheit ein, und wenn die Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Witterungsverhältnisse es sonst erfordern. Fernlicht verwendet er, wo es notwendig und zulässig ist. Er ist in der Lage, jederzeit rechtzeitig abzublenden. Bei den notwendigen Geschwindigkeitsanpassungen führt der Bewerber angemessene Brems- und Beschleunigungsvorgänge durch; ggf. notwendige Schaltvorgänge erfolgen flüssig. Dabei berücksichtigt er die Grundsätze der umweltbewussten Fahrweise. Notwendige Lenkbewegungen führt er ruhig aus. Der Bewerber sorgt für seine ausreichende Sicht und verwendet alle am Fahrzeug befindlichen Einrichtungen sachgerecht.

3.5.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Annähern an und Befahren von Kurven (s. 2.3.1)

Beim Befahren von Kurven auf Bergstrecken führt der Bewerber fließende und zügige Lenkbewegungen durch. Er wählt den Gang bzw. die entsprechende Schaltstufe beim Automatikgetriebe zweckmäßig aus.

Befahren von Verbindungsstrecken (s. 2.3.2)

Keine Besonderheiten.

3.5.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugbedienung/Umweltbewussten Fahrweise

3.5.3.1 Annähern an und Befahren von Kurven

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Optimale Ausnutzung der Fahrwiderstände und erforderliche Geschwindigkeitsverringerung ohne Bremseingriff soweit es sich nicht um Fahren auf Bergstrecken handelt

- Komplexe Fahrzeugbedienung (gleichzeitiges Schalten, Bremsen, Lenken) bei plötzlich auftretenden Hindernissen oder Gefährdung durch den Gegenverkehr

Beispiele für einfache Fehler:

- Ruckartiges Bremsen
- Falsche Gangwahl (Umweltaspekte)
- „Eckige“ Lenkbewegungen
- Keine zweckmäßige Lenkradhaltung
- Abwürgen des Motors

Erhebliche Fehler:

- Fehlerhafte Fahrzeugbedienung mit Gefährdung
- Falsche Gangwahl mit Gefährdung

3.5.3.2 Befahren von Verbindungsstrecken

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Optimale Ausnutzung der Fahrwiderstände und erforderliche Geschwindigkeitsverringern ohne Bremsengriff soweit es sich nicht um Fahren auf Bergstrecken handelt
- Komplexe Fahrzeugbedienung (gleichzeitiges Schalten, Bremsen, Lenken) bei plötzlich auftretenden Hindernissen oder Gefährdung durch den Gegenverkehr

Beispiele für einfache Fehler:

- Ruckartiges Bremsen
- Falsche Gangwahl (Umweltaspekte)
- „Eckige“ Lenkbewegungen
- Falsche Lenkradhaltung
- Abwürgen des Motors
- Geringfügiges Zurückrollen des Fahrzeugs
- Zu spätes Abblenden
- Unnötiges Fahren im falschen Drehzahlbereich (Umweltaspekt)
- Fehlerhafte Betätigung der Bedienelemente (z. B. Lichtschalter, Scheibenwischer, Lüftung etc.)

Erhebliche Fehler:

- Falsche Gangwahl mit Gefährdung
- Fehlerhafte Betätigung der Bedienelemente (z. B. Lichtschalter, Scheibenwischer etc.) mit Gefährdung
- Zurückrollen des Fahrzeugs mit Gefährdung
- Fehlerhafte Fahrzeugbedienung mit Gefährdung

Fahraufgabe 4: Kreuzungen/Einmündungen

1. Name der Fahraufgabe: (4.1) Überqueren von Kreuzungen und Einmündungen sowie (4.2) Rechts- oder (4.3) Linksabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen

2. Allgemeine Beschreibung

2.1 Definition:

Bei der Teilfahraufgabe 4.1 handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen der Bewerber an baulich unterschiedlichen Kreuzungen oder Einmündungen die Fahrtrichtung beibehält und dabei Fahrspuren anderer Verkehrsteilnehmer kreuzt.

Bei der Teilfahraufgabe 4.2 handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen der Bewerber an baulich unterschiedlichen Kreuzungen oder Einmündungen nach rechts in eine Straße einbiegt.

Bei der Teilfahraufgabe 4.3³ handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen der Bewerber an baulich unterschiedlichen Kreuzungen oder Einmündungen nach links in eine Straße einbiegt.

2.2 Grundsätzlicher Handlungsalgorithmus

2.2.1. Überqueren von Kreuzungen und Einmündungen

- Prüfen, ob man sich einer Kreuzung oder Einmündung nähert
- Prüfen, welche Vorfahrts-/Vorrangregelung gilt
- Einschätzen der baulichen Gestaltung
- Anpassen der Geschwindigkeit an die Vorfahrts-/Vorrangregelung und die Verkehrssituation
- Ggf. Einordnen in einen entsprechenden Zielfahrstreifen
- Prüfen, ob ein Überqueren zulässig und möglich ist
- Entscheiden, ob vor der Kreuzung zu warten ist
- Überqueren unter Berücksichtigung der geltenden Vorfahrts-/Vorrangregelung
- Geschwindigkeitsanpassung nach dem Überqueren

2.2.2. Rechtsabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen

- Prüfen, ob man sich einer Kreuzung oder Einmündung nähert
- Prüfen, welche Vorfahrts-/Vorrangregelung gilt
- Einschätzen der baulichen Gestaltung
- Prüfen, ob und wie ein Rechtsabbiegen zulässig ist
- Anzeigen des Rechtsabbiegens
- Anpassen der Geschwindigkeit an die Vorfahrts-/Vorrangregelung und die Verkehrssituation
- Ggf. Einordnen in einen abbiegenden Fahrstreifen, um den entsprechenden Zielfahrstreifen zu erreichen
- Prüfen, ob ein Rechtsabbiegen möglich ist
- Entscheiden, ob ggf. bereits vor der Kreuzung zu warten ist
- Rechtsabbiegen unter Berücksichtigung der geltenden Vorfahrts-/Vorrangregelung
- Fahrzeugpositionierung und Geschwindigkeitsanpassung nach dem Rechtsabbiegen
- Prüfen, ob der Blinker ausgeschaltet ist

2.2.3. Linksabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen

- Prüfen, ob man sich einer Kreuzung oder Einmündung nähert
- Prüfen, welche Vorfahrts-/Vorrangregelung gilt
- Einschätzen der baulichen Gestaltung
- Prüfen, ob und wie ein Linksabbiegen zulässig ist
- Anzeigen des Linksabbiegens
- Anpassen der Geschwindigkeit an die Vorfahrts-/Vorrangregelung und die Verkehrssituation
- Ggf. Einordnen in einen abbiegenden Fahrstreifen, um den entsprechenden Zielfahrstreifen zu erreichen
- Prüfen, ob ein Linksabbiegen möglich ist

³ Das „Umkehren auf Kreuzungen“ findet sich in der Grundfahraufgabe „Umkehren“ (s. Prüfungsrichtlinie, Anlage 3, Ziffer 2.4).

- Entscheiden, ob und wo zu warten ist (vor und/oder auf der Kreuzung)
- Linksabbiegen unter Berücksichtigung der geltenden Vorfahrts-/Vorrangregelung
- Fahrzeugpositionierung und Geschwindigkeitsanpassung nach dem Linksabbiegen
- Prüfen, ob der Blinker ausgeschaltet ist

2.3 Zu unterscheidende Situationsunterklassen

2.3.1. Überqueren von Kreuzungen und Einmündungen

- Rechts vor Links (*Standard; nur bei Programmierung erwähnen*)
- Mit vorfahrtsregelnden Zeichen
- Mit Lichtzeichenanlage
- Mit Regelung durch Polizeibeamte

2.3.2. Rechtsabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen

- Rechts vor Links (*Standard; nur bei Programmierung erwähnen*)
- Mit vorfahrtsregelnden Zeichen
- Mit Lichtzeichenanlage
- Mit Regelung durch Polizeibeamte

2.3.3. Linksabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen

- Rechts vor Links (*Standard; nur bei Programmierung erwähnen*)
- Mit vorfahrtsregelnden Zeichen
- Mit Lichtzeichenanlage
- Mit Regelung durch Polizeibeamte

3. Was wird vom Bewerber in Bezug auf die unterschiedlichen Beobachtungskategorien erwartet?

3.1 Verkehrsbeobachtung

3.1.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Überqueren von Kreuzungen und Einmündungen:

Der Bewerber erkennt zunächst, dass er sich einer Kreuzung oder Einmündung nähert und an dieser die „Rechts vor Links“ Regel gilt. Dabei beobachtet der Bewerber den Verkehrsraum vor ihm und prüft auch, ob und wie schnell sich weitere Fahrzeuge aus den einmündenden Straßen der Kreuzung oder Einmündung nähern und ob Personen kreuzungsnah die Fahrbahn betreten möchten. Außerdem beobachtet er über die Spiegel den rückwärtigen Verkehr.

Vor dem Einfahren und beim Überqueren beobachtet der Bewerber den von links und den von rechts kommenden Verkehr sowie Personen, die hinter der Kreuzung ggf. die Fahrbahn betreten. Er beobachtet den Gegenverkehr und insbesondere entgegenkommende Linksabbieger.

Rechtsabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen:

Der Bewerber erkennt zunächst, dass er sich einer Kreuzung oder Einmündung nähert und an dieser die „Rechts vor Links“ Regel gilt. Dabei beobachtet der Bewerber den Verkehrsraum vor ihm und prüft auch, ob und wie schnell sich weitere Fahrzeuge aus den einmündenden Straßen der Kreuzung oder Einmündung nähern und ob Personen kreuzungsnah die Fahrbahn betreten möchten. Außerdem beobachtet er über die Spiegel den rückwärtigen Verkehr. Bei der Annäherung beobachtet der Bewerber den Verkehr auf allen einmündenden Straßen (einschließlich des nachfolgenden Verkehrs). Vor dem Einordnen und nochmals vor dem Abbiegen ist auf den nachfolgenden Verkehr zu achten. Vor dem Abbiegen beachtet der Bewerber den Vorrang aller rechts von ihm fahrenden Fahrzeuge in gleicher Richtung und Gegenrichtung. Er beachtet besonders die vorrangberechtigten Fußgänger, die entgegenkommend oder in gleicher Richtung die Fahrbahn überqueren, in die er einbiegen will. Er beobachtet ggf. parallel einbiegende Linksabbieger.

Linksabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen:

Der Bewerber erkennt zunächst, dass er sich einer Kreuzung oder Einmündung nähert und an dieser die „Rechts vor Links“ Regel gilt. Dabei beobachtet der Bewerber den Verkehrsraum vor ihm und prüft auch, ob und wie schnell sich weitere Fahrzeuge aus den einmündenden Straßen der Kreuzung oder Einmündung nähern und ob Personen kreuzungsnah die Fahrbahn betreten möchten. Außerdem beobachtet er über die Spiegel den rückwärtigen Verkehr. Er erkennt, ob er gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern wartepflichtig ist. Darüber hinaus muss er den vorrangberechtigten Gegenverkehr, alle links von ihm fahrenden Fahrzeuge in gleicher Richtung und Gegenrichtung sowie die in gleicher Richtung mit ihm abbiegenden Verkehrsteilnehmer beachten.

Der Bewerber erkennt seinen Zielfahrstreifen in der neuen Fahrtrichtung. Vor dem Einordnen und nochmals vor dem Abbiegen ist auf den nachfolgenden Verkehr zu achten; der nochmalige(zweite) Blick ist vor dem Abbiegen dann nicht nötig, wenn eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist. Er beachtet besonders die vorrangberechtigten Fußgänger, die entgegenkommend oder in gleicher Richtung die Fahrbahn überqueren, in die er einbiegen will. Unmittelbar vor dem Abbiegen ist der rückwärtige Verkehr wiederholt zu prüfen.

3.1.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Überqueren von Kreuzungen und Einmündungen (s. 2.3.1):

An Kreuzungen oder Einmündungen mit Lichtzeichen oder Regelungen durch Polizeibeamte erkennt der Bewerber, ob er anhalten muss oder ob seine Fahrtrichtung freigegeben ist. Wird die Vorfahrt durch Verkehrszeichen geregelt, erkennt der Bewerber, ob ein Anhalten oder Warten geboten ist. Er erkennt, ob eine Weiterfahrt zulässig und möglich ist.

Rechtsabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen (s. 2.3.2):

An Kreuzungen oder Einmündungen mit Lichtzeichen oder Regelungen durch Polizeibeamte erkennt der Bewerber, ob er anhalten muss oder ob seine Fahrtrichtung freigegeben ist. Wird die Vorfahrt durch Verkehrszeichen geregelt, erkennt der Bewerber, ob ein Anhalten oder Warten geboten ist. Er erkennt, ob eine Weiterfahrt zulässig und möglich ist. Ggf. erkennt er, ob ein Schild mit Grünpfeil auf schwarzem Grund (Grünpfeilschild) an der Lichtzeichenanlage vorhanden ist und beobachtet die Verkehrsteilnehmer der freigegebenen Richtungen.

Linksabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen (s. 2.3.3):

An Kreuzungen oder Einmündungen mit Lichtzeichen oder Regelungen durch Polizeibeamte erkennt der Bewerber, ob er anhalten muss oder ob seine Fahrtrichtung freigegeben ist. Wird die Vorfahrt durch Verkehrszeichen geregelt, erkennt der Bewerber, ob ein Anhalten oder Warten geboten ist. Er erkennt, ob eine Weiterfahrt zulässig und möglich ist. Ggf. beachtet er das Lichtzeichen des Grünen Pfeils links hinter der Kreuzung (diagonaler Räumpfeil).

3.1.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Verkehrsbeobachtung

3.1.3.1 Überqueren von Kreuzungen und Einmündungen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Verzicht auf die eigene Vorfahrt beim Erkennen unangepassten Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer
- Frühzeitiges Erkennen eines den Verkehr regelnden Polizeibeamten trotz intakter Lichtzeichenanlage

Beispiele für einfache Fehler:

- Unzureichende Spiegelbenutzung
- Unzureichende Beobachtung der einmündenden Straßen
- Spätes Erkennen von Verkehrszeichen, Lichtzeichen, Polizeibeamten
- Nichtausnutzen von mehreren ausreichenden Lücken

Erhebliche Fehler:

- Missachtung von Gebots- und Verbotsschildern
- Missachtung von Vorfahrtregeln
- Missachtung von vorfahrtregelnden Schildern
- Missachtung von Lichtsignalen
- Missachtung von verkehrsregelnden Schildern eines Polizeibeamten
- Fehlende Verkehrsbeobachtung

3.1.3.2 Rechtsabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Verzicht auf die eigene Vorfahrt beim Erkennen unangepassten Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer
- Frühzeitiges Erkennen eines den Verkehr regelnden Polizeibeamten trotz intakter Lichtsignalanlage

Beispiele für einfache Fehler:

- Unzureichende Spiegelbenutzung
- Unzureichende Beobachtung der einmündenden Straßen
- Spätes Erkennen von Verkehrszeichen, Lichtsignalen, Polizeibeamten
- Unzureichender Blick zum Überprüfen des „Toten Winkels“
- Spätes Erkennen einer Wartepflicht
- Nichtausnutzen von mehreren ausreichenden Lücken

Erhebliche Fehler:

- Missachtung von Vorfahrtregeln
- Missachtung von vorfahrtregelnden Schildern
- Missachtung von Lichtsignalen
- Missachtung von verkehrsregelnden Schildern eines Polizeibeamten
- Fehlende Spiegelbenutzung mit potenzieller Gefährdung
- Fehlender Blick zum Überprüfen des „Toten Winkels“ mit potenzieller Gefährdung
- Fehlende Verkehrsbeobachtung
- Missachtung von Gebots- und Verbotsschildern

3.1.3.3 Linksabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Verzicht auf die eigene Vorfahrt beim Erkennen unangepassten Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer
- Besonders umsichtiges Verhalten bei überraschendem Ausfall einer Lichtsignalanlage
- Frühzeitiges Erkennen eines den Verkehr regelnden Polizeibeamten trotz intakter Lichtsignalanlage

Beispiele für einfache Fehler:

- Unzureichende Spiegelbenutzung
- Unzureichende Beobachtung der einmündenden Straßen
- Spätes Erkennen von Verkehrszeichen, Lichtsignalen, Polizeibeamten
- Unzureichender Blick zum Überprüfen des „Toten Winkels“
- Spätes Erkennen einer Wartepflicht
- Nichtausnutzen von mehreren ausreichenden Lücken

Erhebliche Fehler:

- Missachtung von Gebots- und Verbotsschildern
- Missachtung von Vorfahrtregeln
- Missachtung von vorfahrtregelnden Schildern
- Missachtung von Lichtsignalen
- Missachtung von verkehrsregelnden Schildern eines Polizeibeamten
- Fehlende Spiegelbenutzung mit potenzieller Gefährdung
- Fehlender Blick zum Überprüfen des „Toten Winkels“ mit potenzieller Gefährdung

- Fehlende Verkehrsbeobachtung

3.2 Fahrzeugpositionierung

3.2.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Überqueren von Kreuzungen und Einmündungen:

Der Bewerber hält ausreichend Sicherheitsabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern im Kreuzungs-/Einmündungsbereich. Er fährt erst auf den für seine Richtung vorgesehenen Fahrstreifen in den Kreuzungs-/Einmündungsbereich ein, wenn er sich sicher ist, dass er den Bereich möglichst in einem Zug überqueren kann.

Rechtsabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen:

Der Bewerber ordnet sich rechtzeitig möglichst weit rechts bzw. in den für seine Richtung vorgesehenen Fahrstreifen ein. Beim Abbiegen hält er so rechtzeitig an, dass alle rechts von ihm fahrenden Fahrzeuge in gleicher Richtung und Gegenrichtung ungehindert weiterfahren können. Beim Abbiegen im engen Bogen behindert er keine Fußgänger in der Straße, in die er einbiegt; ggf. wartet er. Der Bewerber hält ausreichend Sicherheitsabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern sowie Hindernissen und Gegenständen im Kreuzungs-/Einmündungsbereich.

Linksabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen:

Der Bewerber ordnet sich rechtzeitig bis zur Mitte, auf Fahrbahnen für nur eine Richtung (bspw. in Einbahnstraßen) über die Mitte hinaus bzw. in den für seine Richtung vorgesehenen Fahrstreifen ein. Beim Abbiegen hält er so rechtzeitig an, dass der vorrangberechtigte Gegenverkehr, alle links von ihm fahrenden Fahrzeuge in gleicher Richtung und Gegenrichtung sowie die in gleicher Richtung mit ihm abbiegenden Verkehrsteilnehmer ungehindert weiterfahren können. Beim Abbiegen behindert er keine Fußgänger in der Straße, in die er einbiegt; ggf. wartet er. Der Bewerber hält ausreichend Sicherheitsabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern sowie Hindernissen und Gegenständen im Kreuzungs-/Einmündungsbereich. Beim Linksabbiegen positioniert er sich so, dass der Abbiegepunkt geeignet ist, den Zielfahrstreifen gut zu erreichen.

3.2.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Überqueren von Kreuzungen und Einmündungen (s. 2.3.1)

Gebieten Polizeibeamte, Lichtzeichenanlagen oder Stop-Zeichen das Anhalten, hält der Bewerber an der Haltlinie an. Ist keine Haltlinie vorhanden oder nicht mehr zu erkennen, hält der Bewerber bei Lichtzeichenanlagen vor dieser bzw. bei Stop-Zeichen an der Sichtlinie. Bei Haltzeichen durch einen Polizeibeamten hält der Bewerber vor der Kreuzung an.

Rechtsabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen (s. 2.3.2)

Gebieten Polizeibeamte, Lichtzeichenanlagen oder Stop-Zeichen das Anhalten, hält der Bewerber an der Haltlinie an. Ist keine Haltlinie vorhanden oder nicht mehr zu erkennen, hält der Bewerber bei Lichtzeichenanlagen vor dieser bzw. bei Stop-Zeichen an der Sichtlinie. Bei Haltzeichen durch einen Polizeibeamten hält der Bewerber vor der Kreuzung an. Befindet sich rechts neben dem Lichtzeichen ROT ein Grünpfeilschild, so darf der Bewerber erst nach Anhalten vor der Lichtzeichenanlage seine Weiterfahrt ohne Behinderung und Gefährdung insbesondere der Verkehrsteilnehmer der freigegebenen Richtung fortsetzen.

Linksabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen (s. 2.3.3)

Gebieten Polizeibeamte, Lichtzeichenanlagen oder Stop-Zeichen das Anhalten, hält der Bewerber an der Haltlinie an. Ist keine Haltlinie vorhanden oder nicht mehr zu erkennen, hält der Bewerber bei Lichtzeichenanlagen vor dieser bzw. bei Stop-Zeichen an der Sichtlinie. Bei Haltzeichen durch einen Polizeibeamten hält der Bewerber vor der Kreuzung an. Bei GRÜN bzw. beim Befahren einer vorfahrtberechtigten Straße fährt der Bewerber zunächst bis kurz vor die Kreuzungsmittelpunkte oder folgt den Fahrstreifenmarkierungen zum

Linksabbiegen. Dort wartet er, wenn er Vorrang gewähren muss. Sind keine vorrangberechtigten Verkehrsteilnehmer vorhanden bzw. der „diagonale Räumfeil“ leuchtet GRÜN, räumt er den Kreuzungs-/Einmündungsbereich in Richtung Zielfahrstreifen.

3.2.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugpositionierung

3.2.3.1 Überqueren von Kreuzungen und Einmündungen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Zweckmäßiges und sicheres Positionieren, um freie Bahn für Einsatzfahrzeuge (Blaulicht und Einsatzhorn) bei hoher Verkehrsdichte zu schaffen
- Unmittelbare sichere Reaktion auf unerwartetes oder verkehrswidriges Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer

Beispiele für einfache Fehler:

- Vermeidbare Behinderung
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands (nach vorn oder zur Seite)
- Abweichen von der Fahrspur (ohne Verlassen des Fahrstreifens)
- Geringfügiges Zurückrollen des Fahrzeugs

Erhebliche Fehler:

- Missachten des Stopp-Zeichens
- Missachten von ROT oder Halt-Zeichen eines Polizeibeamten
- Anhalten nach der Haltlinie an Lichtzeichenanlagen mit Behinderung oder Gefährdung
- Verstoß gegen Vorfahrt-/Vorrangregeln
- Erhebliche Unterschreitung des Sicherheitsabstands (nach vorn oder zur Seite)
- Wesentliches Zurückrollen des Fahrzeugs (um mehr als 50cm)
- Fahrzeugpositionierung mit potenzieller Gefährdung

3.2.3.2 Rechtsabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Zweckmäßiges und sicheres Positionieren, um freie Bahn für Einsatzfahrzeuge (Blaulicht und Einsatzhorn) bei hoher Verkehrsdichte zu schaffen
- Unmittelbare sichere Reaktion auf unerwartetes oder verkehrswidriges Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer

Beispiele für einfache Fehler:

- Unterschreitung des Sicherheitsabstands (nach vorn oder zur Seite)
- Grundloses Verlassen des zweckmäßigen Fahrstreifens
- Fehlerhaftes Einordnen vor dem Abbiegen
- Überfahren der kurveninneren Fahrbahnbegrenzung
- Vermeidbare Behinderung
- Unnötiges Blockieren des Kreuzungsbereichs
- Geringfügiges Zurückrollen des Fahrzeugs

Erhebliche Fehler:

- Missachten des Stopp-Zeichens
- Missachten von ROT oder Halt-Zeichen eines Polizeibeamten
- Anhalten nach der Haltlinie an Lichtzeichenanlagen mit Behinderung oder Gefährdung
- Verstoß gegen Vorfahrt-/Vorrangregeln
- Erhebliche Unterschreitung des Sicherheitsabstands (nach vorn oder zur Seite)
- Wesentliches Zurückrollen des Fahrzeugs (um mehr als 50cm)
- Fahrzeugpositionierung mit potenzieller Gefährdung

3.2.3.3 Linksabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Zweckmäßiges und sicheres Positionieren, um freie Bahn für Einsatzfahrzeuge (Blaulicht und Einsatzhorn) bei hoher Verkehrsdichte zu schaffen

- Unmittelbare sichere Reaktion auf unerwartetes oder verkehrswidriges Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer

Beispiele für einfache Fehler:

- Unterschreitung des Sicherheitsabstands (nach vorn oder zur Seite)
- Grundloses Verlassen des zweckmäßigen Fahrstreifens
- Fehlerhaftes Einordnen vor dem Abbiegen
- Vermeidbare Behinderung
- Unnötiges Blockieren des Kreuzungsbereichs
- Geringfügiges Zurückrollen des Fahrzeugs

Erhebliche Fehler:

- Endgültiges Einordnen auf Fahrstreifen des Gegenverkehrs
- Missachten des Stopp-Zeichens
- Missachten von ROT oder Halt-Zeichen eines Polizeibeamten
- Anhalten nach der Haltlinie an Lichtzeitanlagen mit Behinderung oder Gefährdung
- Gefährliches grundloses Anhalten im Kreuzungs-/Einmündungsbereich bei konfliktfreier Vorfahrtsregelung bzw. Regelung durch Lichtzeichen
- Verstoß gegen Vorfahrt-/Vorrangregeln
- Erhebliche Unterschreitung des Sicherheitsabstands (nach vorn oder zur Seite)
- Wesentliches Zurückrollen des Fahrzeugs (um mehr als 50cm)
- Fahrzeugpositionierung mit potenzieller Gefährdung

3.3 Geschwindigkeitsanpassung

3.3.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Überqueren von Kreuzungen und Einmündungen

Der Bewerber lässt durch sein Fahrverhalten und die Wahl seiner Geschwindigkeit erkennen, dass er die Vorfahrt bzw. den Vorrang anderer Verkehrsteilnehmer beachten wird. Er passt die Geschwindigkeit ggf. so an, dass er anhalten kann.

Rechtsabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen

Der Bewerber passt die Geschwindigkeit bei der Annäherung an die Kreuzung oder Einmündung und an den Abbiegevorgang so an, dass er ggf. anhalten kann.

Linksabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen

Der Bewerber passt die Geschwindigkeit bei der Annäherung an die Kreuzung oder Einmündung und an den Abbiegevorgang so an, dass er anhalten kann.

3.3.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Überqueren von Kreuzungen und Einmündungen (s. 2.3.1):

Bei Kreuzungen mit Lichtzeitanlage oder Regelung durch Polizeibeamte muss der Bewerber seine Geschwindigkeit so wählen, dass er bei Wechsel auf ROT bzw. beim Haltzeichen des Polizeibeamten rechtzeitig vor der Kreuzung anhalten kann.

Rechtsabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen (s. 2.3.2):

Keine Besonderheiten.

Linksabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen (s. 2.3.3):

Bei einem GRÜN leuchtenden „diagonalen Räumfeil“ räumt der Bewerber zügig den Kreuzungs-/Einmündungsbereich.

3.3.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Geschwindigkeitsanpassung

3.3.3.1 Überqueren von Kreuzungen und Einmündungen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Plötzliche sehr starke Geschwindigkeitsverringerng aufgrund eines unerwarteten Verhaltens eines anderen Verkehrsteilnehmers

Beispiele für einfache Fehler:

- Geringfügige Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Übertrieben zögerliches Heranfahren an eine Kreuzung/Einmündung
- Keine rechtzeitige Bremsbereitschaft, sofern erforderlich
- Nicht an die Verkehrssituation angepasste Geschwindigkeit

Erhebliche Fehler:

- Keine Geschwindigkeitsverringerng beim Heranfahren an eine Kreuzung/Einmündung mit potenzieller Gefährdung
- Erhebliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung mit potenzieller Gefährdung

3.3.3.2 Rechtsabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Plötzliche sehr starke Geschwindigkeitsverringerng aufgrund eines unerwarteten Verhaltens eines anderen Verkehrsteilnehmers

Beispiele für einfache Fehler:

- Geringfügige Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Übertrieben zögerliches Heranfahren an eine Kreuzung/Einmündung
- Zu späte Geschwindigkeitsverringerng vor dem Abbiegen
- Nicht an die Verkehrssituation angepasste Geschwindigkeit

Erhebliche Fehler:

- Keine Geschwindigkeitsverringerng beim Heranfahren an eine Kreuzung/Einmündung mit potenzieller Gefährdung
- Erhebliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung mit potenzieller Gefährdung

3.3.3.3 Linksabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Plötzliche sehr starke Geschwindigkeitsverringerng aufgrund eines unerwarteten Verhaltens eines anderen Verkehrsteilnehmers

Beispiele für einfache Fehler:

- Geringfügige Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Übertrieben zögerliches Heranfahren an eine Kreuzung/Einmündung
- Zu späte Geschwindigkeitsverringerng vor dem Abbiegen Nicht an die Verkehrssituation angepasste Geschwindigkeit

Erhebliche Fehler:

- Keine Geschwindigkeitsverringerng beim Heranfahren an eine Kreuzung/Einmündung mit potenzieller Gefährdung
- Erhebliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung mit potenzieller Gefährdung

3.4 Kommunikation

3.4.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Überqueren von Kreuzungen und Einmündungen:

Der Bewerber zeigt durch deutlichen Blickkontakt, dass er andere Verkehrsteilnehmer wahrgenommen hat. In schwierigen und uneindeutigen Verkehrssituationen versucht er, sich mit anderen Verkehrsteilnehmern zu verständigen.

Rechtsabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen:

Der Bewerber setzt rechtzeitig den Blinker nach rechts und achtet auf Signale anderer Verkehrsteilnehmer. Der Bewerber zeigt durch deutlichen Blickkontakt, dass er andere Verkehrsteilnehmer wahrgenommen hat. In schwierigen und uneindeutigen Verkehrssituationen versucht er, sich mit anderen Verkehrsteilnehmern zu verständigen.

Linksabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen:

Der Bewerber setzt rechtzeitig den Blinker nach links und achtet auf Signale anderer Verkehrsteilnehmer. Der Bewerber zeigt durch deutlichen Blickkontakt, dass er andere Verkehrsteilnehmer wahrgenommen hat. In schwierigen und uneindeutigen Verkehrssituationen versucht er, sich mit anderen Verkehrsteilnehmern zu verständigen.

3.4.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Überqueren von Kreuzungen und Einmündungen (s. 2.3.1):

Bei Kreuzungen und Einmündungen mit Regelung durch Polizeibeamte, versucht der Bewerber mit diesem Blickkontakt aufzunehmen.

Rechtsabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen (s. 2.3.2):

Bei Kreuzungen und Einmündungen mit Regelung durch Polizeibeamte, versucht der Bewerber mit diesem Blickkontakt aufzunehmen.

Linksabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen (s. 2.3.3):

Bei Kreuzungen und Einmündungen mit Regelung durch Polizeibeamte, versucht der Bewerber mit diesem Blickkontakt aufzunehmen.

3.4.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Kommunikation

3.4.3.1 Überqueren von Kreuzungen und Einmündungen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Reaktion auf eine unübersichtliche Verkehrssituation; unter Umständen durch Verzicht auf die eigene Vorfahrt

Beispiele für einfache Fehler:

- Zu späte oder irreführende Signal- und Zeichengebung
- Unterlassene Signal- und Zeichengebung
- Nichtbeachtung von sinnvollen Signalen/Hinweisen anderer Verkehrsteilnehmer
- Abgabe eines Warnzeichens, obwohl die Situation durch Bremsen hätte verhindert werden können

Erhebliche Fehler:

- Ungeprüfte Kommunikation mit potenzieller Gefährdung (Bewerber als Empfänger)
- Nicht zu verantwortende Kommunikation mit potenzieller Gefährdung (Bewerber als Sender)
- Unterlassene Signal- und Zeichengebung mit Gefährdung
- Missachtung von sinnvollen Signalen/Hinweisen anderer Verkehrsteilnehmer mit potenzieller Gefährdung

3.4.3.2 Rechtsabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Reaktion auf eine unübersichtliche Verkehrssituation; unter Umständen durch Verzicht auf die eigene Vorfahrt

Beispiele für einfache Fehler:

- Zu späte oder irreführende Signal- und Zeichengebung
- Unterlassene Signal- und Zeichengebung
- Nichtbeachtung von sinnvollen Signalen/Hinweisen anderer Verkehrsteilnehmer
- Abgabe eines Warnzeichens, obwohl die Situation durch Bremsen hätte verhindert werden können

Erhebliche Fehler:

- Ungeprüfte Kommunikation mit potenzieller Gefährdung (Bewerber als Empfänger)
- Nicht zu verantwortende Kommunikation mit potenzieller Gefährdung (Bewerber als Sender)
- Unterlassene Signal- und Zeichengebung mit Gefährdung
- Missachtung von sinnvollen Signalen/Hinweisen anderer Verkehrsteilnehmer mit potenzieller Gefährdung

3.4.3.3 Linksabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Nichteinfahren in die Kreuzung nach Verständigung mit anderen Verkehrsteilnehmern unter Verzicht auf die eigene Vorfahrt

Beispiele für einfache Fehler:

- Späte oder irreführende Signal- und Zeichengebung
- Unterlassene Signal- und Zeichengebung
- Nichtbeachtung von sinnvollen Signalen/Hinweisen anderer Verkehrsteilnehmer
- Abgabe eines Warnzeichens, obwohl die Situation durch Bremsen hätte verhindert werden können

Erhebliche Fehler:

- Ungeprüfte Kommunikation mit potenzieller Gefährdung (Bewerber als Empfänger)
- Nicht zu verantwortende Kommunikation mit potenzieller Gefährdung (Bewerber als Sender)
- Unterlassene Signal- und Zeichengebung mit Gefährdung
- Missachtung von sinnvollen Signalen/Hinweisen anderer Verkehrsteilnehmer mit potenzieller Gefährdung

3.5 Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise

3.5.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Überqueren von Kreuzungen und Einmündungen

Bei notwendigen Geschwindigkeitsanpassungen werden die Brems- und Schaltvorgänge rechtzeitig und flüssig ausgeführt. Beim Heranfahren an Kreuzungen und Einmündungen ist der Schwung des Fahrzeugs zu nutzen.

Rechtsabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen:

Bei notwendigen Geschwindigkeitsanpassungen werden die Brems- und Schaltvorgänge rechtzeitig und flüssig ausgeführt. Beim Heranfahren an Kreuzungen und Einmündungen ist der Schwung des Fahrzeugs zu nutzen. Der Bewerber vermeidet beim Abbiegen ruckartige Lenkbewegungen.

Linksabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen:

Bei notwendigen Geschwindigkeitsanpassungen werden die Brems- und Schaltvorgänge rechtzeitig und flüssig ausgeführt. Beim Heranfahren an Kreuzungen und Einmündungen ist der Schwung des Fahrzeugs zu nutzen. Der Bewerber vermeidet beim Abbiegen ruckartige Lenkbewegungen.

3.5.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Überqueren von Kreuzungen und Einmündungen (s. 2.3.1):

Beim Warten an Kreuzungen mit Lichtzeichenanlagen kann der Bewerber den Motor abschalten.

Rechtsabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen (s. 2.3.2):

Beim Warten an Kreuzungen mit Lichtzeichenanlagen kann der Bewerber den Motor abschalten.

Linksabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen (s. 2.3.3):

Beim Warten an Kreuzungen mit Lichtzeichenanlagen kann der Bewerber den Motor abschalten.

3.5.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugbedienung/Umweltbewussten Fahrweise

3.5.3.1 Überqueren von Kreuzungen und Einmündungen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Abschalten des Motors bei gerade beginnendem ROT sowie schnelles, sicheres Vorbereiten und Anfahren bei GRÜN

Beispiele für einfache Fehler:

- Ruckartiges Bremsen beim Heranfahren an eine Kreuzung/Einmündung
- Falsche Gangwahl (Umweltaspekte)
- Abwürgen des Motors

Erhebliche Fehler:

- Falsche Gangwahl mit potenzieller Gefährdung
- Fehlerhafte Fahrzeugbedienung mit potenzieller Gefährdung

3.5.3.2 Rechtsabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Abschalten des Motors bei gerade beginnendem ROT sowie schnelles, sicheres Vorbereiten und Anfahren bei GRÜN

Beispiele für einfache Fehler:

- Ruckartiges Bremsen beim Heranfahren an eine Kreuzung/Einmündung
- Falsche Gangwahl (Umweltaspekte)
- „Eckige“ Lenkbewegungen
- Abwürgen des Motors

Erhebliche Fehler:

- Falsche Gangwahl mit potenzieller Gefährdung
- Fehlerhafte Fahrzeugbedienung mit potenzieller Gefährdung

3.5.3.3 Linksabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Abschalten des Motors bei gerade beginnendem ROT sowie schnelles, sicheres Vorbereiten und Anfahren bei GRÜN

Beispiele für einfache Fehler:

- Ruckartiges Bremsen beim Heranfahren an eine Kreuzung/Einmündung
- Falsche Gangwahl (Umweltaspekte)
- „Eckige“ Lenkbewegungen
- Abwürgen des Motors

Erhebliche Fehler:

- Falsche Gangwahl mit potenzieller Gefährdung
- Fehlerhafte Fahrzeugbedienung mit potenzieller Gefährdung

Fahraufgabe 5: Kreisverkehr

1. **Name der Fahraufgabe:** (5) Befahren von Kreisverkehren

2. **Allgemeine Beschreibung**

2.1 Definition:

Bei der Fahraufgabe 5 handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen der Bewerber von einer Straße in eine kreisförmige vorfahrtberechtigte Fahrbahn einfährt, in die noch weitere Straßen einmünden. Er hat die Möglichkeit, aus mehreren Ausfahrtmöglichkeiten auszuwählen.

2.2 Grundsätzlicher Handlungsalgorithmus:

- Prüfen der Vorfahrts-/Vorrangsituation beim Annähern
- Prüfen, ob die Verkehrssituation ein Einfahren ermöglicht
- Anpassen der Geschwindigkeit
- Einfahren in den Kreisverkehr nach rechts
- Befahren der kreisförmigen Fahrbahn
- Anzeigen des Verlassens des Kreisverkehrs
- Prüfen der Vorrangregelung anderer Verkehrsteilnehmer beim Verlassen des Kreisverkehrs
- Prüfen, ob der Blinker ausgeschaltet ist

2.3 Zu unterscheidende Situationsunterklassen:

- Mit einem Fahrstreifen (*Standard; nur bei Programmierung erwähnen*)
- Mit mehreren Fahrstreifen

3. **Was wird vom Bewerber in Bezug auf die unterschiedlichen Beobachtungskategorien erwartet?**

3.1 Verkehrsbeobachtung

3.1.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber erkennt den Fahrbahnverlauf und beobachtet beim Heranfahen an den Kreisverkehr die Verkehrsumgebung sowie den vorausfahenden und den rückwärtigen Verkehr. Der Bewerber prüft, ob vorfahrtregelnde Verkehrszeichen vorhanden sind und ob sich Fußgänger oder Radfahrer nähern. Anschließend beobachtet der Bewerber die Verkehrsteilnehmer im Kreisverkehr. Unmittelbar vor dem Einfahren in den Kreisverkehr führt der Bewerber ggf. den Blick zum Überprüfen des „Toten Winkels“ nach rechts durch. Im Kreisverkehr sucht der Bewerber seine Ausfahrtmöglichkeit und beobachtet das Fahrverhalten der im Kreis befindlichen und der aus-/einfahenden Fahrzeuge. Zum Verlassen führt der Bewerber den Blick zum Überprüfen des „Toten Winkels“ nach rechts durch und beobachtet, ob sich Fußgänger oder Radfahrer auf oder neben der Fahrbahn befinden.

3.1.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen (s. 2.3)

Beim Kreisverkehr mit mehreren Fahrstreifen intensiviert der Bewerber seine Verkehrsbeobachtung. Bei einem Fahrstreifenwechsel führt er zusätzlich den Blick zum Überprüfen des „Toten Winkels“ durch. Der Bewerber achtet auf Fahrbahnmarkierungen.

3.1.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Verkehrsbeobachtung

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Schnelles Erkennen des richtigen Verkehrsweges bei nicht eindeutiger Verkehrsführung
- Erkennen von überraschenden und/oder gefährlichen Fahrmanövern anderer Verkehrsteilnehmer

Beispiele für einfache Fehler:

- Unzureichende Spiegelbenutzung
- Unzureichender Blick zum Überprüfen des „Toten Winkels“
- Spätes Erkennen von Verkehrszeichen
- Nichtausnutzen von mehreren ausreichenden Lücken

Erhebliche Fehler:

- Missachtung von Vorfahrtregeln
- Missachtung von vorfahrtregelnden Zeichen
- Fehlende Spiegelbenutzung mit potenzieller Gefährdung
- Fehlender Blick zum Überprüfen des „Toten Winkels“ mit potenzieller Gefährdung
- Fehlende Verkehrsbeobachtung

3.2 Fahrzeugpositionierung

3.2.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber fährt in seinem Fahrstreifen in den Kreisverkehr ein und hält dabei ausreichenden Sicherheitsabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern und baulichen Einrichtungen.

3.2.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen (s. 2.3)

Bei einem Kreisverkehr mit mehreren Fahrstreifen wählt der Bewerber den Fahrstreifen beim Einfahren, den er im Kreis befahren möchte bzw. der ihm das Ausfahren aus dem Kreisverkehr an der geplanten Stelle ermöglicht. Ggf. wechselt der Bewerber zum Ausfahren rechtzeitig den Fahrstreifen im Kreisverkehr.

3.2.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugpositionierung

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Unmittelbare sichere Reaktion auf plötzliche und erhebliche Abstandsunterschreitungen durch andere Verkehrsteilnehmer

Beispiele für einfache Fehler:

- Unterschreitung des Sicherheitsabstands (nach vorn oder zur Seite)
- unzumutbares Verlassen des Fahrstreifens
- Fehlerhaftes Einordnen vor dem oder im Kreisverkehr
- Unzulässiges Überfahren der Mittelinsel
- Vermeidbare Behinderung
- Geringfügiges Zurückrollen des Fahrzeugs
- Keine gleichmäßige Spurführung

Erhebliche Fehler:

- Verstoß gegen Vorfahrt-/Vorrangregeln
- Unzulässiges Überfahren der Mittelinsel mit Gefährdung
- Erhebliche Unterschreitung des Sicherheitsabstands (nach vorn und zur Seite)
- Wesentliches Zurückrollen des Fahrzeugs (um mehr als 50cm)
- Fahrzeugpositionierung mit potenzieller Gefährdung

3.3 Geschwindigkeitsanpassung

3.3.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber nähert sich mit mäßiger Geschwindigkeit dem Kreisverkehr und fährt unter Berücksichtigung des bevorrechtigten Verkehrs in diesen ein.

3.3.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen (s. 2.3)

Keine Besonderheiten.

3.3.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Geschwindigkeitsanpassung

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- ...

Beispiele für einfache Fehler:

- Unnötiges zögerliches Ein- und Ausfahren
- Nicht rechtzeitige Geschwindigkeitsverringerung vor dem Einfahren
- Nicht an die Verkehrssituation angepasste Geschwindigkeit

Erhebliche Fehler:

- Erhebliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Halten im Kreisverkehr mit Gefährdung
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung mit potenzieller Gefährdung

3.4 Kommunikation

3.4.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Zum Einfahren in den Kreisverkehr achtet der Bewerber besonders auf Signale der sich im Kreisverkehr befindlichen Verkehrsteilnehmer. Der Bewerber zeigt nur beim Verlassen des Kreisverkehrs rechtzeitig die Änderung der Fahrtrichtung durch Betätigen des Blinkers an.

3.4.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen (s. 2.3)

Bei einem Kreisverkehr mit mehreren Fahrstreifen betätigt der Bewerber den Blinker beim Wechsel des Fahrstreifens nach rechts oder links entsprechend der Richtung. Dabei nimmt er ggf. mit anderen Verkehrsteilnehmern auf dem Zielfahrstreifen Blickkontakt auf.

3.4.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Kommunikation

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- ...

Beispiele für einfache Fehler:

- Späte oder irreführende Signal- und Zeichengebung
- Unterlassene Signal- und Zeichengebung
- Nichtbeachtung von sinnvollen Signalen/Hinweisen anderer Verkehrsteilnehmer
- Abgabe eines Warnzeichens, obwohl die Situation durch Bremsen hätte verhindert werden können

Erhebliche Fehler:

- Ungeprüfte Kommunikation mit potenzieller Gefährdung (Bewerber als Empfänger)
- Nicht zu verantwortende Kommunikation mit potenzieller Gefährdung (Bewerber als Sender)
- Fehlerhafte Signal- und Zeichengebung mit Gefährdung

3.5 Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise

3.5.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Beim Einfahren und Verlassen des Kreisverkehrs führt der Bewerber die erforderlichen Lenkbewegungen durch.

Im Kreisverkehr zeigt der Bewerber ein angepasstes Lenkverhalten und vermeidet ruckartige Lenkbewegungen. Notwendige Brems- und Schaltvorgänge werden zügig und flüssig durchgeführt.

3.5.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen (s. 2.3)

Im Falle eines Fahrstreifenwechsels in einem Kreisverkehr mit mehreren Fahrstreifen, führt der Bewerber die erforderlichen Lenkbewegungen flüssig durch.

3.5.3 Bewertung der der Fahraufgabe hinsichtlich Fahrzeugbedienung/Umweltbewussten Fahrweise

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Komplexe Fahrzeugbedienung (gleichzeitiges Schalten, Bremsen, Lenken) bei einer sich plötzlich ändernden Verkehrssituation
- Sichere Reaktion auf Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer

Beispiele für einfache Fehler:

- Unnötiges Bremsen
- Ruckartiges Bremsen
- Falsche Gangwahl (Umweltaspekte)
- „Eckige“ Lenkbewegungen

- Abwürgen des Motors

Erhebliche Fehler:

- Falsche Gangwahl mit Gefährdung
- Fehlerhafte Fahrzeugbedienung mit Gefährdung

Fahraufgabe 6: Bahnübergang/Straßenbahnen

1. **Name der Fahraufgabe:** (6.1) Heranfahen an und Überqueren von Bahnübergänge(n)/ (6.2) Annäherung an Straßenbahnen sowie Überholen und Überholtwerden von Straßenbahnen
Hinweis: Berücksichtigung von Fußgängern in Haltestellenbereichen bei der FA7

2. Allgemeine Beschreibung

2.1 Definition:

Bei der Teilfahraufgabe 6.1 handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen sich der Bewerber einem Bahnübergang nähert und diesen überquert.

Bei der Teilfahraufgabe 6.2 handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen der Bewerber auf einer Fahrbahn einer kreuzenden/querenden Straßenbahn begegnet, neben ihr herfährt, sie überholt, von ihr überholt wird oder vor ihr abbiegt.

2.2 Grundsätzlicher Handlungsalgorithmus

2.2.1 Heranfahen an und Überqueren von Bahnübergänge(n):

- Erkennen und Beachten von Hinweisen, die einen Bahnübergang ankündigen
- Anpassen der Geschwindigkeit an die Aufgabenanforderung
- Prüfen, ob sich ein Schienenfahrzeug ankündigt, ggf. vor dem Bahnübergang warten
- Prüfen, ob auf der anderen Seite des Bahnübergangs ausreichend Verkehrsraum vorhanden ist
- Zügiges Überqueren des Bahnübergangs ohne anzuhalten

2.2.2 Annäherung an, Überholen und Überholtwerden von Straßenbahnen:

- Erkennen und Beachten von Hinweisen auf möglichen Straßenbahnverkehr
- Prüfen, ob eine Straßenbahn zu erkennen ist
- Anpassen der Geschwindigkeit an die Verkehrsumgebung und die jeweilige Aufgabenanforderung (Annähern, Überholen oder Überholtwerden)
- Prüfen, ob ein gefahrloses Queren, ein Nebenherfahren oder ein Überholen der Straßenbahn bzw. ein Überholtwerden durch die Straßenbahn unter Beachtung der Sicherheitsabstände möglich ist
- Queren, Nebenherfahren oder Überholen der Straßenbahn bzw. Überholtwerden durch die Straßenbahn

2.3 Zu unterscheidende Situationsunterklassen

2.3.1 Heranfahen an und Überqueren von Bahnübergänge(n):

- Gesicherter Bahnübergang (*Standard; nur bei Programmierung erwähnen*)
- Ungesicherter Bahnübergang
- Bahnübergang mit speziellen Besonderheiten (Hafengebiete, Bahnbediensteter, stockender Verkehr)

2.3.2 Annäherung an, Überholen und Überholtwerden von Straßenbahnen:

- In gleicher Fahrtrichtung in einem Fahrstreifen (*Standard; nur bei Programmierung erwähnen*)
- In entgegengesetzter Fahrtrichtung in einem Fahrstreifen
- In der Mitte der Straße
- Beim Abbiegen

3. Was wird vom Bewerber in Bezug auf die unterschiedlichen Beobachtungskategorien erwartet?

3.1 Verkehrsbeobachtung

3.1.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Heranfahen an und Überqueren von Bahnübergänge(n):

Der Bewerber erkennt zunächst, dass ein Bahnübergang durch Verkehrszeichen angekündigt wird und dass es sich dabei um einen gesicherten Bahnübergang handelt. Der Bewerber erkennt die Bedeutung von ggf. vorhandenen Lichtzeichen und verhält sich

entsprechend dieser. Bei vorhandenen Schranken beobachtet der Bewerber, ob diese sich schließen oder geschlossen sind. Vor dem Überqueren achtet der Bewerber darauf, dass hinter dem Bahnübergang ausreichend Verkehrsraum vorhanden ist.

Annäherung an, Überholen und Überholtwerden von Straßenbahnen:

Der Bewerber erkennt zunächst, dass Schienen bzw. Verkehrszeichen auf Straßenbahnverkehr hinweisen oder eine Straßenbahn bereits zu sehen bzw. zu hören ist. Er achtet auf die Schienenführung der Straßenbahn und beobachtet durch gezielte Blickführung und durch die Benutzung der Spiegel den Verkehrsraum. Darüber hinaus muss er feststellen, in welche Richtung sich die Straßenbahn bewegt bzw. sich bewegen könnte und ob sie ggf. anhält.

3.1.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Heranfahen an und Überqueren von Bahnübergänge(n) (s. 2.3.1):

Bei einem ungesicherten Bahnübergang beobachtet der Bewerber möglichst frühzeitig den Verkehrsraum durch Änderung der Blickrichtung nach links und rechts, um das Annähern eines Schienenfahrzeugs wahrzunehmen.

Bei einem Bahnübergang in einem Hafen-/Industriegebiet (Bahnübergang mit speziellen Besonderheiten) erkennt der Bewerber diesen ausschließlich anhand der Schienen, da hier kein Andreaskreuz unmittelbar vor dem Bahnübergang vorhanden ist.

Annäherung an, Überholen und Überholtwerden von Straßenbahnen (s. 2.3.2):

Bei Annäherung an eine abbiegende Straßenbahn beobachtet der Bewerber den Schienenverlauf und achtet auf Signale der Straßenbahn.

3.1.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Verkehrsbeobachtung

3.1.3.1 Heranfahen an und Überqueren von Bahnübergänge(n)

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Erkennen von überraschenden und/oder gefährlichen Fahrmanövern anderer Verkehrsteilnehmer

Beispiele für einfache Fehler:

- Unzureichende Verkehrsbeobachtung

Erhebliche Fehler:

- Nichtbeachten von Rot oder Gelb bei Lichtzeichen
- Nichtbeachten des Vorrangs am Bahnübergang
- Fehlende Verkehrsbeobachtung mit (potenzieller) Gefährdung

3.1.3.2 Annäherung an, Überholen und Überholtwerden von Straßenbahnen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Erkennen von überraschenden und/oder gefährlichen Fahrmanövern anderer Verkehrsteilnehmer
- Erkennen von besonders kritischen straßenbahnspezifischen Gefahrenpunkten

Beispiele für einfache Fehler:

- Unzureichende Spiegelbenutzung
- Unzureichender Blick zum Überprüfen des „Toten Winkels“

Erhebliche Fehler:

- Fehlende Spiegelbenutzung
- Fehlender Blick zum Überprüfen des „Toten Winkels“
- Fehlende Verkehrsbeobachtung

3.2 Fahrzeugpositionierung

3.2.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Heranfahren an und Überqueren von Bahnübergänge(n):

Der Bewerber bleibt beim Heranfahren an einen Bahnübergang in seinem Fahrstreifen und überholt nicht. Sofern ein Schienenfahrzeug angekündigt ist oder sich nähert, hält er in sicherer Entfernung vor dem Bahnübergang. Dabei achtet der Bewerber darauf, dass Kreuzungen oder Einmündungen freigelassen werden. Der Bewerber überquert den Bahnübergang, ohne diesen zu blockieren.

Wartet der Bewerber, nutzt er seinen Verkehrsraum so aus, dass andere Verkehrsteilnehmer nicht behindert werden.

Annäherung an, Überholen und Überholtwerden von Straßenbahnen:

Der Bewerber nähert sich der Straßenbahn. Sollte ein Überholen möglich sein, erfolgt dies unter Berücksichtigung der geltenden Verkehrsregeln. Liegen Schienen zu weit rechts, darf der Bewerber die Straßenbahn auch links überholen. Nähert sich eine Straßenbahn von hinten, muss der Bewerber sein Fahrzeug so positionieren, dass der Straßenbahn eine möglichst ungehinderte Weiterfahrt gewährt werden kann.

3.2.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Heranfahren an und Überqueren von Bahnübergänge(n) (s. 2.3.1):

Nähert sich ein Schienenfahrzeug – an ungesicherten Bahnübergängen – wartet der Bewerber vor dem Andreaskreuz bzw. an der Haltlinie.

Bei stockendem Verkehr wartet der Bewerber vor dem Andreaskreuz bzw. an der Haltlinie.

Annäherung an, Überholen und Überholtwerden von Straßenbahnen (s. 2.3.2):

Liegen Schienen in der Mitte der Straße, muss der Bewerber der Straßenbahn eine ungehinderte Weiterfahrt ermöglichen, bevor er links abbiegt.

3.2.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugpositionierung

3.2.3.1 Heranfahren an und Überqueren von Bahnübergänge(n)

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Warten vor dem Bahnübergang bei einer sich plötzlich entwickelnden Gefahr einer Blockade des Bahnübergangs

Beispiele für einfache Fehler:

- Vermeidbare Behinderung
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands (nach vorn oder zur Seite) zu anderen Verkehrsteilnehmern, baulichen Einrichtungen oder Hindernisse/Gegenständen

Erhebliche Fehler:

- Missachtung des Überholverbots an einem Bahnübergang
- Halten im Gefährdungsbereich des Bahnübergangs
- Erhebliche Unterschreitung des Sicherheitsabstands (nach vorn oder zur Seite) zu anderen Verkehrsteilnehmern, baulichen Einrichtungen und Hindernisse/Gegenständen
- Fahrzeugpositionierung mit (potenzieller) Gefährdung

3.2.3.2 Annäherung an, Überholen und Überholtwerden von Straßenbahnen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Die Vermeidung einer Behinderung der Straßenbahn bei hoher Verkehrsdichte durch Freilassen des Gleiskörpers.

Beispiele für einfache Fehler:

- Vermeidbare Behinderung der Straßenbahn beim Warten oder Halten
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands (nach vorn oder zur Seite) zur Straßenbahn bzw. zu anderen Verkehrsteilnehmern, baulichen Einrichtungen oder Hindernissen/Gegenständen

Erhebliche Fehler:

- Missachtung des Vorrangs der Straßenbahn mit Gefährdung
- Erhebliche Unterschreitung des Sicherheitsabstands (nach vorn oder zur Seite) zur Straßenbahn bzw. zu anderen Verkehrsteilnehmern, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen
- Fahrzeugpositionierung mit Gefährdung

3.3 Geschwindigkeitsanpassung

3.3.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Heranfahren an und Überqueren von Bahnübergänge(n):

Der Bewerber fährt mit mäßiger Geschwindigkeit an den Bahnübergang heran und hält ggf. an. Zum Überqueren des Bahnübergangs wählt der Bewerber seine Geschwindigkeit so, dass er diesen zügig überqueren kann.

Annäherung an, Überholen und Überholtwerden von Straßenbahnen:

Der Bewerber schließt unter Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Straßenbahn auf. Zum Überholen langsam fahrender Straßenbahnen wählt der Bewerber die Geschwindigkeit so, dass dies sicher und zügig möglich ist. In jedem Fall ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht zu überschreiten. Zum Queren von Straßenbahnschienen wählt der Bewerber die Geschwindigkeit so, dass dies sicher und zügig möglich ist. Beim betriebsbedingten Anhalten der Straßenbahn fährt der Bewerber mit mäßiger Geschwindigkeit vorbei oder hält ggf. an.

3.3.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Heranfahren an und Überqueren von Bahnübergänge(n) (s.2.3.1):

Keine Besonderheiten.

Annäherung an, Überholen und Überholtwerden von Straßenbahnen (s.2.3.2):

Bei entgegenkommenden Straßenbahnen (auch in Einbahnstraßen) muss der Bewerber die Geschwindigkeit so anpassen, dass die Straßenbahn möglichst ungehindert weiterfahren kann.

3.3.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Geschwindigkeitsanpassung

3.3.3.1 Heranfahren an und Überqueren von Bahnübergänge(n)

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- ...

Beispiele für einfache Fehler:

- Geringfügige Überschreitung der mäßigen Geschwindigkeit

Erhebliche Fehler:

- Erhebliche Überschreitung der mäßigen Geschwindigkeit
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung mit Gefährdung

3.3.3.2 Annäherung an, Überholen und Überholtwerden von Straßenbahnen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- ...

Beispiele für einfache Fehler:

- Geringfügige Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Nicht an die Verkehrssituation angepasste Geschwindigkeit

Erhebliche Fehler:

- Erhebliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung mit Gefährdung

3.4 Kommunikation

3.4.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Heranfahren an und Überqueren von Bahnübergänge(n):

Der Bewerber achtet auf Signale anderer Verkehrsteilnehmer und verhält sich entsprechend dieser (z. B. Bremslicht des vorausfahrenden Fahrzeugs, Warnblinklicht bei Stau).

Annäherung an, Überholen und Überholtwerden von Straßenbahnen:

Der Bewerber achtet auf Signale der Straßenbahn und anderer Verkehrsteilnehmer und verhält sich entsprechend dieser.

3.4.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Heranfahren an und Überqueren von Bahnübergänge(n) (s. 2.3.1):

Steht vor dem Bahnübergang ein Bahnbediensteter, reagiert der Bewerber auf dessen Haltgebot. Bei einem ungesicherten Bahnübergang (ohne Lichtzeichen bzw. ohne Schranken) achtet der Bewerber auf Signale des sich ggf. annähernden Schienenfahrzeugs.

Annäherung an, Überholen und Überholtwerden von Straßenbahnen (s. 2.3.2):

Keine Besonderheiten

3.4.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Kommunikation

3.4.3.1 Heranfahren an und Überqueren von Bahnübergänge(n)

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Öffnen des Fensters bei ungesicherten und schlecht einsehbaren Bahnübergängen, um Signale besser wahrnehmen zu können

Beispiele für einfache Fehler:

- Nichtbeachtung von Signalen/Hinweisen

Erhebliche Fehler:

- Missachtung von Signalen/Hinweisen mit Gefährdung

3.4.3.2 Annäherung an, Überholen und Überholtwerden von Straßenbahnen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Reaktion auf eine komplexe Verkehrssituation unter Verzicht auf Vorfahrt oder Vorrang

Beispiele für einfache Fehler:

- Zu späte oder irreführende Signal- und Zeichengebung
- Unterlassene Signal- und Zeichengebung
- Nichtbeachtung von sinnvollen Signalen/Hinweisen anderer Verkehrsteilnehmer
- Abgabe eines Warnzeichens, obwohl die Situation durch Bremsen hätte verhindert werden können

Erhebliche Fehler:

- Ungeprüfte Kommunikation mit Gefährdung (Bewerber als Empfänger)
- Nicht zu verantwortende Kommunikation mit Gefährdung (Bewerber als Sender)
- Irreführende Signal- und Zeichengebung mit Gefährdung
- Unterlassene Signal- und Zeichengebung mit Gefährdung
- Missachtung von sinnvollen Signalen/Hinweisen anderer Verkehrsteilnehmer mit Gefährdung

3.5 Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise

3.5.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Heranfahren an und Überqueren von Bahnübergänge(n):

Vor einem gesicherten Bahnübergang – vor sich schließenden oder geschlossenen Schranken sowie vor leuchtenden oder blinkenden Lichtzeichen – bremst der Bewerber rechtzeitig bis zum Stillstand ab und stellt bei vorhersehbarem längerem Halt den Motor ab.

Bei den dafür notwendigen Geschwindigkeitsanpassungen werden die Brems- und Schaltvorgänge rechtzeitig und flüssig durchgeführt. Wartet der Bewerber vor einem Bahnübergang, stellt er sicher, dass andere Verkehrsteilnehmer nicht geblendet werden.

Annäherung an, Überholen und Überholtwerden von Straßenbahnen:

Für die notwendigen Geschwindigkeitsanpassungen werden die Brems- und Schaltvorgänge rechtzeitig und flüssig durchgeführt. Für die notwendigen Geschwindigkeitsverringerungen ist weitgehend der vorhandene Schwung auszunutzen.

3.5.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Heranfahren an und Überqueren von Bahnübergänge(n) (s. 2.3.1):

Bei ungesicherten Bahnübergängen (ohne Lichtzeichen bzw. ohne Schranken) stellt der Bewerber beim Heranfahren an diese Bremsbereitschaft her.

Annäherung an, Überholen und Überholtwerden von Straßenbahnen (s. 2.3.2):

Keine Besonderheiten

3.5.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugbedienung/ Umweltbewussten Fahrweise

3.5.3.1 Heranfahren an und Überqueren von Bahnübergänge(n)

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Optimale Ausnutzung der Fahrwiderstände und erforderliche Geschwindigkeitsverringerung ohne Bremseingriff

Beispiele für einfache Fehler:

- Ruckartiges Bremsen
- Falsche Gangwahl beim Beschleunigen
- Nicht Abschalten des Motors bei längerer Wartezeit
- Zurückrollen des Fahrzeugs
- Blendung anderer Verkehrsteilnehmer
- Abwürgen des Motors beim Anfahren
- Unnötiges Fahren im falschen Drehzahlbereich (Umweltaspekt)

Erhebliche Fehler:

- Falsche Gangwahl mit Gefährdung
- Fehlerhafte Fahrzeugbedienung mit Gefährdung

3.5.3.2 Annäherung an, Überholen und Überholtwerden von Straßenbahnen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Optimale Ausnutzung der Fahrwiderstände und erforderliche Geschwindigkeitsverringerung ohne Bremseingriff

Beispiele für einfache Fehler:

- Ruckartiges Bremsen
- Falsche Gangwahl beim Beschleunigen
- Unnötiges Fahren im falschen Drehzahlbereich (Umweltaspekte)
- Abwürgen des Motors beim Anfahren/Beschleunigen

Erhebliche Fehler:

- Falsche Gangwahl mit Gefährdung
- Fehlerhafte Fahrzeugbedienung mit Gefährdung

Fahraufgabe 7: Haltstellen/Fußgänger

1. **Name der Fahraufgabe:** (7.1) Annähern an und Passieren von Haltstellen für Busse und/oder Straßenbahnen; (7.2) Annähern an und Passieren von Fußgängerüberwege(n); (7.3) Annähern an und Passieren von Fußgängern (außerhalb von Kreuzungen (s. FA2) und außerhalb von Kreisverkehren (s. FA5))

2. Allgemeine Beschreibung

2.1 Definition:

Bei der Teilfahraufgabe 7.1 handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen sich der Bewerber einer Haltestelle für Busse und/oder Straßenbahnen annähert und diese passiert.

Bei der Teilfahraufgabe 7.2 handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen sich der Bewerber innerhalb geschlossener Ortschaften an eine für Fußgänger, Krankenfahrfahrer bzw. Rollstuhlfahrer als Fußgängerüberweg gekennzeichnete Stelle annähert und diese passiert.

Bei der Teilfahraufgabe 7.3 handelt es sich um Verkehrssituationen, die eine besondere Rücksichtnahme auf Fußgänger insbesondere Kinder, Hilfsbedürftige und gebrechliche Menschen erfordern, die sich auf oder unmittelbar neben der Fahrbahn befinden.

2.2 Grundsätzlicher Handlungsalgorithmus

2.2.1 Annähern an und Passieren von Haltstellen für Busse und Straßenbahnen

- Beachten von Merkmalen/Verkehrszeichen, die eine Haltestelle ankündigen
- Erkennen des Haltestellenbereichs
- Ggf. Verringern der Geschwindigkeit
- Prüfen, ob sich Fahrzeuge und/oder Personen im Haltestellenbereich befinden oder sich diesem nähern
- Verstärktes Beobachten des Verkehrsraums
- Einschätzen der Situation, um ggf. rechtzeitig anzuhalten
- Prüfen, ob ein Passieren gefahrlos möglich ist
- Passieren mit angemessener und zulässiger Geschwindigkeit

2.2.2 Annähern an und Passieren von Fußgängerüberwege(n):

- Beachten von Merkmalen/Verkehrszeichen, die einen Fußgängerüberweg ankündigen
- Erkennen des Fußgängerüberwegs
- Ggf. Verringern der Geschwindigkeit
- Beachten des Überholverbots an Fußgängerüberwegen
- Prüfen, ob sich Fußgänger auf bzw. an dem Fußgängerüberweg befinden oder sich diesem nähern
- Ggf. in Bremsbereitschaft heranzufahren, wenn nötig anhalten
- Prüfen, ob die Situation ein Weiterfahren ohne Gefährdung und/oder Behinderung der Fußgänger zulässt
- Passieren des Fußgängerüberwegs

2.2.3 Annähern an und Passieren von Fußgängern:

- Erkennen, ob sich Fußgänger auf oder neben der Fahrbahn befinden und ob Gefahr besteht, dass sie unverhofft die Fahrbahn betreten könnten
- Prüfen, ob es sich bei den Fußgängern auch um Kinder, Hilfsbedürftige und/oder gebrechliche Menschen handelt
- Einschätzen der Situation, ggf. Bremsbereitschaft und erforderlichenfalls rechtzeitig anhalten
- Passieren der Fußgänger mit angepasster Geschwindigkeit bei angepasstem Sicherheitsabstand

2.3 Zu unterscheidende Situationsunterklassen

2.3.1 Annähern an und Passieren von Haltestellen für Busse und Straßenbahnen:

- Bus und Straßenbahn rechts an der Haltestelle (*Standard; nur bei Programmierung erwähnen*)
- Haltestellen für Busse und Straßenbahnen in der Fahrbahnmitte
- Heranfahrender Schulbus/Linienbus mit Warnblinklicht
- Haltender Schulbus/Linienbus mit Warnblinklicht

2.3.2 Annähern an und Passieren von Fußgängerüberwege(n):

- Fußgängerüberweg („Zebrastrreifen“) mit zusätzlicher Beschilderung (*Standard; nur bei Programmierung erwähnen*)
- Fußgängerüberweg („Zebrastrreifen“) ohne zusätzliche Beschilderung

2.3.3 Annähern an und Passieren von Fußgängern:

- Querende Fußgänger (*Standard; nur bei Programmierung erwähnen*)
- Kinder

3. Was wird vom Bewerber in Bezug auf die unterschiedlichen Beobachtungskategorien erwartet?

3.1 Verkehrsbeobachtung

3.1.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Annähern an und Passieren von Haltestellen für Busse und Straßenbahnen:

Der Bewerber beobachtet sorgfältig den Verkehrsraum des vor ihm befindlichen Haltestellenbereichs mit dort ggf. wartenden Fahrgästen und das nähere Umfeld des Haltestellenbereichs. Während des Passierens behält der Bewerber den Haltestellenbereich im Blick, um rechtzeitig zu erkennen, ob ggf. Fahrgäste auf die Fahrbahn treten oder diese überqueren.

Sofern bereits eine Straßenbahn oder ein Bus an der Haltestelle steht, muss der Bewerber die Fahrgäste beobachten, die aussteigen oder die Straßenbahn bzw. den Bus noch vor Abfahrt erreichen wollen. Das gilt auch, wenn der Bewerber die Straßenbahn oder den Bus auf der gleichen Fahrbahn aus der Gegenrichtung passiert. Der Bewerber beobachtet, ob der Bus durch Blinken sein Anfahren anzeigt.

Annähern an und Passieren von Fußgängerüberwege(n):

Der Bewerber erkennt, dass ein Fußgängerüberweg („Zebrastrreifen“) vorhanden ist; bei Dunkelheit erkennt er dies auch an einer auffälligen Straßenbeleuchtung. Bei der Annäherung beobachtet er sorgfältig den Verkehrsraum des vor ihm befindlichen Fußgängerüberwegs mit dort ggf. wartenden Fußgängern, Krankenfahrstuhlfahrern und Rollstuhlfahrern sowie das nähere Umfeld des Fußgängerüberwegs. Der Bewerber erkennt Fußgänger, die ein Fahrrad oder ein anderes Fahrzeug schieben.

Annähern an und Passieren von Fußgängern:

Der Bewerber beobachtet sorgfältig den vor ihm befindlichen Verkehrsraum mit Schwerpunkt auf das Vorhandensein von Fußgängern, welche die Fahrbahn überqueren oder überqueren möchten.

Sind Fußgänger zu erkennen, beobachtet er diese aufmerksam und achtet auf deren Verhalten. Zusätzlich beobachtet er den rückwärtigen Verkehr.

3.1.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Annähern an und Passieren von Haltestellen für Busse und Straßenbahnen (s. 2.3.1):

Bei haltenden Bussen und Straßenbahnen in der Fahrbahnmitte achtet der Bewerber besonders auf sich öffnende und/oder geöffnete Türen.

Annähern an und Passieren von Fußgängerüberwege(n) (s. 2.3.2):

Keine Besonderheiten.

Annähern an und Passieren von Fußgängern (s. 2.3.3):

Der Bewerber beobachtet spielende Kinder und deren Spielgeräte besonders aufmerksam, um rechtzeitig zu erkennen, ob Kinder sich der Fahrbahn nähern bzw. diese ggf. betreten.

3.1.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Verkehrsbeobachtung

3.1.3.1 Annähern an und Passieren von Haltestellen für Busse und Straßenbahnen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Erkennen von überraschenden gefährlichen Situationen, die sich im Haltestellenbereich ereignen und sichere Reaktion darauf

Beispiele für einfache Fehler:

- Unzureichende Beobachtung der Fahrgäste
- Spätes Erkennen des Haltestellenbereichs
- Spätes Erkennen eines anfahrenden Busses
- Spätes Erkennen eines Schulbusses

Erhebliche Fehler:

- Nichtbeachten eines anfahrenden Busses
- Nichtbeachten des Warnblinklichts des haltenden Schulbusses/ Linienbusses auch im Gegenverkehr
- Fehlende Verkehrsbeobachtung mit Gefährdung

3.1.3.2 Annähern an und Passieren von Fußgängerüberwege(n)

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Erkennen von fehlerhaftem Verhalten bzw. von nicht vorschriftengerechter Benutzung des Fußgängerüberwegs durch andere Verkehrsteilnehmer (z. B. durch Radfahrer, die ihr Rad nicht schieben) sowie sichere und angemessene Reaktion darauf

Beispiele für einfache Fehler:

- Spätes Erkennen des Fußgängerüberwegs
- Spätes Erkennen von Fußgängern, die den Fußgängerüberweg benutzen wollen
- Unzureichende Verkehrsbeobachtung

Erhebliche Fehler:

- Unzureichende Beobachtung der Fußgänger mit Gefährdung
- Nichtbeachten des Fußgängerüberwegs
- Fehlende Verkehrsbeobachtung mit Gefährdung

3.1.3.3 Annähern an und Passieren von Fußgängern

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Erkennen von Fußgängern mit dunkler Kleidung bei Dunkelheit oder schlechter Witterung auf der Fahrbahn und sichere Reaktion darauf
- Frühzeitiges Erkennen, dass spielende Kinder unverhofft auf die Fahrbahn treten und rechtzeitige sichere Reaktion darauf

Beispiele für einfache Fehler:

- Spätes Erkennen von Fußgängern
- Unzureichende Verkehrsbeobachtung vor dem Passieren des Fußgängers

Erhebliche Fehler:

- Unterlassen der Sorgfaltspflicht gegenüber Fußgängern, insbesondere von Kindern
- Unterlassen der Sorgfaltspflicht gegenüber Fußgängern, insbesondere von Hilfsbedürftigen und gebrechlichen Menschen
- Fehlende Verkehrsbeobachtung mit Gefährdung

3.2 Fahrzeugpositionierung

3.2.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Annähern an und Passieren von Haltestellen für Busse und Straßenbahnen:

Ist ein sicheres Passieren von haltenden Bussen/Straßenbahnen nicht möglich, muss der Bewerber anhalten; dies gilt insbesondere, wenn Fahrgäste ein- oder aussteigen wollen.

Hat ein Bus den Blinker gesetzt, um das Einfahren in den fließenden Verkehr anzuzeigen, wartet der Bewerber und ermöglicht ihm das Einfahren.

Annähern an und Passieren von Fußgängerüberwege(n):

Wollen Fußgänger den Fußgängerüberweg benutzen, hat der Bewerber vor dem Fußgängerüberweg zu warten. Er darf erst weiterfahren, wenn durch einen ausreichenden Sicherheitsabstand Fußgänger nicht behindert oder gefährdet werden. Stockt der Verkehr, darf der Fußgängerüberweg vom Bewerber nicht befahren werden, wenn er auf ihm warten müsste. Der Bewerber beachtet das Haltverbot fünf Meter vor und auf dem Fußgängerüberweg.

Der Bewerber muss ggf. seinen Überholvorgang spätestens am Richtzeichen beendet oder abgebrochen haben.

Annähern an und Passieren von Fußgängern:

Der Bewerber hat immer ausreichenden Sicherheitsabstand (nach vorn und zur Seite) zu halten.

3.2.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Annähern an und Passieren von Haltestellen für Busse und Straßenbahnen (s. 2.3.1):

Nähert sich ein unmittelbar vor dem Bewerber fahrender Schulbus/Linienbus mit Warnblinklicht einer Haltestelle, muss der Bewerber hinter diesem bleiben. Der Bewerber passiert den Schulbus/Linienbus mit Warnblinklicht erst, wenn dieser angehalten hat. Dabei wählt er den Abstand beim Vorbeifahren so, dass eine Gefährdung von Fahrgästen ausgeschlossen ist.

Annähern an und Passieren von Fußgängerüberwege(n) (s. 2.3.2):

An Fußgängerüberwegen („Zebrastrifen“) ohne zusätzliche Beschilderung, muss der Bewerber ggf. seinen Überholvorgang spätestens vor der Markierung beendet oder abgebrochen haben.

Annähern an und Passieren von Fußgängern (s. 2.3.3):

Keine Besonderheiten.

3.2.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugpositionierung

3.2.3.1 Annähern an und Passieren von Haltestellen für Busse und Straßenbahnen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Freihalten des Haltestellenbereichs bei sich erkennbar aufstauendem Verkehr und herannahender Straßenbahn/herannahendem Bus

Beispiele für einfache Fehler:

- Geringfügige Behinderung von Fahrgästen
- Vermeidbare Behinderung eines abfahrenden Busses
- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands zum Bus/zur Straßenbahn

Erhebliche Fehler:

- Missachtung des Überholverbots eines mit Warnblinklicht an die Haltestelle heranfahrenden Busses
- Blockieren der Möglichkeiten des Ein- und Aussteigens
- Blockieren der Weiterfahrt des vorrangberechtigten Busses
- Fahrzeugpositionierung mit Gefährdung

3.2.3.2 Annähern an und Passieren von Fußgängerüberwege(n)

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- ...

Beispiele für einfache Fehler:

- Geringfügige Behinderung von Fußgängern
- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands zum Fußgänger
- Warten auf dem Fußgängerüberweg ohne Behinderung

Erhebliche Fehler:

- Erhebliche Behinderung von Fußgängern
- Missachtung des Überholverbots beim Heranfahren an einen Fußgängerüberweg
- Missachtung des Haltverbots an Fußgängerüberwegen
- Fahrzeugpositionierung mit Gefährdung von Fußgängern

3.2.3.3 Annähern an und Passieren von Fußgängern

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- ...

Beispiele für einfache Fehler:

- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands (nach vorn und/oder zur Seite)
- Geringfügige Behinderung von Fußgängern
- Nichtberücksichtigung des zur Verfügung stehenden Verkehrsraums (Sicherheitsabstand beim Passieren von Kindern)

Erhebliche Fehler:

- Erhebliche Behinderung von Fußgängern
- Verschmutzung der Bekleidung von Fußgängern bei Regen durch Spritzwasser
- Fahrzeugpositionierung mit Gefährdung von Fußgängern

3.3 Geschwindigkeitsanpassung

3.3.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Annähern an und Passieren von Haltestellen für Busse und Straßenbahnen:

Der Bewerber passt seine Geschwindigkeit so an, dass er jederzeit gefahrlos anhalten kann; dies gilt auch für den Gegenverkehr auf derselben Fahrbahn.

Die Geschwindigkeit ist so zu wählen, dass dem Bus ein ungehindertes Abfahren von der Haltestelle ermöglicht wird; ggf. ist zu warten.

Annähern an und Passieren von Fußgängerüberwege(n):

Der Bewerber nähert sich mit mäßiger Geschwindigkeit dem Fußgängerüberweg an, so dass er gefahrlos vor diesem anhalten kann, wenn Fußgänger den Fußgängerüberweg betreten wollen oder sich bereits auf ihm befinden.

Annähern an und Passieren von Fußgängern:

Der Bewerber wählt die Geschwindigkeit so, dass jegliche Gefährdung der Fußgänger ausgeschlossen ist. Er passt seine Geschwindigkeit so an, dass er jederzeit gefahrlos anhalten kann.

Im Verkehrsberuhigten Bereich darf der Bewerber Schrittgeschwindigkeit nicht überschreiten.

3.3.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Annähern an und Passieren von Haltestellen für Busse und Straßenbahnen (s. 2.3.1):

Halten Schulbusse/Linienbusse mit eingeschaltetem Warnblinklicht darf höchstens mit Schrittgeschwindigkeit vorbeigefahren werden; dies gilt auch, wenn Busse auf der Gegenfahrbahn an einer Haltestelle halten.

Annähern an und Passieren von Fußgängerüberwege(n) (s. 2.3.2):
Keine Besonderheiten.

Annähern an und Passieren von Fußgängern (s. 2.3.3):
Keine Besonderheiten.

3.3.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Geschwindigkeitsanpassung

3.3.3.1 Annähern an und Passieren von Haltestellen für Bussen und Straßenbahnen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- ...

Beispiele für einfache Fehler:

- Geringfügige Überschreitung der Schrittgeschwindigkeit bei Linienbussen/Schulbussen mit eingeschaltetem Warnblinklicht
- Späte Geschwindigkeitsanpassung ohne Behinderung

Erhebliche Fehler:

- Zu schnelle Annäherung an den Haltestellenbereich mit erheblicher Verunsicherung der Fahrgäste
- Nichtbeachten der Schrittgeschwindigkeitsregelung bei Linienbussen/Schulbussen mit eingeschaltetem Warnblinklicht
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung mit Behinderung oder Gefährdung

3.3.3.2 Annähern an und Passieren von Fußgängerüberwege(n)

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- ...

Beispiele für einfache Fehler:

- Späte Geschwindigkeitsanpassung ohne Behinderung

Erhebliche Fehler:

- Überschreitung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit bei anwesenden Fußgängern
- Zu schnelle Annäherung an den Fußgängerüberweg mit Gefährdung der Fußgänger
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung mit Behinderung oder Gefährdung

3.3.3.3 Annähern an und Passieren von Fußgängern

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Frühzeitige vorausschauende Geschwindigkeitsverringerung vor einem querenden Fußgänger, um einem überholenden Fahrzeug rechtzeitig die Sicht auf diesen Fußgänger zu ermöglichen

Beispiele für einfache Fehler:

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung
- Geringfügige Überschreitung der Schrittgeschwindigkeit im Verkehrsberuhigten Bereich

Erhebliche Fehler:

- Erhebliche Überschreitung der Schrittgeschwindigkeit im Verkehrsberuhigten Bereich
- Erhebliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung mit Gefährdung

3.4 Kommunikation

3.4.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Annähern an und Passieren von Haltestellen für Busse und Straßenbahnen:

Der Bewerber berücksichtigt die Signale von Bussen/Straßenbahnen und nimmt ggf. Blickkontakt mit den ein- und aussteigenden Fahrgästen auf.

Annähern an und Passieren von Fußgängerüberwege(n):

Der Bewerber signalisiert durch deutliche Fahrweise den Fußgängern, dass sie den Fußgängerüberweg überqueren können. Er achtet zusätzlich auf Zeichen und Signale der Fußgänger, welche den Fußgängerüberweg benutzen wollen und nimmt ggf. Blickkontakt auf.

Annähern an und Passieren von Fußgängern:

Der Bewerber achtet auf Zeichen und Signale der Fußgänger, welche die Fahrbahn überqueren wollen und nimmt ggf. Blickkontakt auf.

3.4.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Annähern an und Passieren von Haltestellen für Busse und Straßenbahnen (s. 2.3.1):

Keine Besonderheiten.

Annähern an und Passieren von Fußgängerüberwege(n) (s. 2.3.2):

Keine Besonderheiten.

Annähern an und Passieren von Fußgängern (s. 2.3.3):

Keine Besonderheiten

3.4.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Kommunikation

3.4.3.1 Annähern an und Passieren von Haltestellen für Busse und Straßenbahnen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Der Bewerber signalisiert einem zögerlichen Busfahrer, dass er ihm ein problemloses Verlassen des Haltestellenbereichs ermöglichen wird.

Beispiele für einfache Fehler:

- Irreführende Signal- und Zeichengebung
- Unzureichende Signal- und Zeichengebung
- Nichtbeachtung von sinnvollen Signalen/Hinweisen anderer Verkehrsteilnehmer
- Abgabe eines Warnzeichens, obwohl die Situation durch Bremsen hätte verhindert werden können

Erhebliche Fehler:

- Ungeprüfte Kommunikation mit Gefährdung (Bewerber als Empfänger)
- Nicht zu verantwortende Kommunikation mit Gefährdung (Bewerber als Sender)
- Irreführende Signal- und Zeichengebung mit Gefährdung
- Unterlassene Signal- und Zeichengebung mit Gefährdung
- Missachtung von sinnvollen Signalen/Hinweisen anderer Verkehrsteilnehmer mit Gefährdung

3.4.3.2 Annähern an und Passieren von Fußgängerüberwege(n)

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Geduldiges Warten bei unentschlossenen Fußgängern

Beispiele für einfache Fehler:

- Irreführende Signal- und Zeichengebung
- Nichtbeachten eines sinnvollen Zeichens eines Fußgängers
- Abgabe eines Warnzeichens, obwohl die Situation durch Bremsen hätte verhindert werden können

Erhebliche Fehler:

- Gefährdung durch ungeprüfte Kommunikation (Bewerber als Empfänger)
- Nicht zu verantwortende Kommunikation mit Gefährdung (Bewerber als Sender)
- Irreführende Signal- und Zeichengebung mit Gefährdung

- Missachtung von sinnvollen Signalen/Hinweisen anderer Verkehrsteilnehmer mit Gefährdung

3.4.3.3 Annähern an und Passieren von Fußgängern

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- ...

Beispiele für einfache Fehler:

- Irreführende Signal- und Zeichengebung
- Nichtbeachten eines sinnvollen Zeichens eines Fußgängers
- Abgabe eines Warnzeichens, obwohl eine Kollision mit einem Fußgänger durch Bremsen hätte verhindert werden können

Erhebliche Fehler:

- Gefährdung durch ungeprüfte Kommunikation (Bewerber als Empfänger)
- Nicht zu verantwortende Kommunikation mit Gefährdung (Bewerber als Sender)

3.5 Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise

3.5.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Annähern an und Passieren von Haltestellen für Busse und Straßenbahnen:

Die ggf. notwendige Geschwindigkeitsanpassung führt der Bewerber durch rechtzeitige, flüssige und zügige Brems- und Schaltvorgänge aus. Das Herstellen der Bremsbereitschaft ist besonders beim Passieren in gleicher Fahrtrichtung aber auch beim Vorbeifahren an Haltestellen auf der Gegenfahrbahn erforderlich.

Annähern an und Passieren von Fußgängerüberwege(n):

Die ggf. notwendige Geschwindigkeitsanpassung führt der Bewerber durch rechtzeitige, flüssige und zügige Brems- und Schaltvorgänge aus. Das Herstellen der Bremsbereitschaft ist insbesondere beim Annähern an den Fußgängerüberweg erforderlich, wenn Fußgänger in der Nähe sind.

Annähern an und Passieren von Fußgängern:

Die ggf. notwendige Geschwindigkeitsanpassung führt der Bewerber durch rechtzeitige, flüssige und zügige Brems- und Schaltvorgänge aus. Das Herstellen der Bremsbereitschaft ist insbesondere beim Annähern an Fußgänger erforderlich.

3.5.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Annähern an und Passieren von Haltestellen für Busse und Straßenbahnen (s. 2.3.1):

Keine Besonderheiten.

Annähern an und Passieren von Fußgängerüberwege(n) (s. 2.3.2):

Keine Besonderheiten.

Annähern an und Passieren von Fußgängern (s. 2.3.3):

Keine Besonderheiten.

3.5.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugbedienung/ Umweltbewussten Fahrweise

3.5.3.1 Annähern an und Passieren von Haltestellen für Busse und Straßenbahnen

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Sichere Reaktion auf unvorhersehbares Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer

Beispiele für einfache Fehler:

- Ruckartiges Bremsen
- Falsche Gangwahl (Umweltaspekte)
- „Eckige“ Lenkbewegungen
- Abwürgen des Motors

Erhebliche Fehler:

- Fehlerhafte Fahrzeugbedienung mit Gefährdung

3.5.3.2 Annähern an und Passieren von Fußgängerüberwege(n)

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- ...

Beispiele für einfache Fehler:

- Unentschlossenes Bremsen
- Falsche Gangwahl (Umweltaspekte)
- Abwürgen des Motors

Erhebliche Fehler:

- Fehlerhafte Fahrzeugbedienung mit Gefährdung

3.5.3.3 Annähern an und Passieren von Fußgängern

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Sichere Reaktion auf unvorhersehbares Fehlverhalten von Fußgängern zur Abwendung einer konkreten Gefahr für den Fußgänger

Beispiele für einfache Fehler:

- Unentschlossenes Bremsen
- Falsche Gangwahl (Umweltaspekte)
- Abwürgen des Motors

Erhebliche Fehler:

- Fehlerhafte Fahrzeugbedienung mit Gefährdung

Fahraufgabe 8: Radfahrer

1. Name der Fahraufgabe: (8) Annähern an und Passieren von Radfahrern;

Hinweis: ohne Kreuzungen/Einmündungen (FA 2) und ohne Überholen/Vorbeifahren (FA 3)

2. Allgemeine Beschreibung

2.1 Definition:

Bei der Fahraufgabe 8 handelt es sich um Verkehrssituationen, in denen sich der Bewerber auf oder neben der Fahrbahn fahrenden oder stehenden Radfahrern nähert. Der Bewerber begegnet dem Radfahrer mit besonderer Aufmerksamkeit und unter Beachtung von Sicherheitsabständen.

2.2 Grundsätzlicher Handlungsalgorithmus:

- Prüfen, ob Radfahrer vorhanden sind oder mit ihnen zu rechnen ist
- Prüfen, ob Verkehrszeichen insbesondere Fahrbahnmarkierungen oder besondere Fahrradwege Hinweise auf Radfahrer geben
- Prüfen, ob die eigene Fahrspur der Fahrspur des Radfahrers nahe kommt
- Anpassen der Geschwindigkeit
- Ggf. bremsbereit annähern
- Anpassen der Sicherheitsabstände
- Beobachten und Einschätzen der Entwicklung der Verkehrssituation
- Ggf. Passieren des Radfahrers oder Hinterherfahren

2.3 Zu unterscheidende Situationsunterklassen:

- Radfahrer auf der Fahrbahn (*Standard; nur bei Programmierung erwähnen*)
- Kreuzende Radfahrer

3. Was wird vom Bewerber in Bezug auf die unterschiedlichen Beobachtungskategorien erwartet?

3.1 Verkehrsbeobachtung

3.1.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber erkennt Radfahrer, auch mit (Kinder-)Anhängern, auf der Fahrbahn. Weiterhin erkennt er Verkehrszeichen, die auf Radfahrer hinweisen. Er beobachtet das Verkehrsverhalten der Radfahrer insbesondere Spurtreue, Geschwindigkeit, Pendelbewegungen, eventuelles Nebeneinanderfahren, Kleidung. Er erkennt die Fahrspur und sich eventuell anbahnende Ausweichmanöver des Radfahrers. Der Bewerber erkennt, ob sich bei Beibehaltung von Richtung und Geschwindigkeit die Fahrspuren nahe kommen.

3.1.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen (s. 2.3)

Der Bewerber beobachtet den Verlauf des Radwegs sowie Radfahrer neben der Fahrbahn und erkennt, ob es aufgrund der Verkehrsführung des Radweges bzw. des Verhaltens des Radfahrers zum Kreuzen der Fahrspuren kommen kann.

3.1.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Verkehrsbeobachtung

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Erkennen von Anhaltspunkten, die darauf schließen lassen, dass der Radfahrer möglicherweise in seiner Wahrnehmung eingeschränkt ist und der Bewerber sein Fahrverhalten entsprechend einrichtet
- Erkennen von unerwarteten Fahrmanövern der Radfahrer (bspw. plötzliche unangekündigte Fahrtrichtungsänderung) und sichere Reaktion
- Erkennen von Radfahrern mit dunkler Kleidung und ohne Licht bei Dunkelheit und sichere Reaktion darauf

Beispiele für Einfache Fehler:

- Spätes Erkennen von Hinweisen, die auf eine Verkehrssituation mit Radfahrern schließen lassen

Erhebliche Fehler:

- Fehlende Verkehrsbeobachtung mit Gefährdung des Radfahrers

3.2 Fahrzeugpositionierung

3.2.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber nähert sich dem Radfahrer auf der Fahrbahn unter Einhaltung eines ausreichenden Sicherheitsabstandes (nach vorn und zur Seite). Unter Berücksichtigung der geltenden Verkehrsregeln kann der Bewerber diesen ggf. überholen (s. FA 3).

3.2.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen (s. 2.3)

Bei kreuzenden Radfahrern positioniert der Bewerber sein Fahrzeug so, dass er diese nicht behindert oder gefährdet; ggf. hält er an.

3.2.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugpositionierung

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- ...

Beispiele für Einfache Fehler:

- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstandes nach vorn
- Vermeidbare Behinderung des Radfahrers

Erhebliche Fehler:

- Fehlerhafte Fahrzeugpositionierung mit Gefährdung des Radfahrers

3.3 Geschwindigkeitsanpassung

3.3.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Bei der Annäherung an einen Radfahrer auf der Fahrbahn passt der Bewerber seine Geschwindigkeit an dessen Fahrverhalten an. Durch eindeutige Geschwindigkeitswahl lässt er erkennen, ob er Überholen (s. FA 3) oder zunächst Hinterherfahren wird.

3.3.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen (s. 2.3)

Kreuzt der Bewerber die Fahrspur eines herannahenden Radfahrers, passt er seine Geschwindigkeit so an die Verkehrssituation an, dass er ggf. rechtzeitig anhalten kann.

3.3.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Geschwindigkeitsanpassung

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Durchführen einer Gefahrbremung aufgrund eines unerwarteten Fehlverhaltens eines Radfahrers

Beispiele für Einfache Fehler:

- Geringfügige Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Unentschlossene Geschwindigkeitswahl

Erhebliche Fehler:

- Erhebliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung mit Gefährdung des Radfahrers

3.4 Kommunikation

3.4.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber achtet auf die Handzeichen und die Körpersprache des Radfahrers und nimmt ggf. Blickkontakt auf.

3.4.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen (s. 2.3)

Keine Besonderheiten.

3.4.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Kommunikation

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- ...

Beispiele für einfache Fehler:

- Zu späte oder irreführende Signal- und Zeichengebung
- Nichtbeachtung von sinnvollen Signalen/Hinweisen anderer Verkehrsteilnehmer
- Abgabe eines Warnzeichens, obwohl die Situation durch Bremsen hätte verhindert werden können

Erhebliche Fehler:

- Ungeprüfte Kommunikation mit Gefährdung (Bewerber als Empfänger)
- Nicht zu verantwortende Kommunikation mit Gefährdung (Bewerber als Sender)
- Irreführende Signal- und Zeichengebung mit Gefährdung
- Missachtung von sinnvollen Signalen/Hinweisen anderer Verkehrsteilnehmer mit Gefährdung

3.5 Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise

3.5.1 Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Bei notwendigen Geschwindigkeitsanpassungen werden die Brems- und Schaltvorgänge rechtzeitig und flüssig ausgeführt. Der Bewerber achtet auf niedrige Drehzahlen.

3.5.2 Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen (s. 2.3)

Kreuzt der Bewerber die Fahrspur eines herannahenden Radfahrers, ist er jederzeit bremsbereit.

3.5.3 Bewertung der Fahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugbedienung/ Umweltbewussten Fahrweise

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- ...

Beispiele für Einfache Fehler:

- Ruckartiges Bremsen
- Falsche Gangwahl (Umweltaspekte)
- Abwürgen des Motors

Erhebliche Fehler:

- Falsche Gangwahl mit Gefährdung
- Fehlerhafte Fahrzeugbedienung mit Gefährdung des Radfahrers



Handbuch zum Fahrerlaubnisprüfungssystem (Praxis)

Entwurfsfassung
Stand 23.02.2011

(Gelb gekennzeichnete Passagen umfassen zu gegebener Zeit zu aktualisierende Inhalte)

**Handbuch zum
Fahrerlaubnisprüfungssystem
(Praxis)**

IMPRESSUM

Titel: **Handbuch zum Fahrerlaubnisprüfungssystem (Praxis)**

Herausgeber im
Auftrag des BMVBS
und der BAST: TÜV | DEKRA arge tp 21

Anschrift: TÜV | DEKRA arge tp 21
Wintergartenstraße 4
01307 Dresden
Tel.: 0351-20789-0
Fax: 0351-20789-20
E-Mail: sekretariat@argetp21.de
www.argetp21.de

Stand: 23.02.2011

Das Handbuch zum Fahrerlaubnisprüfungssystem (Praxis) wurde im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) im Rahmen des Projekts „Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung“ in einer Arbeitsgruppe der TÜV | DEKRA arge tp 21 in enger Zusammenarbeit mit dem Verband der TÜV e.V. (VdTÜV), der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. (BVF) und der Universität Potsdam unter fachlicher Begleitung durch Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), der für das Verkehrswesen zuständigen Ministerien der Länder und der BAST erstellt.

Für die fachliche Beratung auf Seiten des BMVBS und der zuständigen Ministerien der Länder danken wir insbesondere Frau Renate Bartelt-Lehrfeld (BMVBS) und Herrn Rüdiger May (BMVBS) sowie Frau Dr. Dagmar von Braunschweig (Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz), Herrn Ingo Buchardt (Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg) und Herrn Dieter Kettenbach (Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen).

Für die fachkundige Beratung und Unterstützung danken wir Herrn Marcellus Kaup (TÜV SÜD Auto Service GmbH und Leiter der Arbeitsgruppe „Praktische Fahrerlaubnisprüfung“ beim VdTÜV) und Herrn Prof. Dr. habil. Dietmar Sturzbecher (Universität Potsdam). Darüber hinaus danken wir folgenden Personen für ihre Mitwirkung: Jörg Biedinger (VdTÜV/TÜV NORD Mobilität GmbH & Co. KG), Arne Böhne (TÜV Rheinland), Gerhard von Bressensdorf (BVF), Peter Glowalla (BVF), Udo Isegrei (ZMK), Christoph Kleutges (TÜV Rheinland), Johann Meyer (TÜV SÜD Auto Service GmbH), Siegmur Möhlke (TÜV Hessen und Leiter der Arbeitsgruppe „Theoretische Fahrerlaubnisprüfung“ beim VdTÜV), Susann Mörl (IPV), Rolf Radermacher (TÜV NORD Mobilität GmbH & Co. KG), Dr. Bernhard Reiter (VdTÜV), Mathias Rüdell (TÜV | DEKRA arge tp 21), Dr. Andreas Schmidt (DEKRA), Winfried Wagner (TÜV | DEKRA arge tp 21) und Bernd Weiße (TÜV | DEKRA arge tp 21).

Zitiervorschlag: TÜV | DEKRA arge tp 21 (2011). Handbuch zum Fahrerlaubnisprüfungssystem (Praxis). Dresden: TÜV | DEKRA arge tp 21.

Inhalt

Vorwort zur Entwurfsfassung	5
1 Einleitung	7
1.1 Grundlagen des Fahrerlaubnisprüfungssystems	7
1.2 Zweck des Handbuchs	7
1.3 Entstehung des Handbuchs	7
1.4 Ziele und Strategien bei der Weiterentwicklung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung	9
2 Beteiligte Institutionen	12
2.1 Überblick	12
2.2 Behördliche Entscheidungsgremien	12
2.3 Technische Prüfstellen	13
3 Technische Mittel und Datenschutz	16
3.1 Überblick	16
3.2 Zentrale Datenbank	16
3.3 Softwareprogramme	17
3.4 Aktualisierung des Datenbestandes und der Software	17
3.5 Datenschutz	17
4 Verfahren und Abläufe	19
4.1 Überblick	19
4.2 Freigabe von Prüfungselementen und Fahraufgaben	19
4.3 Datenvorhaltung für die Prüfungsdurchführung	20
4.4 Prüfungsdurchführung	20
4.4.1 Methodisches Prüfungsmodell	20
4.4.2 Prüfungsablauf und Prüfungselemente	22
4.4.3 Fahraufgaben und Grundfahraufgaben	23
4.4.4 Prüforte	24
4.4.5 Beobachtungskategorien bzw. zu prüfende Kompetenzbereiche	24
4.4.6 Bewertungskriterien und Entscheidungskriterien	24
4.4.7 Prüfungsdokumentation (Prüfprotokoll)	26
4.5 Datenaufbereitung für die Evaluation	28
4.6 Evaluation	28
4.7 Archivierung der Evaluationsergebnisse	33
4.8 Überprüfung von Prüfungselementen und Fahraufgaben	34
4.9 Erstellung von Prüfungselementen und Fahraufgaben	35

4.10	Wissenschaftliche Bewertung von Prüfungselementen und Fahraufgaben sowie Erprobungsuntersuchungen	36
4.11	Archivierung der wissenschaftlichen Bewertungen und Erprobungsergebnisse.....	36
4.12	Vorlage zur amtlichen Freigabe.....	36
4.13	Dokumentation zur amtlichen Freigabe.....	37
5	Berichterstattung	38
5.1	Überblick	38
5.2	Antrag auf amtliche Freigabe	38
5.3	Tätigkeitsbericht	39
5.4	Innovationsbericht	40
	Literatur	41
	Glossar	43
	Abkürzungsverzeichnis	44

Vorwort zur Entwurfsfassung

Mit der Durchführung und Weiterentwicklung des Fahrerlaubnisprüfungssystems sind die Technischen Prüfstellen beliehen. Daraus ergibt sich ihre Pflicht, die für den Betrieb, für die Evaluation und Pflege sowie für die Optimierung des Systems notwendigen Prozesse und Leistungen zu beschreiben und diese Beschreibungen periodisch an den Systemwandel anzupassen. Der vorliegende Handbuchentwurf stellt eine Zusammenfassung dieser Beschreibungen im Hinblick auf die Praktische Fahrerlaubnisprüfung dar.

Die Technischen Prüfstellen haben im Zeitraum von 2005 bis 2008 in einem TÜV | DEKRA arge tp 21-Projekt das geltende Modell der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung einschließlich der methodischen Grundlagen und seiner historischen Entwicklung beschrieben sowie Ansätze zur Weiterentwicklung und Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung skizziert. Darauf aufbauend wurden im Zeitraum von 2008 bis 2011 mit dem BAST-Projekt „Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung“ die methodischen Grundlagen vertieft und weitere Überlegungen zu Optimierungsmöglichkeiten mit Blick auf eine mittel- und langfristige Weiterentwicklung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung im System der Fahranfängervorbereitung erarbeitet. Das resultierende Optimierungskonzept soll bis Ende 2010 zwischen den Technischen Prüfstellen und den Aufsichtsbehörden abgestimmt sowie 2011 im Bund-Länder-Fachausschuss „Fahrerlaubnisrecht/Fahrlehrerrecht“ vorgestellt werden.

Nach der Vorstellung und der zustimmenden Kenntnisnahme im Bund-Länder-Fachausschuss ist geplant, mit einem Pilotprojekt der TÜV | DEKRA arge tp 21 im Zeitraum von 2011 bis 2013 die technischen Voraussetzungen für die computergestützte Durchführung und wissenschaftsbasierte Weiterentwicklung der optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung prototypisch zu schaffen und als Voraussetzung für die eventuell nachfolgende flächendeckende Einführung in Deutschland regional zu erproben. Parallel dazu soll mit einem BAST-Projekt („Revisionsprojekt“) ein tragfähiges methodisches Konzept für die Durchführung und Evaluation der optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung erarbeitet und erprobt werden.

In der vorliegenden Entwurfsfassung des Handbuchs werden die Verfahren und Abläufe einer zukünftigen optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung sowie die Maßnahmen zu ihrer kontinuierlichen Qualitätssicherung und Weiterentwicklung skizziert, so wie diese nach Abschluss des Pilot- und Revisionsprojekts aus heutiger Sicht aussehen könnten. Auf der Grundlage der Erprobungserfahrungen aus beiden Projekten soll der jetzt vorliegende Handbuchentwurf nach dem Ende beider Projekte, also vermutlich im Jahr 2013, überarbeitet und wieder dem Bund-Länder-Fachausschuss „Fahrerlaubnisrecht/Fahrlehrerrecht“ zur zustimmenden Kenntnisnahme vorgelegt werden.

Die beschriebenen Schritte sollen dazu beitragen, die Zahl der Fahranfängerunfälle zu mindern. Um dieses Ziel zu erreichen, muss das Wissen über fahranfängertypische Unfallursachen und fahraufgabenrelevante Kompetenzdefizite stetig vervollkommen und in die Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung einschließlich der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung eingebracht werden: Die Ausbildungs- und Prüfungsinhalte müssen auf der Basis dieses Wissens und im gegenseitigen Dialog kontinuierlich weiterentwickelt werden. Weiterhin muss fortlaufend verfolgt werden, welche methodischen Chancen sich aus dem schnellen Wandel der technischen Möglichkeiten für eine prüfungsdidaktisch angemessene Operationalisierung dieser Prüfungsinhalte, für die Erfassung der Prüfungsleistungen, für die Evaluation der Fahrerlaubnisprüfung und für die verkehrspädagogisch aufbereitete Rückmeldung der Prüfungsergebnisse an die Fahrerlaubnisbewerber ergeben. Die Kostenimplikationen der Weiterentwicklung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung sind frühzeitig

im Hinblick auf erforderlichen Mehraufwand und auf Einsparungsmöglichkeiten abzuschätzen. Diese Abschätzung soll zum frühestmöglichen Zeitpunkt nach Abstimmung mit dem Ordnungsgeber und auf der Basis der Erfahrungen aus dem Pilot- und Revisionsprojekt erfolgen.

Dresden, im Februar 2011

1 Einleitung

1.1 Grundlagen des Fahrerlaubnisprüfungssystems

Mit der Durchführung und Weiterentwicklung der Fahrerlaubnisprüfung sind die Technischen Prüfstellen (TP) für den Kraftfahrzeugverkehr als beliehene Unternehmen der für das Fahrerlaubniswesen zuständigen obersten Landesbehörden beauftragt. Bei den Technischen Prüfstellen sind die amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr (aaSoP) tätig (§§ 10 und 14 KfSachvG), denen die Durchführung der Fahrerlaubnisprüfung nach § 69 FeV obliegt. Die Träger der Technischen Prüfstellen müssen dazu von der „Begutachtungsstelle Fahrerlaubniswesen“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) gemäß § 72 FeV begutachtet worden sein. Entsprechend den Anforderungen an die zu begutachtenden Träger müssen die Technischen Prüfstellen kontinuierlich die Güte der Fahrerlaubnisprüfung im Hinblick auf Verbesserungspotenziale analysieren und auf die Umsetzung möglicher Verbesserungen hinwirken. Zur Bündelung und Weiterentwicklung dieser Leistungen gründeten die Technischen Prüfstellen 1999 die „TÜV | DEKRA Arbeitsgemeinschaft Technische Prüfstellen 21“.

1.2 Zweck des Handbuchs

Das vorliegende Handbuch zum Fahrerlaubnisprüfungssystem (Praxis) dient nach Zustimmung von Bund und Ländern allen am Fahrerlaubnisprüfungssystem Beteiligten als eine Grundlage für die Durchführung und Weiterentwicklung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Vor allem stellt es eine Handlungsgrundlage für die Tätigkeit der Technischen Prüfstellen sowie für die Vorbereitung und Umsetzung behördlicher Entscheidungen dar. Dazu wird ein optimiertes Prüfungsmodell beschrieben, das nicht zuletzt auf wissenschaftlichen Erkenntnissen beruht und von den Technischen Prüfstellen im Zusammenwirken mit den Aufsichtsbehörden bei Bund und Ländern sowie mit der Fahrlehrerschaft erarbeitet wurde.

1.3 Entstehung des Handbuchs

Das Handbuch zum Fahrerlaubnisprüfungssystem (Praxis) knüpft an das Handbuch zum Fahrerlaubnisprüfungssystem (Theorie) an, das am 06.11.2008 vom Bund-Länder-Fachausschuss „Fahrerlaubnisrecht/Fahrlehrerrecht“ (BLFA-FE/FL) zustimmend zur Kenntnis genommen wurde. Seitdem dient es auf Veranlassung des für Verkehr zuständigen Bundesministeriums als Grundlage für die Durchführung und Weiterentwicklung der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung. Das Handbuch zum Fahrerlaubnisprüfungssystem (Theorie) beruht auf den Ergebnissen von Entwicklungsarbeiten, die mit dem BASt-Projekt „Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung“ 1997 begonnen wurden und bis 2008 andauerten. Zu nennen sind hier:

- die Erarbeitung eines Konzepts zur kontinuierlichen Evaluation und Weiterentwicklung der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung (2001 bis 2004; Bönninger & Sturzbecher, 2005),
- die Schaffung der technischen Voraussetzungen für die Durchführung der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung am Computer im Rahmen des „Pilotprojekts“ der Technischen Prüfstellen (2005 bis 2007),
- die Erarbeitung eines tragfähigen methodischen Konzepts für die Evaluation von behördlich freigegebenen Aufgaben und Paralleltests der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung sowie für die Erprobung und Bewertung von neu entwickelten Aufgaben und Paralleltests im Rahmen des „Revisionsprojekts“ der Technischen Prüfstellen (2005 bis 2007; Sturzbecher, Kasper, Bönninger & Rüdell, 2008).

Auch die Entwicklungsarbeiten, auf deren Ergebnissen das vorliegende Handbuch zum Fahrerlaubnisprüfungssystem (Praxis) beruht, wurden durch das BAST-Projekt „Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung“ (1997 bis 2004) angestoßen. Diesem Projekt folgten im Zeitraum von 2005 bis 2013 weitere Forschungs- und Entwicklungsprojekte der Technischen Prüfstellen und der BAST zur Verbesserung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Dazu zählen:

- das TÜV | DEKRA arge tp 21-Projekt „Methodische Grundlagen und Möglichkeiten der Weiterentwicklung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung“, in dem das im Jahr 2008 geltende Modell der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung einschließlich der methodischen Grundlagen und seiner historischen Entwicklung beschrieben sowie Ansätze zur Weiterentwicklung und Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung skizziert wurden (2005 bis 2008; Sturzbecher, Bönninger & Rüdell, Hrsg., 2008; Sturzbecher, Bönninger & Rüdell, 2010),
- das BAST-Projekt „Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung“, in dem die methodischen Grundlagen vertieft und weitere Überlegungen zu Optimierungsmöglichkeiten mit Blick auf eine mittel- und langfristige Weiterentwicklung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung im System der Fahranfängervorbereitung erarbeitet wurden (2008 bis 2010; **Quellenangabe ergänzen: BAST-Bericht 2011**),
- das Pilotprojekt der TÜV | DEKRA arge tp 21 zur Schaffung der technischen Voraussetzungen für die computergestützte Durchführung und Weiterentwicklung der optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung (2011 bis 2013) und
- das BAST-Projekt „Erprobung und Evaluation der optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung“ („Revisionsprojekt“), in dem ein tragfähiges methodisches Konzept für die computergestützte Durchführung sowie für die instrumentelle und prozessuale Evaluation der optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung erarbeitet und erprobt wurde (2011 bis 2013; **Quellenangabe ergänzen nach Erscheinen des BAST-Berichts 2013**). Dieses Durchführungs- und Evaluationskonzept wurde entsprechend den Erprobungsergebnissen überarbeitet und stellt nun die Grundlage für die im vorliegenden Handbuch beschriebene kontinuierliche Qualitätssicherung und Weiterentwicklung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung dar.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass in den genannten Projekten die Verfahren und Abläufe zur Durchführung und Qualitätssicherung der optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung erarbeitet und erprobt wurden. Daraus wurden Maßnahmen abgeleitet, mit denen die wissenschaftlich gestützte Pflege und Weiterentwicklung des Prüfungssystems gewährleistet werden können. Bei der Entwicklung dieser Verfahren, Abläufe und Maßnahmen wurde der aktuelle Forschungsstand in unterschiedlichen Wissenschaftsdisziplinen (z. B. Verkehrspsychologie, Pädagogische Psychologie, Testpsychologie und Prüfungsdidaktik) berücksichtigt. Alle Entwicklungsarbeiten und Erprobungsergebnisse wurden in der Fachöffentlichkeit diskutiert; die Diskussionsergebnisse sind in die Konzeptentwicklung eingeflossen. Als Resultat dieser Entwicklungs- und Revisionsprozesse sowie ihrer Fortschreibung in der regulären Prüfungspraxis ist das im vorliegenden Handbuch beschriebene Fahrerlaubnisprüfungssystem anzusehen. Das Handbuch stellt das Betriebskonzept für das Fahrerlaubnisprüfungssystem im Hinblick auf die Praktische Fahrerlaubnisprüfung dar und trägt dazu bei, die Praktische Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland entsprechend verkehrspolitischen, wissenschaftlichen und technischen Standards qualitätsgerecht durchzuführen.

1.4 Ziele und Strategien bei der Weiterentwicklung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung

Mit dem vorliegenden Handbuch zum Fahrerlaubnisprüfungssystem (Praxis) soll ein Beitrag zur Verbesserung des gesamten Systems der Fahranfängervorbereitung sowie zur Minderung des hohen Unfallrisikos von Fahranfängern geleistet werden. Die Praktische Fahrerlaubnisprüfung spielt durch ihre Selektions- und Steuerungsfunktion eine zentrale Rolle im System der Fahranfängervorbereitung. Durch die Selektionsfunktion wird sichergestellt, dass nur diejenigen Fahrerlaubnisbewerber am Straßenverkehr teilnehmen dürfen, die über ein Mindestmaß an Fahrkompetenz im Sinne der Befähigung gemäß § 2 Abs. 5 StVG und § 17 Abs. 1 FeV verfügen. Die Steuerungsfunktion entfaltet sich in zwei Richtungen: Einerseits wird mit den Prüfungsinhalten und den Bewertungskriterien die Vorbereitung der Fahranfänger auf konkrete Lernziele ausgerichtet. Andererseits erhalten die Fahranfänger in der Prüfung Rückmeldungen darüber, auf welchem Niveau sie die Anforderungen des Straßenverkehrs bewältigen und welche Kompetenzdefizite sie gegebenenfalls noch abbauen müssen.

Um diese beiden Funktionen angesichts komplexer werdender Verkehrsbedingungen auch künftig angemessen zu erfüllen, müssen die eingesetzten technischen Mittel ebenso wie die angewandten Verfahren und Abläufe des Fahrerlaubnisprüfungssystems kontinuierlich weiterentwickelt werden. Insbesondere geht es darum, fahranfängertypische Unfallursachen und Kompetenzdefizite bei der Weiterentwicklung von Prüfungselementen und Fahraufgaben¹ immer besser zu berücksichtigen und den technischen Fortschritt für eine prüfungsdidaktisch angemessene Prüfungsgestaltung und Prüfungsdokumentation zu nutzen. Im Hinblick auf die Praktische Fahrerlaubnisprüfung sollen folgende Maßnahmen die Weiterentwicklung des Fahrerlaubnisprüfungssystems sichern und zur Minderung des hohen Unfallrisikos von Fahranfängern beitragen:

1. Wissenschaftliche Abstützung: Die wissenschaftliche Fundierung der Prüfungsinhalte und Prüfungsmethoden erhöht die Prüfungsgüte und gewährleistet, dass der Forschungsstand in den Verkehrswissenschaften regelmäßig analysiert und bei der Weiterentwicklung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung berücksichtigt wird. Weiterhin werden die Möglichkeiten verbessert, zwischen Fahrerlaubnisbewerbern mit ausreichender Fahrkompetenz und Fahrerlaubnisbewerbern mit nicht ausreichender Fahrkompetenz zuverlässig und valide zu unterscheiden.
2. Evaluation: Systematische Auswertungen von durchgeführten Prüfungen bilden die Voraussetzung für die Kontrolle der Wirksamkeit der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung im Sinne der Zielsetzungen. Zu diesen Auswertungen zählen sowohl testpsychologische Untersuchungen zur instrumentellen Prüfungsgüte als auch statistische Analysen, interne Audits und Kundenbefragungen zur Qualität der Prüfungsprozesse.
3. Optimierung der Qualitätssicherung: In den inhaltlichen und methodischen Kernbereichen der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung werden Prozess- und Ergebnisstandards sowie Kriterien für ihre Erfüllung festgelegt, beispielsweise Verfahren zur Festlegung von Fahraufgaben sowie Vorgaben zu ihrer Beobachtung (Beobachtungskategorien) und Bewertung (Bewertungskriterien).

¹ Der Begriff „Prüfungselemente“ kennzeichnet die strukturellen Bestandteile der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung (z. B. die „Fahrtechnische Vorbereitung der Fahrt“, die „Prüfungsfahrt“ und die „Grundfahraufgaben“; s. Kap. 4.4.2). Unter „Fahraufgaben“ versteht man dagegen prototypische („musterhafte“) Klassen von zu bewältigenden ähnlichen Verkehrssituationen (s. Kap. 4.4.3), mit denen inhaltliche Prüfungsanforderungen im Rahmen der Prüfungsfahrt beschrieben werden. Sowohl in den Prüfungselementen als auch in den Fahraufgaben (Grundfahraufgaben eingeschlossen) spiegeln sich die Prüfungsinhalte wider.

4. Weiterentwicklung des Prüfverfahrens: Ein methodisch anspruchsvolles und leicht handhabbares Prüfverfahren und Prüfprotokoll bieten die Grundlage für die Evaluation der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung und ihrer Steuerungsfunktion für die Fahranfängervorbereitung. Damit werden auch die Möglichkeiten für die Rückmeldung von Stärken und Schwächen bezüglich der Fahrkompetenz an die Fahrerlaubnisbewerber verbessert.
5. Berücksichtigung von fahrzeug- und verkehrstechnischen Innovationen: Es sollen Regelungen zum Umgang mit prüfungsrelevanten fahrzeug- und verkehrstechnischen Innovationen bei der Prüfungsgestaltung, bei den Prüfungsinhalten (Wissen, Fahraufgaben, Grundfahraufgaben) und bei der Prüfungsbewertung in die methodische und rechtliche Systematik der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung eingearbeitet werden. Dies gewährleistet eine einheitliche Prüfungsdurchführung und verbessert damit die Prüfungsgüte.
6. Kontinuierliche Optimierung: Die Verfahren und Abläufe der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung werden auf der Grundlage von Forschungsergebnissen und von Praxiserfahrungen in den Technischen Prüfstellen stetig verbessert. Darüber hinaus werden regelmäßig Forschungsprojekte durchgeführt (z. B. empirische Untersuchungen mit neuen Fahraufgaben).
7. Entwicklung und Erprobung von innovativen Prüfungselementen: Durch die Einführung von innovativen Prüfungselementen entstehen Möglichkeiten zur erweiterten und präziseren Erfassung der Fahrkompetenz.
8. Weiterentwicklung des Befugnisausbildungssystems und des Fortbildungssystems: Das Befugnisausbildungssystem und das Fortbildungssystem der Technischen Prüfstellen sollen die aaSoP zu einer kriteriengeleiteten adaptiven Prüfstrategie als methodischem Kern der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung befähigen. Beide Systeme werden eng verzahnt sowie in einem modularen Rahmencurriculum verankert und fortgeschrieben.
9. Weiterentwicklung der rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen: Grundsätzlich muss bei der Umsetzung von Vorhaben zur Weiterentwicklung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung in jedem Fall geprüft werden, ob eine Anpassung von bestehenden Gesetzen und Richtlinien (z. B. Prüfungsrichtlinie) erforderlich wird. Weiterhin erscheint das Erreichen der eingangs dargestellten Entwicklungsziele ohne die stetige Weiterentwicklung der technischen Systembasis undenkbar. Dazu gehören:
 - die Anpassung und Verbesserung der vorhandenen technischen Infrastruktur (z. B. Soft- und Hardware) sowie
 - die Anpassung und Verbesserung der bestehenden technischen Verfahren und Abläufe (z. B. Einführung neuer Verfahren zur Informationsübertragung).
10. Nationale und internationale Zusammenarbeit: Die Technischen Prüfstellen stimmen die wesentlichen Grundlagen ihrer Forschungs- und Entwicklungsarbeiten zur Weiterentwicklung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung mit den am Fahrerlaubnisprüfungssystem beteiligten Institutionen ab. Dazu dient die Entwicklungs- und Evaluierungsgruppe (EEG), in der neben den Technischen Prüfstellen Vertreter von zuständigen Bundes- und Landesbehörden, des VdTÜV, der Bundeswehr und der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände mitwirken. Die Zusammenarbeit dieser Institutionen in der EEG wird von der TÜV | DEKRA arge tp 21 mit dem Ziel organisiert,
 - alle Beteiligten über mögliche Weiterentwicklungen im Fahrerlaubnisprüfungssystem frühzeitig zu informieren,

- ihnen die Möglichkeit zu geben, sich konstruktiv an Entwicklungsarbeiten zu beteiligen, und
- breite politische Akzeptanz für die Umsetzung von Optimierungsschritten zu schaffen.

Neben der Abstimmung der Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auf nationaler Ebene führen die Technischen Prüfstellen auch einen Erfahrungsaustausch auf internationaler Ebene durch. Dazu arbeiten die TÜV | DEKRA arge tp 21 und die VdTÜV-AG Praktische Prüfung auch mit der CIECA (Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile) und den Prüforganisationen anderer Staaten zusammen.

Im vorliegenden Handbuch werden nachfolgend die am Fahrerlaubnisprüfungssystem beteiligten Institutionen (Kap. 2) dargestellt. Danach werden sowohl die technischen Mittel und die einzuhaltenden Datenschutzbestimmungen (Kap. 3) als auch die Verfahren und Abläufe der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung beschrieben (Kap. 4). Schließlich wird festgelegt, wie diese Verfahren und Maßnahmen sowie die diesbezüglichen Ergebnisse zu dokumentieren sind und wie die Berichterstattung gegenüber den zuständigen Behörden erfolgen soll (Kap. 5).

2 Beteiligte Institutionen

2.1 Überblick

Bund und Länder wirken bei der Gestaltung des Fahrerlaubnisprüfungssystems im Bund-Länder-Fachausschuss „Fahrerlaubnisrecht/Fahrlehrerrecht“ (BLFA-FE/FL) zusammen. Für die wissenschaftsgestützte Durchführung, Qualitätssicherung und Weiterentwicklung dieses Systems sind die Technischen Prüfstellen im Auftrag der zuständigen obersten Landesbehörden verantwortlich. Dazu arbeiten sie mit einer Reihe von Einrichtungen und Stellen zusammen (s. folgende Abb.), die hinsichtlich ihrer Verfasstheit und ihrer Funktionen bezüglich der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung nachfolgend vorgestellt werden.

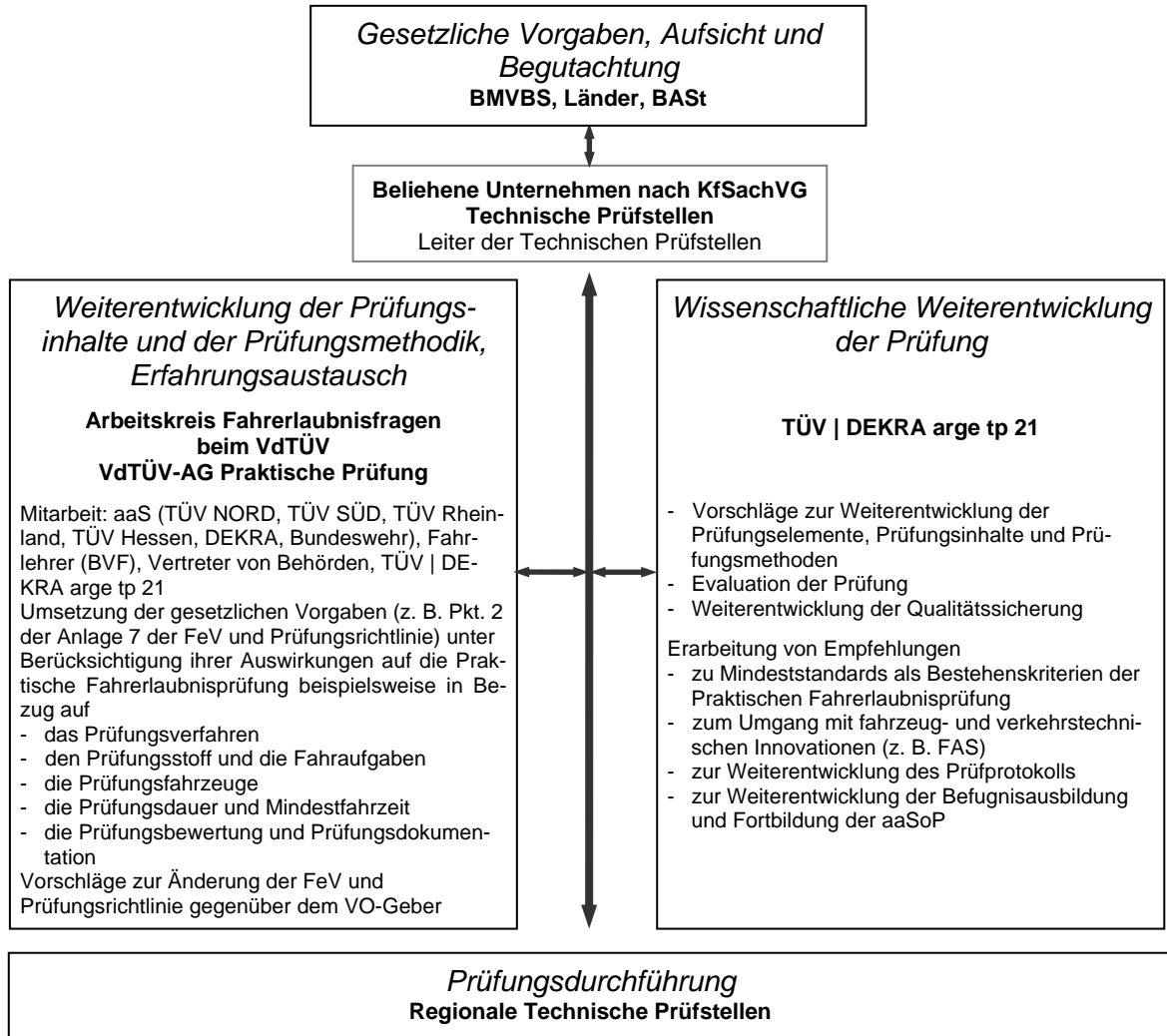


Abb. 2.1: Einrichtungen und Stellen, die an der Durchführung, Qualitätssicherung und Weiterentwicklung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung beteiligt sind

2.2 Behördliche Entscheidungsgremien

Der Bund-Länder-Fachausschuss „Fahrerlaubnisrecht/Fahrlehrerrecht“ (BLFA-FE/FL) stellt gemäß der geltenden Rechtslage Einvernehmen zur Umsetzung der Fahrerlaubnisverordnung und der Prüfungsrichtlinie in der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung her.

Der Prüfungsstoff, die Prüfungsfahrzeuge, die Prüfungsdauer und die Mindestfahrzeit, die Prüfungsstrecke, die Prüfungsbewertung sowie das Verfahren bei Nichtbestehen der Prüfung sind unter Punkt 2 der Anlage 7 zu §§ 16 Abs. 2, 17 Abs. 2 und 3 FeV geregelt. Wei-

tere Regelungen finden sich in der Prüfungsrichtlinie, die vom für Verkehr zuständigen Bundesministerium im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden in der jeweils geltenden Fassung im Verkehrsblatt bekannt gemacht wird.

2.3 Technische Prüfstellen

Die Ausführung von Bundesgesetzen obliegt grundsätzlich den Ländern, solange und soweit der Bund von seiner Gesetzgebungszuständigkeit nicht durch Gesetz Gebrauch macht bzw. gemacht hat. Von der jeweiligen Landesregierung bzw. der von ihr bestimmten Behörde werden zur Ausführung bestimmter hoheitlicher Aufgaben Unternehmen beliehen, die eine Technische Prüfstelle betreiben. Die Technischen Prüfstellen führen Untersuchungen, Abnahmen, Prüfungen und Begutachtungen an Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Personenprüfungen einschließlich der Fahrerlaubnisprüfungen durch. Die Durchführung von Fahrerlaubnisprüfungen ist dabei allein den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern vorbehalten, deren Anerkennung und Tätigkeit durch das Kraftfahrersachverständigengesetz (KfSachvG) geregelt ist. Aufgrund der genannten Regelungen sind die Technischen Prüfstellen für die Umsetzung der in diesem Handbuch beschriebenen Verfahren und als Ansprechpartner gegenüber den behördlichen Entscheidungsgremien verantwortlich.

Die Bundeswehr, die Bundespolizei und die Polizei erteilen gemäß § 2 Abs. 10 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) durch ihre Dienststellen Fahrerlaubnisse für das Führen von Dienstfahrzeugen (Dienstfahrerlaubnisse). Bestimmte Dienststellen nehmen die Aufgaben einer Fahrerlaubnisbehörde wahr. Für Dienstfahrerlaubnisse gelten in gleicher Weise die Bestimmungen des Straßenverkehrsgesetzes und der auf ihm beruhenden Rechtsvorschriften, soweit gesetzlich nichts anderes bestimmt ist. Insofern gleichen die entsprechenden Abläufe in der Bundeswehr denen in einer Technischen Prüfstelle.

Die Träger der Technischen Prüfstellen sind verpflichtet, an der Weiterentwicklung und Verbesserung der Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland mitzuwirken. Dazu ist die Güte der Fahrerlaubnisprüfung laufend im Hinblick auf Verbesserungsmöglichkeiten zu überprüfen. Zu diesem Zweck haben die einzelnen Träger der Technischen Prüfstellen Verfahren zur ständigen Qualitätssicherung innerhalb ihrer Unternehmen implementiert. Darüber hinaus arbeiten sie in der VdTÜV-AG Praktische Prüfung und in der TÜV | DEKRA arge tp 21 zusammen, um die kontinuierliche Qualitätssicherung und Weiterentwicklung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung zu gewährleisten.

VdTÜV-AG Praktische Prüfung

Die Technischen Prüfstellen sind gemäß Kraftfahrersachverständigengesetz verpflichtet, in ihrem Verantwortungsbereich einen ständigen Erfahrungsaustausch sicherzustellen sowie die Erfahrungen zu sammeln, auszuwerten und der Aufsichtsbehörde mitzuteilen (vgl. § 11 KfSachvG). Dazu treten die Leiter der Technischen Prüfstellen im Fachausschuss „Kraftfahrwesen“ (FA-K) des VdTÜV zusammen, der sich mit der Erfüllung dieser Verpflichtungen befasst.

Für die Bearbeitung von Aufgaben im Bereich der Fahrerlaubnisprüfung haben die Leiter der Technischen Prüfstellen den „Arbeitskreis Fahrerlaubnisfragen“ (AK-FF) beim VdTÜV eingerichtet. Für die Praktische Fahrerlaubnisprüfung ist die VdTÜV-AG Praktische Prüfung dieses Arbeitskreises zuständig.

Die VdTÜV-AG Praktische Prüfung 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 mit. Die Arbeitsgruppe gewährleistet als

grundsätzliche Aufgabe und Verantwortlichkeit die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben (z. B. aus Punkt 2 der Anlage 7 zu §§ 16 Abs. 2, 17 Abs. 2 und 3 FeV und Prüfungsrichtlinie) bei der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Dies betrifft vor allem:

- das Prüfungsverfahren (z. B.: Welche Prüfungselemente und Prüfungsinhalte werden geprüft? Wie werden die Prüfungsinhalte methodisch umgesetzt?),
- den Prüfungsstoff (z. B.: Welche Aufgaben können während der Prüfung zur Erfassung von Bewerberkompetenzen genutzt werden? Welches Verhalten muss beim Absolvieren der Prüfungsaufgaben gezeigt und bewertet werden?),
- die Prüfungsfahrzeuge (z. B.: Welche Mindestanforderungen müssen die Prüfungsfahrzeuge erfüllen?),
- die Prüfungsdauer und Mindestfahrzeit (z. B.: Wie können die verschiedenen Prüfungselemente zeitlich angemessen geprüft werden?),
- die Bewertung der Prüfung (z. B.: Welche Leistungen sind in die Bewertung einzubeziehen? Welches Verhalten führt zu einem Nichtbestehen der Prüfung?) und
- die Dokumentation der Prüfung (z. B.: Wie werden der Prüfungsverlauf und die Prüfungsleistung dokumentiert?).

Sollten Veränderungen in den Bereichen „Mensch“, „Technik“ oder „Umwelt“ (z. B. fahrzeug- und verkehrstechnische Innovationen, neue wissenschaftliche Erkenntnisse oder Änderungen im Gesamtsystem zur Fahranfängervorbereitung) eine Anpassung der Fahrerlaubnis-Verordnung oder der Prüfungsrichtlinie erfordern, werden dazu von der VdTÜV-AG Praktische Prüfung Vorschläge erarbeitet.

TÜV / DEKRA arge tp 21

Die Arbeitsgemeinschaft TÜV | DEKRA arge tp 21 wurde 1999 als Gemeinschaftsunternehmen der Betreiber der Technischen Prüfstellen gegründet. Aufgabe der TÜV | DEKRA arge tp 21 ist es, die Kräfte der Partner zu bündeln, um aktuelle wissenschaftliche und technische Erkenntnisse zur Qualitätssicherung und Weiterentwicklung von Fahrzeug- und Fahrerlaubnisprüfungen zu nutzen.

Im Hinblick auf die wissenschaftlich abgestützte Pflege, Qualitätssicherung und Weiterentwicklung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung ist die TÜV | DEKRA arge tp 21 für die Bearbeitung folgender Aufgaben verantwortlich:

- kontinuierliche Analyse und Aufarbeitung von Erkenntnissen aus Wissenschaft und Technik (z. B. Unfallgeschehen, technische Innovationen, internationale Entwicklungen, Verkehrs- und Testpsychologie, Pädagogische Psychologie, Prüfungsdidaktik),
- Ableitung von Optimierungsvorschlägen und Schaffung der zur Umsetzung notwendigen wissenschaftlichen und technischen Voraussetzungen,
- systematische Evaluation durch Auswertung von Prüfungen und Kundenbefragungen,
- Weiterentwicklung der Qualitätssicherung einschließlich der Prozess- und Ergebnisstandards sowie der Kriterien für ihre Erfüllung,
- Entwicklung und Erprobung von Prüfungselementen, Prüfungsinhalten und Prüfungsmethoden sowie
- Erarbeitung von Empfehlungen zu Mindeststandards als Bestehenskriterien für die Praktische Fahrerlaubnisprüfung, zum Umgang mit fahrzeugtechnischen Innovationen (z. B. FAS), zur Weiterentwicklung des Prüfprotokolls und zur Weiterentwicklung der Befugnisausbildung und Fortbildung der aaSoP.

Wissenschaftliche Aufgaben bearbeitet die TÜV | DEKRA arge tp 21 in Kooperation mit externen Partnern. Im Laufe des bisherigen Entwicklungsprozesses wurde bei der TÜV | DEKRA arge tp 21 und diesen Partnern – insbesondere der Universität Potsdam – umfassendes Fachwissen aufgebaut. Für die technische Unterstützung steht eine IT-Abteilung zur Verfügung, die sich bereits bei der Einführung eines gemeinsamen Informationsportals für die Sachverständigen aller Technischen Prüfstellen bewährt hat. Darüber hinaus zeichnet ein Team von Sachverständigen und wissenschaftlichen Mitarbeitern für die kontinuierliche Weiterentwicklung der Prüfung verantwortlich; dieses Team greift bei Bedarf auf die Kompetenz von externen Wissenschaftlern und Experten zurück (z. B. Mediendesigner, Informatiker, Fahrlehrer etc.).

3 Technische Mittel und Datenschutz

3.1 Überblick

Im vorliegenden Kapitel werden zunächst ausgewählte technische Mittel beschrieben, die im Prüfungssystem die elektronische Datenverarbeitung sicherstellen. Diese technischen Mittel umfassen die Zentrale Datenbank, die zugleich für die Durchführung der Theoretischen und der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung genutzt wird, und verschiedene Softwareprogramme². Abschließend werden die Maßnahmen zur Datensicherheit und zum Datenschutz dargestellt.

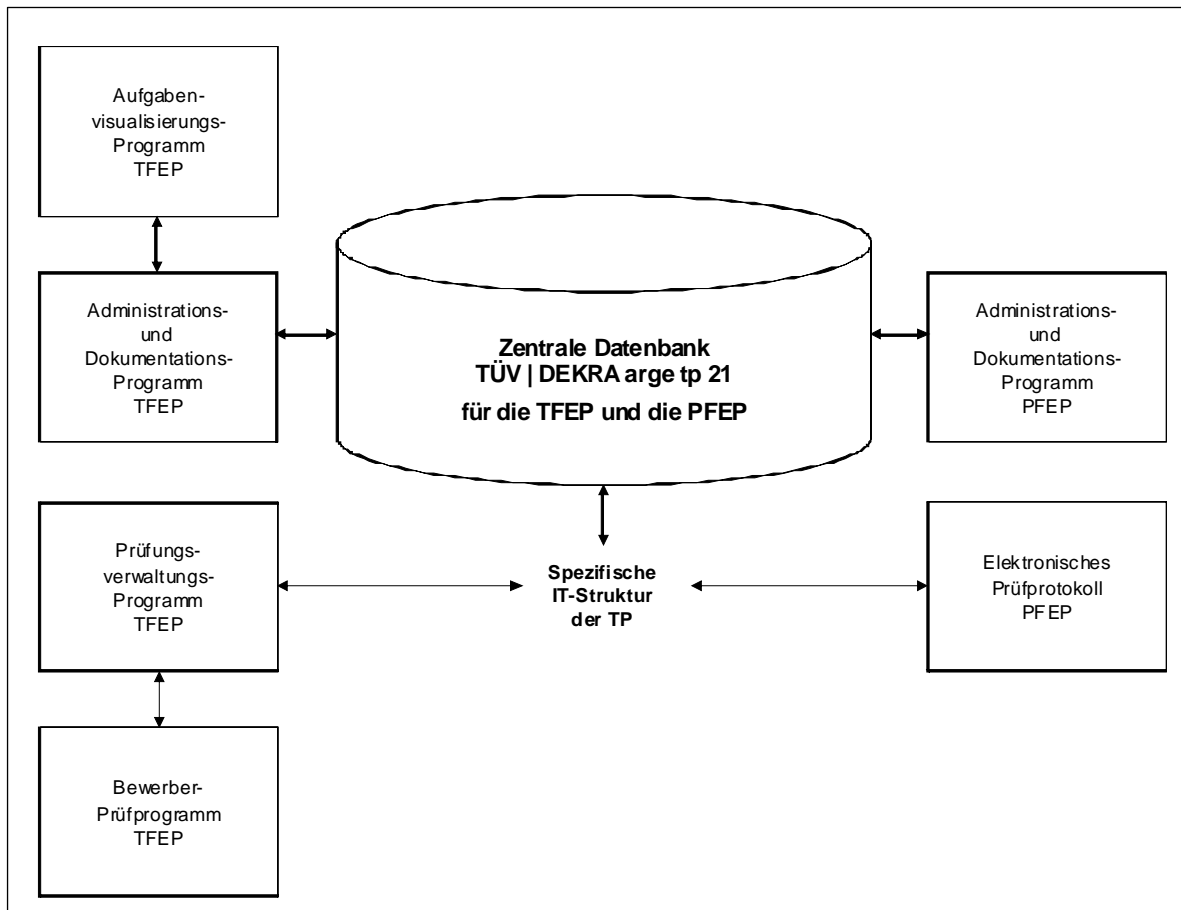


Abb. 3.1: Überblick zu den technischen Mitteln für die Informationsverarbeitung bei der Fahrerlaubnisprüfung

3.2 Zentrale Datenbank

Bei der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung werden im gesamten Bundesgebiet die gleichen Prüfungselemente, Fahraufgaben, Beobachtungskategorien, Bewertungskriterien und Entscheidungskriterien verwendet. Sie werden in elektronischer Form in der Zentralen Datenbank bei der TÜV | DEKRA arge tp 21 hinterlegt. Von dieser Datenbank aus werden die Informationen über die spezifische IT-Struktur der Technischen Prüfstellen an die Prüfungscomputer vor Ort verteilt, so dass die Prüfungsergebnisse in einheitlichem Format erfasst werden können. Dabei wird sichergestellt, dass alle Prüfungscomputer in Deutsch-

² Eine detaillierte Darstellung der Bestandteile und Funktionen der Softwareprogramme würde weit über den Rahmen der vorliegenden Dokumentation hinausgehen. Deshalb sei auf die Softwarehandbücher verwiesen.

land mit dem gleichen Datenbestand arbeiten. Die Zentrale Datenbank enthält beispielsweise:

- alle Prüfungselemente und Fahraufgaben einschließlich der dazugehörigen Informationen zu den Bewertungskriterien und zur Freigabe,
- alle Beobachtungskategorien,
- die anonymisierten Prüfungsergebnisse und
- die Ergebnisse der Evaluation bezogen auf die Prüfungselemente und Fahraufgaben.

3.3 Softwareprogramme

Administrations- und Dokumentationsprogramm

Das Administrations- und Dokumentationsprogramm dient zur Bearbeitung der Informationen in der Zentralen Datenbank. Das Programm wird als Webanwendung realisiert und enthält eine Benutzerverwaltung, mittels derer festgelegt wird, welche Funktionen einem Benutzer zur Verfügung stehen. Mit dem Programm wird die Beschreibung von Prüfungselementen, Fahraufgaben und Bewertungskriterien unterstützt; darüber hinaus werden damit die Erstellungsprozesse einschließlich der Freigabe sowie die Prozessergebnisse dokumentiert.

Prüfungsprogramm – Elektronisches Prüfprotokoll

Das Prüfungsprogramm dient zur Erfassung der Prüfungsleistungen des Bewerbers durch den Fahrerlaubnisprüfer. Es wird den Technischen Prüfstellen zur Installation auf den Prüfercomputern zur Verfügung gestellt und unterstützt folgende Funktionen:

- die Zusammenführung von Bewerberdaten und Prüfungsdaten,
- die Bereitstellung eines elektronischen Formulars für ein Prüfprotokoll,
- die Erfassung der Prüfungsleistungen bezogen auf Prüfungselemente, Fahraufgaben, Beobachtungskategorien und Prüfungsentscheidungen,
- die Erstellung des Prüfprotokolls und
- die Rückmeldung der Daten an das Verwaltungsprogramm der Technischen Prüfstellen.

3.4 Aktualisierung des Datenbestandes und der Software

Für die Aktualisierung der Prüfungssoftware werden den jeweiligen Technischen Prüfstellen gleichzeitig Updates zur Verfügung gestellt. Hier erfolgt bei der TÜV | DEKRA arge tp 21 und in den IT-Abteilungen der einzelnen Technischen Prüfstellen ein Test der überarbeiteten Software. Die Ausbringung durch das jeweilige Verteilersystem der Technischen Prüfstellen bis zum Fahrerlaubnisprüfer erfolgt in einem festgelegten Zeitraum. Damit eine zeitgleiche Umsetzung in Deutschland erfolgen kann, wird mit dem Versand der Updates das Umsetzungsdatum verbindlich festgesetzt und mitgeteilt.

3.5 Datenschutz

Für allgemeine Maßnahmen zur Informationssicherheit (z. B. Schutz vor unautorisierten Zugriffen) bezüglich der Computer und Netzwerkkomponenten, die im Rahmen des Prüfungssystems genutzt werden, sind die IT-Abteilungen der Technischen Prüfstellen verantwortlich.

Beim Prüfungssystem stellt der Schutz der personenbezogenen Daten der Fahrerlaubnisbewerber (z. B. Prüfungsergebnisse) und der Fahrerlaubnisprüfer gegen unbefugten Zugriff

die wesentliche Anforderung an die Datensicherheit dar. Dieser Anforderung wird dadurch Rechnung getragen,

- dass die Bewerberdatensätze und andere personenbezogene Dateien (Prüfprotokolle, Exportdateien) lediglich für die Durchführung der Prüfung auf den Prüfercomputern vorgehalten werden, nach Abschluss des Prüfauftrags werden die Daten auf dem Prüfercomputer gelöscht;
- dass die Exportdateien, welche die Technischen Prüfstellen verlassen (also die Evaluationsdateien, die an die TÜV | DEKRA arge tp 21 übermittelt werden), soweit anonymisiert werden, dass bei der TÜV | DEKRA arge tp 21 weder die Identität des Bewerbers noch des Prüfers aus den Datensätzen ableitbar ist.

4 Verfahren und Abläufe

4.1 Überblick

Im vorliegenden Kapitel wird beschrieben, wie die eingangs vorgestellten Institutionen zusammenarbeiten. Die dabei ablaufenden Prozesse können als ein geschlossener Kreislauf (s. folgende Abb. 4.1) betrachtet werden, der zur Qualitätssicherung und kontinuierlichen Weiterentwicklung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung dient. Dieser Kreislauf beinhaltet die beiden Arbeitsfelder „Erstellung von Prüfungselementen und Fahraufgaben“ sowie „Freigabe von Prüfungselementen und Fahraufgaben“, die sich vorrangig auf die Prüfungsanforderungen richten, und darüber hinaus die vier Arbeitsfelder „Wirkbetrieb“, „Evaluation“, „Weiterentwicklung“ und „Dokumentation“ (inkl. Archivierung und Berichterstattung), die sich auf das gesamte Fahrerlaubnisprüfungssystem beziehen.

Die nachfolgende Beschreibung des Prozesskreislaufs beginnt mit der Freigabe neuer Prüfungselemente und Fahraufgaben, da die obersten Landesbehörden und das für Verkehr zuständige Bundesministerium an dieser Stelle direkt in den Prozesskreislauf eingebunden sind.

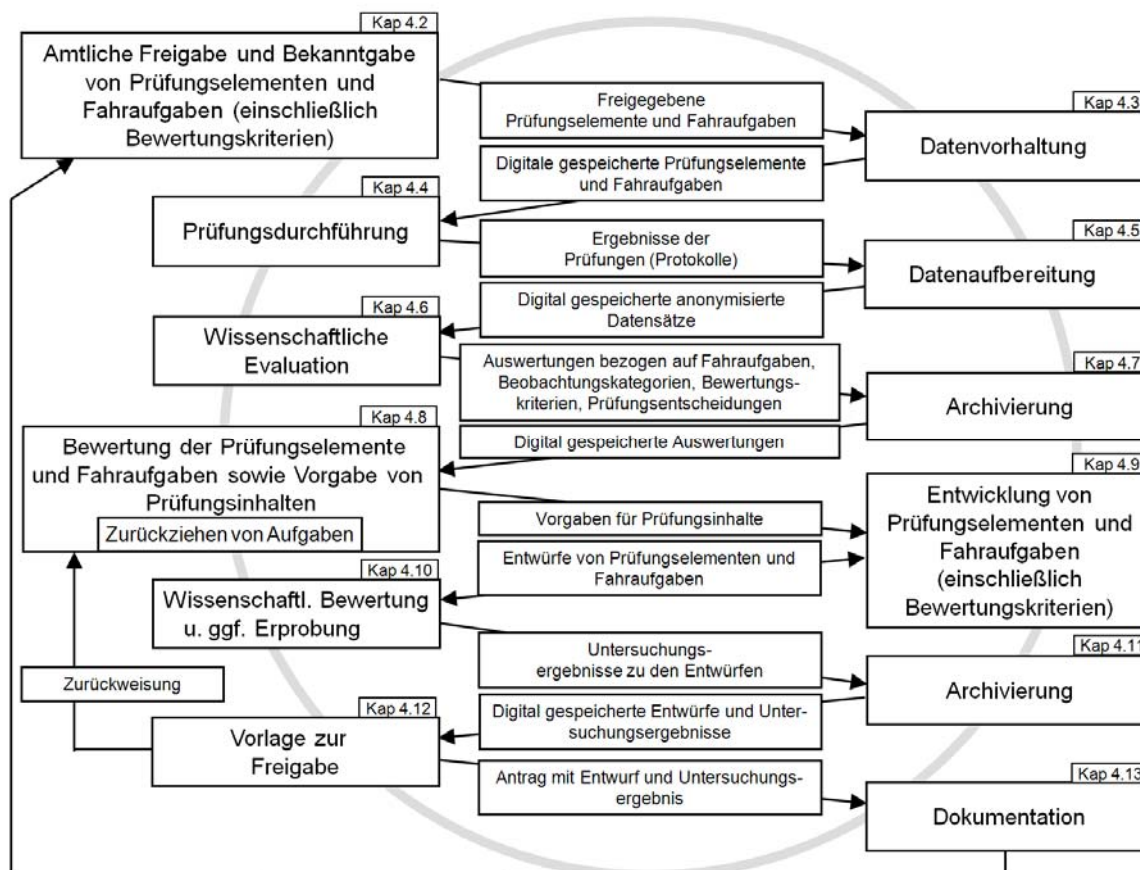


Abb. 4.1: Prozesskreislauf der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung

4.2 Freigabe von Prüfungselementen und Fahraufgaben

Neu erstellte Prüfungselemente und Fahraufgaben (einschließlich Grundfahraufgaben) werden einer wissenschaftlichen Bewertung unterzogen (s. Kap. 4.6) und dann von der VdTÜV-AG Praktische Prüfung zusammen mit einer Dokumentation des zugrunde liegenden Erstellungsprozesses und der Bewertungsergebnisse („Freigabebericht“) dem für Verkehr zuständigen Bundesministerium mit der Bitte um die amtliche Freigabe übermittelt.

Der Freigabebericht wird von der VdTÜV-AG Praktische Prüfung erstellt; die TÜV | DEKRA arge tp 21 leistet dabei wissenschaftliche und technische Unterstützung. Der Umfang und die Inhalte dieser Dokumentation werden im Kapitel 5.2 des vorliegenden Handbuchs ausführlicher beschrieben.

Das für Verkehr zuständige Bundesministerium beruft auf Antrag der VdTÜV-AG Praktische Prüfung bei Bedarf den „Bund-Länder ad-hoc-Ausschuss“ ein, der für die Freigabe von Prüfungselementen und Fahraufgaben sowie – sofern notwendig – für damit verbundene inhaltliche Änderungen der Prüfungsrichtlinie verantwortlich ist. Der Ausschuss steht unter der Leitung des o. g. Bundesministeriums; neben Mitgliedern der VdTÜV-AG Praktische Prüfung sind grundsätzlich Vertreter aller Bundesländer teilnahmeberechtigt. Die Abstimmung der Ausschussmitglieder zur Freigabe erfolgt auf elektronischem Wege.

Die amtlich freigegebenen Prüfungselemente und Fahraufgaben werden mit der Angabe des Termins der Wirksamkeit der Freigabe auf einer öffentlich zugänglichen Internetplattform bekannt gemacht. Diese Internetplattform wird von der TÜV | DEKRA arge tp 21 betrieben und gepflegt. Außer Kraft gesetzte Prüfungselemente und Fahraufgaben verbleiben mit entsprechender Kennzeichnung für zwölf Monate auf der Internetplattform. Danach werden sie von der TÜV | DEKRA arge tp 21 archiviert.

4.3 Datenvorhaltung für die Prüfungsdurchführung

Zur Vorbereitung der Prüfung werden alle Prüfungselemente und Fahraufgaben einschließlich der mit ihnen verbundenen Bewertungskriterien in der Zentralen Datenbank (PFEP) hinterlegt, die bei der TÜV | DEKRA arge tp 21 angesiedelt ist. Die Bewertungskriterien für die Fahraufgaben werden mit Bezug zu den Beobachtungskategorien festgelegt; dabei werden die am häufigsten auftretenden überdurchschnittlichen Leistungen und die am häufigsten auftretenden einfachen Fehler exemplarisch benannt; weiterhin werden alle als erheblich bezeichneten Fehler beschrieben. Der Inhalt dieser Datenbank wird zunächst an die zentralen Datenbanken der Technischen Prüfstellen übermittelt und von dort aus über die spezifische Infrastruktur der einzelnen Technischen Prüfstellen auf die Prüfercomputer übertragen. Auf dieser Grundlage werden hinsichtlich ihrer Struktur und ihrer Inhalte bundeseinheitliche Prüfprotokolle auf den Prüfercomputern der Technischen Prüfstellen bereit gestellt.

4.4 Prüfungsdurchführung

4.4.1 Methodisches Prüfungsmodell

Die Praktische Fahrerlaubnisprüfung stellt – methodisch gesehen – eine kompetenzdiagnostische „Arbeitsprobe“ (Schuler, 2001) dar. Mit ihr wird erfasst, ob Fahrerlaubnisbewerber über diejenigen Fahrkompetenzen verfügen, die in ähnlicher Form künftig von ihnen im Straßenverkehr gefordert werden. Hierzu müssen die Bewerber während der Arbeitsprobe innerhalb einer bestimmten Zeit für die zukünftige Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr typische Aufgaben ausführen und dabei vorgegebene Anforderungen erfüllen.

Um Arbeitsproben methodisch angemessen als diagnostisches Instrument einsetzen zu können, müssen nach Kanning (2004) bestimmte Voraussetzungen erfüllt sein. Übertragen auf die Praktische Fahrerlaubnisprüfung ist dementsprechend zu fordern, dass bei der Prüfung erstens eine repräsentative Auswahl von relevanten Prüfungsaufgaben und vor allem von Fahraufgaben gestellt wird, welche die Anforderungen der Verkehrsrealität in den leistungsrelevanten Merkmalen möglichst ähnlich abbilden. Zweitens muss das Prüfungsverfahren evaluiert werden. In der Regel dürfte dies voraussetzen, dass eine Dokumentation des Verfahrensgangs und des Verfahrensergebnisses erfolgt. Drittens muss die Bewertung

der Prüfung aufgrund einer Systematischen Verhaltensbeobachtung erfolgen, die verschiedene Qualitätsanforderungen erfüllen sollte:

- Das Verhalten der Fahrerlaubnisbewerber muss in mehreren voneinander unabhängigen Situationen beobachtet werden, um die einem Verhalten zugrunde liegenden Kompetenzen zu ergründen.
- Die Beobachtung muss systematisch erfolgen, d. h. für alle Fahrerlaubnisprüfer und Fahrerlaubnisbewerber sind die Beobachtungsumgebung und die Beobachtungssituationen, die Beobachtungskategorien sowie die Durchführung der Beobachtung und die Bewertung des Verhaltens verbindlich festzulegen.
- Die Fahrerlaubnisprüfer müssen für ihre Prüfaufgaben im Rahmen der Befugnisausbildung und Fortbildung speziell geschult werden. Sie nehmen nicht aktiv am Fahrgeschehen teil (Sturzbecher, 2010).

Die Praktische Fahrerlaubnisprüfung stellt – wie jede Arbeitsprobe – einen komplexen kriteriengeleiteten Beurteilungs- und Entscheidungsprozess dar, der von bestimmten testpsychologischen Strukturen bzw. Handlungsschritten bestimmt ist. Diese Strukturen lassen sich als zirkulärer adaptiver Handlungsprozess beschreiben, der bei der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung die folgenden Handlungskomponenten umfasst (Sturzbecher, Biedinger, Böhne, Bönninger, v. Bressensdorf, Glowalla, Kaup, Kleutges, G. Müller, R. Müller, Petzholtz, Radermacher, Schmidt & Wagner, 2010):

1. das Planen und Strukturieren der Prüfungs- bzw. Beobachtungssituationen anhand von Anforderungsstandards (z. B. Prüfungselemente, Fahraufgaben) und mittels Projektierung der Prüfstrecke,
2. das systematische Beobachten des Bewerberverhaltens anhand von Beobachtungskategorien, welche die zu prüfenden Bewerberkompetenzen abbilden,
3. die Bewertung des Bewerberverhaltens anhand von Bewertungskriterien und das Dokumentieren der Bewertungsergebnisse mittels eines Prüfprotokolls,
4. die Erarbeitung von Entscheidungspräferenzen hinsichtlich der Prüfungsentscheidung und von Vorstellungen über die damit gegebene Sicherheit und Begründbarkeit der Entscheidung; damit verbunden sind Überlegungen zur Überprüfungsnotwendigkeit der Entscheidungspräferenzen, diese Überlegungen können wiederum zur Weiterentwicklung des Prüfungskonzepts bzw. zum Planen und Strukturieren neuer Beobachtungssituationen führen, und
5. das Treffen von Entscheidungen (einschließlich der endgültigen Prüfungsentscheidung).

Diese fünf Handlungskomponenten stellen im Rahmen einer adaptiven Prüfstrategie die elementaren Handlungsanforderungen an den Fahrerlaubnisprüfer bei der Bewerberbeurteilung dar und können in einem zirkulären Modell der Teilschritte des Prüfens angeordnet werden (s. folgende Abb. 4.2):

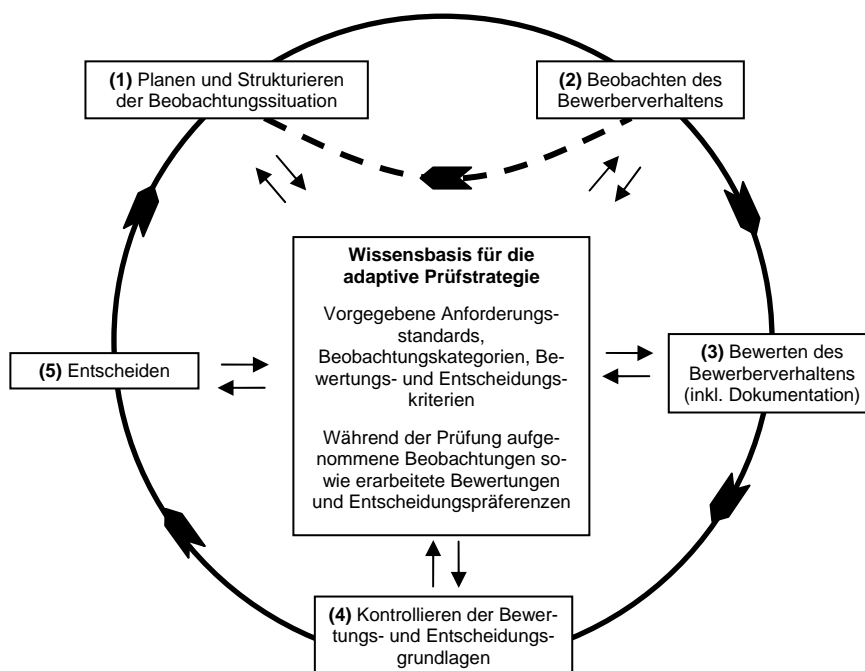


Abb. 4.2: Zirkuläres Modell der Handlungsschritte einer adaptiven Prüfstrategie (aus: Sturzbecher, Bönninger & Rüdell, 2010, S. 102)

Die Praktische Fahrerlaubnisprüfung wird im realen Verkehrsgeschehen durchgeführt, und der Fahrerlaubnisprüfer muss sein Prüfhandeln an die sich wandelnden Verkehrssituationen sowie an die vom Bewerber gezeigten Prüfungsleistungen anpassen bzw. adaptieren. Die einzelnen Teilschritte der adaptiven Prüfstrategie laufen daher wiederholt und häufig simultan ab, auch weil sich die zu prüfenden Fahraufgaben zeitlich überschneiden können. Das Modell enthält demzufolge bezogen auf jeden Schritt Feedback- und Handlungsschleifen, da es in einer methodisch anspruchsvollen Praktischen Fahrerlaubnisprüfung in der Regel notwendig ist, einzelne Fahraufgaben und damit ähnliche Beobachtungssituationen mehrfach zu realisieren. Mit einer adaptiven Prüfstrategie durchläuft der Fahrerlaubnisprüfer den dargestellten Handlungszyklus somit hinsichtlich jeder gestellten Fahraufgabe im Regelfall mehrfach und unter variierten Verkehrsbedingungen, bevor er zu einer inhaltlich begründeten und methodisch reflektierten Prüfungsentscheidung kommt. Eine Ausnahme stellen die Grundfahraufgaben dar, die bei vorgabenkonformer Ausführung nur einmal geprüft werden.

4.4.2 Prüfungsablauf und Prüfungselemente

Die grundsätzlichen Abläufe und Inhalte 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 der Prüfungsrichtlinie (PrüfRiLi Nr. 5) detailliert ausgeführt.

Gemäß § 17 der Fahrerlaubnis-Verordnung hat der Bewerber ein „der Anlage 7 entsprechendes Prüfungsfahrzeug für die Klasse bereitzustellen, für die er seine Befähigung nachweisen will“. Dazu sind unter Punkt 2.2 der Anlage 7 zur Fahrerlaubnis-Verordnung die von Prüfungsfahrzeugen zu erfüllenden Kriterien für die einzelnen Fahrerlaubnisklassen festgelegt. Das Prüfungsfahrzeug muss einerseits geeignet sein, die für die entsprechende Fahrerlaubnisklasse typischen Anforderungen abzubilden; andererseits muss es geeignete Arbeitsbedingungen für den Fahrerlaubnisprüfer bieten, falls dieser während der Prüfung im Prüfungsfahrzeug mitfährt.

Grundsätzlich wird die Praktische Fahrerlaubnisprüfung in Form einer „Einzelprüfung“ realisiert, d. h. dass sich im Prüfungsfahrzeug in der Regel nur ein einziger Fahrerlaubnisbewerber befindet. Abgenommen wird die Praktische Fahrerlaubnisprüfung von einem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer, der hoheitlich im staatlichen Auftrag handelt und einer Technischen Prüfstelle angehören muss. Neben dem Fahrerlaubnisbewerber und dem Fahrerlaubnisprüfer muss an der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung ein Fahrlehrer teilnehmen (StVG § 2 Abs. 15 Satz 1). Während der Prüfungsfahrt handelt der Fahrlehrer als verantwortlicher Fahrzeugführer im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes.

Bei einem typischen Ablauf der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung überprüft der Fahrerlaubnisprüfer zunächst die Identität und die Ausbildungsbescheinigung des Bewerbers. Danach erklärt der Prüfer dem Bewerber in einem Einweisungsgespräch den Ablauf der Prüfung und die Form seiner Fahrhinweise. Die Praktische Fahrerlaubnisprüfung umfasst die vier Prüfungselemente „Fahrtechnische Vorbereitung der Fahrt“, „Prüfungsfahrt“, „Grundfahraufgaben“ und „Fahrtechnischer Abschluss der Fahrt“. Für jedes dieser vier Elemente existieren spezielle Bewertungsvorschriften. Bei bestimmten Fahrerlaubnisklassen kommen außerdem die Prüfungselemente „Abfahrtskontrolle“ sowie „Verbinden und Trennen“ hinzu.

Zunächst wird das Prüfungselement „Fahrtechnische Vorbereitung der Fahrt“ durchgeführt. Dabei muss der Fahrerlaubnisbewerber das Prüfungsfahrzeug „startklar“ machen. Hierzu zählen Einstellarbeiten wie die Einstellung der richtigen Sitzposition, der Spiegel und der Kopfstütze sowie die stichprobenartige Durchführung von Sicherheitskontrollen am Fahrzeug. Der Fahrerlaubnisbewerber muss hierbei zeigen, dass er mit der Bedienung und Kontrolle des Prüfungsfahrzeugs vertraut ist. Detaillierte Beschreibungen der entsprechenden Anforderungen sind in der Zentralen Datenbank (PFEP) der TÜV | DEKRA arge tp 21 hinterlegt.

Die „Prüfungsfahrt“ stellt den wesentlichen Bestandteil der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung dar. Die Prüfungsdauer und die Prüfungsabbruchkriterien sind in der Anlage 7 der Fahrerlaubnis-Verordnung geregelt. Etwa die Hälfte der reinen Fahrzeit soll auf Fahrstrecken absolviert werden, die ein Fahren mit höheren Geschwindigkeiten (über 50 km/h) ermöglichen). Im Rahmen der Prüfungsfahrt werden als weiteres Prüfungselement auch die „Grundfahraufgaben“ (s. u.) absolviert. Die im Verlauf der Prüfungsfahrt zu befahrende Strecke und die durchzuführenden Prüfungsaufgaben werden vom Fahrerlaubnisprüfer durch entsprechende Anweisungen an den Fahrerlaubnisbewerber vorgegeben.

Am Ende der Prüfungsfahrt muss der Fahrerlaubnisbewerber mit dem „Fahrtechnischen Abschluss der Fahrt“ nachweisen, dass er ein Kraftfahrzeug verkehrsgerecht abstellen und verlassen kann. Die Praktische Fahrerlaubnisprüfung wird mit der Bekanntgabe des Prüfungsergebnisses abgeschlossen.

4.4.3 Fahraufgaben und Grundfahraufgaben

Im Rahmen der Prüfungsfahrt werden einerseits Fahraufgaben und andererseits – als integriertes Prüfungselement – Grundfahraufgaben entsprechend den Anweisungen des Fahrerlaubnisprüfers geprüft.

Unter „Fahraufgaben“ versteht man in den verkehrswissenschaftlichen Grundlagen des Fahrerlaubniswesens prototypische („musterhafte“) Klassen von zu bewältigenden ähnlichen Verkehrssituationen (Jensch, Spoerer & Utzelmann, 1977; Hampel, 1977; Sturzbecher et al., 2010). Die Ähnlichkeit dieser Verkehrssituationen bezieht sich einerseits auf die äußeren Strukturen der Situation (Verkehrsbedingungen, Akteure, Aktionen) und andererseits auf die Anforderungen, die vom Fahrerlaubnisbewerber für die Situationsbewältigung zu erfüllen sind. Dementsprechend kann man Fahraufgaben auch als teilstandardisier-

te Prüfungsanforderungen bzw. Prüfungsbausteine auffassen (Hampel & Sturzbecher, 2010). Grundfahraufgaben lassen sich als spezielle Fahraufgaben (bzw. „Fahrmanöver“) definieren, die auf verkehrsarmen Straßen oder Plätzen ausgeführt werden.

Die Fahraufgaben und die Grundfahraufgaben sind zusammen mit den Bewertungskriterien (s. u.) in der Zentralen Datenbank (PFEP) der TÜV | DEKRA arge tp 21 hinterlegt und dort einsehbar.

4.4.4 Prüforte

Durchgeführt wird die Praktische Fahrerlaubnisprüfung in so genannten Prüforten und ihrer Umgebung. Prüforte sind geschlossene Ortschaften, die aufgrund des Straßennetzes, der vorhandenen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sowie der Verkehrsdichte und Verkehrsstruktur 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. Die Fahrerlaubnisbehörde bestimmt, an welchem Prüfort der Bewerber die Prüfung abzulegen hat (§ 17 FeV). Die Prüforte müssen die Prüfbarkeit der in den Fahraufgaben gestellten Anforderungen unter unterschiedlichen festgelegten situativen Bedingungen und mit einer vorgeschriebenen Mindesthäufigkeit sicher stellen (Hampel & Küppers, 1982).

4.4.5 Beobachtungskategorien bzw. zu prüfende Kompetenzbereiche

Beobachtungskategorien stellen grundsätzlich gesehen situationsübergreifende Klassen von Beobachtungsgegenständen dar (Kanning, 2004). Die Funktion von Beobachtungskategorien besteht darin, die menschliche Wahrnehmung auf die zielgerichtete Suche nach Informationen für eine anschließende Bewertung und Entscheidung auszurichten und damit die Informationsverarbeitung zu objektivieren. Praktikable Beobachtungskategorien reduzieren die Komplexität der Beobachtungsgegenstände und entlasten somit den Beobachter, wenn ihre Anzahl überschaubar ist und sie den Gesamtbereich des zu beobachtenden Verhaltens möglichst erschöpfend und disjunkt abdecken.

Übertragen auf den Bereich der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung sind Beobachtungskategorien als Klassen von Verhaltensweisen der Fahrerlaubnisbewerber anzusehen; diese Verhaltensweisen sind fahraufgaben- bzw. situationsübergreifend formuliert. Die bei der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung geltenden Beobachtungskategorien „Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise“, „Verkehrsbeobachtung“, „Geschwindigkeitsanpassung“, „Fahrzeugpositionierung“ und „Kommunikation“ sind in der Fahrerlaubnisverordnung (Anlage 7 Nr. 2.1.5) inhaltlich verankert und werden in der Prüfungsrichtlinie beschrieben. Jede Kategorie ist zugleich als Indikator für einen bestimmten Bereich der Fahrkompetenz anzusehen. Beobachtungskategorien stellen somit einerseits Anforderungsstandards für den Fahrerlaubnisprüfer dar: Sie orientieren sein Prüfverhalten und lenken seine Aufmerksamkeit auf bestimmte Verhaltensmuster des Bewerbers, welche Rückschlüsse auf die zu prüfenden Bereiche der Fahrkompetenz des Bewerbers erlauben. Andererseits bilden die Beobachtungskategorien auch spezielle Prüfungsanforderungen an den Fahrerlaubnisbewerber ab (Sturzbecher, 2010).

4.4.6 Bewertungskriterien und Entscheidungskriterien

Bewertungskriterien

Bewertungskriterien stellen Prüfungsvorgaben dar, nach denen der Prüfer festlegt, auf welchem Leistungsniveau das beobachtete Verhalten vom Bewerber ausgeführt wurde. Bei der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung werden die Prüfungsleistungen zum einen traditionell ereignisbezogen im Sinne des Erfassens von Fehlern unterschiedlicher Schwere und von

überdurchschnittlichen Leistungen bei der Ausführung der Fahraufgaben bewertet; für die Grundfahraufgaben gelten spezielle Festlegungen. Zum anderen werden die Prüfungsleistungen summarisch kompetenzbezogen im Hinblick auf die festgelegten Beobachtungskategorien und Fahraufgaben eingeschätzt.

Den ereignisbezogenen Bewertungskriterien liegt ein vierstufiges Kategoriensystem zugrunde, mit dem das Verhalten des Fahrerlaubnisbewerbers während der Prüfung hinsichtlich seiner Regelkonformität und Situationsangemessenheit eingeschätzt wird. Unterschieden wird (1) richtiges situationsangemessenes Verhalten (keine spezielle Bezeichnung bzw. Erfassung) von (2) „überdurchschnittlichen Leistungen“ einerseits und von Fehlverhalten andererseits, wobei die Fehler hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Verkehrssicherheit weiter in (3) „erhebliche Fehler“ und (4) „einfache Fehler“ differenziert werden.

Den kompetenzbezogenen Bewertungskriterien liegt ein vierstufiges Schätzskalensystem zugrunde; diese Kriterien werden nach der Prüfung zur Einschätzung der Gesamtleistung bei der Prüfungsfahrt und bei den Grundfahraufgaben herangezogen. Sie fassen die ereignisbezogenen Bewertungen im Hinblick auf die Fahraufgaben (inkl. Grundfahraufgaben) einerseits und die Beobachtungskategorien andererseits zusammen. Da Fahraufgaben Klassen von Verkehrssituationen darstellen, beziehen sich die Gesamteinschätzungen darauf, wie häufig in den Situationen einer Klasse richtiges Verhalten gezeigt wurde (bezüglich der verschiedenen Fahraufgaben) bzw. wie häufig in allen Situationsklassen bestimmte Teilkompetenzen zu ihrer Bewältigung sichtbar wurden (bezüglich der Beobachtungskategorien). Unterschieden werden vier Bewertungsstufen:

- Der Bewerber verhält sich in (fast) allen Situationsvarianten vorausschauend, richtig und effektiv („Sehr gut“)
- Der Bewerber verhält sich in vielfältigen Situationsvarianten meist vorausschauend, richtig und effektiv; einfache Fehler stellen eine Ausnahme dar („Befriedigend“).
- Der Bewerber verhält sich lediglich in Standardsituationen vorausschauend, richtig und effektiv; in ungewohnten oder komplexen Situationen treten einfache Fehler auf („Ausreichend“).
- Der Bewerber verhält sich auch in Standardsituationen reaktiv (d. h. nicht vorausschauend) und ineffizient; es treten erhebliche Fehler auf bzw. es tritt eine Häufung von Fehlern auf; für die selbständige motorisierte Verkehrsteilnahme sind Verbesserungen notwendig („Nicht ausreichend“).

Das dargestellte vierstufige kompetenzbezogene Bewertungsschema entspricht einerseits methodischen Güteanforderungen (z. B. Vermeidung der Tendenz zur Mitte) und führt andererseits die bereits etablierte Abstufung bei der ereignisbezogenen Bewertung von Prüfungsleistungen fort. Damit ermöglicht es eine relativ hohe Entscheidungssicherheit und Beobachterübereinstimmung bei den Fahrerlaubnisprüfern. Dieses vierstufige Bewertungsschema soll das von Fahranfängern zu erreichende Kompetenzniveau umfassend und abgrenzbar abbilden. Es bietet den Vorteil, dass das Verhalten, welches zum Bestehen der Prüfung führt, in drei unterschiedlichen Bewertungsstufen differenziert dokumentiert wird. Damit wird eine zentrale – bislang gänzlich fehlende – Voraussetzung für Validitätsuntersuchungen geschaffen: Die spätere Verkehrsbewährung der Fahranfänger im Realverkehr kann in ihrem Zusammenhang mit der Prüfungsleistung betrachtet werden, um so die externe Validität der Prüfung zu beurteilen.

Bei der Bewertung der Prüfungsfahrt werden gemäß Anlage 7 Punkt 2.5.2 FeV erhebliche und einfache Fehler unterschieden. Die erheblichen Fehler sind in der Prüfungsrichtlinie detailliert beschrieben (PrüfRiLi 5.17.2.1); einfache Fehler werden dagegen nur beispielhaft aufgeführt (PrüfRiLi 5.17.2.2).

Die aufgabenspezifischen Bewertungskriterien werden zusammen mit den einzelnen Fahraufgaben und Grundfahraufgaben (s. o.) in der Zentralen Datenbank (PFEP) der TÜV | DEKRA arge tp 21 hinterlegt.

Entscheidungskriterien

Entscheidungskriterien stellen Prüfungsvorgaben dar, nach denen der Prüfer festlegt, ob der Bewerber die Prüfung bestanden hat oder nicht. Sie erlauben es, die einzelnen Bewertungen aus den Prüfungselementen abwägend zu verdichten und in einer den Beurteilungsprozess abschließenden Prüfungsentscheidung zu formulieren.

Die Grundsätze, wie der Fahrerlaubnisprüfer bei der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung zur Prüfungsentscheidung gelangt, sind in der Anlage 7 Nr. 2.5 FeV geregelt. Für die Fahraufgaben und Grundfahraufgaben gilt, dass zum einen das Begehen von erheblichen Fehlern und zum anderen die Wiederholung oder Häufung von einfachen Fehlern zum Nichtbestehen der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung führt. Hinsichtlich der Berücksichtigung der „Fahrtechnischen Vorbereitung der Fahrt“ und des „Fahrtechnischen Abschlusses der Fahrt“ bei der Prüfungsentscheidung bestehen keine konkreten Regelungen.

4.4.7 Prüfungsdokumentation (Prüfprotokoll)

Die fahrerlaubnisrechtlichen Regelungen zur Prüfungsdokumentation sind in der Fahrerlaubnis-Verordnung (Anlage 7 Nr. 2.6) und in der Prüfungsrichtlinie (Nr. 6) verankert. In der Fahrerlaubnis-Verordnung ist festgehalten, dass im Fall des Nichtbestehens der Prüfung der Fahrerlaubnisprüfer den Fahrerlaubnisbewerber bei Beendigung der Prüfung unter kurzer Benennung der wesentlichen Fehler hiervon zu unterrichten hat und ihm ein Prüfprotokoll zur Verfügung zu stellen ist. In der Prüfungsrichtlinie ist ergänzend aufgeführt, dass der Fahrerlaubnisprüfer über die Prüfung Aufzeichnungen anzufertigen hat, die insbesondere die vom Fahrerlaubnisbewerber begangenen wesentlichen Fehler beinhalten.

Die Aufzeichnungen des Fahrerlaubnisprüfers sind bei Beendigung der Prüfung mit der Feststellung des Prüfungsergebnisses abzuschließen. Das Prüfprotokoll ist dem Verwaltungsvorgang beizufügen und dem Fahrerlaubnisbewerber zur Verfügung zu stellen.³

Das im Revisionsprojekt entwickelte und erprobte elektronische Prüfprotokoll dient zum einen der Erfassung von Daten zur Prüfungsverwaltung und zum anderen der Bewertung der Prüfungsleistungen bei allen Prüfungselementen. Als Daten für die Prüfungsverwaltung werden erfasst: Bewerberdaten (Name, Vorname, Geschlecht), Prüferdaten (Name), Prüfungsdaten (Datum, Uhrzeit, Fahrerlaubnisklasse, Prüfungsergebnis) sowie gegebenenfalls Vermerke über einen Prüfungsabbruch. Der Protokollbereich für die Einschätzung der „Fahrtechnischen Vorbereitung der Fahrt“ und des „Fahrtechnischen Abschlusses der Fahrt“ enthält standardisierte Vorgaben zur Dokumentation wesentlicher Wissensdefizite und Fehler, wie sie in der Anforderungsdokumentation dieser beiden Prüfungselemente in der Zentralen Datenbank (PFEP) der TÜV | DEKRA arge tp 21 hinterlegt sind. Der Bereich des Prüfprotokolls, der für die Bewertung der „Prüfungsfahrt“ und der „Grundfahraufgaben“ vorgesehen ist, weist eine Matrixstruktur auf, welche die geltenden Fahraufgaben und Grundfahraufgaben in den Zeilen sowie die gültigen Beobachtungskategorien in den Spalten beinhaltet (s. folgende Abb. 4.3).

³ Die Technischen Prüfstellen fordern, im Rahmen einer Evaluation die Funktionalität und den Nutzen einer Aushändigung des Prüfprotokolls auch bei bestandener Prüfung zur Reduzierung des Fähranfängerrisikos zu prüfen.

Entwurf Prüfprotokoll (Klasse B)

Name: _____ Datum: _____ Uhrzeit (Beginn-Ende): _____
 Vorname: _____ Fahrerlaubnisklasse: _____ Ergebnis: _____

Name des Prüfers _____ Unterschrift _____

Fahrtechnische Vorbereitung der Fahrt (Bemerkungen und überprüfte Elemente eintragen)

Beobachtungs- kategorien	Verkehrsbeobachtung	Fahrzeug- positionierung	Geschwindigkeits- anpassung	Kommunikation	Fahrzeugbedienung/ Umweltbewusste Fahrweise	Bemerkungen	Gesamtbewertung zu Fahraufgaben
Gültige Fahraufgaben							
1. Fahrstreifenwechsel/ Ein- und Ausfädeln							
2. Kreuzungen/Einmündungen							
3. Überholen/Vorbeifahren							
4. Kurven							
5. Kreisverkehr							
6. Schienenverkehr							
7. Fußgänger/-überwege, Haltestellen							
8. Radfahrer							
9. Geradeausfahren							
Gültige Grundfahraufgaben							
1. Rechts rückwärtsfahren							
2. Rückwärts Parklücke (Längsaufstellung)							
3. Rückwärts Parklücke (Quer- oder Schrägaufstellung)							
4. Umkehren							
5. Gefahrenbremsung							
Gesamtbewertung zu Kompetenzbereichen							

Fahrtechnische Nachbereitung der Fahrt (Bemerkungen eintragen)

Abb. 4.3: Beispielhafte schematische Darstellung der Inhalte des Prüfprotokolls

Die Zellen der Matrix dienen dazu, beobachtete Ereignisse bzw. darauf basierende Bewertungen im Sinne von überdurchschnittlichen Leistungen und Fehlern festzuhalten. Darüber hinaus bewertet der Fahrerlaubnisprüfer zusammenfassend das über die gesamte Prüfungsfahrt beobachtete Verhalten hinsichtlich aller Fahraufgaben und Beobachtungskategorien. Diese Bewertung erfolgt auf Basis eines vierstufigen Bewertungsschemas (s. o.) und wird am Ende der entsprechenden Zeilen bzw. Spalten eingetragen.

Mit dem Übergang zum elektronischen Prüfprotokoll wird bei der Prüfungsdokumentation der jeweilige elektronische Datensatz der Technischen Prüfstelle mit den Prüfungsergebnissen des entsprechenden Bewerbers erweitert. Nach Abschluss der Praktischen Fahrerlaubnisprüfungen werden diese Datensätze vom aaSoP an den Server der Technischen Prüfstelle übertragen.

4.5 Datenaufbereitung für die Evaluation

Die Prüfungsergebnisse gelangen von den Technischen Prüfstellen über einen automatischen Datenaustausch in anonymisierter Form zur TÜV | DEKRA arge tp 21. Dort werden sie in ein einheitliches Format konvertiert, nach vorgegebenen Kriterien von fehlerhaften Datensätzen bereinigt und schließlich zusammengeführt. Zur Vorbereitung der Evaluation werden die Prüfungsergebnisse schließlich in ein Dateiformat konvertiert, das von einem gängigen Statistikprogramm (z. B. SPSS) importiert werden kann. Das Ergebnis der dargestellten Abläufe in diesem Prozessabschnitt ist ein elektronischer anonymisierter Datensatz, der bei der TÜV | DEKRA arge tp 21 gespeichert und als Ergänzungsdatensatz für eine repräsentative bundesweite Evaluation der Prüfungsqualität an eine dafür qualifizierte wissenschaftliche Einrichtung weitergeleitet wird. Der generierte Datensatz enthält zu den durchgeführten Prüfungen neben ausgewählten organisatorischen Daten Angaben zu möglichen Einflussfaktoren auf die Prüfungsbewertungen und das dazugehörige Prüfungsergebnis.

4.6 Evaluation

Die Evaluation der bei der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung eingesetzten Prüfungselemente und Fahraufgaben folgt einem Evaluationskonzept, das zum einen aus der methodischen Spezifik des eingesetzten Prüfungsverfahrens und den dafür gültigen wissenschaftlichen Evaluationsstandards und zum anderen aus den Evaluationsvorgaben des Verordnungsgebers resultiert.

Die methodische Spezifik des eingesetzten Prüfungsverfahrens besteht darin, dass die Praktische Fahrerlaubnisprüfung als kriteriengeleiteter Beurteilungsprozess anzusehen ist, der mit Hilfe eines Beobachtungsinstruments durchgeführt wird. Damit gelten für die Bewertung der methodischen Güte der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung die für Beobachtungsverfahren üblichen Maßstäbe.

Die Evaluationsvorgaben des Verordnungsgebers sind in der Tatsache begründet, dass die Praktische Fahrerlaubnisprüfung einen Teil des Sicherheitssystems darstellt, das im öffentlichen Interesse die Verkehrssicherheit im Straßenverkehr garantieren soll. Um die Erfüllung dieser bedeutsamen Funktion zu gewährleisten, schreibt der Verordnungsgeber ein breites, auf unterschiedlichen Analyseverfahren beruhendes Evaluationssystem zur Qualitätssicherung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung vor. Ein solches Evaluationssystem wurde im Zusammenhang mit der Begutachtungspflicht für die Träger von Technischen Prüfstellen (gemäß § 69 der Fahrerlaubnis-Verordnung in Verbindung mit den §§ 10 und 14 des Kraftfahrersachverständigenengesetzes) über die Vorgabe von Qualitätsanforderungen angelegt. Darin finden sich die folgenden Systemkomponenten, deren Durchführung in der Verantwortung der Technischen Prüfstellen bzw. von ihnen beauftragter Stellen liegt:

1. Evaluationsstudien: Der Ordnungsgeber erwartet, dass methodenkritische Evaluationsstudien zur psychometrischen Güte des bei der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung eingesetzten Beobachtungsverfahrens durchgeführt werden.
2. Statistiken zur Prüfungsdurchführung: Die Begutachtungsrichtlinie in der geltenden Fassung vom 30.01.2009 legt fest, dass Statistiken zur Durchführung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung erstellt werden müssen (BASt, 2009, Pkt. 6.9).
3. Interne Audits: Ergänzend zur Durchführung externer Audits durch die Begutachtungsstelle der BASt sieht die Begutachtungsrichtlinie im laufenden Qualitätssicherungsverfahren interne Qualitätskontrollen (BASt, 2009, Pkt. 3.9) durch unabhängige „QM-Beauftragte“ (BASt, 2009, Pkt. 3.2) des Unternehmens vor.
4. Kundenbefragungen: In der Begutachtungsrichtlinie wird auch gefordert, dass die Qualitätspolitik der Technischen Prüfstellen den Erwartungen und Erfordernissen der Kunden Rechnung tragen muss; dabei werden als „Kunden“ u. a. die zu prüfenden Personen (BASt, 2009, Pkt. 3.1) benannt.

Das nachfolgend skizzierte Evaluationskonzept muss – wie das gesamte Fahrerlaubnisprüfungssystem, in das es eingebettet ist – kontinuierlich weiterentwickelt werden (s. Kap. 5).

Evaluationsstudien zur psychometrischen Qualität des bei der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung eingesetzten Beobachtungsverfahrens

Das Beobachtungsverfahren für die Praktische Fahrerlaubnisprüfung muss bestimmten Gütekriterien genügen, die in Feldstudien nachzuweisen sind. Weiterhin soll das Verfahren ökonomisch durchführbar sein (Beiner, 1982; Lienert & Raatz, 1998).

Das Evaluationskonzept basiert auf einem Datenkonzept, das mit Blick auf die Datenökonomie jeweils an den Erkenntnisbedarf im Zusammenhang mit Verkehrssicherheitsfragen angepasst werden muss. Zudem wird zwischen instrumenteller (bedarfsgerechte Untersuchung der methodischen Güte des Beobachtungsinstrumentariums) und prozessualer (kontinuierliche Untersuchung des Einflusses möglicher Störgrößen auf die Prüfungsergebnisse) Evaluation unterschieden.

Als Hauptgütekriterien fungieren die Objektivität, die Zuverlässigkeit (Reliabilität) und die Gültigkeit (Validität). Objektivität und Zuverlässigkeit sind notwendige, aber nicht hinreichende Voraussetzungen für die Gültigkeit eines Verfahrens.

Hinsichtlich der Objektivität lassen sich mit Blick auf die Praktische Fahrerlaubnisprüfung drei Aspekte unterscheiden: Durchführungsobjektivität liegt vor, wenn die Prüfung für alle Fahrerlaubnisbewerber unter einheitlichen Rahmenbedingungen erfolgt. Wichtige Einflussfaktoren auf die Durchführungsobjektivität stellen beispielsweise einheitliche Durchführungsbestimmungen und Prüfprotokolle für alle Fahrerlaubnisprüfer dar. Die Auswertungsobjektivität erscheint gesichert, wenn unterschiedliche Fahrerlaubnisprüfer beim Auswerten derselben Fahrerlaubnisprüfung zu gleichen Prüfungsbewertungen gelangen. Dazu müssen praktikable Beobachtungskategorien und Bewertungskriterien existieren, nach denen die Prüfungsleistungen des Fahrerlaubnisbewerbers erfasst und beurteilt werden können. Interpretationsobjektivität ist gegeben, wenn verschiedene Fahrerlaubnisprüfer aus den gleichen Bewertungen die gleichen Schlussfolgerungen ziehen, d. h. zu gleichen Prüfungsentscheidungen gelangen; dazu werden Entscheidungskriterien gebraucht. 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 (Lienert & Raatz, 1998). Der Erreichung dieses Ziels sind bei der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung aber Grenzen gesetzt, da die Prüfung weitgehend im Rahmen einer Fahrt im Realverkehr unter den „natürlichen“ Bedingungen einer lebensweltlich strukturierten An-

forderungsdomäne (Gruber & Mandl, 1996) stattfindet und daher die genauen Rahmenbedingungen einer Fahraufgabe und ihrer Bewältigung nur eingeschränkt planbar sind (Sturzbecher, 2010).

Grundlegende Evaluationsstudien zur Objektivität der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung **werden** mit forschungsmethodisch begründeten Mindeststichproben nach der Überarbeitung des Fahraufgabenkatalogs im Revisionsprojekt durchgeführt. Bei nachfolgenden Änderungen von Fahraufgaben, von Beobachtungskategorien, von Bewertungskriterien oder von Entscheidungskriterien wird hinsichtlich der Relevanz dieser Änderungen für die Prüfungsbewertung und Prüfungsentscheidung eine wissenschaftliche Stellungnahme eingeholt. Darauf aufbauend wird der notwendige Evaluationsbedarf festgelegt.

Für die Durchführung von Evaluationsstudien ist zu prüfen, ob Simulationen der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung im Sinne von „Vorprüfungen“ genutzt werden können, die mit zwei Fahrerlaubnisprüfern durchgeführt werden (Sturzbecher et al., 2010). Im Rahmen dieser Evaluationsstudien wird das Maß der Objektivität der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung nach Fisseni (2004) als Auswerter-Übereinstimmung (Interrater-Reliabilität) bestimmt. Als Übereinstimmungsmaß für die Prüfungsbewertungen der verschiedenen Fahrerlaubnisprüfer wird das Interrater-Reliabilitätsmaß Cohen's Kappa (Cohen, 1960, 1968) berechnet; Cohen's Kappa eignet sich, um die Übereinstimmung von zwei bzw. sehr wenigen Beobachtern zu ermitteln. Als Orientierungsgröße sei festgehalten, dass man bereits bei Werten von .70 von einer akzeptablen Beobachterübereinstimmung spricht (Fassnacht, 1995) und die Beobachterübereinstimmung mit der Dauer des Beobachtertrainings bzw. der Einsatzhäufigkeit der Fahrerlaubnisprüfer wachsen sollte.

Das Zuverlässigkeits-Kriterium bezieht sich nicht auf die Verfahrensinhalte, sondern auf den instrumentellen Bewertungsvorgang selbst. Die Prüfung dieses Kriteriums erscheint außerordentlich wichtig, denn es entscheidet darüber, ob das gesamte eingesetzte Verfahren zuverlässig arbeitet, also das Beobachtungsergebnis nicht von zufälligen Einflüssen auf den Beobachtungsvorgang abhängt. Ein zuverlässiges Verfahren erkennt man unter anderem daran, dass bei einem wiederholten Verfahrenseinsatz unter gleichen Umständen auch wieder die gleichen Ergebnisse erzielt werden (Stabilität). Nun kann man eine Praktische Fahrerlaubnisprüfung in der Praxis aber nicht unter gleichen Umständen wiederholen (s. o.). **Das heißt jedoch nicht, dass man auf Untersuchungen zur Stabilität völlig verzichten muss bzw. sollte. Die Zuverlässigkeit einzelner Elemente des angewendeten Beobachtungsverfahrens lässt sich beispielsweise ermitteln, wenn man die Prüfung videographiert. Dann kann man die Aufzeichnung in der Evaluationsstudie beliebig oft auswerten und das Übereinstimmungsmaß ermitteln. Dabei sind Einflüsse zu berücksichtigen, die aus der Kameraperspektive resultieren.** Evaluationsstudien zur Stabilität der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung **werden** mit forschungsmethodisch begründeten Mindeststichproben grundlegend nach der Überarbeitung des Fahraufgabenkatalogs im Revisionsprojekt durchgeführt; danach werden sie mit jeder wesentlichen Änderung der Fahraufgaben, Beobachtungskategorien, Bewertungskriterien oder Entscheidungskriterien wiederholt (s. o.).

Das Gültigkeitskriterium bezieht sich auf sachlich-inhaltliche Aspekte der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung bzw. der Beobachtung. 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 bei der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung wirklich die Qualität der Prüfungsleistungen gemessen wird. Diesen „Grad der Genauigkeit“ kann man auf unterschiedlichen Wegen bestimmen (Guthke, 1990); er ist auch von unterschiedlichen Faktoren wie den dabei eingesetzten Fahrerlaubnisprüfern abhängig. In Abhängigkeit vom Vorgehen bei der Gewinnung von Gültigkeitsaussagen unterscheidet man unter anderem Inhaltsvalidität und 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 und kann bei der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung aufgrund der Beteiligung von Fachexperten an der Methodenentwicklung als gegeben angesehen werden (Hampel & Sturzbecher, 2010). Die Kriteriumsvalidität bezieht sich auf den Grad des Zusammenhangs zwischen den bei der Prüfung erfassten Leistungen 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).

Evaluationsstudien zur Kriteriumsvalidität der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung sind als besonders wertvoll für die Absicherung ihrer methodischen Güte und für ihre methodische Weiterentwicklung anzusehen (Hampel & Sturzbecher, 2010). Dementsprechend soll in derartigen Evaluationsstudien die Prüfungsleistung von Fahrerlaubnisbewerbern bei der Praktischen Prüfung differenziert erfasst und darauf aufbauend im Sinne der prognostischen Validität untersucht werden, ob die Prüfungsbewertungen mit dem Unfallrisiko oder der Anfälligkeit für Verkehrsdelikte beim späteren selbständigen Fahren der Fahranfänger korrespondieren; dabei sind auch die nach der Prüfung erbrachten Fahrleistungen und gesammelten Fahrerfahrungen der Fahranfänger zu berücksichtigen. Derartige Evaluationsstudien werden im Rahmen von Feldstudien mit forschungsmethodisch begründeten Mindeststichproben grundlegend nach der Überarbeitung des Fahraufgabekatalogs und danach immer dann durchgeführt, wenn Fahraufgaben vollständig gestrichen oder neuartige Fahraufgaben ergänzt worden sind. Gleiches gilt für das Streichen oder Hinzufügen von Beobachtungskategorien.

Mit der Durchführung der Evaluationsstudien zur psychometrischen Qualität des bei der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung eingesetzten Beobachtungsverfahrens beauftragt die TÜV | DEKRA arge tp 21 eine wissenschaftliche Einrichtung, die über besondere Expertise im Bereich der Testpsychologie, der Teststatistik und der Pädagogischen Psychologie verfügt sowie methodologische und methodische Kompetenzen bei der Projektierung und Durchführung verkehrswissenschaftlicher Studien vorweisen kann. Die Evaluationsergebnisse werden anhand vorgegebener Berichtsstrukturen dokumentiert. Die Ergebnisberichte der Evaluationsstudien stellen ein Ergebnis der Arbeiten zur kontinuierlichen Evaluation der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung dar und werden der TÜV | DEKRA arge tp 21 übermittelt.

Erstellung und Analyse der Prüfungsstatistik für die Evaluation

Die TÜV | DEKRA arge tp 21 erstellt jahresbezogen Statistiken zur Praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Dabei handelt es sich einerseits um allgemeine Statistiken (z. B. KBA-Statistik, Statistiken für Aufsichtsbehörden) und andererseits um eine Evaluationsstatistik. Die Evaluationsstatistik beinhaltet beispielsweise u. a. die Art und Anzahl der durchgeführten Prüfungen, den jeweiligen Fahrerlaubnisprüfer (in anonymisierter Form mit Hilfe von Codierungen), die Prüfungsrahmenbedingungen (z. B. Prüfungstag und Prüfungsdauer), die nach Fahraufgaben und Beobachtungskategorien differenzierten Prüfungsbewertungen und die Prüfungsergebnisse. Die Datenaufbereitung soll dem Zweck dienen, die Qualität der Prüfungsdurchführung bundesweit methodisch belastbar nachzuweisen. Die TÜV | DEKRA arge tp 21 stellt sicher, dass bundeslandspezifische Auswertungen der jeweiligen Technischen Prüfstelle, welche über die vorgegebenen Auswertungskriterien und den festgelegten Auswertungsumfang hinausgehen, nur mit dem Einverständnis der für die jeweilige Technischen Prüfstelle zuständigen TP-Leitung erfolgen und bereitgestellt werden.

Mit der verkehrswissenschaftlichen Auswertung der Evaluationsstatistik als Bestandteil der kontinuierlichen summativen Evaluation der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung beauftragt die TÜV | DEKRA arge tp 21 eine wissenschaftliche Einrichtung, die mit den Abläufen der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung vertraut ist und besondere Erfahrungen bei der Anwendung darauf bezogener forschungsmethodischer und forschungsstatistischer Expertise vorweisen kann. Die Auswertung folgt einem speziellen Auswertungskonzept (z. B. Identifizierung von Prüfer- und Bewertungsprofilen; Identifizierung externer Wirkfaktoren auf die Prüfungsbewertung und Prüfungsentscheidung) und wird zur Beantwortung der Frage genutzt, welche Maßnahmen der methodischen Weiterentwicklung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung dienen können. Die Ergebnisberichte zur Auswertung stellen ein Ergebnis der Arbeiten zur kontinuierlichen Evaluation der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung dar und werden ausschließlich der TÜV | DEKRA arge tp 21 übermittelt.

Durchführung und Auswertung interner Audits

Die Technischen Prüfstellen haben sich regelmäßig durch interne Qualitätsaudits von der Wirksamkeit ihres Qualitätsmanagementsystems zu überzeugen und sicherzustellen, dass die 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 Eignung und der Wirksamkeit von Strukturen und Festlegungen des Qualitätsmanagementsystems. Im Rahmen der wissenschaftlichen Evaluation der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung stellen die Ergebnisse der Produktaudits eine zusätzliche und aussagekräftige Quelle von Informationen zur instrumentellen Güte der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung dar. Daher können diese Ergebnisse in die kontinuierliche Evaluation einfließen.

Die Bezugsgröße für den Umfang prüferbezogener interner Produktaudits stellt die Anzahl der Praktischen Fahrerlaubnisprüfungen des Vorjahres dar (0,30 ‰ der Praktischen Prüfungen des Vorjahres). Für die Durchführung der internen Audits sind im Auftrag der QM-Beauftragten speziell ausgebildete Auditoren zuständig, welche die Audits auch dokumentieren und Berichte zu den Auditergebnissen erstellen. Es ist zu prüfen, inwieweit bei den internen Audits künftig auch die Interrater-Reliabilität zwischen dem Qualitätsauditor und dem supervidierten Fahrerlaubnisprüfer erfasst werden kann. Die Übereinstimmungsmaße wären ggf. dann an die TÜV | DEKRA arge tp 21 zu übermitteln und dort in anonymisierter Form prüferbezogen in die jährliche Prüfungsstatistik zu übernehmen. Danach können sie in die wissenschaftliche Auswertung bzw. die kontinuierliche summative Evaluation der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung einfließen (s. o.).

Durchführung und Auswertung von repräsentativen Kundenbefragungen

Die Aussagekraft interner Audits für die Qualitätssicherung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung ist begrenzt, denn 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). Daher müssen interne und externe Audits als Experteneinschätzungen der Prüfungsqualität infolge von teilnehmenden Beobachtungen durch Kundeneinschätzungen der Prüfungsqualität ergänzt werden, um zu aussagekräftigen Qualitätseinschätzungen zu gelangen (Bönninger, Sturzbecher, Biedinger, Böhne, v. Bressendorf, Glowalla, Kaup, Kleutges, G. Müller, R. Müller, Petzholtz, Radermacher, Rüdell, Schmidt & Wagner, 2010). Eine methodische Grundlage für die Durchführung von Kundenbefragungen stellt

das vorliegende multiperspektivische Methodensystem der TÜV | DEKRA arge tp 21 zur Erfassung der Zufriedenheit mit der Fahrerlaubnisprüfung dar (Sturzbecher & Mörl, 2008). Dieses Methodensystem enthält u. a. standardisierte Fragebogen für Fahrerlaubnisbewerber und für Fahrschulinhaber bzw. Fahrlehrer.

Die Befragung der Fahrerlaubnisbewerber findet spätestens alle fünf Jahre statt und richtet sich zum einen auf die Zufriedenheit mit der Organisation der Praktischen Prüfung (z. B. Treffpunkt zur Prüfungsfahrt, Erreichbarkeit des Abfahrtpunktes). Zum anderen werden Merkmale des Fahrerlaubnisprüfers und seines Handelns erfasst. Diese Merkmale betreffen beispielsweise seine Pünktlichkeit und Freundlichkeit, sein Erscheinungsbild, seine Fairness, die Qualität der Einweisung in den Prüfungsablauf, die Verständlichkeit der Fahrweisungen, das Prüfungsklima und den Abbau von Prüfungsstress sowie die Qualität der Erläuterungen und Empfehlungen bei der Ergebnisbekanntgabe. Um qualifizierte Ergebnisse zu erzielen, wird bundesweit eine Mindeststichprobe von 1.025 Bewerbern (Nettostichprobe) befragt. Diese Stichprobengröße orientiert sich an den statistischen Gütekriterien für die Repräsentativität von Daten aus einfachen Zufallsauswahlverfahren. Eine Mindeststichprobe von 1.025 Befragten ermöglicht darüber hinaus auch eine nach verschiedenen Teilgruppen der Fahrerlaubnisbewerber differenzierende Auswertung der Kundenzufriedenheit. Die Stichprobe wird gemäß den Prüfungsanteilen der einzelnen Technischen Prüfstellen quotiert.

Die Schwerpunkte der Befragung von Fahrschulinhabern bzw. Fahrlehrern, die ebenfalls spätestens alle fünf Jahre stattfindet, stimmen im inhaltlichen Kern mit den Schwerpunkten der Bewerberbefragung überein. Wiederum werden Einschätzungen zur Qualität der Prüfungsorganisation (Variablenbereiche „Prüfauftragsverwaltung“, „Terminmanagement“, „Gebührenmanagement“ und „Beschwerdemanagement“) sowie zu Merkmalen des Fahrerlaubnisprüfers und seines Handelns erhoben. Da die Einschätzungen der Fahrerlaubnisbewerber und der Fahrschulinhaber bzw. Fahrlehrer zum Fahrerlaubnisprüfer teilweise auf den gleichen inhaltlichen Merkmalen (s. o.) und methodischen Operationalisierungen beruhen, können die Sichten dieser beiden Zielgruppen verglichen werden. Die Mindeststichprobe für die bundesweite Befragung beträgt 1.025 Fahrschulinhaber (Nettostichprobe); die Repräsentativitätskriterien und die Quotierungskriterien gelten analog zur Bewerberbefragung.

Mit der Durchführung der repräsentativen Kundenbefragungen beauftragt die TÜV | DEKRA arge tp 21 eine wissenschaftliche Einrichtung, die über besondere Expertise im Bereich der Testpsychologie und der Teststatistik verfügt sowie methodologische und methodische Kompetenzen bei der Projektierung und Durchführung verkehrswissenschaftlicher Feldstudien vorweisen kann. Die Befragungsergebnisse werden anhand vorgegebener Berichtsstrukturen dokumentiert. Die Ergebnisberichte der Kundenbefragungen stellen ein Ergebnis der Arbeiten zur kontinuierlichen Evaluation der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung dar und werden der TÜV | DEKRA arge tp 21 übermittelt.

4.7 Archivierung der Evaluationsergebnisse

Die Evaluationsergebnisse werden in elektronischer Form gespeichert, in der Zentralen Datenbank (PFEP) abgelegt und – sofern erforderlich und möglich – mit den dort ebenfalls hinterlegten Prüfungselementen, Fahraufgaben, Beobachtungskategorien sowie Bewertungs- und Entscheidungskriterien verknüpft. Mit Hilfe des Administrations- und Dokumentationsprogramms können die Dokumente dargestellt und recherchiert werden. Die Eingabe der entsprechenden Dokumente in die Zentrale Datenbank (PFEP) wird von der TÜV | DEKRA arge tp 21 vorgenommen.

4.8 Überprüfung von Prüfungselementen und Fahraufgaben

Überprüfung von Prüfungselementen und Fahraufgaben unter Berücksichtigung von Evaluationsergebnissen und Auffälligkeitsinformationen

Sowohl kritische Evaluationsergebnisse als auch andere Auffälligkeitsinformationen (z. B. Hinweise und Eingaben externer Personen und Institutionen) können Anlass zur Überprüfung und ggf. Überarbeitung von Prüfungselementen und Fahraufgaben sein. Dafür ist die VdTÜV-AG Praktische Prüfung zuständig. Die Erkenntnisse und Hinweise aus der kontinuierlichen Evaluation sind dabei zu berücksichtigen. Die Überarbeitung der Prüfungselemente und Fahraufgaben obliegt den Technischen Prüfstellen. Sie setzen dazu Mitarbeiter mit besonderer fachlicher Expertise und einer wissenschaftlichen Qualifikation in den Bereichen Prüfungsdidaktik und Testpsychologie ein.

Zur Beurteilung der Prüfungselemente und Fahraufgaben werden von der VdTÜV-AG Praktische Prüfung wissenschaftliche Evaluationsergebnisse und Informationen über gesetzliche Änderungen (z. B. durch das für Verkehr zuständige Bundesministerium oder durch die Bundesländer) ausgewertet. Auf Basis dieser Informationen werden die amtlich freigegebenen Prüfungselemente und Fahraufgaben einer periodischen Überprüfung unterzogen. Die VdTÜV-AG Praktische Prüfung tagt dazu in einem jährlichen Rhythmus; bei besonderen Anlässen (z. B. gesetzlichen Verordnungen, die Überarbeitungs- oder Ergänzungsbedarf auslösen) werden außerplanmäßige Sitzungen einberufen. Führt die Überprüfung von Prüfungselementen und Fahraufgaben zu dem Ergebnis, dass sie den inhaltlichen oder methodischen Gütemindeststandards nicht entsprechen, oder sind sie aus anderen Gründen (z. B. Gesetzesänderungen) nicht mehr tragbar, wird das zuständige behördliche Entscheidungsgremium um das Zurückziehen der Aufgabe und um die Streichung aus dem Amtlichen Aufgabenkatalog gebeten. Dazu werden entsprechende Terminvorschläge unterbreitet. Geht die Überprüfung auf externe Informationen über Auffälligkeiten oder gesetzliche Änderungen zurück, wird die Person oder Institution, von der die Information stammt, über das Verfahrensergebnis in Kenntnis gesetzt.

Zurückgezogene Prüfungselemente und Fahraufgaben werden im Prüfprotokoll gestrichen sowie im Administrations- und Dokumentationsprogramm der TÜV | DEKRA arge tp 21 gesperrt. Sie verbleiben mit entsprechender Kennzeichnung für zwölf Monate auf der Internetplattform, die von der TÜV | DEKRA arge tp 21 gepflegt wird und der Veröffentlichung von Prüfungselemente und Fahraufgaben dient (s. Kap. 4.2).

Alle Befassungen der VdTÜV-AG Praktische Prüfung mit Prüfungselementen und Fahraufgaben sowie die Ergebnisse dieser Befassungen werden dokumentiert und in Berichtsform dem für Verkehr zuständigen Bundesministerium zugänglich gemacht (s. Kap. 5.2).

Vorgabe von neuen Prüfungselementen und Fahraufgaben

Die Erarbeitung von Entwürfen für neue Prüfungselemente und Fahraufgaben gehört ebenso wie deren Überprüfung zu den Zuständigkeiten der VdTÜV-AG Praktische Prüfung. Für die Erarbeitung eines Aufgabenentwurfs kann es unterschiedliche Anlässe geben. So können veränderte Verkehrsbedingungen und neue verkehrssicherheitsrelevante Erkenntnisse (z. B. aus EU-Richtlinien, Forschungsberichten oder Unfallauswertungen) Anregungen für die Erarbeitung von neuen Prüfungselementen und Fahraufgaben bieten. Darüber hinaus werden im Rahmen der fachlichen Weiterentwicklung der Anforderungen an die Fahrerlaubnisprüfung neue Prüfungsinhalte von den beteiligten Institutionen (z. B. TP-Fachgremien, Fahrlehrerschaft) vorgeschlagen. Schließlich gibt das für Verkehr zuständige Bundesministerium in der Folge von Gesetzesänderungen die Erstellung neuer Prüfungselemente und Fahraufgaben in Auftrag.

Als ersten Schritt zur Erstellung eines neuen Prüfungselements oder einer neuen Fahraufgabe erarbeitet die VdTÜV-AG Praktische Prüfung aus den internen oder externen Empfehlungen und Vorschlägen einen Aufgabenentwurf. Dieser beinhaltet eine primäre Aufgabenbeschreibung mit den dazugehörigen Bewertungskriterien.

Alle Entwürfe der VdTÜV-AG Praktische Prüfung für neue Prüfungselemente oder Fahraufgaben, soweit es sich nicht um Detailänderungen handelt, werden entsprechend der nachfolgend dargestellten Prozessschritte beschrieben, wissenschaftlich bewertet und erprobt. Dabei wird auf das Administrations- und Dokumentationsprogramm der TÜV | DEKRA arge tp 21 zurückgegriffen.

4.9 Erstellung von Prüfungselementen und Fahraufgaben

Die TÜV | DEKRA arge tp 21 erstellt als nächsten Schritt der Erarbeitung neuer Prüfungselemente oder Fahraufgaben zu den Aufgabenentwürfen ergänzende detaillierte Aufgabenbeschreibungen. Dabei wird nach einem festgelegten Beschreibungsschema bestimmt, wie diese Aufgabe im Allgemeinen aussehen sollte und was besonders wichtig ist (Aufgabendefinition und allgemeine Handlungsanforderungen an den Bewerber). Weiterhin werden besondere Beispielsituationen und damit verbundene spezielle Handlungsanforderungen für den Fahrerlaubnisbewerber exemplarisch aufgeführt. Zum besseren Verständnis kann die Aufgabenbeschreibung durch eine bildliche Darstellung der Verkehrssituation ergänzt werden, die mit Hilfe des Aufgabenvisualisierungsprogramms erzeugt wurde. Ergänzend werden die inhaltlichen und methodischen Hintergründe der Aufgabengestaltung als Entscheidungsgrundlage für die VdTÜV-AG Praktische Prüfung dargestellt. Diese Darstellung soll folgende Aspekte beinhalten:

- Bedeutung dieses Prüfungsinhalts für die Fahranfängervorbereitung,
- Begründung für die Aufnahme dieses Prüfungsinhalts in die Praktische Fahrerlaubnisprüfung,
- Einordnung dieses Prüfungsinhalts in die bestehenden Ausbildungs- und Prüfungsinhalte,
- Empfehlungen zur methodischen Umsetzung dieses Prüfungsinhalts einschließlich Bewertungskriterien im Sinne von „Überdurchschnittlichen Leistungen“, „Einfachen Fehlern“ und „Erheblichen Fehlern“.

Nach dem Vorliegen der Aufgabenbeschreibung für ein neues Prüfungselement oder eine neue Fahraufgabe werden von der TÜV | DEKRA arge tp 21 erste Versuchsfahrten zur formativen Evaluation der Aufgabenentwicklung durchgeführt. Auf der Grundlage der Evaluationsergebnisse wird die Aufgabenbeschreibung überarbeitet. Im Ergebnis dieses Prozessabschnitts entsteht der Prototyp eines neuen Prüfungselements oder einer neuen Fahraufgabe.

Neben der Erstellung von Aufgabenprototypen aus vorgegebenen Aufgabenentwürfen gehört auch die übergreifende Weiterentwicklung der Prüfungsgestaltung (z. B. Aufgabenvorgabe, Leistungserfassung) und der Aufgabenformate zum Arbeitsspektrum der TÜV | DEKRA arge tp 21. Dabei werden auch die diesbezüglichen internationalen Erfahrungen, neue Erkenntnisse aus der Verkehrsforschung und die Ergebnisse von Unfallanalysen berücksichtigt. Von der TÜV | DEKRA arge tp 21 werden entsprechende Recherchen und Forschungsarbeiten durchgeführt oder in Auftrag gegeben. Mit den konkreten Entwicklungsarbeiten werden von der TÜV | DEKRA arge tp 21 Experten aus verschiedenen Bereichen (z. B. amtlich anerkannte Sachverständige, Psychologen) beauftragt.

4.10 Wissenschaftliche Bewertung von Prüfungselementen und Fahraufgaben sowie Erprobungsuntersuchungen

Die Aufgabenentwürfe der VdTÜV-AG Praktische Prüfung werden, wie in den beiden vorangegangenen Kapiteln beschrieben, entsprechend dem erreichten Stand der Ausarbeitung von der TÜV | DEKRA arge tp 21 weiterbearbeitet. Ist die Weiterbearbeitung eines Aufgabenentwurfs zu einem Aufgabenprototyp abgeschlossen oder erübrigt sie sich, weil die Aufgabenvorlage der VdTÜV-AG Praktische Prüfung schon einen Aufgabenprototyp darstellt, wird der erarbeitete Prototyp zur wissenschaftlichen Bewertung an die wissenschaftliche Einrichtung weitergeleitet, welche die kontinuierliche Evaluation der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung leistet (s. Kap. 4.6).

Bei der wissenschaftlichen Bewertung der Prototypen neuer Prüfungselemente oder Fahraufgaben wird die vorliegende Aufgabenbeschreibung überprüft, das Lernziel der Aufgabe bestimmt und der Aufgabeninhalt in verkehrspsychologische Modelle des Fahrverhaltens und allgemeine Systematiken der Fahrkompetenz eingeordnet. Weiterhin wird das Anspruchsniveau jeder Aufgabe erörtert. Darüber hinaus wird die Relevanz der Aufgabeninhalte für eine protektive Fahranfängervorbereitung anhand eines Vergleichs mit den Ergebnissen von verkehrswissenschaftlichen Studien und Unfallanalysen zu fahranfängertypischen Überforderungs- und Gefahrensituationen abgeschätzt.

Nach der wissenschaftlichen Bewertung werden die Aufgabenprototypen einer Erprobungsuntersuchung zugeführt. Dabei geht es darum, anhand von freiwilligen „Probeprüfungen“ bzw. „Prüfungssimulationen“ einzuschätzen, ob ein neues Prüfungselement oder eine neue Fahraufgabe im Rahmen einer Praktischen Fahrerlaubnisprüfung bzw. während einer Prüfungsfahrt im Realverkehr auch tatsächlich angemessen durchgeführt, bewertet und dokumentiert werden kann. Weiterhin ist die Angemessenheit der vorgeschlagenen Bewertungskriterien zu überprüfen. Schließlich ist die zu erreichende Beobachter- bzw. Beurteilerübereinstimmung bei der Erfassung und Bewertung des neuen Prüfungselements oder der neuen Fahraufgabe abzuschätzen.

Bei den Erprobungsuntersuchungen werden die Aufgabenprototypen von Probanden ausgeführt, die hinsichtlich relevanter Merkmale wie Alter, Bildung, Geschlecht und soziokultureller Zugehörigkeit repräsentativ für die Gruppe der Fahrerlaubnisbewerber sind. Die Probanden werden nach Ausführung der Aufgaben gebeten, die Aufgabenprototypen nach bestimmten Kriterien einzuschätzen und Gestaltungsmerkmale zu benennen, die zu einer Einschränkung der Ausführungsleistung führen könnten.

4.11 Archivierung der wissenschaftlichen Bewertungen und Erprobungsergebnisse

Die Ergebnisse der wissenschaftlichen Bewertungen und der Erprobungsuntersuchungen werden in elektronischer Form gespeichert, in der Zentralen Datenbank (PFEP) abgelegt und mit den betreffenden Prüfungselementen, Fahraufgaben, Beobachtungskategorien oder Bewertungs- und Entscheidungskriterien verknüpft. Mit Hilfe des Administrations- und Dokumentationsprogramms können die Dokumente dargestellt und recherchiert werden. Die Eingabe der entsprechenden Dokumente in die Zentrale Datenbank (PFEP) wird von der TÜV | DEKRA arge tp 21 vorgenommen.

4.12 Vorlage zur amtlichen Freigabe

Die VdTÜV-AG Praktische Prüfung entscheidet aufgrund der wissenschaftlichen Bewertung und ggf. der Ergebnisse der Erprobungsuntersuchung darüber, ob ein Entwurf von Prüfungselementen oder Fahraufgaben für die Vorlage zur amtlichen Freigabe geeignet ist

oder nicht. Der dazugehörige Entscheidungsgang und seine Ergebnisse werden dokumentiert. Beschließt die VdTÜV-AG Praktische Prüfung, dass ein Entwurf für ein Prüfungselement oder eine Fahraufgabe für die Freigabe nicht geeignet ist, kann ein diesbezüglicher Überarbeitungsvorschlag erneut in den Aufgabenentwicklungsprozess eingegeben werden. Mit diesem überarbeiteten Entwurf eines Prüfungselements oder einer Fahraufgabe wird dann wie mit einem neuen Entwurf weiter verfahren.

Kommt die VdTÜV-AG Praktische Prüfung zu dem Schluss, dass der Entwurf eines Prüfungselements oder einer Fahraufgabe für die Freigabe geeignet ist, wird er dem zuständigen behördlichen Entscheidungsgremium zusammen mit einem Antrag auf amtliche Freigabe und dem Aufgabenfreigabebericht zugeleitet. Damit sind die Voraussetzungen für den Freigabeprozess erbracht. Mit der behördlichen Zustimmung werden aus den jeweiligen Entwürfen amtlich freigegebene Prüfungselemente oder Fahraufgaben, die bekannt gemacht werden (s. Kap. 4.2).

Unabhängig von der Entscheidung über die amtliche Freigabe eines Entwurfs eines Prüfungselements oder einer Fahraufgabe werden der Antrag auf amtliche Freigabe (die entsprechenden Anforderungen werden im Kap. 5.2 des vorliegenden Handbuchs festgelegt) einschließlich des Freigabeberichts, der diesbezügliche Diskussionsprozess in der VdTÜV-AG Praktische Prüfung (einschließlich der fachlichen Hintergründe) und das Ergebnis des Diskussionsprozesses im Administrations- und Dokumentationsprogramm sowie im jährlichen Tätigkeitsbericht der Technischen Prüfstellen an das für den Verkehr zuständige Bundesministerium (s. Kap. 5.3 des vorliegenden Handbuchs) dokumentiert.

4.13 Dokumentation zur amtlichen Freigabe

Der Entscheidungsvorgang über die amtliche Freigabe und sein Ergebnis werden dokumentiert, in der Zentralen Datenbank (PFEP) abgelegt sowie mit den betreffenden Prüfungselementen und Fahraufgaben verknüpft. Mit Hilfe des Administrations- und Dokumentationsprogramms können die entsprechenden Dokumente dargestellt und recherchiert werden. Die Eingabe der entsprechenden Dokumente in die Zentrale Datenbank (PFEP) wird von der TÜV | DEKRA arge tp 21 vorgenommen.

5 Berichterstattung

5.1 Überblick

Das Fahrerlaubnisprüfungssystem erstreckt sich im Hinblick auf die Praktische Fahrerlaubnisprüfung auf die sechs zentralen Arbeitsfelder

- „Erstellung von Prüfungselementen und Fahraufgaben“ ,
- „Freigabe von Prüfungselementen und Fahraufgaben“ ,
- „Wirkbetrieb“ ,
- „Evaluation“ ,
- „Weiterentwicklung“ und
- „Dokumentation“ (s. Kap. 4.1).

Das Arbeitsfeld „Dokumentation“ umfasst dabei einerseits die systematische Sammlung und Archivierung von Informationen über die Prozessabläufe und Prozessergebnisse in den anderen fünf Arbeitsfeldern und andererseits die Berichterstattung über die wesentlichen Abläufe und Ergebnisse in diesen Arbeitsfeldern gegenüber den am Fahrerlaubnisprüfungssystem Beteiligten und insbesondere gegenüber den Aufsichtsbehörden.

Mit der Dokumentation der wesentlichen Prozessabläufe und Prozessergebnisse des Fahrerlaubnisprüfungssystems einschließlich der diesbezüglichen Berichterstattung wird die Transparenz des Systems gegenüber dem Ordnungsgeber gesichert. Diese Transparenz ermöglicht es zudem, alle beteiligten Interessengruppen in die gemeinwohldienliche Systemausgestaltung einzubeziehen. Darüber hinaus schafft die Dokumentation eine umfassende Informationsgrundlage für die konstruktive fachliche Weiterentwicklung des Systems.

Die vielfältigen und kontinuierlichen Dokumentationsprozesse, die bei der Durchführung und Weiterentwicklung des Fahrerlaubnisprüfungssystems ablaufen, sowie die wichtigsten Ergebnisse dieser Dokumentationsprozesse und die diesbezüglichen Mindeststandards wurden in den vorangegangenen Kapiteln des vorliegenden Handbuchs fortlaufend beschrieben. Die Qualität der Dokumentation wird durch die Zentrale Datenbank (PFEP) sowie ein Administrations- und Dokumentationsprogramm einschließlich der technischen Mittel unterstützt, die der Sammlung und Archivierung der Dokumentationsinhalte dienen. Dieses Programm ermöglicht allen autorisierten Personen und Institutionen den freien und umfassenden Zugang zur Informationsbasis.

Abschließend wird nun dargestellt, wie die Berichterstattung über die wesentlichen Prozessabläufe und Prozessergebnisse des Fahrerlaubnisprüfungssystems gegenüber den Aufsichtsbehörden erfolgt. Für diese Berichterstattung werden drei Berichtsformen verwandt: (1) die Anträge auf amtliche Freigabe von Prüfungselementen oder Fahraufgaben, (2) die Tätigkeitsberichte und (3) die Innovationsberichte.

5.2 Antrag auf amtliche Freigabe

Die Erstellung und Bewertung von neuartigen Prüfungselementen oder Fahraufgaben sowie das Ergebnis des Erstellungs- und Bewertungsprozesses werden in einem Freigabebericht dokumentiert. Dieser Bericht wird dem Antrag auf amtliche Freigabe eines Prüfungselements oder einer Fahraufgabe beigelegt, den die VdTÜV-AG Praktische Prüfung dem zuständigen behördlichen Entscheidungsgremium übermittelt (s. Kap. 4.2).

Die mit dem Freigabeantrag verbundene Antragsdokumentation umfasst folgende Dokumentationsinhalte:

- den Grund und die Zielstellung für die Erarbeitung eines Prüfungselements oder einer Fahraufgabe,
- die formale Beschreibung des Prüfungselements oder der Fahraufgabe (Anforderungsbeschreibung und Einordnung in den Prüfungsverlauf, Darstellung des Verhältnisses zu bisherigen nationalen und EU-Anforderungsstandards sowie zur Fahrerschüler-Ausbildungsordnung, Beschreibung der Bezüge zu den Beobachtungskategorien bzw. zu den zu prüfenden Fahrkompetenzen, Benennung von Bewertungsvorgaben anhand der Beschreibung von Fehlern und überdurchschnittlichen Leistungen),
- die Ergebnisse der inhaltsanalytischen Auswertung (z. B. Lernziel, Einordnung in verkehrspsychologische Modelle des Fahrverhaltens und allgemeine Systematiken der Fahrkompetenz, Anspruchsniveau, Relevanz der Aufgabeninhalte für eine protektive Fahranfängervorbereitung, Bezug zur Fahrschulausbildung),
- ggf. die methodenkritischen Erkenntnisse aus den Erprobungsuntersuchungen und weitere Bewertungen sowie
- die Diskussionsergebnisse aus der VdTÜV-AG Praktische Prüfung.

Die Anträge auf amtliche Freigabe von Prüfungselementen und Fahraufgaben werden von der VdTÜV-AG Praktische Prüfung mit Unterstützung der TÜV | DEKRA arge tp 21 erarbeitet. Dabei greift die VdTÜV-AG Praktische Prüfung auf die Dokumentationen zurück, die bei der Beschreibung (s. Kap. 4.9) und wissenschaftlichen Bewertung (s. Kap. 4.10) von neuartigen Prüfungselementen und Fahraufgaben erstellt werden.

5.3 Tätigkeitsbericht

Alle mit dem Betrieb, der Evaluation und der Pflege des Fahrerlaubnisprüfungssystems zusammenhängenden wesentlichen Arbeitsprozesse und Arbeitsergebnisse im Hinblick auf die Praktische Fahrerlaubnisprüfung werden von der TÜV | DEKRA arge tp 21 in einem jährlichen Tätigkeitsbericht dokumentiert. Dieser Tätigkeitsbericht wird den zuständigen Behörden vorgelegt und enthält folgende Inhalte:

- Informationen zur allgemeinen Situation des Fahrerlaubnisprüfungssystems im Hinblick auf die Praktische Fahrerlaubnisprüfung sowie zu den übergreifenden Zielstellungen und Arbeitsschwerpunkten des letzten Jahres,
- Informationen zur Aktualität der geltenden Standards im Hinblick auf die sich wandelnden Verkehrsbedingungen und Zielgruppen (z. B. hinsichtlich der Angemessenheit von Prüfungselementen und Fahraufgaben),
- einen Überblick über die Anträge des letzten Jahres auf amtliche Freigabe von Prüfungselementen und Fahraufgaben sowie über die Ergebnisse des Freigabeverfahrens,
- einen Überblick über die Ergebnisse der kontinuierlichen Evaluation von Praktischen Fahrerlaubnisprüfungen im letzten Jahr,
- einen Überblick über die von der VdTÜV-AG Praktische Prüfung durchgeführten Überprüfungen von Anforderungsstandards (z. B. hinsichtlich der zu prüfenden Prüfungselemente, Fahraufgaben und Fahrkompetenzen sowie der Prüfungsfahrzeuge und anderer Prüfungsbedingungen),
- einen Überblick über weitere Maßnahmen zur Qualitätssicherung bei der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung.

Die Verantwortung für die Erarbeitung des Tätigkeitsberichts und seine Vorlage bei den zuständigen Behörden trägt die TÜV | DEKRA arge tp 21. Sie wird dabei von der VdTÜV-AG Praktische Prüfung unterstützt.

5.4 Innovationsbericht

Alle mit der mittel- und langfristigen Weiterentwicklung des Fahrerlaubnisprüfungssystems zusammenhängenden wesentlichen Forschungs- und Entwicklungsprozesse sowie ihre Ergebnisse werden im Hinblick auf die Praktische Fahrerlaubnisprüfung von der TÜV | DEKRA arge tp 21 in einem Innovationsbericht dokumentiert. Dieser Innovationsbericht wird in einem zweijährigen Turnus zusammen mit dem Innovationsbericht der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung den zuständigen Behörden vorgelegt und enthält folgende Inhalte:

- prüfungsrelevante Rechercheergebnisse zum Forschungsstand in den Verkehrswissenschaften (z. B. zu Unfallanalysen) und den einschlägigen Grundlagendisziplinen (z. B. Ingenieurwissenschaften, Psychologie, Pädagogik, Medizin) sowie zu angrenzenden Themen im System der Fahranfängervorbereitung (z. B. zu neuartigen Ausbildungs- und Prüfungsinhalten, zu innovativen Lehr- und Lernmitteln),
- Ergebnisse eigener Forschungsarbeiten insbesondere zur Entwicklung verbesserter Anforderungs- und Bewertungsstandards (z. B. neuartige Prüfungselemente, Fahraufgaben, Beobachtungskategorien und Bewertungsvorgaben für die Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung, verbesserte Prüfungsabläufe, Möglichkeiten für optimierte Modelle der Fahranfängervorbereitung, die aus neuartigen Kombinationen weiterentwickelter Ausbildungs- und Prüfungselemente bestehen),
- Informationen über die Planung und zu den Ergebnissen von Arbeiten zur Schaffung der notwendigen Voraussetzungen zur Optimierung des Fahrerlaubnisprüfungssystems (z. B. im Hinblick auf technische Weiterentwicklungen, auf neuartige wissenschaftliche Verfahren und Forschungsstrategien einschließlich spezieller Modell- und Entwicklungsprojekte),
- Hinweise auf eventuell notwendigen Änderungsbedarf bei Gesetzen und Richtlinien im Fahrerlaubniswesen.

Literatur

- Beiner, F. (1982). *Prüfungsdidaktik und Prüfungspsychologie*. Schriften der Bundesakademie. Köln: Heymanns.
- Bönninger, J. & Sturzbecher, D. (2005). *Qualität der Fahrerlaubnisprüfung. Ein Reformvorschlag für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung*. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Bönninger, J., Sturzbecher, D., Biedinger, J., Böhne, A., Bressensdorf, G. von, Glowalla, P., Kaup, M., Kleutges, C., Müller, G., Müller, R., Petzholtz, W., Radermacher, R., Rüdell, M., Schmidt, A. & Wagner, W. (2010). Möglichkeiten zur Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland. In D. Sturzbecher, J. Bönninger & M. Rüdell, *Praktische Fahrerlaubnisprüfung – Grundlagen und Optimierungsmöglichkeiten*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (S. 170-178). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Bundesanstalt für Straßenwesen (2009). *Anforderungen an Träger von Technischen Prüfstellen*. Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen der Bundesanstalt für Straßenwesen (§ 69 FeV i.V. mit den §§ 10 und 14 des KfzSachvG; Stand 30.01.2009).
- Cohen, J. (1960). A Coefficient of Agreement for Nominal Scales. *Educational and Psychological Measurement*, 20, 37-46.
- Cohen, J. (1968). Weighted Kappa. Nominal Scale Agreement with Provision for Scaled Disagreement or Partial Credit. *Psychological Bulletin*, 70, 213-220.
- Fassnacht, G. (1995). *Systematische Verhaltensbeobachtung. Eine Einführung in die Methodologie und Praxis*. Stuttgart: Reinhardt.
- Fisseni, H.-J. (2004). *Lehrbuch der psychologischen Diagnostik*. Göttingen: Hogrefe.
- 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.
- 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.
- Hampel, B. (1977). *Möglichkeiten zur Standardisierung der praktischen Fahrprüfung* (Bericht zum Forschungsauftrag 7516 der Bundesanstalt für Straßenwesen). Köln: TÜV Rheinland.
- Hampel, B. & Küppers, F. (1982). *Ermittlung der an Fahr-Prüfungsorte zu stellenden Anforderungen* (Bericht zum Forschungsauftrag 7516/2 der Bundesanstalt für Straßenwesen). Köln: TÜV Rheinland.
- Hampel, B. & Sturzbecher, D. (2010). Methodische Entwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in der Vergangenheit. In D. Sturzbecher, J. Bönninger & M. Rüdell, *Praktische Fahrerlaubnisprüfung – Grundlagen und Optimierungsmöglichkeiten*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (S. 44-69). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Jensch, M., Spoerer, E. & Utzelmann, H.D. (1977). Verkehrsverhaltenslehre. *BAST-Bericht FP 7515 Didaktische Verknüpfung von StVO und Gefahrenlehre zur Verbesserung des theoretischen Fahrunterrichts*. Köln: Bundesanstalt für Straßenwesen.
- Kanning, U. P. (2004). *Standards der Personaldiagnostik*. Göttingen: Hogrefe.
- Lienert, G.A. & Raatz, U. (1998). *Testaufbau und Testanalyse*. Weinheim: Psychologie Verlags Union.
- Schuler, H. (2001). *Lehrbuch der Personalpsychologie*. Göttingen: Hogrefe.
- Sturzbecher, D. (2010). Methodische Grundlagen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung. In D. Sturzbecher, J. Bönninger & M. Rüdell, *Praktische Fahrerlaubnisprüfung – Grundlagen und Optimierungsmöglichkeiten*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (S. 17-38). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Sturzbecher, D., Biedinger, J., Böhne, A., Bönninger, J., Bressensdorf, G. von, Glowalla, P., Kaup, M., Kleutges, C., Müller, G., Müller, R., Petzholtz, W., Radermacher, R., Schmidt, A. & Wagner, W. (2010). Die praktische Fahrerlaubnisprüfung in der Gegenwart. In D. Sturzbecher, J. Bönninger & M. Rüdell, *Praktische Fahrerlaubnisprüfung – Grundlagen und Optimierungsmög-*

- lichkeiten*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (S. 70-144). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Sturzbecher, D., Bönninger, J. & Rüdell, M. (Hrsg.). (2008). *Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Methodische Grundlagen und Möglichkeiten der Weiterentwicklung*. Unveröffentlichtes Manuskript. Dresden: TÜV/DEKRA arge tp 21.
- Sturzbecher, D., Bönninger, J. & Rüdell, M. (2010). *Praktische Fahrerlaubnisprüfung – Grundlagen und Optimierungsmöglichkeiten*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Sturzbecher, D., Kasper, D., Bönninger, J. & Rüdell, M. (2008). *Evaluation der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung. Methodische Konzeption und Ergebnisse des Revisionsprojekts*. 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.

Glossar

Amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer (aaSoP)

Amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern (aaSoP) obliegt die Durchführung der Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland (§ 69 FeV). Sie sind bei den Technischen Prüfstellen für Kraftverkehr angesiedelt (§§10 und 14 KfSachvG).

Reliabilität

Die Reliabilität eines Tests bezieht sich nicht auf die Prüfungsinhalte, sondern auf den Bewertungsvorgang selbst. Ist ein Test reliabel, so sagt dies aus, dass das eingesetzte Bewertungsinstrumentarium zuverlässig arbeitet und das Prüfungsergebnis somit nicht von zufälligen Einflüssen auf den Prüfungsvorgang abhängt. Nach Lienert und Raatz (1998, S. 9) versteht man unter der Reliabilität eines Tests „den Grad der Genauigkeit, mit dem er ein bestimmtes Persönlichkeits- oder Verhaltensmerkmal mißt, gleichgültig, ob er dieses Merkmal auch zu messen beansprucht ...“. Entsprechend verschiedener praktisch-methodischer Verfahrensweisen zur Bestimmung der Reliabilitätskoeffizienten unterscheidet man die Paralleltest-Reliabilität, die Retest-Reliabilität und die interne Konsistenz eines Tests.

Validität

Nach Lienert und Raatz (1998, S. 10) gibt die Validität eines Tests „den Grad der Genauigkeit an, mit dem dieser Test dasjenige Persönlichkeitsmerkmal oder diejenige Verhaltensweise, das (die) er messen oder vorhersagen soll, tatsächlich mißt oder vorhersagt“. Bei der Validität können, in Abhängigkeit von der Vorgehensweise zur Gewinnung von Validitätsaussagen, verschiedene Aspekte unterschieden werden: inhaltliche Validität, kriterienbezogene Validität und Konstruktvalidität.

Abkürzungsverzeichnis

„aaSoP“	:	„amtlich anerkannter Sachverständiger oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr“
„AK-FF“	:	„Arbeitskreis Fahrerlaubnisfragen“
„BAST“	:	„Bundesanstalt für Straßenwesen“
„BVF“	:	„Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände“
„BLFA-FE/FL“	:	„Bund-Länder-Fachausschuss „Fahrerlaubnisrecht/Fahrlehrerrecht“
„EEG“	:	„Entwicklungs- und Evaluationsgruppe“
„FeV“	:	„Fahrerlaubnis-Verordnung“
„KfSachvG“	:	„Kraftfahrersachverständigengesetz“
„StVG“	:	„Straßenverkehrsgesetz“
„TP“	:	„Technische Prüfstelle“
„TÜV DEKRA arge tp 21“	:	„TÜV DEKRA Arbeitsgemeinschaft Technische Prüfstellen 21“
„VdTÜV“	:	„Verband der TÜV e.V.“