

Fahranfänger- vorbereitung im internationalen Vergleich

Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen

Mensch und Sicherheit Heft M 234

bast

Fahranfänger- vorbereitung im internationalen Vergleich

von

Jan Genschow

Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung
Oberkrämer

Dietmar Sturzbecher

Universität Potsdam

Georg Ewald Willmes-Lenz

Bundesanstalt für Straßenwesen
Bergisch Gladbach

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 234

bast

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

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

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

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

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt bei der Carl Schünemann Verlag GmbH, Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen, Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53, bezogen werden.

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

Ab dem Jahrgang 2003 stehen die Berichte der BAST zum Teil als kostenfreier Download im elektronischen BAST-Archiv ELBA zur Verfügung.
<http://bast.opus.hbz-nrw.de/benutzung.php?la=de>

Impressum

Bericht zum Forschungsprojekt FE 82.0325/2007:
Fahranfängervorbereitung in Europa

Herausgeber

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

Redaktion

Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Druck und Verlag

Fachverlag NW in der
Carl Schünemann Verlag GmbH
Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen
Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53
Telefax: (04 21) 3 69 03 - 48
www.schuenemann-verlag.de

ISSN 0943-9315

ISBN 978-3-95606-007-6

Bergisch Gladbach, Juni 2013

Kurzfassung – Abstract

Fahranfängervorbereitung im internationalen Vergleich

Fahranfänger werden im Rahmen spezifischer, international unterschiedlich ausgestalteter Maßnahmensysteme auf die motorisierte Verkehrsteilnahme vorbereitet. Diese Systeme sind historisch gewachsen und von länderspezifischen ökonomischen, infrastrukturellen, rechtlichen und kulturellen Gegebenheiten geprägt.

Für eine vergleichende Systembetrachtung wurde unter Rückgriff auf forschungsmethodische Ansätze der Vergleichenden Politikwissenschaft und lehrertheoretische Grundlagen ein begrifflicher Rahmen erarbeitet, der eine Systembeschreibung und -analyse anhand funktional unterscheidbarer Lehr-Lernformen und Prüfungsformen ermöglicht. Im Bericht werden die Systeme der Fahranfängervorbereitung von 44 Ländern dargestellt. Die Beschreibungen basieren auf Befragungen von Experten verschiedener Institutionen (Verkehrsministerien, Fahrlehrerverbände, Prüforganisationen) sowie auf Literatur- und Internetrecherchen. Bei der Länderauswahl wurden – neben europäischen Ländern mit einer traditionell stark ausgeprägten formalen Fahrschulbildung – auch „Graduated Driver Licensing“-Systeme berücksichtigt, die vor allem in der englischsprachigen Welt in Übersee anzutreffen sind. Sie sind durch die Gewährleistung eines umfangreichen Fahrerfahrungsaufbaus unter niedrigen Risikobedingungen durch Begleitetes Fahren („supervised driving“) vor dem Beginn des „Selbstständigen Fahrens“ und protektive Sonderregelungen für Fahranfänger beim weiteren Fahrerfahrungsaufbau in der Anfangsphase des Selbstständigen Fahrens gekennzeichnet.

Die Ergebnisse ermöglichen einen detaillierten Einblick in die länderspezifische Ausgestaltung der Fahranfängervorbereitung mit den Bestandteilen der formalen Fahrausbildung in Fahrschulen, informeller Lehr-Lernformen wie das Begleitete Fahrenlernen, zu absolvierender Fahrerlaubnisprüfungen sowie rechtlicher Rahmenbedingungen und qualitätssichernder Maßnahmen. Vor dem Hintergrund von Evaluationsbefunden zur Sicherheitswirksamkeit wird die Funktionalität von Systembestandteilen und -architekturen diskutiert.

An international comparison of the preparation of learner drivers

Learner drivers are readied for their participation in motorised transport within the framework of specific, internationally-diverse preparation systems. These systems are historically developed and are characterised by country-specific economic, infrastructural, legal and cultural circumstances.

With the aid of functionally-distinguishable teaching and learning methods as well as testing methods, a conceptual framework was created whilst drawing upon research-methodological approaches of comparative political science as well as teaching and learning principles that facilitated a description and analysis of the systems for a comparative observation to be performed. The systems for the preparation of learner drivers in 44 countries are illustrated in the report. The descriptions are based upon surveys of experts from various institutions (ministries of transport, driving instructor associations, testing organisations) as well as upon literary and Internet research. Alongside European countries with a traditional formal driver training, „Graduated Driver Licensing“ systems that are primarily encountered in English-speaking countries were also taken into account when selecting the countries. They are characterised by the guarantee of gaining comprehensive driving experience under reduced risk conditions in the form of supervised driving prior to the start of independent driving as well as protective special rules for learner drivers whilst gaining further driving experience during the initial phase of independent driving.

The results enable a detailed insight into the country-specific structure of learner driver preparation with the components of the formal driver training in driving schools, informal teaching and learning methods such as supervised driving, the driving tests that must be successfully completed as well as legal frameworks and quality assurance measures. The functionality of system components and architectures shall be discussed against the backdrop of evaluation findings regarding the effectiveness in terms of safety.

Inhalt

1	Ausgangslage und Zielstellung	7	3.2.3	Selbstständiges Theorielernen	45
2	Methodisches Vorgehen	8	3.2.4	Fahrpraktische Ausbildung	50
2.1	Systemanalysen als Gegenstand der Vergleichenden Politikwissenschaft	8	3.2.5	Lehrpläne und Ausbildungscurricula	57
2.2	Lehr-lerntheoretische Grundlagen	10	3.2.6	Fahrsimulationstraining	64
2.2.1	Theoretische Einordnung	10	3.2.7	Begleitetes Fahrenlernen	65
2.2.2	Fahranfängervorbereitung – Möglichkeiten der Begriffsbestimmung	10	3.2.8	Aufbaukurse	76
2.2.3	Strukturelle Merkmale von Systemen der Fahranfängervorbereitung	12	3.2.9	Selbstständiger Fahrpraxiserwerb (unter protektiven Regelungen)	81
2.2.4	Lehr-Lernsituationen in der Fahranfängervorbereitung	13	3.2.10	Zielgruppenspezifische schulische Verkehrserziehung	88
2.3	Terminologie zur Beschreibung der Fahranfängervorbereitung	15	3.2.11	Zielgruppenspezifische Sicherheitskommunikation	90
2.3.1	Phasen der Fahranfängervorbereitung	15	3.3	Prüfungsformen in der Fahranfängervorbereitung	91
2.3.2	Lehr-Lernformen und Prüfungsformen	16	3.3.1	Überblick	91
2.4	Länderauswahl und Datenerhebung	22	3.3.2	Wissensprüfung	99
3	Systeme der Fahranfängervorbereitung im internationalen Vergleich	26	3.3.3	Verkehrswahrnehmungstest	111
3.1	Zugangsvoraussetzungen und Rahmenbedingungen	26	3.3.4	Lernstandseinschätzungen	114
3.1.1	Mindestaltersvorgaben	27	3.3.5	Fahrprüfung	116
3.1.2	Dauer und Kosten der Fahranfängervorbereitung	29	3.4	Qualitätssicherung	131
3.1.3	Eignungsnachweise und Erste-Hilfe-Kenntnisse	32	3.4.1	Überblick	131
3.2	Lehr-Lernformen in der Fahranfängervorbereitung	34	3.4.2	Aus- und Fortbildung der Fahrlehrer	134
3.2.1	Überblick	34	3.4.3	Fahrschulüberwachung	140
3.2.2	Theorieunterricht	40	3.4.4	Aus- und Fortbildung der Fahrerlaubnisprüfer	143
			3.4.5	Qualitätssichernde Maßnahmen in Prüforganisationen	148
			4	Diskussion	151
				Literatur	167

Die Anhänge befinden sich auf der beigegefügt CD.

1 Ausgangslage und Zielstellung

Im Jahr 1995 veröffentlichte die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) den Bericht „Fahrausbildung in Europa“ (NEUMANN-OPITZ & HEINRICH, 1995), in dem die Ergebnisse einer fragebogengestützten Expertenbefragung zu den Ausbildungs- und Prüfungssystemen für Pkw-Fahranfänger¹ sowie zur Qualitätssicherung in Fahrschulen aus 29 europäischen Ländern dargestellt wurden.

Seit der Veröffentlichung dieser Bestandsaufnahme sind die nationalen Maßnahmen zur Vorbereitung von Fahranfängern auf die motorisierte Teilnahme am Straßenverkehr immer wieder weiterentwickelt worden. Bestimmte Inhalte wie beispielsweise die Thematisierung jugendspezifischer Risikofaktoren oder ein umweltbewusstes Fahrverhalten haben bei der Fahranfängervorbereitung an Bedeutung gewonnen. Auch die fortwährende Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik hat sich auf die inhaltlichen Schwerpunktsetzungen ausgewirkt. Der Computer und das Internet haben als Lehr-Lernmedien zu einer Erweiterung des Spektrums selbstständiger Vorbereitungsmöglichkeiten neben dem Fahrschulunterricht beigetragen; in der Mehrzahl der europäischen Länder stellt der Computer inzwischen das in der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung üblicherweise eingesetzte Prüfmedium dar. In einer Reihe von Ländern hat sich der Maßnahmenansatz des „Begleiteten Fahrens“ etabliert, bei dem durch die Einbeziehung von Laien die fahrpraktische Vorbereitung von Fahranfängern wesentlich verlängert wird. Ebenso ist auf die Einführung einer zweiphasigen Fahrausbildung in mehreren Ländern hinzuweisen, bei der Fahranfänger nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis und dem Beginn des selbstständigen Fahrens einen Aufbaukurs zur Verbesserung ihrer Verkehrssicherheitseinstellungen absolvieren. Veränderungen in den Ausbildungs- und Prüfungssystemen für Fahranfänger wurden durch eine Reihe europäischer Forschungsprojekte (z. B. GADGET, 1999; DAN, 2000; BASIC, 2003; SUPREME, 2007) angestoßen. Nicht zuletzt führt die Umsetzung der EU-Führerscheinrichtlinien zur Etablierung einheitlicher Mindeststandards bei der Fahranfängervorbereitung.

Bei den Bemühungen um eine Verbesserung der Fahranfängervorbereitung findet ein internationaler fachlicher Austausch statt. Er trägt dazu bei, dass die in den einzelnen Ländern erarbeiteten Verbes-

serungsansätze weltweit zur Kenntnis genommen werden. Dies hat zu einer Annäherung und Verbindung unterschiedlicher Modelle der Fahranfängervorbereitung geführt. So stellen in den so genannten GDL-Systemen („Graduated Driver Licensing Systems“), die in Nordamerika und Australien/Ozeanien seit den 1990er Jahren eine starke Verbreitung gefunden haben, eine verlängerte fahrpraktische Vorbereitung durch das Fahren in Begleitung eines fahrfahrenen Mitfahrers sowie der selbstständige Fahrpraxiserwerb unter protektiven Regelungen und Beschränkungen im Rahmen eines gestuften Zugangs zu vollen Fahrerrechten die maßgeblichen Vorbereitungsformen einer verkehrssicheren Fahranfängervorbereitung dar. Mit dem „Begleiteten Fahren“ hat ein wesentliches Element der GDL-Systeme auch in Europa Einzug gehalten. Umgekehrt finden sich Hinweise, dass die europäische Diskussion zum Ausbau einer formalen, erzieherisch ausgerichteten Fahrausbildung (GDE-Matrix², Zweite Fahrausbildungsphase) auch in Übersee die Diskussion zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung mit beeinflusst.

Die dargestellten Entwicklungen haben zu einer beträchtlichen Vielfalt bei den Bedingungen geführt, unter denen sich Fahranfänger weltweit auf die motorisierte Teilnahme am Straßenverkehr vorbereiten. Aus der Analyse der unterschiedlichen nationalen Systeme und dem Erfahrungsaustausch über ihre Sicherheitswirksamkeit lassen sich, wie die Beispiele der Übernahme des „Driver-Improvement“-Konzepts in den 60er und 70er Jahren sowie des Maßnahmenansatzes des Begleiteten Fahrens im zurückliegenden Jahrzehnt belegen (WILLMESLENZ, 2002; LEUTNER, BRÜNKEN & WILLMESLENZ, 2009), auch für Deutschland wichtige Anregungen beziehen. Hierzu kann der vorliegende Forschungsbericht mit der vergleichenden Beschreibung nationaler Systeme der Fahranfängervorbereitung ein Weiteres beitragen.

Dem Bericht liegen Literatur- und Internetrecherchen sowie Expertenbefragungen zu verschiedenen Ansätzen und Maßnahmen der Fahranfängervorbereitung in europäischen und außereuropäischen Ländern zugrunde. Die daraus resultierenden Ergebnisse sollen differenziert dargestellt und

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

2 Goals of Driver Education

vergleichend betrachtet werden. Die Darstellung erfolgt auf der Grundlage eines lehr-lerntheoretisch begründeten begrifflichen Rahmens, der es erlaubt, die Systeme anhand von grundsätzlich unterscheidbaren Lehr-Lernformen und Prüfungsformen zu beschreiben sowie Gemeinsamkeiten und Unterschiede im Hinblick auf die Ausgestaltung einzelner Systembestandteile sichtbar zu machen. Die im vorliegenden Forschungsbericht aufgeführten Recherche- und Befragungsergebnisse sollen aufgrund ihrer Vielfalt auch einer übergreifenden Betrachtung anhand der folgenden Leitfragen unterzogen werden:

- Lassen sich auf der Grundlage der in verschiedenen Ländern verfügbaren Lehr-Lernformen und Prüfungsformen sowie ihrer spezifischen Anordnung im Prozess der Fahranfängervorbereitung bestimmte „Systemtypen“ der Fahranfängervorbereitung unterscheiden?
- Sind die unterschiedlichen Anordnungen von Lehr-Lernformen und Prüfungsformen lehr-lerntheoretisch begründet, wobei insbesondere die Funktion und der Ertrag des jeweiligen Lehr-Lernarrangements für den Erwerb von Fahr- und Verkehrskompetenz interessieren?
- Welche gemeinsamen Entwicklungslinien und Tendenzen zu einer Konvergenz lassen sich bei den unterschiedlichen Systemen der Fahranfängervorbereitung erkennen?

Diese Fragen werden nach der ausführlichen Darstellung der Gemeinsamkeiten und Unterschiede der verschiedenen Systeme der Fahranfängervorbereitung wieder aufgegriffen und abschließend erörtert. Alle Ausführungen im vorliegenden Bericht beziehen sich auf das Führen von Kraftfahrzeugen entsprechend der Fahrerlaubnisklasse B gemäß der dritten EU-Führerschein-Richtlinie³.

2 Methodisches Vorgehen

2.1 Systemanalysen als Gegenstand der Vergleichenden Politikwissenschaft

In der vorliegenden Untersuchung werden unterschiedliche nationale Systeme der Fahranfängervorbereitung verglichen, die historisch gewachsen sowie von länderspezifischen rechtlichen, sozialen, kulturellen, ökonomischen und (verkehrs-)infra-

strukturellen Gegebenheiten geprägt sind. Derartige Systemvergleiche stellen in den Politikwissenschaften einen Gegenstand von besonderem Forschungsinteresse dar; im angelsächsischen Sprachraum verwendet man seit den 1950er Jahren für diesen Forschungsbereich den Begriff „Comparative Politics“. In diesem Forschungsbereich geht man verstärkt den Fragen nach dem Funktionieren und Zusammenwirken von politischen Ordnungen⁴ nach. In Deutschland werden entsprechende Fragen seit Ende der 1960er Jahre in der „Vergleichenden Politikwissenschaft“ bzw. der „Vergleichenden Regierungslehre“⁵ bearbeitet (STYKOW, 2007). In diesen sozialwissenschaftlichen Teildisziplinen wurden theoretische Grundlagen erarbeitet und forschungsmethodische Ansätze⁶ entwickelt, die den Erkenntnisgewinn aus ländervergleichenden Betrachtungen von Systemen erhöhen sollen.

Einen wesentlichen theoretischen Bezugsrahmen für die Vergleichende Politikwissenschaft bildet die „Systemtheorie“, die in den Sozialwissenschaften, aber auch in den meisten Natur- und Geisteswissenschaften seit Mitte des 20. Jahrhunderts als interdisziplinäres Forschungsparadigma Verbreitung gefunden hat. Ein „System“, gleich ob es ökonomischer, biologischer, psychologischer oder politi-

3 Richtlinie 2006/126/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (Neufassung)

4 Die diesbezügliche Forschung bezieht sich keineswegs ausschließlich auf formalisierte politische Strukturen und Institutionen, sondern umfasst auch andere, nicht-formalisierte gesellschaftliche Bereiche und informelle soziale Strukturen (vgl. KAMRAVA, 2008).

5 STYKOW (2007) weist darauf hin, dass die häufig synonym gebrauchten Bezeichnungen „Comparative Politics“ (im Deutschen am ehesten treffend zu übersetzen mit „Vergleichende Politikwissenschaft“ oder „Vergleichende Politische Systemforschung“) und „Comparative Government“ (im Deutschen „Vergleichende Regierungslehre“) eine unterschiedliche Reichweite haben. Die Vergleichende Regierungslehre stellt einen Teilbereich der Vergleichenden Politischen Systemlehre bzw. der Vergleichenden Politikwissenschaft dar, der sich mit dem Regierungssystem im engeren Sinne und seinen konstitutionellen Grundlagen befasst, während im Rahmen der Vergleichenden Systemforschung darüber hinaus auch nicht formal institutionalisierte gesellschaftliche Strukturen untersucht werden.

6 Eine Diskussion zur Abgrenzung der „vergleichenden Methode“ in den Politikwissenschaften gegenüber experimentellen Forschungsdesigns und statistischen Methoden findet sich bei LIJPHART (1971), ein Überblick zu den Forschungsmethoden der Vergleichenden Politikwissenschaften bei JAHN (2006) sowie bei PICKEL, PICKEL, LAUTH und JAHN (2009).

scher Art ist, lässt sich allgemein dadurch kennzeichnen, dass es eine Menge von Elementen umfasst, die miteinander in Beziehung stehen, einen von der Umwelt abgrenzbaren Funktionszusammenhang bilden und in diesem Zusammenhang bestimmte Leistungen erbringen bzw. Funktionen erfüllen (STYKOW, 2007). Der Systemansatz kann somit auch zur Beschreibung und Erklärung von gesellschaftlichen bzw. politischen Strukturen in ihrer Komplexität und ihren Wirkzusammenhängen dienen. In der vorliegenden Untersuchung werden in diesem Sinne unterschiedliche Systeme der Fahranfängervorbereitung verglichen, die Fahrerlaubnisbewerber beim Fahrerlaubniswerb auf dem Weg zur selbstständigen motorisierten Verkehrsteilnahme durchlaufen. Der Verlauf des Fahrerlernens innerhalb dieser Systeme, die Unterstützung des Fahrkompetenzerwerbs durch die Gestaltung und das Zusammenwirken der jeweils enthaltenen Systemelemente sowie das Zusammenspiel von formalen, teilweise rechtlich verbindlich vorgegebenen Systemelementen einerseits und eher informellen Systemelementen andererseits stehen dabei im Vordergrund des Interesses.

Die Anlässe für eine vergleichende Betrachtung von sozialen bzw. politischen Systemen sind zahlreich; die Zielstellungen systemvergleichender Studien entsprechend vielfältig. STYKOW (2007) benennt vier typische übergreifende Ziele politikwissenschaftlicher Vergleiche: (1) empirische Beschreibung (d. h. Erfassen der Ähnlichkeit und der Besonderheiten von Systemen), (2) Klassifizierung, Kategorien- und Typenbildung (d. h., die durch den empirischen Vergleich beschriebene Vielfalt wird nach bestimmten Kriterien organisiert, sodass abstrakte, aber gehaltvolle Kategorien entstehen), (3) Theoriebildung (d. h. durch den Vergleich werden Hypothesen über den Zusammenhang von Ereignissen, über die Wirkung von Institutionen usw. auf ihre Erklärungskraft getestet) und (4) Prognosen (d. h. künftige Entwicklungen und Ereignisse werden prognostiziert oder zumindest Entwicklungsszenarien formuliert und Wahrscheinlichkeiten ihres Eintreffens abgeschätzt). Werden in einer Untersuchung vorrangig die beiden erstgenannten Ziele verfolgt, spricht man von einer deskriptiven Studie; erklärende Studien richten sich dagegen stärker auf die Theoriebildung und das Treffen von Prognosen. Nach LAUTH und WINKLER (2010) sollen deskriptive Studien dazu beitragen, sowohl im Hinblick auf die Systemelemente als auch auf die Systemarchitektur

- Informationen über bestimmte empirische Phänomene (insbesondere in anderen Ländern) zu erhalten,
- diese empirischen Phänomene zu ordnen und dabei Klassifikationen und Typologien zu entwickeln,
- auf Unbekanntes oder Besonderes hinzuweisen,
- Unterschiede, Gemeinsamkeiten und funktionale Äquivalente zu erkennen,
- einzelne Fälle an Maßstäben (z. B. Realtyp, Idealtyp) zu messen, um Defizite zu identifizieren, und
- bei konkreten Problemen Fälle aufzuspüren, die eine Lösung gefunden haben.

Die vorliegende, deskriptiv angelegte Untersuchung beinhaltet den Vergleich unterschiedlicher Systeme der Fahranfängervorbereitung; im Mittelpunkt stehen dabei die empirische Beschreibung sowie die Kategorien- und Typenbildung im Hinblick auf Systemelemente und Systemarchitekturen. Auf dieser Grundlage sollen dann anhand der eingangs formulierten Forschungsleitfragen und unter Berücksichtigung einschlägiger Forschungsbefunde zum Fahrkompetenzerwerb auch Aspekte der Leistungsfähigkeit bzw. der Sicherheitswirksamkeit der einzelnen Systeme und ihrer Elemente angesprochen sowie Optimierungsperspektiven aufgezeigt werden. Damit werden auch die Grundlagen für eine weiterführende Theoriebildung und eine wissenschaftlich begründete verkehrspolitische Systemsteuerung ausgebaut.

Neben der Zielbestimmung sind bei systemvergleichenden Studien eine theoretische Eingrenzung und Spezifizierung des interessierenden Betrachtungsgegenstands zu leisten. Dabei muss sichergestellt werden, dass die für den Vergleich bereitgestellten theoretischen Begriffe und Konzepte für unterschiedliche Kontexte (z. B. Länder) gelten, d. h. kontextübergreifend eine ähnliche Bedeutung besitzen. Die Schwierigkeiten bei der Übertragung von theoretischen Konzepten und methodischen Untersuchungsinstrumentarien im Rahmen von internationalen Vergleichsstudien und die daraus resultierenden Einschränkungen beim Erkenntnisgewinn bezeichnet man – angesichts des differierenden Konzeptverständnisses in unterschiedlichen Regionen – als „Travelling problem“. Dieses Pro-

blem impliziert nach LAUTH et al. (2010, S. 44) „... auf der konzeptionellen Ebene die Frage, inwieweit die Begriffe und Typologien, die innerhalb eines bestimmten kulturellen Kontextes entstanden sind, sich gleichfalls für die Untersuchung anderer Regionen eignen“. Die Problematik der Übertragbarkeit verschärft sich, wenn ein Vergleich auch informelle Institutionen berücksichtigen soll (ebd.).

Eine Anpassung von theoretischen Konzepten an unterschiedliche Kontexte kann auf der begrifflichen Ebene durch Extension (d. h. durch eine Ausweitung der theoretischen Konstrukte, sodass sie für möglichst viele Fälle gelten) oder durch Intension (d. h. durch eine Begrenzung oder Verringerung der Attribute, mit denen die Konstrukte erfasst werden sollen) erfolgen (JAHN, 2011). Erhöht man zur Überwindung von kontextspezifischen Grenzen bzw. zur Erweiterung der Konzeptreichweite das Abstraktionsniveau der verwendeten Konstrukte bzw. Begriffe, besteht die Gefahr des „Conceptual stretching“, d. h., die begriffliche Schärfe und die Beschreibungskraft des Untersuchungskonzepts werden geschwächt (LAUTH et al., 2010; SARTORI, 1970). Nach JAHN (2006) bewegen sich die Entwicklungsmöglichkeiten bei den Konzepten für die systemvergleichende Forschung auf einem Kontinuum zwischen dem Pol der „spezifischen Gültigkeit“ (d. h., ein Konzept passt nur für ein System) und dem Pol der „Überdehnung“ (s. o.): Die verwendeten Konzepte müssen daher so austariert werden, dass sie einerseits konkret genug sind, um die interessierenden Phänomene empirisch unmissverständlich zu erfassen; andererseits sollten sie jedoch auch allgemein genug sein, um diese Phänomene in möglichst vielen berücksichtigten Systemen wiederzufinden. In der vorliegenden Studie, also für die vergleichende Darstellung von Systemen der Fahranfängervorbereitung, besteht daher zunächst die grundlegende theoretische Aufgabe darin, den Betrachtungsgegenstand „Fahranfängervorbereitung“ entsprechend den genannten grundsätzlichen Anforderungen hinsichtlich seiner relevanten inhaltlichen Aspekte und seiner zeitlichen Ausdehnung lehr-lerntheoretisch einzugrenzen und konzeptionell zu beschreiben (s. Kapitel 2.2).

Die Aussagekraft systemvergleichender Untersuchungen ist von der Fallauswahl abhängig. Ein Fall ist hierbei als eine räumlich und zeitlich abgegrenzte Untersuchungseinheit anzusehen, bei der es sich im Bereich der politikwissenschaftlichen Vergleichsstudien im klassischen Fall um ein (politisches) System eines Nationalstaats handelt. So-

fern nicht die Grundgesamtheit aller vorhandenen Systeme untersucht werden kann, ist es erforderlich, eine Auswahl von Fällen zu treffen, d. h. eine Teilerhebung vorzunehmen. Dabei wird grundsätzlich zwischen einer Zufallsauswahl und einer bewussten Fallauswahl unterschieden. Letztere wird als „positive Fallauswahl“ bezeichnet, wenn Fälle unter bestimmten Aspekten herausgegriffen werden. Grundsätzlich ist zu bedenken, dass das Vorgehen bei der Fallauswahl bezüglich der Zahl und der Art der betrachteten Fälle das spätere Ergebnis einer Untersuchung mitbestimmt und letztlich zu einer Verzerrung der Gültigkeit von Ergebnissen („Selection bias“) führen kann (JAHN, 2011). Die Fälle bzw. Untersuchungseinheiten im vorliegenden Projekt stellen Systeme der Fahranfängervorbereitung unterschiedlicher souveräner Staaten oder Teil- bzw. Gliedstaaten (Bundesstaaten, Provinzen) dar. Bei der Fallauswahl handelt es sich um eine bewusste, positive Fallauswahl; die Aspekte, nach denen die Fallauswahl vorgenommen wurde, werden im Kapitel 2.4 erläutert.

2.2 Lehr-lerntheoretische Grundlagen

2.2.1 Theoretische Einordnung

Den nationalen Systemen der Fahranfängervorbereitung liegen unterschiedliche wissenschaftliche Konzepte, Begrifflichkeiten und ggf. theoretische Ansätze zugrunde. Um diese Systeme ländervergleichend darstellen zu können, muss daher zuvor ein übergreifender begrifflicher Rahmen erarbeitet werden. Die Erarbeitung eines solchen Rahmens erfolgte im Projekt mit einer lehr-lerntheoretischen Schwerpunktsetzung. Hierfür wurden – soweit wie möglich – bereits länderübergreifend gebräuchliche Begriffe aus dem Bereich der Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung übernommen.

Im Folgenden werden zunächst Überlegungen zu einer Definition des Begriffs „Fahranfängervorbereitung“ vorgestellt. Dabei wird der Betrachtungsgegenstand „Fahranfängervorbereitung“ auch inhaltlich näher bestimmt und in seiner zeitlichen Ausdehnung eingegrenzt.

2.2.2 Fahranfängervorbereitung – Möglichkeiten der Begriffsbestimmung

Betrachtet man den Begriff „Fahranfängervorbereitung“ in seinem wörtlichen Sinn, so umfasst er alles, was den zukünftigen Fahranfänger auf seine moto-

risierte Teilnahme am Straßenverkehr vorbereitet und zum Erwerb von Fahr- und Verkehrskompetenz beiträgt. Damit geht der Begriff inhaltlich weit über den Fahrerlaubniswerb und die damit verbundenen Anforderungen wie das Absolvieren einer Fahrausbildung und das Ablegen der Fahrerlaubnisprüfungen hinaus, denn der grundlegende Erwerb von Verkehrskompetenz beginnt bereits im Kindesalter. Durch Verkehrserfahrungen als Fußgänger und Radfahrer wie auch im Rahmen der Verkehrserziehung in der Familie, im Kindergarten und in der Schule eignen sich Kinder verkehrsbezogenes Wissen und Können an, auf das der spätere Fahrkompetenzerwerb zum Führen eines Kraftfahrzeugs aufbaut. Auch als Beifahrer lernen Kinder und Jugendliche anhand der Fahrweise der Kraftfahrzeugführer, wie das Fahren „funktioniert“; dieses soziale Lernen⁷ beeinflusst ebenfalls das spätere eigene Fahrverhalten (SHOPE, 2006). Der Erwerb von Fahr- und Verkehrskompetenz ist letztlich im Laufe der Persönlichkeitsentwicklung auch eng mit der Aneignung grundlegender sozialer Kompetenzen (z. B. die Bereitschaft zur Rücksichtnahme auf andere, Perspektivenübernahmefähigkeiten) bzw. mit der Internalisierung gesellschaftlicher Werte und Normen verknüpft. Die Vorbereitung von Fahranfängern auf ihre selbstständige motorisierte Teilnahme am Straßenverkehr vollzieht sich demnach bildungssoziologisch gesehen in einem langfristigen (Verkehrs-)Sozialisationsprozess⁸, in dem der Fahrerlaubniswerb lediglich einen Teilabschnitt darstellt. Dieser Sozialisationsprozess schließt zielgerichtete Bildungs- und Erziehungsprozesse in unterschiedlichen (Bildungs-)Institutionen ein.

Institutionen stellen nach SCOTT (1995) regulative, normative und kulturell-kognitive Strukturen (die drei sog. „Grundpfeiler“)⁹ dar, die gesellschaftliche Stabilität zur Folge haben, weil sie Handlungspflichten und Handlungsrechte bestimmen, durch die Menschen in der Gemeinschaft verbindlich geltend handeln. Auch die Fahranfängervorbereitung lässt sich als Institution auffassen: Sie beruht erstens auf gesetzlichen Vorschriften (z. B. Straßenverkehrsgesetz, Fahrerlaubnisverordnung) als regulativem Grundpfeiler; damit werden Rahmenbedingungen des Fahrkompetenzerwerbs bestimmt (z. B. Vorgaben zum Mindestalter, „Probezeitregelungen“). Beim zweiten, normativen Grundpfeiler ist an Werte wie umweltbewusstes Fahren und Verantwortungsübernahme gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern sowie auch an übergeordnete Ziele wie die Verbesserung der Verkehrssicherheit

zu denken. Dem dritten, kulturell-kognitiven Grundpfeiler schließlich lassen sich beispielsweise die Inhalte und Formen der Aneignung von Fahr- und Verkehrskompetenz sowie die am Aneignungsprozess beteiligten Organisationen und Akteure (z. B. Schulen, Fahrschulen, technische Prüfstellen, Polizei, Eltern) zuordnen. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass Institutionen letztendlich Regelsysteme darstellen, die eine bestimmte soziale Ordnung hervorrufen, und (Bildungs-)Institutionen im Hinblick auf Sozialisationsprozesse dazu dienen, die Sozialisation zu fördern und zu formalisieren. In diesem bildungssoziologischen Sinn stellt die Fahranfängervorbereitung eine Institution dar. Akzentuiert man die institutionelle Bedeutung des Begriffs „Fahranfängervorbereitung“, führt dies zu einer gewissen Fokussierung auf den Fahrerlaubniswerb, ohne dass damit die angrenzenden Bereiche des Fahrkompetenzerwerbs aus dem Blick geraten.

Entsprechend der dargelegten institutionellen Begriffsfassung lässt sich „Fahranfängervorbereitung“ als Gesamtheit aller Bedingungen und Maßnahmen definieren, die vom Gesetzgeber rechtlich vorgegeben oder darüber hinaus im kulturellen Kontext gezielt bereitgestellt und genutzt¹⁰ werden, um das

7 LEFRANCOIS (1994) definiert soziales Lernen als das Lernen von Verhaltensweisen, die sozial anerkannt sind (wie auch von solchen, die nicht anerkannt sind).

8 HURRELMANN (1999, S. 481) bezeichnet mit dem Sozialisationsbegriff „... den Prozess der Konstituierung der Persönlichkeit in wechselseitiger Abhängigkeit von und in kontinuierlicher Auseinandersetzung mit der gesellschaftlich vermittelten sozialen und dinglich-materiellen Umwelt einerseits und der biophysischen Struktur des Organismus andererseits“.

9 Nach SCOTT (1995) umfasst der regulative Grundpfeiler die handlungsbegrenzenden und regulierenden Aspekte von Institutionen. Im Fokus stehen die Regelsetzung, die Kontrolle und die Sanktionierung von Verhalten. Aus der möglichen Verhaltenssanktionierung resultiert ein Interesse der Akteure, sich regelkonform zu verhalten. Der normative Grundpfeiler beinhaltet die bewertende und verpflichtende Dimension von Institutionen. Werte als Konzepte des gerechtfertigt Wünschenswerten und als Standards, die der Verhaltensbewertung dienen, sowie Normen im Sinne einer Spezifizierung, wie Dinge getan werden sollen, sind Bezugspunkte der normativen Dimension von Institutionen. Der normativen Dimension sind auch definierte Ziele und „Spielregeln“ zu ihrer Erreichung zuzuordnen. Der kulturell-kognitive Grundpfeiler bildet schließlich die Art und Weise der Wahrnehmung und Aneignung von „Wirklichkeit“ in einer Gesellschaft ab; diese werden auch durch kulturelle Faktoren beeinflusst.

10 Die Notwendigkeit, nicht nur Bildungsangebote, sondern auch ihre tatsächlichen Nutzungsbedingungen zu erfassen, thematisiert FEND (2004) und unterscheidet hierfür zwischen „Formalstrukturen“ und „Aktivitätsstrukturen“.

selbstständige, sichere und eigenverantwortliche Fahren eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr zu erlernen und das dafür erforderliche Wissen und Können nachzuweisen.

Mit dieser Definition wird ein Kernsystem des eingangs beschriebenen Sozialisationsprozesses, der alle Einflussfaktoren auf den Erwerb von Fahr- und Verkehrskompetenz umfasst, durch seine Zielorientierung und Funktionalität im Hinblick auf den Fahrerlaubnisenerwerb abgegrenzt. Ein solches funktionales Begriffsverständnis entspricht dem internationalen Sprachgebrauch¹¹ und ermöglicht es, auch die vielfältigen fakultativen Möglichkeiten zur Vorbereitung auf die motorisierte Teilnahme am Straßenverkehr und ihre Nutzungsbedingungen angemessen abzubilden. Legt man ein institutionelles Begriffsverständnis zugrunde, beginnt die Fahranfängervorbereitung mit zielgerichteten Aktivitäten im Hinblick auf die Schaffung der erforderlichen (Kompetenz-)Voraussetzungen zum Führen eines Kraftfahrzeugs und endet mit der selbstständigen und nicht mehr durch Sonderregelungen für Fahranfänger eingeschränkten motorisierten Teilnahme am Straßenverkehr.

Der Rückgriff auf ein institutionelles Verständnis des Begriffs „Fahranfängervorbereitung“ und eine Eingrenzung des Betrachtungsgegenstandes erscheinen auch aus Praktikabilitätsgründen für den vorliegenden Bericht geboten. Zwar würde ein umfassendes sozialisationstheoretisches Verständnis dem Anliegen einer vollständigen Beschreibung dessen, was ein Fahranfänger für seine sichere Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr tatsächlich benötigt, am besten gerecht werden, aber den Erwerb von Fahr- und Verkehrskompetenz in

einer solchen Komplexität darzustellen ist im Rahmen einer länderübergreifenden Beschreibung von Systemen der Fahranfängervorbereitung nicht zu leisten. Daher beschränken sich die folgenden Darstellungen der nationalen Systeme der Fahranfängervorbereitung auf die jeweiligen Kernsysteme und greifen weiterführende Bereiche nur auf, wenn sie eng mit dem Kernsystem verknüpft sind – beispielsweise wenn im Rahmen der schulischen Verkehrserziehung oder in zielgruppenspezifischen Sicherheitskampagnen die motorisierte Teilnahme am Straßenverkehr thematisiert wird.

2.2.3 Strukturelle Merkmale von Systemen der Fahranfängervorbereitung

Die Darstellungen im vorliegenden Projektbericht sollen einerseits einen Einblick in die jeweiligen rechtlichen Regelungen bieten, die den nationalen Systemen der Fahranfängervorbereitung zugrunde liegen. Andererseits sollen die zum Teil darauf aufbauenden konkreten Lernbedingungen von Fahranfängern aus lehr-lerntheoretischer Sicht beschrieben werden. Um diese beiden Aufgaben mit einem Schritt zu bewältigen, wird im Folgenden auf Systemmodelle zurückgegriffen, mit denen relevante Einflussgrößen der Lernumgebung auf den Lernenden abgebildet werden können und in die auch rechtliche Faktoren einzuordnen sind.

Nach BRONFENBRENNER (1981) lässt sich die „Lernumwelt“ eines Individuums als ein Geflecht verschachtelter Teilsysteme darstellen. Diese Teilsysteme beeinflussen sich wechselseitig und lassen sich vier Betrachtungsebenen zuordnen: der Mikroebene, der Mesoebene, der Exoebene und der Makroebene. In Anlehnung an CORTINA (2006) kann man diese Systemebenen im Hinblick auf die Lernumwelt bei der Fahranfängervorbereitung wie folgt veranschaulichen:

- Betrachtungen auf der Mikroebene beziehen sich auf die unmittelbare Lernumwelt, die das lernende Individuum umgibt, die es selbst direkt erlebt und in der es agiert (z. B. die Ausstattung des Unterrichtsraums mit Lehrmitteln oder das Verhalten der anwesenden Mitschüler). Beschreibungen der Lernumwelt auf der Mikroebene betreffen somit immer konkrete Lehr-Lernsituationen wie beispielsweise die spezifische Situation im Fahrschulfahrzeug.
- Auf der Mesoebene werden die wechselseitigen Beziehungen von Mikrosystemen betrachtet.

11 In der englischsprachigen Fachliteratur wird der Begriff der „Vorbereitung“ („Preparation“) von Fahranfängern in einem solchen funktionalen Verständnis gebraucht. So heißt es bei DRUMMOND (1989): „... whether it is called pre-driver education, (advanced) driver training or, post-licence, defensive driving or driver improvement, the general aim remains the same. This aim is in general terms to ensure that the beginning driver is 'equipped' to undertake the driving task safely when a licence is first obtained or through remedial treatment in the subsequent stages of driving.“ Auch LONERO, CLINTON, BROCK, WILDE, LAURIE und BLACK (1995) halten eine Begriffsfassung für erforderlich, die über eine formale Fahrschulbildung („Driver Education“) hinausgeht und die familiäre und gesellschaftliche Beiträge sowie eine regulatorische Einflussnahme einschließt: „A better term would be one that implied activation and coordination of family, community, and regulatory influences along with expanded instruction!“

Nach PREISER (2003, S. 243) stehen „... Mikrosysteme, zu denen eine Person gleichzeitig oder nacheinander direkten Kontakt hat, [...] untereinander und mit der Person in Wechselbeziehungen; sie können sich gegenseitig unterstützen oder aber widersprüchlich agieren“. Bezogen auf die Fahranfängervorbereitung wären der Mesoebene die wechselseitigen Beziehungen zwischen den verschiedenen Mikrosystemen zuzuordnen, in denen sich die Lernprozesse des Fahranfängers vollziehen (z. B. im Theorieunterricht im Gruppenverbund, in der Übungseinheit am Fahrsimulator, beim Fahrenlernen im Realverkehr). Um Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen nationalen Systemen der Fahranfängervorbereitung kenntlich zu machen, könnte man darstellen, in welchen Mikrosystemen sich der Fahrkompetenzerwerb jeweils vollzieht, in welcher Abfolge diese Mikrosysteme zeitlich angeordnet sind und wie die Lernprozesse in den verschiedenen Mikrosystemen didaktisch aufeinander bezogen sind (z. B. ob die Inhalte der theoretischen Ausbildung unter den Gegebenheiten der fahrpraktischen Ausbildung vom Fahrlehrer erneut aufgegriffen werden und somit durch einen konkreten Anwendungsbezug vertieft werden können).

- Auf der Exoebene genießen solche Teilsysteme besondere Aufmerksamkeit, denen das zu betrachtende Individuum nicht angehört, die aber dennoch einen Einfluss darauf haben, was in seinen Mikrosystemen geschieht. Beispielsweise besitzt der berufliche Status von Eltern einen Einfluss auf die familiäre Lernumwelt ihrer Kinder, auch wenn das elterliche Berufssystem den Kindern nicht unmittelbar zugänglich ist. Bezogen auf die Fahranfängervorbereitung sind auf der Exoebene beispielsweise die Qualifikation und regelmäßige Weiterbildung von Fahrlehrern und Fahrerlaubnisprüfern sowie die Qualitätssicherung im Ausbildungs- und Prüfungssystem als bedeutsame Einflussfaktoren zu benennen. Derartige Faktoren sind dem Fahranfänger zwar in der Regel unbekannt, trotzdem bestimmen sie seine unmittelbare Ausbildungs- und Prüfungssituation oft in hohem Maße mit (z. B. weil ein qualifizierter Fahrlehrer die Lernprozesse des Fahranfängers durch die Bereitstellung geeigneter Lehr-Lernmethoden gezielter unterstützen kann).
- Die Notwendigkeit der Beschreibung von Strukturen auf der Makroebene begründet BRONFENBRENNER (ebd.) damit, dass inner-

halb einer Gesellschaft Mikro-, Meso- und Exosysteme oftmals in ihrer Verfasstheit und ihrem Zusammenspiel von den Mitgliedern dieser Gesellschaft als „normal“ angesehen und daher nur selten hinterfragt werden. Strukturunterschiede auf der Makroebene werden daher vor allem im interkulturellen Vergleich sichtbar. Bezogen auf die Fahranfängervorbereitung wären auf dieser Ebene übergeordnete gesetzliche und organisatorische Rahmenbedingungen zu nennen, die beispielsweise vorgeben, in welchem Alter eine Fahrausbildung begonnen werden kann, wer bestimmte Ausbildungsleistungen anbieten darf oder welche Fahrerlaubnisprüfungen abgelegt werden müssen. Durch eine Betrachtung von Systemen der Fahranfängervorbereitung auf der Makroebene können also Systemunterschiede zwischen verschiedenen Ländern erfasst und verdeutlicht werden.

Die überblicksartig dargestellte Unterscheidung von Systemebenen nach BRONFENBRENNER (ebd.) bei der Beschreibung von gesellschaftlichen Phänomenen soll im vorliegenden Projektbericht dazu dienen, die im Projekt zugrunde gelegten und erfassten Merkmale für die Beschreibung von Systemen der Fahranfängervorbereitung in einem lehrertheoretischen Gerüst zu verorten. Damit wird zugleich eine Möglichkeit eröffnet, um die Vielzahl von Einflussgrößen auf den Fahrkompetenzerwerb zu strukturieren und ihnen eine Funktion im jeweiligen System der Fahranfängervorbereitung zuzuweisen.¹² Für eine nähere Beschreibung der Lernumwelt des Fahranfängers werden nachfolgend die auf der Mikroebene erfassbaren Beschreibungsmerkmale weiter präzisiert.

2.2.4 Lehr-Lernsituationen in der Fahranfängervorbereitung

Auf der Mikroebene setzt sich die unmittelbare Lernumwelt des Lernenden nach HASSELHORN und GOLD (2009, S. 22) aus „... den Lehrenden und aus den Bedingungen der medialen, inhaltlichen und kontextuellen Lernumwelt zusammen“. In

¹² Zusammenhänge von Lehr-Lernprozessen auf der Mikroebene mit weiteren Systemebenen stellen zentrale Forschungsgegenstände der Bildungsforschung und Bildungssoziologie dar. Für einen allgemeinen Überblick zur Problematik von intendierten Maßnahmen auf der Makroebene und ihrer „absteigenden Verankerung auf der Mikroebene“ sei auf BRÜSEMEISTER (2008) verwiesen.

ähnlicher Weise beschreiben KRAPP, PRENZEL und WEIDENMANN (2006) den Begriff „Lernumwelt“: Dies sieht die „lernende Person“ im Zentrum des pädagogischen Geschehens und benennen die „Medien“, „Lehrende/Erziehende“, die „Pädagogisch arrangierte Umwelt“ und die „Natürliche Umwelt“ als prototypische Komponenten, mit denen der Lernende interagiert (s. Bild 1).

Nach KRAPP et al. (2006, S. 26) vollzieht sich das Lernen damit „... stets in Auseinandersetzung mit Gegebenheiten und Anforderungen der personalen und gegenständlichen Umwelt“. Diese Auseinandersetzung muss aber nicht zwangsläufig unter personaler Anleitung erfolgen, sie kann – auch ausschließlich – durch Medien vermittelt sein, und sie wird in ihrer Gesamtheit durch die jeweilige planvolle Gestaltung des Lehr-Lernarrangements in eine bestimmte Richtung gelenkt. Hinsichtlich der Interaktion eines Lernenden mit seiner natürlichen oder pädagogischen Umwelt ist dabei von unterschiedlichen möglichen Steuerungsverhältnissen auszugehen: In Lehr-Lernsituationen, in denen die Steuerungsfaktoren (z. B. die Vorgabe des Lernwegs oder der Zeitstruktur) der pädagogisch arrangierten Lernumwelt dominieren, erhöht sich die Wahrscheinlichkeit für ein reaktives, fremdgesteuertes Lernen; in solchen Lehr-Lernsituationen, in denen diese Steuerungsfaktoren weniger dominieren, steuert der Lernende den Lernprozess in stärkerem Maße selbst.

Die dargestellten Komponenten bilden eine geeignete Grundlage, um wesentliche Beschreibungsmerkmale für Lehr-Lernsituationen in der Fahranfängervorbereitung auf der Mikroebene zu bestimmen; wir kommen gleich darauf zurück. Die von

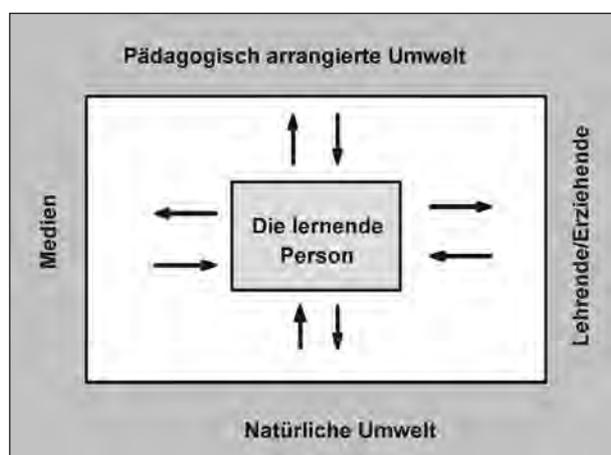


Bild 1: Prototypische Komponenten von Lehr-Lernsituationen (modifiziert nach KRAPP et al., 2006)

KRAPP et al. (ebd.) vorgenommene Unterscheidung zwischen einer durch bestimmte Steuerungsfaktoren stärker pädagogisch arrangierten Umwelt und einer natürlichen Umwelt spiegelt sich im Hinblick auf den Fahrkompetenzerwerb und die Fahranfängervorbereitung u. a. im Unterschied zwischen einer formalen¹³ Fahrausbildung (z. B. theoretischer und praktischer Unterricht in der Fahrschule) einerseits und informellen Lernformen (z. B. selbstständiges Lernen mit Lehrmedien oder Fahrerfahrungsaufbau in Begleitung eines Laien) andererseits wider. Eine solche Unterscheidung von formalen und informellen Lehr-Lernformen ist nachfolgend zum einen erforderlich, weil ihnen in den nationalen Systemen der Fahranfängervorbereitung ein sehr unterschiedlicher Stellenwert zukommt. Zum anderen unterscheiden sich diese Lehr-Lernformen stark hinsichtlich ihrer pädagogischen Funktionen und bezüglich des mit ihnen verbundenen Aufwands. So erfolgen beispielsweise in Deutschland die Vermittlung und Aneignung von grundlegenden fahrpraktischen Fertigkeiten im Rahmen einer formalen Fahrausbildung, die mit relativ hohen finanziellen Kosten für den Lernenden einhergeht und nicht zuletzt deshalb zeitlich eng begrenzt ist. Daher bedarf es einer planvollen Strukturierung der verfügbaren Lernzeit und eines didaktisch begründeten Vorgehens, um in den verfügbaren Unterrichtseinheiten die vorgegebenen Lernziele zu erreichen. Bei informellen Lernformen wie dem fahrpraktischen Erfahrungsaufbau in Begleitung eines Laien sind die Lernmöglichkeiten wesentlich weniger vom zeitlichen und finanziellen Aufwand bestimmt; dies wie auch die in der Regel fehlende pädagogische Qualifikation des Begleiters führen zu einer geringen pädagogischen Strukturierung der Lernvorgänge.

Kehren wir zurück zu den eingangs dargestellten theoretischen Überlegungen zu angemessenen Beschreibungsmerkmalen von Systemen der Fahranfängervorbereitung und von Lehr-Lernsituationen. Um die Gegebenheiten der Fahranfängervorbereitung in verschiedenen Ländern differenziert

¹³ Nach DOHMEN (2001) wird unter einer „Formalen Ausbildung“ ein Lernen verstanden, das u. a. dadurch gekennzeichnet ist, dass es in Ausbildungseinrichtungen stattfindet, an einen Tutor gebunden ist und planvoll bzw. lehrplanbezogen erfolgt. Der Begriff „Informelles Lernen“ kennzeichnet (ebd.) dagegen ein vorrangiges Selbstlernen, das sich in unmittelbaren Lebens- und Erfahrungszusammenhängen sowie weitestgehend außerhalb von Ausbildungseinrichtungen abspielt.

darzustellen (s. Kapitel 1), empfiehlt es sich entsprechend den dargelegten theoretischen Positionen, die Lernumgebung der Fahranfänger im jeweiligen Land im Allgemeinen (d. h. auf der Makro-, Exo- und Mesoebene) und die darin enthaltenen Mikrosysteme mit ihren typischen Lehr-Lernsituationen im Besonderen zu beschreiben. Als Beschreibungsmerkmale für die Mikrosysteme bieten sich nach KRAPP et al. (2006) die pädagogischen Arrangements der typischen Lehr-Lernsituationen einschließlich der thematisierten Inhalte und eingesetzten Methoden sowie darüber hinaus die ggf. darin agierenden Lehrenden und die eingesetzten Medien an. Mit Bezug auf diese Merkmale soll nun nachfolgend eine übergreifende Terminologie zur Beschreibung unterschiedlicher typischer Lehr-Lernsituationen erarbeitet werden. Diese Terminologie soll es ermöglichen, den Prozess der Fahranfängervorbereitung hinsichtlich seines zeitlichen Verlaufs sowie seiner Lehr-Lernformen und Prüfungsformen zu strukturieren.

2.3 Terminologie zur Beschreibung der Fahranfängervorbereitung

2.3.1 Phasen der Fahranfängervorbereitung

Ein erstes Etappenziel bei der Fahranfängervorbereitung im engeren Sinne (d. h. im Kernsystem) besteht darin, eine Fahrerlaubnis zu erwerben, mit der man ohne die obligatorische Mitfahrt einer fahrfahrenen Person (Fahrlehrer oder zugelassener Begleiter) motorisiert am Straßenverkehr teilnehmen darf. Auf die Erreichung dieses Ziels bereitet sich der Fahranfänger in einer ersten Phase des Gesamtprozesses der Fahranfängervorbereitung gezielt vor, indem er sich verkehrsbezogene Wissensgrundlagen und fahrpraktische Fertigkeiten aneignet. Mit der Ausgestaltung dieser ersten Phase der Fahranfängervorbereitung und insbesondere durch die Bereitstellung von wirksamen Vorbereitungselementen (Lehr-Lernformen und Prüfungsformen) wird darüber entschieden, wie sicher der Fahranfänger den Übergang in die selbstständige motorisierte Verkehrsteilnahme meistert. Das herausragende Merkmal dieser Phase ist also die umfassende Vorbereitung des Fahranfängers auf das Selbstständige Fahren im Sinne einer zu bewältigenden Übergangsherausforderung¹⁴. Durch die obligatorische Anwesenheit einer fahrfahrenen Person, sei es ein professioneller Fahrlehrer oder ein Laie (z. B. ein Elternteil),

erfolgt das fahrpraktische Üben in dieser Phase ausschließlich unter unmittelbarer Aufsicht bzw. Supervision; folglich lässt sich diese erste Phase der Fahranfängervorbereitung treffend als „Supervidierte Lernphase“¹⁵ bezeichnen.

Aus dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit betrachtet, stellt der Übergang in die darauffolgende Phase des Selbstständigen Fahrens den zweiten maßgeblichen Bezugspunkt für Verkehrssicherheitsüberlegungen dar, da Fahranfänger in der ersten Zeit des Selbstständigen Fahrens das weitaus höchste Unfallrisiko in ihrer gesamten Fahrkarriere aufweisen („initialer Gefährdungsschwerpunkt“). Dieses Anfangsrisiko nimmt mit dem Zuwachs an fahrpraktischer Erfahrung vergleichsweise schnell ab (GREGERSEN et al., 2000; SCHADE 2001; SAGBERG, 2002; MAYHEW, 2003). Es resultiert grundlegend aus den noch unzureichend entwickelten Fahrfertigkeiten, welche oft die für sicheres Fahren notwendigen Routinen und Automatismen noch nicht umfassen. Darüber hinaus entfallen in dieser Phase die mit einem Begleiter gegebenen Möglichkeiten zur sozialen Kontrolle des Fahranfängers und zu seiner Unterstützung in neuartigen oder unerwarteten Gefahrensituationen. Angesichts der noch bestehenden vor allem kognitiven Fertigungsdefizite („Verkehrssinn“) sehen viele Fahrerlaubnisysteme in dieser ersten Zeit des Selbstständigen Fahrens fahranfängerbezogene Sonderregelungen vor, die darauf ausgerichtet sind, gefährliches Fahrverhalten auszuschalten (z. B. Fahrerlaubnis auf Probe, im Vergleich zu erfahrenen Fahrern strengere Alkoholbegrenzungen, Nachtfahrverbote, Mitfahrerbeschränkungen, Anfängerkennzeichen) und so einen protektiven Verhaltensrahmen für den selbstständigen Fahrerfahraufbau zu konstituieren.

14 Zuweilen wird diese Übergangsherausforderung auch als „Entwicklungsaufgabe“ bezeichnet und damit ein besonders hoher Sozialisationsanspruch unterstellt. Nach HAVIGHURST (1948) entstehen Entwicklungsaufgaben aus dem Zusammenspiel von Reifungsprozessen, kulturellem Druck bzw. gesellschaftlichen Erwartungen sowie individuellen Zielen und Werten. Die erfolgreiche Bewältigung von Entwicklungsaufgaben und der damit verbundene Kompetenzerwerb sind zugleich der Schlüssel dafür, auch nachfolgende Anforderungen bzw. Entwicklungsaufgaben erfolgreich bewältigen zu können.

15 Unter Supervision versteht man im Bereich der beruflichen Aus- und Weiterbildung eine Form der Begleitung, bei der das Handeln eines Akteurs durch eine handlungserfahrene Person beobachtet und der Akteur beraten wird, um seine Handlungsreflexion und Handlungsqualität zu verbessern.

Mit dem Beginn des Selbstständigen Fahrens hat der Führerscheinneuling einerseits bereits unter Beweis zu stellen, dass er den Verkehrsanforderungen gewachsen ist. Andererseits handelt es sich jedoch auch um eine Phase des intensiven Weiterlernens, da er seine Fahrkompetenz durch zunehmende Fahrerfahrung noch wesentlich verbessert; demnach ist diese Phase angemessen als „Selbstständige Lernphase“ zu bezeichnen. Sie endet mit dem Wegfall der protektiven Sonderregelungen für Fahranfänger entsprechend den jeweiligen Regelungen in den unterschiedlichen Systemen der Fahranfängervorbereitung. Für eine ländervergleichende Systembeschreibung ist von Interesse, welche risikobegrenzenden Maßnahmen für die Selbstständige Lernphase jeweils festgelegt sind.

Fasst man die dargestellten Überlegungen zusammen, so lassen sich bei der Fahranfängervorbereitung drei charakteristische Zeitabschnitte unterscheiden, auf die bei der Beschreibung der Systeme Bezug genommen werden kann: eine „Supervidierte Lernphase“, die vor dem Beginn des Selbstständigen Fahrens liegt; eine „Selbstständige Lernphase“, in welcher die Fahranfänger ohne die obligatorische Mitfahrt eines Begleiters selbstständig fahren, jedoch besonderen Fahranfängerregelungen unterliegen; und ein anschließender Zeitraum, in welchem die Fahranfänger eine Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen für Fahranfänger besitzen und für sie dieselben Regelungen gelten wie für erfahrene Fahrer (s. Bild 2).

Mit dieser Einteilung ist eine Stufung nach dem Umfang der erteilten Fahrerlaubnisrechte verbunden. Insgesamt ergibt sich eine dreistufige Grundstruktur, die für die Mehrzahl der heutigen Fahrerlaubnissysteme kennzeichnend ist.

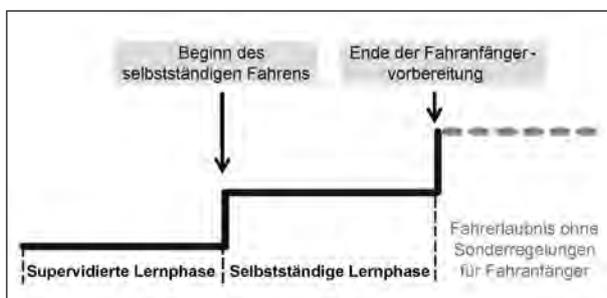


Bild 2: Phasen der Fahranfängervorbereitung

2.3.2 Lehr-Lernformen und Prüfungsformen

Im Prozess der Fahranfängervorbereitung begeben sich die lernenden Fahranfänger schrittweise in eine Vielzahl von Lehr-Lernsituationen (s. Kapitel 2.2.4) und eignen sich so das erforderliche Wissen und Können für die selbstständige Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr an. Diese Lehr-Lernsituationen sind jeweils einzigartig; die Akteure, ihre Aktivitäten und die Lernumgebung unterscheiden sich von Fall zu Fall. Will man das Konstrukt der Lehr-Lernsituationen für eine vergleichende Darstellung von Systemen der Fahranfängervorbereitung nutzen, muss man daher diese Situationsvielfalt reduzieren, verkehrspädagogisch unwesentliche Situationsmerkmale abstrahieren und die hinsichtlich wesentlicher Merkmale einander ähnlichen Lehr-Lernsituationen zu übergeordneten Klassen zusammenfassen, die wir in einer Systembetrachtung als „Vorbereitungselemente“ bezeichnen wollen. Dabei lassen sich unter funktionalen Aspekten zum einen Vorbereitungselemente finden, deren Funktion vorrangig in der Vermittlung bzw. der Aneignung von verkehrsrelevantem Wissen und Können besteht; solche Elemente werden im Folgenden als „Lehr-Lernformen“ bezeichnet. Zum anderen lassen sich Vorbereitungselemente unterscheiden, die dem Nachweis des zur sicheren Verkehrsteilnahme erforderlichen Wissens und Könnens dienen; solche Elemente werden im Folgenden „Prüfungsformen“ genannt.

Die Unterscheidung von Vorbereitungselementen in Lehr-Lernformen und Prüfungsformen erscheint nicht völlig trennscharf, da sich die Aspekte „Lehren/Lernen“ und „Prüfen/Nachweisen“ im pädagogischen Prozess ergänzen: Bei jeder Prüfung werden auch Wissen und Können vermittelt bzw. angeeignet, umgekehrt schließen Vermittlungs- und Aneignungsprozesse in der Regel auch die Überprüfung des Erreichens von Lernzielen ein.

Eine nähere Betrachtung der Lehr-Lernformen und Prüfungsformen in verschiedenen nationalen Systemen der Fahranfängervorbereitung zeigt, dass diese Elemente hinsichtlich ihres Vorkommens und ihrer Funktion sehr ähnlich gehandhabt werden, wobei allerdings hinsichtlich spezifischer Gestaltungsmerkmale Unterschiede bestehen. Beispielsweise gibt es in allen Systemen eine theoretische und eine praktische Fahrerlaubnisprüfung, in der verkehrsbezogenes Wissen bzw. fahrpraktisches Können geprüft werden. Unterschiede finden sich bei der methodischen Ausgestaltung (z. B. bezüg-

lich der Prüfungsdauer und Prüfungsinhalte), bei der zeitlichen Platzierung und bei der didaktischen Einbindung dieser Prüfungsformen in den Prozess der Fahranfängervorbereitung.

Durch das Definieren von grundsätzlich unterscheidbaren Vorbereitungselementen (d. h. Mikrosystemen, s. Kapitel 2.2.3) der Fahranfängervorbereitung und den diesbezüglichen Vergleich zwischen verschiedenen nationalen Systemen lassen sich also Gemeinsamkeiten und Unterschiede auf der Mesoebene (ebd.) herausarbeiten. Dabei können die in einem System jeweils vorhandenen Lehr-Lernformen und Prüfungsformen nicht nur hinsichtlich ihrer Merkmale, sondern auch bezüglich ihrer Anordnung im Verlauf der Fahranfängervorbereitung gekennzeichnet werden. Zu diesem Zweck werden nachfolgend zunächst die verschiedenen grundsätzlich unterscheidbaren Lehr-Lernformen und anschließend die verschiedenen Prüfungsformen definiert, die im vorliegenden Bericht für die Systembeschreibungen herangezogen werden. Bei allen Definitionen werden zur Veranschaulichung charakteristische Beispiele für länderspezifische Ausgestaltungsformen genannt.

„Theorieunterricht“

Mit dem Begriff „Unterricht“ werden Lehr-Lernsituationen beschrieben, in denen planvoll – d. h. mit pädagogischer Absicht und in organisierter Weise – innerhalb eines bestimmten institutionellen Rahmens von professionell tätigen Lehrenden Lernprozesse initiiert, gefördert und erleichtert werden (REINMANN & MANDL, 2006). In Anlehnung an diese allgemeine Definition sollen mit der Lehr-Lernform „Theorieunterricht“ formale Lehr-Lernsituationen in der Fahranfängervorbereitung bezeichnet werden, in denen eine Unterweisung von Fahranfängern vorrangig zu fahr- und verkehrsbezogenen Wissensinhalten (z. B. gesetzliche Grundlagen, Verkehrsregeln, Erkennen und Vermeiden von Gefahrensituationen) durch einen professionell Lehrenden erfolgt. Der Theorieunterricht findet in mehr oder minder großen Gruppen von Fahranfängern statt. Bei der Gestaltung der Lernumgebung können typische Medien (z. B. Präsentationen, filmische Darstellungen) verwendet werden. Es können sowohl instruktive (z. B. Lehrvorträge) als auch diskursive Lehr-Lernmethoden (z. B. Gruppendiskussionen) zum Einsatz kommen. Wesentliche Unterschiede in der länderspezifischen Ausgestaltung des Theorieunterrichts bestehen beispielsweise be-

züglich der Teilnahmepflicht, des vorgeschriebenen Stundenumfangs oder der organisatorischen Einbettung in institutionelle Zusammenhänge (z. B. Kursangebote in allgemeinbildenden Schulen oder Fahrschulen).

„Selbstständiges Theorielernen“

Das „Selbstständige Theorielernen“ ist dadurch gekennzeichnet, dass die Lernaktivität vorrangig durch den Fahranfänger selbst gesteuert wird. Nicht zuletzt durch die Gestaltung der zum Lernen genutzten Medien können die Lernprozesse allerdings auch hier in unterschiedlichem Grad vorkonstruiert sein. Anhand der Medien werden dem Lernenden bestimmte Lehr-Lernmittel (z. B. grafische Darstellungen, Lernkontrollen, Audio-Sequenzen) angeboten; die Anwesenheit eines professionell Lehrenden ist für die Vermittlung von Inhalten jedoch nicht erforderlich. Gleichwohl können professionell Lehrende eine wichtige Rolle übernehmen, etwa durch die Initiierung oder indirekte Anleitung selbstständiger Lernaktivitäten (z. B. Beratung bei der Medienauswahl, Vergabe von Übungs-, Vorbereitungs- und Nachbereitungsaufgaben im formalen Unterricht). Als Medien für das Selbstständige Theorielernen werden häufig Lehrbücher genutzt, in denen fahr- und verkehrsbezogenes Wissen dargestellt ist. Computerlernprogramme ermöglichen interaktive Lehr-Lernarrangements, onlinebasierte Lernangebote die Einbindung des Lernens in Gruppenstrukturen bzw. virtuelle unterrichtliche Strukturen. Länderspezifische Unterschiede bestehen zum Beispiel bezüglich der Angebotsvielfalt und der didaktischen Ausgestaltung bei den bereitgestellten Lehr-Lernmedien.

„Fahrpraktische Ausbildung“

Die „Fahrpraktische Ausbildung“ umfasst vorrangig instruktive Lehr-Lernsituationen, in denen die Vermittlung von anwendungsbezogenen Fertigkeiten (z. B. die Fahrzeugbedienung und das Bewältigen von Verkehrssituationen) durch eine unterweisende Person (z. B. Fahrlehrer, Instruktor, Laienausbilder) erfolgt. Die Fahrpraktische Ausbildung dient in der Regel dem fahrpraktischen Fertigkeitserwerb in Vorbereitung auf die Fahrprüfung. Sie findet überwiegend im öffentlichen Verkehrsraum statt, teilweise aber auch auf begrenzten Übungsgeländen. Als Lehr-Lernmedium dient das unmittelbare Führen eines Fahrzeugs. Unterschiede zwischen Ländern bestehen dahinge-

hend, ob und inwieweit es inhaltliche, didaktische und organisatorische Vorgaben in Form von Lehrplänen und Curricula gibt. Länderspezifische Gestaltungsmerkmale betreffen somit u. a. die Rahmenbedingungen der Fahrpraktischen Ausbildung (z. B. die gesetzlich vorgeschriebene Stundenanzahl, die Monopolstellung professioneller Fahrlehrer bzw. eine mögliche Laienfahrausbildung) oder auch die eingesetzten Lehr-Lernmethoden (z. B. zählen hierzu vor allem das Fahren unter Anleitung der unterweisenden Person, aber auch besondere Formen wie das „kommentierende Fahren“, bei dem der Fahranfänger während des Fahrens seine aktuellen Wahrnehmungen, Gedanken und Handlungsabsichten benennt, oder das „unabhängige Fahren“, bei dem die unterweisende Person dem Fahranfänger Fahrziele statt detaillierter Fahrhinweise vorgibt).

„Fahrsimulationstraining“

Das „Fahrsimulationstraining“ richtet sich auf den Erwerb von Fahrkompetenz in Fahr- und Verkehrssituationen, die in einem so genannten Fahr-Simulator simuliert werden. Als Fahr-Simulator werden meist Fahrzeugattrappen bezeichnet, in denen Fahrabläufe und das Bewegen im Verkehrsraum (z. B. Fahrzeugbedienung, Verkehrsbeobachtung, Fahrzeugpositionierung, Geschwindigkeitsregulation) unter realitätsähnlichen Bedingungen geübt werden. Für die Simulation von Teilaufgaben und den Erwerb bestimmter Teilkompetenzen können aber auch PC-basierte Trainingsmöglichkeiten genutzt werden. Daher wird der Begriff „Fahrsimulationstraining“ nachfolgend auch für einfache PC-gestützte Simulationen verwendet, die aus einem Computer mit entsprechender Software, einem Monitor und ggf. einem Lenkrad bestehen. Das Fahrsimulationstraining stellt, soweit Formen angesprochen sind, die über eine normale PC-Ausstattung hinausgehen, in der Regel einen Bestandteil der formalen Fahrschul-ausbildung dar und findet unter Anleitung einer professionellen einweisenden Person statt. Unabhängig von der technischen Ausstattung des Fahr-Simulators und der damit erreichbaren Komplexität der Fahrsimulation bieten Fahr-Simulatoren dem Fahranfänger die Möglichkeit, spezifische Anforderungen und seltene Ereignisse der motorisierten Teilnahme am Straßenverkehr gefahrlos zu üben und diese beliebig oft zu wiederholen. Weiterhin können beim Fahrsimulationstraining – anders als in der Fahrpraktischen Ausbildung im Realverkehr

– Instruktionen und Rückmeldungen auch visuell gegeben werden (z. B. durch die Vorgabe einer optimalen Spurhaltung auf dem Bildschirm). Der Fahrablauf kann auch aufgezeichnet, im Anschluss an die virtuelle Fahrt nachvollzogen und zum Beispiel mit dem Fahrlehrer diskutiert werden. Länderunterschiede beim Fahr-Simulationstraining bestehen vor allem hinsichtlich der Verbreitung dieser Vorbereitungsform und des Entwicklungsstands von Fahr-Simulationangeboten als Instruktionsmittel.

„Begleitetes Fahrenlernen“

Beim „Begleiteten Fahrenlernen“ können höher entwickelte Fahrkompetenzen im Sinne geübten Fahrens durch einen die Fahrpraktische Ausbildung deutlich übersteigenden Umfang von Fahrten im Realverkehr unter Begleitung eines fahrun- und verkehrserfahrenen Mitfahrers erworben werden. Durch die Längerfristigkeit des vorbereitenden Fahrerfahrungsaufbaus wird gewährleistet, dass vor dem Beginn des Selbstständigen Fahrens bereits ein höheres, stärker durch Fahr-routinen und Automatismen gekennzeichnetes Fertigkeit-niveau erreicht wird. Die Begleitaufgabe sichert, dass der Lernprozess unter risikoarmen Bedingungen stattfindet. Der begleitende Mitfahrer übt seine Tätigkeit nicht auf einer kommerziellen Basis aus – was die längerfristige Begleitung wirtschaftlich überhaupt erst ermöglicht – und wird nicht als Ausbilder im Rahmen eines formalen Ausbildungsverhältnisses tätig. Im Vergleich zu einem professionellen, auf kommerzieller Basis tätigen Fahrlehrer sind seine Aktivitäten nicht durch ein der formalen Fahrausbildung ähnliches didaktisches Vorgehen und formale Regeln gesteuert. In der Praxis ist davon auszugehen, dass das Handeln des Begleiters primär Aufsichtsfunktionen erfüllt und nur gelegentlich instruktive Aspekte im Sinne einer zielgerichteten Einwirkung auf das Lernen des Fahranfängers beinhaltet. Länderunterschiede finden sich insbesondere bei der Zuordnung des Begleiteten Fahrenlernens zur professionellen Fahrausbildung. Dabei lassen sich vor allem drei Möglichkeiten unterscheiden: die Verzahnung von Begleitetem Fahrenlernen und professioneller Fahrschul-ausbildung, die Durchführung des Begleiteten Fahrenlernens nach Abschluss einer formalen Fahrschul-ausbildung und der Verzicht auf konkrete Zuordnungsregelungen.

„Aufbaukurs“

Während sich die Fahrpraktische Ausbildung in der Regel auf die Vermittlung basaler Fahrkompetenzen beschränkt, knüpft ein „Aufbaukurs“ an bereits vorhandene (grundlegende oder umfangreichere) Fahrerfahrungen an. Aufbaukursen ist länderübergreifend gemeinsam, dass vorrangig Einstellungen zur Verkehrssicherheit und zum Umgang mit Gefahren bearbeitet werden, die eine Verhaltensänderung im Sinne einer stärkeren Verantwortungsübernahme bewirken sollen; hierbei können jeweils bestimmte thematische Schwerpunkte gesetzt bzw. ein unterschiedlich breites Spektrum an Kursinhalten einbezogen werden (z. B. Erkennen und Vermeiden von Gefahren, umweltbewusstes Fahren, Einfluss von jugendlichen Mitfahrern). In Aufbaukursen werden meist theoretische Unterrichtseinheiten mit fahrpraktischen Übungsanteilen kombiniert. Dabei werden beispielsweise bei einer Schwerpunktsetzung auf das Gefahrenmanagement bestimmte Gefahrensituationen in entschärfter Form nachgestellt (z. B. Aufprall auf eine Wand aus Wasserfontänen) und die enthaltenen Gefährdungs- und Überforderungsmomente unter Anleitung eines professionell Lehrenden aufgearbeitet. Der inhaltliche Schwerpunkt liegt heute im Unterschied zu früheren Formen des Fahrsicherheitstrainings nicht mehr auf der Bewältigung von Gefahrensituationen¹⁶, sondern auf dem frühzeitigen Erkennen und Vermeiden von Gefahren. Länderunterschiede bestehen bei den Aufbaukursen hinsichtlich der inhaltlichen Ausrichtung, der Freiwilligkeit der Teilnahme (z. B. in Deutschland als freiwilliger Aufbaukurs nach dem Fahrerlaubniswerb) und ggf. dem vorgeschriebenen Zeitpunkt der Teilnahme (z. B. in Österreich als obligatorische „Zweite Phase“ der formalen Fahrausbildung nach dem Beginn des Selbstständigen Fahrens). Auch spezifische Nachschulungsmaßnahmen bei Verkehrsauffälligkeiten nach dem Beginn des Selbstständigen Fahrens mit ihrer schwerpunktmäßigen Bearbeitung von verkehrssicherheitsbezogenen Einstellungen sind den Aufbaukursen zuzuordnen.

„Selbstständiger Fahrpraxiserwerb unter protektiven Regelungen“

Protektive Regelungen für Fahranfänger sind dadurch gekennzeichnet, dass sie die Rahmenbedingungen für die selbstständige motorisierte Teilnahme am Straßenverkehr enger fassen, um die Risikoexposition in einer Phase der Fahrkarriere zu verringern, in der die Fahr- und Verkehrskompetenz noch nicht voll ausgebildet ist und gleichzeitig ein dynamischer, fahrpraktisch bedingter Kompetenzzuwachs stattfindet. Beim „Begleiteten Fahrenlernen“ werden risikoarme Bedingungen vor allem durch die Begleitaufgabe gewährleistet. Nach dem Beginn des Selbstständigen Fahrens wird durch weitere protektive Regelungen ein schützender Verhaltensrahmen geschaffen, etwa durch Nachtfahrverbote und Mitfahrerbeschränkungen, wie sie in den überseeischen GDL-Systemen vorzufinden sind, oder durch besondere Probezeitregelungen, wie sie auch in Europa vielfach anzutreffen sind. Der „Selbstständige Fahrpraxiserwerb unter protektiven Regelungen“ ist als eine eigenständige Lehr-Lernform aufzufassen, da er zu einer substanziellen Verbesserung der Fahrkompetenz führt und eine spezifische institutionelle Ausprägung und Ausprägbarkeit (als gestaltbares Lernsetting) besitzt.

Im Kapitel 2.2.2 wurde bereits darauf hingewiesen, dass sich die Beschreibung der „Fahranfängervorbereitung“ im vorliegenden Bericht aus Praktikabilitätsgründen schwerpunktmäßig auf den Kernbereich fahrerlaubnisbezogener Maßnahmen beschränken muss. Im bestimmten Umfang sollen jedoch auch weiter gefasste Interventionsformen im Kontext der Verkehrssicherheit von Fahranfängern dargestellt werden. Als solche sind die schulische Verkehrserziehung und Verkehrssicherheitskampagnen anzusprechen. In diesen beiden Lehr-Lernformen werden teilweise die gleichen Themen behandelt wie im Theorieunterricht in einer Fahrschule; dies erfolgt jedoch im Rahmen unterschiedlicher didaktischer Möglichkeiten (z. B. im Hinblick auf die Ausführlichkeit und die Möglichkeiten zur Wiederholung und Veranschaulichung), sodass von einem eigenständigen und zusätzlichen Lerngewinn dieser Lehr-Lernformen ausgegangen werden muss. Bei der Ergebnisdarstellung im vorliegenden Bericht beschränkt sich ihre Berücksichtigung aber auf eine exemplarische Auswahl von fahranfängerspezifischen Maßnahmen in ausgewählten Ländern.

¹⁶ Bei diesen Formen des Gefahrentrainings ist beispielsweise an die früher u. a. in Finnland, Schweden und den USA praktizierten und vorrangig auf den Fertigkeitserwerb ausgerichteten „Schleudertrainings“ zu denken (MAYHEW, SIMPSON, WILLIAMS & FERGUSON, 1998; ENGSTRÖM, GREGERSEN, HERNETKOSKI, KESKINEN & NYBERG, 2003).

„Zielgruppenspezifische schulische Verkehrserziehung“

Maßnahmen der schulischen Verkehrserziehung (z. B. in allgemeinbildenden Schulen, Berufsausbildungsstätten) ist gemeinsam, dass mit ihnen – je nach ihrer Verbindlichkeit und inhaltlichen Ausgestaltung – eine breite Gruppe von Verkehrsteilnehmern über lange Zeiträume angesprochen werden kann. So können im Rahmen der schulischen Ausbildung begleitend für einzelne Jahrgangsstufen jeweils altersspezifische Verkehrsthemen (z. B. Verkehrsteilnahme als Radfahrer) behandelt werden. Hierbei besteht auch die Möglichkeit, verkehrsspezifische Themen mit anderen Lerninhalten der schulischen Ausbildung zu verknüpfen. Im Hinblick auf die Fahranfängervorbereitung interessieren solche Maßnahmen, die im Bezug zur motorisierten Teilnahme am Straßenverkehr stehen.

„Zielgruppenspezifische Sicherheitskommunikation“

In vielen Ländern wird versucht, durch Formen der Massenkommunikation das Verhalten von Verkehrsteilnehmern im Allgemeinen und bestimmter Zielgruppen von Verkehrsteilnehmern (z. B. Radfahrer, Fußgänger, Schulanfänger) im Besonderen sicherheitswirksam zu beeinflussen, indem Verkehrssicherheitskampagnen zur Sensibilisierung, Aufklärung und Einstellungsveränderung initiiert und (meist für eine begrenzte Zeitspanne) durchgeführt werden. So wie die Zielgruppen variieren dabei auch die thematisierten Inhalte und die damit verbundenen Verhaltensbereiche (z. B. Einhalten von Geschwindigkeitsbegrenzungen, Alkohol im Straßenverkehr) sowie die genutzten Kommunikationsmittel (z. B. Internet, Plakate) und die gewählten Anspracheformen (z. B. Abschreckung, „Peer To Peer“-Kommunikation). Sicherheitskampagnen setzen sich meist aus verschiedenen konzertierten Maßnahmen zusammen, wozu auch eine im Kampagnenzeitraum erhöhte polizeiliche Kontrolle zur Erfassung ihrer Wirksamkeit gehören kann. In ihrer Gesamtheit stellen Maßnahmen zur Sicherheitskommunikation gewissermaßen eine „Daueraktivität der Gesellschaft“ (GSTALTER, 1988) dar; die Darstellung ausgewählter Maßnahmen für Fahranfänger gehört somit auch zur vorliegenden Beschreibung von Systemen der Fahranfängervorbereitung.

Wie eingangs bemerkt, werden im vorliegenden Kapitel sowohl Lehr-Lernformen als auch Prüfungsformen beschrieben. Den bisher dargestellten Lehr-

Lernformen ist ihre vorrangig kompetenzvermittelnde Funktion gemeinsam. Im Gegensatz dazu erfüllen die nachfolgend dargestellten Prüfungsformen eine vorrangig kompetenzüberprüfende Funktion.

„Wissensprüfung“

In der „Wissensprüfung“ (auch: „Theorieprüfung“, „Theory Test“) ist der Nachweis eines ausreichenden Fahr- und Verkehrswissens zu erbringen. Bisher ist dies meist auf die Überprüfung von Wissen beschränkt, das in den Prüfungsaufgaben in Form von expliziten Aussagen, Regeln und Fakten formuliert ist. Mit Hilfe visueller Medien ist es auch möglich, die Anwendung von Wissen zu überprüfen. Besondere Möglichkeiten bieten dabei multimediafähige Computer, die Fahr- und Verkehrssituationen realitätsnah darstellen und nichtverbale Rückmeldungen von Fahranfängern erfassen und auswerten können. Die letztgenannten Prüfungsansätze sollen jedoch nachfolgend mit der Prüfungsform „Verkehrswahrnehmungstest“ (s. u.) beschrieben werden. Wissensprüfungen können sich auf unterschiedliche Prüfungsmedien stützen; sie werden in mündlicher Form, als „Papier-Bleistift-Test“ oder auch – in neuerer Zeit zunehmend – am Computer durchgeführt. Die Darbietung der Prüfungsaufgaben erfolgt in der Regel mittels standardisierter Aufgabenformate (z. B. Mehrfach-Wahl-Aufgaben, Richtig-Falsch-Aufgaben, Ergänzungsaufgaben). Länderunterschiede bei der Ausgestaltung von Wissensprüfungen bestehen u. a. in der Anzahl der zu bearbeitenden Prüfungsaufgaben, hinsichtlich der Begrenzung der Bearbeitungszeit und bei den eingesetzten Aufgabenformaten.

„Verkehrswahrnehmungstest“

Bei dieser Prüfungsform (auch: „Hazard Perception Test“) stehen die Verkehrswahrnehmung und die Gefahrenerkennung als zu prüfende Inhalte im Vordergrund. Als Prüfungsmethode wird vorrangig ein richtiges Reagieren bzw. eine richtige „Fahrentscheidung“ bei der Darbietung eines Fahr Szenarios gefordert; dabei werden auch nichtverbale Rückmeldungen (z. B. die Reaktionszeit bis zur Vornahme einer Computereingabe) gemessen. Der Computer stellt das wesentliche Medium zur Aufgaben darstellung und zur Reaktionszeiterfassung dar. Länderspezifische Unterschiede bestehen vor allem bezüglich der Anzahl und Vielfalt der zu bearbeitenden Aufgaben, der Form der Präsentation der Verkehrsszenarien (statisch oder dynamisch) sowie

hinsichtlich der Reaktionserfassung (Auswahl einer Handlungsentscheidung, Identifikation eines Gefahrenhinweises) und Reaktionsauswertung (Zeitfenster der Antworteingabe).

„Lernstandseinschätzung“

Die Prüfungsform „Lernstandseinschätzung“ dient vorrangig der Erfassung und Rückmeldung eines erreichten Lernstands. Die Inhalte und Methoden von Lernstandseinschätzungen orientieren sich an den eingesetzten Lehr-Lernformen und den zu erreichenden Lernzielen. Im Rahmen der schulischen Verkehrserziehung und der Fahrschulausbildung (s. o. „Theorieunterricht“, „Fahrpraktische Ausbildung“) stellen sie eine Grundlage für die Gestaltung von anschließenden bzw. aufbauenden Lehr-Lernsituationen dar, indem sie abbilden, welche Lehrziele bereits mit welcher Qualität erreicht wurden. Derartige unterrichtsimmanente Lernstandseinschätzungen finden sich beispielsweise als Kontrollen des verkehrsbezogenen Wissens im Theorieunterricht oder als Fahrübungen mit Nachbesprechung in der Fahrpraktischen Ausbildung. Darüber hinaus werden in einigen Ländern auch Lernstandseinschätzungen angewandt, bei denen sich die gestellten Anforderungen und die darauf bezogenen Rückmeldungen auf das Erreichen von relativ komplexen Lernzielen beziehen und die einen prüfungsähnlichen bzw. prüfungsvorbereitenden Charakter haben. Vergleichbar mit anderen Prüfungsformen kann das erfolgreiche Absolvieren derartiger Lernstandseinschätzungen auch als Voraussetzung für das weitere Voranschreiten im Lernprozess bzw. für den Erwerb einer Fahrerlaubnis in das System der Fahranfängervorbereitung eingebunden sein. Die (Prüfungs-)Methoden, die in verschiedenen Ländern bei solchen komplexen Lernstandseinschätzungen eingesetzt werden, reichen von der teilweisen oder vollständigen Simulation und Auswertung von Prüfungen („Vorprüfungen“) bis hin zu Kombinationen aus einer Fahrprobe und einem Beratungsgespräch („Konsultationen“).

„Fahrprüfung“

Die Prüfungsform „Fahrprüfung“ ist dadurch gekennzeichnet, dass der Fahranfänger ein bestimmtes Fahrfertigkeitsniveau durch das Bedienen und Führen eines Fahrzeugs im Realverkehr nachweisen muss. Das gezeigte Fahrverhalten wird dabei von einem professionellen Fahrerlaubnisprüfer mehr oder minder systematisch beobachtet und be-

wertet, wobei dieser die Prüfungssituation strukturiert und gestaltet, indem er bestimmte Prüfungsinhalte (z. B. Fahrzeugbedienung, Grundfahraufgaben und Fahraufgaben wie das Befahren eines Kreisverkehrs) vorgibt und bestimmte Prüfungsverfahren (z. B. das Fahren nach direkter Anweisung des Prüfers oder das Fahren nach Vorgaben eines Navigationssystems) anwendet. Länderunterschiede finden sich im Standardisierungsgrad der Fahrprüfung (z. B. bei der Festlegung von Anforderungsstandards – d. h. Fahraufgaben, Prüfstrecke und Beobachtungskategorien – sowie von Bewertungs- und Entscheidungskriterien), bei der Prüfungsdauer, bei den prüfungsbeteiligten Personen (z. B. hinsichtlich der Anwesenheit eines Fahrlehrers als verantwortlicher Fahrzeugführer) sowie bei der zeitlichen Platzierung von Fahrprüfungen im Prozess der Fahranfängervorbereitung. Nicht zuletzt unterscheiden sich die Prüfungskonzepte hinsichtlich ihrer prüfungsdidaktischen und lehr-lern-theoretischen Begründung.

Hinsichtlich der Unterscheidung von Lehr-Lernformen und Prüfungsformen bleibt festzuhalten, dass aus Gründen der Praktikabilität und entsprechend dem üblichen Begriffsgebrauch funktionale Aspekte im Mittelpunkt der Abgrenzung stehen müssen. Eine solche funktionale Abgrenzung stößt aber hinsichtlich der erreichbaren begrifflichen Schärfe an Grenzen. Wie eingangs bereits angemerkt, stellen sowohl die Lehr-Lernformen als auch die Prüfungsformen Lehr-Lernsituationen für Fahranfänger dar (s. o.): Einerseits lernen Fahranfänger auch beim Absolvieren von Prüfungen dazu, indem sie auf zuvor angeeignete Wissensbestände und Fertigkeiten zurückgreifen und diese anwenden, festigen und erweitern. Andererseits besitzen Lehr-Lernformen immer auch eine prüfende Komponente, weil sie die Verfügbarkeit von Kompetenzen bei der Lösung von Lernaufgaben aufzeigen. Auch knüpfen die hier beschriebenen Lehr-Lernformen innerhalb des Lernprozesses aneinander an und können sich in bestimmten Aspekten durchaus überschneiden; das Gleiche gilt für die beschriebenen Prüfungsformen. Beispielsweise müssen Ausbildungsinhalte zur Vermittlung sicherheitsrelevanter Einstellungen nicht ausschließlich den Aufbaukursen zugeordnet sein, sondern finden sich in der Regel auch im Theorieunterricht. Ebenso besteht auch in einer Fahrprüfung die Möglichkeit, deklaratives Wissen (z. B. zur erforderlichen Profiltiefe von Reifen) durch mündliche Fragen des Fahrerlaubnisprüfers zu erfassen.

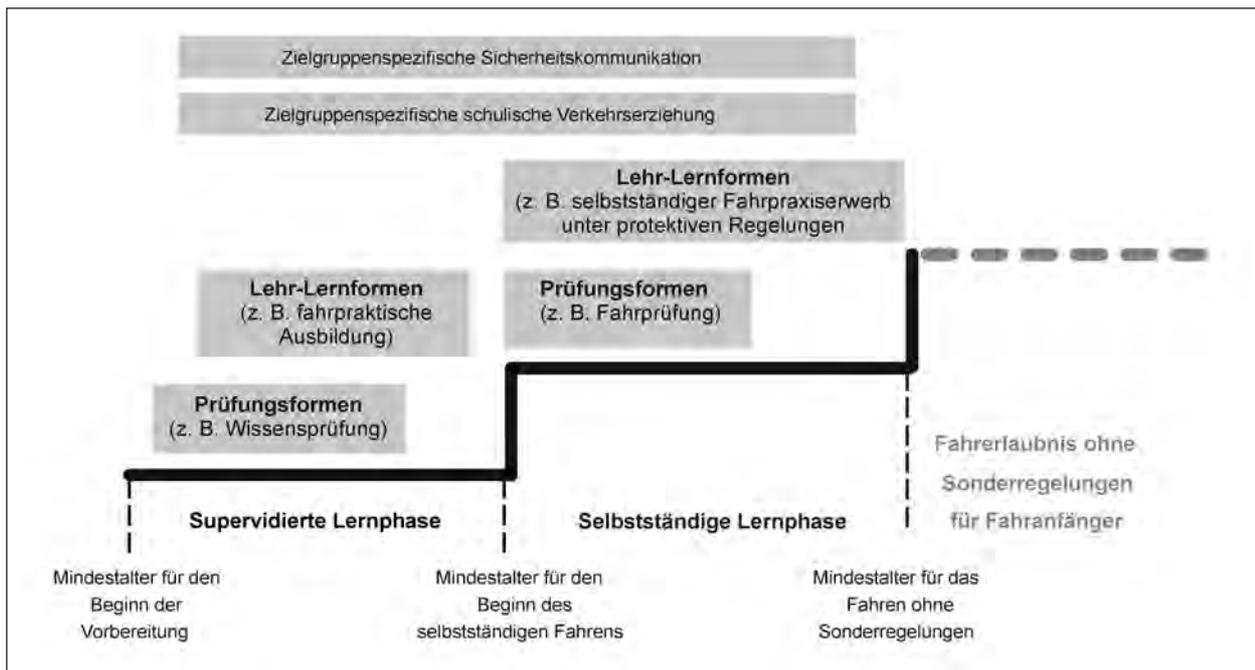


Bild 3: Überblick über die Komponenten von Kernsystemen der Fahranfängervorbereitung

Mit dem hier vorgestellten, auf funktionale Aspekte von Vorbereitungselementen fokussierenden begrifflichen Rahmen sollen nun die nationalen Systeme der Fahranfängervorbereitung sowie vor allem die darin enthaltenen Lehr-Lernformen und Prüfungsformen in ihrer länderspezifischen Ausgestaltung und Anordnung beschrieben und verglichen werden. Wie bei der Eingrenzung des Betrachtungsgegenstandes „Fahranfängervorbereitung“ (s. Kapitel 2.2.2) bereits dargestellt, sollen sich die Beschreibungen vorrangig auf die jeweiligen Kernsysteme der Fahranfängervorbereitung beziehen. Neben den Lehr-Lern- und Prüfungsformen sind dabei weitere, mit ihnen verbundene Elemente und Strukturen wie etwa qualitätssichernde Maßnahmen zu berücksichtigen. Einen schematischen Überblick über die im vorliegenden Projekt berücksichtigten Komponenten dieser Kernsysteme bietet mit Bezug auf die zuvor definierten Phasen der Fahranfängervorbereitung (s. Kapitel 2.3.1) Bild 3.

2.4 Länderauswahl und Datenerhebung

Seit der Veröffentlichung des Forschungsberichts „Fahrausbildung in Europa“ (NEUMANN-OPITZ et al., 1995) der Bundesanstalt für Straßenwesen wurde die Europäische Union von damals 15 auf gegenwärtig 27 Mitgliedstaaten erweitert. Vor dem Hintergrund dieser Erweiterung und der damit ein-

hergegangenen verkehrspolitischen Veränderungen im (gesamt-)europäischen Raum wurden alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union und weitere verkehrsreiche europäische Staaten in die Auswahl der im Projektbericht darzustellenden Länder einbezogen, um ein möglichst vollständiges Bild der Bedingungen und Maßnahmen der Fahranfängervorbereitung in Europa zu erarbeiten.

Angesichts des Ziels einer umfassenden Abbildung unterschiedlicher Systeme der Fahranfängervorbereitung wurden darüber hinaus bei der Länderauswahl auch Fahrerlaubnissysteme in Nordamerika und Australien/Ozeanien berücksichtigt, die dem Konzept des „Graduated Driver Licensing“ folgen. Insgesamt werden im vorliegenden Bericht die Systeme der Fahranfängervorbereitung in 44 Ländern¹⁷ beschrieben. Innerhalb dieser umfangreichen Länderauswahl lassen sich verschiedene Ländergruppen herauslösen, die unter speziellen Gesichtspunkten interessieren. So können vor dem Hintergrund eines relativ hohen Verkehrsaufkommens und hoher Bevölkerungszahlen die großen westeuropäischen Länder Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien

¹⁷ Hierbei handelt es sich im politikwissenschaftlichen Sinne um souveräne Staaten oder um Teil- bzw. Gliedstaaten. Im vorliegenden Bericht wird aus Lesbarkeitsgründen ggf. sowohl für Gesamtstaaten als auch für Gliedstaaten (Bundesstaaten, Provinzen) der Begriff „Land“ verwendet.

und Spanien abgegrenzt werden (als Ländergruppe im Folgenden abgekürzt mit „WEU“). Mit Blick auf den grenzüberschreitenden Verkehr lässt sich die Gruppe der neun unmittelbar an Deutschland angrenzenden Nachbarstaaten betrachten: Fahrer aus unterschiedlichen Fahrerlaubnissystemen nutzen hier in erhöhtem Umfang einen gemeinsamen Verkehrsraum. Daher erscheint es von besonderem Interesse, welche Bedingungen und Maßnahmen der Fahranfängervorbereitung in den Anrainerstaaten Belgien, Dänemark, Frankreich, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen, Schweiz und Tschechien zu finden sind (als Ländergruppe im Folgenden abgekürzt mit „ANR“).

Als eine weitere Ländergruppe lassen sich die Länder mit Stufenführerscheinsystemen kennzeichnen. Die Bedingungen und Maßnahmen der Fahranfängervorbereitung in solchen „GDL-Ländern“ (als Ländergruppe im Folgenden abgekürzt mit „GDL“) beeinflussen stark die gegenwärtige internationale Diskussion zur Fahranfängersicherheit. Zu den im Projekt berücksichtigten GDL-Ländern zählen die australischen Bundesstaaten New South Wales, Queensland und Victoria, die kanadischen Provinzen Nova Scotia, Ontario und Québec sowie die US-Bundesstaaten Kalifornien, Florida und North Carolina.

Nicht zuletzt erscheint die genauere Betrachtung jener Länder von Nutzen, die in der Vergangenheit wesentliche Weiterentwicklungen an ihren Systemen der Fahranfängervorbereitung mit dem Ziel vorgenommen haben, deren Leistungsfähigkeit für die Verbesserung der Fahranfängersicherheit zu erhöhen. Diese reformorientierten Länder (als Ländergruppe im Folgenden abgekürzt mit „ROL“) tragen in besonderer Weise dazu bei, dass sich die Maßnahmenlandschaft weiterentwickelt und innovative Ansätze erprobt und eingeführt werden. Mit Blick auf die Erarbeitung und Erprobung einer Reihe von Reformprojekten in den zurückliegenden zwei Jahrzehnten und die Präsenz in der europäischen Diskussion zur Fahranfängersicherheit wären hier Finnland, Norwegen, Schweden, die Niederlande und Österreich zu nennen.

Für die Datenerhebung wurden bezüglich der definierten Lehr-Lernformen und Prüfungsformen (s. Kapitel 2.3.2) relevante Merkmale bestimmt, die eine aussagefähige Systembeschreibung erlauben. Anhand dieser Merkmale erfolgte eine länderbezogene Erhebung von Informationen. Hierbei konnte

für bestimmte Teilbereiche auf Sekundärquellen (z. B. Befragungsergebnisse, Projektberichte) zurückgegriffen werden, die zunächst ausgewertet und dann hinsichtlich bereits vorhandener Informationen aus anderen Quellen auf Plausibilität und Widerspruchsfreiheit geprüft wurden. Einige der im vorliegenden Projektbericht verarbeiteten Quellen sollen hier kurz aufgeführt werden:

- Für den Teilbereich der Fahrerlaubnisprüfung standen Informationen aus dem Projekt „Theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung in Europa“ zur Verfügung (BÖNNINGER, KAMMLER, STURZBECHER & WAGNER, 2005), das vom Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung (IFK) an der Universität Potsdam im Jahr 2005 durchgeführt wurde.
- Weiterhin konnte auf den Bericht zum „Theory Test Project“ (CIECA, 2009) der CIECA zurückgegriffen werden, der detaillierte Informationen zur theoretischen Fahrerlaubnisprüfung in jenen Ländern enthält, die in der CIECA vertreten sind.
- Für den Teilbereich der Fahrlehrerausbildung stellte die Europäische Fahrlehrer-Assoziation (EFA) den Bericht „Anforderungen an den Fahrlehrerberuf in Europa“ (EFA, 2009) zur Verfügung.

Als weitere Quellen dienten Internetauftritte von Institutionen des Fahrerlaubniswesens (z. B. von zuständigen Ministerien und im Fahrerlaubniswesen tätigen Verbänden und Unternehmen). Nicht zuletzt wurden für eine Vielzahl von Ländern Experten aus den Bereichen der Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung kontaktiert sowie mittels Fragebogens und telefonischer Interviews zu den Gegebenheiten der Fahranfängervorbereitung in ihrem Land befragt.

Bevor nachfolgend die Projektergebnisse dargestellt werden, soll auf mögliche Beschränkungen bei der Interpretation dieser Ergebnisse aufmerksam gemacht werden. Solche Beschränkungen resultieren zum einen aus den bereits im Kapitel 1 angesprochenen fortwährenden Veränderungen und Weiterentwicklungen der einzelnen Systeme der Fahranfängervorbereitung. Diese Veränderungen führen dazu, dass die dargestellten Informationen zwar die Gegebenheiten zum Zeitpunkt der Datenerhebung widerspiegeln, zwischenzeitliche Veränderungen möglicherweise aber nicht enthalten sind. Zum anderen muss sich eine länderüber-

greifende Darstellung von Systemen der Fahranfängervorbereitung auf wesentliche Beschreibungsmerkmale beschränken. Bei den hier dargestellten Informationen handelt es sich somit immer um eine Auswahl, die schließlich auch noch von der Verfügbarkeit von Informationen aus den einbezogenen Ländern mitbestimmt ist.

In der Tabelle 1 werden jene Länder bzw. Institutionen aufgeführt, von denen mittels Expertenbefragungen oder öffentlich zugänglicher Informationen Daten zum System der Fahranfängervorbereitung

erhoben wurden. Zugleich wird angegeben, welchen oben genannten Ländergruppen die Länder angehören. In allen darauf folgenden Übersichtstabellen des vorliegenden Berichts sind die Zeilen mit Länderinformationen jeweils dann grau unterlegt, wenn für sie keine belastbaren Informationen zum entsprechenden Inhalt erfasst werden konnten. Weiterhin wird in den Übersichtstabellen jeweils darauf hingewiesen, wenn bestimmte Vorbereitungselemente (z. B. Begleitetes Fahrenlernen) bei der Fahranfängervorbereitung in einem Land nicht vorgesehen sind.

Land		Gruppe	Institution
D	Deutschland Europa (EU)	WEU	TÜV DEKRA arge tp 21
			Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. (BVF)
E	Spanien Europa (EU)	WEU	Dirección General de Tráfico (DGT)
			Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE)
GB	Großbritannien Europa (EU)	WEU	Driving Standards Agency (DSA)
			Motor Schools Association of Great Britain (MSA)
I	Italien Europa (EU)	WEU	Ministry of Transport
			Unione Nazionale Autoscuole Studi Consulenza Automobilistica (U.N.A.S.C.A.)
F	Frankreich Europa (EU)	WEU/ANR	Institut National de Sécurité Routière et de Recherches (INSERR)
B	Belgien Europa (EU)	ANR	Groepering Van Erkende Ondernemingen Voor Autokeuringen En Rijbewis (GOCA)
			Federatie van Beroepsautorijsscholen van België (FEDERDRIVE)
CH	Schweiz Europa	ANR	Bundesamt für Strassen (ASTRA)
			Schweizerischer Fahrlehrer Verband (SFV)
CZ	Tschechien Europa (EU)	ANR	Ministry of Transport
DK	Dänemark Europa (EU)	ANR	Danish National Police
			Dansk Kørelærere-Union
L	Luxemburg Europa (EU)	ANR	Ministère du Développement durable et des Infrastructures- Département des transports
			Fédération des Maîtres Instructeurs Du Grand-Duché De Luxembourg
PL	Polen Europa (EU)	ANR	Ministerstwo Infrastruktury
			Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego (WORD)
A	Österreich Europa (EU)	ANR/ROL	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT)
			Fachverband der Fahrschulen
NL	Niederlande Europa (EU)	ANR/ROL	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)
			Bond van Automobilhandelaren en Garagehouders (BOVAG)
FIN	Finnland Europa (EU)	ROL	Finnish Vehicle Administration (AKE)
N	Norwegen Europa	ROL	Statens vegvesen
			Autoriserte Trafikkolers Landsforbund (ATL)
S	Schweden Europa (EU)	ROL	Road Traffic Departement – Driving Licence Unit
			Sveriges Trafikkolors Riksförbund (STR)
Zusatzkommentare:			
Angabe ist jeweils die in allen nachfolgenden Tabellen verwendete Länderabkürzung, das Land (bzw. Bundesstaat/Provinz) mit Nennung des Kontinents (ggf. mit Angabe der Zugehörigkeit zur Europäischen Union, Kanada oder den USA) und die Zuordnung zu den interessierenden Ländergruppen (WEU = große westeuropäische Länder, ANR = Anrainer Deutschlands, GDL = Länder mit GDL-System, ROL = Reformorientierte Länder) sowie die Institutionen, aus denen Experten befragt oder von denen öffentlich zugängliche Informationen genutzt wurden.			

Tab. 1: Darstellung aller 44 im Projekt berücksichtigten Länder bzw. Bundesstaaten/Provinzen

Land		Gruppe	Institution
BG	Bulgarien Europa (EU)	-	Ministry of Transport, Information Technology and Communications
CY	Zypern Europa (EU)	-	Department of Road Transport
EST	Estland Europa (EU)	-	Estonian Road Administration Eesti Autokoolide Liit (EAKL)
GR	Griechenland Europa (EU)	-	Ministry of Infrastructure, Transport and Networks
H	Ungarn Europa (EU)	-	National Transport Authority
HR	Kroatien Europa	-	Hrvatski Autoklub (HAK)
IL	Israel Asien	-	Ministry of Transport
IRL	Irland Europa (EU)	-	Road Safety Authority (RSA)
IS	Island Europa	-	Road Traffic Directorate
LT	Litauen Europa (EU)	-	Ministry of Transport and Communications REGITRA
LV	Lettland Europa (EU)	-	Ministry of Transport (CSDD) Latvijas Profesionālo Autoskolu federācija (LPAF)
M	Malta Europa (EU)	-	Malta Transport Authority
P	Portugal Europa (EU)	-	Ministerio da Administração Interna
RO	Rumänien Europa (EU)	-	Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor
RUS	Russland Europa/Asien	-	General-Staatsdepartement für Automobilinspektion (GAI)
SK	Slowakei Europa (EU)	-	Národná asociácia staníc technickej kontroly (STK)
SLO	Slowenien Europa (EU)	-	Ministry of the Interior
TR	Türkei Europa/Asien	-	Ministry of Education
AUS/NSW	New South Wales Australien/Ozeanien	GDL	Roads and Traffic Authority (RTA)
AUS/QLD	Queensland Australien/Ozeanien	GDL	Department of Transport and Main Roads
AUS/VIC	Victoria Australien/Ozeanien	GDL	VicRoads Australian Driver Trainers' Association (ADTA)
CDN/NS	Nova Scotia Nordamerika (Kanada)	GDL	Government of Nova Scotia
CDN/ON	Ontario Nordamerika (Kanada)	GDL	Ministry of Transportation
CDN/QC	Québec Nordamerika (Kanada)	GDL	Société de l'assurance automobile du Québec
NZ	Neuseeland Australien/Ozeanien	GDL	New Zealand Transport Agency (NZTA)
USA/CA	Kalifornien Nordamerika (USA)	GDL	California Department of Motor Vehicles
USA/FL	Florida Nordamerika (USA)	GDL	Florida Department of Highway Safety and Motor Vehicles
USA/NC	North Carolina Nordamerika (USA)	GDL	North Carolina Department of Transportation – Division of Motor Vehicles

Tab. 1: Fortsetzung

3 Systeme der Fahranfänger- vorbereitung im inter- nationalen Vergleich

3.1 Zugangsvoraussetzungen und Rahmenbedingungen

3.1.1 Mindestaltersvorgaben

In den jeweiligen nationalen Gesetzen und Verordnungen zur Fahranfängervorbereitung finden sich rechtliche Vorschriften, die den Zugang zur motorisierten Verkehrsteilnahme regeln sowie den Verlauf und die Dauer des stattfindenden Lernprozesses durch die Festlegung von Rahmenbedingungen beeinflussen. Zu diesen Regelungen gehören Mindestaltersvorgaben für den Beginn bestimmter Abschnitte in diesem Prozess. Neben den Altersvorschriften sind als Zugangsvoraussetzungen noch weitere Eignungskriterien und der finanzielle Aufwand zu berücksichtigen, der mit dem Fahrerlaubniswerb verbunden ist.

Mindestaltersvorgaben für den Beginn bestimmter Abschnitte im System der Fahranfängervorbereitung beziehen sich – je nach den Gegebenheiten des nationalen Systems – meist auf die Anmeldung in einer Fahrschule oder die erforderliche Erteilung einer „Lernfahrerlaubnis“, mit der in Begleitung eines Laien im öffentlichen Verkehrsraum gelernt werden darf. In Deutschland beginnt die Supervidierte Lernphase mit der formalen Fahrausbildung in einer Fahrschule. Diese ist frühestens ab einem Alter von 17 Jahren und sechs Monaten (bzw. bei Teilnahme am Modell „Begleitetes Fahren ab 17“, kurz „BF17“, mit 16 Jahren und sechs Monaten) möglich.

Der Beginn des Selbstständigen Fahrens (d. h. der Übergang von Fahranfängern in die Selbstständige Lernphase) ist in der Regel sowohl an das Erreichen eines bestimmten Mindestalters als auch an das Bestehen bestimmter Prüfungen geknüpft, für deren Ablegen meist ebenfalls Mindestaltersvorgaben bestehen. So beträgt in Deutschland nach § 10 der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) das Mindestalter für die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klasse B 18 Jahre, wobei zuvor eine Wissensprüfung („Theoretische Fahrerlaubnisprüfung“) und eine Fahrprüfung („Praktische Fahrerlaubnisprüfung“) erfolgreich abgelegt werden müssen. Das Ablegen der Wissensprüfung ist gemäß § 16 FeV frühestens drei Monate vor dem Erreichen des Mindestalters von 18 Jahren möglich; das Ablegen der Fahrprü-

fung hingegen frühestens einen Monat vorher – beim „BF17“ sind die Mindestaltersvorgaben für das Ablegen dieser Prüfungen und die Erteilung einer Fahrerlaubnis, die noch nicht zum Selbstständigen Fahren berechtigt, hingegen um ein Jahr heruntersgesetzt. Auch für das Mindestalter, in dem frühestens eine Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen für Fahranfänger erteilt werden kann, bestehen in der Regel nationale rechtliche Vorgaben. So gilt in Deutschland die Fahrerlaubnis auf Probe mit einer Regeldauer von zwei Jahren¹⁸; dieser Zeitraum wird bei bestimmten Verkehrsverstößen auf vier Jahre verlängert.

In Tabelle 2 sind für die im Projekt erfassten Länder die Mindestaltersvorgaben für den Zugang zur Supervidierten Lernphase, für den Eintritt in die Selbstständige Lernphase und für die Erteilung einer Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen dargestellt. Ebenso finden sich dort die Mindestaltersvorgaben für das Ablegen der Wissensprüfung und der Fahrprüfung. Bezüglich der Altersangaben ist anzumerken, dass sich Fahranfänger insbesondere in der Gruppe der GDL-Länder, aber auch in einigen europäischen Ländern zunächst selbstständig auf das Ablegen einer Wissensprüfung vorbereiten, deren Bestehen zur Erteilung einer Lernfahrerlaubnis führt – in solchen Ländern beginnen Fahranfänger demnach bereits vor dem gesetzlich festgelegten Zeitpunkt für die Erteilung einer Lernfahrerlaubnis, sich verkehrsbezogenes Wissen selbstständig anzueignen. Weiterhin ist anhand der Tabelle zu erkennen, dass unterschiedliche Mindestaltersvorgaben innerhalb eines Landes bestehen können (z. B. in Österreich, Estland, Frankreich, Luxemburg, Slowenien und Deutschland). So wie Fahranfänger in Deutschland zwischen dem Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ und einer ausschließlich formalen Fahrausbildung durch einen professionellen Fahrlehrer wählen können, bestehen auch in anderen Ländern Wahlmöglichkeiten zwischen unterschiedlichen Ausbildungsmodellen. Sofern solche Optionen mit unterschiedlichen Mindestaltersvorgaben verbunden sind, ist dies in der Tabelle entsprechend vermerkt. Die Ausgestaltung von Wahlmöglichkeiten und unterschiedlichen Ausbildungsmodellen innerhalb der erfassten Fahranfängervorbereitungssysteme wird an anderer Stelle genauer beschrieben (s. Kapitel 3.2 und Anhang).

¹⁸ Während der „Probezeit“ und grundsätzlich bis zum Alter von 21 Jahren gilt ein absolutes Alkoholverbot.

Land	Gruppe	Mindestaltersvorgaben (in Jahren) für ...				
		... den Beginn der Supervidierten Lernphase	... das Ablegen der Wissensprüfung	... das Ablegen der Fahrprüfung	... den Beginn der Selbstständigen Lernphase	... das Fahren ohne Sonderregelungen für Fahranfänger
D	WEU	16;6 oder 17;6	16;9 oder 17;9	16;11 oder 17;11	18	21 ¹
E	WEU	17	18	18	18	21
GB	WEU	17	17	17	17	19
I	WEU	18	18	18	18	21
F	WEU/ANR	16 oder 17;6	16 oder 17;6	18	18	20 oder 21
B	ANR	17	17	18 oder 18;3	18	20 oder 20;3
CH	ANR	17;10	17;11	18	18	21
CZ	ANR	16;6	18	18	-	18
DK	ANR	17;6	17;11	18	18	21
L	ANR	17 oder 17;6	17 oder 17;6	17;6	18	20
PL	ANR	17;9	18	18	18	19
A	ANR/ROL	16 oder 17;6	17 oder 18	17 oder 18	17 oder 18	20
NL	ANR/ROL	18	18	18	18	23
FIN	ROL	17;6	18	18	18	19;6 - ² 20
N	ROL	16	17;6	18	18	20
S	ROL	16	18	18	18	20
BG	-	17; 9	17;11	18	-	18
CY	-	17;6	18	18	-	18
EST	-	15;6 oder 17;6	16 17;6 oder 17;6	16 17;9 oder 17;9	18	20
GR	-	18	18	18	18	20
H	-	16;6	16;9	17	17	19
HR	-	17;6	17;6	18	18	20
IL	-	16;6	16;6	17	17;3	19
IRL	-	17	17	17;6	-	17;6
IS	-	16	16;10	17	17	18 - ³ 20
LT	-	17	18	18	18	20
LV	-	16	18	18	18	20
M	-	18	18	18	18	21
P	-	17;6	18	18	18	21
RO	-	17;9	18	18	18	19
RUS	-	16	18	18		
SK	-	17	18	18	18	20
SLO	-	16;6 oder 17;6	18	18	18	21
TR	-	18	18	18		
AUS/NSW	GDL	16	16	17	17	20
AUS/QLD	GDL	16	16	17	17	20
AUS/VIC	GDL	16	16	18	18	22
CDN/NS	GDL	16	16	16;3	16;3	18;3
CDN/ON	GDL	16	16	16;8 ⁴ 17;8	16;8	17;8
CDN/QC	GDL	16	16;10	17	17	19
NZ	GDL	15	15	15;6 ⁵ 16;6-17	15;6	16;6-7 ⁶
USA/CA	GDL	15;6	15;6	16	16	18
USA/FL	GDL	14;6	15	16	16	18
USA/NC	GDL	14;6	15	16	16	18

(„-“ = Nicht zutreffend; „Grau unterlegte Zellen“ = Keine Informationen verfügbar; WEU = Große westeuropäische Länder; ANR = Anrainer Deutschlands; GDL = Länder mit GDL-System; ROL = Reformorientierte Länder; Angaben in Jahren und Monaten, z. B. 17;6 = 17 Jahre und 6 Monate; mehrere Mindestaltersvorgaben in einer Zelle sind durch Wahlmöglichkeiten zwischen Ausbildungsmodellen („oder“) bzw. zweifach zu absolvierende Prüfungsformen („|“) im Verlauf der Fahranfängervorbereitung begründet)

Zusatzkommentare: ¹ Absolutes Alkoholverbot bis 21 Jahre; ² Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen nach Teilnahme an Aufbaukurs; ³ Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen nach Teilnahme an „Evaluationsfahrstunde“; ⁴ Absolvieren der ersten Fahrprüfung frühestens mit 16 Jahren und 8 Monaten und der zweiten mit 17 Jahren und 8 Monaten; ⁵ Absolvieren der ersten Fahrprüfung frühestens mit 15 Jahren und 6 Monaten und der zweiten mit 16 Jahren und 6 Monaten; ⁶ Verkürzung der Selbstständigen Lernphase möglich

Tab. 2: Mindestaltersvorgaben

Aus der Tabelle 2 lässt sich entnehmen, dass bei den großen westeuropäischen Ländern (Gruppe „WEU“) der Einstieg in die Supervidierte Lernphase nur in Deutschland und in Frankreich vor dem Alter von 17 Jahren erfolgen kann – sofern Fahranfänger hier das Ausbildungsmodell mit Begleitetem Fahrlernen wählen.

Auch in den Anrainerländern Deutschlands (Gruppe „ANR“) und in den reformorientierten Ländern (Gruppe „ROL“) ist ein so früher Eintritt in die Supervidierte Lernphase nur in wenigen Ländern möglich, und zwar in Tschechien, Österreich (bei Teilnahme am Ausbildungsmodell „L17“), Norwegen und Schweden. In Tschechien stellt der Besuch einer kommerziellen Fahrschule die einzige Möglichkeit des Erwerbs von Fahrfertigkeiten vor dem Selbstständigen Fahren ab frühestens 18 Jahren dar. Die relativ lange Supervidierte Lernphase kann hier nicht für einen längerfristigen Fahrerfahrungsaufbau durch Begleitetes Fahrlernen genutzt werden. In der Gruppe der GDL-Länder (Gruppe „GDL“) bestehen besonders niedrige Altersgrenzen von 16 oder weniger Jahren: So ist die Teilnahme an einem formalen Ausbildungskurs in North Carolina schon mit 14 Jahren und sechs Monaten möglich. In Neuseeland kann der Eintritt in die Supervidierte Lernphase bereits mit 15 Jahren erfolgen. Ihr Beginn ist durch das Absolvieren einer Wissensprüfung gekennzeichnet, deren Bestehen dazu berechtigt, in Begleitung eines Laien oder eines professionellen Fahrlehrers im öffentlichen Verkehr fahren zu lernen; dem Ablegen dieser Wissensprüfung geht in Neuseeland also eine selbstständige Prüfungsvorbereitung voraus.

Über alle Länder betrachtet, finden sich die höchsten Altersgrenzen für den Eintritt in die Supervidierte Lernphase in den europäischen Ländern Griechenland, Italien, Malta, Niederlande und Türkei; hier beträgt das gesetzlich vorgeschriebene Mindestalter für den Beginn der Fahrpraktischen Ausbildung 18 Jahre.

In Tabelle 2 sind auch die national geltenden Mindestaltersvorgaben für den Beginn des Selbstständigen Fahrens (d. h. für den Eintritt in die Selbstständige Lernphase) für die verschiedenen Länder abgebildet. In der Mehrzahl der europäischen Länder ist hier ein Mindestalter von 18 Jahren vorgeschrieben. In den großen westeuropäischen Ländern, in den Anrainerländern Deutschlands und in den reformorientierten Ländern ist ein früherer Beginn des Selbstständigen Fahrens lediglich in

Großbritannien sowie in Österreich (bei Teilnahme am Ausbildungsmodell „L17“) mit 17 Jahren möglich. Hingegen finden sich in den betrachteten außereuropäischen GDL-Ländern überwiegend noch niedrigere Altersgrenzen für den Beginn der Selbstständigen Lernphase (16 Jahre in Kalifornien, North Carolina und Florida). Die niedrigste Altersgrenze für den Beginn der Selbstständigen Lernphase gilt in Neuseeland: Nach einer mindestens sechs Monate dauernden Supervidierten Lernphase in Begleitung eines fahr- und verkehrserfahrenen Erwachsenen können Fahranfänger frühestens mit 15 Jahren und sechs Monaten selbstständig unter protektiven Sonderregelungen fahren.¹⁹

In jenen Ländern, in denen in der Tabelle keine Mindestaltersvorgaben für den Beginn der Selbstständigen Lernphase vermerkt sind (Bulgarien, Irland, Tschechien, Zypern), wird unmittelbar nach dem Ablegen der Fahrprüfung eine Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen für Fahranfänger erteilt. In diesen Ländern sind für Fahranfänger demnach bei Beginn des Selbstständigen Fahrens keine protektiven Regelungen im Sinne einer besonders ausgestalteten Selbstständigen Lernphase vorhanden.

In allen im Projekt erfassten Ländern müssen im Verlauf der Fahranfängervorbereitung eine Wissensprüfung und eine Fahrprüfung abgelegt werden; die Forderung nach dem Nachweis eines ausreichenden verkehrsbezogenen Wissens und fahrpraktischen Könnens stellt eine länderübergreifende Gemeinsamkeit dar.²⁰ Das Ablegen der Wissensprüfung und der Fahrprüfung ist in den nationalen Systemen der Fahranfängervorbereitung immer an bestimmte Mindestaltersvorgaben gebunden. Obwohl das vorgeschriebene Mindestalter für das Ablegen dieser beiden Prüfungen übereinstim-

19 Es ist anzumerken, dass die Regelungen und Vorgaben innerhalb eines Landes altersspezifisch gestaltet sein können. So bestehen gerade in GDL-Systemen bezüglich der Selbstständigen Lernphase oftmals längere Zeitspannen und strengere Sonderregelungen für Jugendliche und junge Erwachsene, während für jene, die erst im Erwachsenenalter mit dem Fahrerlaubniserwerb beginnen, weniger strenge Regelungen gelten (z. B. ist im australischen Bundesstaat Queensland die Dauer der Selbstständigen Lernphase vom Alter abhängig, in dem mit der Fahranfängervorbereitung begonnen wird. Bei Fahranfängern, die älter als 23 Jahre sind, gelten kürzere Zeitspannen). Im vorliegenden Bericht werden jeweils die Bedingungen und Maßnahmen für junge Fahranfänger dargestellt.

20 In einigen Ländern gibt es neben der hier angegebenen Wissensprüfung und Fahrprüfung weitere Prüfungsformen.

men kann, ist in allen dargestellten Systemen zunächst immer das Bestehen einer Wissensprüfung erforderlich, bevor eine Fahrprüfung abgelegt werden kann.

Für den Eintritt in die Selbstständige Lernphase – in der Regel nach erfolgreichem Ablegen der Fahrprüfung – gilt überwiegend ein Mindestalter von 18 Jahren. In einigen Ländern kann die Fahrprüfung dabei schon wenige Wochen vor dem Erreichen des Alters von 18 Jahren abgelegt werden (s. Tabelle 2). Im deutschen Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ legen Fahranfänger die Fahrprüfung bereits bis zu einem Jahr vor dem Erreichen des Alters von 18 Jahren ab. Mit der vorgezogenen Fahrprüfung erwerben sie zwar auch schon zu diesem früheren Zeitpunkt den Status des rechtlich verantwortlichen Fahrzeugführers. In die Selbstständige Lernphase, in der sie auch ohne die Anwesenheit eines fahrfahrenen Begleiters fahren dürfen, treten sie aber erst mit 18 Jahren ein.

Auch in einigen anderen Ländern berechtigt die bestandene Fahrprüfung nicht sofort zum Selbstständigen Fahren: In Israel folgt zunächst eine dreimonatige Zeitspanne, in der ausschließlich in Anwesenheit einer Begleitperson gefahren werden darf. Erst nach dem Ablauf dieser drei Monate (frühestens mit 17 Jahren und drei Monaten) dürfen Fahranfänger beginnen allein zu fahren. In Estland kann eine (hinsichtlich der Prüfungsdauer verkürzte) Fahrprüfung bereits mit 16 Jahren abgelegt werden, wobei auch hier das Bestehen ausschließlich zum Fahren in Begleitung berechtigt und das Selbstständige Fahren erst ab einem Mindestalter von 18 Jahren (und nach dem Ablegen der regulären Fahrprüfung) erlaubt ist.

Die Wissensprüfung und die Fahrprüfung stellen in den meisten der im Projekt betrachteten Länder die einzigen vorgeschriebenen Prüfungen innerhalb des Systems der Fahranfängervorbereitung dar. In einigen Ländern finden sich jedoch darüber hinaus weitere Prüfungsformen, oder eine Wissensprüfung bzw. eine Fahrprüfung müssen im Rahmen der Fahranfängervorbereitung mehr als einmal abgelegt werden. So sind innerhalb der Gruppe der GDL-Länder in Neuseeland und in der kanadischen Provinz Ontario jeweils zwei Fahrprüfungen vorgeschrieben: Die erste Fahrprüfung ist dort beim Übergang in die Selbstständige Lernphase und die zweite beim Übergang zur Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen angesiedelt. Eine weiterführende Betrachtung der verschiedenen Länder hinsichtlich

der Prüfungsformen erfolgt im Kapitel 3.3 sowie in den „Länderprofilen“ im Anhang.

3.1.2 Dauer und Kosten der Fahranfängervorbereitung

Neben den rechtlich verankerten Mindestaltersvorgaben für den Eintritt in die Supervidierte Lernphase und das Ablegen von Prüfungen stellt auch die Gesamtdauer der Fahranfängervorbereitung ein wichtiges Systemmerkmal dar.

Der Prozess der Fahranfängervorbereitung bis zum Erreichen einer Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen für Fahranfänger umfasst in der Mehrzahl der betrachteten Länder eine Supervidierte Lernphase vor dem Beginn des Selbstständigen Fahrens und eine, üblicherweise durch Sonderregelungen ausgestaltete, Selbstständige Lernphase danach. Während die Dauer der Sonderregelungen in der Selbstständigen Lernphase stets rechtlich und damit für alle Fahranfänger verbindlich geregelt ist, wird die Dauer der Supervidierten Lernphase oft nur indirekt durch die gesetzlichen Vorschriften reguliert. Für die Dauer der Supervidierten Lernphase können so mehrere Faktoren eine Rolle spielen, etwa die vorgeschriebene Stundenzahl der formalen Fahrausbildung, die individuell benötigte Zeit für die Aneignung von Fahrfertigkeiten und die Verfügbarkeit finanzieller Mittel für zusätzliche Fahrstunden. Belastbare Angaben über die tatsächliche Dauer der Supervidierten Lernphase lassen sich deshalb meist nicht allein aus den rechtlichen Vorschriften gewinnen; vielmehr müssen diesbezügliche empirische Erhebungen und Expertenschätzungen als zusätzliche Informationsquellen ausgewertet werden.

In einigen nationalen Systemen der Fahranfängervorbereitung bestehen allerdings doch eindeutige Regelungen zur Dauer der Supervidierten Lernphase. Zu nennen sind hier vor allem GDL-Systeme in Nordamerika und Australien/Ozeanien, die Festlegungen zu einer mehrmonatigen Mindestdauer beinhalten.

In Tabelle 3 sind Angaben zur Dauer der Supervidierten Lernphase dargestellt. Angaben auf der Grundlage von Experteneinschätzungen werden durch eine Tilde („~“) gekennzeichnet; auch die vorgeschriebene Dauer für das Fahren unter Sonderregelungen in der Selbstständigen Lernphase ist angegeben. Ergänzend dazu sind die Kosten aufgeführt, die nach Experteneinschätzungen für den

Land	Gruppe	Dauer der ...		Gesamtkosten (in Euro)
		... Supervidierten Lernphase (in Monaten)	... Selbstständigen Lernphase (in Monaten)	
D	WEU	~1,5-3 oder ~8,5-11 ¹	12 ² -24 (36-48) ³	~1.500
E	WEU		36	~900
GB	WEU	~8	24	~1.650
I	WEU		36	
F	WEU/ANR	~6 oder mind. 12 ⁴	36 oder 24	~1.200
B	ANR	~ unter 12 oder ~20	24	~200-300
CH	ANR		36	~1.900-3.200
CZ	ANR	~2	-	~250-320
DK	ANR	Mind. 0,5	36	~1.600-1.900
L	ANR	~4 oder ~12	24	~ Mind. 1.000
PL	ANR		12	~400
A	ANR/ROL	~2 oder ~6	24 ⁵	~1.500
NL	ANR/ROL	~6	60	~1.800
FIN	ROL		18-24	~1.500
N	ROL	~6	24	~1.800-2.400
S	ROL	~3-24	24	~1.350
BG	-	Mind. 0,7	-	~ 250
CY	-		-	
EST	-	Mind. 1,5	24	~600-760
GR	-		24	~700-900
H	-	~2	24	~440
HR	-	~3-6	24	~900-1.000
IL	-		21	
IRL	-	Mind. 6	-	
IS	-	~6-8	12-36	
LT	-		24	~435
LV	-	~1,5 ⁶	24	~500-560
M	-		36	~230
P	-		36	~750
RO	-	Mind. 1	12	
RUS	-			
SK	-		24	~400-800
SLO	-		24	~600-1.000
TR	-			
AUS/NSW	GDL	~15 ⁷	36-48	
AUS/QLD	GDL	Mind. 12	36	
AUS/VIC	GDL	~12-18	48	~570
CDN/NS	GDL	Mind. 3-6	24	
CDN/ON	GDL	Mind. 8-12	8-12	~370
CDN/QC	GDL	Mind. 12	24	~590
NZ	GDL	Mind. 6	12-18	~230
USA/CA	GDL	Mind. 6	12 ⁸	
USA/FL	GDL	Mind. 12	24 ⁹	
USA/NC	GDL	Mind. 12	6-24	

(„-“ = Nicht zutreffend; „Grau unterlegte Zellen“ = Keine Informationen verfügbar; „~“ = Expertenschätzung; „Mind.“ = vorgeschriebene Mindestzeitspannen; WEU = Große westeuropäische Länder, ANR = Anrainer Deutschlands, GDL = Länder mit GDL-System, ROL = Reformorientierte Länder; „oder“ = Wahlmöglichkeiten zwischen Ausbildungsmodellen, die zu unterschiedlichen Zeitspannen der Supervidierten Lernphase führen)

Zusatzkommentare:

¹ Im Modell „BF17“; ² Bei Ablegen der Fahrprüfung mit 17 Jahren im Modell „BF17“; ³ Bei Probezeitverlängerung; ⁴ Im Modell „AAC“; ⁵ Im Modell „L17“ dauert die Probezeit in jedem Fall bis zum 20. Lebensjahr, d. h. ggf. auch länger als 24 Monate. ⁶ Die Mindestdauer für die Fahrschulausbildung liegt bei 5 Wochen. ⁷ Es gelten eine Mindestdauer von 12 und eine Höchstdauer von 36 Monaten. ⁸ 12 Monate bzw. bis zum Erreichen des 18. Lebensjahrs; ⁹ 24 Monate bzw. bis zum Erreichen des 18. Lebensjahrs

Tab. 3: Dauer und geschätzte Gesamtkosten der Fahranfängervorbereitung

einzelnen Fahrerlaubnisbewerber beim Fahrerlaubniserwerb entstehen.²¹ Die angegebenen Kosten können nur eingeschränkt ländervergleichend interpretiert werden: Zum einen fehlt eine Aufgliederung nach den einzelnen Lehr-Lernformen und Prüfungsformen und zum anderen eine Relativierung an den unterschiedlichen wirtschaftlichen Gegebenheiten in den einzelnen Ländern. Eine derart detaillierte Betrachtung war im Rahmen des Projekts nicht möglich.

Aus der Tabelle geht hervor, dass für die Supervidierte Lernphase in den meisten großen westeuropäischen Ländern sowie in den Anrainerländern Deutschlands und in den reformorientierten Ländern keine bestimmte Zeitspanne vorgeschrieben ist (bzw. keine genauen Angaben zur geschätzten oder vorgeschriebenen Dauer vorliegen).

Die längste vorgeschriebene Mindestdauer für die Supervidierte Lernphase ist bei den europäischen Ländergruppen in Frankreich mit 12 Monaten zu finden und bezieht sich auf die Teilnahme am Begleiteten Fahrenlernen. Demgegenüber findet sich in den GDL-Ländern durchgehend eine verbindliche Mindestzeitspanne für die Supervidierte Lernphase, die in den australischen Bundesstaaten New South Wales, Queensland und Victoria, in den US-Bundesstaaten Florida und North Carolina sowie in der kanadischen Provinz Québec mit 12 Monaten vergleichsweise lang ist. In New South Wales sind für die Supervidierte Lernphase eine Mindestdauer von 12 und eine Höchstdauer von 36 Monaten festgelegt; die durchschnittliche Dauer beträgt nach Expertenschätzung 15 Monate.

Auch in Ländern, in denen das Fahrenlernen ausschließlich bei einem professionellen Fahrlehrer zulässig ist, kann eine Mindestdauer für die Supervidierte Lernphase bestehen. Sie dient hier jedoch nicht zur Unterstützung eines längerfristigen Fahrerfahrungsaufbaus, sondern regelt die Verteilung der theoretischen und praktischen Unterrichtseinheiten im Rahmen der formalen Fahrausbildung. So muss sich die Fahrausbildung beispielsweise in Dänemark auf wenigstens zwei Wochen und in Bulgarien auf wenigstens 22 Tage verteilen. In Rumänien muss zwischen dem Beginn der Fahrausbil-

dung und dem Ablegen der Fahrprüfung eine Zeitspanne von wenigstens vier Wochen liegen.

Die Dauer der Sonderregelungen in der Selbstständigen Lernphase liegt in den großen westeuropäischen Ländern zwischen 12 und 48 Monaten. In Deutschland findet sich eine Staffelung nach dem Modell der Fahranfängervorbereitung und dem Deliktgeschehen. Für alle Fahranfänger gilt beim erstmaligen Erwerb einer Fahrerlaubnis der Klassen A1, A, B oder B/E eine zweijährige Probezeit mit Sonderregelungen für Fahranfänger. Sie wird bei Deliktauffälligkeit ab einer bestimmten Schwere auf vier Jahre verlängert. Bei Teilnehmern am Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ beginnt die Probezeit jedoch bereits mit dem Beginn der Begleitphase, sodass sich bei ihnen die Selbstständige Lernphase mit Sonderregelungen für Fahranfänger von 24 Monaten auf bis zu 12 Monate und – für den Fall, dass eine Probezeitverlängerung angeordnet wurde – von 48 Monaten auf bis zu 36 Monate verringern kann. Eine Selbstständige Lernphase, in der Fahranfänger für eine bestimmte Zeitspanne nur unter Sonderregelungen fahren dürfen, findet sich auch in den meisten Anrainerländern Deutschlands. In Polen dauert diese Zeitspanne nur 12 Monate, in Tschechien fehlt sie vollständig. Aus der Gruppe der reformorientierten Länder sind die Niederlande mit einer Zeitspanne von fünf Jahren besonders zu erwähnen. In Finnland können die für 24 Monate geltenden Sonderregelungen der Selbstständigen Lernphase durch die frühzeitige Teilnahme an einem obligatorischen Aufbaukurs („Zweite Fahrausbildungsphase“) um bis zu sechs Monate verkürzt werden. Auch in den meisten GDL-Ländern beträgt die Dauer der Selbstständigen Lernphase zwischen 24 und 36 Monaten, wobei in dieser Ländergruppe der australische Bundesstaat Victoria mit 48 Monaten die längste Dauer vorschreibt. Geringere Zeitspannen finden sich im US-Bundesstaat Kalifornien und in der kanadischen Provinz Ontario mit jeweils 12 Monaten sowie in Neuseeland mit 18 Monaten. In Neuseeland und Ontario besteht zudem die Möglichkeit, diese Zeitspanne durch die Teilnahme an einem formalen Ausbildungskurs in einer Fahrschule auf 12 bzw. 8 Monate zu verkürzen.

Länderübergreifend bleibt festzuhalten, dass sich hinsichtlich der Dauer der Fahranfängervorbereitung und ihrer Phasen (Supervidierte und Selbstständige Lernphase) große Unterschiede zwischen den verschiedenen Ländern – auch innerhalb Europas – feststellen lassen.

21 Die finanziellen Kosten beeinflussen den individuellen Verlauf der Fahranfängervorbereitung (z. B. hängt die Intensität der Prüfungsvorbereitung davon ab, welche Kosten der Fahranfänger trägt; STURZBECHER, GROßMANN, HERMANN, SCHELLHAS, VIERECK & VÖLKEL, 2004).

3.1.3 Eignungsnachweise und Erste-Hilfe-Kenntnisse

Die sichere Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr setzt eine ausreichende Fahreignung²² voraus. Relevante gesundheitliche Beeinträchtigungen müssen sowohl dem Fahrerlaubnisbewerber als auch den für die Fahrerlaubniserteilung zuständigen Behörden bekannt sein und von ihnen berücksichtigt werden (z. B. durch die Auflage, dass ein Fahrzeug nur mit Nutzung einer Sehhilfe gefahren werden darf). Vor allem eine hinreichende Sehfähigkeit stellt eine unabdingbare Voraussetzung für die motorisierte Teilnahme am Straßenverkehr dar. Außerdem sollte gewährleistet sein, dass bestimmte Erkrankungen, die eine sichere Verkehrsteilnahme infrage stellen, ausgeschlossen werden können. Zwischen den betrachteten Ländern bestehen deutliche Unterschiede im Umfang der geforderten Eignungsvoraussetzungen und in der Form, in der sie nachzuweisen sind. So muss die Eignungsuntersuchung in einigen Ländern durch einen anerkannten Arzt erfolgen, während andernorts eine Selbstauskunft zum Gesundheitsstatus hinreichend ist.

In der Tabelle 4 ist im ersten Teil aufgeführt, in welchen Bereichen (Sehen, Hören) Überprüfungen erfolgen müssen; außerdem ist dargestellt, in welcher Form die entsprechenden Nachweise erbracht werden müssen (ärztliche Untersuchung, Selbstauskunft). Wie aus der Tabelle hervorgeht, müssen sich Fahranfänger in den meisten Ländern einem Sehtest unterziehen. Weiterhin lässt sich feststellen, dass in den europäischen Ländern im Unterschied zu den betrachteten GDL-Ländern die erforderlichen Eignungsnachweise meist durch eine ärztliche Untersuchung erbracht werden müssen.

Bei der ärztlichen Untersuchung werden neben der Sehfähigkeit vielfach auch andere Bereiche der gesundheitlichen Eignung überprüft. So umfasst die ärztliche Untersuchung beispielsweise in Spanien neben Tests zum Hör- und Sehvermögen auch die Klärung von unterschiedlichen Krankheitsbildern (z. B. Diabetes, Erkrankungen des Nervensystems, psychische Störungsbilder). In Österreich erfolgen

eine Herz-Kreislauf-Untersuchung und eine neurologische Untersuchung sowie Tests zum Hör- und Sehvermögen und zur Bewegungsfähigkeit des Fahrerlaubnisbewerbers. In Rumänien muss die körperliche und geistige Eignung durch ein ärztliches und durch ein psychologisches Attest bzw. Gutachten belegt werden, und auch in Litauen findet eine psychologische Untersuchung statt. In Griechenland werden die Sehfähigkeit durch einen Augenarzt und die allgemeine gesundheitliche Eignung durch einen Allgemeinmediziner überprüft.

In den meisten GDL-Ländern, aber auch in einigen europäischen Ländern muss anstelle eines ärztlichen Attests zum Nachweis der gesundheitlichen Eignung eine Selbstauskunft abgegeben werden, mit welcher das Vorliegen von physischen oder psychischen Einschränkungen abgefragt wird; eine ärztliche Untersuchung wird meist erst dann erforderlich, wenn aufgrund der Selbstauskunft Zweifel an der physischen oder psychischen Eignung bestehen (z. B. im australischen Bundesstaat Victoria). Eine solche Selbstauskunft beinhaltet in Norwegen auch Angaben zur Sehfähigkeit, während in Irland neben der Überprüfung der Sehfähigkeit in einem Sehtest auch das Abgeben einer Selbstauskunft erforderlich ist. Auch in der Schweiz ist das „Gesuch um die Erteilung eines Lernfahrer- oder Führerausweises“ mit einer Selbstauskunft zu körperlichen Erkrankungen, zur Sehfähigkeit und zu Fahrerfahrungen in anderen Klassen verbunden; zusätzlich müssen sich die Fahrerlaubnisbewerber einem Sehtest unterziehen.

Eine Überprüfung der Sehfähigkeit erfolgt in manchen Ländern auch im Rahmen der Wissensprüfung oder der Fahrprüfung. So muss in Belgien und in der kanadischen Provinz Ontario die hinreichende Sehfähigkeit beim Ablegen der Wissensprüfung nachgewiesen werden. In Frankreich, Großbritannien, den Niederlanden und Zypern muss der Fahrerlaubnisbewerber unmittelbar vor Beginn der Fahrprüfung ein Nummernschild aus einer bestimmten Distanz ablesen, um so dem Fahrerlaubnisprüfer eine hinreichende Sehfähigkeit zu demonstrieren.

Im zweiten Teil der Tabelle 4 sind die Ländervorschriften zur Teilnahme an einem „Erste-Hilfe-Kurs“ dargestellt. Die Teilnahme ist in vielen europäischen Ländern Voraussetzung für die Erteilung einer Fahrerlaubnis. Erste-Hilfe-Kurse werden von privaten oder staatlichen Trägern im Gesundheitswesen angeboten und müssen besucht werden,

²² Es wird hier nicht der psychologische Begriff der Eignung, sondern der fahrerlaubnisrechtliche Eignungsbegriff zugrunde gelegt (vgl. BÖNNINGER & STURZBECHER, 2005); dieser beinhaltet, dass Fahrerlaubnisbewerber bestimmte körperliche und geistige Voraussetzungen erfüllen müssen.

Land	Gruppe	Eignungsnachweise				Erste-Hilfe-Kenntnisse	
		Sehtest	Hörtest	Ärztliche Untersuchung	Selbstauskunft	Teilnahmepflicht an einem Kurs	Unterrichtseinheiten
D	WEU	X	-	-	-	X	8 (je 45 Minuten)
E	WEU	X	X	X	-	-	-
GB	WEU	X	-	-	X	-	-
I	WEU	X	X	X	-	-	-
F	WEU/ANR	X	-	-	-	-	-
B	ANR	X	-	-	X	-	-
CH	ANR	X	-	-	X	X	10 (je 60 Minuten)
CZ	ANR	X	X	X	-	X ¹	6 (je 45 Minuten)
DK	ANR			X	-	X	7
L	ANR	X		X	-	-	-
PL	ANR	X	X	X	-		
A	ANR/ROL	X	X	X	-	X	6
NL	ANR/ROL	X	-	-	X	-	-
FIN	ROL			X	-	-	-
N	ROL	-	-	-	X	X ²	4 (je 45 Minuten)
S	ROL	X	-	X	X	-	-
BG	-	X	X	X	-	X	
CY	-	X	-	-			
EST	-	X	X	X	-	X	16
GR	-	X	-	X	-	-	-
H	-	X	X	X	-	X	
HR	-	X		X	-	X ³	
IL	-	X		X	-	-	-
IRL	-	X	-	-	X	-	-
IS	-	-	-	-	X	-	-
LT	-	X	X	X	-		
LV	-	X	X	X	X	X	15
M	-	X		X	-	-	-
P	-					-	-
RO	-			X	-		
RUS	-						
SK	-	X	X	X	-		
SLO	-	X	X	X	-	X	10
TR	-						
AUS/NSW	GDL	X	-	-		-	-
AUS/QLD	GDL	X	-	-	X	-	-
AUS/VIC	GDL	X	-	-	X	-	-
CDN/NS	GDL	X	-	-	X	-	-
CDN/ON	GDL	X	-	-	X	-	-
CDN/QC	GDL	X	-	-	X	-	-
NZ	GDL	X	-	-		-	-
USA/CA	GDL	X	-	X	-	-	-
USA/FL	GDL	X	X	-	X	-	-
USA/NC	GDL	X	-	-		-	-

(„X“ = Zutreffend, „-“ = Nicht zutreffend; „Grau unterlegte Zellen“ = Keine Informationen verfügbar; WEU = Große westeuropäische Länder; ANR = Anrainer Deutschlands; GDL = Länder mit GDL-System; ROL = Reformorientierte Länder)

Zusatzkommentare:

^{1, 2} Die angegebenen Stunden sind Bestandteil des Ausbildungscurriculums für die formale Fahrausbildung (s. Kapitel 3.2.5).

³ Kenntnisse in Erste-Hilfe-Maßnahmen werden geprüft. Darüber, ob die Aneignung dieser Kenntnisse im Rahmen der vorgeschriebenen formalen Fahrschulausbildung oder bei externen Anbietern erfolgt, liegen keine Angaben vor.

Tab. 4: Eignungsnachweise und Erste-Hilfe-Kenntnisse

bevor mit dem Theorieunterricht bzw. der Fahrpraktischen Ausbildung begonnen werden kann. In einigen Ländern stellen Erste-Hilfe-Kurse auch mehr oder weniger umfangreiche Bestandteile der vorgeschriebenen formalen Fahrschulbildung dar (z. B. in Tschechien). Das Verhalten bei Unfällen und die medizinische Erstversorgung von anderen Verkehrsteilnehmern werden im Rahmen der Fahranfängervorbereitung in sehr unterschiedlicher Weise thematisiert (z. B. in Lehrbüchern, in Tests zum Kursabschluss oder durch entsprechende Fragen in der Wissensprüfung); dies kann in der Tabelle nicht im Detail dargestellt werden.

Betrachtet man die Angaben zur Teilnahme an einem Kurs in Erste-Hilfe-Maßnahmen im Hinblick auf die interessierenden Ländergruppen, so ist bei den großen westeuropäischen Ländern nur in Deutschland eine Kursteilnahme vorgeschrieben. Für die Gruppe der Anrainerländer Deutschlands und bei den reformorientierten Ländern ergibt sich bezüglich der verbindlichen Kursteilnahme ein uneinheitliches Bild. Demgegenüber ist in den GDL-Ländern die Teilnahme an einem Erste-Hilfe-Kurs durchweg nicht vorgeschrieben. In einigen GDL-Ländern werden Fahranfänger mit unmittelbar persönlichen Implikationen des Risikos, im Straßenverkehr tödlich zu verunglücken, konfrontiert. Beispielsweise wird in den US-Bundesstaaten Florida, Kalifornien und North Carolina bei der Beantragung einer Lernfahrerlaubnis auch die Bereitschaft zur Organspende im Falle eines tödlichen Verkehrsunfalls thematisiert und die Möglichkeit gegeben, sich als Organspender registrieren zu lassen.

In Tschechien und Norwegen stellen die in der Tabelle angegebenen Kurse einen Bestandteil der vorgeschriebenen formalen Ausbildung in der Fahrschule dar. So sind beispielsweise in Tschechien im Ausbildungscurriculum zwei Unterrichtseinheiten für die theoretische Vermittlung von Erste-Hilfe-Maßnahmen (im Rahmen des Theorieunterrichts) und vier weitere für die praktische Übung solcher Maßnahmen vorgesehen. Auch in Norwegen beinhaltet das Curriculum den Inhaltsbereich „Erste Hilfe“, der im Rahmen des Theorieunterrichts im Umfang von vier Unterrichtseinheiten behandelt wird.

In Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Lettland, Österreich, Slowenien, Ungarn und in der Schweiz ist die Teilnahme an einem Kurs zu Erste-Hilfe-Maßnahmen bei externen Kursanbietern

(z. B. Rotes Kreuz) außerhalb der Fahrschulbildung vorgeschrieben. In der Schweiz erfolgt die Aneignung entsprechender Kenntnisse und Fähigkeiten im Rahmen eines sog. „Nothelferkurses“. Dieser besteht aus fünf Lektionen (zu je zwei Stunden à 60 Minuten) und thematisiert Sofortmaßnahmen am Unfallort wie beispielsweise die Sicherung der Unfallstelle, die Alarmierung der Rettungskräfte und die Durchführung lebensrettender Maßnahmen zur Erhaltung der lebenswichtigen Körperfunktionen bis zum Eintreffen ärztlicher Hilfe (z. B. die richtige Lagerung verletzter Personen, die Beatmung bei Atemstillstand, das Verhalten bei schweren Blutungen und die Grundlagen der Herzmassage). In Deutschland umfasst ein entsprechender Kurs zu „Lebensrettenden Sofortmaßnahmen“ vier Doppelstunden zu je 90 Minuten.

In Ungarn und Kroatien stellen Erste-Hilfe-Maßnahmen einen eigenen Prüfungsgegenstand dar. Beispielsweise werden die diesbezüglichen Kenntnisse und Fähigkeiten in Ungarn durch das Ungarische Rote Kreuz im Rahmen einer „Erste-Hilfe-Prüfung“ mit theoretischen und praktischen Prüfungsanteilen geprüft.

3.2 Lehr-Lernformen in der Fahranfängervorbereitung

3.2.1 Überblick

Unterschiedliche Lehr-Lernformen und Prüfungsformen bilden die „Bausteine“ bzw. Systembestandteile von Systemen der Fahranfängervorbereitung. Die lehr-lerntheoretisch begründete Abgrenzung und allgemeine Beschreibung von typischen Bausteinen unter funktionalen und institutionellen Gesichtspunkten im Kapitel 2.3.2 stellen den ersten Schritt für die vergleichende Darstellung der nationalen Systeme der Fahranfängervorbereitung im vorliegenden Bericht dar. Auf dieser Grundlage sollen nun die in den verschiedenen Ländern praktizierten Vorbereitungsformen in einem zweiten Schritt bezüglich ihrer landesspezifischen rechtlichen und fachlichen Ausgestaltung genauer beschrieben sowie hinsichtlich ihrer Kombination und ihres Zusammenwirkens analysiert werden.

Als Lehr-Lernformen wurden im Kapitel 2.3.2 diejenigen Systemelemente ausgewiesen, die der Vermittlung bzw. der Aneignung von Fahr- und Verkehrskompetenz dienen (zu den Prüfungsformen s. Kapitel 3.3); dazu zählen:

- Theorieunterricht,
- Selbstständiges Theorielernen,
- Fahrpraktische Ausbildung,
- Fahrsimulationstraining,
- Begleitetes Fahrenlernen,
- Aufbaukurse und
- Selbstständiger Fahrpraxiserwerb unter protektiven Regelungen.

Als weiter gefasste Formen der Vorbereitung von Fahranfängern wurden zudem benannt:

- zielgruppenspezifische schulische Verkehrserziehung und
- zielgruppenspezifische Sicherheitskommunikation.

Bevor in den nachfolgenden Kapiteln die länder-spezifische Ausgestaltung dieser Lehr-Lernformen genauer betrachtet wird sowie länderübergreifende Gemeinsamkeiten und Unterschiede dargestellt werden, wird in Tabelle 5 ein Gesamtüberblick gegeben. Dabei werden Lehr-Lernformen berücksichtigt, die rechtlich vorgeschrieben sind, in nennenswertem Umfang – auch als fakultative Lehr-Lernformen – genutzt werden oder in anderer bedeutsamer Weise in das System eingebunden sind (z. B. durch die Förderung der freiwilligen Nutzung mittels Anreizen).

Im Hinblick auf die Unterscheidung von formalen und informellen Lehr-Lernformen (s. Kapitel 2.2.4) ist anzumerken, dass sich diese in unterschiedlicher Weise ergänzen. Dies betrifft beispielsweise die grundsätzliche Möglichkeit, sich zusätzlich zum Theorieunterricht in einer Fahrschule (formale Lehr-Lernform) durch Selbstständiges Theorielernen (informelle Lehr-Lernform) verkehrsbezogenes Wissen anzueignen. Auch die Fahrpraktische Ausbildung durch einen professionellen Fahrlehrer stellt in vielen Ländern nur eine Form des initialen Fahrpraxiserwerbs dar. An ihrer Stelle oder in Ergänzung zu ihr erfolgt eine fahrpraktische Erstausbildung häufig auch unter Anleitung von fahrfahrenen Laien („Lay training“).

Während für das formale Lehren und Lernen im Rahmen einer (verpflichtenden) professionellen Fahrschulausbildung umfassende Vorgaben hinsichtlich der Inhalte, der Methoden und des Ausbil-

dungsumfangs bestehen, sind für informelle Lehr-Lernformen gerade die bestehenden Freiheitsgrade bei ihrer Nutzung kennzeichnend. Dennoch zeigt sich, dass auch für informelle Lehr-Lernformen wie das Begleitete Fahrenlernen Vorgaben zur Nutzungsdauer oder Fahrleistung bestehen können und daraus für sie ein hoher Verbindlichkeitsgrad resultiert; dies trifft grundsätzlich auch auf den Selbstständigen Fahrpraxiserwerb unter protektiven Regelungen insofern zu, dass diese informelle Lehr-Lernform durch eine rechtlich verankerte Nutzungsdauer und protektive Vorkehrungen gekennzeichnet ist. In der Tabelle 5 ist für die Lehr-Lernformen angegeben, ob sie ein fakultativer oder obligatorischer Bestandteil des jeweiligen Systems der Fahranfängervorbereitung sind. Weiterhin ist ausgewiesen, in welchen Ländern Fahranfänger zwischen unterschiedlichen Ausbildungsmodellen wählen können (z. B. Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Österreich) und durch welche Lehr-Lernformen diese Modelle bestimmt sind. Die „Zielgruppenspezifische schulische Verkehrserziehung“ und die „Zielgruppenspezifische Sicherheitskommunikation“ wurden als weiter gefasste Interventionsformen im Projekt nur exemplarisch für einige Länder erfasst. In der Tabelle sind sie nicht aufgeführt; sie werden jedoch hinsichtlich ihrer Funktion als charakteristische Vorbereitungselemente anhand von Beispielen in den Kapiteln 3.2.10 und 3.2.11 dargestellt.

Die Tabelle 5 dient lediglich einer vergleichenden Übersichtsdarstellung – detaillierte länderbezogene Systembeschreibungen („Länderprofile“), die neben den Lehr-Lernformen auch die Prüfungsformen und Rahmenbedingungen der Fahranfängervorbereitung sowie die Maßnahmen zu ihrer Qualitätssicherung beinhalten, finden sich im Anhang. Aus dem ersten Teil der Tabelle 5 geht hervor, welche Lehr-Lernformen in den einzelnen Ländern jeweils vertreten sind und welchen Verbindlichkeitsgrad (obligatorisch/fakultativ) sie haben. Im zweiten Teil sind für jedes Land die Kombination bzw. Anordnung der Lehr-Lernformen sowie ihre Zuordnung zur Supervidierten und Selbstständigen Lernphase beschrieben. Hierbei werden auch die zentralen Aufgabenstellungen bzw. „Hauptmerkmale“ der Systeme skizziert, indem relevante strukturelle Aspekte wie die Stufung des Zugangs zu vollen Fahrerlaubnisrechten und die Dauer des Fahrkompetenzerwerbs (Kurzform vs. Langform) sowie inhaltliche Aspekte von Lehr- und Lernzielen (Erwerb von grundlegender Fahrkompetenz und Fahrexper-

Land	Gruppe	Theorie- unter- richt	Selbst- Theorie- lernen	Fahrpr. Aus- bildung	Fahr- simula- tionstr.	Begl. Fahren- lernen	Aufbau- kurse	Selbst- Fahrpr.- erwerb	Hauptmerkmale
D	WEU	X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)	-	-	X (Fak.), N* (Obl.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • obl. Nutzung formaler Fahrschulung (Theorie u. Praxis) • ausschließlich prof. Fahrausbildung bei FE-Erwerb ab 18 J. • erweiterte fahrpraktische Vorbereitung nur bei Teilnahme am Modell BF17 (nach obl. Fahrschulung) möglich Selbstständige Lernphase: • protektive Regelungen für 24 Mte. (bzw. bis 21 J.) • obl. Nachschulung bei Verkehrsauffälligkeit • fak. Kursangebote
D „BF17“ ¹		X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)	-	X (Fak.)	X (Fak.), N* (Obl.)	X (Obl.)	
E	WEU	X (Fak.)		X (Fak.)		X (Fak.)	X (Fak.), N* (Fak.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • freie Wahl der Lehr-Lernformen (prof. Fahrausbildung, Laienausbildung, ...) • Nutzung formaler Fahrausbildung ist vorherrschend, Laienausbildung wird kaum praktiziert Selbstständige Lernphase: • protektive Regelungen für 36 Mte. • fak. Nachschulung zum Punkteabbau • fak. Kursangebote
GB	WEU	-	X (Fak.)	X (Fak.)	-	X (Fak.)	X (Fak.), N* (Fak.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • freie Wahl der Lehr-Lernformen (prof. Fahrpr. Ausbildung, Laienausb., ...) • Nutzung von Laienausb. neben prof. Fahrpr. Ausbildung üblich • Selbstst. Theorielernen vorherrschend, Theorieunterricht wird nicht praktiziert • Option für Langform der fahrpr. Vorbereitung (ohne bes. Modell des Begl. Fahrenlernens) Selbstständige Lernphase: • prot. Regelungen für 24 Mte. • fak. Aufbaukurs („Pass Plus“) • fak. Nachschulung
I	WEU	X (Fak.)		X (Fak.)		X (Fak.)	N* (Fak.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • freie Wahl der Lehr-Lernformen (prof. Fahrausbildung, Laienausbildung, ...) • Option für Langform der fahrpr. Vorbereitung (Lern-FE für 6 Mte.) • Nutzung formaler Fahrausbildung ist vorherrschend Selbstständige Lernphase: • protektive Regelungen für 36 Mte. • fak. Nachschulung zum Punkteabbau
F	WEU/ANR	X (Fak.)	X (Fak.)	X (Fak.)	-	-	X (Fak.), N* (Obl.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • verpflichtende Teilnahme an schulischer Verkehrserziehung • freie Wahl der Lehr-Lernformen (prof. Fahrausbildung, Laienausbildung,...) • Nutzung formaler Fahrausbildung (Theorie und Praxis) ist vorherrschend • Langformen der fahrpraktischen Vorbereitung für alle Fahranfänger möglich (Laienausbildung o. Modelle des Begleiteten Fahrenlernens „AAC“, „Conduite supervisée“) Selbstständige Lernphase: • protektive Regelungen für 24 oder 36 Mte. • obl. Nachschulung bei Verkehrsauffälligkeit • fak. Kursangebote
F „AAC“ ²		X (Fak.)	X (Fak.)	X (Fak.)	-	X (Obl.)	X (Fak.), N* (Obl.)	X (Obl.)	
B „36M“	ANR	X (Fak.)	X (Fak.)	X (Fak.)	-	X (Fak.)	X (Fak.), N* (Fak.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • freie Wahl der Lehr-Lernformen (prof. Fahrpr. Ausbildung, Laienausbildung, ...) • Option für Langform der fahrpr. Vorbereitung im Modell 36M (Lern-FE für 3-36 Mte.) • verpflichtende formale Fahrausbildung (Praxis) nur im Modell 18M (Lern-FE für 3-18 Mte.) Selbstständige Lernphase: • protektive Regelungen für 24 Mte. • fak. Aufbaukurs („On The Road“-Kurs) • fak. Nachschulung bei Verkehrsauffälligkeit
B „18M“		X (Fak.)	X (Fak.)	X (Obl.)	-	X (Fak.)	X (Fak.), N* (Fak.)	X (Obl.)	
CH	ANR	X (Obl.)	X (Fak.)	X (Fak.)		X (Fak.)	X (Obl.), N* (Fak.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • obl. formale Fahrschulung (Theorie: „Verkehrskundeunterricht“) • freie Wahl der Lehr-Lernformen (prof. Fahrpr. Ausb., Laienausb.) • verbundene Nutzung von Laienausb. neben prof. Fahrschulung • Option für Langform der fahrpr. Vorbereitung für alle Fahranfänger (Lern-FE für 24 Mte.) Selbstständige Lernphase: • prot. Regelungen für 36 Mte. • obl. Aufbaukurs für alle Fahranfänger • fak. Nachschulung
CZ	ANR	X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)	X (Fak.)	-		-	Supervidierte Lernphase: • ausschließlich obl. formale Fahrschulung zulässig (Theorie u. Praxis, optional zum Teil am Fahrsimulator) • keine erweiterte fahrpr. Vorbereitung (Laienausbildung, Begl. Fahrenlernen) möglich Selbstständige Lernphase: • keine Sonderregelungen nach FE-Erteilung
DK	ANR	X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)		-	N* (Obl.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • ausschließlich obl. formale Fahrschulung zulässig (Theorie und Praxis) • keine erweiterte fahrpraktische Vorbereitung (Laienausbildung, Begl. Fahrenlernen) möglich Selbstständige Lernphase: • protektive Regelungen für 36 Mte. • obl. Nachschulung bei Verkehrsauffälligkeit
L	ANR	X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)	-	-	X (Obl.), N* (Fak.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • obl. Nutzung formaler Fahrschulung (Theorie und Praxis) • ausschließl. prof. Fahrausbildung bei FE-Erwerb ab 18 J. • erweiterte fahrpr. Vorbereitung vor selbstst. Fahren nur bei Modell „CA“ (ab 17J., nach formaler Fahrschulung) Selbstständige Lernphase: • protektive Regelungen für 24 Mte. • obl. Aufbaukurs für alle Fahranfänger • fak. Nachschulung bei Verkehrsauffälligkeit
L „CA“		X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)	-	X (Fak.)	X (Obl.), N* (Fak.)	X (Obl.)	
PL	ANR	X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)		-	N* (Fak.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • ausschließlich obl. formale Fahrschulung (Theorie und Praxis) zulässig • keine erweiterte fahrpr. Vorbereitung (Laienausbildung, Begl. Fahrenlernen) möglich Selbstständige Lernphase: • protektive Regelungen für 12 Mte. • fak. Nachschulung bei Verkehrsauffälligkeit
A	ANR/ROL	X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)	-	-	X (Obl.), N* (Obl.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • obl. formale Fahrschulung (Theorie und Praxis) • erweiterte fahrpr. Vorbereitung (nach obl. Fahrschulung) im Modell L17 sowie durch Laienausbildung („Duale Ausbildung mit Übungsfahrten“) möglich Selbstständige Lernphase: • protektive Regelungen für 24 Mte. • obl. Aufbaukurs für alle Fahranfänger • obl. Nachschulung bei Verkehrsauffälligkeit
A „L17“		X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)	-	X (Obl.)	X (Obl.), N* (Obl.)	X (Obl.)	

(„N“ für Nachschulungsmaßnahmen in Folge von Verkehrsauffälligkeit; „FE“ = Fahrerlaubnis; „J.“ = Jahre; „Mte.“ = Monate; „Std.“ = Stunden; „X“ = Zutreffend; „-“ = Nicht zutreffend; „Gru unterlegte Zellen“ = Keine Informationen verfügbar; „(Obl.)“ = Obligatorische Lehr-Lernform; „(Fak.)“ = Fakultative Lehr-Lernform; WEU = Große westeuropäische Länder; ANR = Anrainer Deutschlands; GDL = Länder mit GDL-System; ROL = Reformorientierte Länder)

Zusatzkommentare:
¹ Begleitetes Fahren ab 17; ² „Apprentissage anticipé de la conduite“ als altersunabhängiges Modell des Begleiteten Fahrenlernens mit Beginn frühestens ab 16 Jahren und einer Mindestzeitspanne von 12 Monaten, eine weitere Form des Begleiteten Fahrenlernens stellt seit 2010 das „Conduite supervisée“ für Fahranfänger über 18 Jahren dar, bei dem nach dem Ablegen der Wissensprüfung und dem Absolvieren einer professionellen fahrpraktischen Ausbildung im Umfang von 20 Stunden in Begleitung eines fahrerfahrenen Laien gefahren werden darf. Hierbei ist eine Mindestzeitspanne von 3 Monaten und eine Fahrleistung von mindestens 1.000 Kilometern vorgeschrieben, außerdem muss ein „pädagogisches Treffen“ mit dem Fahrlehrer vor Beginn und während der Begleitphase erfolgen. ³ Es besteht keine rechtliche Teilnahmevorschrift für eine Fahrschulung, aber das Fahrenlernen unter Anleitung von Laien ist nicht erlaubt; ⁴ Für die obligatorische Fahrausbildung in der Supervidierten Lernphase gibt es zwei Optionen: Es kann an einem „Defensive Driving Course“ (6 Stunden) oder an einem „Driver Training Course“ (25 Stunden Theorieunterricht und 10 Stunden fahrpraktische Ausbildung) teilgenommen werden. Letzterer führt zur Verringerung der Supervidierten Lernphase um 3 Monate.

Tab. 5: Lehr-Lernformen im Überblick

Land	Gruppe	Theorie- unter- richt	Selbst- Theorie- lernen	Fahrpr. Aus- bildung	Fahr- simu- lationstr.	Begl. Fahren- lernen	Aufbau- kurse	Selbst- Fahrpr- erwerb	Hauptmerkmale
NL	ANR/ROL	X (Fak.)	X (Fak.)	X (Fak.)	X (Fak.)	-	N* (Obl.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Fahrpr. Ausbildung ausschließlich durch prof. Fahrlehrer ³ und durch Übungsmöglichkeiten am Fahrsimulator • keine erweiterte fahrpr. Vorbereitung (Laienausbildung, Begl. Fahrenlernen) möglich Selbstständige Lernphase: • prot. Regelungen für 60 Mte. • obl. Nachschulung bei Verkehrsauffälligkeit
FIN	ROL	X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)	X (Fak.)	X (Fak.)	X (Obl.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Fahrausbildung in Fahrschule oder ausschließl. durch Laien, Kombination nicht zulässig • Nutzung formaler Fahrausbildung (Theorie u. Praxis) vorherrschend • Ausbildung z. T. am Fahrsimulator möglich Selbstständige Lernphase: • prot. Regelungen für 18-24 Mte. • obl. Aufbaukurs für alle Fahranfänger
N	ROL	X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)	-	X (Fak.)		X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • obl. formale Fahrschulausbildung (Theorie und Praxis) • überwiegende Nutzung von Laienausbildung und Begleiteten Fahrenlernen neben prof. Fahrpr. Ausbildung • Selbstständige Lernphase: • protektive Regelungen für 24 Mte.
S	ROL	X (Fak.)	X (Fak.)	X (Fak.)	-	X (Fak.)		X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • freie Wahl der Lehr-Lernformen (prof. Fahrausbildung, Laienausb., ...) • verbreitete Nutzung von Laienausb. und Begl. Fahrenlernen neben prof. Fahrausbildung • obl. Sicherheitskurs am Ende der Supervidierten Lernphase Selbstständige Lernphase: • prot. Regelungen für 24 Mte.
BG	-	X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)		-	N* (Fak.)	-	Supervidierte Lernphase: • ausschließlich obl. formale Fahrschulausbildung (Theorie und Praxis) zulässig • keine erweiterte fahrpr. Vorbereitung (Laienausbildung, Begl. Fahrenlernen) möglich Selbstständige Lernphase: • keine Sonderregelungen nach FE-Erteilung • fak. Nachschulung bei Verkehrsauffälligkeit
CY	-	X (Fak.)	X (Fak.)	X (Fak.)		X (Fak.)	-	-	Supervidierte Lernphase: • freie Wahl der Lehr-Lernformen (prof. Fahrpr. Ausbildung, Laienausbildung, ...) • Option für Langform der fahrpr. Vorbereitung (ohne bes. Modell des Begl. Fahrenlernens) Selbstständige Lernphase: • keine Sonderregelungen nach FE-Erteilung
EST	-	X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)		-	X (Obl.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: obl. formale Fahrschulausbildung (Theorie und Praxis) • Optional Laienausbildung bzw. Begleitetes Fahrenlernen nach formaler Fahrschul- ausbildung und nach Ablegen einer speziellen Prüfung
EST	-	X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)		X (Fak.)	X (Obl.)	X (Obl.)	Selbstständige Lernphase: • protektive Regelungen für 24 Mte. • obl. Aufbaukurs für alle Fahranfänger
GR	-	X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)	-	-	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • ausschließlich obl. formale Fahrschulausbildung (Theorie und Praxis) zulässig • keine erweiterte fahrpr. Vorbereitung (Laienausbildung, Begl. Fahrenlernen) möglich Selbstständige Lernphase: • protektive Regelungen für 24 Mte.
H	-	X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)	-	-	X (Fak.), N* (Obl.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • ausschließlich obl. formale Fahrschulausbildung (Theorie und Praxis) zulässig • keine erweiterte fahrpr. Vorbereitung (Laienausbildung, Begl. Fahrenlernen) möglich Selbstständige Lernphase: • protektive Regelungen für 24 Mte. • obl. Nachschulung bei Verkehrsauffälligkeit • fak. Kursangebote
HR	-	X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)	-	-	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • ausschließlich obl. formale Fahrschulausbildung (Theorie und Praxis) zulässig • keine erweiterte fahrpr. Vorbereitung (Laienausbildung, Begl. Fahrenlernen) möglich Selbstständige Lernphase: • protektive Regelungen für 24 Mte.
IL	-	X (Fak.)	X (Fak.)	X (Obl.)		X (Obl.)		X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • obl. formale Fahrpraktische Ausbildung • verlängerte fahrpraktische Vorbereitung durch Begleitetes Fahrenlernen für alle Fahranfänger (für mindestens 3 Mte. nach FE-Erwerb) Selbstständige Lernphase: • protektive Regelungen für 21 Mte.
IRL	-	X (Fak.)	X (Fak.)	X (Obl.)		X (Fak.)		-	Supervidierte Lernphase: • obl. prof. Fahrausbildung (Praxis) • Nutzung von Laienausbildung und Begleiteten Fahrenlernen neben prof. Fahrpr. Ausbildung vorherrschend • Option für Langform der fahrpr. Vorbereitung für alle (Lern-FE für 6-24 Mte.) Selbstständige Lernphase: • keine Sonderregelungen nach FE-Erteilung
IS	-	X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)	-	X (Fak.)	X (Fak.), N* (Obl.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • obl. formale Fahrschulausbildung (Theorie und Praxis) • Option für verlängerte fahrprak. Vorbereitung für alle Fahranfänger (nach Beginn der formalen Fahrschulausbildung) Selbstständige Lernphase: • prot. Regelungen für 12-36 Mte. • obl. Aufbaukurs bei Verkehrsauffälligkeit • fak. Kursangebote
LT	-	X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)	-	X (Fak.)	N* (Obl.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • obl. formale Fahrschulausbildung (Theorie und Praxis) • Option für verlängerte fahrprak. Vorbereitung für alle Fahranfänger (nach Abschluss der formalen Fahrschulausbildung) Selbstständige Lernphase: • protektive Regelungen für 24 Mte. • obl. Nachschulung bei Verkehrsauffälligkeit
LV	-	X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)	-	X (Fak.)	N* (Fak.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • obl. formale Fahrschulausbildung (Theorie und Praxis) • Nutzung von Laienausbildung und Begleitetem Fahrenlernen neben prof. Fahrpr. Ausbildung möglich • Option für verlängerte fahrprak. Vorbereitung für alle Fahranfänger Selbstständige Lernphase: • prot. Regelungen für 24 Mte. • fak. Nachschulung bei Verkehrsauffälligkeit
M	-	X (Fak.)	X (Fak.)	X (Fak.)		X (Fak.)		X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • freie Wahl der Lehr-Lernformen (prof. Fahrpr. Ausbildung, Laienausbildung, ...) • Option für Langform der fahrpr. Vorbereitung (ohne bes. Modell des Begl. Fahrens) Selbstständige Lernphase: • protektive Regelungen für 36 Mte.
P	-	X (Obl.)		X (Obl.)		-	N* (Fak.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • ausschließlich obl. formale Fahrschulausbildung (Theorie und Praxis) zulässig • keine erweiterte fahrpr. Vorbereitung (Laienausbildung, Begl. Fahrenlernen) möglich Selbstständige Lernphase: • protektive Regelungen für 36 Mte. • fak. Nachschulung bei Verkehrsauffälligkeit

Tab. 5: Fortsetzung

Land	Gruppe	Theorie- unterricht	Selbst- Theorie- lernen	Fahrpr. Aus- bildung	Fahr- simula- tionstr.	Begl. Fahren- lernen	Aufbau- kurse	Selbst- Fahrpr.- erwerb	Hauptmerkmale
RO	-	X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)		-		X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • obl. formale Fahrschulungsbildung (Theorie und Praxis) • keine erweiterte fahrpr. Vorbereitung (Laienausbildung, Begl. Fahrenlernen) möglich Selbstständige Lernphase: • protektive Regelungen für 12 Mte.
RUS	-	X (Fak.)		X (Fak.)		X (Fak.)			Supervidierte Lernphase: • freie Wahl der Lehr-Lernformen (prof. Fahrpr. Ausbildung, Laienausbildung, ...) • Option für Langform der fahrpr. Vorbereitung (ohne bes. Modell des Begl. Fahrens) Selbstständige Lernphase: Keine Angabe
SK	-	X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)	X (Fak.)	-	N* (Obl.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • ausschl. obl. formale Fahrschulungsbildung (Theorie u. Praxis, opt. mit Fahrsimulator) zulässig • keine erweiterte fahrpr. Vorbereitung (Laienausbildung, Begl. Fahrenlernen) möglich Selbstständige Lernphase: • protektive Regelungen für 24 Mte. • obl. Nachschulung bei Verkehrsauffälligkeit
SLO	-	X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)		-	X (Obl.), N* (Obl.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • obl. formale Fahrschulungsbildung (Theorie u. Praxis) • Option für verlängerte fahrpr. Vorbereitung für alle Fahranfänger (nach 20 Std. formaler Fahrschulungsbildung)
SLO		X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)		X (Fak.)	X (Obl.), N* (Obl.)	X (Obl.)	Selbstständige Lernphase: • protektive Regelungen für 24 Mte. • obl. Aufbaukurs für alle Fahranfänger • obl. Nachschulung bei Verkehrsauffälligkeit
TR	-								
AUS/NSW	GDL	X (Fak.)	X (Fak.)	X (Fak.)	-	X (Obl.)	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • freie Wahl der Lehr-Lernformen (prof. Fahrpr. Ausbildung, Laienausbildung, ...) • Langform der fahrpraktischen Vorbereitung für alle Fahranfänger (mind. 120 Std., mind. 12 Mte.) Selbstständige Lernphase: • gestufte prot. Regelungen für 36-48 Mte.
AUS/QLD	GDL	X (Fak.)	X (Fak.)	X (Fak.)		X (Obl.)		X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • freie Wahl der Lehr-Lernformen (prof. Fahrausbildung, Laienausbildung, ...) • Langform der fahrpr. Vorbereitung für alle Fahranfänger (Mind. 100 Std., Mind. 12 Mte.) • Verringerung der fahrpr. Mindeststunden bei prof. Fahrpr. Ausbildung Selbstständige Lernphase: • gestufte prot. Regelungen für 36 Mte.
AUS/VIC	GDL	X (Fak.)	X (Fak.)	X (Fak.)	-	X (Obl.)	X (Fak.), N* (Obl.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • freie Wahl der Lehr-Lernformen (prof. Fahrpr. Ausbildung, Laienausbildung, ...) • Langform der fahrpr. Vorbereitung für alle Fahranfänger (Mind. 120 Std., Mind. 12 Mte.) Selbstständige Lernphase: • gestufte prot. Regelungen für 48 Mte. • obl. Nachschulung bei Verkehrsauffälligkeit • fak. Kursangebote
CDN/NS	GDL	X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)		X (Obl.)	N*	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • obl. formale Fahrschulungsbildung (Theorie u. Praxis) • Laienausb. und Begl. Fahrenlernen neben prof. Fahrausbildung möglich • Langform der fahrpr. Vorbereitung für alle Fahranfänger (Mind. 6 Mte.) ⁴ Selbstständige Lernphase: • prot. Regelungen für 24 Mte. • Nachschulung bei Verkehrsauffälligkeit
CDN/ON	GDL	X (Fak.)	X (Fak.)	X (Fak.)	X (Fak.)	X (Obl.)	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • freie Wahl der Lehr-Lernformen (prof. Fahrpr. Ausbildung, Laienausb., ...) • Langform der fahrpr. Vorbereitung für alle Fahranfänger (Mind. 12 Mte.) • Verkürzung der Supervidierten Lernphase auf 8 Mte. bei Teilnahme an prof. Fahrausb. Selbstständige Lernphase: • prot. Regelungen für 12 Mte.
CDN/QC	GDL	X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)	-	X (Obl.)	N*	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • obl. formale Fahrschulungsbildung (Theorie u. Praxis) • Laienausbildung und Begl. Fahrenlernen neben prof. Fahrpr. Ausbildung • Langform der fahrpr. Vorbereitung für alle Fahranfänger (Mind. 12 Mte.) Selbstständige Lernphase: • prot. Regelungen für 24 Mte. • Nachschulung bei Verkehrsauffälligkeit
NZ	GDL	X (Fak.)	X (Fak.)	X (Fak.)		X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • freie Wahl der Lehr-Lernformen (prof. Fahrpr. Ausbildung, Laienausbildung, ...) • Langform der fahrpr. Vorbereitung für alle Fahranfänger (Lern-FE für mind. 6 Mte.) Selbstständige Lernphase: • prot. Regelungen für 18 Mte. • fak. Kursangebote (Verkürzung der Selbstständigen Lernphase auf 12 Mte.)
USA/CA	GDL	X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)		X (Obl.)	N*	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • obl. formale Fahrausbildung (Theorie und Praxis) in Schule o. Fahrschule • Langform der fahrpr. Vorbereitung für alle Fahranfänger (mind. 50 Std., mind. 6 Mte.) Selbstständige Lernphase: • prot. Regelungen für 12 Mte. bzw. bis zum Alter von 18 J. • Nachschulung bei Verkehrsauffälligkeit
USA/FL	GDL	X (Obl.)	X (Obl.)	X (Fak.)		X (Obl.)	N* (Obl.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • obl. formale Fahrausbildung (Theorieunterricht o. Selbstständiges Theorielernen am PC) • Langform der fahrpr. Vorbereitung für alle Fahranfänger (Mind. 50 Std., Mind. 12 Mte.) Selbstständige Lernphase: • prot. Regelungen für 24 Mte. bzw. bis 18 J. • obl. Nachschulung bei Verkehrsauffälligkeit
USA/NC	GDL	X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)		X (Obl.)	N* (Fak.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • obl. formale Fahrausbildung (Theorie und Praxis) in Schule o. Fahrschule • Langform der fahrpr. Vorbereitung für alle Fahranfänger (Lern-FE für mind. 12 Mte.) Selbstständige Lernphase: • gestufte prot. Regelungen für 6-24 Mte. • fak. Nachschulung bei Verkehrsauffälligkeit

Tab. 5: Fortsetzung

tise, Einstellungsänderungen) und regulative Aspekte (freie Wahl der Lehr-Lernformen, formale und informelle Lehr-Lernformen, protektive Regelungen) benannt werden.

Aus der Tabelle lässt sich entnehmen, dass in der Gruppe der großen westeuropäischen Länder sowohl professionelle Fahrlehrer als auch Privatpersonen/Laien an der Vorbereitung der Fahranfänger beteiligt sind. Die Fahrpraktische Ausbildung ist nur in Deutschland ausschließlich professionellen Fahrlehrern vorbehalten (Ausbildungsmonopol gewerblicher Fahrschulen). In der Praxis kommt es in Spanien und Frankreich allerdings nur selten zu einer Fahrpraktischen Ausbildung durch Laienausbilder, da die Ausbildung nur auf Fahrzeugen durchgeführt werden darf, die – wie Fahrschulwagen – mit einer Doppelpedalerie ausgerüstet sind. In der Gruppe der reformorientierten Länder stellen die Niederlande das einzige Land dar, in dem es ausschließlich professionellen Fahrlehrern vorbehalten ist, die Fahrpraktische Ausbildung durchzuführen. In Finnland, Schweden und Norwegen kann sie auch durch Laienausbilder erfolgen, entweder ergänzend zur professionellen Fahrpraktischen Ausbildung oder – in Schweden und Finnland – als alleinige Form. Mit zunehmender Fahrleistung gewinnt die Laienausbildung den Charakter des Begleiteten Fahrenlernens, bei dem nicht mehr die Anleitung des Fahrschülers, sondern seine Begleitung im Vordergrund steht. In Österreich besteht – vergleichbar den Wahloptionen in Deutschland und der üblichen Praxis in Frankreich – erst nach dem Absolvieren einer professionellen Fahrausbildung die Möglichkeit zum Begleiteten Fahrenlernen. In der Gruppe der Anrainerländer ist in drei der neun Länder (Dänemark, Polen und Tschechien) der Fahrpraxiserwerb vor dem Selbstständigen Fahren auf die professionelle Fahrausbildung beschränkt. In den übrigen Ländern sind hingegen auch Laienausbilder an der Vorbereitung auf das Selbstständige Fahren beteiligt. In den GDL-Ländern erfolgt die Fahrpraktische Ausbildung zum Teil ausschließlich durch Laienausbilder, zum Teil wird die Laienausbildung mit der Nutzung professioneller Fahrschul-ausbildung kombiniert. Die kanadische Provinz Québec sowie die US-Bundesstaaten Kalifornien und North Carolina stellen in dieser Gruppe die einzigen Länder dar, in denen die Fahrpraktische Ausbildung bei einem professionellen Fahrlehrer für alle Fahranfänger vorgeschrieben ist. An die grundlegende Fahrausbildung schließt sich ein verlängerter fahrpraktischer Erfahrungsaufbau durch Be-

gleitetes Fahrenlernen an, der durch unterschiedliche Rahmenbedingungen gefördert wird (z. B. durch die Vorgabe mehrmonatiger Mindestzeit-spannen).

In einer Reihe von Ländern werden auch nach dem Beginn des Selbstständigen Fahrens formale Fahrausbildungsmaßnahmen (Aufbaukurse) angeboten, aber nur selten sind sie für alle Fahranfänger vorgeschrieben. Abgesehen von „Nachschulkursen“ für verkehrsauffällig gewordene Fahranfänger, die nur einen kleinen Teil der Fahranfängerpopulation ausmachen, besteht in den großen westeuropäischen Ländern und in den GDL-Ländern keine Teilnahmepflicht an Aufbaukursen. In den reformorientierten Ländern ist die Teilnahme an einem Aufbaukurs lediglich in Finnland für alle Fahranfänger verpflichtend vorgesehen. Bei den insgesamt neun Anrainerländern müssen Aufbau-kurse nur in Luxemburg, Österreich und der Schweiz von allen Fahranfängern absolviert werden.

Bezüglich der Verfügbarkeit von Lehr-Lernformen lassen sich Länderunterschiede feststellen: So ist in einigen europäischen Ländern die Vorbereitung auf das Selbstständige Fahren auf eine theoretische und praktische Ausbildung in einer gewerblichen Fahrschule beschränkt. Die Inanspruchnahme der Fahrschul-ausbildung ist dabei obligatorisch, während die Einbeziehung von Laienausbildern ausgeschlossen ist (z. B. in Dänemark, Polen, Tschechien und – für die Mehrheit der Fahranfänger außerhalb des Modells „BF17“ – Deutschland). In anderen Ländern bestehen hingegen Kombinationen von Lehr-Lernformen, die den Fahranfängern – bzw. bei lebensalterbezogenen Modellen wie z. B. dem deutschen „BF17“ nur einem Teil von ihnen – als alternative Ausbildungsmodelle zur Wahl stehen. Bei diesen Modellen erfolgt der Erwerb einer Anfangskompetenz im Rahmen einer obligatorischen Fahrschul-ausbildung, an die sich eine Zeitspanne des verlängerten fahrpraktischen Erfahrungsaufbaus mit dem Begleiteten Fahrenlernen anschließt (z. B. in Deutschland, Frankreich, Luxemburg und Österreich). Eine weitere Form der Kombination besteht dahingehend, dass der Erwerb der Anfangskompetenz ohne eine vollständige Fahrschul-ausbildung maßgeblich im Rahmen von Selbstständigem Theorielernen und einer Laienfahrausbildung stattfindet und professionelle Ausbildungsbestandteile lediglich in einem vom Lerner gewünschten Umfang genutzt werden. Mit steigender Fahrleistung in der Fahrpraktischen

Ausbildung wird dann, wie bereits erwähnt, die Qualität des Begleiteten Fahrenlernens erreicht (z. B. Schweden und Großbritannien).

In einigen europäischen Ländern soll die angemessene Vorbereitung auf das Selbstständige Fahren gemäß dem vorherrschenden Selbstverständnis des Fahrerlaubnissystems durch die Prüfungsstandards sichergestellt werden, während für die Aneignung des erforderlichen Wissens und Könnens (bzgl. Inhalten, Methoden, Lehr-Lernformen, Dauer) keine oder nur allgemeine Vorgaben gemacht werden. In diesen Systemen ist die Nutzung formaler Ausbildungsmaßnahmen nicht vorgeschrieben (z. B. Großbritannien, Malta, Zypern). In den GDL-Ländern unterstützen die Rahmenbedingungen der Fahranfängervorbereitung einen längerfristigen fahrpraktischen Erfahrungsaufbau durch Begleitetes Fahrenlernen. Es bestehen Mindestvorgaben für die Dauer der Supervidierten Lernphase und für den Selbstständigen Fahrpraxiserwerb unter protektiven Regelungen nach dem Beginn des Selbstständigen Fahrens. Sowohl der Erwerb der Anfangskompetenz als auch der längerfristige Fahrerfahrungsaufbau stützen sich umfassend auf nicht-gewerblich tätige Begleiter (z. B. die Eltern, Verwandte). Die Nutzung formaler Ausbildungsangebote ist in einigen GDL-Systemen vorgeschrieben (z. B. Québec). Verschiedentlich wird sie auch durch Teilnahmeanreize (Verkürzung der Supervidierten oder Selbstständigen Lernphase) gefördert (z. B. Ontario). Die bisher im Überblick dargestellten Lehr-Lernformen werden nachfolgend hinsichtlich ihrer länderspezifischen Ausgestaltung detailliert beschrieben.

3.2.2 Theorieunterricht

Unter der Lehr-Lernform „Theorieunterricht“ wird im vorliegenden Bericht die Unterweisung von Fahrern zu fahr- und verkehrsbezogenen Wissensinhalten (z. B. gesetzliche Grundlagen, Verkehrsregeln, Gefahrenlehre) durch einen professionell Lehrenden als Grundlage für den Erwerb elaborierter Fahrkompetenz bezeichnet (s. Kapitel 2.3.2). In fortgeschrittenen Systemen der Fahranfängervorbereitung mit einer pädagogisch anspruchsvollen formalen Fahrschulbildung wird ein enger Bezug zwischen dem Theorieunterricht und der Fahrpraktischen Ausbildung angestrebt, um die Transformation von theoretischen Wissensinhalten in anwendungsbereites Handlungswissen zu fördern. Die „Verzahnung von Theorie und Praxis“ er-

folgt dabei durch die Gestaltung von Ausbildungsmodulen, die Aspekte des Theorieunterrichts und der Fahrpraktischen Ausbildung im Hinblick auf einen komplexen Lerninhalt verbinden und in einem Curriculum verankert sind (s. Kapitel 3.2.5).

Während sich der Theorieunterricht hinsichtlich seiner methodischen Anlage (professionell angeleitetes gruppenbasiertes Lernen) von anderen Lehr-Lernformen gut unterscheiden lässt, bestehen im Hinblick auf die Lerninhalte Überschneidungen: Die Aneignung von verkehrsbezogenem Wissen erfordert nicht unbedingt den pädagogischen Rahmen des Theorieunterrichts, sondern kann ebenso – ergänzend oder auch ausschließlich – durch Selbstständiges Theorielernen erfolgen (s. Kapitel 3.2.3). Beiden Lehr-Lernformen liegen oftmals auch dieselben Lehr-Lernmedien (z. B. Lehrbücher, Videos) mit denselben Inhalten zugrunde. Es drängt sich daher die Frage auf, welche besonderen Lernpotenziale der Theorieunterricht aufweist, die seine herausgehobene Stellung in vielen Systemen der Fahranfängervorbereitung rechtfertigen.

Als Antwort auf diese Frage wird oftmals auf die besondere Eignung dieser Lehr-Lernform für die Vermittlung sicherheitsorientierter Einstellungen hingewiesen. Spätestens seit den 1970er Jahren, als die überproportionale Unfallbelastung junger Fahranfänger zum Gegenstand wissenschaftlicher Untersuchungen wurde, rückte – neben dem „Anfängerrisiko“ – das sog. „Jugendlichkeitsrisiko“ (SCHLAG, ELLINGHAUS & STEINBRECHER, 1986) in den Fokus der Fahranfängervorbereitung. Auf der Basis persönlichkeits- und kognitionspsychologischer Konzepte („Sensation Seeking“, ZUCKERMAN, 1979; „Adoleszenter Egozentrismus“, ELKIND, 1967) ging man davon aus, dass Jugendliche im Rahmen ihrer Identitätsentwicklung erhöhte Bedürfnisse nach abwechslungsreichen, neuartigen Empfindungen und Erfahrungen sowie nach sozialem Statusgewinn haben und dass daraus eine im Vergleich zu Erwachsenen höhere Bereitschaft resultiert, physische und soziale Risiken nicht zuletzt im Straßenverkehr zu übernehmen (ARNETT, 1992; ARNETT & BALLE-JENSEN, 1993). Diesem Phänomen wollte man mit einstellungsbildenden Maßnahmen begegnen: Bei der Fahranfängervorbereitung wurde nunmehr nicht allein die Vermittlung von Wissen und Können als Aufgabenstellung angesehen, sondern auch die Förderung von sicherheitsorientierten Einstellungen und Werten. Dafür schien insbesondere der Theorieunterricht geeignet, da er Möglichkeiten für

diskursive Unterrichtsformen (z. B. gemeinsame Erörterung von individuellen Werten, Erfahrungsaustausch) bietet. In Deutschland wurden mit der Einführung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung im Jahr 1976 und ihrer Neufassung im Jahr 1998 entsprechende Ausbildungsziele festgeschrieben (z. B. die Bereitschaft und Fähigkeit zum rücksichtsvollen und partnerschaftlichen Verhalten, das Bewusstsein für die Bedeutung von Emotionen beim Fahren). Die Notwendigkeit, die Fahrausbildung nicht allein auf die Vermittlung von Fahrfertigkeiten auszurichten, sondern auch auf Werte, Normen und persönliche Einstellungen von Fahranfängern Bezug zu nehmen und diese durch geeignete Lehr-Lernmethoden zu beeinflussen, wurde auch in verschiedenen EU-Projekten als wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Fahrausbildung hervorgehoben (CHRIST et al. 1999; PFEIFFER et al., 2006; BARTL, 2010). Die Grenzen des Theorieunterrichts bei der Erreichung dieser Ziele scheinen dagegen noch unzureichend beschrieben; wir kommen darauf zurück.

Die inhaltlichen Schwerpunktsetzungen des Theorieunterrichts und seine Verknüpfung mit der Fahrpraktischen Ausbildung werden im Zusammenhang mit den Ausbildungscurricula und Lehrplänen im Kapitel 3.2.5 exemplarisch für einzelne Länder skizziert. Im nun folgenden Abschnitt „Teilnahmepflichten und Stundenumfänge“ wird zunächst für alle Länder beschrieben, ob der Theorieunterricht einen verpflichtenden oder fakultativen Bestandteil der Fahranfängervorbereitung darstellt und in welchem Zeitumfang Unterrichtseinheiten ggf. vorgeschrieben sind. Danach wird im Abschnitt „Lehr-Lernmethoden und Lehr-Lernmedien“ dargestellt, ob sich länderübergreifend bestimmte Schwerpunkte bei der methodischen und medialen Gestaltung feststellen lassen und inwieweit traditionelle Formen der Unterrichtsgestaltung (Lehrvortrag, Lehrbuch) mit neueren Gestaltungsmöglichkeiten (z. B. „E-Learning“) kombiniert werden.

Teilnahmepflichten und Stundenumfänge

Der Tabelle 6 lässt sich entnehmen, dass unter den großen westeuropäischen Ländern lediglich in Deutschland die Teilnahme am Theorieunterricht (im Umfang von 14 Unterrichtseinheiten zu je 90 Minuten) im Rahmen einer formalen Fahrschul Ausbildung vorgeschrieben ist. In den anderen Ländern dieser Gruppe besteht hingegen keine Teilnahmepflicht am Theorieunterricht.^{23, 24}

Demgegenüber ist bei den Anrainerländern und den reformorientierten Ländern die Teilnahme am Theorieunterricht meist vorgeschrieben (lediglich in Belgien, den Niederlanden und Schweden ist die Nutzung entsprechender Angebote freigestellt).²⁵

Der vorgeschriebene Mindestumfang (umgerechnet in Stunden je 60 Minuten) liegt in den genannten Ländergruppen dabei oftmals über 20 Stunden (Deutschland, Dänemark, Österreich, Polen, Tschechien), in einigen Ländern jedoch auch darunter (Finnland, Luxemburg, Norwegen, Schweiz). Betrachtet man die im Rahmen des Theorieunterrichts zu absolvierenden Stunden über alle Länder hinweg, in denen eine Teilnahme vorgeschrieben ist, finden sich in Lettland und Litauen²⁶ die höchsten Mindeststundenumfänge.

Bei den GDL-Ländern besteht in den australischen Bundesstaaten Victoria, New South Wales und Queensland sowie in Neuseeland keine Teilnahmepflicht für den Theorieunterricht. In den US-Bundesstaaten Kalifornien und North Carolina ist hingegen die Teilnahme an einem Fahrausbildungskurs („Driver Education“) mit theoretischen und praktischen Ausbildungsanteilen vorgeschrie-

23 In Italien ist eine Teilnahme nicht grundsätzlich vorgeschrieben, jedoch müssen die Fahranfänger bei einer Entscheidung für die Teilnahme am Theorieunterricht in einer Fahrschule immer einen Umfang von 20 Unterrichtseinheiten absolvieren.

24 In Frankreich ist die Teilnahme am Theorieunterricht in einer kommerziellen Fahrschule nicht vorgeschrieben. Für den Beginn einer Fahrschul Ausbildung (Pkw, Moped) wird jedoch der Nachweis über den Besuch von Kursen zur Verkehrserziehung verlangt (Attestation scolaire de sécurité routière – ASSR). Entsprechende Kurse einschließlich abzulegender Prüfungen sind ein fester Bestandteil der schulischen Ausbildung und in verschiedenen Jahrgangs- bzw. Altersstufen vorgesehen. Die Kurse werden mit Prüfungen abgeschlossen (s. Kapitel 3.2.10).

25 In Finnland ist die Teilnahme (mit 20 Unterrichtseinheiten zu je 45 Minuten) nur für Fahranfänger obligatorisch, die sich für eine professionelle Fahrschul Ausbildung entscheiden. Alternativ kann die Vermittlung von Inhalten nach den Vorgaben des Curriculums auch ausschließlich privat durch einen Laien (z. B. ein Elternteil) erfolgen; diese Möglichkeit einer ausschließlichen Laienausbildung auf der Grundlage des Curriculums wird von etwa 10 bis 20 Prozent der Fahranfänger gewählt.

26 In Litauen ist die Teilnahme nur verpflichtend, wenn kein Nachweis über eine abgeschlossene Schulausbildung der Sekundarstufe vorliegt. Die Aneignung von Wissen kann ansonsten auch ausschließlich durch Selbstständiges Theorielernten erfolgen. Insgesamt nehmen etwa 90 Prozent der Fahranfänger am Theorieunterricht teil.

Land	Gruppe	Teilnahme- pflicht	Mindestanzahl Unterrichtseinheiten	Zusatzkommentare
D	WEU	X	14 (je 90 Minuten)	12 Doppelstunden (je 90 Minuten) zum Grundstoff und 2 Doppelstunden zum Zusatzstoff Klasse B
E	WEU	-	-	-
GB	WEU	-	-	Auch fakultative Unterrichtsangebote haben nur eine marginale Bedeutung.
I	WEU	-	(20)	Bei fakultativer Nutzung besteht ein Mindestumfang von 20 Stunden.
F	WEU/ANR	-	-	Bei fakultativer Nutzung werden etwa 10-15 Unterrichtseinheiten absolviert.
B	ANR	-	-	Es bestehen fakultative Angebote in allgemeinbildenden Schulen.
CH	ANR	X	8 (je 60 Minuten)	Teilnahmepflicht für „Verkehrskundeunterricht“ und fakultative „Basistheorie“
CZ	ANR	X	36 (je 45 Minuten)	-
DK	ANR	X	28 (je 45 Minuten)	-
L	ANR	X	12 (je 60 Minuten)	-
PL	ANR	X	30 (je 45 Minuten)	-
A	ANR/ROL	X	32 (je 50 Minuten)	26 Unterrichtseinheiten Basislehrinhalte und 6 spezifisch für Klasse B
NL	ANR/ROL	-	-	Bei fakultativer Nutzung werden etwa 4 Unterrichtseinheiten genommen.
FIN	ROL	(X)	20 (je 45 Minuten)	Anstatt Fahrschulausbildung ist privates Lernen (z. B. mit Eltern) möglich.
N	ROL	X	24 (je 45 Minuten)	Unterrichtseinheiten verteilt auf die Stufen des Curriculums (s. Kapitel 3.2.5)
S	ROL	-	-	Bei fakultativer Nutzung werden etwa 11 Unterrichtseinheiten genommen.
BG	-	X	40 (je 45 Minuten)	-
CY	-	-	-	-
EST	-	X	41 (je 45 Minuten)	-
GR	-	X	20 (je 45 Minuten)	-
H	-	X	28 (je 45 Minuten)	-
HR	-	X	30 (je 45 Minuten)	-
IL	-	-	-	-
IRL	-	-	-	-
IS	-	X	24 (je 45 Minuten)	-
LT	-	X	60 (je 45 Minuten)	Keine Teilnahmepflicht bei Schulabschluss der Sekundarstufe
LV	-	X	55 (je 45 Minuten)	Zwei zusätzliche fakultative Stunden zur Prüfungsvorbereitung sind üblich.
M	-	-	-	-
P	-	X	28 (je 50 Minuten)	-
RO	-	X	24	-
RUS	-	-	-	-
SK	-	X	35 (je 45 Minuten)	-
SLO	-	X	40	Für 20 Prozent des Lehrstoffs bzw. 8 Stunden ist Selbststudium möglich.
TR	-	-	-	-
AUS/NSW	GDL	-	-	-
AUS/QLD	GDL	-	-	-
AUS/VIC	GDL	-	-	Theoretische Unterweisungen in der fakultativen Fahrpraktischen Ausbildung
CDN/NS	GDL	X	25	„Driver Training Course“ mit zusätzlichen fahrpraktischen Ausbildungsteilen
CDN/ON	GDL	-	(20; je 60 Minuten)	Bei fakultativer Teilnahme mindestens 20 Unterrichtseinheiten
CDN/QC	GDL	X	24 (je 55 Minuten)	-
NZ	GDL	-	-	-
USA/CA	GDL	X	30	Obl. „Driver Education“ nur für Fahranfänger unter 17;6 Jahren
USA/FL	GDL	X	4	„DATA“ oder „TLSAE“ (in einer Fahrschule oder als Online-Kurs)
USA/NC	GDL	X	30 (je 60 Minuten)	Obl. „Driver Education“ vor Erteilung einer Lernfahrerlaubnis

(„X“ = Zutreffend; „-“ = Nicht zutreffend; „Grau unterlegte Zellen“ = Keine Informationen verfügbar; WEU = Große westeuropäische Länder; ANR = Anrainer Deutschlands; GDL = Länder mit GDL-System; ROL = Reformorientierte Länder)

Tab. 6: Theorieunterricht – Teilnahmepflicht und vorgeschriebener Stundenumfang

ben, und in Florida muss ein Kurs absolviert werden, in dem schwerpunktmäßig die Gefahren von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr thematisiert werden („Traffic Law and Substance Abuse Education – TLSAE“ oder „Drugs, Alcohol, Traffic, Awareness – DATA“); die Teilnahme kann in einer Fahrschule oder auch von zu Hause aus durch ein entsprechendes Online-Kursangebot erfolgen.

In Ländern, in denen eine Teilnahme am Theorieunterricht nicht vorgeschrieben ist, gibt es in der Regel fakultative Unterrichtsangebote, die in unterschiedlicher Weise in das System der Fahranfängervorbereitung eingebunden sind (z. B. zur Unterstützung der Vorbereitung auf die Wissensprüfung oder als „Ausbildungspaket“ in Verbindung mit der Fahrpraktischen Ausbildung). Solche fakultativen Angebote werden laut Expertenangaben in Frankreich von nahezu 100 Prozent und in Spanien von etwa 90 Prozent der Fahranfänger genutzt. In den Niederlanden nehmen rund 30 Prozent und in Belgien ca. 10 Prozent der Fahranfänger solche Angebote wahr. In Belgien besteht zudem das Angebot, im Rahmen der schulischen Ausbildung am fakultativen Theorieunterricht im Umfang von acht Stunden teilzunehmen (s. Kapitel 3.2.10). In Großbritannien kommt dem fakultativen Theorieunterricht keine nennenswerte Bedeutung zu, weniger als ein Prozent der Fahranfänger nimmt an ihm teil. In Ontario besteht die Möglichkeit zur Teilnahme an einem staatlich anerkannten Ausbildungskurs in einer Fahrschule. Die Kursgestaltung muss einem verbindlichen Ausbildungscurriculum (s. Kapitel 3.2.5) folgen, in dem (neben fahrpraktischen Ausbildungsanteilen) für den Theorieunterricht mindestens 20 Unterrichtseinheiten (zu je 60 Minuten) vorgesehen sind. Solche fakultativen Kursangebote werden von annähernd der Hälfte der Fahranfänger genutzt.

Lehr-Lernmethoden und Lehr-Lernmedien

Nachfolgend werden die im Theorieunterricht eingesetzten Lehr-Lernmethoden und Lehr-Lernmedien betrachtet. Hierzu wird auf Expertenangaben zur üblichen Gestaltung des Theorieunterrichts zurückgegriffen, die allerdings nur für einen Teil der Länder vorliegen und in Tabelle 7 dargestellt sind. Die lückenhaft vorliegenden Informationen erlauben nur bedingt die Betrachtung von Ländergruppen. Für die großen westeuropäischen Länder zeigt sich etwa, dass das Ausfüllen von Prüfungs-

fragebögen in Frankreich einen Bestandteil des Theorieunterrichts darstellt, während es in Deutschland nach der Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusbO, § 5) ausdrücklich kein Unterrichtsbestandteil sein soll. Neben der Bearbeitung von Prüfungsfragebögen sind der Lehrvortrag und das Unterrichtsgespräch in nahezu allen Ländern als charakteristische und am häufigsten verwendete Bestandteile des Theorieunterrichts anzusehen. Seltener finden sich diskursive Unterrichtselemente, in denen die Fahranfänger ihre Erfahrungen einbringen und diskutieren können. Die Einbeziehung von externen Personen (z. B. Polizisten, Unfallbeteiligte), die Fahranfänger durch persönliche Erfahrungsberichte mit den Risiken der motorisierten Verkehrsteilnahme konfrontieren, stellt eine nur wenig genutzte Methode dar.²⁷ Gestaltungsmittel wie Rollenspiele und das Arbeiten in kleinen Gruppen werden kaum eingesetzt.

Die Angaben zu den Lehr-Lernmedien (s. Tabelle 7, rechte Hälfte) zeigen, dass sich der Theorieunterricht in den meisten Ländern auf Lehrbücher als traditionelles Lehr-Lernmedium stützt und die Verwendung von Folien bzw. Dias häufig vorzufinden ist. Zur Visualisierung von verkehrsbezogenen Inhalten werden auch Realfilme (z. B. in Frankreich, Luxemburg, Norwegen) oder Animationsfilme (z. B. in Deutschland, den Niederlanden, Schweden) eingesetzt. Internetbasierte Computer-Lernprogramme, durch die Selbstständiges „E-Learning“ mit Präsenzlernen im Theorieunterricht kombiniert werden könnte („Blended learning“), werden offenbar noch selten genutzt.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der „Theorieunterricht“ in vielen Ländern eine breit genutzte (oftmals verpflichtende) Lehr-Lernform darstellt. Die Expertenangaben lassen für viele Länder eine Ausrichtung des Theorieunterrichts auf das Ablegen der Wissensprüfung und eine Verwendung traditioneller Lehr-Lernmedien (z. B. Lehrvortrag, Lehrbücher) erkennen.

²⁷ Ein solcher Ansatz wird seit einigen Jahren im Rahmen des Projekts „CLOSE-TO“ (<http://www.close-to.net>; 1. September 2011) in einigen europäischen Ländern praktiziert und evaluiert. Dabei soll die Konfrontation mit der authentischen Darstellung eines Verkehrsunfalls zu Einstellungsänderungen führen und eine nachhaltige Vermittlung sicheren Verhaltens im Straßenverkehr gewährleisten.

Land	Gruppe	Lehrvortrag	Schriftliche/mündliche Lernkontrollen	Diskussion/ Unterrichtsgespräch	Erfahrungsberichte der Teilnehmer	Ausfüllen von Prüfungsfragebogen	Demonstrationen durch den Lehrenden	Arbeit in kleinen Gruppen	Rollenspiel	Einbeziehung externer Personen	Hausaufgaben	Lehrbuch	Folien/Dias	Rea-Videos	Virtuelle Fahrzenarien	Prüfungsbogen	Technische Lehrmodelle	Modelle von Verkehrs- und Straßenanlagen	Computerbasierte Trainings	Internetbasierte Trainings
D	WEU	X	X	X	X	-	X	-	-	-	-	X	X	X	X	-	X	X	X	-
E	WEU																			
GB	WEU																			
I	WEU																			
F	WEU/ANR	-	-	X	-	X	-	-	-	-	X	X	X	X	-	X	-	-	-	-
B	ANR	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	X	X	-	-	-	-	X	X	-
CH	ANR																			
CZ	ANR	X	-	X	-	X	-	-	-	-	X	X	X	-	-	-	X	-	-	-
DK	ANR																			
L	ANR	X	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	X	-	-	-	-	X	-
PL	ANR																			
A	ANR/ROL	X	-	X	-	-	X	-	-	X	-	X	X	-	-	-	-	-	X	-
NL	ANR/ROL	X	X	X	-	X	X	-	-	-	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X
FIN	ROL																			
N	ROL	X	-	X	-	-	X	-	-	-	-	X	-	X	-	X	-	X	-	-
S	ROL	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	-	-	-	X
BG	-																			
CY	-																			
EST	-																			
GR	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	X	X	-	-	-	X	-	-	X	-
H	-	X	-	X	-	X	X	X	-	-	-	X	X	-	-	-	-	X	X	-
HR	-	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X
IL	-																			
IRL	-																			
IS	-	X	-	X	-	X	-	-	-	-	-	X	X	X	-	X	X	-	-	-
LT	-	X	X	X	-	X	X	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	-
LV	-	X	X	X	-	X	-	-	-	-	X	-	X	-	-	X	-	-	-	-
M	-																			
P	-																			
RO	-																			
RUS	-																			
SK	-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-	X	X	X	-	X	X	-	-	-
SLO	-																			
TR	-																			
AUS/NSW	GDL																			
AUS/QLD	GDL																			
AUS/VIC	GDL	-	-	X	-	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-
CDN/NS	GDL																			
CDN/ON	GDL	X	X	X	-	X	-	X	-	-	X	X	X	X	-	X	-	X	-	-
CDN/QC	GDL	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	-	X	X	-	-	-	-	-	-
NZ	GDL																			
USA/CA	GDL																			
USA/FL	GDL																			
USA/NC	GDL																			

(„X“ = Zutreffend; „-“ = Nicht zutreffend; „Grau unterlegte Zellen“ = Keine Informationen verfügbar; WEU = Große westeuropäische Länder; ANR = Anrainer Deutschlands; GDL = Länder mit GDL-System; ROL = Reformorientierte Länder)

Tab. 7: Theorieunterricht – Lehr-Lernmethoden und Einsatz von Lehr-Lernmedien

3.2.3 Selbstständiges Theorielernen

Als „Selbstständiges Theorielernen“ werden im vorliegenden Bericht Lernaktivitäten verstanden, die vorrangig durch den Fahranfänger selbst gesteuert werden und ohne die Anwesenheit eines professionell Lehrenden auskommen. Eine Strukturierung des Lernens ist hier bis zu einem gewissen Grade durch die Gestaltung der Lernmedien gewährleistet (s. Kapitel 2.3.2). Als Lehr-Lernmedien für das Selbstständige Theorielernen werden häufig einschlägige Lehrbücher genutzt. Computerlernprogramme ermöglichen interaktives Lernen, onlinebasierte Lernangebote die Einbindung des Selbstständigen Lernens in Gruppen- bzw. Unterrichtsstrukturen (z. B. durch „Blended learning“, s. o.).

Im Rahmen der Betrachtung des „Selbstständigen Theorielernens“ im Ländervergleich soll beschrieben werden, welche Bedeutung diese Lehr-Lernform in einzelnen Ländern hat bzw. wie sie organisatorisch in das System der Fahranfängervorbereitung eingebettet ist und welche Hauptformen der Nutzung und der didaktischen Ausgestaltung anhand der bereitgestellten Lehr-Lernmedien zu erkennen sind. Hierzu wird im folgenden Abschnitt zunächst auf die Bedeutung des Selbstständigen Theorielernens für die Prüfungsvorbereitung aus Sicht von befragten Experten eingegangen. Weitere Aspekte der organisatorischen Einbettung und der Nutzung werden dann exemplarisch im Abschnitt „Lehr-Lernmedien und Lerneffekte“ dargestellt, und es wird zugleich ein Überblick zu den vorgefundenen Hauptformen gegeben.

Stellenwert des Selbstständigen Theorielernens

Obwohl in allen Ländern selbstständig für den Fahrerlaubnisenerwerb gelernt wird, kommt dem Selbstständigen Theorielernen ein durchaus unterschiedlicher Stellenwert zu. So wird diese informelle Lehr-Lernform in Ländern, in denen die Teilnahme am Theorieunterricht vorgeschrieben oder üblich ist, vorrangig zur Vertiefung von Unterrichtsinhalten genutzt. In anderen Ländern stellt sie hingegen die vorrangige oder ausschließliche Form der Aneignung von (prüfungsbezogenem) Wissen dar und verlangt hierbei ein höheres Maß an selbst organisiertem Lernen.

Die Befragung von Experten lässt für die Gruppe der großen westeuropäischen Länder erkennen,

dass dem Selbstständigen Theorielernen und dem (vorgeschriebenen oder fakultativen) Theorieunterricht meist eine gleichrangige Bedeutung für die Prüfungsvorbereitung beigemessen wird. Innerhalb dieser Ländergruppe erfolgt die Vorbereitung auf die Wissensprüfung lediglich in Großbritannien vorrangig durch Selbstständiges Theorielernen, während sich die Fahranfänger in den übrigen Ländern laut Expertenangaben in etwa gleichem Umfang durch Theorieunterricht und Selbstständiges Theorielernen vorbereiten.

Auch in den Anrainerländern und den reformorientierten Ländern werden Expertenangaben zufolge zumeist Theorieunterricht und Selbstständiges Theorielernen gleichermaßen als Lehr-Lernformen genutzt. In Belgien, wo zur Erteilung einer Lernfahrerlaubnis eine Wissensprüfung bestanden werden muss und der Besuch einer Fahrschule nicht vorgeschrieben ist, erfolgt die Prüfungsvorbereitung vorrangig durch Selbstständiges Theorielernen; auch in der Schweiz und in Norwegen bereiten sich die Fahranfänger laut Expertenangaben vorrangig durch Selbstständiges Theorielernen auf die Wissensprüfung vor.

In vielen GDL-Ländern steht die Wissensprüfung für den Erwerb einer Lernfahrerlaubnis am Beginn der Fahranfängervorbereitung. Bei der Prüfungsvorbereitung stellt das Selbstständige Theorielernen laut den vorliegenden Expertenangaben meist die vorrangige oder alleinige Lehr-Lernform dar. Lediglich in Ontario und Québec spielen das Selbstständige Theorielernen und der Theorieunterricht eine gleich wichtige Rolle für die Prüfungsvorbereitung: In Québec ist die Teilnahme am Theorieunterricht vorgeschrieben, und in Ontario werden entsprechende fakultative Angebote von mehr als der Hälfte aller Fahranfänger genutzt.

Lehr-Lernmedien und Lernmethoden

Länderübergreifend ist anhand der Tabelle 8 festzustellen, dass Lehrbücher bzw. Manuale das am weitesten verbreitete Lehr-Lernmedium darstellen, wenngleich auch computergestützte Lernangebote einen hohen Verbreitungsgrad haben. Die Bereitstellung von Lehr-Lernmedien erfolgt in der Mehrzahl der europäischen Länder überwiegend durch kommerzielle Anbieter, aber auch durch Behörden bzw. Prüforganisationen, während sie in den GDL-Ländern vor allem durch

Land	Gruppe	Lehr-Lernmedien von Behörden/Prüforganisationen			Lehr-Lernmedien von kommerziellen Anbietern			Prüfungsaufgaben öffentlich zugänglich
		Lehrbücher/Manuale	CBT/Lernprogramme	Internet-basierte Trainings	Lehrbücher/Manuale	CBT/Lernprogramme	Internet-basierte Trainings	
D	WEU	-	-	X	X	X	X	X
E	WEU							-
GB	WEU	X	X	X	X	X	X	X
I	WEU							
F	WEU/ANR	-	-	-	X	X	X	-
B	ANR	-	-	-	X	X	X	-
CH	ANR	-	-	-	X	X	X	X
CZ	ANR	-	-	-	X	X	-	X
DK	ANR	X			X			X
L	ANR	X	-	-	X	-	-	-
PL	ANR							X
A	ANR/ROL	-	-	-	X	X	-	X
NL	ANR/ROL	-	-	X	X	X	X	-
FIN	ROL							-
N	ROL	X	X	X	X	X	X	-
S	ROL	-	-	-	X	X	X	-
BG	-	-	-	-	X	-	X	X
CY	-							X
EST	-	X		X				X
GR	-	X			X			X
H	-	X	-	-	X	X	X	X
HR	-	X	X	X	X	X	X	X
IL	-	X						
IRL	-	X	X					X
IS	-	-	-	X	X	-	X	-
LT	-	-	-	-	X	X	X	-
LV	-	X	-	X	X	-	-	X
M	-	X		X				X
P	-							X
RO	-				X		X	-
RUS	-							
SK	-	-	-	-	X	-	X	X
SLO	-	X			X		X	-
TR	-							
AUS/NSW	GDL	X	X	X	-	-	-	-
AUS/QLD	GDL							
AUS/MIC	GDL	X	X	X	-	-	-	X
CDN/NS	GDL	X						
CDN/ON	GDL	X	X	X	X	X	X	-
CDN/QC	GDL	X	-	X	-	-	-	-
NZ	GDL	X	X	X				X
USA/CA	GDL			X	X			
USA/FL	GDL							-
USA/NC	GDL							X

(„CBT“ = Computerbasierte Trainings; „X“ = Zutreffend; „-“ = Nicht zutreffend; „Grau unterlegte Zellen“ = Keine Informationen verfügbar; WEU = Große westeuropäische Länder; ANR = Anrainer Deutschlands; GDL = Länder mit GDL-System; ROL = Reformorientierte Länder)

Tab. 8: Selbstständiges Theorielernen – verfügbare Lehr-Lernmedien und Veröffentlichung von Prüfungsaufgaben

Behörden bzw. Prüforganisationen²⁸ zur Verfügung gestellt werden.

Wie aus der Tabelle weiter hervorgeht, sind bei den großen westeuropäischen Ländern in Deutschland und in Frankreich die Prüfungsfragen der Wissensprüfung den Fahranfängern öffentlich zugänglich. Auch in den Anrainerländern werden die Prüfungsaufgaben meist veröffentlicht, während in den reformorientierten Ländern eine Veröffentlichung kaum anzutreffen ist. Auch in den GDL-Ländern sind die eingesetzten Prüfungsaufgaben überwiegend nicht veröffentlicht; allerdings liegen hier nur für wenige Länder Angaben vor.

In Ländern, in denen die Prüfungsaufgaben der Wissensprüfung öffentlich zugänglich sind, finden sich diese meist auch in den unterschiedlichen Lehr-Lernmedien zum Selbstständigen Theorielernten wieder. So können die Prüfungsaufgaben auf CD-ROM (z. B. in Großbritannien, Zypern) oder in Form eines Buches als Aufgabenkatalog erworben werden (z. B. in Bulgarien, Deutschland); zuweilen können sie auch im Internet eingesehen werden (s. u. „Internetbasierte Prüfungsvorbereitung“). Weitere Darbietungsformen für Prüfungsaufgaben stellen beispielsweise „Lernkarten“ dar, bei denen die Aufgaben auf eine Karteikarte gedruckt sind und die richtige Antwort auf der Rückseite nachgelesen werden kann (z. B. in der Schweiz). Es finden sich auch Anwendungen, die auf Mobiltelefone geladen werden können. In Ländern, in denen die Prüfungsaufgaben nicht öffentlich zugänglich sind, finden sich meist prüfungsähnliche Aufgaben in verschiedenen Lehr-Lernmedien für die Prüfungsvorbereitung; diese werden zuweilen auch von Fahrschulverbänden herausgegeben oder im Internet bereitgestellt. In Finnland werden anstelle von Prüfungsaufgaben die Inhalte der übergeordneten Themenbereiche der Wissensprüfung (s. Kapitel 3.3.2) ver-

öffentlicht und darauf bezogene Lehrmaterialien angeboten.

Im Hinblick auf die in der Tabelle 8 noch recht allgemeinen Angaben zu den verfügbaren Lehr-Lernmedien interessiert nun insbesondere, welche unterschiedlichen Funktionen das Selbstständige Theorielernten in verschiedenen Systemen der Fahranfängervorbereitung einnehmen kann. Während sich das Selbstständige Theorielernten in einigen Ländern vor allem auf das Lernen der Prüfungsfragen und richtigen Antworten in Vorbereitung auf die Wissensprüfung beschränkt, finden sich in anderen Ländern auch Lehr-Lernmethoden und Lehr-Lernmedien, die den Kompetenzerwerb inhaltlich und methodisch wesentlich breiter unterstützen. Hier dient das Selbstständige Theorielernten beispielsweise auch zum Trainieren der Verkehrswahrnehmung und zur Unterstützung des initialen fahrpraktischen Kompetenzerwerbs. Ebenso können die Lehr-Lernmedien auch im Bereich des längerfristigen fahrpraktischen Erfahrungsaufbaus eine Rolle spielen, beispielsweise in Form von Begleitmaterialien für Eltern beim Begleiteten Fahrenlernen (s. Kapitel 3.2.7) oder als weiterführende Lernangebote zu bestimmten verkehrsbezogenen Themenbereichen (z. B. umweltbewusstes Fahren).

Anhand der spezifischen Inhalte und Funktionen lassen sich folgende Hauptformen von Lehr-Lernmedien für das Selbstständige Theorielernten unterscheiden: Lehrbücher/Manuale zur allgemeinen Kompetenzvermittlung, computerbasierte Prüfungssimulationen, Informationsplattformen im Internet, Konzepte zur internetbasierten Kompetenzvermittlung bzw. für das „Blended Learning“ sowie Trainings zur Verkehrswahrnehmung. Im Folgenden werden diese Hauptformen anhand von Beispielen aus verschiedenen Ländern näher betrachtet. Dabei stützt sich die Darstellung vorrangig auf Medien, die von Prüforganisationen bzw. Behörden bereitgestellt bzw. empfohlen werden.

28 Die rechtliche Zuständigkeit für Maßnahmen im Bereich des Fahrerlaubniswesens in den einzelnen Ländern liegt in der Regel bei den für Verkehr zuständigen obersten Landesbehörden. Diese können sich bei der Durchführung dieser Maßnahmen auch nachgeordneter staatlicher Behörden oder privater Institutionen (z. B. Prüforganisationen) bedienen. So sind in Deutschland die Träger technischer Prüfstellen mit der Durchführung der Fahrerlaubnisprüfungen beliehen. Im vorliegenden Bericht wird bei länderübergreifenden Aussagen von „Behörden bzw. Prüforganisationen“ gesprochen. Die länderspezifischen Verantwortlichkeiten werden nur vereinzelt im Kapitel 3.4 weiter differenziert.

Lehrbücher/Manuale zur Kompetenzvermittlung

In Lehrbüchern werden die im Fahrerlaubnisrecht vorgegebenen Ausbildungsinhalte der formalen Fahrausbildung didaktisch aufbereitet dargestellt. In Deutschland orientieren sich die Lehrbücher an der Fahrschüler-Ausbildungsordnung (Fahrsch-AusbO). In Luxemburg sind die Inhalte der Straßenverkehrsordnung anschaulich in einem Lehr-

buch dargestellt („Code de la Route Populaire“). In Schweden, Finnland und Norwegen stellt ein über die konkreten Lehr-Lernformen hinausgehendes übergreifendes Curriculum (s. Kapitel 3.2.5) eine verbindliche inhaltliche Grundlage für die Fahranfängervorbereitung dar. In Finnland müssen sich Fahranfänger entscheiden, ob sie ihre Fahrausbildung im Rahmen einer professionellen Fahrschul-ausbildung oder ausschließlich privat, das heißt mit einem Laienfahrausbilder, absolvieren. In beiden Fällen müssen sie die inhaltlichen Vorgaben des Curriculums einhalten.

Im australischen Bundesstaat Victoria stellt die Verkehrsbehörde Begleitmaterialien zu einem längerfristig angelegten Fahrkompetenzerwerb im Rahmen des GDL-Systems zur Verfügung. Fahranfänger bekommen zu Beginn der Supervidierten Lernphase und im weiteren Verlauf der Fahranfängervorbereitung Lehr- und Arbeitsbücher ausgehändigt, mit denen sie sich auf die bevorstehenden Prüfungen und Übergänge innerhalb des gestuften Fahrerlaubnissystems vorbereiten können und Informationen zum fahrpraktischen Fahrerfahrgang erhalten:

- Bei Erteilung einer Lernerlaubnis zum Fahren in Begleitung werden ein „Learning Kit“ mit einem Lehrbuch („Guide for Learners“) und einem Fahrtenbuch („Learner Log Book“) sowie ein Manual für Fahrbegleiter („Guide for Supervising Drivers“) zur Verfügung gestellt.
- Beim Beginn des Selbstständigen Fahrens wird ein weiteres Set („Probationary Kit“) mit Informationen für den Fahranfänger zu den protektiven Sonderregelungen in der Selbstständigen Lernphase und mit Informationen für Eltern ausgehändigt.

Auch im benachbarten Bundesstaat New South Wales sind derartige Lehr- und Arbeitsbücher verfügbar. Sie dienen der Vorbereitung auf Prüfungen (z. B. das Manual „A Guide to the Driving Test“ zur Vorbereitung auf die Fahrprüfung oder das „Hazard Perception Handbook“ zur Vorbereitung auf den Verkehrswahrnehmungstest) sowie der Unterstützung beim Erwerb von weiterführenden Kenntnissen und fahrpraktischen Erfahrungen (z. B. das Manual „A Guide for New Drivers“, in dem das System der Fahranfängervorbereitung beschrieben wird, oder das „Road User’s Handbook“ zur Aneignung von Wissen zu Verkehrsregeln und einem sicheren Fahrverhalten).

Computerbasierte Prüfungssimulationen

In allen im Projekt berücksichtigten Ländern finden sich im Internet Angebote, die der Vorbereitung auf die Wissensprüfung dienen. Hierbei handelt es sich meist um Übungsmöglichkeiten, bei denen die üblicherweise in der Wissensprüfung eingesetzten Aufgabenformate (Mehrfach-Wahl-Aufgaben oder Richtig-Falsch-Aufgaben; s. Kapitel 3.3.2) beantwortet werden können. Oftmals werden diese Aufgaben in Form einer Prüfungssimulation dargeboten, d. h., der Fahranfänger beantwortet dieselbe Anzahl von Prüfungsaufgaben wie in der Wissensprüfung und erhält eine abschließende Rückmeldung über die Anzahl der richtig bzw. falsch beantworteten Aufgaben sowie über das Bestehen bzw. Nichtbestehen dieser simulierten Prüfung. Solche Angebote im Internet finden sich meist auf Websites privater kommerzieller Anbieter (z. B. Lehrmittelverlage); eine Überprüfung der Qualität (z. B. zur Aktualität der Prüfungsaufgaben) ist aufgrund der Vielzahl solcher Angebote nur schwer möglich. In vielen Ländern werden entsprechende Übungsmöglichkeiten im Internet jedoch auch von den zuständigen Prüforganisationen bzw. den zuständigen staatlichen Behörden bereitgestellt (z. B. in Deutschland, Griechenland, Großbritannien, Österreich). In einigen Ländern werden nicht die tatsächlich bei der Wissensprüfung eingesetzten Prüfungsaufgaben zur Verfügung gestellt, sondern lediglich ähnliche Aufgaben (s. o.).

Internetbasierte Informationsplattformen

Neben den Möglichkeiten der Prüfungsvorbereitung wird in nahezu allen betrachteten Ländern das Internet auch zur Vermittlung von allgemeinen Informationen zum Fahrerlaubniserwerb genutzt. So stellen die zuständigen staatlichen Behörden bzw. Prüforganisationen neben Informationen zu Mindestaltersvorgaben und Ausbildungsbedingungen vielfach auch Informationen zu Prüfungsabläufen und Prüfungsanforderungen bereit. Insbesondere in der Gruppe der GDL-Länder besteht meist auch die Möglichkeit, Lehr- und Arbeitsbücher kostenlos aus dem Internet herunterzuladen und sich über die geltenden protektiven Regelungen (z. B. Fahrbeschränkungen) in den verschiedenen Stufen des Fahrerlaubniserwerbs zu informieren.

In einigen Ländern finden sich Informationsangebote mit einer besonderen Ausrichtung auf die Zielgruppe der jungen Fahranfänger. Zum Beispiel

thematisiert die schwedische Verkehrsbehörde das Fahren unter Einfluss von Alkohol und Drogen auf einer eigenen Internetseite²⁹, mit der Jugendliche wie auch Eltern und Lehrer angesprochen werden. Dabei werden die Gefahren der Verkehrsteilnahme anhand von Fakten dargestellt und individuelle Schicksale von Verletzten oder tödlich Verunglückten beschrieben. Für Lehrer besteht die Möglichkeit, themenbezogene Materialien zur Unterrichtsgestaltung zu bestellen. In New South Wales werden auf der Internetpräsenz der Verkehrsbehörde („Road Traffic Authority“) vielfältige Informationen zum System der Fahranfängervorbereitung angeboten.³⁰ Darüber hinaus werden reichhaltige Informationen zu den verschiedenen Regelungen und Prüfungen innerhalb des Stufenführerscheinsystems auf einer Internetseite bereitgestellt.³¹ Dort können auch Artikel zu verschiedenen Themen der Fahrsicherheit (z. B. Fahren bei Nacht, Überholen) sowie zum Kauf, zur Wartung und zur Versicherung von Fahrzeugen abgerufen werden.

Internetbasierte Kompetenzvermittlung/ Blended Learning

Das Medium Computer ermöglicht mit geringem Aufwand eine Verknüpfung des Selbstständigen Theorielerrens mit der Ausbildung in der Fahrschule („Blended Learning“). So können beispielsweise in Großbritannien Fahranfänger mittels eines internetbasierten E-Learning-Programms („a2om“)³² ihre Fähigkeiten zur Gefahrenwahrnehmung trainieren. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, an einem Ausbildungsangebot teilzunehmen, das als Qualifizierungs- bzw. Weiterbildungsmaßnahme staatlich anerkannt ist. Dieses Qualifizierungsangebot umfasst die fünf Module „Fahrfertigkeits und Risiken“, „Sichere Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmern“, „Umweltverträgliches Fahren“, „Fahrerverantwortlichkeiten und Selbsteinschätzung“ sowie „Sicheres Fahrverhalten“; es wird in Kombination mit fahrpraktischen Ausbildungseinheiten bei einem professionellen Fahrlehrer durchgeführt.

In Neuseeland stellt die Verkehrsbehörde eine Internetplattform zur Verfügung, auf der Fahranfänger Lehr-Lerneinheiten zur Unterstützung des fahrpraktischen Erfahrungsaufbaus und zur Vorbereitung auf die Fahrprüfung abrufen können.³³ Das Angebot richtet sich an Fahranfänger, die im Besitz einer Lernfahrerlaubnis sind, sowie an deren Begleiter. Es werden insgesamt 14 Übungseinheiten vorgegeben (z. B. Rückwärtsfahren, Kreisverkehre, Fahrspurwechsel), die unterschiedlichen Anforderungs- bzw. Schwierigkeitsstufen zugeordnet sind und nach dem Anschauen auf der Internetplattform in Begleitung eines fahrerfahrenen Erwachsenen im Realverkehr durchgeführt werden sollen. Auf der Benutzeroberfläche sind die 12 Übungen entsprechend der Abfolge, in der sie gelernt werden sollen, auf einem virtuellen „Lern-Parcours“ angeordnet. Jede Übungseinheit umfasst eine textliche Erläuterung zu den Lernzielen sowie einen kurzen Lehrfilm, in dem das Durchführen der Übungseinheit veranschaulicht wird; außerdem wird eine Mindeststundenanzahl für den Übungsumfang im Realverkehr empfohlen. Die Teilnehmer und Begleiter können sich kostenlos auf der Internetplattform anmelden und werden aufgefordert, nach dem Durchführen von Übungseinheiten ihre gefahrenen Stunden sowie die Übungsinhalte unter ihrem persönlichen Zugang zur Internetplattform zu dokumentieren. Der Begleiter kann die Dokumentationen des Fahranfängers einsehen und Rückmeldungen darüber geben, ob der Fahranfänger im virtuellen Lern-Parcours zur nächsten Übungseinheit fortschreiten kann oder noch weiterer Übungsbedarf besteht. Nach der Anmeldung erhalten Fahranfänger zudem ein PC-gestütztes Fahrsimulationstraining („CD-DRIVES“) zugesandt, mit dem sie ihre Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung trainieren können (s. u. „Trainings zur Verkehrswahrnehmung“). Unter den angemeldeten Fahranfängern werden jeweils nach Teilgruppen (Fahranfänger mit 40, 80 bzw. 120 km dokumentierter Fahrerfahrung) Gutscheine verlost. Die dokumentierten Übungsumfänge werden auch für wissenschaftliche Untersuchungen und zur formativen Evaluation des Lernangebots ausgewertet.

Trainings zur Verkehrswahrnehmung

In den Ländern, in denen neben einer Wissensprüfung auch ein Verkehrswahrnehmungstest (s. Kapitel 3.3.3) abgelegt werden muss, bestehen meist entsprechende Übungsmöglichkeiten im Internet. Im australischen Bundesstaat New South Wales

29 <http://www.trafikverket.se/ddd> (1. September 2011)

30 <http://www.rta.nsw.gov.au/licensing> (1. September 2011)

31 <http://www.geared.com.au> (31. August 2011)

32 <http://www.a2om.com> (31. August 2011)

33 <http://www.practice.co.nz/> (31. August 2011)

kann auf der Internetpräsenz der Verkehrsbehörde („Road and Traffic Authority“) der Ablauf des Verkehrswahrnehmungstests anhand vereinfachter animierter Darstellungen eingesehen werden; die in der späteren Prüfung verwendeten Realvideos sind jedoch nicht öffentlich zugänglich. In Großbritannien können sich Fahranfänger auf den Verkehrswahrnehmungstest anhand der Videosequenzen aus der späteren Prüfung vorbereiten. Hierzu ist bei der Prüforganisation eine etwa 60-minütige DVD mit interaktiven Übungsmöglichkeiten und Rückmeldungen über die gezeigten Leistungen erhältlich („The Official DSA Guide to Hazard Perception“).

In Neuseeland steht Fahranfängern ein computerbasiertes Trainingsprogramm („CD-DRIVES“) zur Verbesserung der visuellen Orientierung, der Gefahrenerkennung und des Risikomanagements zur Verfügung (s. o. „Internetbasierte Kompetenzvermittlung/Blended Learning“). Das Programm wurde an der neuseeländischen Waikato-Universität entwickelt und wird Fahranfängern kostenlos zur Verfügung gestellt. Das Trainingsprogramm beinhaltet fünf Trainingseinheiten in einem zeitlichen Umfang von jeweils etwa 15-20 Minuten und verlangt vom Fahranfänger das zeitnahe Reagieren auf filmische Darstellungen von Verkehrssituationen aus der Fahrerperspektive.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das „Selbstständige Theorielernten“ oftmals der Vorbereitung auf die Wissensprüfung dient. Es finden sich jedoch vereinzelt auch innovative Ansätze zur Unterstützung des Fahrpraxiserwerbs im Realverkehr und zum Erwerb von fahrverhaltensrelevanten Teilkompetenzen wie der Verkehrsbeobachtung und Gefahrenerkennung.

3.2.4 Fahrpraktische Ausbildung

Die „Fahrpraktische Ausbildung“ umfasst als Lehr-Lernform vorrangig instruktive Lehr-Lernsituationen, in denen die Vermittlung von anwendungsbezogenen Fertigkeiten (z. B. die Fahrzeugbedienung und Fahrzeugführung in Verkehrssituationen) durch eine unterweisende Person (z. B. Fahrlehrer, Laienfahrausbilder, Instruktor) erfolgt (s. Kapitel 2.3.2). Sie dient der Vermittlung einer fahrpraktischen Anfangskompetenz, die es gerechtfertigt erscheinen lässt, einen Fahranfänger selbstständig am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen zu lassen. Die Fahrpraktische Ausbildung findet überwiegend im

öffentlichen Verkehrsraum statt, teilweise aber auch auf abgegrenzten Übungsgeländen. Als Lehr-Lernmedium dient das unmittelbare Führen eines Kraftfahrzeugs.

Für die Lehr-Lernform „Fahrpraktische Ausbildung“ soll nachfolgend dargestellt werden, welche gesetzlichen Rahmenbedingungen für sie bestehen, welche Personen (d. h. Laienausbilder oder professionelle Fahrlehrer) auf welche Weise mit ihrer Ausbildung befasst sind und durch welche Lehr-Lernmethoden und Lehr-Lernmedien sie gekennzeichnet ist. Hierzu wird zunächst auf die jeweils bestehenden gesetzlichen Regelungen eingegangen. Die Darstellung der Gestaltung von Ausbildungseinheiten erfolgt dann in den Abschnitten „Lehr-Lernmethoden“ und „Lehr-Lernmedien“; sie stützt sich vorrangig auf Expertenangaben.

Teilnahmepflichten und Stundenumfänge

In Tabelle 9 ist im Überblick dargestellt, in welchen Ländern die Teilnahme an einer professionellen Fahrpraktischen Ausbildung vorgeschrieben ist und welcher Mindeststundenumfang gegebenenfalls gefordert wird. Weiterhin ist im Hinblick auf rechtliche Rahmenbedingungen angegeben, durch wen die Fahrpraktische Ausbildung durchgeführt wird. Für die großen westeuropäischen Länder ist zu erkennen, dass eine gesetzliche Teilnahmepflicht an einer professionellen Fahrpraktischen Ausbildung nur in Deutschland existiert, auch wenn sie in weiteren Ländern (Frankreich, Spanien) in der Praxis die Regel ist. In der Mehrzahl der Anrainerlande ist eine professionelle Fahrpraktische Ausbildung vorgeschrieben. In den reformorientierten Ländern ist sie durchgängig etabliert, daneben kommt aber auch der Laienausbildung ein hohes Gewicht zu. Die Unterschiedlichkeit der Regelungen geht aus den folgenden Beispielen hervor: In Belgien besteht eine Fahrschulpflicht nur bei Wahl des entsprechenden Ausbildungsmodells „18M“. In Schweden ist lediglich die Teilnahme an einem dreistündigen Kurs zur Gefahrenlehre („Riskutbildning“) bei einem professionellen Fahrlehrer vor Beginn des Selbstständigen Fahrens für alle Fahranfänger verpflichtend. In den Niederlanden ist die Teilnahme an einer formalen Fahrausbildung zwar nicht vorgeschrieben, gleichzeitig ist das Fahrenlernen im Realverkehr mit Laienausbildern jedoch unzulässig, sodass de facto eine Teilnahmepflicht an der professionellen Fahrpraktischen Ausbildung besteht.

Land	Gruppe	Teilnahme- pflicht	Mindestanzahl Unterrichtseinheiten	Rechtliche Rahmenbedingungen für die Fahrpraktische Ausbildung
D	WEU	X	12 (je 45 Minuten) ¹	Nur gewerbliche Fahrpraktische Ausbildung zulässig
E	WEU	-	-	Gewerbliche und/oder private Fahrpraktische Ausbildung möglich
GB	WEU	-	-	Gewerbliche und/oder private Fahrpraktische Ausbildung möglich
I	WEU	-	-	Gewerbliche und/oder private Fahrpraktische Ausbildung möglich
F	WEU/ANR	..2	20 (je 60 Minuten)	Gewerbliche und/oder private Fahrpraktische Ausbildung möglich
B	ANR	..3	20 (je 60 Minuten)	Gewerbliche und/oder private Fahrpraktische Ausbildung möglich
CH	ANR	-	-	Gewerbliche und/oder private Fahrpraktische Ausbildung möglich
CZ	ANR	X	34 (je 45 Minuten)	Nur gewerbliche Fahrpraktische Ausbildung zulässig
DK	ANR	X	24 (je 45 Minuten)	Nur gewerbliche Fahrpraktische Ausbildung zulässig
L	ANR	X	16 (je 60 Minuten)	Nur gewerbliche Fahrpraktische Ausbildung zulässig
PL	ANR	X	30 (je 45 Minuten)	Nur gewerbliche Fahrpraktische Ausbildung zulässig
A	ANR/ROL	X	6/12 ⁴ (je 50 Minuten)	Gewerbliche und private Fahrpraktische Ausbildung zulässig
NL	ANR/ROL	-	-	Nur gewerbliche Fahrpraktische Ausbildung zulässig
FIN	ROL	(X) ⁵	30 (je 25 Minuten)	Gewerbliche oder private Fahrpraktische Ausbildung möglich
N	ROL	X	10 (je 45 Minuten)	Gewerbliche und private Fahrpraktische Ausbildung möglich
S	ROL	..6	-	Gewerbliche und/oder private Fahrpraktische Ausbildung möglich
BG	-	X	31 (je 50 Minuten)	Nur gewerbliche Fahrpraktische Ausbildung zulässig
CY	-	-	-	Gewerbliche und/oder private Fahrpraktische Ausbildung möglich
EST	-	X	32 (je 25 Minuten)	Nur gewerbliche Fahrpraktische Ausbildung zulässig
GR	-	X	20 (je 45 Minuten)	Nur gewerbliche Fahrpraktische Ausbildung zulässig
H	-	X	29 (je 50 Minuten)	Nur gewerbliche Fahrpraktische Ausbildung zulässig
HR	-	X	35 (je 45 Minuten)	Nur gewerbliche Fahrpraktische Ausbildung zulässig
IL	-	X	28 (je 40 Minuten)	Nur gewerbliche Fahrpraktische Ausbildung zulässig
IRL	-	X	12 (je 60 Minuten)	Gewerbliche und private Fahrpraktische Ausbildung möglich
IS	-	X	16 (je 45 Minuten)	Gewerbliche und private Fahrpraktische Ausbildung möglich
LT	-	X	20	Nur gewerbliche Fahrpraktische Ausbildung zulässig
LV	-	X	14 (je 60 Minuten)	Gewerbliche und private Fahrpraktische Ausbildung möglich
M	-	-	-	Gewerbliche und/oder private Fahrpraktische Ausbildung möglich
P	-	X	32 (je 50 Minuten)	Nur gewerbliche Fahrpraktische Ausbildung zulässig
RO	-	X	30	Nur gewerbliche Fahrpraktische Ausbildung zulässig
RUS	-	-	-	Gewerbliche und/oder private Fahrpraktische Ausbildung möglich
SK	-	X	41 (je 45 Minuten)	Nur gewerbliche Fahrpraktische Ausbildung zulässig
SLO	-	X	20 (je 50 Minuten)	Nur gewerbliche Fahrpraktische Ausbildung zulässig
TR	-	-	-	
AUS/NSW	GDL	-	120 (je 60 Minuten) ⁷	Gewerbliche und/oder private Fahrpraktische Ausbildung möglich
AUS/QLD	GDL	-	100 (je 60 Minuten) ⁷	Gewerbliche und/oder private Fahrpraktische Ausbildung möglich
AUS/VIC	GDL	-	120 (je 60 Minuten) ⁷	Gewerbliche und/oder private Fahrpraktische Ausbildung möglich
CDN/NS	GDL	X ⁸	6/10	Gewerbliche und private Fahrpraktische Ausbildung möglich
CDN/ON	GDL	-	(10) ⁹	Gewerbliche und/oder private Fahrpraktische Ausbildung möglich
CDN/QC	GDL	X	15 (je 50 Minuten)	Gewerbliche und private Fahrpraktische Ausbildung möglich
NZ	GDL	-	-	Gewerbliche und/oder private Fahrpraktische Ausbildung möglich
USA/CA	GDL	X	6	Gewerbliche und private Fahrpraktische Ausbildung möglich
USA/FL	GDL	-	-	Gewerbliche und/oder private Fahrpraktische Ausbildung möglich
USA/NC	GDL	X	6	Gewerbliche und private Fahrpraktische Ausbildung möglich

(„X“ = Zutreffend; „-“ = Nicht zutreffend; „Grau unterlegte Zellen“ = Keine Informationen verfügbar; WEU = Große westeuropäische Länder; ANR = Anrainer Deutschlands; GDL = Länder mit GDL-System; ROL = Reformorientierte Länder)

Zusatzkommentare:
¹ 12 „Sonderfahrten“ am Ende der Fahrausbildung, zuvor „Grundausbildung“ (ohne Mindestumfang; etwa 15 bis 30 Unterrichtseinheiten); ² Eine ausschließliche Laienfahrausbildung ist zulässig, wird jedoch kaum praktiziert. ³ Teilnahmepflicht nur im Modell „18M“; ⁴ Angegeben ist „Grundausbildung“ in d. Fahrschule: Bei „L17“ 12 Unterrichtseinheiten zzgl. „Sonderfahrten“ nach Begleitphase, bei „L18“ 6 Unterrichtseinheiten zzgl. „Haupt-schulung“ (ohne Mindestumfang) und 5 „Sonderfahrten“ vor d. Fahrprüfung. ⁵ Verbindliches Curriculum, Vermittlung entweder durch Laien oder in der Fahrschule; ⁶ 3-stündiger obl. Kurs zur Gefahrenlehre vor Beginn des selbst. Fahrens; ⁷ einschl. Begl. Fahrenlernen; ⁸ „Defensive Driving Course“ (6 Std.) oder „Driver Training Course“ (25 Std. Theorie u. 10 Std. Fahrpr. Ausbildung); ⁹ Fak. Angebote müssen mind. 10 Std. Fahrpr. Ausbildung beinhalten.

Tab. 9: Fahrpraktische Ausbildung – Teilnahmepflicht an prof. Fahrausbildung und vorgeschriebene Stundenumfänge

In den GDL-Ländern bestehen überwiegend keine Teilnahmepflichten, jedoch sind oftmals Mindeststundenumfänge für die Fahrpraktische Ausbildung bzw. für einen längerfristigen fahrpraktischen Erfahrungsaufbau festgelegt. In den australischen Bundesstaaten New South Wales und Victoria sind Übungsumfänge von mindestens 120 Stunden vorgeschrieben, die im Verlauf der mindestens 12-monatigen Supervidierten Lernphase vor Beginn des Selbstständigen Fahrens absolviert werden müssen. Vorgaben darüber, wie der geforderte Übungsumfang erreicht werden soll (d. h. durch Laienausbildung oder professionelle Fahrschulerausbildung), bestehen dabei nicht. In der kanadischen Provinz Ontario müssen alle Fahranfänger im Rahmen der 8- bis 12-monatigen Supervidierten Lernphase 10 Stunden Nachtfahrten absolvieren, bevor eine Fahrprüfung abgelegt und selbstständig gefahren werden darf; auch hier bestehen keine Vorgaben bezüglich privater oder professioneller Anleitung. In der kanadischen Provinz Québec müssen Fahranfänger hingegen mindestens 15 Unterrichtseinheiten (je 50 Minuten) bei einem professionellen Fahrlehrer absolvieren; darüber hinaus soll der Übungsumfang vor dem Selbstständigen Fahren durch die zusätzliche Laienausbildung sowie durch Begleitetes Fahrenlernen erhöht werden. In den US-Bundesstaaten Kalifornien und North Carolina müssen Fahranfänger vor Erteilung einer Lernfahrerlaubnis einen Fahrausbildungskurs („Driver Education“) besuchen, der 30 Unterrichtseinheiten (je 50 Minuten) Theorieunterricht („Classroom hours“) sowie 6 Unterrichtseinheiten (je 60 Minuten) Fahrpraktische Ausbildung („Behind the wheel instruction“) umfasst.

Unter lehr-lerntheoretischen Gesichtspunkten interessiert nicht zuletzt, inwieweit professionelle und private Fahrpraktische Ausbildung innerhalb der Systeme kombinierbar sind, da dies von Bedeutung für den Übungsumfang und die Vielfältigkeit der Übungsgelegenheiten ist.

Wie bereits bemerkt, ist bei den großen westeuropäischen Ländern nur in Deutschland eine professionelle Fahrpraktische Ausbildung vorgeschrieben. Dies entspricht auch der faktischen Situation in Frankreich und Spanien, obwohl dort ein Ausbildungsmonopol gewerblicher Fahrschulen nicht gesetzlich verankert ist. In der Gruppe der Anrainerländer findet sich ein Ausbildungsmonopol von Fahrschulen in Dänemark, Polen und Tschechien. In der Gruppe der reformorientierten Länder bestehen für Fahranfänger Kombinationsmöglichkeiten von privat und professionell durchgeführten Fahr-

praktischen Ausbildungen. Dies gilt auch für die GDL-Länder; in dieser Gruppe findet sich eine verpflichtende professionelle Fahrpraktische Ausbildung nur in den kanadischen Provinzen Nova Scotia und Québec sowie in den US-Bundesstaaten Kalifornien und North Carolina.

In den Ländern mit einer verpflichtenden professionellen Fahrpraktischen Ausbildung liegt der zu absolvierende Stundenumfang zwischen sechs Unterrichtseinheiten in den US-Bundesstaaten Kalifornien und North Carolina und 35 Unterrichtseinheiten (je 45 Minuten) in der Slowakei. Die Stundenumfänge (s. Tabelle 9) stellen einen Mindestumfang dar, der entsprechend dem individuellen Übungsbedarf der Fahranfänger überschritten werden kann.

Bei der Gruppe der großen westeuropäischen Länder sind Mindeststundenumfänge für die professionelle Fahrpraktische Ausbildung nur in Deutschland und Frankreich festgelegt. In Deutschland besteht die Festlegung aus einem quantitativ bestimmten Umfang für so genannte Sonderfahrten (5 Stunden „Überlandfahrten“, 4 Stunden „Autobahnfahrten“ und 3 Stunden „Dunkelfahrten“) und einem quantitativ unbestimmten Umfang, der nach dem Ermessen des Fahrlehrers (erfolgreicher Abschluss der „Grund-, Aufbau- und Leistungsstufe“ der Fahrausbildung) bestimmt wird (s. Kapitel 3.2.5). Laut Expertenangaben stellen 30 Unterrichtseinheiten (je 45 Minuten) die untere Grenze des notwendigen fahrpraktischen Ausbildungsumfanges dar. In Frankreich ist eine ausschließliche Laienfahrausbildung rechtlich zulässig, jedoch wird sie kaum praktiziert. Der für die Fahrpraktische Ausbildung vorgeschriebene Mindeststundenumfang von 20 Unterrichtseinheiten (je 60 Minuten) gilt nur beim Besuch einer kommerziellen Fahrschule. Üblicherweise werden insgesamt etwa 30 Unterrichtseinheiten (je 60 Minuten) bei einem professionellen Fahrlehrer absolviert. In Deutschland ist die Kombination der professionellen Fahrschulerausbildung mit einer Fahrpraktischen Ausbildung durch Laienausbilder nicht zulässig. In Frankreich besteht hingegen – unter der Voraussetzung, dass ein Fahrzeug mit Doppelbedienung verwendet wird – die Möglichkeit, ergänzend oder ausschließlich unter Anleitung eines Laienfahrausbilders zu üben, der mindestens 21 Jahre alt und im Besitz einer Fahrerlaubnis sein muss.

Unter den Anrainerländern und den reformorientierten Ländern finden sich Länder ohne eine Festle-

gung von Mindeststundenumfängen für die professionelle Fahrpraktische Ausbildung (z. B. Niederlande, Schweden). In den Niederlanden, wo de facto ein Ausbildungsmonopol für Fahrschulen besteht, nehmen Fahranfänger im Durchschnitt etwa 40 bis 50 professionelle Fahrstunden; in Schweden, wo man private und professionelle Fahrpraktische Ausbildung frei kombinieren kann und etwa 80 Prozent der Fahranfänger von dieser Möglichkeit Gebrauch machen, werden durchschnittlich 21 professionelle Fahrstunden absolviert.

Lehr-Lernmethoden

Eine wesentliche Aufgabe des professionellen Fahrlehrers bzw. des Laienfahrausbilders besteht darin, Lehr-Lernsituationen zu gestalten, die dem lernenden Fahranfänger eine erfolgreiche Auseinandersetzung mit zunehmend komplexeren verkehrsbezogenen Anforderungen ermöglichen. Die Auswahl von geeigneten Lehr-Lernmethoden sollte sich idealerweise sowohl nach den geforderten Ausbildungsinhalten als auch nach dem bisher erreichten Lernstand des Fahranfängers richten und sich auf ein breites Spektrum methodischer Ansätze stützen. Die Strukturierung der Lehr-Lerninhalte, die „Dosierung“ der Anforderungen im Lernprozess und eine didaktisch sinnvolle Methodenauswahl stellen demnach zentrale Merkmale einer pädagogisch begründeten, anspruchsvollen Fahrpraktischen Ausbildung dar.

Im Rahmen einer länderübergreifenden Darstellung von Systemen der Fahranfängervorbereitung kann die Gestaltung von Lehr-Lernprozessen nur in ihren Hauptaspekten betrachtet werden. Einige Lehr-Lernmethoden, die in einem unmittelbaren Bezug zum Fahrenlernen und zur Strukturierung von fahrbezogenen Anforderungen stehen, sollen nachfolgend beschrieben und am Beispiel einzelner Länder veranschaulicht werden; ein diesbezüglicher Überblick findet sich in der Tabelle 10.

Fahrt auf einem Übungsplatz

Die Fahrpraktische Ausbildung stellt den Einstieg in den Erwerb einer fahrpraktischen Anfangskompetenz dar. In ihrem Rahmen müssen sich Fahranfänger zunächst grundlegende Fertigkeiten der Fahrzeugbedienung (z. B. Bedienen der Kupplung, Lenken) aneignen. Übungsplätze bieten Fahranfängern die Möglichkeit, diese Fahrfertigkeiten in einer verkehrsarmen, weitgehend ungefährlichen Umge-

bung zu erwerben. Auf Übungsplätzen können auch spezifische Anforderungssituationen hergestellt werden (z. B. durch das Aufstellen von Hütchen zur Simulation einer Parklücke). Daher ist das Fahren auf Übungsplätzen in vielen Ländern ein Bestandteil der Fahrpraktischen Ausbildung (s. Tabelle 10). In einigen Ländern werden Teile der Fahrprüfung – in der Regel Grundfahraufgaben – auf einem Übungsplatz abgenommen, sodass es nahe liegt, Übungsplätze auch im Rahmen der Prüfungsvorbereitung zu nutzen. So wird beispielsweise in Lettland die basale Fahrzeugbedienung auf dem Übungsplatz vermittelt, darüber hinaus wird das Ausführen der drei Grundfahraufgaben „Parallel Einparken“, „Heranfahren an einen Kassenautomaten“ und „Umkehren, Wenden“ geübt, die auch Gegenstand der späteren Fahrprüfung (s. Kapitel 3.3.5) sind.

Kommentierendes Fahren

Beim „Kommentierenden Fahren“ artikuliert der Fahranfänger während des Fahrens bis zu einem gewissen Grad, welche Beobachtungen er macht, welche potenziellen Gefahren er wahrnimmt und welche Handlungen er plant. Dadurch verdeutlicht er seine Wahrnehmungen und Handlungsabsichten gegenüber dem Fahrlehrer, was diesem ggf. eine gezieltere und problemangemessenere Instruktion ermöglicht. Mit der Methode des „Kommentierenden Fahrens“ soll es einem Außenstehenden auf effiziente Weise möglich werden, die Informationssuche des Fahrers, die Bewertung von Informationen hinsichtlich ihrer Gefahrenrelevanz und die Erwartungen bezüglich bestimmter Verkehrsumgebungen nachvollziehen zu können und so mögliche Defizite zu erkennen (RUSSELL, 1998, 2003). Kritisch zu beurteilen ist, dass das „Kommentierende Fahren“ neben dem Bewältigen der unmittelbaren Fahraufgabe zusätzliche Anforderungen an den lernenden Fahranfänger stellt. Durch die zu bewältigende Doppelaufgabe sind, je nachdem, welcher Aufgabe „eine höhere Priorität eingeräumt wird“, Inferenzen möglich: So kann die höhere Belastung dazu führen, dass die Fahraufgabe schlechter bewältigt wird, als dies ohne zusätzliche Verbalisierungen der Fall wäre. Ebenso kann die höhere Belastung die Qualität bzw. die Anzahl der Kommentare reduzieren, sodass die Möglichkeiten dieses methodischen Zugangs eingeschränkt werden (HELMAN, 2008). Wie aus der Tabelle 10 hervorgeht, stellt das „Kommentierende Fahren“ – zumindest in jenen Ländern, aus denen Expertenangaben vorliegen – eine recht verbreitete Lehr-Lernmethode dar.

Land	Gruppe	Fahrt auf einem Übungsplatz	Fahrt auf Standardstrecken ¹ im Realverkehr	Fahrt auf flexiblen Strecken im Realverkehr	Kommen-tierendes Fahren	Fahrdemon-strationen durch den Fahrlehrer	Unab-hängiges Fahren	Skript-Lernen	Selbstein-schätzung durch den Fahranfänger
D	WEU	X ²	-	X	-	X	X	-	X
E	WEU								
GB	WEU	X	X	X	-	-	-	-	-
I	WEU								
F	WEU/ANR	-	X	-	-	-	X	-	-
B	ANR	-	X	X	X	X	-	-	-
CH	ANR								
CZ	ANR	X	X	X	-	-	-	-	-
DK	ANR								
L	ANR	X	X	X	-	-	-	-	X
PL	ANR								
A	ANR/ROL	X	-	X	X	-	X	-	-
NL	ANR/ROL	-	X	X	X	X	X	X	-
FIN	ROL								
N	ROL	X	-	X	-	X	X	-	X
S	ROL	X	X	X	X	X	X	-	X
BG	-								
CY	-								
EST	-								
GR	-	X	X	X	-	-	-	-	-
H	-	X	-	X	-	-	X	X	-
HR	-	X	-	X	X	X	X	X	X
IL	-								
IRL	-								
IS	-	-	X	X	X	-	-	-	-
LT	-	X	X	X	X	X	-	-	-
LV	-	X	-	X	-	X	-	-	-
M	-								
P	-								
RO	-								
RUS	-								
SK	-	-	X	-	X	-	-	-	-
SLO	-								
TR	-								
AUS/NSW	GDL	-	X	X	-	X	-	-	-
AUS/QLD	GDL								
AUS/VIC	GDL	-	-	X	X	X	X	-	X
CDN/NS	GDL								
CDN/ON	GDL	-	-	X	-	-	-	-	-
CDN/QC	GDL	X	X	X	X	-	-	-	X
NZ	GDL								
USA/CA	GDL								
USA/FL	GDL								
USA/NC	GDL								

(„X“ = Zutreffend; „-“ = Nicht zutreffend; „Grau unterlegte Zellen“ = Keine Informationen verfügbar; WEU = Große westeuropäische Länder; ANR = Anrainer Deutschlands; GDL = Länder mit GDL-System; ROL = Reformorientierte Länder)

Zusatzkommentare: ¹ Mit dem Begriff „Standardstrecken“ sind spezielle (Schulungs-)Fahrstrecken gemeint, deren übliche Fahranforderungen (d. h. abgesehen von Witterungsverhältnissen) den auszubildenden Fahrlehrern fahrschulübergreifend gut bekannt sind und die deshalb beim Erreichen eines bestimmten, für die Bewältigung der Anforderungen notwendigen Fahrkompetenzniveaus des Fahranfängers häufig befahren werden.
² Nutzung von Übungsplätzen bzw. Fahren in verkehrsberuhigten Bereichen

Tab. 10: Fahrpraktische Ausbildung – Lehr-Lernmethoden bei professionellen Fahrlehrern

Unabhängiges Fahren

Mit dem Konzept des „Unabhängigen Fahrens“ ist ein Instruktionsverhalten des Fahrlehrers bei Ausbildungsfahrten angesprochen, bei dem auf andauernde Detailanweisungen verzichtet wird und dem Fahranfänger stattdessen Navigationsziele oder umfassendere Wegbeschreibungen vorgegeben werden, die er selbstständig verfolgt. Entsprechende Aufgabenstellungen können beispielsweise darin bestehen, ein allgemein bekanntes regionales Ziel anzusteuern (z. B. Rathaus, Bahnhof), ein Navigationssystem oder eine Straßenkarte zum Anfahren eines bestimmten Ziels zu verwenden oder eine bestimmte längere Wegstrecke auf der Grundlage einer umfassenderen Wegbeschreibung abzufahren (z. B. „zuerst rechts abbiegen, dann 100 Meter geradeaus fahren, danach links abbiegen und der Straße bis zum Stadtrand folgen“). Das „Unabhängige Fahren“, bei dem anstelle von kleinschrittigen Fahranweisungen Fahrziele bzw. gebündelte Fahranweisungen vorgegeben werden, findet sich in nahezu allen reformorientierten Ländern. In den Niederlanden, Norwegen und Finnland findet das „Unabhängige Fahren“ als Lehr-Lernmethode im Rahmen der Fahrpraktischen Ausbildung (s. Tabelle 10) wie auch als Anforderung in der Fahrprüfung Verwendung.

Skript-Lernen

Das so genannte „Skript-Lernen“ ist eine Lehr-Lernmethode, die beispielsweise im Rahmen des niederländischen Ausbildungskonzepts „Driver Training Stepwise“ (s. Kapitel 3.2.5) eingesetzt wird. Hierbei erfolgt der Einstieg in den Erwerb komplexer Fertigkeiten auf der Grundlage von explizit beschriebenen Handlungsabfolgen („Skripte“), welche die Gesamthandlung in Teilschritte aufgliedern. Beispielsweise umfasst das Skript „Motor starten“ die Elemente „Handbremse lösen“, „Gangschaltung in Leerlaufstellung bringen“, „Mit dem linken Fuß auf die Kupplung treten“, „Schlüssel drehen“ etc. Die Vorteile bei der Nutzung solcher Skripte, die auch auf komplexere Fahrhandlungen wie das Links-Abbiegen bei Gegenverkehr angewendet werden, liegen in der Standardisierung der Lernprozesse und der erleichterten Verständigung zwischen Fahrlehrer und Fahranfänger. Das Skript-Lernen wird in einigen Ländern in der professionellen Fahrpraktischen Ausbildung eingesetzt (s. Tabelle 10).

Selbsteinschätzung durch den Fahranfänger

Der Erwerb der Fähigkeit zu einer adäquaten Selbsteinschätzung der eigenen Fahrkompetenz ist erforderlich, damit sich Fahranfänger beim späteren Selbstständigen Fahren nur solchen Anforderungssituationen aussetzen, die sie auch hinreichend sicher bewältigen können (EU-Project BASIC, 2003). Der Tabelle 10 ist zu entnehmen, dass die Selbsteinschätzung des eigenen Fahrkönnens durch den Fahranfänger als Lehr-Lernmethode in der Fahrpraktischen Ausbildung in mehreren europäischen Ländern (Deutschland, Luxemburg, Norwegen und Schweden) und in GDL-Systemen (Victoria, Québec) Anwendung findet.

Lehr-Lernmedien

In der Fahrpraktischen Ausbildung dient zunächst das Ausbildungsfahrzeug selbst als Lehr-Lernmedium. Darüber hinaus finden jedoch noch weitere Mittel Verwendung, etwa zur Dokumentation des Fahr- und Übungsverhaltens. Nachfolgend sollen einschlägige Lehr-Lernmedien anhand von Beispielen vorgestellt werden.

Ausbildungsfahrzeug/Übungsfahrzeug

In der Regel ist das Ausbildungsfahrzeug bei der professionellen Fahrpraktischen Ausbildung mit zusätzlichen Spiegeln und einer Doppelpedalerie (Kupplungs-, Gas- und Bremspedal) vor dem Beifahrersitz ausgestattet. Zusätzliche Ausstattungsanforderungen an das Ausbildungs- bzw. Übungsfahrzeug bestehen oftmals auch bei einer Fahrpraktischen Ausbildung durch Laienausbilder bzw. beim Begleiteten Fahrenlernen. Sie stellen, sofern sie mit technischem Aufwand verbunden sind, ein wichtiges Kriterium für die Zugänglichkeit und Nutzung dieser Lehr-Lernformen dar. In Spanien und Finnland etwa wird für die private Fahrpraktische Ausbildung eine Ausstattung mit einer Doppelpedalerie gefordert. In anderen Ländern werden nur zusätzliche Spiegel verlangt, die eine vollständige Verkehrsbeobachtung vom Beifahrersitz aus erlauben. In manchen Ländern sind auch keinerlei zusätzliche Ausstattungen des Übungsfahrzeugs erforderlich. Ein Überblick zu den Ausstattungsanforderungen an Ausbildungsfahrzeuge bei der Fahrpraktischen Ausbildung durch Laienausbilder bzw. beim Begleiteten Fahrenlernen findet sich im Kapitel 3.2.7.

Weiterhin ist das Fahrzeug meist als Lernfahrzeug gekennzeichnet, beispielsweise durch den Buchstaben „M“ in Lettland oder die Aufschrift „AUTO-ECOLE“ bzw. „MOTO-ECOLE“ in Luxemburg. In Schweden wird die Aufschrift „Fahrübung“ verwendet – in roter Farbe bei der Ausbildung durch einen professionellen Fahrlehrer, in grüner Farbe bei der Anleitung durch einen Laienausbilder.

Fahrerassistenzsysteme

Im Hinblick auf das Fahrzeug als Lehr-Lernmedium verändern Fahrerassistenzsysteme zunehmend die Anforderungen an die Fahrzeugbedienung. Dies wird in der Fahrausbildung bislang noch kaum berücksichtigt, stellt sich aber als eine Herausforderung für die Zukunft dar. In Österreich und Großbritannien richtet sich die Thematisierung von Fahrerassistenzsystemen in der Fahrpraktischen Ausbildung danach, ob sie im jeweiligen Ausbildungsfahrzeug vorhanden sind. In den Niederlanden stellt das Fahren nach den Anweisungen eines Navigationssystems eine mögliche Prüfungsanforderung bei der Fahrprüfung dar, daher wird es auch ausgebildet.

Fahrdatenschreiber/videografische Fahtaufzeichnung

Durch die Nutzung von elektronischen Fahrdatenschreibern und Videokameras zur Fahtaufzeichnung können Lehr-Lernprozesse in der Fahrpraktischen Ausbildung dokumentiert und mit anderen Lehr-Lernformen wie dem Selbstständigen Theorielernen verknüpft werden. Das Potenzial der Fahrverhaltensdokumentation für die Verbesserung der Ausbildung wurde bereits in mehreren Forschungs- und Entwicklungsprojekten untersucht (LOTAN & TOLEDO, 2006, 2007; REINMANN & VOHLE, 2009), bei denen beispielsweise Videoaufzeichnungen der eigenen Fahrstunden angefertigt werden, die später vom Fahranfänger am Computer angesehen und zu denen mittels Kommentarfunktionen Informationen und Anmerkungen mit dem Fahrlehrer ausgetauscht werden können. Hierdurch werden die Lehr- und Lernmöglichkeiten der Fahrpraktischen Ausbildung über die eigentlichen Unterrichtseinheiten hinaus erweitert. In Israel werden Fahrdatenschreiber zur Erfassung des Fahrverhaltens erprobt, mit denen Fahranfänger Rückmeldungen über ihr Fahrverhalten im Hinblick auf gefährliche Fahrsituationen sowie zu einer umweltbewussten Fahrweise erhalten können.

Fahrtenbücher

Eine detaillierte Dokumentation von Lehr-Lernverläufen in der Fahrpraktischen Ausbildung als Grundlage für die Gestaltung von Unterrichtseinheiten findet offenbar nur in wenigen Ländern statt. So ist in einigen Ländern das Führen eines Fahrtenbuchs vorgeschrieben bzw. verbreitet, das je nach Art der Nutzung vorrangig der Dokumentation von erteilten Unterrichtseinheiten für den Fahrlehrer dienen kann oder darüber hinaus auch der Rückmeldung von Lernverläufen an den Fahranfänger. Beispielsweise müssen Fahranfänger in Lettland die bisher absolvierte Stundenanzahl der Fahrpraktischen Ausbildung in einem Fahrtenbuch festhalten – darüber hinaus wird es jedoch nicht zur Auswertung des bisherigen Lernverlaufs genutzt. In Österreich werden hingegen Aufzeichnungen über die Ausbildungsinhalte und die erreichten Lernziele in jeder Unterrichtseinheit gemacht. In Großbritannien werden Fahrtenbücher zwar fakultativ zur Dokumentation fahrpraktischer Übungen verwendet, jedoch wird diese Möglichkeit nicht von allen Fahranfängern wahrgenommen. In Deutschland stehen Fahrlehrern zur Dokumentation des Lernverlaufs im Fahrunterricht „Ausbildungsdiagrammkarten“ als Bestandteil des Ausbildungscurriculums (s. Kapitel 3.2.5) zur Verfügung; hierin kann die Bearbeitung der inhaltlichen Vorgaben aus dem Curriculum in Form einer Checkliste vom Fahrlehrer vermerkt und für die gemeinsame Planung von Unterrichtseinheiten mit dem Fahr Schüler genutzt werden.

Zusammenfassend ist für die Lehr-Lernform „Fahrpraktische Ausbildung“ festzustellen, dass sie sowohl in einer professionellen als auch in einer privaten, nichtkommerziellen Variante verbreitet ist. Unterschiede bestehen in den Nutzungsmöglichkeiten: In manchen Systemen besteht de jure oder de facto ein Ausbildungsmonopol gewerblicher Fahrschulen; hier sind die Möglichkeiten des Ersterwerbs von Fahrkompetenz auf professionelle Ausbildungsformen beschränkt. In anderen Systemen besteht die Möglichkeit, beide Varianten nebeneinander oder auch die private Fahrpraktische Ausbildung allein für den Erwerb fahrpraktischer Anfangskompetenz zu nutzen. Dem möglichen Nachteil geringerer Ausbildungsqualität im Sinne einer strukturierten und effizienten Ausbildung steht bei der privaten Fahrpraktischen Ausbildung der Vorteil geringerer Ausbildungskosten – und damit eines potenziell größeren Ausbildungsumfangs – gegenüber.

3.2.5 Lehrpläne und Ausbildungscurricula

Die Steuerung von Ausbildungsprozessen, wie sie bei der Fahranfängervorbereitung stattfinden, wird aus pädagogisch-psychologischer Sicht durch Lehrpläne oder – besser noch – durch Curricula gewährleistet. Lehrpläne beschränken sich in der Regel auf einen Katalog von Lerninhalten; zuweilen werden die aufgeführten Lerninhalte noch nach ihrer inhaltlichen Art strukturiert (z. B. in Stoffgebiete) und hinsichtlich ihrer Wichtigkeit für die Anwendung des Gelernten unterteilt bzw. ausgewiesen (z. B. Aneignungstiefe). Curricula dagegen gehen über eine Aufzählung von Lerninhalten weit hinaus und beschreiben Ausbildungsabläufe, die sich an Lernzielen und Lernprozessen orientieren (TENORTH & TIPPELT, 2007). Ein Curriculum stellt gesellschaftliche Bezüge her und beinhaltet eine Darstellung von Gründen und Absichten, welche den geforderten Ausbildungseffekten zugrunde liegen bzw. diese herleiten; es regelt den Kontext der Curriculumentwicklung (z. B. Verantwortliche, Prozesse), die Organisation der Lehr-Lernprozesse, die Lernziele (bezogen auf die Lerninhalte) und Lehr-Lernmedien, die Prüfungsabläufe und Prüfungsinhalte sowie Maßnahmen zur Evaluation und Weiterentwicklung (KELLY, 2009; MARSH, 2009; OLIVA, 1997). Entsprechend dieser Unterscheidung handelt es sich bei den Ausbildungsvorgaben für die Fahranfängervorbereitung in der Regel um Lehrpläne, die vom staatlichen Ordnungsgeber mehr oder minder mit fahrerlaubnisrechtlicher Verbindlichkeit ausgestattet werden.

Nachfolgend werden Lehrpläne bzw. Ausbildungscurricula vorgestellt, die in den verschiedenen Ländern der Fahrausbildung zugrunde liegen. Damit soll exemplarisch ein Spektrum curricularer Gestaltungsmöglichkeiten aufgezeigt werden. Dazu wird pro Ländergruppe für einzelne Länder – ohne Repräsentativität zu beanspruchen – dargestellt, welche Inhalte sich in den Curricula finden, wie die Inhalte im Lernverlauf angeordnet sind und mittels welcher Lehr-Lernformen die Aneignung von Wissen und Können erfolgt.

Deutschland (WEU)

In Deutschland gibt die im öffentlichen Recht verankerte Fahrschüler-Ausbildungsordnung folgende Ausbildungsziele und -inhalte vor (FahrschAusbO, § 1 Ziel und Inhalt der Ausbildung):

- „(1) Ziel der Ausbildung ist die Befähigung zum sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Verkehrsteilnehmer. Ziel der Ausbildung ist außerdem die Vorbereitung auf die Fahrerlaubnisprüfung.
- (2) Die Ausbildung hat ein Verkehrsverhalten zu vermitteln, das folgende Bestandteile [einschließt]:
- Fähigkeiten und Fertigkeiten, um das Fahrzeug auch in schwierigen Verkehrssituationen zu beherrschen,
 - Kenntnis, Verständnis und Anwendung der Verkehrsvorschriften,
 - Fähigkeiten und Fertigkeiten zur Wahrnehmung und Kontrolle von Gefahren einschließlich ihrer Vermeidung und Abwehr,
 - Wissen über die Auswirkungen von Fahrfehlern und eine realistische Selbsteinschätzung,
 - Bereitschaft und Fähigkeit zum rücksichtsvollen und partnerschaftlichen Verhalten und das Bewußtsein für die Bedeutung von Emotionen beim Fahren und
 - Verantwortung für Leben und Gesundheit, Umwelt und Eigentum. [...]“

Für die Fahrpraktische Ausbildung wird außerdem vorgeschrieben, dass der „... praktische Unterricht [...] auf die theoretische Ausbildung zu beziehen und inhaltlich mit dieser zu verzahnen“ ist.

Die gesetzlich verankerten Ausbildungsinhalte³⁴ müssen in Deutschland im Rahmen einer verpflichtenden Fahrschulerausbildung, die Theorieunterricht und eine Fahrpraktische Ausbildung umfasst, angeeignet werden. Für die didaktische Umsetzung der Vorgaben für den Theorieunterricht gibt es Handreichungen von Lehrmittelverlagen; für die Fahrpraktische Ausbildung wurde von der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände ein spezielles Ausbildungscurriculum erarbeitet („Curricularer Leitfaden – Praktische Ausbildung Pkw“; LAMSZUS, 2000). Darin sind die Inhalte der Fahrpraktischen Ausbil-

³⁴ Die konkreten Inhalte des Theorieunterrichts und der Fahrpraktischen Ausbildung sind in den Anlagen 3 (zu § 5 Abs. 1) und 4 (zu § 5 Abs. 3) der FahrschAusbO ausführlich beschrieben.

derung fünf aufeinander aufbauenden Ausbildungsstufen zugeordnet, wobei nochmals zwischen einer „Grundausbildung“ (Stufen 1 bis 3) und einer „Weiterführenden Ausbildung“ (Stufen 4 bis 5) unterschieden wird. Die einzelnen Stufen werden nachfolgend auszugsweise beschrieben:

1. Grundstufe: Es werden insbesondere psychomotorische Grundfähigkeiten und elementare Grundkenntnisse vermittelt (z. B. Einstellen der Sitzposition, Handhabung der Bedienungselemente, Fahrübungen mit Geschwindigkeiten bis 50 km/h), auf welche der Fahranfänger im Ausbildungsverlauf immer wieder zurückgreifen muss. Diese bilden die Basis für später zu erreichende Lernziele.
2. Aufbaustufe: Es sollen die Fähigkeiten zur Fahrzeugbedienung und Fahrzeugführung ausgebaut werden, wobei auch schon fahrtechnisch schwierige Situationen geübt werden. Der Fahranfänger soll sich weniger auf die Verkehrsumwelt und stärker auf die Fahrzeugführung konzentrieren, um diese zunehmend automatisiert ausführen zu können.
3. Leistungsstufe: Nun sollen auch die Einflüsse der Verkehrsumwelt stärker berücksichtigt sowie das Fahren im Verkehr und das Bewältigen von verschiedenen Verkehrssituationen geübt werden. Dabei wird mit Übungen in verkehrsarmer Umgebung begonnen, und allmählich werden auch schwierigere Situationen bis hin zum Verhalten bei kritischen Verkehrssituationen geübt.
4. Stufe der Sonderfahrten: Es wird mit den „Überlandfahrten“ begonnen, gefolgt von den „Autobahnfahrten“ und schließlich den „Dunkelfahrten“ zum Erlernen des sicheren Verhaltens beim Fahren in der Dämmerung bzw. bei Dunkelheit.
5. Reife- und Teststufe: Es werden wiederholte Übungen zu den Inhalten vorangegangener Ausbildungsstufen durchgeführt. Schließlich folgen selbstständige Fahrten sowohl mit Zielangabe als auch nach eigener Streckenwahl des Fahranfängers. Die Reife- und Teststufe schließt mit Übungen zur Prüfungssimulation ab, die auch eine differenzierte Leistungsbewertung und eine Besprechung der Ergebnisse beinhaltet.

Im Curriculum sind für die genannten Stufen konkrete Ausbildungsinhalte beschrieben, für die je-

weils Lernziele formuliert sind und dem Fahrlehrer Hinweise zur methodischen Umsetzung gegeben werden.

Frankreich (WEU/ANR)

Fahranfänger eignen sich ihre Anfangskompetenz üblicherweise im Rahmen einer professionellen Fahrschul Ausbildung an;³⁵ eine Laienfahrausbildung ist rechtlich zulässig, wird jedoch kaum praktiziert. In Verbindung mit dem Besuch einer Fahrschule und nach dem Absolvieren von mindestens 20 Unterrichtseinheiten (zu je 60 Minuten) können die Fahranfänger das Begleitete Fahrenlernen als Lehr-Lernform für einen längerfristigen fahrpraktischen Erfahrungsaufbau nutzen. Durch das Ausbildungscurriculum („Programme Nationale de Formation à la Conduite – P.N.F.“), das von der zuständigen Verkehrsbehörde (Direction de la sécurité et de la circulation routières) veröffentlicht wird, soll den Fahranfängern Wissen („savoir“) und Können („savoir faire“) vermittelt werden sowie auf die Einstellungen („savoir être“) von Fahranfängern eingewirkt werden. Es gliedert sich in die folgenden Inhaltsbereiche, denen jeweils Unterthemen zugeordnet sind:

1. „Autofahrer werden“ („Devenir automobiliste“):
 - Leben mit dem Fahrzeug,
 - Leben mit den anderen.
2. „Planen der Fahrt“ („Gérer son déplacement“):
 - Beherrschung des Fahrzeugs,
 - Anpassung an Situationen,
 - Vorbereiten und Organisieren der Fahrt.

³⁵ Die dargestellten Inhaltsbereiche beziehen sich auf den Fahrerlaubniserwerb. Maßnahmen zur Verkehrserziehung sind darüber hinaus in einem übergreifenden Rahmenkonzept („Continuum éducatif“) verankert, das auch die allgemeinbildende schulische Ausbildung mit einschließt. Schüler erhalten hierbei im Laufe der schulischen Ausbildung verschiedene Zertifikate über die Teilnahme an Veranstaltungen zur Verkehrssicherheit (z. B. in der Grundschule das Zertifikat „Attestation de première éducation à la route – APER“ und im Alter von 14 Jahren das Zertifikat „Attestation scolaire de sécurité routière de premier niveau“ – ASSR1). Für den Erwerb der Fahrerlaubnis der Klasse B und für die Anmeldung in einer Fahrschule wird das Zertifikat „Attestation scolaire de sécurité routière de deuxième niveau“ – ASSR2 vorausgesetzt.

3. „Kritische Fahrsituationen“ („États dégradés du système“):
 - Risiken antizipieren und vorbeugen,
 - Umgang mit Risiken in Notsituationen,
 - Verhalten bei Unfällen.
4. „Verstehen des Phänomens ‘Automobil’“ („Comprendre le phénomène automobile“):
 - physiologische, psychologische und soziologische Aspekte,
 - technische und dynamische Aspekte,
 - Aspekte der öffentlichen Gesundheit und Ökologie,
 - rechtliche Aspekte,
 - ökonomische Aspekte.

Zu den Unterthemen sind wiederum Lernziele benannt, die sich auf die drei Bereiche „Wissen“, „Können“ und „Einstellungen“ (s. o.) beziehen.

Tschechien (ANR)

In Tschechien beziehen sich die inhaltlichen Vorgaben des Ausbildungscurriculums auf die Pflichtausbildung in einer Fahrschule mit den Ausbildungsteilen Theorieunterricht und Fahrpraktische Ausbildung. Teile der Fahrpraktischen Ausbildung können an einem Fahrsimulator absolviert werden (s. Kapitel 3.2.6).

- Gemäß dem Ausbildungscurriculum müssen im Rahmen des Theorieunterrichts insgesamt mindestens 36 Unterrichtseinheiten (je 45 Minuten) absolviert werden. Diese gliedern sich in die Inhaltsbereiche „Unterrichtung in Straßenverkehrsregeln“ (18 Unterrichtseinheiten), „Unterricht zur Kontrolle und Instandhaltung des Fahrzeugs“ (2 Unterrichtseinheiten), „Unterricht in der Theorie und den Prinzipien des sicheren Fahrens“ (10 Unterrichtseinheiten), „Anleitung in Erster Hilfe“ (2 Unterrichtseinheiten) und „Wiederholung und Überprüfung“ (4 Unterrichtseinheiten).
- Die Fahrpraktische Ausbildung gliedert sich in drei Phasen, die durch steigende Anforderungen und eine zunehmende Verkehrsdichte gekennzeichnet sind. Die erste Phase besteht aus der Fahrpraktischen Ausbildung auf einem Übungs-

gelände (2 Unterrichtseinheiten je 45 Minuten) sowie Fahrten im Realverkehr bei geringerer Verkehrsdichte (5 Unterrichtseinheiten je 45 Minuten). Die zweite Phase beinhaltet das Fahren bei mittlerer Verkehrsdichte (12 Unterrichtseinheiten je 45 Minuten) und die dritte Phase das Fahren bei höherer Verkehrsdichte (9 Unterrichtseinheiten je 45 Minuten).

- Weiterhin sind praktische Übungen zur Wartung und Instandhaltung des Fahrzeugs vorgeschrieben (2 Unterrichtseinheiten je 45 Minuten) sowie praktische Unterweisungen in Erste-Hilfe-Maßnahmen (4 Unterrichtseinheiten je 45 Minuten).

Zu curricularen Vorgaben über die Aufeinanderfolge und Verknüpfung theoretischer und praktischer Ausbildungsanteile liegen keine Angaben vor.

Niederlande (ANR/ROL)

In den Niederlanden ist der Besuch einer Fahrschule nicht vorgeschrieben, jedoch stellt dies de facto die einzige rechtlich zulässige Form der Fahrpraktischen Ausbildung im Realverkehr dar – ein bestimmter Mindestumfang ist dabei nicht festgelegt. Die Ausbildungsinhalte sind in den jeweiligen Lehrplänen der Fahrschulen verankert, jedoch besteht kein verbindliches, übergreifendes Curriculum. Zur Verbesserung der traditionellen Fahrpraktischen Ausbildung wurde das Ausbildungsprogramm „Fahrausbildung in Schritten“ („RIS – Rijopleiding in Stappen“) für die professionelle Fahrschulerausbildung entwickelt, das durch eine stärkere Verknüpfung einzelner Ausbildungsbestandteile und durch wiederholte Lernstandseinschätzungen gekennzeichnet ist (EU-Project BASIC, 2003). Das Ausbildungsprogramm „Fahrausbildung in Schritten“ besteht als fakultative Form der Fahrschulerausbildung neben der traditionellen Fahrschulerausbildung; laut Expertenangaben durchlaufen es etwa drei bis fünf Prozent der Fahranfänger. Das Ausbildungsprogramm umfasst die folgenden vier Module:

- (1) „Fahrzeugbedienung und Fahrzeugkontrolle“ (z. B. Schalten, Bremsen),
- (2) „Beherrschen einfacher Fahrzeugmanöver und Verkehrssituationen“ (z. B. außerorts bei geringer Geschwindigkeit fahren),
- (3) „Komplizierte Fahrzeugbedienung und Kontrolle von komplexen Verkehrsmanövern und -si-

tuationen“ (z. B. in dichtem städtischem Verkehr fahren, auf Autobahnen fahren) und

- (4) „Sichere und verantwortliche Verkehrsteilnahme“ (z. B. Auswerten von Fahrten, Fahren unter erschwerten Bedingungen).

Im Rahmen dieser aufeinander aufbauenden Module lernen Fahranfänger angemessenes Verhalten in zunehmend komplexen Verkehrssituationen auf der Grundlage von „Skripten“, in denen die notwendigen Verhaltensabfolgen für die Bewältigung bestimmter Verkehrssituationen explizit beschrieben sind (s. „Lehr-Lernmethoden“ in Kapitel 3.2.4). Modulübergreifend wird eine umweltbewusste Fahrweise vermittelt. Der Lernverlauf wird dokumentiert, und das Erreichen der Lernziele wird nach Abschluss jedes Moduls durch den Fahrlehrer geprüft. Neue Module können nur begonnen werden, wenn zuvor die Lehrziele des vorherigen Moduls erreicht wurden. Für die Prüfung nach dem dritten Modul wird ein externer Fahrerlaubnisprüfer hinzugezogen (s. Kapitel 3.3.4).

Finnland (ROL)

Im Ausbildungscurriculum (Finnish Vehicle Administration, 2004) werden die Inhalte für den Theorieunterricht und die Fahrpraktische Ausbildung (einschließlich des obligatorischen Aufbaukurses; s. Kapitel 3.2.8) sowie für das Selbstständige Theorielernen beschrieben. Das Curriculum ist in Ausbildungsstufen gegliedert und umfasst auf der ersten Stufe die Inhaltsbereiche (1) „Der Fahrer im Straßenverkehr“, (2) „Fahren in Verkehrssituationen“, (3) „Unabhängiges Fahren“ und (4) „Fahren unter schwierigen Bedingungen“. Es folgt dann eine „Zwischenstufe“, in welcher der Fahranfänger nach dem Ablegen der Fahrprüfung selbstständig fährt, bis er schließlich in der zweiten Ausbildungsstufe an einem obligatorischen Aufbaukurs teilnimmt. Das Curriculum stellt eine verbindliche Grundlage für alle Fahranfänger dar; die Vermittlung der Inhalte aus den nachfolgend beschriebenen vier Bereichen kann dabei entweder ausschließlich in einer gewerblichen Fahrschule (d. h. durch einen professionellen Fahrlehrer) oder ausschließlich privat (d. h. in Verantwortung der Eltern) erfolgen:

- (1) „Der Fahrer im Straßenverkehr“: In diesem Inhaltsbereich muss sich der Fahranfänger zunächst Wissen zum System der Fahranfängervorbereitung, zum Straßenverkehrssystem und zum Fahrzeug in vier theoretischen Lektionen

aneignen. Erst danach kann er die Fahrpraktische Ausbildung beginnen, bei der er sich grundlegende Fähigkeiten zur fahrtechnischen Vorbereitung des Fahrzeugs, zum Anfahren und Anhalten, zur Geschwindigkeitsregulation und zum Lenken in verkehrsarmer Umgebung aneignen soll.

- (2) „Fahren in Verkehrssituationen“: In diesem Inhaltsbereich werden u. a. Grundlagen zur Verkehrssicherheit, zur Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmern, zum Einfahren in den Verkehr, zum Fahren innerhalb geschlossener Ortschaften und zum Befahren von Kreuzungen im Rahmen von sechs theoretischen Lektionen vermittelt. Anschließend werden diese Inhalte in fahrpraktischen Übungen behandelt. Es erfolgt ein Vergleich der Einschätzung des Fahrlehrers (bzw. Laienausbilders) zum erreichten Fertigniveau und der diesbezüglichen Selbsteinschätzung des Fahranfängers.
- (3) „Unabhängiges Fahren“: In diesem Inhaltsbereich werden dem Fahranfänger unter anderem Kenntnisse zum Planen einer Route, zur Risikovermeidung, zu situationsangemessenen Geschwindigkeiten und zum Verhalten bei Unfällen im Rahmen von acht theoretischen Lektionen vermittelt. Weiterhin gehören beispielsweise das Fahren im Realverkehr mit höherer Geschwindigkeit auf Straßen bzw. Autobahnen und das Ausführen von Überholmanövern zu diesem Inhaltsbereich. Außerdem erfolgt hier eine Vorbereitung auf die erste Phase des Selbstständigen Fahrens nach der Fahrprüfung, die als „Zwischenstufe“ (vor der obligatorischen „Zweiten Fahrausbildungsphase“) bezeichnet wird. Auch in diesem Inhaltsbereich erfolgt ein Vergleich der Einschätzung des Fahrlehrers (bzw. des Laienausbilders) zum erreichten Fertigniveau und der diesbezüglichen Selbsteinschätzung des Fahranfängers.
- (4) „Fahren unter schwierigen Bedingungen“: In diesem Inhaltsbereich werden im Rahmen von theoretischen Lektionen Kenntnisse zum „Fahren bei Glätte“ (im zeitlichen Umfang von 60 Minuten) sowie zum „Fahren bei Dunkelheit“ (im zeitlichen Umfang von 30 Minuten) vermittelt. Darüber hinaus sind zwei praktische Lektionen zum Fahren auf glatter Fahrbahnoberfläche mit Demonstrationen durch den Fahrlehrer (bzw. Laienausbilder) und fahrpraktischen Übungen des Fahranfängers auf

einem Übungsgelände vorgesehen. Weiterhin müssen zwei praktische Unterrichtseinheiten zum „Fahren bei Dunkelheit“ erfolgen. Sofern der Fahranfänger insgesamt ein hinreichendes Fertigniveau erreicht hat, kann er die Fahrprüfung ablegen.

Nach mindestens sechs Monaten Selbstständigen Fahrens nach der Fahrerlaubnisprüfung müssen alle Fahranfänger – sowohl jene, die eine Fahrschule besucht haben, als auch jene, die unter Anleitung eines Laienausbilders gelernt haben – einen obligatorischen Aufbaukurs bei einem professionellen Fahrlehrer absolvieren („Zweite Fahrausbildungsphase“; s. Kapitel 3.2.8). Dieser zweitägige Kurs beinhaltet Theorieunterricht zu gefährlichen Situationen im Straßenverkehr sowie zum sicheren und umweltbewussten Fahren. Beim Aufbaukurs nimmt der Fahranfänger weiterhin an einer Fahrpraktischen Ausbildung im Realverkehr und auf einem Übungsgelände teil und erhält Rückmeldungen zur Sicherheitsangemessenheit und Umweltverträglichkeit seines Fahrverhaltens.

Norwegen (ROL)

Dem Aufbau des Curriculums („Curriculum – Driving licence categories B and BE“; Norwegian Public Roads Administration, 2004a) liegt ein Ausbildungsmodell zugrunde, welches sich an den Lehrzielen der GDE-Matrix für die Fahrausbildung orientiert, wobei der Schwerpunkt auf den sog. „höheren Lehrzielebenen“ („Kontextfaktoren der Fahrt“, „Allgemeine Lebensziele“) liegt. Das Curriculum sieht eine Fahrpraktische Ausbildung unter Anleitung eines professionellen Fahrlehrers vor, empfiehlt jedoch ausdrücklich die ergänzende Nutzung von Übungsmöglichkeiten unter der Anleitung und in Begleitung von Laienausbildern.

Im Rahmen der Fahrausbildung werden vier aufeinanderfolgende Stufen des Kompetenzerwerbs unterschieden, wobei für jede Stufe Lernziele vorgegeben werden. Die Stufe 1 beinhaltet einen theoretischen „Kurs über grundlegendes Verkehrswissen“, auf der Stufe 2 werden „Grundlegende Kompetenzen im Hinblick auf das Fahrzeug und das Fahren“ vermittelt, die Stufe 3 beinhaltet das „Training im Straßenverkehr“ und die Stufe 4 ein „Abschließendes Training“. Nach dem Durchlaufen der vier Stufen kann die Fahrprüfung abgelegt werden.

Die im Curriculum verankerten affektiven Lernziele richten sich auf verkehrssicherheitsrelevante Ein-

stellungen bzw. Werthaltungen und werden – wegen ihrer methodisch eingeschränkten Messbarkeit – nur in der Ausbildung, nicht aber in der Prüfung thematisiert.

Schweden (ROL)

In Schweden bestehen für die Aneignung von Wissen und Können fakultative Ausbildungsangebote von professionellen Fahrlehrern; ebenso können eine Fahrpraktische Ausbildung unter Anleitung von Laienausbildern und ein verlängerter fahrpraktischer Erfahrungsaufbau durch Begleitetes Fahrenlernen erfolgen. Obligatorische formale Ausbildungsbestandteile bestehen nur in Form eines (Aufbau-)Kurses zur Gefahrenlehre („Riskutbildning“), an dem jeder Fahranfänger vor dem Ablegen der Fahrprüfung teilnehmen muss, sowie in Form einer dreistündigen theoretischen Einweisung des Fahranfängers und seines Begleiters als Voraussetzung für eine Laienfahrausbildung bzw. für das Begleitete Fahrenlernen.

Durch das Ausbildungscurriculum³⁶ sollen einerseits für alle Fahranfänger die gleichen Lernziele vorgegeben werden, um eine landesweit vergleichbare Ausbildung zu gewährleisten; andererseits soll jedoch auch eine Anpassung der Ausbildung an die individuellen Bedürfnisse des Fahranfängers möglich sein. Das Curriculum umfasst sowohl die Inhalte der theoretischen als auch der fahrpraktischen Ausbildung und gliedert sich in die vier Inhaltsmodule (1) „Manövrieren, Fahrzeuge und die Umwelt“, (2) „Fahren in unterschiedlichen Verkehrsumgebungen“, (3) „Fahren unter besonderen Bedingungen“ und (4) „Persönliche Umstände und Lebensziele“. Jedes Modul wird durch die Kompetenzbereiche „Theorie und Fähigkeiten“ (mit dem Fokus auf erforderliche theoretische Kenntnisse und praktische Fähigkeiten zur Fahrzeugführung) und „Selbsteinschätzung“ (mit dem Fokus auf die Selbstreflexion des Fahrers) unterlegt.

Die vier Inhaltsmodule in Verbindung mit den beiden Kompetenzbereichen bilden den Rahmen für die Ausbildung von Fahranfängern. Zu den Modulen werden jeweils Lernziele beschrieben, die ein für die Fahrerlaubniserteilung zu erreichendes Min-

36 www.korkortsportal.se/upload/dokument/Ovriga_dokument/TS/B%20curriculum_detailed_description.pdf (11. August 2011)

destniveau kennzeichnen. Im Folgenden werden die vier Inhaltsmodule des Ausbildungscurriculums im Überblick zusammenfassend dargestellt:

- (1) Das erste Modul bildet die Grundlage für die Fahrzeugbedienung. Der Fahranfänger soll lernen, sein Fahrzeug sicher und umweltverträglich zu handhaben sowie seine diesbezüglichen Fähigkeiten realistisch einzuschätzen. Die Ausbildungsinhalte beziehen sich u. a. auf den Erwerb motorischer Fertigkeiten, das Erlernen von Zusammenhängen zwischen Fahrzeuginstandhaltung und möglichen Sicherheits- bzw. Umweltbeeinträchtigungen sowie den Erwerb von Kenntnissen zu den Folgen einer inkorrekten oder fehlenden Verwendung fahrzeugtechnischer Warn- und Schutzvorrichtungen (z. B. Fahrzeugbeleuchtung, Sicherheitsgurte) oder einer Überschätzung von deren Funktionen.
- (2) Das Lernziel des zweiten Moduls besteht darin, die Fähigkeit zur sicheren und umweltverträglichen Fahrzeugführung in der Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmern, in unterschiedlichen Verkehrssituationen und unter verschiedenen Bedingungen zu erlernen. Weiterhin soll der Fahranfänger die Fähigkeit entwickeln, vorausschauend zu fahren, Risiken zu erkennen und ausreichende Sicherheitsabstände einzuhalten. Die Ausbildungsinhalte beziehen sich unter anderem auf das Anwenden und Befolgen der Verkehrsregeln und die Anpassung des eigenen Verhaltens an mögliches Fehlverhalten anderer. Ein wesentlicher weiterer Inhaltsbereich ist die Fähigkeit zur Kommunikation, also zum Erkennengeben der eigenen Handlungsabsichten und zum Verstehen der Handlungsabsichten anderer Verkehrsteilnehmer. Der Fahranfänger soll u. a. lernen, in Abhängigkeit von der jeweiligen Verkehrssituation seine Geschwindigkeit anzupassen, Blickkontakt zu anderen Verkehrsteilnehmern herzustellen, sein Fahrzeug korrekt zu positionieren und die Fahrtrichtungsanzeiger richtig zu verwenden.
- (3) Im dritten Modul besteht das übergeordnete Lernziel in der Aneignung von Kompetenzen zur sorgfältigen Planung einer Fahrt, wobei der Fahranfänger berücksichtigen soll, wo, wann und unter welchen Bedingungen eine Fahrt stattfindet. Dabei soll er lernen, sein Wissen so einzusetzen, dass er möglichst umweltgerecht fährt und das Fahren unter riskanten Bedin-

gungen (z. B. in dichtem Verkehr, bei Glätte, schlechten Wetterbedingungen bzw. unter Alkoholeinfluss oder bei Müdigkeit) vermeidet. Die Ausbildungsinhalte beziehen sich auf eine Vielzahl von Faktoren, die das Fahrerverhalten und die Fahrsicherheit beeinflussen. Der Fahranfänger soll die Fähigkeit entwickeln, diese zu erkennen und zu bewerten sowie die eigene Fahrzeugnutzung kritisch zu hinterfragen.

- (4) Im vierten Modul soll der Fahranfänger ein Verständnis dafür entwickeln, wie unterschiedliche persönliche und soziale Umstände seine Fahrerrolle beeinflussen. Durch die Vermittlung entsprechender Ausbildungsinhalte soll er erkennen und berücksichtigen, dass das eigene Fahrverhalten und das Unfallrisiko von Faktoren wie dem Alter, dem Geschlecht, der Persönlichkeit, dem Lebensstil, der Erziehung und dem Bezug zu Gleichaltrigen beeinflusst werden.

Auch mit dem schwedischen Curriculum wird versucht, die international seit den 60er Jahren propagierte Verfolgung affektiver, auf die Förderung eines verkehrssicherheitsorientierten Verhaltens ausgerichteter Lernziele konsequent umzusetzen (LEUTNER et al., 2009).

Kanada/Ontario (GDL)

Für die Fahrpraktische Ausbildung und das Begleitete Fahrenlernen in der Supervidierten Lernphase ist ein Mindestzeitraum von 12 Monaten vorgeschrieben („G1-Licence“). Bei Teilnahme an einer professionellen Fahrausbildung („Driver Education“) verkürzt sich diese Mindestdauer auf acht Monate („Time credits“).

Für die Fahrausbildung, die in staatlichen Schulen und in privaten Fahrschulen³⁷ angeboten wird, ist ein verbindliches Curriculum vorgegeben („Beginner Driver Education (BDE) – Curriculum-Standards“).³⁸ Es enthält inhaltliche und methodische Festlegungen für den Theorieunterricht und die Fahrpraktische Ausbildung, darin eingeschlossen Empfehlungen zur Lernzielkontrolle während und nach der Ausbildung. Für den klassenbasierten

37 Die Curriculum-Standards müssen von privaten Fahrschulen erfüllt werden, um eine staatliche Akkreditierung zu bekommen.

38 <http://www.mto.gov.on.ca/english/dandv/driver/curriculum/> (11. August 2011)

Theorieunterricht ist eine Mindestzahl von 20, für die Fahrpraktische Ausbildung von 10 Unterrichtseinheiten (je 60 Minuten) festgelegt. Darüber hinaus sind 10 weitere Unterrichtseinheiten vorgeschrieben, die flexibel genutzt werden können (z. B. für die Fahrpraktische Ausbildung oder Fahrsimulationstraining). Die Inhaltsvorgaben erstrecken sich auf folgende Bereiche: „Straßenverkehrsregeln“, „Das Fahrzeug und seine Komponenten“, „Fahrzeugbedienung“, „Fahrerverhalten“, „Respekt und Verantwortung“, „Das gemeinsame Nutzen der Straße“, „Aufmerksamkeit“ sowie „Wahrnehmung und Risikomanagement“.

Die Inhaltsbereiche gliedern sich in Unterthemen, für die Lernziele ausgewiesen sind. Zum Bereich „Respekt und Verantwortung“ gehören u. a. die Unterthemen „Reagieren auf Notfallsituationen“, „Umweltbewusstes und effizientes Fahrverhalten“, „Der Fahrer als lebenslang Lernender“ und „Faktoren, die zu Veränderungen des Fahrkönnens führen“. Bei der Lernzielkontrolle sollen die Fahranfänger hierzu u. a. erklären können, auf welche Weise eine umweltbewusste Fahrweise zur Sicherheit und Wirtschaftlichkeit beiträgt.

Kanada/Québec (GDL)

In Québec ist die Teilnahme an einer professionellen Fahrschulerausbildung für alle Fahranfänger vorgeschrieben. Die Fahrpraktische Ausbildung durch Laienausbilder sowie der verlängerte fahrpraktische Erfahrungsaufbau durch Begleitetes Fahrenlernen sind jedoch ebenfalls Bestandteile des Systems der Fahranfängervorbereitung. In einem Curriculum („Road Safety Education Program“; Société de l'assurance automobile du Québec, 2009) ist die Verbindung der verschiedenen Lehr-Lernformen vorgesehen, wobei der formalen Fahrausbildung gewissermaßen eine inhaltliche und methodische Leitfunktion zugeordnet ist. Es werden vier Lernphasen mit spezifischen Ausbildungsinhalten unterschieden. Sie umfassen 12 Module Theorieunterricht (insgesamt 24 Unterrichtseinheiten je 55 Minuten) und 15 Module Fahrpraktische Ausbildung (15 Unterrichtseinheiten je 50 Minuten), die miteinander verschränkt sind:

- In der ersten Phase eignen sich Fahranfänger im Rahmen von fünf Theoriemodulen die Wissensvoraussetzungen für die Erteilung einer Lernfahrerlaubnis zum fahrpraktischen Üben an. Im fünften Modul erfolgt eine erste Evaluation des Lernerfolgs.³⁹
- In der zweiten Phase wird mit dem sechsten Theoriemodul die Fahrpraktische Ausbildung unmittelbar vorbereitet. Letztere beinhaltet Pflichtstunden bei einem Fahrlehrer sowie optional ergänzende Fahr- und Übungsstunden mit einem Laienausbilder. Im siebten Theoriemodul werden Strategien zum Erkennen von Gefahren und zum vorausschauenden Fahren erarbeitet („Observe Evaluate Act“). Der zweiten Ausbildungsphase sind vier fahrpraktische Unterrichtseinheiten zugeordnet. In ihnen sollen die Fahrschüler zur Ausführung grundlegender Fahrmanöver und zu einem sicheren, kooperativen und verantwortungsvollen Verhalten in einfachen Fahrsituationen befähigt werden.
- Im achten bis zehnten Theoriemodul in der dritten Phase werden die Themen „Geschwindigkeit als Hauptunfallursache bei Fahranfängern“, „Verhalten gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern (z. B. Fußgänger, Radfahrer)“ sowie „Alkohol und Drogen“ behandelt. In den fünf fahrpraktischen Modulen dieser Phase sollen die Fahrschüler zur Bewältigung komplexer Fahrmanöver sowie zu einem sicheren, kooperativen und verantwortungsvollen Verhalten in einer Vielzahl von Verkehrssituationen befähigt werden.
- Im elften und zwölften Theoriemodul in der vierten Phase werden Risikofaktoren wie Müdigkeit oder Ablenkung behandelt und Kenntnisse zu einer umweltbewussten Fahrweise vermittelt. Von den fünf fahrpraktischen Modulen in dieser Phase dienen vier der Vertiefung der Fahrfertigkeiten; eines ist der Vorbereitung auf die abschließende Fahrprüfung (s. Kapitel 3.3.5) gewidmet.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Strukturierung und Steuerung des Fahrkompetenzerwerbs durch Ausbildungscurricula und Lehrpläne in unterschiedlichem Ausmaß erfolgen: Sie können sich beispielsweise allein auf formale Fahrausbildungsangebote beschränken oder aber einen übergreifenden Rahmen bilden, der unterschiedliche – formale wie informelle – Lehr-Lernformen einschließt.

³⁹ Die Evaluation des Lernerfolgs findet im Rahmen einer schriftlichen Wissensprüfung statt, die von der zuständigen Prüforganisation entwickelt wurde, jedoch von der Fahrschule durchgeführt wird. Spätestens 10 Monate später muss auch eine Wissensprüfung bei der Prüforganisation abgelegt werden.

3.2.6 Fahrsimulationstraining

In Abhängigkeit von ihrer technischen Ausstattung und der damit erreichbaren Realitätsähnlichkeit der Fahrsimulation bieten Fahrsimulatoren die Möglichkeit, spezifische Anforderungen und seltene Ereignisse der motorisierten Teilnahme am Straßenverkehr gefahrlos und wiederholt zu üben (s. Kapitel 2.3.2). Im Folgenden interessiert zunächst, wie das Lehr-Lernmedium „Fahrsimulation“ technisch ausgestaltet wird. Danach wird die Frage aufgeworfen, welche Bedeutung dem Fahrsimulationstraining in den Systemen der Fahranfängervorbereitung zukommt und in welcher Weise es in die Systemstrukturen eingebunden ist. Diese Fragen sollen am Beispiel von Finnland, den Niederlanden und Tschechien beantwortet werden.

Vorauszuschicken ist, dass das Training am Fahrsimulator in keinem der 44 untersuchten Länder einen obligatorischen Ausbildungsbestandteil darstellt. Sofern es als fakultative Lehr-Lernform überhaupt genutzt wird, ist es in der Regel ein Bestandteil der formalen Fahrschulbildung und findet unter Anleitung eines professionellen Fahrlehrers statt. Technisch aufwändige Fahrsimulatoren sind als Lehr-Lernmedium insgesamt nur wenig verbreitet. Die Nutzungsanteile liegen nach Experteneinschätzungen in Belgien bei unter einem Prozent, in Großbritannien und Ontario (Kanada) bei unter fünf Prozent, in den Niederlanden bei 15 Prozent und in der Slowakei bei 30 Prozent der Fahranfänger. Die Nutzung besteht in der Regel darin, dass einige Fahrstunden am Fahrsimulator absolviert werden.

Fahrsimulatoren als Lehr-Lernmedium

Von der technischen Beschaffenheit eines Fahrsimulators hängt es in hohem Maße ab, wie realitätsnah die Simulation verkehrsspezifischer Anforderungssituationen erfolgt. Als charakteristische Bestandteile von Fahrsimulatoren sind zu nennen:

- die „Fahrzeuggattappe“ („Mock-up“), mit der die Sitzposition des Fahrers simuliert wird; diese kann aus einem einfachen Stuhl oder aus einem kompletten Fahrzeug bestehen;
- das „Fahrzeugmodell“ („Vehicle Model“), mit dem ein Bezug zwischen dem Fahrverhalten (z. B. Lenken) und der umgebenden Umwelt (z. B. eine Veränderung des sichtbaren Bildausschnitts) simuliert werden kann (durch ein „Bewegungssystem“ kann für den Fahrer ein sen-

sorisch wahrnehmbares physikalisches Fahrzeugverhalten erzeugt werden, das ggf. zum Empfinden einer realistischen Fahrsituation führt);

- das „Verkehrsmodell“ („Traffic Model“), mit dem das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer simuliert wird;
- die „Bildanzeige“ („Display“), mit der beispielsweise mittels eines Monitors oder einer großen Leinwand ein bestimmter Blickwinkel aus der Fahrerperspektive simuliert werden kann;
- das „Szenario“ („Scenario“), in dem festgelegt ist, welchen Verkehrssituationen der Fahrer „begegnet“ wird.

In den nachfolgend dargestellten Beispielländern werden technisch höher entwickelte Simulatoren verwendet. Fahr- und Verkehrsanforderungen können jedoch auch durch technisch weniger anspruchsvolle Simulationen reproduziert werden, wenn mit ihnen lediglich bestimmte Teilaufgaben (z. B. Verkehrswahrnehmung, Gefahrenerkennung) trainiert werden sollen. Entsprechende Möglichkeiten wurden im Kapitel 3.2.3 als Lehr-Lernmedien zum Selbstständigen Theorielernen für den Bereich der Trainings zur Verkehrswahrnehmung dargestellt. Die technischen Anforderungen an die Nutzung solcher Fahrsimulationen werden von den heute verbreiteten grafikfähigen „PCs“ („Personal Computer“) bzw. Heimcomputern durchweg erfüllt.

Tschechien (ANR)

In Tschechien kann vor Beginn der Fahrpraktischen Ausbildung, d. h., bevor Fahrten im Realverkehr stattfinden, am Fahrsimulator trainiert werden. Dieses Training ist insofern in die formale Fahrausbildung eingebunden, als die Möglichkeit besteht, von den insgesamt 28 vorgeschriebenen Stunden der Fahrpraktischen Ausbildung bis zu 10 Stunden am Fahrsimulator zu absolvieren. Diese Möglichkeit ist von der technischen Ausstattung des verfügbaren Fahrsimulators abhängig, bei der vier Ausstattungsstufen unterschieden werden. Die Option, fahrpraktische Pflichtstunden durch Fahrsimulationstraining zu ersetzen, besteht nur, wenn der genutzte Fahrsimulator bestimmten (hohen) Auslegungsanforderungen genügt. In Tschechien sind die eingesetzten Fahrsimulatoren in der Regel mit einer Fahrzeuggabine, einem Lenkrad, einer Gangschaltung und einem Bewegungssystem ausgestattet. Im Fahr-

simulationstraining werden üblicherweise die Fahrzeugbedienung, die Verkehrsbeobachtung, das Ausführen von Fahrmanövern, das Fahren unter Berücksichtigung von Verkehrszeichen und Verkehrsregeln sowie das Kontrollieren von Risikosituationen vermittelt.

Niederlande (ANR/ROL)

In den Niederlanden werden Fahrsimulatoren üblicherweise zu Beginn der Fahrausbildung eingesetzt, d. h., bevor Fahrten im Realverkehr stattfinden. Die Fahrsimulatoren wurden vom Unternehmen „Green Dino“⁴⁰ in Zusammenarbeit mit Experten (u. a. von der Technischen Universität Delft) entwickelt.

Die Ausbildungsinhalte richten sich nach den Vorgaben des Curriculums für die Fahrausbildung. Während des Trainings wird der Fahranfänger von einem „virtuellen Instruktor“ angeleitet. Auf der Grundlage einer Auswertung der während der Simulatorfahrten erfassten Fahrverhaltensdaten (u. a. zum Blickverhalten) erhält der Fahranfänger eine detaillierte Rückmeldung zu den gezeigten Stärken und Schwächen („Report of Strengths & Weaknesses“). Diese Rückmeldungen dienen nicht nur ihm selbst, sondern auch dem Fahrlehrer als objektive Informationsgrundlage. Das ausgewertete Fahrverhalten wird mit dem am Fahrsimulator gezeigten Fahrverhalten von etwa 10.000 anderen Fahranfängern verglichen und hinsichtlich interessierender Merkmale eingeordnet (z. B. Lerngeschwindigkeit). Dies soll einerseits Erfolgserlebnisse vermitteln und andererseits zu weiteren Anstrengungen bei der Verbesserung des Fahrkönnens motivieren. Die verwendeten Fahrsimulatoren sind mit einer Fahrzeugkabine, einem Lenkrad, einer Gangschaltung und einem Bewegungssystem ausgestattet.

Finnland (ROL)

In Finnland können am Fahrsimulator Trainingseinheiten zum Fahren bei Dunkelheit absolviert werden. Die Fahrsimulatoren und Ausbildungsmodulare werden vom Unternehmen „ECA FAROS“⁴¹ in Zusammenarbeit mit dem finnischen Fahrlehrerverband entwickelt. Im Modul „Fahren bei Dunkelheit“

sollen Fahranfänger die Verkehrsbeobachtung, die Geschwindigkeitsregulation, die Fahrzeugpositionierung und das Anwenden von Verkehrsregeln bei Dunkelheit erlernen und üben. Die Ausbildungsinhalte umfassen u. a. das Überholen und das Überholtwerden sowie den Umgang mit Fußgängern. Die Trainingseinheiten bestehen aus einer Einleitung, einer Demonstration und Übungsfahrten. Weiterhin ist ein Test zur Bestimmung von Lernerfolgen vorgesehen, der verschiedene Fahrübungen enthält. Eine individuelle Rückmeldung in Form eines schriftlichen Berichts wird abschließend ausgehändigt.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass technisch anspruchsvolle Fahrsimulatoren gegenwärtig noch kaum für die Vorbereitung von Fahranfängern genutzt werden. Angesichts der hohen Kosten, die mit dem Einsatz dieses Lehr-Lernmediums verbunden sind, ist hier nicht mit schnellen Veränderungen zu rechnen. PC-basierte Fahrsimulationen bieten hingegen bereits heute flächendeckende Möglichkeiten zum Training relevanter Teilkompetenzen für die Bewältigung von Fahraufgaben.

3.2.7 Begleitetes Fahrenlernen

Die Lehr-Lernform „Begleitetes Fahrenlernen“ ermöglicht Fahranfängern den Erwerb von Fahrexpertise über eine Anfangskompetenz hinaus, die sie in einer grundlegenden Fahrpraktischen Ausbildung erwerben. Die Begleitaufgabe sichert, dass dieser Lernprozess unter risikoarmen Bedingungen stattfindet. Der private, nicht-kommerzielle Charakter des Begleiteten Fahrenlernens – und die damit gegebenen günstigen Kostenimplikationen – stellt dabei die maßgebliche wirtschaftliche Voraussetzung für einen umfangreichen Fahrerfahrungsaufbau unter niedrigen Risikobedingungen dar (s. Kapitel 2.3.2).

Bei der nachfolgenden Beschreibung des Begleiteten Fahrenlernens soll bezüglich der Ländergruppen bzw. einzelner Länder dargestellt werden, inwieweit die generelle Möglichkeit zur Nutzung dieser Lehr-Lernform besteht und welche Maßnahmenreichweite hierbei gegebenenfalls festzustellen ist. In diesem Zusammenhang ist zugleich von Bedeutung, welche Dauer bzw. welcher Umfang beim Fahrerfahrungsaufbau mit dieser Lehr-Lernform erreicht wird und wie sie in das System der Fahranfängervorbereitung eingebunden bzw. gegebenenfalls der professionellen Fahrausbildung zugeordnet ist. Weiterhin ist für das „Begleitete Fahren-

40 <http://www.greendino.nl> (2. September 2011)

41 <http://www.ecafaros.com> (2. September 2011)

lernen“ als informelle Lehr-Lernform von Interesse, welche Voraussetzungen seitens der Fahranfänger und der Begleiter für ihre Nutzung erfüllt sein müssen und unter welchen risikobegrenzenden Rahmenbedingungen der fahrpraktische Erfahrungsaufbau erfolgt.

Im folgenden Abschnitt „Maßnahmenverfügbarkeit und Maßnahmenreichweite“ wird zunächst darauf eingegangen, in welchen Ländern ein privates fahrpraktisches Üben vor dem Beginn des Selbstständigen Fahrens rechtlich überhaupt zulässig ist und welcher Anteil von Fahranfängern von dieser Möglichkeit Gebrauch macht.

Maßnahmenverfügbarkeit und Maßnahmenreichweite

In der Tabelle 11 ist dargestellt, in welchen Ländern ein fahrpraktisches Üben in Begleitung von Laienausbildern möglich ist bzw. in welchen Ländern die Lehr-Lernform „Begleitetes Fahrenlernen“ nicht praktiziert werden kann. Sofern Informationen hierzu vorliegen, ist außerdem angegeben, wie hoch gegebenenfalls der Nutzeranteil unter den Fahranfängern ist.

Wie der Tabelle 11 zu entnehmen ist, können sich Laienausbilder in den großen westeuropäischen Ländern grundsätzlich an der Fahranfängervorbereitung beteiligen. In Deutschland und Frankreich ist die Lehr-Lernform „Begleitetes Fahrenlernen“ jeweils nur in Form eines optionalen Ausbildungsmodells alternativ zu einer ausschließlichen Fahrschulbildung wählbar. In Deutschland lag der Anteil von Fahranfängern, die im Jahr 2008 am Modell „BF17“ teilnahmen, bei etwa 35 Prozent (im Überblick: WILLMES-LENZ, GROSSMANN & PRÜCHER, 2009), in Frankreich nutzen laut Expertenangaben etwa 28 Prozent der Fahranfänger das Modell „Apprentissage anticipé de la conduite“. Unter den großen westeuropäischen Ländern findet sich in Großbritannien mit etwa 55 Prozent der größte Anteil von Fahranfängern, die in Begleitung von Laien üben. Zur Höhe des Anteils von Fahranfängern, die diese Möglichkeit auch über den Erwerb einer Anfangskompetenz hinaus für einen längerfristigen Fahrerfahrungsaufbau nutzen, liegen keine Informationen vor. In Spanien kommt dem Begleiteten Fahrenlernen u. a. wegen schwer zu erfüllender Auflagen (z. B. Ausstattung des Fahrzeugs mit einer Doppelpedalerie) nur eine marginale Bedeutung zu.

In der Gruppe der Anrainerländer und der reformorientierten Länder finden sich in der Mehrzahl der Länder rechtliche Rahmenbedingungen, die ein Üben unter Anleitung von Laienausbildern ermöglichen. Lediglich in Tschechien, Dänemark, Polen und den Niederlanden stellt die fahrpraktische Ausbildung unter Anleitung eines professionellen Fahrlehrers die einzige Lehr-Lernform zum fahrpraktischen Üben im Realverkehr dar.

Wie aus der Tabelle 11 weiter zu entnehmen ist, nutzt in Belgien etwa die Hälfte der Fahranfänger die Möglichkeit, mit einer Lernfahrerlaubnis unter Anleitung eines Laienausbilders zu fahren, während es in der Schweiz sogar über 90 Prozent der Fahranfänger sind. In Österreich ist das Begleitete Fahrenlernen an die Wahl des Ausbildungsmodells „L17“ gebunden, in dem nach einer professionellen fahrpraktischen Ausbildung eine Mindestfahrleistung von 3.000 Kilometern sowie die Teilnahme an begleitenden Schulungen vorgeschrieben sind. Etwa 20 Prozent der Fahranfänger in Österreich nutzen dieses Ausbildungsmodell als Alternative zu einer ausschließlichen Ausbildung in einer gewerblichen Fahrschule. Auch in Luxemburg kann die Lehr-Lernform „Begleitetes Fahrenlernen“ nur im entsprechenden Ausbildungsmodell genutzt werden, an dem etwa 20 Prozent der Fahranfänger teilnehmen. Eine vergleichsweise hohe Maßnahmenreichweite ist anhand der Tabelle 11 für Norwegen und Schweden zu erkennen.

In den GDL-Ländern stellen die fahrpraktische Ausbildung unter Anleitung von Laienausbildern sowie das Begleitete Fahrenlernen die maßgeblichen Formen des Kompetenzerwerbs bei Fahranfängern dar, während die Teilnahme an formalen Ausbildungsangeboten überwiegend fakultativ erfolgt. Für den fahrpraktischen Erfahrungsaufbau sind in den GDL-Ländern jeweils bestimmte Zeitspannen und Übungsumfänge rechtlich vorgegeben – diese Vorgaben konstituieren demnach für alle Fahranfänger einen Rahmen für einen längerfristigen Fahrerfahrungsaufbau. Anhand jener Länder, aus denen Expertenangaben zur tatsächlichen Maßnahmenreichweite vorliegen, wird deutlich, dass nahezu alle Fahranfänger die Lehr-Lernform „Begleitetes Fahrenlernen“ nutzen. In der kanadischen Provinz Ontario erfolgt der fahrpraktische Erfahrungsaufbau bei etwa 55 Prozent der Fahranfänger ausschließlich durch diese Lehr-Lernform. Etwa 45 Prozent der Fahranfänger nehmen zusätzlich an einer fakultativen formalen Fahrausbildung teil.

Land	Gruppe	Nutzeranteil	Regelungen zur Nutzungsdauer			Vorbereitungsumfang
			Eintritt	Ausscheiden	Nutzungsfenster	
D	WEU	~ 35 %	Ab 17 J.	Ab 18 J.	Bis 12 Mte.	~ 2.400 km/7-8 Mte.
E	WEU	< 1 %	Ab 17 J.	Ab 18 J.	Bis 12 Mte.	
GB	WEU	~ 55 %	Ab 17 J.	Ab 17 J.	Lern-FE o. Befristung	~ 320 km
I	WEU	~ 8 %	Ab 18 J.	Ab 18 J.	Max. 6 Mte.	
F	WEU/ANR	~ 28 %	Ab 16 J.	Ab 18 J.	Mind. 12, Max. 36 Mte.	Mind. 3.000 km
B	ANR	~ 50 %	Ab 17 J.	Ab 18 J.	Lern-FE für 3-36 Mte.	
CH	ANR	> 90 %	Ab 18 J.	Ab 18 J.	Lern-FE für 24 Mte.	~ 23 Std.
CZ	ANR		Kein „Begleitetes Fahrenlernen“			
DK	ANR		Kein „Begleitetes Fahrenlernen“			
L	ANR	~ 20 %	Ab 17 J.	Ab 18 J.	Lern-FE für 2-36 Mte.	~ 300-3.000km
PL	ANR		Kein „Begleitetes Fahrenlernen“			
A	ANR/ROL	~ 20 %	Ab 16 J.	Ab 17 J.	Bis 12 Mte.	Mind. 3.000 km
NL	ANR/ROL		Kein „Begleitetes Fahrenlernen“			
FIN	ROL	~ 10-20 %	Ab 17;6 J.	Ab 18 J.	Lern-FE für max. 9 Mte.	~ 1.000 km
N	ROL	~ 70-82 %	Ab 16 J.	Ab 18 J.	Bis 24 Mte.	~ 2.300 km
S	ROL	~ 90 %	Ab 16 J.	Ab 18 J.	Bis 24 Mte.	~ 73 Std./~ 3-24 Mte.
BG	-		Kein „Begleitetes Fahrenlernen“			
CY	-		Ab 17;6 J.	Ab 18 J.	Lern-FE für 1-12 Mte.	
EST	-	~ 5 %	Ab 16 J.	Ab 18 J.	Bis 24 Mte.	
GR	-		Kein „Begleitetes Fahrenlernen“			
H	-		Kein „Begleitetes Fahrenlernen“			
HR	-		Kein „Begleitetes Fahrenlernen“			
IL	-		Ab 17 J.	Ab 17;3 J.	Mind. 3 Mte.	
IRL	-		Ab 17 J.	Ab 17;6 J.	Mind. 6, Max. 24 Mte.	
IS	-	~ 80 %	Ab 16 J.	Ab 17 J.	Bis 12 Mte.	~ 6-8 Mte.
LT	-	~ 50 %	Ab 17 J.	Ab 18 J.	Bis 12 Mte.	
LV	-	~ 80 %	Ab 16 J.	Ab 18 J.	Bis 24 Mte.	
M	-		Ab 18 J.	Ab 18 J.	Lern-FE für 12 Mte.	
P	-		Kein „Begleitetes Fahrenlernen“			
RO	-		Kein „Begleitetes Fahrenlernen“			
RUS	-		Ab 16 J.	Ab 18 J.	Bis 24 Mte.	
SK	-		Kein „Begleitetes Fahrenlernen“			
SLO	-		Ab 16;6 J.	18	Bis 18 Mte.	
TR	-					
AUS/NSW	GDL	~ 100 %	Ab 16 J.	Ab 17 J.	Mind.12 Mte.	Mind.120 Std.
AUS/QLD	GDL		Ab 16 J.	Ab 17 J.	Mind.12 Mte	Mind. 100 Std.
AUS/VIC	GDL		Ab 16 J.	Ab 18 J.	Mind.12 Mte.	Mind. 120 Std.
CDN/NS	GDL		Ab 16 J.	Ab 16;3 J	Mind. 6 bzw. 3 Mte.	
CDN/ON	GDL	~ 100 %	Ab 16 J.	Ab 16;8 J.	Mind. 12 bzw. 8 Mte.	
CDN/QC	GDL	~ 100 %	Ab 16 J.	Ab 17 J.	Mind. 12 Mte.	
NZ	GDL		Ab 15 J.	Ab 15;6 J.	Mind. 6 Mte.	~ 50 Std.
USA/CA	GDL		Ab 15;6 J.	Ab 16 J.	Mind. 6 Mte.	Mind. 50 Std.
USA/FL	GDL		Ab 15 J.	Ab 16 J.	Mind.12 Mte.	Mind. 50 Std.
USA/NC	GDL		Ab 15 J.	Ab 16 J.	Mind. 12 Mte.	

(„Std.“ = Stunden; „Mte.“ = Monate; „J.“ = Jahre; „FE“ = Fahrerlaubnis; „Mind.“ = Mindestens; „~“ = Studie/Expertenschätzung; „Grau unterlegte Zellen“ = Keine Informationen verfügbar; WEU = Große westeuropäische Länder; ANR = Anrainer Deutschlands; GDL = Länder mit GDL-System; ROL = Reformorientierte Länder)

Tab. 11: Begleitetes Fahrenlernen – Nutzeranteil, Regelungen zur Nutzungsdauer und Vorbereitungsumfang

Dauer und Umfang des fahrpraktischen Erfahrungsaufbaus

Beim Begleiteten Fahrenlernen kommt es auf die Realisierung eines möglichst umfangreichen Fahrerfahrungsaufbaus an, weil hierdurch das Expertiseniveau beim Übergang in das Selbstständige Fahren bestimmt wird. Um die bestehenden Voraussetzungen für einen ausgedehnten Fahrerfahrungsaufbau darzustellen, werden zunächst die rechtlichen Rahmenbedingungen betrachtet, die im Zusammenhang mit der Dauer und dem Umfang des Begleiteten Fahrenlernens von Bedeutung sind. Weiterhin wird – soweit verfügbar – auf empirische Daten oder Expertenschätzungen zum Umfang des fahrpraktischen Erfahrungsaufbaus (Fahrleistung, Stundenumfang) Bezug genommen.

In einigen Ländern wird durch die Mindestaltersvorgaben für den Beginn des Begleiteten Fahrenlernens und des Selbstständigen Fahrens ein Zeitrahmen vorgegeben (s. Tabelle 11), der die maximale Nutzungsdauer dieser Lehr-Lernform bestimmt (wenn man davon ausgeht, dass die Fahranfänger unmittelbar bei Erreichen des Mindestalters in das Selbstständige Fahren wechseln). In einer Reihe von Fahrerlaubnissystemen bestehen darüber hinaus Vorschriften zum Mindestumfang des Begleiteten Fahrenlernens in Form von Vorgaben zum Fahrleistungsumfang, zur Zahl der zu absolvierenden Übungsstunden oder zur Mindestdauer der Phase des Begleiteten Fahrenlernens.

Bei den großen westeuropäischen Ländern ist lediglich in Frankreich ein Mindestumfang für das Begleitete Fahrenlernen vorgeschrieben: Fahranfänger müssen hier eine Fahrleistung von mindestens 3.000 Kilometern erreichen. In Deutschland wird den Teilnehmern am Modell „BF17“ lediglich empfohlen, einen möglichst hohen Übungsumfang zu erreichen. Wird der frühestmögliche Einstiegszeitpunkt unmittelbar mit Erreichen des Alters von 17 Jahren gewählt, besteht ein Nutzungsfenster von 12 Monaten; unter Berücksichtigung der professionellen Fahrschulbildung, die mit 16,5 Jahren aufgenommen werden kann, beträgt die Lernzeit bis zum Selbstständigen Fahren maximal 18 Monate. Die durchschnittlich erreichte Fahrleistung für Teilnehmer am „BF17“ liegt nach empirischen Untersuchungen bei etwa 2.400 Kilometern, die Nutzungsdauer bei 7 bis 8 Monaten (FUNK et al., 2010). In Großbritannien und Italien erlauben die rechtlichen Rahmenbedingungen zwar eine fahrpraktische Ausbildung durch Laienausbilder und

somit auch die Erzielung eines Übungsumfangs, der über eine reine Anfangskompetenz hinausführt; diese Möglichkeiten werden in der Praxis jedoch offensichtlich nicht ausgeschöpft, da aufgrund des identischen Mindestalters für den Beginn des fahrpraktischen Übens und den Fahrerlaubniserwerb (s. „Eintritt“ und „Ausscheiden“ in Tabelle 11) kein Anreiz besteht, eine längere Vorbereitungszeit vor dem Fahrerlaubniserwerb zu nutzen. In Großbritannien betragen die üblicherweise durch ergänzende private fahrpraktische Vorbereitung erreichten Fahrleistungen nach WELLS, TONG, SEXTON, GRAYSON und JONES (2008) schätzungsweise 320 Kilometer. Die Übungsumfänge bei der Laienfahrausbildung liegen nach Angaben aus einer Fahranfängerbefragung bei etwa 20 Stunden, während bei einem professionellen Fahrlehrer im Durchschnitt etwa 52 Fahrstunden absolviert werden. Für die Zeitspanne vor dem Ablegen der Fahrprüfung wurden von etwa 32 Prozent der Fahranfänger Gesamtfahrleistungen von unter 500 Kilometern berichtet, etwa 10 Prozent gaben auch Fahrleistungen von über 3.000 Kilometern an.

Bei den Anrainerländern haben Fahranfänger in Belgien und der Schweiz nach der Erteilung einer Lernfahrerlaubnis die Möglichkeit, ausschließlich unter Anleitung eines Laienausbilders zu lernen oder zusätzlich gewerbliche Fahrausbildungsangebote zu nutzen. Eine solche Lernfahrerlaubnis ist in der Schweiz bis zu 24 Monate und in Belgien bis zu 36 Monate (Modell „36M“) gültig. In Belgien beträgt das Mindestalter für die Erteilung der Lernfahrerlaubnis 17 Jahre sowie für das Ablegen der Fahrprüfung und den Beginn des Selbstständigen Fahrens 18 Jahre. Diese Regelung fördert vermutlich eine längere fahrpraktische Vorbereitung; empirische Daten zur erbrachten Fahrleistung im Begleiteten Fahrenlernen liegen aber nicht vor. In der Schweiz kombinieren die meisten Fahranfänger das Fahrenlernen unter Anleitung eines professionellen Fahrlehrers mit einer Laienfahrausbildung. Im Rahmen professioneller Ausbildungsangebote wird ein fahrpraktischer Übungsumfang von etwa 18 Stunden erreicht. In Begleitung eines Laienausbilders werden durchschnittlich etwa 23 Stunden gefahren, nach den Ergebnissen einer empirischen Erhebung kommt es bei einem Teil der Fahranfänger jedoch zu deutlich höheren Stundenumfängen von bis zu 200 Stunden (EU-Projekt BASIC, 2003). Wie in Italien und Großbritannien besteht auch in der Schweiz kein zeitlicher Abstand zwischen dem Mindestalter für den Lernfahrerlaubniserwerb und

dem Mindestalter für das Selbstständige Fahren, sodass hier junge Fahrerlaubnisbewerber ebenfalls keinen Anreiz für eine längerfristige fahrpraktische Vorbereitung erhalten. In Luxemburg kann das Begleitete Fahrenlernen bei Wahl des entsprechenden Ausbildungsmodells („Modell AC“) für einen Zeitraum von höchstens 36 Monaten genutzt werden, bis die Lernfahrerlaubnis erlischt. Es besteht eine Mindestnutzungsdauer von acht Wochen, eine Mindestfahrleistung ist nicht vorgeschrieben. Durch den vorgezogenen Beginn der obligatorischen Fahrausbildung besteht hier laut Expertenangaben eine Nutzungsdauer von etwa 12 Monaten, in der Fahranfänger eine Fahrleistung zwischen 300 und 3.000 Kilometern erreichen.

Sieht man von den Niederlanden ab, stellt das Begleitete Fahrenlernen in allen reformorientierten Ländern einen Bestandteil der Fahranfängervorbereitung dar. In Österreich kann diese Lehr-Lernform nur bei der Wahl des „L17“-Ausbildungsmodells genutzt werden. Dieses Modell verlangt, dass nach einer professionellen fahrpraktischen Ausbildung (frühestens ab 16 Jahren) während des 17. Lebensjahres mindestens 3.000 Kilometer in Begleitung gefahren werden, sodass mit dem Erreichen des Mindestalters von 17 Jahren nach bestandener Fahrerlaubnisprüfung selbstständig gefahren werden kann. In Norwegen und Schweden wird wie auch in Österreich ein längerfristiger Fahrerfahrungsaufbau durch die Absenkung des Mindestalters für den Beginn der fahrpraktischen Ausbildung auf 16 Jahre ermöglicht. In Norwegen besteht eine Teilnahmepflicht an formalen Ausbildungsbestandteilen (z. B. theoretischer „Basiskurs“, Evaluationsfahrstunden) in einer professionellen Fahrschule; die fahrpraktische Ausbildung durch Laienausbilder bzw. das Begleitete Fahrenlernen werden in breitem Umfang praktiziert, um Fahranfängern einen höheren Übungsumfang zu ermöglichen. In Norwegen machen etwa 70 bis 80 Prozent der Fahranfänger von dieser Möglichkeit Gebrauch. Sie erzielen dabei eine zusätzliche Fahrleistung von durchschnittlich 2.300 Kilometern (TRONSMOEN, 2011). In Schweden wird keine professionelle fahrpraktische Ausbildung gefordert, sondern lediglich ein dreistündiger Kurs zur Gefahrenlehre für alle Fahranfänger vor der Fahrerlaubnisprüfung (sowie ggf. ein theoretischer Einführungskurs als Voraussetzung für das Begleitete Fahrenlernen). Etwa 90 Prozent der Fahranfänger nutzen die Möglichkeit des Übens unter Anleitung von Laienausbildern und des verlängerten fahrpraktischen Erfahrungsauf-

baus durch Begleitetes Fahrenlernen. Es werden Fahrleistungen von etwa 4.000 Kilometern und Übungsumfänge von durchschnittlich 112 Stunden erreicht (TRONSMOEN, 2011); die Nutzungsdauer liegt zwischen 3 und 24 Monaten.

In den GDL-Ländern ist generell für die Supervidierte Lernphase eine Mindestdauer festgelegt, in der nur in Begleitung gefahren werden darf. Sie liegt in den australischen Bundesstaaten New South Wales, Queensland und Victoria, in den kanadischen Provinzen Ontario und Québec sowie in den US-Bundesstaaten Florida und North Carolina bei 12 Monaten; in den übrigen GDL-Ländern findet sich eine geringere Mindestdauer. In Ontario kann die reguläre Mindestdauer durch die Teilnahme an einem anerkannten Fahrausbildungskurs („Approved Driver Education Course“) auf 8 Monate verkürzt werden. In Victoria gilt die Mindestdauer von 12 Monaten nur für Fahranfänger unter 21 Jahren, wobei das Selbstständige Fahren frühestens mit 18 Jahren erlaubt ist und das Begleitete Fahrenlernen bereits mit 16 Jahren. Ein Mindeststundenumfang ist – zusätzlich zur Mindestdauer in Monaten – in New South Wales und Victoria mit 120 Stunden sowie in Queensland mit 100 Stunden festgelegt. In Florida und Kalifornien müssen mindestens 50 Stunden absolviert werden.

Zuordnung zu formalen Ausbildungsangeboten

„Begleitetes Fahrenlernen“ und formale Ausbildungsangebote können auf unterschiedliche Weise einander zugeordnet sein (s. Tabelle 12, letzte Spalte). Drei Zuordnungsformen sind erkennbar: die Verzahnung von Begleitetem Fahrenlernen und professioneller Fahrschulausbildung („Integratives Modell“, z. B. Frankreich, Österreich), die abgetrennte Durchführung des Begleiteten Fahrenlernens nach Abschluss einer formalen Fahrschulausbildung („Konsekutives Modell“, z. B. Deutschland) und die Zuordnung nach individuellem Belieben der Nutzer („Liberales Modell“, z. B. Schweden, Norwegen).

Bei den großen westeuropäischen Ländern ist für Deutschland und Frankreich festzustellen, dass das Begleitete Fahrenlernen als ein optionales Vorbereitungsmodell auf eine vollständige professionelle Fahrausbildung folgt. Dabei sind in Deutschland die Fahrausbildung und das Begleitete Fahrenlernen völlig entkoppelt. Zudem legen die Fahranfänger vor dem Eintritt in das Begleitete Fahren-

lernen die Fahrprüfung ab und erwerben damit den Status des rechtlich verantwortlichen Fahrzeugführers. Somit ist das Begleitete Fahrenlernen in Deutschland dem konsekutiven Modelltyp zuzuordnen. Im Rahmen des integrativen französischen Modells absolvieren Fahranfänger eine Fahrpraktische Ausbildung in der Fahrschule und legen vor dem Eintritt in die Begleitphase lediglich die Wissensprüfung ab. Während der Begleitphase finden – nach 1.000 und nach 3.000 Kilometern – zwei Pflichtschulungen („Feedback-Treffen“) in der Fahrschule statt. Sie sind als ergänzende Bestandteile der Fahrausbildung zu verstehen, deren erster, vor dem Begleiteten Fahrenlernen durchgeführter Teil jedoch gleichwohl dem Anspruch einer bereits vollständigen Vorbereitung⁴² von Fahranfängern folgt, wie sie auch für Nichtteilnehmer am Begleiteten Fahrenlernen gilt. Die Pflichtschulungen, an denen die Fahranfänger und die Begleiter teilnehmen müssen, bestehen aus einer gemeinsamen Reflexion der Erfahrungen beim Begleiteten Fahrenlernen (zwei Stunden) und einer einstündigen Fahrt im Realverkehr. Die Fahrprüfung, deren Bestehen zum Erwerb der Fahrerlaubnis und des Status des rechtlich verantwortlichen Fahrzeugführers führt, wird erst nach der Begleitphase abgelegt. In den liberalen Modellen Großbritanniens, Spaniens und Italiens wird das Begleitete Fahrenlernen nach individuellem Ermessen der Nutzer mit einer professionellen Fahrausbildung verknüpft.

Betrachtet man die Anrainerländer und die reformorientierten Länder, so finden sich in Luxemburg und Österreich integrative Modelle des Begleiteten Fahrenlernens. In beiden Ländern geht dem Begleiteten Fahrenlernen eine professionelle Fahrschulung voraus, die in der Begleitphase in Form begleitender Schulungen fortgesetzt wird. In Österreich nehmen Fahranfänger und Begleiter nach 1.000 und nach 2.000 Kilometern an einer Pflichtschulung in einer Fahrschule teil. Wie in Frankreich besteht die Schulung aus einem Gespräch über die Erfahrungen beim Begleiteten Fahrenlernen und einer „Ausbildungsfahrt“. In Luxemburg müssen Fahranfänger am Ende der Begleitphase vor dem Ablegen der Fahrprüfung an vier Unterrichtseinheiten

in einer Fahrschule teilnehmen. Außerdem muss der Begleiter an zwei praktischen Fahrstunden im Rahmen der Fahrschulung des Fahranfängers teilgenommen haben. In Schweden besteht keine Teilnahmepflicht an einer (vollständigen) professionellen Fahrschulung. Vor der Aufnahme des Begleiteten Fahrens müssen Fahranfänger und Begleiter jedoch gemeinsam an einem theoretischen Einführungskurs teilnehmen. Auch in Norwegen ist die Teilnahme an einer (vollständigen) professionellen Fahrschulung nicht vorgeschrieben; die traditionelle Laienfahrausbildung bzw. das Begleitete Fahrenlernen wurden jedoch durch obligatorische formale Ausbildungsanteile (z. B. theoretischer „Basiskurs“, „Evaluationsfahrstunden“) ergänzt. Im Ausbildungscurriculum (s. Kapitel 3.2.5) ist eine enge Verknüpfung der formalen Fahrausbildungsanteile mit den herkömmlichen informellen Lehr-Lernformen verankert. So muss zuerst ein theoretischer Basiskurs mit 17 Unterrichtseinheiten (u. a. Erste-Hilfe-Maßnahmen) bei einem professionellen Fahrlehrer absolviert werden, bevor unter Anleitung eines Laienausbilders (oder eines professionellen Fahrlehrers) gefahren werden darf.

In Norwegen müssen Fahranfänger in der Begleitphase zudem an insgesamt zwei Evaluationsfahrstunden sowie an Fahrsicherheitsübungen bei einem professionellen Fahrlehrer teilnehmen. Hierdurch soll überprüft und gesichert werden, dass die im Curriculum verankerten Lehrziele erreicht wurden. Die Teilnahme an professionellen Unterrichtseinheiten wird auch der Begleitperson empfohlen und soll von der ausbildenden Fahrschule ermöglicht werden.

Bei den GDL-Ländern bestehen in Neuseeland, in den australischen Bundesstaaten New South Wales, Victoria und Queensland sowie in den kanadischen Provinzen Nova Scotia und Ontario keine Verpflichtungen für die zusätzliche Nutzung formaler Ausbildungsangebote. In der kanadischen Provinz Québec hingegen müssen alle Fahranfänger an einer formalen Fahrschulung teilnehmen. Hierbei ist die Verknüpfung der privat durchgeführten fahrpraktischen Vorbereitung in der (mindestens) 12-monatigen Supervidierten Lernphase mit formalen Ausbildungsanteilen in einem Curriculum geregelt (s. Kapitel 3.2.5). In den US-Bundesstaaten Kalifornien und North Carolina müssen vor dem Beginn des Begleiteten Fahrenlernens formale Fahrausbildungskurse („Driver Education“) besucht werden, in Florida muss ein vierstündiger theoretischer Kurs absolviert werden.

42 Obwohl die Fahrprüfung erst nach der Begleitphase abgelegt wird, ist für den Beginn des Begleiteten Fahrenlernens maßgeblich, dass Fahranfänger in der vorherigen formalen Fahrausbildung bereits ein Fahrfertigkeitsniveau erreicht haben, das zur Bewältigung der Anforderungen in der Fahrprüfung hinreichend wäre.

Land	Gruppe	Voraussetzungen Fahranfänger					Voraus. Begleiter			Zuordnung des Begleiteten Fahrerlernens zur formalen Fahrausbildung A = vorgeschaltete Fahrausbildung B = begleitende Unterrichtseinheiten
		Mindestalter von ... Jahren	Mindeststunden Theorieunterricht ¹	Mindeststunden Fahrpraktische Ausbildung ¹	Abgelegte Wissensprüfung	Abgelegte Fahrprüfung	Mindestalter von ... Jahren ¹	Fahrerlaubnis seit ... Jahren	Verwandt mit Fahranfänger	
D	WEU	17	14	> 12	X	X	30	5	-	A (vollständig)
E	WEU	17	-	-		-	25	5	X	-
GB	WEU	17	-	-	-	-	21	3	-	-
I	WEU	18	-	-	-	-	28	10		-
F	WEU/ANR	16	-	20	X	-	28	5	-	A (vollständig); B (2 Zusammentreffen)
B	ANR	17	-	-	X	-	*26	8	-	-
CH	ANR	18	-	-	X	-	23	3	-	-
CZ	ANR	Kein „Begleitetes Fahrerlernen“								
DK	ANR	Kein „Begleitetes Fahrerlernen“								
L	ANR	17	12	12	X	-	24	6	X	A (vollständig); B (4 Abschlussstunden)
PL	ANR	Kein „Begleitetes Fahrerlernen“								
A	ANR/ROL	16	32	12	-	-	*27	7	X	A (vollständig); B (2 Zusammentreffen)
NL	ANR/ROL	Kein „Begleitetes Fahrerlernen“								
FIN	ROL	17;6	-	-	-	-	21	3	-	-
N	ROL	16	17	-	-	-	25	5	-	A („Basiskurs“); B (2 Evaluationsfahrstd.)
S	ROL	16	3	-	-	-	24	5	-	A (theor. „Einführungskurs“)
BG	-	Kein „Begleitetes Fahrerlernen“								
CY	-	17;6	-	-	X	-	30	5	-	-
EST	-	16	41	32	X	X		5		A (vollständig)
GR	-	Kein „Begleitetes Fahrerlernen“								
H	-	Kein „Begleitetes Fahrerlernen“								
HR	-	Kein „Begleitetes Fahrerlernen“								
IL	-	17	-	28	X	X	24/30	5/3		A (vollständig)
IRL	-	17	-	-	X	-	*19;6	2	-	B (12 Std. „Essential Driver Training“)
IS	-	16	12	10	-	-	24	5	-	A (Teil d. Pflichtstd.); B (4 Abschlussstd.)
LT	-	17	60	20	-	-	*23	5	X	A (vollständig)
LV	-	16	-	-	-	-	21	3		-
M	-	18	-	-	-	-	25	5	-	-
P	-	Kein „Begleitetes Fahrerlernen“								
RO	-	Kein „Begleitetes Fahrerlernen“								
RUS	-	16			-	-	*21	3	-	-
SK	-	Kein „Begleitetes Fahrerlernen“								
SLO	-	16;6	40	20	-	-	30	7	X	A (vollständig); B (2 mal 2 Std. im Verlauf)
TR	-									
AUS/NSW	GDL	16	-	-	X	-	21	3	-	-
AUS/QLD	GDL	16	-	-	X	-	*21	1	-	-
AUS/VIC	GDL	16	-	-	X	-	*22	-	-	-
CDN/NS	GDL	16	-	-	X	-	*20	2	-	-
CDN/ON	GDL	16	-	-	X	-	*20;8	4	-	-
CDN/QC	GDL	16	5	-	X	-	*21	2	-	A (theor. Kurs) u. B (prakt. Ausbildung)
NZ	GDL	15	-	-	X		19	2	-	-
USA/CA	GDL	15;6	30	6	X	-	25	-	-	A (vollständig)
USA/FL	GDL	15	4	-	X	-	21		-	A (theor. Kurs „TLSAE“, „DATA“, o.ä.)
USA/NC	GDL	15	30	6	X	-	*23	5	X	A (vollständig)

(„Std.“ = Stunden; „*“ = Mindestalter hergeleitet; WiP = Wissensprüfung; FaP = Fahrprüfung; „FE“ = Fahrerlaubnis; „X“ = Zutreffend; „-“ = Nicht zutreffend; „Grau unterlegte Zellen“ = Keine Informationen verfügbar; WEU = Große westeuropäische Länder; ANR = Anrainer Deutschlands; GDL = Länder mit GDL-System; ROL = Reformorientierte Länder)

Zusatzkommentare: ¹Angegeben ist jeweils die Anzahl obligatorischer Unterrichtseinheiten. Die vorgeschriebene Dauer einer Unterrichtseinheit kann je nach Land unterschiedlich sein; detaillierte Angaben hierzu finden sich in den Kapiteln 3.2.2 (Tabelle 6) und 3.2.4 (Tabelle 9).

Tab. 12: Begleitetes Fahrerlernen – Voraussetzungen bei Fahranfänger und Begleiter sowie Zuordnung zur Fahrausbildung

In der Tabelle 12 ist die Zuordnung des Begleiteten Fahrlernens zur formalen Fahrausbildung dargestellt. Darüber hinaus finden sich in dieser Tabelle die nachfolgend erläuterten Angaben zu den Anforderungen, welche die Fahranfänger und ihre Begleiter in den unterschiedlichen Systemen der Fahranfängervorbereitung zu erfüllen haben.

Voraussetzungen des Fahranfängers und des Begleiters

Für das Begleitete Fahrlernen müssen die Fahranfänger in allen Ländern ein rechtlich festgelegtes Mindestalter erreicht haben. Vielfach wird auch die vorherige Teilnahme an einer (vollständigen) Fahrschul Ausbildung oder an einem inhaltlich näher bestimmten Fahrausbildungskurs verlangt (s. o. „Zuordnung zu formalen Ausbildungsangeboten“). Nicht selten gehört eine bestandene Wissensprüfung zu den geforderten Voraussetzungen, während das Bestehen einer Fahrprüfung nur vereinzelt vorgeschrieben wird (z. B. Deutschland).

Bei den großen westeuropäischen Ländern findet sich in Frankreich mit 16 Jahren das geringste Mindestalter für den Beginn der Begleitphase (daraus ergibt sich mit bis zu 24 Monaten zugleich die längste Zeitspanne bis zum frühestmöglichem Beginn des Selbstständigen Fahrens mit 18 Jahren). In Deutschland liegt das Mindestalter bei 17 Jahren; darüber hinaus ist das Bestehen der theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung nach einer abgeschlossenen professionellen Fahrschul Ausbildung die zweite zentrale Voraussetzung für die Teilnahme am Begleiteten Fahrlernen. In den Anrainerländern Belgien und Luxemburg können Fahranfänger ab 17 Jahren mit dem Begleiteten Fahrlernen beginnen. In der Schweiz sind sowohl der Besuch einer Fahrschule als auch das fahrpraktische Üben in Begleitung eines fahrerfahrenen Laien erst ab 18 Jahren möglich. In den reformorientierten Ländern Österreich, Norwegen und Schweden gilt ein Mindestalter von 16 Jahren. Während in Österreich der Übergang zum Selbstständigen Fahren bereits mit 17 Jahren möglich ist, dürfen Fahranfänger in Norwegen und Schweden erst ab 18 Jahren selbstständig fahren. In den GDL-Ländern liegt das erforderliche Mindestalter durchweg bei 16 Jahren oder darunter.

Das Mindestalter des Begleiters ist bei der Gruppe der großen westeuropäischen Länder in Deutsch-

land mit 30 Jahren am höchsten und in Großbritannien mit 21 Jahren am niedrigsten. Bei der Mindestdauer für den Fahrerlaubnisbesitz rangiert Italien mit 10 Jahren an erster Stelle; Großbritannien hat hier mit nur drei Jahren erneut die geringsten Anforderungen. Unter den Anrainerländern und reformorientierten Ländern ist das Mindestalter in Österreich mit 27 Jahren am höchsten und in Finnland mit 21 Jahren am geringsten. Bei der Mindestdauer für den Fahrerlaubnisbesitz werden in Belgien mit 8 Jahren die höchsten Anforderungen gestellt, in Finnland und der Schweiz dagegen mit drei Jahren die niedrigsten. Die geringsten Anforderungen hinsichtlich der Mindestaltersvorgaben für Begleitpersonen und der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes finden sich in den GDL-Ländern.

Neben dem Mindestalter und der Fahrerlaubnisbesitzdauer des Begleiters spielt in einigen Ländern auch die soziale Beziehung eine Rolle, in der dieser zum Fahranfänger steht. Wie der Tabelle 12 zu entnehmen ist, stellt in einigen Ländern (z. B. in Luxemburg, Litauen, Slowenien) die Verwandtschaft zwischen Fahranfänger und Begleiter eine Voraussetzung für die Nutzung des Begleiteten Fahrlernens dar. Auch in Österreich muss die Begleitperson in einem besonderen „Naheverhältnis“ zum Fahranfänger stehen. Die Einschränkung der Begleittätigkeit auf ein Verwandtschaftsverhältnis könnte die Zugangsmöglichkeiten der Fahranfänger zum Begleiteten Fahrlernen einschränken. In Deutschland muss daher kein Verwandtschaftsverhältnis zwischen Begleiter und Fahranfänger bestehen; darüber hinaus ist die Anzahl von Personen nicht begrenzt, die als Begleiter benannt werden können. Auch in Frankreich muss nicht immer derselbe Begleiter anwesend sein.

Eine hinreichende Verkehrsbewährung ist als weitere Begleitervoraussetzung zu nennen. Begleitpersonen in Deutschland dürfen aufgrund von Verkehrsverstößen mit höchstens drei Punkten im Verkehrszentralregister belastet sein. In Belgien darf die Fahrerlaubnis innerhalb der letzten drei Jahre nicht entzogen worden sein. In Ontario muss der Fahrbegleiter über mindestens vier Jahre Fahrerfahrung verfügen: Hierbei werden Zeitspannen nicht angerechnet, in denen die Fahrerlaubnis entzogen war, es dürfen jedoch Strafpunkte im Verkehrsregister vorhanden sein.

Auflagen und besondere Bestimmungen für das Begleitete Fahrenlernen

Neben den dargestellten Vorgaben für den Fahranfänger und den Fahrbegleiter gelten für das Begleitete Fahrenlernen vielfach weitere Auflagen und besondere Bestimmungen (siehe Tabelle 13); diese werden im Folgenden näher erläutert.

Ausstattung des Fahrzeugs

In einigen Ländern müssen die verwendeten Fahrzeuge mit zusätzlichen Ausstattungsmerkmalen versehen werden. Zumeist ist – sowohl für die Fahrpraktische Ausbildung als auch für das Begleitete Fahrenlernen – eine besondere Kennzeichnung des Fahrzeugs erforderlich (s. Tabelle 13). So muss das Fahrzeug in Österreich vorn und hinten mit einem hellblauen Schild und weißer „L17“-Aufschrift sowie mit einem weißen Schild und schwarzer Aufschrift „Ausbildungsfahrt“ gekennzeichnet werden. In Belgien ist eine Kennzeichnung des Fahrzeugs mit einem „L“ an der Heckscheibe vorgeschrieben, und es muss ein zweiter innerer Rückspiegel angebracht sein. Auch in der Schweiz, in Irland und in Spanien ist die Kennzeichnung mit einem „L“ erforderlich. In Finnland wird ein weißes Dreieck zur Kennzeichnung verwendet.

In einigen Ländern muss das Fahrzeug mit zusätzlichen Spiegeln für den Begleiter ausgestattet sein (z. B. Belgien, Spanien, Frankreich, Finnland). Weiterhin werden zuweilen technische Vorkehrungen verlangt, die dem Begleiter einen Eingriff in das Fahrgeschehen ermöglichen. So dürfen in Österreich nur Fahrzeuge verwendet werden, bei denen Handbremse und Zündschloss vom Beifahrersitz aus betätigt werden können. In Spanien und Finnland ist eine Doppelpedalerie mit zusätzlichen Brems-, Gas- und Kupplungspedalen auf der Beifahrerseite vorgeschrieben.

Beschränkung der Mitfahreranzahl

In einigen Ländern bestehen Begrenzungen bezüglich weiterer Mitfahrer. In Zypern dürfen sich lediglich der Fahranfänger und der Begleiter im Fahrzeug befinden, in Belgien darf noch ein weiterer Mitfahrer anwesend sein. Im kanadischen Ontario darf sich außer dem Fahranfänger lediglich die Begleitperson auf den vorderen Sitzen befinden; für die Zahl der weiteren Mitfahrer im Fahrzeugfond gilt, dass sie die Anzahl von verfügbaren Sicher-

heitsgurten nicht überschreiten darf. In Neuseeland dürfen neben dem Begleiter nur dann weitere Mitfahrer anwesend sein, wenn der Begleiter sein Einverständnis dafür gibt (s. Tabelle 13).

Fahrverbote für bestimmte Strecken und Tageszeiten

Besondere Bestimmungen finden sich in einigen Ländern bezüglich der Strecken und Straßenarten, die befahren werden dürfen, sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Außerdem sind verschiedentlich Fahrten an Wochenenden bzw. zu bestimmten Uhrzeiten verboten (s. Tabelle 13). So ist in Belgien das Begleitete Fahren freitags, samstags und sonntags sowie an Feiertagen und dem Vortag zwischen 22 Uhr und 6 Uhr nicht erlaubt. In Spanien besteht ein Verbot, an Feiertagen und am Vorabend von Feiertagen auf der Autobahn zu fahren. In Großbritannien und Irland dürfen Autobahnen grundsätzlich nicht befahren werden. In Spanien gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h auf Kraftfahrstraßen und auf der Autobahn (statt 120 km/h), von 80 km/h auf Landstraßen (statt 90 km/h) und von 40 km/h innerhalb geschlossener Ortschaften (statt 50 km/h). In der kanadischen Provinz Ontario dürfen Fahranfänger im Begleiteten Fahrenlernen nicht zwischen 24 Uhr und 5 Uhr fahren. Außerdem besteht ein Fahrverbot für Autobahnen und bestimmte Schnellstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von über 80 km/h. Im australischen Bundesstaat New South Wales gilt ein lokales Fahrverbot für den Centennial Park in Sydney. In der Schweiz dürfen Fahranfänger auf verkehrsreichen Straßen erst fahren, wenn sie genügend ausgebildet sind, und Autostraßen und Autobahnen erst nutzen, wenn sie „prüfungsreif“ sind. In vielen Ländern werden außerdem auch Fahrten ins Ausland ausdrücklich verboten (z. B. Belgien, Frankreich, Norwegen, Lettland).

Führen eines Fahrtenbuchs

In manchen Ländern ist während des Begleiteten Fahrenlernens ein Fahrtenbuch zu führen. In Luxemburg muss der Fahrbegleiter die Lernfortschritte aufzeichnen und demjenigen Fahrlehrer übergeben, bei dem der Fahranfänger vor dem Ablegen der Fahrprüfung die vierstündige Abschluss-schulung absolviert. Die Aufzeichnungen werden auch dem Fahrerlaubnisprüfer ausgehändigt. Auch in Frankreich und Österreich müssen der Übungsum-

Land	Gruppe	Fahrverbot für bestimmte Strecken	Verbot von Wochenendfahrten	Verbot von Nachtfahrten	Geschwindigkeitsbegrenzungen	Kennzeichnung des Fahrzeugs	Verbot von Auslandsfahrten	Abschluss einer Zusatzversicherung	Beschränkung der Mitfahreranzahl	Handbremse muss erreichbar sein	Doppelbedienung im Fahrzeug	Zusatzspiegel	Zusatzkommentare
D	WEU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E	WEU	X	X	X	X	X		X			X	X	-
GB	WEU	X	-	-	-	X		X	-	-	-	-	-
I	WEU	-				X			-	X	-		-
F	WEU/ANR	-	-	-	X	X	X	X	-	-	-	X	Fahrtenbuch
B	ANR	-	X	X	-	X	X	-	X	X	-	X	-
CH	ANR	X ¹	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	¹ Autobahn erst bei „Prüfungsreife“
CZ	ANR	Kein „Begleitetes Fahrenlernen“											
DK	ANR	Kein „Begleitetes Fahrenlernen“											
L	ANR	-	-	X	X	X	X	X	-	-	-	X	Fahrtenbuch
PL	ANR	Kein „Begleitetes Fahrenlernen“											
A	ANR/ROL	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	Fahrtenbuch
NL	ANR/ROL	Kein „Begleitetes Fahrenlernen“											
FIN	ROL	-	-	-	-	X					X	X	-
N	ROL	-	-	-	-	X	X	-	-	X	-	X	-
S	ROL	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-
BG	-	Kein „Begleitetes Fahrenlernen“											
CY	-					X			X				-
EST	-												-
GR	-	Kein „Begleitetes Fahrenlernen“											
H	-	Kein „Begleitetes Fahrenlernen“											
HR	-	Kein „Begleitetes Fahrenlernen“											
IL	-	-	-	-	-	X			-		-	-	-
IRL	-	X	-	-	-	X	X		-		-	-	-
IS	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-
LT	-	-	-	-	-	X	-	X	-	X	-	-	-
LV	-	-	-	-	-	X	X	-	-	X	-	-	-
M	-	-	-	-	-	X	-	X	-	-	-	-	-
P	-	Kein „Begleitetes Fahrenlernen“											
RO	-	Kein „Begleitetes Fahrenlernen“											
RUS	-	X	-	X	X	X					-		-
SK	-	Kein „Begleitetes Fahrenlernen“											
SLO	-	-	-	-	-	X	-	X	-	-	-	-	-
TR	-												-
AUS/NSW	GDL	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-
AUS/QLD	GDL	-	-	-	-	X			-		-	-	-
AUS/VIC	GDL	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	Fahrtenbuch
CDN/NS	GDL	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-
CDN/ON	GDL	X	-	X	-	-			X	-	-	-	-
CDN/QC	GDL	-	-	-	-	-			-		-	-	-
NZ	GDL	-	-	-	-	X	-		X ²		-		² Mitfahrer bei Zustimmung d. Begl.
USA/CA	GDL	-	-	-	-	-			-	X	-	-	-
USA/FL	GDL	-	-	X ³	-	-	-	-	-	-	-	-	³ Während der ersten 3 Monate
USA/NC	GDL	-	-	X ⁴	-	-	-	-	-	-	-	-	⁴ Während der ersten 6 Monate

(„X“ = Zutreffend; „-“ = Nicht zutreffend; „Grau unterlegten Zellen“ = keine Informationen verfügbar; WEU = Große westeuropäische Länder; ANR = Anrainer Deutschlands; GDL = Länder mit GDL-System; ROL = Reformorientierte Länder)

Tab. 13: Begleitetes Fahrenlernen – Auflagen und besondere Bestimmungen für Fahrten in Begleitung

fang und die Lernfortschritte in einem Fahrtenbuch festgehalten werden. In Victoria ist ein so genanntes „Learner Log Book“ zu führen, das beim Ablegen der Fahrprüfung vorgelegt werden muss. Es dient der Aufzeichnung der durchgeführten Fahrten und enthält ein Formular, auf dem der Fahranfänger mit seiner Unterschrift bestätigt, dass er die vorgeschriebenen Mindeststunden absolviert hat. Weiterhin müssen alle Begleiter (ggf. auch der professionelle Fahrlehrer) namentlich eingetragen werden. Bezüglich der durchgeführten Fahrten müssen das Datum, die Gesamtdauer, die Anfangs- und Endzeit sowie die zurückgelegte Kilometeranzahl vermerkt werden. Außerdem sind in standardisierter Form die Verkehrsdichte („Leicht“, „Moderat“, „Schwer“), die Wetterbedingungen („Nass“, „Trocken“), die Lichtbedingungen („Tag“, „Dämmerung“, „Nacht“) und die befahrenen Straßenarten („In Wohngebieten“, „Hauptstraßen“, „Innerstädtische Straßen“, „Schnellstraßen“, „Autobahnen außerorts“, „Andere Außerortsstraßen“, „Unbefestigte Straßen“) anzugeben. Auch in New South Wales muss ein Fahrtenbuch geführt werden, das vor dem Ablegen der Fahrprüfung vom Fahrerlaubnisprüfer kontrolliert wird. In Florida muss von der Begleitperson eine schriftliche Erklärung abgegeben werden, dass der geforderte Mindestumfang von 50 Stunden absolviert wurde; das Führen eines Fahrtenbuchs wird außerdem ausdrücklich empfohlen.

Weitere Auflagen

In einigen Ländern gibt es Festlegungen zur zulässigen Blutalkoholkonzentration bei der Begleitperson. So gilt beispielsweise in Victoria und Ontario für den Begleiter eine Blutalkoholhöchstgrenze von 0,5 Promille, die damit begründet wird, dass der Fahrbegleiter in der Lage sein muss, in das Fahrgeschehen einzugreifen. In manchen Ländern dürfen Fahranfänger Mobiltelefone während des Begleiteten Fahrenlernens auch dann nicht nutzen, wenn sie über eine Freisprechanlage verfügen. In Großbritannien, Irland, Spanien, Belgien und Finnland ist das Fahren mit Anhängern verboten. Zuweilen müssen Zusatzversicherungen abgeschlossen werden, mit denen der besonderen Situation des Fahrens in Begleitung eines Laien Rechnung getragen wird (z. B. in Spanien, Frankreich, Malta).

Inhaltliche Vorgaben und Empfehlungen

Das Begleitete Fahrenlernen ist in geringerem Maße als eine professionelle Fahrausbildung durch formale Regeln bestimmt; gleichwohl finden sich jedoch verbindliche Vorgaben oder Empfehlungen zu seiner Durchführung. So ist im australischen Bundesstaat Victoria festgelegt, dass mindestens 10 der insgesamt 120 vorgeschriebenen Praxisstunden bei Dunkelheit erfolgen müssen. In der kanadischen Provinz Québec werden konkrete Inhalte für die Übungspraxis empfohlen. Diese Inhalte sind mit den obligatorischen Unterrichtseinheiten abgestimmt, die im Rahmen der formalen Fahrausbildung absolviert werden müssen (s. Kapitel 3.2.5) und durch Begleitetes Fahrenlernen vertieft werden sollen. Auch in Schweden und Finnland stellen die in den nationalen Curricula genannten Lernziele die verbindliche Grundlage für den Erwerb von Fahrkompetenz dar, unabhängig davon, ob die Fahranfänger Unterricht bei einem professionellen Fahrlehrer nehmen oder in Begleitung eines Laien fahren.

In einigen Ländern werden Manuale für Eltern bzw. für Begleitpersonen von Fahranfängern bereitgestellt (z. B. Québec, Florida, Queensland), in denen neben Informationen zur Fahranfängervorbereitung und zu den rechtlichen Voraussetzungen der Begleittätigkeit auch Empfehlungen zur inhaltlichen Gestaltung sowie zur Vor- und Nachbereitung von Übungsfahrten enthalten sind. Im US-Bundesstaat Florida sind die empfohlenen Übungsinhalte in Form einer Checkliste zusammengestellt. Das Begleiterhandbuch („Supervising driver handbook“) des australischen Bundesstaates Queensland enthält systematische Informationen zu den nachfolgend genannten Themenbereichen: „Fahranfängertypische Unfallarten“, „Umgang mit Stress“, „Vermeidung von Leistungsdruck“, „Lernstufen des Fahranfängers und erforderlicher Übungsumfang“, „Führen eines Fahrtenbuchs“, „Planung von Übungseinheiten“ (z. B. Inhalte, Übungen, Kommunikation, Nachbereitung), „Lernstandskontrollen mittels Checklisten“, „Kommentierendes Fahren“ sowie „Straßen- und Witterungsbedingungen“.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass Fahranfänger in zahlreichen Systemen der Fahranfängervorbereitung mit der Lehr-Lernform „Begleitetes Fahrenlernen“ in die Lage versetzt werden, bereits vor dem Selbstständigen Fahren ein höheres Maß an Fahrerfahrung aufzubauen. Die Ausgestaltung des Begleiteten Fahrenlernens unterscheidet sich

dabei teilweise erheblich. Die Unterschiede betreffen vor allem den Grad der Nutzungsmöglichkeiten (Können alle Fahranfänger oder nur ein bestimmter Teil von ihnen die Maßnahme nutzen?), die Verbindlichkeit der Nutzung (Wird die Maßnahme optional angeboten oder verpflichtend vorgeschrieben?) sowie nicht zuletzt die Quantität und Qualität der Nutzung (Welche Nutzungsdauer bzw. Fahrleistung wird erreicht? Welche Fahraufgaben und Lernsituationen werden thematisiert?).

Entsprechend der Ausgestaltung des Begleiteten Fahrenlernens in diesen zentralen Merkmalen kann das Maßnahmenpotenzial in mehr oder minder großem Umfang für die Absenkung des erhöhten Anfangsrisikos von Fahranfängern genutzt werden. In manchen Systemen der Fahranfängervorbereitung wird die Ausschöpfung des Maßnahmenpotenzials durch Regelungen und Vorkehrungen zur Optimierung des Nutzungsumfangs und zur Sicherung einer hohen Nutzungsqualität in besonderer Weise gestützt. In diesen Zusammenhang sind auch die unterschiedlichen Bemühungen zur Verbindung der informellen Lehr-Lernform des Begleiteten Fahrenlernens mit professionellen Formen der Fahrausbildung einzuordnen.

3.2.8 Aufbaukurse

Während die Fahrpraktische Ausbildung auf das Erlernen grundlegender Fahrkompetenzen ausgerichtet ist, zielt ein „Aufbaukurs“ auf den Erwerb weiterführender Kompetenzen. Dazu zählen vor allem das Wissen und Können im Bereich der Gefahrenerkennung und Gefahrenvermeidung sowie die Förderung verantwortungsbewusster Verkehrssicherheitseinstellungen (s. Kapitel 2.3.2).

In den Kursen werden meist theoretische Unterrichtseinheiten (in Seminarform) mit fahrpraktischen Übungen (auf einem Fahrübungsgelände und/oder im Realverkehr) kombiniert. Im Rahmen dieser übergreifenden inhaltlichen Zielstellungen und methodischen Umsetzungsformen lassen sich Aufbaukurse mit unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen und Zielgruppen feststellen. Dazu gehören:

- (1) Kursangebote, die Fahranfänger freiwillig nutzen können,
- (2) Pflichtkurse für alle Fahranfänger und
- (3) Pflichtkurse für delikttauffällige Fahranfänger („Nachschulungskurse“).

Freiwillige Aufbaukurse werden von unterschiedlichen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit angeboten und beinhalten meist ein Fahrsicherheitstraining auf einem speziellen Übungsgelände. Bezüglich des Verbreitungsgrades von freiwillig zu nutzenden Kursangeboten ging aus der Expertenbefragung hervor, dass es eine Reihe von Ländern gibt, in denen solche Angebote nicht bestehen (z. B. Kroatien, Lettland, Litauen, Ontario, Québec, Slowakei, Tschechien) oder nur von einem kleinen Teil der Fahranfänger wahrgenommen werden (z. B. Frankreich, Ungarn, Victoria). Verschiedentlich wird die Teilnahme an solchen freiwilligen Aufbaukursen durch Anreize gefördert (z. B. günstigere Versicherungskonditionen, Probezeitverkürzungen).

Auch verpflichtende Aufbaukurse für alle Fahranfänger (sog. „Zweite Fahrausbildungsphase“) sind nur in sechs der betrachteten 44 Länder zu finden, und zwar in Luxemburg, Österreich und der Schweiz (Gruppe der Anrainerländer), in Finnland (Gruppe der reformorientierten Länder) sowie in Estland und Slowenien; in der Gruppe der großen westeuropäischen Länder wie auch unter den GDL-Ländern findet sich kein Land mit einem „Zweite Phase“-Pflichtkurs.

Dagegen sind Pflichtkurse für delikttauffällige Fahranfänger in vielen Ländern verbreitet. Die Teilnahme an solchen „Nachschulungskursen“ wird zum Teil nach Verkehrsverstößen angeordnet, zum Teil lediglich empfohlen, um auf diese Weise Punkte im Strafpunktesystem für Verkehrsdelikte abzubauen.

Nachfolgend wird in der Tabelle 14 zunächst ein Überblick über die in den einzelnen Ländern jeweils auffindbaren Formen von Aufbaukursen sowie ggf. bestehende Teilnahmepflichten dargestellt. Daran anschließend wird beispielhaft für einige Länder das Angebot an freiwilligen und verpflichtenden Aufbaukursen beschrieben, die nicht speziell für delikttauffällige Fahranfänger vorgesehen sind – eine genauere Darstellung von Pflichtkursen für delikttauffällige Fahrer und ihrer Verknüpfung mit Sonderregelungen für Fahranfänger erfolgt im Kapitel 3.2.9 im Zusammenhang mit den Probezeitregelungen für Fahranfänger in der Selbstständigen Lernphase.

Deutschland (WEU)

In Deutschland bieten unterschiedliche Träger der Verkehrssicherheitsarbeit (ADAC, Verkehrswachten, DVR) Aufbaukurse für Fahranfänger an, bzw.

Land	Gruppe	(1) Freiwillige Kursangebote (2) Verpflichtende Aufbaukurse für alle Fahranfänger (3) Kurse für deliktauffällige Fahrer	Kursumfang/ggf. Teilnahmezeitraum nach Beginn des Selbst. Fahrens
D	WEU	(1) u. a. Fahrsicherheitstraining/(3) obl. Nachschulung	(1) ca. 8 Std., eintägig; (3) ca. 9,5 Std.
E	WEU	(1) Fahrsicherheitstraining/(3) fak. Nachschulung zum Punkteabbau	
GB	WEU	(1) Fahrtraining im Realverkehr („Pass Plus“)/(3) fak. Nachschulung	(1) mindestens 6 Std., mehrtägig
I	WEU	(3) fak. Nachschulung zum Punkteabbau	(3) 12 Std.
F	WEU/ANR	(1) Feedbackfahrt, Gruppengespräch („RVE“)/(3) obl. Nachschulung	(1) ein- o. zweitägig/zw. 6 u. 12 Mte.
B	ANR	(1) Fahrsicherheitstraining („On The Road“-Kurs)/(3) fak. Nachschulung	(1) 3,5 Std., eintägig
CH	ANR	(2) u. a. Gruppengespräch, Feedbackfahrt („WAB“)/(3) fak. Nachschulung	(2) 16 Std., zweitägig/zw. 6 u. 36 Mte.
CZ	ANR		
DK	ANR	(3) obl. Nachschulung bei Alkoholdelikten	
L	ANR	(2) Fahrsicherheitstraining/(3) obl. und fak. Nachschulung zum Punkteabbau	(2) 7 Std., eintägig/zw. 3 u. 24 Mte.
PL	ANR	(3) fak. Nachschulung zum Punkteabbau	
A	ANR/ROL	(2) Gruppengespräch, Fahrsicherheitstraining/(3) obl. Nachschulung	(2) 12 Std., dreitägig/zw. 2 u. 12 Mte.
NL	ANR/ROL	(3) obl. Nachschulung („LEMA“)	(3) 7 Std., zweitägig
FIN	ROL	(2) obl. Aufbaukurs („Zweiphasenausbildung“)	(2) 9 Std., mehrtägig/zw. 6 u. 24 Mte.
N	ROL		
S	ROL		
BG	-	(3) fak. Nachschulung zum Punkteabbau	
CY	-	-	-
EST	-	(2) Theorieunterricht, Fahrsicherheitstraining, Feedbackfahrt	(2) ca 6,5 Std., mehrtägig/bis 23 Mte.
GR	-	-	-
H	-	(1) Fahrsicherheitstraining/(3) obl. Nachschulung	(1) eintägig
HR	-	-	-
IL	-		
IRL	-	-	-
IS	-	(1) Gruppengespräch/(3) obl. Nachschulung	(1) eintägig; (3) 14 Std.
LT	-	(3) obl. Nachschulung	
LV	-	(3) fak. Nachschulung	
M	-	-	-
P	-	(3) fak. Nachschulung	
RO	-		
RUS	-		
SK	-	(3) obl. Nachschulung	
SLO	-	(2) Fahrsicherheitstraining, Feedbackfahrt/(3) wiederh. Fahrschulung	(2) 12 Std., mehrtägig/bis 24 Mte.
TR	-		
AUS/NSW	GDL	-	-
AUS/QLD	GDL		
AUS/VIC	GDL	(1) fak. Kursangebote/(3) obl. Nachschulung	
CDN/NS	GDL	(3) Nachschulung („Driver Improvement“)	
CDN/ON	GDL	-	-
CDN/QC	GDL	(3) Nachschulung („Driver Improvement“)	
NZ	GDL	(1) u. a. Kommentierendes Fahren („Defensive Driving“ o. „Street Talk“)	(1) 9 o. 4 Std./zw. 6 u. 18 Mte.
USA/CA	GDL	(3) Nachschulung („Traffic Violator School“)	
USA/FL	GDL	(3) obl. Nachschulungen („Driver Improvement“, „DUI“)	
USA/NC	GDL	(3) fak. Nachschulung („Defensive Driving Course“) auch als Online-Kurs	

(„-“ = Nicht zutreffend; „Grau unterlegte Zellen“ = Keine Informationen verfügbar; „Mte.“ = Monate; „Std.“ = Stunden; „obl.“ = obligatorisch; „fak.“ = fakultativ; WEU = Große westeuropäische Länder; ANR = Anrainer Deutschlands; GDL = Länder mit GDL-System; ROL = Reformorientierte Länder)

Tab. 14: Aufbaukurs – Teilnahmepflichten und Kursangebote

sie sind an der Bereitstellung dieser Angebote beteiligt. Hierbei handelt es sich um eintägige Kurse, in denen Fahranfänger an fahrpraktischen Übungen sowie an Gruppengesprächen zum wechselseitigen Erfahrungsaustausch unter Anleitung eines geschulten Kursleiters teilnehmen. Beispielsweise beinhaltet das Fahrsicherheitstraining „Junge Fahrer“ des ADAC u. a. das Anwenden von Brems-techniken auf unterschiedlichen Fahrbahnoberflächen und das Erleben von Fliehkräften bei Kurvenfahrten. Das „Sicherheitstraining für den Pkw“ der Deutschen Verkehrswacht richtet sich an Fahranfänger mit ein- bis zweijähriger Fahrerfahrung sowie auch an andere Zielgruppen (z. B. Senioren, fortgeschrittene Fahrer). In fahrpraktischen Übungen und moderierten Gruppengesprächen werden Inhalte wie die Wirkungen fahrphysikalischer Kräfte, das Ausweichen, das Üben von Bremstechniken und das Kurvenfahren thematisiert. Für die Durchführung von Fahrsicherheitstrainings hat der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR) Gestaltungsrichtlinien entwickelt und Qualitätsvorgaben ausgearbeitet, die es Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit ermöglichen sollen, ihre Kursangebote daran auszurichten und vom DVR zertifizieren zu lassen.

Im Rahmen eines mehrjährigen Modellprojekts war es Fahranfängern bis Ende des Jahres 2010 in 13 der 16 deutschen Bundesländer möglich, an einem „Fortbildungsseminar für Fahranfänger – FSF“ teilzunehmen. Die Maßnahme richtete sich an Fahranfänger in der regulären zweijährigen Probezeit nach dem Fahrerlaubniswerb und an Fahranfänger, deren Probezeit sich aufgrund von Verkehrsdelikten auf vier Jahre verlängert hatte (s. Kapitel 3.2.9). Als Teilnahmeanreiz wurde eine Befreiung von den Probezeitregelungen für das jeweils letzte Jahr der Probezeit gewährt. Der Kurs bestand aus drei Gruppensitzungen zu je 90 Minuten, einer 60-minütigen Übungs- und Beobachtungsfahrt im Realverkehr sowie einer praktischen Sicherheitsübung auf einem geschlossenen Gelände im Umfang von 240 Minuten. Trotz des Teilnahmeanreizes kam es insgesamt nur zu geringen Teilnehmerzahlen. Aus der Evaluation des Modells ging hervor, dass die Teilnehmer nach dem Aufbaukurs ein mehrfach höheres Unfall- und Deliktrisiko aufwiesen als gleichaltrige Nicht-Teilnehmer mit gleicher Fahrerlaubnisbesitzdauer (im Überblick: WILLMES-LENZ et al., 2009). Ein vergleichbares Programm – „Jugend fährt sicher“ – wurde in Deutschland bereits zu Beginn der 1990er Jahre

erprobt. Es sollte bei den Teilnehmern eine Veränderung von Einstellungen fördern und so einer Überschätzung des eigenen Fahrkönnens und einer erhöhten Risikobereitschaft entgegenwirken. In der Evaluation dieses Programms konnte für den untersuchten Folgezeitraum von 12 Monaten nach der Teilnahme keine Wirksamkeit im Sinne einer Festigung sicherheitsorientierter Einstellungen nachgewiesen werden (LEUTNER et al., 2009).

Großbritannien (WEU)

In Großbritannien bietet das freiwillige „Pass Plus“-Modell Fahranfängern die Möglichkeit, das Fahrkönnen in besonderen Anforderungssituationen zu verbessern. Die Schwerpunkte liegen auf der Vertiefung von Inhalten, die in der Fahrausbildung vor dem Ablegen der Fahrprüfung noch nicht hinreichend geübt werden konnten. Im Mittelpunkt steht dabei die Gefahrenerkennung. Das Programm umfasst die sechs Module „Fahren in der Stadt“, „Fahren unter Allwetterbedingungen“, „Fahren auf Landstraßen“, „Fahren bei Nacht“, „Fahren auf Schnellstraßen“ und „Fahren auf Autobahnen“. Die Bearbeitung der Module erfolgt ausschließlich durch Fahrten im Realverkehr. Die Teilnahme am Programm „Pass Plus“ wird von einigen Versicherungsgesellschaften durch Beitragsermäßigungen bei der Kfz-Versicherung unterstützt; etwa 10 bis 15 Prozent der Fahranfänger nutzen das Programm.

Frankreich (WEU/ANR)

In Frankreich wird Fahranfängern 6 bis 12 Monate nach dem Beginn des Selbstständigen Fahrens ein freiwilliges Evaluationstreffen („RVE – Rendezvous d'évaluation“) angeboten. Dieses Kursangebot wird von Institutionen ausgerichtet, die von der zuständigen Verkehrsbehörde akkreditiert sind. Es hat einen zeitlichen Umfang von einem Tag, kann jedoch auch in zwei Abschnitte aufgeteilt werden. Daran nehmen mindestens 6 und höchstens 12 Fahranfänger gleichzeitig teil. Der Kurs beinhaltet in einem ersten Teilabschnitt eine Evaluation des Fahrverhaltens der Teilnehmer. Im zweiten Teilabschnitt werden dann die Motivationen und Vorstellungen der Teilnehmer in Bezug auf die Sicherheit im Straßenverkehr sowie das Bewusstsein für Gefahren im Straßenverkehr und in Risikosituationen thematisiert. Die Kursteilnahme wird durch Versicherungsanreize gefördert.

Belgien (ANR)

In Belgien können Fahranfänger freiwillig an einem 3,5-stündigen Kurs („On the Road“) teilnehmen, in dem Fahrmanöver auf einem Übungsgelände sowie das Ausführen einer Notbremsung geübt werden. Auch hier wird die Teilnahme durch Versicherungsanreize gefördert. Das Angebot wird von etwa 10 bis 15 Prozent der Fahranfänger wahrgenommen.

Schweiz (ANR)

In der Schweiz müssen Fahranfänger im Rahmen der obligatorischen „Zwei-Phasen-Ausbildung“ an zwei Tagen für jeweils acht Stunden an einem Aufbaukurs („Obligatorische Weiter-Ausbildung – WAB“) teilnehmen. Der erste Kurstag ist innerhalb der ersten sechs Monate nach dem Beginn des Selbstständigen Fahrens zu absolvieren, der zweite bis zum Ablauf der dreijährigen Probezeit:

- Am ersten Kurstag werden in einer Gruppendiskussion mögliche Ursachen und Folgen von Unfällen erörtert. Auf einem Fahrübungsgelände werden dann unter Einschluss praktischer Übungen verkehrssicherheitsrelevante Themen (z. B. Bremsen, Geschwindigkeitswahl, Abstandsverhalten, Befahren von Kurven) behandelt.
- Am zweiten Kurstag werden Fahrerprofile der Teilnehmer erstellt sowie Abweichungen zwischen der Selbsteinschätzung und der Fremdeinschätzung des Fahrverhaltens bei einer Feedbackfahrt im Realverkehr diskutiert. Weiterhin werden Kenntnisse zu einer partnerschaftlichen, umweltschonenden und vorausschauenden Fahrweise vermittelt. In einem Schlussgespräch werden Strategien für ein nachhaltig sicheres Verhalten im Straßenverkehr erarbeitet.

Luxemburg (ANR)

In Luxemburg besteht für Fahranfänger im Zeitraum zwischen 3 und 24 Monaten nach Beginn des Selbstständigen Fahrens die Pflicht zur Teilnahme an einem eintägigen Aufbaukurs („Zweite Fahrausbildungsphase“). Der Kurs hat einen Umfang von sieben Stunden und findet ausschließlich auf einem Übungsgelände statt. Im Rahmen von Theorieunterricht, Fahrübungen und Demonstrationen werden u. a. die folgenden Inhalte thematisiert: „Selbst-

einschätzung der Fahrkompetenz“, „Blick- und Lenktechniken“, „Wahl der angemessenen Geschwindigkeit“, „Sicherheitsabstand“, „Notbremsungen“, „Bremsen und Ausweichen auf rutschiger Fahrbahn“ sowie „Verhalten und Konsequenzen eines schleudernden Fahrzeugs“. Durch die Kurs Teilnahme sollen sich Fahranfänger der Gefahren des alltäglichen Verkehrs bewusst werden und die im eigenen Verhalten und der Fahrphysik begründeten Grenzen der Beherrschbarkeit eines Fahrzeugs kennenlernen.

Österreich (ANR/ROL)

In Österreich besteht für Fahranfänger eine Teilnahmeobligation an einem insgesamt 12-stündigen Aufbaukurs, der sich auf drei Durchführungstage bzw. Module verteilt. Der Kurs setzt sich aus theoretischen Unterrichtseinheiten, Fahrten im Realverkehr („Perfektionsfahrten“) und Fahrübungen auf einem Fahrübungsgelände zusammen:

- Das erste Modul ist im Zeitraum von zwei bis vier Monaten nach der Fahrprüfung zu absolvieren. Hierbei findet eine erste „Perfektionsfahrt“⁴³ statt. Die 50-minütige gemeinsame Fahrt von Fahranfänger und Fahrlehrer im Realverkehr beinhaltet etwa 10 Minuten „Kommentierendes Fahren“; es folgt ein 50-minütiges Gespräch. Thematisiert werden dabei u. a. die Blicktechnik, defensives Fahren, verantwortungsvolles Fahrverhalten, das Befahren von Autobahnen und Tunneln, eine umweltbewusste Fahrweise und das Überholen. Die Perfektionsfahrt dient nicht zuletzt dazu, die Selbsteinschätzung des Fahranfängers um die Einschätzung eines professionellen Fahrlehrers zu erweitern.
- Das zweite Modul soll zwischen dem dritten und neunten Monat nach der Fahrprüfung stattfinden. Es umfasst Theorieunterricht, Fahrsicherheitsübungen auf einem Übungsplatz und ein psychologisches Gruppengespräch. Im Theorieunterricht werden fahrphysikalische Grundlagen, Bremstechniken, Fahrzeugreaktionen beim Fahren in Kurven, Ursachen von Über- und Untersteuerungen des Fahrzeugs sowie aktive und passive Sicherheitseinrichtungen von Fahrzeugen behandelt. Bei den Fahrsicherheitsübungen

⁴³ Im Modell „L17“ (s. Kapitel 3.2) entfällt die erste Perfektionsfahrt, da bereits vor der Fahrprüfung eine Perfektionsschulung nach 3.000 km vorgeschrieben ist.

werden u. a. die Bedeutung fahrphysikalischer Grenzen im Hinblick auf die resultierenden Unfallgefahren demonstriert und der Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und Bremsweg in Abhängigkeit von der Fahrbahnoberfläche verdeutlicht (z. B. Bremsen auf einseitig glatter Fahrbahn). Das etwa 100-minütige psychologische Gruppengespräch beinhaltet u. a. die fahranfängertypischen Unfallursachen, eine individuelle Risikobetrachtung und die Erarbeitung individueller unfallpräventiver Lösungsstrategien.

- Im dritten Modul wird erneut eine Perfektionsfahrt (s. o.) durchgeführt. Sie kann frühestens sechs Monate nach der Fahrprüfung stattfinden.

Durch die Perfektionsfahrten (bzw. „Feedback-Fahrten“) sollen fehlerhafte Fahrgewohnheiten abgebaut werden, die sich in der davorliegenden Praxis des Selbstständigen Fahrens herausgebildet haben. Die praktischen Fahrsicherheitsübungen und das Demonstrieren gefährlicher Verkehrssituationen dienen dazu, die Folgen einer falschen und risikoorientierten Fahrweise zu verdeutlichen. Das psychologische Gruppengespräch folgt unmittelbar im Anschluss an das Fahrsicherheitstraining, nicht zuletzt um möglichen ungünstigen Einflüssen (z. B. Selbstüberschätzung des eigenen Fahrkönnens) zu begegnen; es sollen den Teilnehmern ihre persönlichen Schwächen und Lösungsstrategien zur Unfallvermeidung bewusst gemacht werden. Die vorliegenden Evaluationsergebnisse zur Sicherheitswirksamkeit der „Zwei-Phasen-Ausbildung“ weisen einen deutlichen Rückgang von Unfällen mit Personenschaden (Unfälle insgesamt und Alleinunfälle) bei jungen Fahranfängern in Österreich aus (GATSCHA & BRANDSTÄTTER, 2008).

Finnland (ROL)

In Finnland wird der Umgang mit besonderen Anforderungssituationen („Fahren bei Glätte“ und „Fahren bei Dunkelheit“) bereits in der Fahrausbildung vor dem Beginn des Selbstständigen Fahrens thematisiert (s. Kapitel 3.2.5). Dies erfolgt in jeweils zwei theoretischen und praktischen Unterrichtseinheiten; Letztere beinhalten Fahrübungen und Fahrlehrerdemonstrationen auf einem Übungsgelände. Darüber hinaus müssen Fahranfänger frühestens sechs und spätestens 24 Monate nach dem Beginn des Selbstständigen Fahrens an einem zweitägigen Aufbaukurs teilnehmen. Er umfasst die folgenden drei Bestandteile:

- Analyse der Fahrfertigkeiten und des Fahrstils des Fahranfängers: Der Fahranfänger absolviert an einem Kurstag in Begleitung eines Fahrlehrers 2 Fahrstunden (zu je 25 Minuten). Er bearbeitet anschließend einen computerbasierten Test zu seinem Verkehrsverhalten. Die Fahr- und Testleistungen werden vom Fahranfänger und vom Fahrlehrer eingeschätzt, und die Fremd- und Selbsteinschätzungen werden verglichen und diskutiert. Dieser Abschnitt hat einen zeitlichen Umfang von etwa 40 Minuten.
- Training auf einem Übungsgelände: Im Rahmen eines dreistündigen Trainings auf einem Übungsgelände (mit maximal sechs Teilnehmern) führen die Fahranfänger an einem anderen Kurstag Lenk- und Bremsübungen auf glatter Fahrbahnoberfläche aus. Außerdem werden Demonstrationen zu den Auswirkungen unterschiedlicher Fahrgeschwindigkeiten sowie zu Sicherheitsabständen und Reaktionszeiten durchgeführt. Dabei wird angestrebt, den Fahranfängern einen realistischen Eindruck der begrenzten Manövriermöglichkeiten bei Glätte zu vermitteln. Der Schwerpunkt des „Track-Trainings“ liegt vorrangig auf der Gefahrenantizipation und Gefahrenvermeidung.
- Unterricht: Der Unterricht findet in einer Teilnehmergruppe von bis zu 12 Fahranfängern (und am selben Kurstag wie das Training auf dem Übungsgelände) statt und beinhaltet die Themen „Risiken im Straßenverkehr“ sowie „Ökonomisches und sicheres Fahren“. Weiterhin werden die persönlichen Erfahrungen beim „Track-Training“ sowie die zurückliegenden Erfahrungen seit Beginn des Selbstständigen Fahrens diskutiert.

Zusammenfassend ist zu den Aufbaukursen in den verschiedenen Ländern festzuhalten, dass sie das Ziel verfolgen, fahranfängertypische Ursachen der Unfallgefährdung gezielt und im Vergleich zur Erstausbildung vertieft zu behandeln. Als maßgebliche Gefährdungsaspekte werden eine unzureichende Gefahrenwahrnehmung und die Überschätzung der Möglichkeiten zur fahrtechnischen Bewältigung kritischer Fahrzustände thematisiert; darauf aufbauend sollen die Kompetenzen zur Gefahrenvermeidung und das defensive Fahren gestärkt werden. Dazu trägt nicht zuletzt die Förderung der Selbstreflexion der Fahranfänger im Hinblick auf ihr Verkehrsverhalten sowie ihre Fahr- und Verkehrskompetenz bei (z. B. Fahrkönnen, Verkehrssicherheits-

einstellungen). Als Pflichtmaßnahmen sind Aufbaukurse vor allem in Form der Nachschulkurse für deliktauffällige Fahranfänger verbreitet. Aufbaukurse für alle Fahranfänger werden dagegen meist als freiwillige Kurse angeboten; nur in wenigen Ländern besteht eine Teilnahmepflicht.

3.2.9 Selbstständiger Fahrpraxiserwerb (unter protektiven Regelungen)

Nach der Aufnahme des Selbstständigen Fahrens gelten für Fahranfänger in vielen Systemen der Fahranfängervorbereitung zunächst bestimmte Sonderregelungen. Sie sind dadurch gekennzeichnet, dass sie einen engeren Rahmen für die motorisierte Verkehrsteilnahme setzen, um auf diese Weise die Risikoexposition zu verringern (Probeführerschein, Fahrbeschränkungen). Dies ist am Anfang der Fahrkarriere von besonderer Bedeutung, da zu diesem Zeitpunkt die Fahr- und Verkehrskompetenz noch nicht voll ausgebildet ist und die Fahranfänger deshalb die Verkehrsanforderungen weniger gut bewältigen als routinierte Fahrer. Da in dieser Phase aufgrund des Fahrpraxiserwerbs gleichzeitig ein dynamischer Kompetenzzuwachs stattfindet, der sich unmittelbar zugunsten einer substantiellen Verringerung des Unfallrisikos auswirkt, haben die protektiven Regelungen zugleich die Funktion, risikoarme Bedingungen für das fahrpraktische Weiterlernen herzustellen. Je nach Ausgestaltung können sie diese Funktion mehr oder weniger gut erfüllen.

Für die Lehr-Lernform des Selbstständigen Fahrpraxiserwerbs wird nun dargestellt, inwieweit sie unter protektiven Vorkehrungen erfolgt und welche Regelungen hierzu in den verschiedenen Ländern vorgesehen sind.

Gestaltungsformen und Dauer protektiver Regelungen

Der Tabelle 15 ist zu entnehmen, dass in der weit überwiegenden Zahl der betrachteten Länder Sonderregelungen für Fahranfänger und somit protektive Vorkehrungen zur Gewährleistung niedrigerer Risikobedingungen in der ersten Phase des Selbstständigen Fahrkompetenzerwerbs bestehen. Betrachtet man diese protektiven Regelungen im Einzelnen, so wird deutlich, dass mit ihnen in sehr unterschiedlicher Weise ein Rahmen für den Selbstständigen Fahrpraxiserwerb geschaffen wird: In manchen Ländern stellt ein „Probeführerschein“ mit

verringerten Sanktionsschwellen bei Verkehrsverstößen die einzige protektive Vorkehrung dar; in anderen Ländern findet sich dagegen für die motorisierte Verkehrsteilnahme von Fahranfängern eine Vielfalt unmittelbarer Fahrbeschränkungen (z. B. Nachtfahrverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen), durch die konkrete Risikoexpositionen und Überforderungssituationen verhindert werden sollen.

Betrachtet man die verschiedenen Länder insgesamt, dann gibt es Probezeitregelungen nahezu überall, während unmittelbare Fahrbeschränkungen weitaus weniger üblich sind. Bei den großen westeuropäischen Ländern besteht lediglich in Deutschland und Frankreich ein Alkoholverbot bzw. ein geringerer Grenzwert für die zulässige Blutalkoholkonzentration („BAK“). Begrenzungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Fahranfänger gelten in Frankreich, Italien und Spanien. Zudem muss in Frankreich und Spanien das Fahrzeug als Anfängerfahrzeug gekennzeichnet sein.

In den Anrainerländern und den reformorientierten Ländern bestehen neben dem „Probeführerschein“ und der damit verbundenen Sanktionsandrohung kaum weitere protektive Vorkehrungen für den Selbstständigen Fahrpraxiserwerb. Demgegenüber stellt der Selbstständige Fahrpraxiserwerb unter protektiven Regelungen – neben einem längerfristigen Fahrerfahrungsaufbau in Begleitung fahrfahrener Laien – ein wesentliches Merkmal von GDL-Systemen dar. In der Gruppe der GDL-Länder finden sich entsprechend viele Länder, in denen unterschiedliche protektive Vorkehrungen (Probeführerschein, Fahrbeschränkungen wie Nachtfahrverbote oder Mitfahrerbeschränkungen) kombiniert sind.

In der Tabelle 15 ist auch angegeben, über welche Zeiträume der Selbstständige Fahrpraxiserwerb unter protektiven Vorkehrungen erfolgt. Bei der Bewertung dieser Angaben ist in Rechnung zu stellen, dass nach Befunden aus Unfallanalysen (MAYCOCK, LOCKWOOD & LESTER 1991; SCHADE, 2001) Fahranfänger zu Beginn des Selbstständigen Fahrpraxiserwerbs das höchste Unfallrisiko haben und dass dieses Risiko mit zunehmender Fahrerfahrung abnimmt: Untersuchungen aus verschiedenen Ländern lassen eine Halbierung des anfänglichen Unfallrisikos etwa nach den ersten 8 bis 10 Monaten des Selbstständigen Fahrens erkennen; der Erwerb von Fahrkompetenz erstreckt sich über eine Zeitspanne von einigen Jahren (im Überblick:

Land	Gruppe	Protective Vorkehrungen für Fahranfänger						Dauer (Monate)
		Probeführerschein ¹	Fahrzeugkennzeichnung	Nachtfahrverbot	Mitfahrerbeschränkung	Geschwindigkeitsbeschränkung	Alkohol-Begrenzung (max. BAK in ‰)	
D	WEU	X	-	-	-	-	X (FA 0,0; Allg.0,5)	24
E	WEU	X	X ²	-	-	X ²	X ³ (FA 0,3; Allg.0,5)	36
GB	WEU	X	-	-	-	-	- (Allg. 0,8)	24
I	WEU	X		-		X	- (Allg. 0,5)	36
F	WEU/ANR	X	X	-	-	X	- (Allg. 0,5)	24 ⁴ o. 36
B	ANR	X	X ⁵	X ⁵	X ⁵	-	- (Allg. 0,5)	24
CH	ANR	X	X	-	-	-	- (Allg. 0,5)	36
CZ	ANR	Keine protektiven Vorkehrungen in der Anfangsphase des Selbstständigen Fahrens						
DK	ANR	X	-	-	-	-	- (Allg. 0,5)	36
L	ANR	X	-	-	-	-	X (FA 0,2; Allg.0,5)	24
PL	ANR	X	-	-	-	-	- (Allg. 0,2)	12
A	ANR/ROL	X	-	-	-	-	X (FA 0,1; Allg.0,5)	24
NL	ANR/ROL	X	-	-	-	-	X (FA 0,2; Allg.0,5)	60
FIN	ROL	X	-	-	-	-	- (Allg. 0,5)	18-24 ⁶
N	ROL	X	-	-	-	-	- (Allg. 0,2)	24
S	ROL	X	-	-	-	-	- (Allg. 0,2)	24
BG	-	Keine protektiven Vorkehrungen in der Anfangsphase des Selbstständigen Fahrens						
CY	-	Keine protektiven Vorkehrungen in der Anfangsphase des Selbstständigen Fahrens						
EST	-	X	X	-	-	X	- (Allg. 0,0)	24
GR	-	-	X	-	-	-	X (FA 0,2; Allg.0,5)	24
H	-	X	-	-	-	-	- (Allg. 0,0)	24
HR	-	X	-	X	-	-	X (FA 0,0; Allg.0,5)	24
IL	-	X	X	-	X	-		24
IRL	-	Keine protektiven Vorkehrungen in der Anfangsphase des Selbstständigen Fahrens						
IS	-	X	-	-	-	-	- (Allg. 0,5)	12-36 ⁷
LT	-	X	X	-	-	X	- (Allg. 0,4)	24
LV	-	X	-	-	-	-	X (FA 0,2; Allg.0,5)	24
M	-	X	-	-	-	-	- (Allg. 0,8)	36
P	-	X	-	-	-	-	- (Allg. 0,5)	36
RO	-		X				- (Allg. 0,0)	12
RUS	-							
SK	-	X	-	-	-	-	- (Allg. 0,0)	24
SLO	-	X	-	-	-	-	- (Allg. 0,5)	24
TR	-						- (Allg. 0,5)	
AUS/NSW	GDL	X	X	-	X	X	X (FA 0,0; Allg.0,5)	36-48
AUS/QLD	GDL	X	X	-	-	-	X (FA 0,0; Allg.0,5)	36
AUS/VIC	GDL	X	X	-	X	-	X (FA 0,0; Allg.0,5)	48
CDN/NS	GDL	X	-	X	X	-	X (FA 0,0; Allg.0,8)	24
CDN/ON	GDL	X	-	-	-	-	X (FA 0,0; Allg.0,5)	8-12 ⁸
CDN/QC	GDL	X	-	-	-	-		24
NZ	GDL	X		X	X	-	X (FA 0,3; Allg.0,8)	12-18 ⁸
USA/CA	GDL	X	-	X	X	-	X (FA 0,1; Allg.0,8)	12 ⁹
USA/FL	GDL	X	-	X	-	-	X (FA 0,2; Allg.0,8)	24 ⁹
USA/NC	GDL	X	-	X	X	-	X (FA 0,0; Allg.0,8)	6-24

(„X“ = Zutreffend; „-“ = Nicht zutreffend; „Grau unterlegte Zellen“ = Keine Informationen verfügbar; „BAK“ = Blutalkoholkonzentration im Allgemeinen (Allg.) und ggf. für Fahranfänger (FA); WEU = Große westeuropäische Länder; ANR = Anrainer Deutschlands; GDL = Länder mit GDL-System; ROL = Reformorientierte Länder)

Zusatzkommentare: ¹ Fahrerlaubnis mit einer abgesenkten Sanktionsschwelle für Fahranfänger zu Beginn des selbst. Fahrpraxiserwerbs (Angaben zu möglichen Sanktionen in Tabelle 16); ² während der ersten 12 Monate; ³ während der ersten 24 Monate; ⁴ im Modell „ACC“ 24 Monate; ⁵ nur im Modell „18M“; ⁶ Fahrerlaubnis o. Sonderregelungen nach obl. Aufbaukurs; ⁷ Fahrerlaubnis o. Sonderregelungen nach obl. Evaluationsfahrstunde; ⁸ „Time Discounts“ bei formaler Fahrausb.; ⁹ bzw. bis zum Alter von 18 Jahren

Tab. 15: Protective Vorkehrungen in der Anfangsphase des Selbstständigen Fahrens – Gestaltungsformen und Dauer

GRATTENTHALER, KRÜGER & SCHOCH, 2009). Protektive Vorkehrungen für den Selbstständigen Fahrpraxiserwerb sollten sich demnach über die gesamte Zeitspanne der erhöhten Risikoexposition von Fahranfängern erstrecken, d. h. vom hohen Unfallrisiko zu Beginn des Selbstständigen Fahrens bis zum Erreichen des „Restrisikos“, dem sich alle Fahrer aussetzen.

Die in den einzelnen Ländern geltenden protektiven Vorkehrungen (s. Tabelle 15) sind vielfach auf eine Dauer von 24 oder 36 Monaten angelegt. Unter den großen westeuropäischen Ländern finden sich in Spanien, Italien und Frankreich mit 36 Monaten die längsten Zeitspannen. In Deutschland wird die „Fahrerlaubnis auf Probe“ für 24 Monate erteilt. In dieser Zeitspanne und bis zum Erreichen eines Alters von 21 Jahren gilt ein absolutes Alkoholverbot für Fahranfänger. Bei den Anrainerländern und den reformorientierten Ländern liegt die längste Zeitspanne für den Selbstständigen Fahrpraxiserwerb unter protektiven Regelungen bei 60 Monaten in den Niederlanden, gefolgt von Dänemark und der Schweiz mit 36 Monaten. Unter den GDL-Ländern findet sich die längste Zeitspanne für den Selbstständigen Fahrpraxiserwerb unter protektiven Regelungen (u. a. Fahrzeugkennzeichnung, Mitfahrerbeschränkung) mit 48 Monaten im australischen Bundesstaat Victoria. Die kürzesten Zeitspannen liegen im Hinblick auf alle dargestellten Länder bei 12 Monaten (z. B. Polen, Rumänien) oder sogar noch darunter (z. B. Ontario).

Während protektive Sonderregelungen für die Fahranfänger innerhalb eines Landes meist in gleichem Maße und für die gleiche Zeitspanne gelten, bestehen in manchen Systemen der Fahranfängervorbereitung in besonderer Weise ausdifferenzierte Sonderregelungen. So erfolgt in einigen GDL-Systemen der Selbstständige Fahrpraxiserwerb unter gestuften, zunehmend weniger restriktiven Sonderregelungen, d. h., mit zunehmender Fahrerfahrung und bei hinreichender Verkehrsbewährung können protektive Vorkehrungen entfallen. So dürfen zum Beispiel in Victoria Fahranfänger zunächst nur unter strengen protektiven Vorkehrungen fahren; frühestens nach 12 Monaten und wenn keine Verkehrsverstöße vorliegen, können dann Vorkehrungen wie beispielsweise das Verbot zur Nutzung von Freisprecheinrichtungen zurückgenommen werden. Die Rücknahme von protektiven Vorkehrungen kann dabei auch an das Ablegen von Prüfungen nach Beginn des Selbstständigen Fahrens gebunden sein (z. B. in New South Wales, wo Fahr-

anfänger nach dem Beginn des Selbstständigen Fahrens einen Verkehrswahrnehmungstest ablegen müssen). In Neuseeland und der kanadischen Provinz Ontario kann die Dauer der Selbstständigen Lernphase durch die Teilnahme an einer formalen Fahrausbildung verkürzt werden (hier sollen sog. „Time discounts“ als Teilnahmeanreiz für professionelle Fahrausbildungsangebote dienen).

Im Folgenden sollen die unterschiedlichen protektiven Vorkehrungen genauer betrachtet und anhand von Beispielen aus einzelnen Ländern veranschaulicht werden.

Probeführerschein

Wie aus der Tabelle 15 hervorgeht, ist in nahezu allen Ländern, in denen Fahranfänger nach dem Beginn des Selbstständigen Fahrens in eine protektiv ausgestaltete Selbstständige Lernphase eintreten, diese Zeitspanne zunächst durch die Erteilung eines Probeführerscheins gekennzeichnet. Als Inhaber eines solchen Probeführerscheins gilt für Fahranfänger eine geringere Sanktionsschwelle als für Inhaber einer Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen. Exemplarische Darstellungen bezüglich einzelner Länder zu Möglichkeiten der Sanktionierung von Verkehrsverstößen im Allgemeinen und bei Fahranfängern im Besonderen finden sich weiter unten in diesem Kapitel (s. u. „Abgesenkte Sanktionsschwelle bei Verkehrsverstößen während der ‘Probezeit‘“).

Fahrzeugkennzeichnung

Der Status „Fahranfänger“ wird in einigen Ländern durch eine besondere Kennzeichnung des Fahrzeugs kenntlich gemacht (z. B. in Frankreich, Litauen, Spanien). Durch eine solche Kennzeichnung können andere Verkehrsteilnehmer erkennen, dass es sich um einen unerfahrenen Fahrer handelt, und entsprechend Rücksicht nehmen. Zugleich dient eine Fahrzeugkennzeichnung auch der besseren Kontrolle über die Einhaltung ggf. bestehender Sonderregelungen für Fahranfänger (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Nachtfahrverbote) durch die Polizei. In einigen GDL-Systemen zeigen unterschiedliche Fahrzeugkennzeichnungen an, auf welcher Zugangsstufe zur vollen Fahrerlaubnis sich ein Fahranfänger befindet. So wird beispielsweise im australischen Bundesstaat Queensland zwischen einer „Provisorischen Fahrerlaubnis 1 (P1-Licence)“ und einer „Provisorischen Fahrer-

laubnis 2 (P2-Licence)“ unterschieden, wobei Letztere aufgrund der bereits höher entwickelten Fahrkompetenz mit weniger restriktiven Sonderregelungen verbunden ist. Fahranfänger müssen ihr Fahrzeug je nach Zugangsstufe zuerst mit einem roten und später mit einem grünen „P“-Aufkleber an der Heck- und Frontscheibe kennzeichnen.

Nachtfahrverbot

In den kanadischen Provinzen Ontario und Nova Scotia gilt für Fahranfänger ein Nachtfahrverbot zwischen 24 Uhr und 5 Uhr morgens, es sei denn, es befindet sich ein fahrerfahrener Begleiter im Fahrzeug. In Neuseeland dürfen Fahranfänger zwischen 22 und 5 Uhr nur in Begleitung eines fahrerfahrenen Erwachsenen fahren. In Kalifornien müssen Fahranfänger zwischen 23 und 5 Uhr von einem Elternteil, einem zertifizierten Fahrlehrer oder einer anderen Person begleitet werden, die im Besitz einer Fahrerlaubnis und über 25 Jahre alt ist. In Belgien dürfen Fahranfänger im Rahmen des Modells „18M“ an Wochenenden sowie an Feiertagen und den dazugehörigen Vortagen nicht zwischen 22 Uhr und 6 Uhr morgens fahren.

Mitfahrerbeschränkung

Eine Beschränkung der Mitfahreranzahl besteht beispielsweise in Israel, wo sich während der Selbstständigen Lernphase lediglich zwei weitere Personen im Fahrzeug befinden dürfen (es sei denn, es ist ein fahrerfahrener Erwachsener anwesend). In Belgien gilt für Fahranfänger unter 24 Jahren, die im Rahmen des Modells „18M“ bereits vor dem Ablegen der Fahrprüfung selbstständig fahren dürfen, eine Beschränkung für Mitfahrer auf eine Person, die mindestens 24 Jahre alt und im Besitz einer Fahrerlaubnis der Klasse B sein muss. In Kalifornien dürfen Personen unter 20 Jahren lediglich dann mitgenommen werden, wenn sich zugleich ein fahrerfahrener Erwachsener im Alter von über 25 Jahren im Fahrzeug befindet. In Victoria darf in den ersten 12 Monaten des Selbstständigen Fahrens („P1-Licence“) nicht mehr als ein Mitfahrer zwischen 16 und 25 Jahren im Fahrzeug mitgenommen werden. Im nordamerikanischen Bundesstaat North Carolina dürfen Fahranfänger in der Selbstständigen Lernphase lediglich einen Mitfahrer mitnehmen, der jünger als 21 Jahre ist; nur wenn es sich um nahe Familienmitglieder handelt, unterliegt die Zahl der jugendli-

chen Mitfahrer unter 21 Jahren keiner besonderen Beschränkung.

Geschwindigkeitsbeschränkung

In Frankreich gilt für Fahranfänger auf Außerortsstraßen mit einer allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h eine geringere zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Auf Autobahnen mit einer allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 110 bzw. 130 km/h dürfen Fahranfänger höchstens mit 100 km/h bzw. 110 km/h fahren. In Litauen gilt für Fahranfänger eine verringerte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf Außerortsstraßen und von 90 km/h auf Autobahnen. In New South Wales besteht für Fahranfänger mit einer „P1-Lizenz“ eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 90 km/h und für Inhaber einer „P2-Lizenz“ auf 100 km/h.

Alkoholverbot/Alkoholbegrenzung

In einigen Ländern besteht für Fahranfänger ein geringerer Grenzwert für die maximal zulässige Blutalkoholkonzentration beim Fahren als für erfahrener Fahrer. Wie der Tabelle 15 zu entnehmen ist, bestehen bei den großen westeuropäischen Ländern in Deutschland und Spanien Alkoholbegrenzungen für Fahranfänger. In Deutschland gilt für Inhaber einer „Fahrerlaubnis auf Probe“ bzw. für Fahranfänger unter 21 Jahren ein absolutes Alkoholverbot (anstelle der allgemeinen Höchstgrenze von 0,5 Promille), in Spanien liegt die zulässige Blutalkoholkonzentration für Fahranfänger während der ersten 24 Monate des Selbstständigen Fahrens bei 0,3 Promille (anstelle der allgemeinen Höchstgrenze von 0,5 Promille). Unter den Anrainerländern und den reformorientierten Ländern bestehen strengere Alkoholbegrenzungen nur in Luxemburg, den Niederlanden und Österreich. Bei der Gruppe der GDL-Länder finden sich hingegen in allen Ländern strengere Alkoholbegrenzungen für Fahranfänger, wobei überwiegend ein absolutes Alkoholverbot anzutreffen ist.

Insgesamt gesehen gilt in manchen Ländern ein absolutes Alkoholverbot sowohl für Fahranfänger als auch für erfahrene Fahrer (Estland, Rumänien, Ungarn, Slowakei); es stellt also genau genommen in diesen Ländern keine Sonderregelung für Fahranfänger dar und wird demzufolge in der Tabelle 15 auch nicht als fahranfängerspezifische Vorkehrung ausgewiesen.

Weitere protektive Vorkehrungen

In manchen Systemen der Fahranfängervorbereitung ist es Fahranfängern in der Selbstständigen Lernphase verboten, bestimmte Fahrzeugtypen – meist besonders leistungsstarke Fahrzeuge – zu nutzen. In Kroatien dürfen Fahranfänger keine Fahrzeuge fahren, die eine Motorleistung von mehr als 75 kW haben; in Ungarn ist die Nutzung von Anhängern für Fahranfänger verboten. Im Bundesstaat New South Wales in Australien dürfen in der gesamten Selbstständigen Lernphase keine Fahrzeuge genutzt werden, die mit einem Achtzylinder-Motor oder einem Turbo-Motor ausgestattet sind. Darüber hinaus ist Inhabern einer P1-Lizenz die Verwendung von Anhängern mit einem Eigengewicht von mehr als 250 kg verboten. Auch im Bundesstaat Victoria in Australien besteht ein Verbot für die Nutzung leistungsstarker Fahrzeuge sowie von Anhängern.

Die Nutzung von Mobiltelefonen mit Freisprecheinrichtungen ist in den australischen Bundesstaaten Victoria und New South Wales für Fahranfänger mit einer P1-Lizenz verboten. Fahranfänger mit einer P2-Lizenz dürfen hingegen Mobiltelefone mit Freisprecheinrichtungen nutzen.

In einigen Ländern, in denen nach Beginn des Selbstständigen Fahrens die Teilnahme an einem Aufbaukurs („Zweite-Phase-Ausbildung“) obligatorisch ist (s. Kapitel 3.2.8), stellt das Absolvieren dieses Kurses eine Voraussetzung für die Erteilung einer Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen dar. Ebenso können auch nach dem Beginn des Selbstständigen Fahrens weitere obligatorische Prüfungen vorgeschrieben sein (s. Kapitel 3.3.1).

Abgesenkte Sanktionsschwelle bei Verkehrsverstößen während der „Probezeit“

In vielen Ländern werden Verkehrsverstöße – neben der Sanktionierung des einzelnen Verstoßes – mittels eines Punktesystems für einen bestimmten Zeitraum gespeichert und bei Überschreiten einer bestimmten Punkteschwelle mit fahrerlaubnisrechtlichen Sanktionen belegt. Innerhalb dieser Punktesysteme werden wiederum in einigen Ländern bei Fahranfängern strengere Sanktionskriterien angelegt. In Deutschland stellen die sog. Probezeitregelungen den maßgeblichen Interventionsansatz zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fahranfänger am Anfang des Selbstständigen Fahrens dar.

In Tabelle 16 ist aufgeführt, in welchen Ländern ein Punktesystem vorhanden ist und ob in diesem System strengere Grenzwerte für Fahranfänger gelten. Weiterhin ist angegeben, welche Sanktionen bei Verkehrsverstößen angewendet werden.

Die in der Tabelle 16 dargestellten fahrerlaubnisrechtlichen Sanktionen greifen auf unterschiedliche Weise ineinander. Grundsätzlich gilt, dass sie ergänzend zu den unmittelbaren Sanktionen bei Verkehrsverstößen hinzutreten. Im Folgenden sollen die Gegebenheiten in einzelnen Ländern näher skizziert werden.

Deutschland (WEU)

Ab dem Zeitpunkt der Erteilung einer Fahrerlaubnis beginnt für Fahranfänger eine zweijährige Probezeit. Begeht ein Fahranfänger in diesem Zeitraum einen „schwerwiegenden“ Verkehrsverstoß oder zwei „weniger schwerwiegende“ Verkehrsverstöße, so wird die Teilnahme an einer Nachschulung (sog. „Aufbauseminar für Fahranfänger“; ASF, s. u.) angeordnet, und die Probezeit verlängert sich auf vier Jahre („1. Eingriffsstufe“). Kommt es nach der Teilnahme an einem Aufbauseminar innerhalb der Probezeit erneut zu einem „schwerwiegenden“ Verkehrsverstoß oder zu zwei „weniger schwerwiegenden“ Regelverstößen, so wird eine schriftliche Verwarnung erteilt und empfohlen, innerhalb von zwei Monaten an einer verkehrspsychologischen Beratung teilzunehmen („2. Eingriffsstufe“). Bei einem erneuten „schwerwiegenden“ Regelverstoß oder zwei „weniger schwerwiegenden“ Regelverstößen innerhalb dieser zwei Monate wird die Fahrerlaubnis für mindestens drei Monate entzogen („3. Eingriffsstufe“). Nach dem Entzug der Fahrerlaubnis liegt es im Ermessen der Fahrerlaubnisbehörde, ob zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis eine erneute Prüfung abzulegen ist.

Das „Aufbauseminar für Fahranfänger“ wird von dafür zugelassenen Fahrlehrern in Gruppen von 6 bis 12 Teilnehmern durchgeführt. Es umfasst insgesamt vier theoretische Sitzungen im Umfang von je 135 Minuten. Zwischen der ersten und der zweiten Sitzung erfolgt eine 30-minütige Beobachtungsfahrt. Im Seminar werden unter anderem die Verkehrsverstöße der Teilnehmer besprochen und Strategien zur zukünftigen Vermeidung erarbeitet. Fahranfänger, die mit Alkoholdelikten verkehrsauffällig geworden sind, müssen ein sog. „besonderes

Land	Gruppe	Punktesystem ...		Fahrerlaubnisrechtliche Sanktionen			
		... für alle Fahrer	... mit Regelungen für Fahranfänger	Nachschulung	Prüfungswiederholung	Fahrverbot	Verlängerung der „Probezeit“
D	WEU	X	X	X	X ¹	X	X
E	WEU	X	X	X	X	X	-
GB	WEU	X	X	X	X	X	-
I	WEU	X	X	X	X	X	-
F	WEU/ANR	X	X	X	X	X	-
B	ANR	-	-	X	X	-	-
CH	ANR	-	-	X	X	X	X
CZ	ANR	X	-		-	-	-
DK	ANR	X	X	X	X	X	-
L	ANR	X	-	X	-	X	X
PL	ANR	X	X	X	X	X	X
A	ANR/ROL	X	-	X	-	X	X
NL	ANR/ROL	-	X ²	X	X	X	-
FIN	ROL	-	-	-	X	X	-
N	ROL	X	-		X	X	X
S	ROL	-	-	-	X	X	-
BG	-	X	-	X	-	-	-
CY	-			-			
EST	-	-	-			X	X
GR	-	X		-	-	-	-
H	-	X	-	X	X	X	X
HR	-	X		-	X	X ³	-
IL	-	X			X	X	X
IRL	-	X		-			-
IS	-	X	X	X	X	X	-
LT	-			X	-	-	-
LV	-	X	X	X	X	X	X
M	-	-	X ²	-	-	X	-
P	-	X	X	X	X	X	-
RO	-						
RUS	-						
SK	-	-	-	X	X	X	-
SLO	-	X	X	X	X	X	-
TR	-						
AUS/NSW	GDL	X	X	-	X	X	-
AUS/QLD	GDL	X	X			X	X
AUS/VIC	GDL	X	X	X	X	X	X
CDN/NS	GDL	X	X	X	X	X	X
CDN/ON	GDL	X	X	-	-	X	-
CDN/QC	GDL	X	X	X	-	X	X
NZ	GDL	X				X	
USA/CA	GDL	X		X	-	X	X
USA/FL	GDL	X	X	X	-	X	-
USA/NC	GDL	X	X	X		X	

(„X“ = Zutreffend; „-“ = N Nicht zutreffend; „Grau unterlegte Zellen“ = Keine Informationen verfügbar; WEU = Große westeuropäische Länder; ANR = Anrainer Deutschlands; GDL = Länder mit GDL-System; ROL = Reformorientierte Länder)
Zusatzkommentare: ¹ Nach Ermessen der Fahrerlaubnisbehörde; ² Punktesystem nur für Fahranfänger; ³ Fahrverbote zwischen 3 und 6 Monaten

Tab. 16: Punktesysteme und Fahrerlaubnisrechtliche Sanktionen für Fahranfänger

Aufbauseminar“ absolvieren, das ein Vorgespräch und drei Gruppensitzungen (je 180 Minuten) umfasst und von einem Verkehrspsychologen durchgeführt wird.

Spanien (WEU)

In Spanien werden Fahranfänger zum Beginn der dreijährigen Selbstständigen Lernphase mit einem Guthaben von 8 Punkten ausgestattet (nach der Selbstständigen Lernphase erhalten sie 12 Punkte). Bei Verkehrsverstößen wie beispielsweise Alkoholdelikten werden Punkte abgezogen. Der Verlust des Punkteguthabens führt zum Entzug der Fahrerlaubnis, wobei zur Neuerteilung eine erneute Fahrprüfung abgelegt werden muss. Durch die rechtzeitige Teilnahme an Schulungen können Punkte wiedererlangt werden.

Italien (WEU)

In Italien besteht bei der Fahrerlaubniserteilung ein Guthaben von 20 Punkten, von denen bei Verkehrsverstößen je nach Schwere zwischen 2 und 10 Punkten abgezogen werden. Nach zwei Jahren ohne Verkehrsverstöße beträgt das Guthaben erneut 20 Punkte. Bei Fahranfängern in der Selbstständigen Lernphase wird jeweils die doppelte Punktzahl abgezogen. Sinkt das Guthaben auf 0 Punkte, so wird die Fahrerlaubnis für 2 bis 8 Monate entzogen, und sowohl die Wissensprüfung als auch die Fahrprüfung müssen erneut abgelegt werden. Durch die Teilnahme an einem 12-stündigen Nachschulungskurs in der Fahrschule können 6 Punkte gutgeschrieben werden.

Frankreich (WEU/ANR)

In Frankreich haben Fahranfänger in der Selbstständigen Lernphase ein Guthaben von 6 Punkten (anstatt der üblichen 12 Punkte bei den erfahrenen Fahrern). Hiervon können – je nach Schwere des Verkehrsverstößes – zwischen 1 und 6 Punkten abgezogen werden. Entzogene Punkte werden nach drei Jahren wieder hinzugezählt, sofern keine weiteren Verkehrsverstöße begangen werden. Bei einem Guthaben von 3 Punkten müssen Fahranfänger eine zweitägige Nachschulung („Stage de sensibilisation“) besuchen. Der Verlust aller Punkte führt zum Entzug der Fahrerlaubnis für mindestens 6 Monate, und es muss eine erneute Fahrprüfung abgelegt werden.

Schweiz (ANR)

In der Schweiz wird für die ersten drei Jahre nach der Fahrprüfung eine Fahrerlaubnis auf Probe erteilt. Sofern die Fahrerlaubnis aufgrund von Verkehrsverstößen entzogen wird, verlängert sich die Probezeit um ein Jahr. Sofern es zu einem erneuten Entzug der Fahrerlaubnis kommt, muss erneut eine Lernfahrerlaubnis beantragt werden; weiterhin müssen der Verkehrskundeunterricht, die Wissensprüfung und die Fahrprüfung wiederholt werden. Eine neue Lernfahrerlaubnis kann frühestens nach einer Wartezeit von einem Jahr seit Begehung der Zuwiderhandlung und nur gestützt auf ein verkehrspsychologisches Gutachten ausgestellt werden.

Dänemark (ANR)

In Dänemark dürfen Fahranfänger innerhalb der dreijährigen Selbstständigen Lernphase maximal zwei Punkte haben. Die Punktegrenze für sonstige Fahrer liegt bei drei Punkten. Ein Fahrerlaubnisentzug erfolgt bei schweren Verkehrsverstößen wie beispielsweise einem Überschreiten des Tempolimits um mehr als 70 Prozent oder beim Fahren unter Alkoholeinfluss. Nach einem Fahrerlaubnisentzug müssen Fahranfänger an einem Fahrausbildungskurs (7 Stunden Theorieunterricht und 8 Stunden Fahrpraktische Ausbildung) oder einem Kurs zum Thema „Alkohol und Verkehr“ teilnehmen. Außerdem muss eine weitere Fahrprüfung abgelegt werden, in der höhere Anforderungen als in der regulären Fahrprüfung gestellt werden.

Luxemburg (ANR)

In Luxemburg wird jeder Fahrer mit einem Guthaben von 12 Punkten ausgestattet. Bei Verkehrsverstößen werden von diesem Guthaben Punkte abgezogen. Beim Verlust aller Punkte wird die Fahrerlaubnis für 12 Monate entzogen, bei erneutem Verlust aller 12 Punkte innerhalb der ersten drei Jahre nach der Wiedererteilung wird die Fahrerlaubnis für 24 Monate entzogen. Durch die Teilnahme an einem Sensibilisierungsprogramm können Punkte wiedererlangt werden. Dieser sog. „Drei-Punkte-Kurs“ ist eine eintägige Nachschulung im Umfang von etwa 7 Stunden. Er beinhaltet Theorieunterricht, Fahrübungen und Demonstrationen, mittels derer eigenes Fehlverhalten erkannt und in Zukunft vermieden werden soll. Der Kurs thematisiert unterschiedliche Einflüsse (z. B. Geschwindig-

keit, Reaktionszeit, Alkohol, Medikamente, Drogen, Müdigkeit, Ablenkung) auf das Fahrverhalten, die Gründe für Geschwindigkeitsbegrenzungen, das Abstandhalten und das Verhalten an Verkehrssampeln. Bei einem Fahrerlaubnisentzug muss ein 5-tägiges Programm absolviert werden, das zur Aufhebung des Fahrverbots und zur Wiedererlangung von 12 Punkten führt.

Polen (ANR)

In Polen verlieren Fahranfänger ihre Fahrerlaubnis nach dem Erreichen von 21 Punkten. Dies gilt für die ersten 12 Monate nach der Fahrerlaubniserteilung. Die Punktegrenze für sonstige Fahrer liegt bei 24 Punkten. Außerdem müssen Fahranfänger bei einem Fahrerlaubnisentzug sowohl die obligatorische Fahrausbildung als auch die Fahrerlaubnisprüfung wiederholen, während im Allgemeinen nur die Fahrerlaubnisprüfung zu wiederholen ist. Sechs Punkte werden gelöscht, wenn man an einer Nachschulung teilnimmt.

Österreich (ANR/ROL)

In Österreich beträgt die maximale Blutalkoholkonzentration innerhalb der zweijährigen Probezeit für Fahranfänger 0,1 Promille (anstatt 0,5 Promille). Bei einem Verstoß innerhalb der Probezeit gegen die 0,1-Promille-Grenze oder einem sonstigen schweren Verkehrsverstoß wird eine Nachschulung angeordnet, und die Probezeit verlängert sich um ein Jahr. Außerdem werden für alle Fahrer bestimmte Verkehrsverstöße in einem sog. „Vormerkssystem“ erfasst. Insgesamt werden 13 „Vormerkdelikte“ unterschieden (z. B. Gefährdung von Fußgängern am Schutzweg, Nichtbeachtung eines Stoppschildes). Ein Verstoß wird für zwei Jahre im Fahrerlaubnisregister vermerkt. Wiederholte Verstöße führen zuerst zur Anordnung von Nachschulungsmaßnahmen und schließlich zum Entzug der Fahrerlaubnis.

Finnland (ROL)

In Finnland wird bei einem erstmaligen geringfügigen Verkehrsverstoß eine schriftliche Verwarnung erteilt. Bei einem zweiten Verstoß innerhalb von einem Jahr oder einem dritten Verstoß innerhalb von zwei Jahren erfolgt eine Vorladung bei der Polizei. Dabei können ein Fahrverbot von 1 bis 6 Monaten und die Wiederholung der Fahrerlaubnisprüfung angeordnet werden.

USA/Florida (GDL)

In Florida gelten für Fahranfänger unter 18 Jahren strengere Regelungen innerhalb des Punktesystems. Beim Erreichen von 6 Punkten innerhalb von 12 Monaten wird die Nutzung der Fahrerlaubnis für ein Jahr auf berufsbedingte Fahrten begrenzt. Für jeden Punkt, der in dieser Zeit hinzukommt, verlängert sich diese Nutzungsbeschränkung um weitere 90 Tage. Weiterhin muss an einer Nachschulungsmaßnahme („Advanced Driver Improvement Course“) teilgenommen werden. Fahranfängern unter 21 Jahren wird beim Überschreiten einer Blutalkoholkonzentration von 0,1 Promille die Fahrerlaubnis grundsätzlich für 6 Monate entzogen. Bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille oder mehr ist darüber hinaus die Teilnahme an einem themenspezifischen Kurs („DUI-School“ – Driving under the Influence of Alcohol or Drugs) vorgeschrieben, in dessen Rahmen auch das Erfordernis einer umfassenderen Behandlung der gegebenen Problematik geklärt wird. Als weitere Maßnahmen bei Verkehrsverstößen werden Geldstrafen und möglicherweise Haftstrafen verhängt, und es kann gemeinnützige Arbeit im Umfang von 50 Stunden angeordnet werden. Außerdem kann für bis zu 6 Monate der Einbau einer Wegfahrsperrung vorgeschrieben werden, die einen Fahrtantritt nur nach einer Messung der Atemalkoholkonzentration ermöglicht („Alcohol Interlock Device“). Bei wiederholten Auffälligkeiten im Zusammenhang mit Alkohol oder Drogen nehmen die finanziellen und strafrechtlichen Konsequenzen zu.

Zusammenfassend lässt sich für den Selbstständigen Fahrpraxiserwerb unter protektiven Regelungen festhalten, dass es sich hierbei um eine weitverbreitete Form des Fahrkompetenzerwerbs handelt. Wesentliche Unterschiede bestehen in der Gestaltung dieser Phase des Fahrkompetenzerwerbs durch die Art, die Kombination und die Geltungsdauer der protektiven Regelungen. In den GDL-Systemen stellt dabei die sukzessive Rücknahme protektiver Regelungen mit dem Zuwachs an Fahrkompetenz ein besonderes Gestaltungsmerkmal dieser Lehr-Lernform dar.

3.2.10 Zielgruppenspezifische schulische Verkehrserziehung

Während die in den vorangegangenen Kapiteln dargestellten Lehr-Lernformen in den Systemen der Fahranfängervorbereitung dem Kernbereich

fahrerlaubnisbezogener Maßnahmen zuzuordnen sind, sollen nun exemplarisch auch weiter gefasste Interventionsformen im Kontext der Vorbereitung von Fahranfängern dargestellt werden. Als eine solche Interventionsform wurde die schulische Verkehrserziehung beschrieben (s. Kapitel 2.3.2), mit der die angehenden Fahrergenerationen über einen langen Zeitraum angesprochen werden können und bei der die grundsätzliche Möglichkeit gegeben ist, verkehrsspezifische Themen mit anderen schulischen Bildungsinhalten zu verknüpfen.

Bei der exemplarischen Beschreibung der „Zielgruppenspezifischen schulischen Verkehrserziehung“ als Lehr-Lernform im System der Fahranfängervorbereitung verschiedener Länder interessiert im Folgenden insbesondere, welche inhaltliche Ausrichtung die Angebote der schulischen Verkehrserziehung für Fahranfänger haben und wie sie in das System der Fahranfängervorbereitung eingefügt sind.

Deutschland (WEU)

In Deutschland richtet sich das Projekt „Kooperation Schule – Fahrschule“ an junge Menschen, die in naher Zukunft die Fahrerlaubnis der Klasse B erwerben möchten. Den Fahranfängern wird im Rahmen einer schulischen Arbeitsgruppe („Führerschein-AG“) die Möglichkeit gegeben, sich ergänzend zum Unterricht in der Fahrschule mit Themen der motorisierten Verkehrsteilnahme auseinanderzusetzen. Dazu werden die obligatorischen 14 Doppelstunden Theorieunterricht in der Fahrschule um 14 weitere Doppelstunden Verkehrsunterricht in der Schule ergänzt. Ziel ist die Vermittlung von erweiterter „Mobilitätskompetenz“, bei der sicherheits- und umweltbewusstes sowie sozial verantwortungsvolles Verkehrsverhalten im Mittelpunkt steht. Dazu werden die Themenbereiche „Straßenverkehr als soziales System“, „Regeln und Normen“, „Verkehr und Umwelt“, „Öffentlicher Verkehr“ und „Auto als Verkehrsmittel“ behandelt sowie mit dem Theorieunterricht und der Fahrpraktischen Ausbildung in der Fahrschule verzahnt. In die Kooperation zwischen Schule und Fahrschule werden nach Möglichkeit weitere Personen und Institutionen einbezogen (z. B. Polizei, Feuerwehr, Ärzte, Verkehrssicherheitsexperten). Bei der Führerschein-AG handelt es sich um ein freiwilliges Angebot, das kostenfrei für die Fahranfänger sowie zusätzlich zum Pflichtunterricht in der Schule und zur obligatorischen Fahrschulausbildung angeboten wird.

Großbritannien (WEU)

In Großbritannien besteht die Möglichkeit, ein berufliches Weiterbildungsangebot zu nutzen, das auf die Verbesserung der Kompetenzen für eine sichere Verkehrsteilnahme gerichtet ist. Das Angebot besteht aus zwei theoretischen Modulen im Gesamtumfang von 12 Stunden. Die Teilnahme wird zertifiziert und als berufliche Weiterbildungsmaßnahme anerkannt.

Frankreich (WEU/ANR)

In Frankreich ist der Erwerb der Pkw-Fahrerlaubnis in ein übergreifendes Curriculum („Continuum Educatif“) eingegliedert. Vor Beginn der Ausbildung zum Fahrerlaubniserwerb müssen Fahranfänger zunächst an einem verkehrssicherheitsbezogenen schulischen Kurs teilgenommen haben, der mit einer Prüfung und dem Erwerb eines Zertifikats („Attestation scolaire de sécurité routière – ASSR“) abgeschlossen wird. Eine entsprechende Regelung gilt auch für den Erwerb einer Mopedfahrerlaubnis.

Belgien (ANR)

In Belgien besteht für Fahranfänger ab einem Alter von 17 Jahren die Möglichkeit, sich in achtstündigen schulischen Kursen auf die Wissensprüfung vorzubereiten. Die Kurse werden im Rahmen des Projekts „Führerschein in der Schule“ im flämischen Landesteil angeboten und von einem professionellen Fahrlehrer geleitet. Die Flämische Stiftung für Verkehrskunde („Vlaamse Stichting Verkeerskunde“) koordiniert den Kontakt zwischen Schulen, Fahrlehrern und Prüfungsinstitutionen. Mit dem Projekt wird das Ziel verfolgt, Schülern eine gute Vorbereitungsmöglichkeit auf die Wissensprüfung zu bieten und altersspezifische Aspekte der Verkehrssicherheit nachhaltiger in der Zielgruppe zu thematisieren.

Luxemburg (ANR)

In Luxemburg wird seit 2003 in allen Gymnasien des Landes per Internet das Sensibilisierungsprogramm „Mobilität und Sicherheit im Straßenverkehr“ angeboten. Darüber hinaus beteiligen sich alle Klassen der Mittelstufe jährlich an einem „Verkehrssicherheitsevent“ in ihrer Schule. Der Hintergrund dieser Maßnahme ist, dass viele Fahranfänger bereits einen Unfall haben, bevor sie an dem obligatorischen Aufbaukurs („Zweite Fahrausbil-

dungsphase“; s. Kapitel 3.2.8) in der Selbstständigen Lernphase teilnehmen. Für die meisten Schüler findet das „Verkehrssicherheitsevent“ im selben Jahr statt, in dem sie mit ihrer Fahrausbildung beginnen. Es beinhaltet eine Diskussionsrunde, in der – unterstützt durch Statistiken, Videos, Augenzeugenberichte und Wracks von Unfallwagen – Fehlverhaltensweisen von Autofahrern als mögliche Unfallursachen thematisiert werden.

Australien/New South Wales (GDL)

In New South Wales sind im Lehrplan der allgemeinbildenden Schulen Unterrichtseinheiten zur Verkehrserziehung für 9- bis 10-Jährige sowie für 11- bis 12-Jährige vorgesehen. Darüber hinaus können staatliche Schulen zur Fahranfängervorbereitung fakultative Angebote bereitstellen, deren Fokus vorrangig auf der Aneignung von verkehrsbezogenem Wissen und der Förderung sicherheitsrelevanter Einstellungen liegt. Ebenso ist es möglich, die Fahrpraktische Ausbildung im Rahmen der schulischen Ausbildung anzubieten. Hierzu gibt die zuständige Bildungsbehörde („Department of Education and Training“) Richtlinien für die Gestaltung und die Rahmenbedingungen vor. Demzufolge muss die Fahrpraktische Ausbildung von entsprechend qualifizierten Lehrern oder von externen Fahrlehrern geleitet werden und außerhalb der regulären Schulstunden stattfinden. Die Fahrausbildung in der Schule betont die Bedeutung einer sicherheitsbewussten Fahrweise und ist nicht auf die Entwicklung von fortgeschrittenen Fahrfertigkeiten ausgerichtet. Um die Fahrausbildung anbieten zu können, muss die Schule zuvor u. a. die Lehr- und Lernmethoden sowie die angestrebten Lernziele für das Fahrausbildungsprogramm in der Schule spezifizieren. Außerdem müssen Evaluationsmaßnahmen beschrieben werden, mittels derer die Leistungen der Fahranfänger bewertet werden können. Die Fahrpraktische Ausbildung in Schulen wird kostenlos angeboten; die Teilnahme ist freiwillig. Teilnahmevoraussetzung ist der Besitz einer Lernfahrerlaubnis. Die Fahrpraktische Ausbildung erfolgt ausschließlich als Einzelunterricht.

USA/Kalifornien (GDL)

In Kalifornien müssen Fahranfänger, die jünger als 17 Jahre und 6 Monate sind, an einer formalen Fahrausbildung teilnehmen. Diese kann in einer anerkannten Fahrschule oder auch im Rahmen der schulischen Ausbildung absolviert werden und

muss aus wenigstens 30 Stunden Theorieunterricht und 6 Stunden Fahrpraktischer Ausbildung bestehen. Die Fahrausbildung an allgemeinbildenden Schulen erfolgt durch Fahrlehrer.

3.2.11 Zielgruppenspezifische Sicherheitskommunikation

Bei der Fahranfängervorbereitung ist auch die „Zielgruppenspezifische Sicherheitskommunikation“ als Interventionsform zu berücksichtigen (s. Kapitel 2.3.2). Sie zielt auf die Beeinflussung des Verkehrsverhaltens durch Mittel der Massenkommunikation. Im Folgenden wird an verschiedenen Beispielen dargestellt, welche Inhalte angesprochen und welche Anspracheformen gewählt werden können.

Deutschland (WEU)

In Deutschland werden zielgruppenorientierte Sicherheitskampagnen u. a. vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR) und der Deutschen Verkehrswacht e. V. (DVW) durchgeführt. Über eine große Bandbreite von Medien (Plakate, Flyer, Aufklärungsfilm, Vor-Ort-Aktionen, personale Kommunikation, Internet) werden Informationen zu typischen Unfallursachen und Sicherheitsappelle an die Zielgruppe herangetragen. Informationen zum sicheren Fahren und zum Fahrenlernen können auch auf Internetseiten abgerufen werden.⁴⁴ Über das „BF17“-Modell finden sich auf einer eigenen Internetseite ausführliche Informationen mit Praxistipps und Hintergrundinformationen zur Sicherheitswirksamkeit dieses Maßnahmenansatzes.⁴⁵

Belgien (ANR)

Mit der „BOB-Campaign“ wird das Konzept des „Designierten Fahrers“ propagiert. Dieses Konzept beinhaltet, dass bei gemeinsamen Freizeitfahrten einem Mitglied der Gruppe („Bob“) von den Gruppenmitgliedern die Aufgabe des Fahrens und des bewussten Verzichts auf den Genuss von Alkohol zugewiesen wird. Die Problematik des Alkoholkonsums und das Lösungskonzept des „Designierten Fahrers“ werden sowohl in Massenmedien als auch in Bars und Diskotheken vermittelt. Begleitend zur

44 www.jungesfahren.de (2. September 2011)

45 www.bf17.de (2. September 2011)

Kampagne werden verstärkte Polizeikontrollen durchgeführt. Die Kampagne, die ihren Ursprung in Belgien hat, wurde in ähnlicher Form auch in anderen Ländern durchgeführt (z. B. in Frankreich, Griechenland, den Niederlanden, Polen).

Die Kampagne „Flits!“ richtet sich an junge Fahrer im Alter von 18 bis 24 Jahren und thematisiert das erhöhte Unfallrisiko bei Freizeitfahrten am Beispiel des tragischen Verlaufs einer gemeinsamen Fahrt.

Dänemark (ANR)

Mit der dänischen Kampagne „Skytengle“ (Schutzengelkampagne) wird der Ansatz der „Peer to Peer“-Kommunikation verfolgt. Dabei werden junge Fahrer von Mitgliedern der Gleichaltrigengruppe auf die Risiken des Fahrens in der Freizeit aufmerksam gemacht (z. B. Alkoholfahrten, Nachfahrten, Mitfahrereinfluss).

Norwegen (ROL)

In Norwegen wird der Ansatz der „Peer to Peer“-Kommunikation im Rahmen der „Speak Out!“-Kampagne („Si i fra!“) angewendet. Dabei werden die altersgleichen Beifahrer junger Fahrer ermutigt, den Fahrer auf unsicheres und gefährliches Fahrverhalten hinzuweisen. Es wird angenommen, dass die angesprochene Zielgruppe riskantes Fahrverhalten (z. B. überhöhte Geschwindigkeit, Fahren unter Alkoholeinfluss) erkennt und dieses in der Regel ablehnt, jedoch aufgrund von Gruppendynamischen Prozessen das erlebte Unbehagen meist nicht artikuliert.

Kanada/Ontario (GDL)

In Ontario sollen junger Fahrer mit der Sicherheitskampagne „iDrive“ für die Risiken aggressiven und sicherheitswidrigen Fahrens sensibilisiert werden. Die Programmmaterialien bestehen aus einer Videopräsentation und einem Präsentationsleitfaden. Das Video enthält Expertenaussagen, Beiträge von Prominenten, Interviews mit Schülern und Studenten sowie filmische Darstellungen verkehrssicherheitsbezogener Sachverhalte. Das Programm wird Schulen und Fahrschulen, lokalen Polizeibehörden, Mitarbeitern des Gesundheitswesens etc. kostenlos zur Verfügung gestellt.

Weitere relevante Themen, die in Sicherheitskampagnen einzelner Länder thematisiert werden, sind

Müdigkeit am Steuer (z. B. „Pit-Stop“ in Belgien), die Nutzung von Freisprecheinrichtungen (z. B. „Drive safely! Use HANDS-FREE!“ in Bulgarien), umweltbewusstes Fahren (z. B. „Cool Fahren, Sprit Sparen“ in Deutschland) oder das Anlegen des Sicherheitsgurtes (z. B. „Click It Or Ticket“ in Kalifornien).

3.3 Prüfungsformen in der Fahranfängervorbereitung

3.3.1 Überblick

Nachdem im Kapitel 3.2 unterschiedliche Lehr-Lernformen hinsichtlich ihrer länderspezifischen Verfügbarkeit und Ausgestaltung dargestellt wurden, sollen nun auch die Prüfungsformen näher betrachtet werden. In der für das Projekt erarbeiteten Terminologie (s. Kapitel 2.3.2) wurden die folgenden Prüfungsformen unterschieden sowie hinsichtlich ihrer kennzeichnenden Merkmale und Funktionen näher beschrieben:

- Wissensprüfung,
- Verkehrswahrnehmungstest,
- Lernstandseinschätzung und
- Fahrprüfung.

Wissensprüfungen („theoretische Fahrerlaubnisprüfungen“), Fahrprüfungen („praktische Fahrerlaubnisprüfungen“) und – in einzelnen Systemen der Fahranfängervorbereitung – Verkehrswahrnehmungstests („Hazard Perception Tests“) werden von unabhängigen Prüfinstitutionen durchgeführt und sind für die Erteilung von Fahrerlaubnisrechten relevant. Lernstandseinschätzungen werden dagegen auf unterschiedlichem Formalisierungsniveau vom Fahrlehrer in der Fahrausbildung, vom Begleiter beim Begleiteten Fahrenlernen oder vom Lernenden selbst (Selbstevaluation) vorgenommen. Ihre Funktion liegt vorrangig in der Überprüfung des erreichten Kompetenzniveaus sowie in der Steuerung von Ausbildung und Weiterlernen; für die Erteilung von Fahrerlaubnisrechten haben sie meist keine unmittelbare Bedeutung.

In den Systemen der Fahranfängervorbereitung haben die Fahrerlaubnisprüfungen eine Selektionsfunktion, da sie Fahranfängern den Zugang zur Fahrerlaubnis verwehren, die noch nicht über das notwendige Wissen und Können verfügen. Darüber hinaus erfüllen die Prüfungen eine Steuerungsfunktion.

tion, indem sie Fahranfängern durch die Prüfungsanforderungen eine Orientierung für das Lernen geben. Schließlich kennzeichnen die Fahrerlaubnisprüfungen wesentliche Übergänge bei der Übernahme der Rolle eines motorisierten Verkehrsteilnehmers, weil sie „Etappenziele“ auf dem Weg zum Selbstständigen Fahren ohne fahranfängerspezifische Sonderregelungen darstellen.

Als besonders bedeutsamer Übergang ist der Beginn des Selbstständigen Fahrens zu nennen, der mit dem Eintritt in die Hochrisikophase des initialen Selbstständigen Fahrpraxiserwerbs verbunden ist. In der Terminologie des vorliegenden Projekts wird diese Phase als „Selbstständige Lernphase“ bezeichnet. Für den Übergang in die Selbstständige Lernphase wird in allen betrachteten Ländern eine zuvor bestandene Fahrprüfung vorausgesetzt.⁴⁶ Meist folgt der Beginn des Selbstständigen Fahrens unmittelbar auf die bestandene Fahrprüfung. Das deutsche Modell „BF17“ bildet eine Ausnahme: Hier beginnt das Selbstständige Fahren erst, wenn zusätzlich auch ein Alter von 18 Jahren erreicht wurde.

Nachfolgend soll nun betrachtet werden, welche Unterschiede bei der Ausgestaltung der genannten Prüfungsformen und bei ihrer Einordnung in das übergreifende System der Fahranfängervorbereitung zwischen den verschiedenen Ländern bestehen. Im ersten Teil der Tabelle 17 ist für jedes der in dieser Studie berücksichtigten Länder angegeben, welche Prüfungsformen jeweils zum System der Fahranfängervorbereitung gehören. Dem zweiten Teil der Tabelle ist zu entnehmen, wie die Prüfungsformen in Bezug auf formale und informelle Lehr-Lernformen im System positioniert sind (z. B. ob ihnen eine formale Fahrausbildung vorausgeht), ob sie mit dem Erwerb bestimmter Fahrerlaubnisrechte verbunden sind und ob sie vor dem Beginn des Selbstständigen Fahrens (d. h. in der Supervidierten Lernphase) oder danach (d. h. in der Selbstständigen Lernphase) abgelegt werden müssen.

Für die Mehrzahl der Länder gilt, dass für den Fahrerlaubniswerb lediglich einmal eine Wissensprüfung und eine Fahrprüfung abzulegen sind (s. Tabelle 17). In der Gruppe der großen westeuropäischen Länder stellt Großbritannien das einzige

Land dar, in dem Fahranfänger zusätzlich an einem Verkehrswahrnehmungstest teilnehmen müssen. Auch in den Anrainerländern und in den reformorientierten Ländern stellen die Wissensprüfung und die Fahrprüfung meist die einzigen Prüfungsformen dar. Bei den GDL-Ländern findet sich in den australischen Bundesstaaten New South Wales, Queensland und Victoria der Verkehrswahrnehmungstest als eine weitere zu absolvierende Prüfungsform.

Unabhängig von der Art der eingesetzten Prüfungsformen ist ihre eingangs skizzierte Selektions- und Steuerungsfunktion immer unmittelbar mit der Frage nach ihrer optimalen Platzierung innerhalb eines Systems der Fahranfängervorbereitung verbunden, denn die Fahrerlaubnisprüfungen sind aufgrund ihrer Verknüpfung mit den Lehr-Lernformen und den fahrerlaubnisrechtlichen Rahmenbedingungen als wesentliche Bezugspunkte für den Prozess des Fahrkompetenzerwerbs sowie für die gesamte „Architektur“ eines Systems der Fahranfängervorbereitung anzusehen. Um speziell die Selektionsfunktion erfüllen zu können, müssen die Prüfungsanforderungen so gestaltet sein, dass sie zu einem bestimmten Zeitpunkt gültige Aussagen über den bisherigen Kompetenzerwerb ermöglichen. Zur Entfaltung der Steuerungsfunktion hingegen müssen die Prüfungsanforderungen in einem pädagogisch sinnvollen Zusammenhang mit den vorangegangenen Möglichkeiten des Fahrkompetenzerwerbs stehen: Es sollte nur geprüft werden, was vorher auch vermittelt wurde bzw. angeeignet werden konnte. Daher ist davon auszugehen, dass Prüfungen bei einer unterschiedlichen Platzierung in einem System der Fahranfängervorbereitung aufgrund ihrer damit verbundenen unterschiedlichen (prüfungsdidaktischen) Relation zu den Lehr-Lernformen auch ihre Selektions- und Steuerungsfunktion in unterschiedlicher Weise ausüben und mehr oder weniger zum Nutzen dieser Lehr-Lernformen sowie zur Leistungsfähigkeit und Sicherheitswirksamkeit des Systems insgesamt beitragen. Einige Befunde und Überlegungen hierzu sollen nachfolgend kurz dargestellt werden.

Betrachtet man die unterschiedlichen Einordnungen der Prüfungsformen in die Systeme der Fahranfängervorbereitung (s. zweiter Teil der Tabelle 17), so ist festzustellen, dass den Prüfungsformen in den verschiedenen Systemen unterschiedliche Lernmöglichkeiten vorausgehen. In einigen Systemen ist festgelegt, dass die Wissensprüfung am Beginn der Fahranfängervorbereitung abzulegen

⁴⁶ Eine Ausnahme stellt das Modell „18M“ in Belgien dar, wo nach dem Absolvieren von mindestens 20 Fahrstunden bereits vor dem Ablegen der Fahrprüfung selbstständig gefahren werden darf.

Land	Gruppe	Wissensprüfung	Verkehrswahrnehmungstest	Lernstandseinschätzung	Fahrprüfung	Einordnung der Prüfungsformen in die Fahranfängervorbereitung
D	WEU	X (Obl.)	-	X (Obl.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Beginn der obl. Fahrpraktischen Ausbildung (ausschl. kommerziell) bereits vor der Wissensprüfung • Lernstandseinschätzungen in d. Fahrschule („Feststellung d. Prüfungsreife“) • Wissensprüfung nach obl. Theorieunterricht • Fahrprüfung ausschl. nach Kurzform der obl. Fahrpr. Ausbildung • Im Modell „BF17“ folgt der Fahrprüfung die Begleitphase (bis 18 J.) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (24 Mte. Probeführerschen, Alkoholverbot)
E	WEU	X (Obl.)	-		X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Fahrpraktische Ausbildung erst nach der Wissensprüfung • Fahrprüfung nach Kurz- oder Langform ¹ der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. durch Laien und Fahrlehrer möglich) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (36 Mte. Probeführerschein, davon 12 Mte. Fahrzeugkennzeichnung, Geschwindigkeitsbegrenzung, Alkoholbegrenzung)
GB	WEU	X (Obl.)	X (Obl.)	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Beginn der Fahrpraktischen Ausbildung (privat u. kommerziell) bereits vor der Wissensprüfung • Wissensprüfung u. Verkehrswahrnehmungstest unmittelbar nacheinander • Fahrprüfung nach Kurz- oder Langform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. durch Laien und Fahrlehrer möglich) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (24 Mte. Probeführerschein)
I	WEU	X (Obl.)	-		X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Beginn der Fahrpraktischen Ausbildung (kommerziell u. privat) bereits vor der Wissensprüfung • Fahrprüfung nach Kurz- oder Langform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. durch Laien und Fahrlehrer möglich) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • Selbstständiges Fahren unter prot. Regelungen (36 Mte. Probeführerschein, Geschwindigkeitsbegrenzung)
F	WEU/ANR	X (Obl.)	-	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Beginn der Fahrpraktischen Ausbildung (kommerziell u. privat) bereits vor der Wissensprüfung • Im Modell „AAC“ ² Wissensprüfung vor Begleitphase • Fahrprüfung nach Kurzform (Fahrschulaausbildung) der Fahrpr. Ausbildung oder Langform (Modell „AAC“ mit Begl. Fahrenlernen) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (36 Mte. bzw. 24 Mte. im Modell „AAC“ mit Fahrzeugkennzeichnung, Geschwindigkeitsbegrenzung)
B	ANR	X (Obl.)	-	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Lern-FE für Fahrpraktische Ausbildung (privat u. kommerziell) nach der Wissensprüfung • Fahrprüfung nach Kurz- oder Langform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. durch Laien und Fahrlehrer möglich) • Nach Fahrprüfung ³ folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (24 Mte. Probeführerschein)
CH	ANR	X (Obl.)	-	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Lern-FE für Fahrpraktische Ausbildung (privat u. kommerziell) nach der Wissensprüfung • Fahrprüfung nach Kurz- oder Langform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. durch Laien und Fahrlehrer möglich) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (36 Mte. Probeführerschein, Fahrzeugkennzeichnung)
CZ	ANR	X (Obl.)	-	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Beginn der obl. Fahrpraktischen Ausbildung (ausschl. kommerziell) bereits vor der Wissensprüfung • Wissensprüfung nach obl. Theorieunterricht • Fahrprüfung ausschl. nach Kurzform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. nur durch Fahrlehrer) • Wissensprüfung und Fahrprüfung üblicherweise am selben Tag • Nach Fahrprüfung wird Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen erteilt
DK	ANR	X (Obl.)	-		X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Beginn der obl. Fahrpraktischen Ausbildung (ausschl. kommerziell) bereits vor der Wissensprüfung • Wissensprüfung nach obl. Theorieunterricht • Fahrprüfung ausschl. nach Kurzform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. nur durch Fahrlehrer) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (36 Mte. Probeführerschein)

(„X“ = Zutreffend; „-“ = Nicht zutreffend; „Grau unterlegte Zellen“ = Keine Informationen verfügbar; „(Obl.)“ = Obligatorische Prüfungsform; „(Fak.)“ = Fakultative Prüfungsform; „FE“ = Fahrerlaubnis; „Mte.“ = Monate; WEU = Große westeuropäische Länder; ANR = Anrainer Deutschlands; GDL = Länder mit GDL-System; ROL = Reformorientierte Länder)

Zusatzkommentare: ¹ Laienfahrausbildung bzw. Begleitetes Fahrenlernen werden kaum praktiziert; ² „Apprentissage anticipé de la conduite“; ³ Im Modell „36M“ ist selbst. Fahren unter prot. Regelungen (unter Mitfahrerbeschränkung, Nachtfahrverbot) bereits vor der Fahrprüfung möglich.

Tab. 17: Prüfungsformen im Überblick

Land	Gruppe	Wissensprüfung	Verkehrswahrnehmungstest	Lernstandseinschätzung	Fahrprüfung	Einordnung der Prüfungsformen in die Fahranfängervorbereitung
L	ANR	X (Obl.)	-	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Beginn der obl. Fahrpr. Ausbildung (ausschl. kommerziell) bereits vor der Wissensprüfung • Wissensprüfung nach obl. Theorieunterricht • Fahrprüfung nach Kurzform der Fahrpr. Ausbildung (bei ausschl. Fahrschulaausbildung) oder nach Langform (Modell „CA“ mit Begl. Fahrenlernen) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (24 Mte. Probeführerschein, Alkoholbegrenzung)
PL	ANR	X (Obl.)	-	X (Obl.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Beginn der obl. Fahrpr. Ausbildung (ausschl. kommerziell) bereits vor der Wissensprüfung • Lernstandseinschätzung („Vorprüfung“) in der obl. Fahrschulaausbildung • Wissensprüfung nach obl. Theorieunterricht • Fahrprüfung ausschl. nach Kurzform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. nur durch Fahrlehrer möglich) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (12 Mte. Probeführerschein)
A	ANR/ROL	X (Obl.)	-	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Beginn der obl. Fahrpraktischen Ausbildung bereits vor der Wissensprüfung • Wissensprüfung nach obl. Theorieunterricht • Fahrprüfung nach Kurzform der Fahrpr. Ausbildung (ausschl. Fahrschulaausbildung) oder Langform (Modell „L17“) möglich • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (24 Mte. Probeführerschein, Alkoholbegrenzung)
NL	ANR/ROL	X (Obl.)	X (Obl.)	X (Fak.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Beginn der Fahrpr. Ausbildung (ausschl. kommerziell) bereits vor der Wissensprüfung • Verkehrswahrnehmungstest u. Wissensprüfung unmittelbar nacheinander • fak. Lernstandseinschätzung („Probepfung“) • Fahrprüfung ausschl. nach Kurzform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. nur durch Fahrlehrer möglich) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (60 Mte. Probeführerschein, Alkoholbegrenzung)
FIN	ROL	X (Obl.)	-	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Beginn der Fahrpraktischen Ausbildung (ausschl. kommerziell oder ausschl. privat) bereits vor der Wissensprüfung • Fahrprüfung nach Kurz- oder Langform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. durch Laien o. Fahrlehrer möglich) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • Selbstständiges Fahren unter prot. Regelungen (18-24 Mte. Probeführerschein)
N	ROL	X (Obl.)	-	X (Obl.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Beginn der Fahrpraktischen Ausbildung (kommerziell u. privat) bereits vor der Wissensprüfung • Zwei Lernstandseinschätzungen („Evaluationsfahrstunden“) und Sicherheitstraining als obl. Ausbildungsanteile • Fahrprüfung nach Kurz- oder Langform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. durch Laien und Fahrlehrer möglich) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (24 Mte. Probeführerschein)
S	ROL	X (Obl.)	-	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Beginn der Fahrpraktischen Ausbildung (kommerziell u. privat) bereits vor der Wissensprüfung • Fahrprüfung nach Kurz- oder Langform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. durch Laien u. Fahrlehrer möglich) • Wissensprüfung und Fahrprüfung am gleichen Tag oder innerhalb einer Zeitspanne von zwei Wochen. • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (24 Mte. Probeführerschein)
BG	-	X (Obl.)	-	X (Obl.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Beginn der obl. Fahrpr. Ausbildung (ausschl. kommerziell) bereits vor der Wissensprüfung • Lernstandseinschätzung („Vorprüfung“) im Rahmen der obl. Fahrschulaausbildung • Wissensprüfung nach obl. Theorieunterricht • Fahrprüfung nach Kurzform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. nur durch Fahrlehrer möglich) • Nach Fahrprüfung wird Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen erteilt
CY	-	X (Obl.)	-	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Erteilung einer Lern-FE und Beginn der Fahrpraktischen Ausbildung (kommerziell u. privat) bereits vor der Wissensprüfung • Fahrprüfung nach Kurz- oder Langform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. durch Laien und Fahrlehrer möglich) • Nach Fahrprüfung wird Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen erteilt

Tab. 17: Fortsetzung

Land	Gruppe	Wissensprüfung	Verkehrswahrnehmungstest	Lernstandseinschätzung	Fahrprüfung	Einordnung der Prüfungsformen in die Fahranfängervorbereitung
EST	-	X (Obl.)	-	X (Obl.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Beginn der obl. Fahrpr. Ausbildung (ausschl. kommerziell) bereits vor der Wissensprüfung • Lernstandseinschätzung („Vorprüfungen“) in der Fahrschulaausbildung • Wissensprüfung nach obl. Theorieunterricht • Fahrprüfung nach Kurzform der Fahrpr. Ausbildung (ausschl. Fahrschulaausbildung) oder Langform (Modell mit Fahrschulaausbildung u. Lern-FE für Begl. Fahrenlernen) • Bei Begl. Fahrenlernen erfolgt eine Wissensprüfung und eine Fahrprüfung jeweils vor und nach der Begleitphase • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (24 Mte. u. a. Fahrzeugkennzeichnung, Mitfahrerbeschränkung)
GR	-	X (Obl.)	-	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Beginn der obl. Fahrpraktischen Ausbildung (ausschl. kommerziell) bereits vor der Wissensprüfung • Wissensprüfung nach obl. Theorieunterricht • Fahrprüfung nach Kurzform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. nur durch Fahrlehrer möglich) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (24 Mte. u. a. Fahrzeugkennzeichnung)
H	-	X (Obl.)	-	X (Obl.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Wissensprüfung nach obl. Theorieunterricht • Beginn der obl. Fahrpraktischen Ausbildung (ausschl. kommerziell) nach Wissensprüfung • Lernstandseinschätzung („Fahrtechnische Vorbereitung/Grundfahraufgaben“) in d. Fahrschule • Fahrprüfung ausschl. nach Kurzform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. nur durch Fahrlehrer möglich) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (24 Mte. Probeführerschein)
HR	-	X (Obl.)	-	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Beginn der obl. Fahrpraktischen Ausbildung (ausschl. kommerziell) bereits vor der Wissensprüfung • Wissensprüfung nach obl. Theorieunterricht • Fahrprüfung ausschließlich nach Kurzform der Fahrpraktischen Ausbildung (Ausb. nur durch Fahrlehrer möglich) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • Selbstständiges Fahren unter prot. Regelungen (24 Mte., u. a. Nachtfahrverbot)
IL	-	X (Obl.)	-		X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Fahrpraktische Ausbildung (ausschl. kommerziell) nur nach der Wissensprüfung • Fahrprüfung nach Kurzform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. nur durch Fahrlehrer möglich) • Nach Fahrprüfung folgt obl. 3-monatige Begleitphase • Nach Begleitphase folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (21 Mte. mit Fahrzeugkennzeichnung, Mitfahrerbeschränkung)
IRL	-	X (Obl.)	-	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Lern-FE für Fahrpraktische Ausbildung (privat u. kommerziell) nach der Wissensprüfung • Fahrprüfung nach Kurz- oder Langform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. durch Laien u. Fahrlehrer) • Nach Fahrprüfung wird Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen erteilt
IS	-	X (Obl.)	-	X (Obl.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Beginn der obl. Fahrpraktischen Ausbildung bereits vor der Wissensprüfung • Wissensprüfung nach obl. Theorieunterricht • Fahrprüfung nach Kurzform der Fahrpr. Ausbildung (ausschl. Fahrschulaausbildung) oder Langform (Begl. Fahrenlernen) möglich • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (12-36 Mte. Probeführerschein) • Obl. Lernstandseinschätzung („Evaluationsfahrstunde“)
LT	-	X (Obl.)	-	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Beginn der obl. Fahrpraktischen Ausbildung (ausschl. kommerziell) bereits vor der Wissensprüfung • Wissensprüfung nach obl. Theorieunterricht • Fahrprüfung nach Kurzform (ausschl. Fahrschulaausbildung) oder Langform der Fahrpr. Ausbildung (Begl. Fahrenlernen) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (24 Mte. Fahrzeugkennzeichnung, Geschwindigkeitsbegrenzung).
LV	-	X (Obl.)	-	X (Obl.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Beginn der obl. Fahrpraktischen Ausbildung bereits vor der Wissensprüfung • Lernstandseinschätzung („Vorprüfung“) in der Fahrschule • Wissensprüfung nach obl. Theorieunterricht • Fahrprüfung nach Kurz- oder Langform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. durch Laien und Fahrlehrer möglich) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (24 Mte. Probeführerschein, Alkoholbegrenzung)

Tab. 17: Fortsetzung

Land	Gruppe	Wissensprüfung	Verkehrswahrnehmungstest	Lernstandseinschätzung	Fahrprüfung	Einordnung der Prüfungsformen in die Fahranfängervorbereitung
M	-	X (Obl.)	-	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Beginn der Fahrpraktischen Ausbildung bereits vor der Wissensprüfung • Fahrprüfung nach Kurz- oder Langform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. durch Laien u. Fahrlehrer möglich) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: selbst. Fahren unter prot. Regelungen (36 Mte. Probeführerschein)
P	-	X (Obl.)	-	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Beginn der obl. Fahrpraktischen Ausbildung (ausschl. kommerziell) bereits vor der Wissensprüfung • Wissensprüfung nach obl. Theorieunterricht • Fahrprüfung nach Kurzform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. nur durch Fahrlehrer möglich) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: selbst. Fahren unter prot. Regelungen (36 Mte. Probeführerschein)
RO	-	X (Obl.)	-		X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Beginn der obl. Fahrpraktischen Ausbildung (ausschl. kommerziell) bereits vor der Wissensprüfung • Wissensprüfung nach obl. Theorieunterricht • Fahrprüfung nach Kurzform der Fahrpraktischen Ausbildung (Ausb. nur durch Fahrlehrer möglich) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: selbst. Fahren unter prot. Regelungen (12 Mte. Probeführerschein)
RUS	-	X (Obl.)	-	-	X (Obl.)	
SK	-	X (Obl.)	-	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Beginn der obl. Fahrpraktischen Ausbildung (ausschl. kommerziell) bereits vor der Wissensprüfung • Wissensprüfung nach obl. Theorieunterricht • Fahrprüfung nach Kurzform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. nur durch Fahrlehrer möglich) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: selbst. Fahren unter prot. Regelungen (24 Mte. mit Probeführerschein)
SLO	-	X (Obl.)	-	X (Obl.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Wissensprüfung nach obl. Theorieunterricht • Beginn der obl. Fahrpraktischen Ausbildung (ausschl. kommerziell) nach der Wissensprüfung • Lernstandseinschätzung („Vorprüfung“) in d. Fahrschule • Fahrprüfung nach Kurzform der Fahrpr. Ausbildung (ausschl. Fahrschulausbildung) oder Langform (Begl. Fahrenlernen) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (24 Mte. Probeführerschein)
TR	-	X (Obl.)	-		X (Obl.)	
AUS/NSW	GDL	X (Obl.)	X (Obl.)	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Lern-FE für Fahrpraktische Ausbildung (privat u. kommerziell) nach der 1. Wissensprüfung • Fahrprüfung nur nach Langform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. durch Laien u. Fahrlehrer möglich) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (36 bis 48 Mte. Fahrzeugkennzeichnung, Mitfahrerbeschränkung, Geschwindigkeitsbegrenzung) • Verringerung prot. Regelungen nach dem 1. Verkehrswahrnehmungstest („Hazard Perception Test“) • Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen nach der 2. Wissensprüfung u. dem 2. Verkehrswahrnehmungstest („Driver Qualification Test“)
AUS/QLD	GDL	X (Obl.)	X (Obl.)	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Lern-FE für Fahrpraktische Ausbildung (privat u. kommerziell) nach der Wissensprüfung • Fahrprüfung nur nach Langform der Fahrpraktischen Ausbildung (Fahrpr. Ausb. durch Laien und Fahrlehrer möglich) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (36 Mte. Fahrzeugkennzeichnung) • Verkehrswahrnehmungstest („Hazard Perception Test“) führt zur Verringerung von Sonderregelungen
AUS/VIC	GDL	X (Obl.)	X (Obl.)	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Lern-FE für Fahrpr. Ausbildung (privat u. kommerziell) nach der Wissensprüfung • Verkehrswahrnehmungstest vor Fahrprüfung • Fahrprüfung nur nach Langform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. durch Laien u. Fahrlehrer möglich) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (48 Mte. mit Fahrzeugkennzeichnung, Mitfahrerbeschränkung)

Tab. 17: Fortsetzung

Land	Gruppe	Wissensprüfung	Verkehrswahrnehmungstest	Lernstandseinschätzung	Fahrprüfung	Einordnung der Prüfungsformen in die Fahranfängervorbereitung
CDN/NS	GDL	X (Obl.)	-	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Lern-FE für Fahrpraktische Ausbildung (privat u. kommerziell) nach der Wissensprüfung • Fahrprüfung nur nach Langform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. durch Laien u. Fahrlehrer möglich) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (24 Mte. Nachtfahrverbot, Mitfahrerbeschränkung)
CDN/ON	GDL	X (Obl.)	-	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Lern-FE für Fahrpraktische Ausbildung (privat u. kommerziell) nach der Wissensprüfung • Fahrprüfung nur nach Langform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. durch Laien und Fahrlehrer möglich) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (12 Mte. Probeführerschein, Alkoholverbot)
CDN/QC	GDL	X (Obl.)	-	X (Obl.)	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Obl. Fahrschul Ausbildung mit Lernstandseinschätzung („Wissenstest“) für Erteilung der Lern-FE • Wissensprüfung und Fahrprüfung nur nach Langform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. durch Laien u. Fahrlehrer) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (24 Mte. Probeführerschein)
NZ	GDL	X (Obl.)	-	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Lern-FE für Fahrpr. Ausbildung (privat u. kommerziell) nach der Wissensprüfung • Fahrprüfung nur nach Langform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. durch Laien und Fahrlehrer möglich) • Nach 1. Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (12 bis 18 Mte. mit Nachtfahrverbot, Mitfahrerbeschränkung) • 2. Fahrprüfung führt zu Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen
USA/CA	GDL	X (Obl.)	-	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Beginn der Fahrpraktischen Ausbildung (bei prof. Fahrlehrer) bereits vor der Wissensprüfung • Wissensprüfung nach obl. Fahrschul Ausbildung führt zu Lern-FE für Begl. Fahrenlernen • Fahrprüfung nur nach Langform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. durch Laien und Fahrlehrer) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (12 Mte. mit Probeführerschein, Mitfahrerbeschränkung, Nachtfahrverbot)
USA/FL	GDL	X (Obl.)	-	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Lern-FE für Fahrpraktische Ausbildung (privat u. kommerziell) nach der Wissensprüfung • Fahrprüfung nur nach Langform der Fahrpraktischen Ausbildung (Ausb. durch Laien und Fahrlehrer möglich) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (bis zu 24 Mte. mit Probeführerschein, Nachtfahrverbot)
USA/NC	GDL	X (Obl.)	-	-	X (Obl.)	Supervidierte Lernphase: • Beginn der Fahrpraktischen Ausbildung (bei prof. Fahrlehrer) bereits vor der Wissensprüfung • Wissensprüfung nach obl. Fahrschul Ausbildung führt zu Lern-FE für Begl. Fahrenlernen • Fahrprüfung nur nach Langform der Fahrpr. Ausbildung (Ausb. durch Laien und Fahrlehrer möglich) • Nach Fahrprüfung folgt Selbstständige Lernphase: • selbst. Fahren unter prot. Regelungen (Mind. 6 Mte. Probeführerschein mit Fahrzeugkennzeichnung, Mitfahrerbeschränkung, Nachtfahrverbot)

Tab. 17: Fortsetzung

ist und dass ihr Bestehen zugleich eine Voraussetzung für das fahrpraktische Üben darstellt (z. B. in Irland, Israel, der Schweiz, Spanien sowie in den meisten GDL-Ländern). In anderen Systemen kann die Wissensprüfung hingegen zu einem beliebigen Zeitpunkt vor dem Ablegen der Fahrprüfung absolviert werden (z. B. in Deutschland, Frankreich, den Niederlanden, Norwegen, Schweden). Bei derart verschiedenen Platzierungen können mit ein und derselben Prüfungsform – d. h. hier der Wissensprüfung – grundsätzlich auch jeweils unterschiedliche Kompetenzen der Bewerber geprüft werden, denn je nach Zeitpunkt der Prüfungsteilnahme ist bei den Fahranfängern ein unterschiedlicher Lern-

fortschritt bei der Verknüpfung von deklarativem Wissen (z. B. zu Verkehrsregeln, Verkehrszeichen) und implizitem Wissen, das erst im Rahmen von fahrpraktischen Übungen erworben und vertieft wird, vorauszusetzen.

Eine solche qualitative Veränderung der Prüfungsanforderungen mit zunehmender Fahr- und Verkehrskompetenz spiegelt sich in der Architektur einiger Systeme offenbar auch in der vergleichsweise „frühen“ Platzierung von Wissensprüfungen und der „späten“ Platzierung der Verkehrswahrnehmungstests wider, in denen Fähigkeiten zur zeitnahen Gefahrenerkennung anhand dynamisch darge-

stellter Fahr- und Verkehrsszenarios erfasst werden. So berechtigt beispielsweise im australischen Bundesstaat New South Wales das Bestehen einer Wissensprüfung zum Beginn der Fahrpraktischen Ausbildung und zum Begleiteten Fahrenlernen. Nach dem Bestehen einer Fahrprüfung ist eine mindestens dreijährige Selbstständige Lernphase vorgesehen, in der dann das Ablegen eines Verkehrswahrnehmungstests nach frühestens 12 Monaten zu einer Rücknahme von bestehenden protektiven Regelungen (z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen) führt. Nachdem mindestens 24 weitere Monate selbstständig unter protektiven Regelungen gefahren wurde, muss ein weiterer Verkehrswahrnehmungstest in Kombination mit einer weiteren Wissensprüfung („Driver Qualification Test“) abgelegt werden – das Bestehen führt zur Erteilung einer Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen.

Hinsichtlich der Einordnung der Fahrprüfung in die Systemarchitektur lässt sich anhand der Tabelle 17 erkennen, dass ihr in manchen Systemen der Fahranfängervorbereitung eine Kurzform der Fahrpraktischen Ausbildung vorausgeht, bei der lediglich eine basale Fahrkompetenz im Rahmen einer formalen Fahrschulbildung erworben wird (z. B. in Deutschland, Dänemark, Tschechien, Polen). Demgegenüber wird in anderen Systemen bereits vor der Fahrprüfung der Erwerb einer längerfristigen Fahrerfahrung ermöglicht bzw. gefordert (z. B. in Frankreich, Österreich, der Schweiz sowie in allen GDL-Ländern). Je nach Platzierung der Fahrprüfung ist also davon auszugehen, dass beim Fahranfänger zum Zeitpunkt der Fahrprüfung unterschiedliche Ausprägungsformen und Niveaustufen von Fahrkompetenz vorzufinden sind. Es erscheint naheliegend, dass gerade durch die Möglichkeit eines längerfristigen Fahrerfahrungsaufbaus vor der Fahrprüfung die Steuerungsfunktion der Prüfung besser genutzt werden kann: Die Aussicht auf das Bewältigen eines angestrebten „Etappenziels“ mit hoher individueller Bedeutung – nämlich die Berechtigung zum Selbstständigen Fahren – dürfte in Verbindung mit einem längeren verfügbaren Übungszeitraum dazu führen, dass mehr Möglichkeiten zur (Selbst-)Evaluation der Fahrkompetenz genutzt und darauf bezogen mehr Übungsgelegenheiten ergriffen werden. Weiterhin dürften sich bei einem längeren Übungsumfang auch die Variationsweite und die Varianz bei den gezeigten Prüfungsleistungen in Abhängigkeit von der Übungsintensität des Bewerbers vergrößern, was die methodischen Möglichkeiten für die Leistungsdiagnostik bei der Fahrprüfung verbessert.

In einigen GDL-Ländern muss nach einer Fahrprüfung und einer Phase des Selbstständigen Fahrens eine weitere Fahrprüfung abgelegt werden. Hier kann die zweite Fahrprüfung, die im Vergleich mit der ersten Fahrprüfung jeweils mit höheren Anforderungen an die Bewerber verbunden ist, eine zusätzliche Steuerungsfunktion auf die erste Phase des Selbstständigen Fahrpraxiserwerbs ausüben. In der kanadischen Provinz Ontario stellt beispielsweise das Bestehen des „G1-Road-Tests“ die Voraussetzung für den Übergang in eine erste, mindestens einjährige Phase des Selbstständigen Fahrens unter protektiven Regelungen (z. B. eine Mitfahrerbeschränkung zu bestimmten Tageszeiten) dar. Der Übergang zum Selbstständigen Fahren ohne protektive Sonderregelungen für Fahranfänger setzt das Bestehen des „G2-Road-Tests“ als eine weitere Fahrprüfung voraus. Auch in Neuseeland müssen insgesamt zwei Fahrprüfungen absolviert werden, zuerst beim Übergang in eine erste Phase des Selbstständigen Fahrens unter protektiven Sonderregelungen für Fahranfänger („Restricted Licence Test“), später beim Übergang in die zweite Phase des Selbstständigen Fahrens ohne Fahranfängersonderregelungen („Full Licence Test“).

In der Tabelle 17 ist auch zu erkennen, dass in einigen Ländern neben der Wissensprüfung und der Fahrprüfung zusätzliche Lernstandseinschätzungen – meist ergänzend zu einer professionellen Fahrschulbildung – erfolgen müssen. Diese Lernstandseinschätzungen beziehen sich auf die Bewältigung von relativ komplexen Lernzielen durch den Fahranfänger und besitzen einen prüfungsähnlichen bzw. prüfungsvorbereitenden Charakter. Bei der konkreten Ausgestaltung der Lernstandseinschätzungen finden sich große Unterschiede. Beispielsweise finden in Polen zwei Lernstandseinschätzungen in der Fahrschule statt; dabei handelt es sich um vorgeschriebene Prüfungssimulationen bzw. „Vorprüfungen“ zur Wissensprüfung und zur Fahrprüfung. In Norwegen müssen alle Fahranfänger an zwei so genannten „Evaluationsfahrstunden“ bei einem professionellen Fahrlehrer teilnehmen, in denen das Erreichen der Lernziele des Ausbildungscurriculums geprüft wird. In den Niederlanden kann eine Lernstandseinschätzung hingegen fakultativ in Form einer „Probeproofung“ für die Fahrprüfung erfolgen – diese wird von einem Fahrerlaubnisprüfer der Prüforganisation vorgenommen.

Umfassende Darstellungen einzelner Systeme der Fahranfängervorbereitung, in denen die jeweils vorhandenen Lehr-Lernformen und ihre Verknüpfung

mit den Prüfungsformen genauer dargestellt werden, finden sich im Anhang. Überlegungen zur Platzierung von Prüfungsformen und ihrem funktionalen Beitrag für die „Systemarchitektur“ werden im abschließenden Kapitel 4 erneut aufgegriffen und vertieft. Im Folgenden sollen nun – beginnend mit der Wissensprüfung – die bislang im Überblick betrachteten Prüfungsformen hinsichtlich ihrer länderspezifischen Ausgestaltung genauer beschrieben werden.

3.3.2 Wissensprüfung

Die „Wissensprüfung“ (auch: „theoretische Fahrerlaubnisprüfung“, „Theorieprüfung“, „Theory Test“) wurde im Kapitel 2.3.2 als eine Prüfungsform beschrieben, in welcher der Nachweis eines ausreichenden Fahr- und Verkehrswissens zu erbringen ist. Dies ist meist auf die Überprüfung von deklarativem Wissen beschränkt, das in den Prüfungsaufgaben in Form von expliziten Aussagen, Regeln und Fakten formuliert ist. Die Darbietung der Prüfungsaufgaben erfolgt in der Regel mittels standardisierter Aufgabenformate (z. B. Mehrfach-Wahl-Aufgaben).

Im Folgenden wird nun für die verschiedenen Ländergruppen und Länder dargestellt,

- unter welchen Rahmenbedingungen (Prüfungsmedien, Prüfungsbeteiligte etc.) die Wissensprüfung stattfindet,
- wie die Wissensprüfung hinsichtlich ihrer Prüfungsanforderungen und Prüfungsmethoden gestaltet ist,
- welche Aufgabenformate zur Erfassung des verkehrsbezogenen Wissens von Fahranfängern eingesetzt werden,
- welche Rückmeldungen Fahranfänger bezüglich ihrer Prüfungsleistungen erhalten und
- wie hoch die Bestehensquoten für die Wissensprüfung ausfallen.

Hierzu wird nachfolgend zunächst auf die Rahmenbedingungen der Prüfungsdurchführung eingegangen. Im Abschnitt „Prüfungsmethoden“ werden dann die jeweiligen Prüfungsanforderungen an die Fahranfänger u. a. im Hinblick auf die Anzahl von Prüfungsaufgaben und die verwendeten Aufgabenformate beschrieben. Schließlich wird in den Abschnitten „Rückmeldung des Prüfungsergebnisses“

und „Bestehensquoten“ darauf eingegangen, welche Informationen die Fahrerlaubnisbewerber bezüglich ihrer gezeigten Prüfungsleistungen erhalten und welcher Anteil von Bewerbern die Wissensprüfung mit Erfolg absolviert.

Rahmenbedingungen der Prüfungsdurchführung

In der Tabelle 18 sind zunächst die übergreifenden Rahmenbedingungen der Prüfungsdurchführung in den einzelnen Ländern dargestellt. Diese Rahmenbedingungen betreffen u. a. das eingesetzte Prüfmedium und die neben dem Fahrerlaubnisbewerber an der Prüfung beteiligten Personen.

Prüfmedium

Wie der Tabelle 18 zu entnehmen ist, wird in der Mehrzahl der betrachteten Länder der Computer als Prüfmedium eingesetzt. In der Gruppe der großen westeuropäischen Länder stellt Spanien das einzige Land dar, in dem die Wissensprüfung als „Papier-Bleistift“-Prüfung erfolgt. Bei den Anrainerländern und den reformorientierten Ländern wird in allen Ländern der Computer als Prüfmedium genutzt, wobei eine computergestützte Wissensprüfung in Dänemark gegenwärtig erst implementiert wird und noch nicht flächendeckend eingeführt ist. In den GDL-Ländern wird zwar häufig der Computer verwendet, jedoch sind in einigen Ländern zusätzlich auch Prüfungen auf Papierbogen möglich. Dies hängt beispielsweise in Neuseeland damit zusammen, dass im Zuge der Umstellung von der papierbasierten auf die computergestützte Prüfung vorübergehend beide Prüfmedien zulässig sind.

Prüfungsbeteiligte

Die Prüfungsdurchführung liegt in den meisten Ländern in der Regel in der Verantwortung eines Fahrerlaubnisprüfers. In einigen Ländern werden ergänzend (z. B. in Luxemburg, Norwegen, Spanien) oder ausschließlich (z. B. in Irland) andere Aufsichtspersonen für die Prüfungsdurchführung hinzugezogen. In Schweden durchlaufen solche Aufsichtspersonen ein einführendes Training und nehmen an Fortbildungen teil. Sie haben die gleichen Befugnisse wie die Fahrerlaubnisprüfer; ihre Zulassung für die Prüfungsabnahme gilt jedoch nur für die Wissensprüfung, nicht für die Fahrprüfung.

Land	Gruppe	Prüfmedium		Prüfungsbeteiligte			Einzel-/Gruppenprüfung	
		Computer	Papier-Bleistift	Fahrerlaubnisprüfer	Aufsichtsperson	Fahrlehrer	Einzelprüfung	Gruppenprüfung
D	WEU	X	-	X	-	-	X	X
E	WEU	-	X	X	X	-	-	X
GB	WEU	X	-	-	X	-	X	-
I	WEU	X	-					
F	WEU/ANR	X	-	X	-	-	-	X
B	ANR	X	-	X	-	-	X	X ¹
CH	ANR	X	-	X	X	-	X	X
CZ	ANR	X	-	X	-	X	-	X
DK	ANR	X	X	X	-	-	-	X
L	ANR	X	-	X	X	X	X	-
PL	ANR	X	-	X	-	-	-	X
A	ANR/ROL	X	-	X	X ²	-	-	X
NL	ANR/ROL	X	-	-	X	-	-	X
FIN	ROL	X	-	-	-	-	X	-
N	ROL	X	-	X	X	-	X	-
S	ROL	X	-	X	X	-	X	-
BG	-	-	X	X	-	X	-	X
CY	-							
EST	-	X	-	X	X ³	-	X	X
GR	-	X	-	X	-	-	-	X
H	-	X	-	X	-	-	-	X
HR	-	X	-	X	-	-	-	X
IL	-	-	X					
IRL	-	X	-	X	X	-	X	-
IS	-	-	X	X	-	-	X ⁴	X
LT	-	X	-	X	-	-	-	X
LV	-	X	-	X	-	-	-	X
M	-	X	-					
P	-	-	X	X	-	-	-	X
RO	-	X	X	X	-	-	X	X
RUS	-	X	X					
SK	-	-	X	X	-	X	-	X
SLO	-	-	X	X	-	-	-	X
TR	-	X	-	X	-	-	-	X
AUS/NSW	GDL	X	-				X	-
AUS/QLD	GDL							
AUS/VIC	GDL	X	X	-	X	-	X	-
CDN/NS	GDL							
CDN/ON	GDL	X	X	X	-	-	X	-
CDN/QC	GDL	X	-	X	-	-	X	-
NZ	GDL	X	X					
USA/CA	GDL							
USA/FL	GDL	X	-					
USA/NC	GDL							

(„X“ = Zutreffend; „-“ = Nicht zutreffend; „Grau unterlegte Zellen“ = Keine Informationen verfügbar; WEU = Große westeuropäische Länder; ANR = Anrainer Deutschlands; GDL = Länder mit GDL-System; ROL = Reformorientierte Länder)

Zusatzkommentare: ¹ Gruppenprüfungen werden für fremdsprachige Kandidaten, bei Hörschwäche oder bei Lernschwierigkeiten durchgeführt. ² Fahrerlaubnisprüfer aus der Liste der bestellten Fahrprüfer (oder geeignete Aufsichtsperson); ³ Die Durchführung kann auch durch speziell qualifizierte Mitarbeiter der Prüforganisation erfolgen. ⁴ Einzelprüfungen erfolgen nur in Ausnahmefällen, falls ein Fahranfänger bestimmte Schwierigkeiten in der Prüfungssituation hat.

Tab. 18: Wissensprüfung – Rahmenbedingungen der Prüfungsdurchführung

Auch in der Anzahl der unmittelbar anwesenden Fahrerlaubnisprüfer bzw. Aufsichtspersonen unterscheiden sich die einzelnen Länder. So wird beispielsweise in Belgien, Dänemark und Frankreich die Wissensprüfung von einem Fahrerlaubnisprüfer abgenommen, während in Finnland weder eine Aufsichtsperson noch ein Fahrerlaubnisprüfer im Prüfungsraum anwesend ist. In Irland muss eine Aufsichtsperson ebenfalls nicht immer unmittelbar anwesend sein; sie kann auch eine Vorrichtung zur Videoüberwachung des Prüfungsraumes nutzen. In Schweden richtet sich die Anzahl der anwesenden Fahrerlaubnisprüfer bzw. Aufsichtspersonen nach der Anzahl der zu prüfenden Fahranfänger und nach der Größe des Prüfungsraumes.

In Tschechien und Luxemburg darf auch der Fahrlehrer während der Wissensprüfung anwesend sein, in Bulgarien und der Slowakei ist die Fahrlehreranwesenheit sogar vorgeschrieben. Hierbei spielt vermutlich eine Rolle, dass in Tschechien und der Slowakei die Wissensprüfung und die Fahrprüfung üblicherweise am selben Tag abgelegt werden und in beiden Ländern eine Anwesenheitspflicht für den Fahrlehrer auch bei der Fahrprüfung (s. Kapitel 3.3.5) besteht.

Einzel-/Gruppenprüfung

In allen im Projekt betrachteten Ländern wird die Wissensprüfung für mehrere Fahranfänger zur gleichen Zeit abgenommen (s. Tabelle 18). Vor diesem Hintergrund bezeichnet der Terminus „Einzelprüfung“ einen Prüfungsablauf, bei dem der Beginn und das Ende der Prüfung für die einzelnen Fahranfänger jeweils unterschiedlich sein können. In „Gruppenprüfungen“ beginnen Fahranfänger hingegen jeweils zum gleichen Zeitpunkt mit der Bearbeitung der Prüfungsaufgaben.

In Deutschland entscheidet der Fahrerlaubnisprüfer gemäß den Richtlinien der spezifischen Prüforganisation („Technische Prüfstelle“), ob die Wissensprüfungen als Einzelprüfung mit unterschiedlichem Zeitpunkt des Prüfungsbeginns oder als Gruppenprüfung mit zeitgleichem Prüfungsbeginn durchgeführt werden. In vielen US-Bundesstaaten, aber beispielsweise auch in Norwegen, kann die Wissensprüfung zu einem beliebigen Zeitpunkt innerhalb der Öffnungszeiten der prüfenden Institution als Einzelprüfung abgelegt werden („Drop-In-System“). In den Niederlanden werden hingegen ausschließlich Gruppenprüfungen durchgeführt, bei denen etwa 40 bis 50 Personen gleichzeitig geprüft

werden können. Hierbei erfolgt die Aufgabenbearbeitung nicht an einem PC, sondern die Fragen und die möglichen Auswahlantworten werden auf mehreren Bildschirmen im Prüfungsraum dargeboten und zusätzlich von der Aufsichtsperson vorgelesen. Die zu prüfenden Fahranfänger haben die Möglichkeit, ihre Antworten mittels einer ihnen zugeordneten Konsole abzugeben.

Ausnahmeregelungen im Prüfungsablauf

In der Regel bestehen in den betrachteten Ländern Möglichkeiten, vom jeweils herkömmlichen Prüfungsablauf abzuweichen, sofern ein Bewerber eine besondere Unterstützung bei der Aufgabenbearbeitung benötigt. Anlässe für solche Abweichungen können beispielsweise gesundheitliche Einschränkungen, Leseschwierigkeiten oder auch fehlende Sprachkenntnisse in der jeweiligen Landessprache sein. Hilfestellungen für Fahrerlaubnisbewerber mit besonderem Unterstützungsbedarf bestehen zum Beispiel in den Niederlanden darin, dass die Wissensprüfung mit dem Bewerber allein durchgeführt wird. Auch in Deutschland werden in Ausnahmefällen Prüfungen allein mit dem Bewerber durchgeführt, falls dieser bestimmte Schwierigkeiten in der Prüfungssituation hat.

Um fehlenden Sprachkenntnissen der Bewerber begegnen zu können, werden die Prüfungsfragen in vielen Ländern nicht allein in der Landessprache, sondern auch in weiteren Sprachen bereitgehalten (z. B. in Belgien, Deutschland, Finnland, Griechenland, Großbritannien, Italien, Lettland, Luxemburg, Malta, den Niederlanden, Neuseeland und Österreich). So können beispielsweise in Österreich die Prüfungsfragen auch auf Englisch, Kroatisch, Slowenisch und Türkisch gestellt werden. In Großbritannien liegen für die Prüfungsaufgaben sogar Audio-Übersetzungen in 21 verschiedenen Sprachen vor, die mittels Kopfhörer begleitend zur herkömmlichen Aufgabendarbietung gehört werden können.

Probleme durch fehlende Sprachkenntnisse können auch durch das Hinzuziehen eines Dolmetschers überwunden werden. In jenen Ländern, in denen die regulären Prüfungsfragen in weiteren Sprachen vorgehalten werden, können dadurch zusätzliche Sprachen ergänzend berücksichtigt werden. Wenn keine fremdsprachlichen Prüfungsfragen vorhanden sind, stellen Dolmetscher die einzige Möglichkeit dar, die Wissensprüfung trotz fehlender Sprachkenntnisse abzulegen (z. B. in Dänemark, Frankreich, Litauen).

Prüfungsmethoden

Im Hinblick auf die methodische Gestaltung der Wissensprüfung und die damit verbundenen Anforderungen an die Bewerber ist die Anzahl der in einer bestimmten Zeitspanne zu bearbeitenden Prüfungsaufgaben von Bedeutung. Weiterhin sollen unter dem Aspekt der Prüfungsmethoden auch die verwendeten Aufgabenformate sowie die darin genutzten Möglichkeiten zur Visualisierung von Verkehrssituationen und anderen Prüfungsinhalten genauer betrachtet werden.

Aufgabenanzahl

Die betrachteten Länder unterscheiden sich deutlich hinsichtlich der Anzahl der Aufgaben, die in der Wissensprüfung zu bearbeiten sind. In Tabelle 19 sind die jeweils zu bearbeitende Aufgabenanzahl sowie die zum Bestehen der Prüfung erforderliche Mindestanzahl an richtig gelösten Aufgaben aufgeführt.

Wie erkennbar ist, variiert die Anzahl der zu bearbeitenden Aufgaben zwischen 18 Prüfungsaufgaben (in Polen) und 120 Prüfungsaufgaben (in der Türkei). Bei den großen westeuropäischen Ländern finden sich die geringste Aufgabenanzahl mit 30 Aufgaben in Deutschland, Spanien und Italien⁴⁷ sowie die höchste Aufgabenanzahl mit 50 Aufgaben in Großbritannien. Bei den Anrainerländern liegen die geringsten Aufgabenanzahlen bei 18 Aufgaben in Polen und 20 Aufgaben in Luxemburg. In Dänemark und Tschechien müssen Fahranfänger jeweils 25 Aufgaben bearbeiten; in der Schweiz und in Belgien sind es mit 50 Prüfungsaufgaben hingegen doppelt so viele. In den reformorientierten Ländern finden sich durchweg vergleichsweise hohe Aufgabenanzahlen, beispielsweise sind in Österreich 64 Aufgaben, in Norwegen 60 Aufgaben und in Schweden 65 Aufgaben zu bearbeiten.⁴⁸ Bei den GDL-Ländern liegt die Anzahl der zu bearbeitenden Prüfungsaufgaben zwischen 30 Aufgaben im australischen Bundesstaat Queensland und 64 Aufgaben in der kanadischen Provinz Québec.

Aufgabenbewertung

Die Prüfungsanforderungen werden nicht nur von der zu bearbeitenden Aufgabenanzahl, sondern auch von der Anzahl möglicher Fehler bestimmt, mit denen ein Bestehen der Prüfung noch möglich ist. Insgesamt betrachtet, finden sich hier durchaus unterschiedliche Vorgehensweisen bei der Bewertung der Prüfungsleistungen: Wie aus der Tabelle 19 zu entnehmen ist, darf beispielsweise in Griechenland von den insgesamt 30 dargebotenen Aufgaben lediglich eine falsch beantwortet werden, ansonsten gilt die Wissensprüfung als nicht bestanden. In allen übrigen dargestellten Ländern wird hingegen mehr als ein Fehler toleriert.

Die Anzahl der tolerierten Fehler variiert zwischen den einzelnen Ländern. Setzt man die zulässige Anzahl falsch beantworteter Aufgaben jeweils in Bezug zu den zu bearbeitenden Aufgaben insgesamt, so liegt der höchste Anteil an tolerierten Falschbeantwortungen bei 25 Prozent (z. B. Florida, Québec). Vergleichsweise geringe Anteile an tolerierten Falschbeantwortungen von 10 Prozent oder weniger sind neben Griechenland beispielsweise in Spanien, Portugal, Bulgarien und Neuseeland zu finden. Bei der Mehrzahl der betrachteten Länder liegt der Anteil von Falschbeantwortungen, mit denen ein Bestehen der Wissensprüfung noch möglich ist, im Bereich von etwa 11 bis 20 Prozent der zu bearbeitenden Aufgaben.

In einigen Ländern wurde eine Höchstzahl für falsch beantwortete Aufgaben nicht nur für die gesamte Prüfung, sondern auch für bestimmte Unterthemen oder Aufgabenbereiche festgelegt. So müssen in Finnland zum Bestehen der Wissensprüfung wenigstens 49 von insgesamt 60 Fragen richtig beantwortet werden; zusätzlich wird dabei zwischen Bildfragen – hier dürfen höchstens 8 von 50 Aufgaben falsch beantwortet werden – und Textfragen – bei diesen dürfen höchstens 3 von 10 falsch beantwortet werden – unterschieden. Im australischen Bundesstaat Queensland müssen insgesamt 27 von 30 Prüfungsaufgaben richtig beantwortet werden, davon mindestens 9 von 10 Aufgaben aus dem Bereich „Vorfahrt“ und wenigstens 18 von 20 Aufgaben aus dem Bereich „Verkehrsregeln“. In der kanadischen Provinz Ontario besteht die Wissensprüfung aus 20 Aufgaben zum Bereich „Verkehrsregeln/Verkehrswissen“ und 20 Aufgaben zum Bereich „Verkehrszeichen“. Von beiden Bereichen müssen jeweils 80 Prozent der Aufgaben, d. h. jeweils 16 Aufgaben, richtig beantwortet werden.

47 In Italien werden insgesamt nur 10 Prüfungsaufgaben vorgegeben, bei denen die einzelnen Auswahlantworten jeweils als „Richtig-Falsch-Aufgaben“ zu bearbeiten sind.

48 Die für Island angegebenen 90 Aufgaben bestehen aus insgesamt 30 Aussagen mit jeweils drei darauf bezogenen Antwortmöglichkeiten.

Land	Gruppe	Aufgabenanzahl und Aufgabenbewertung		Bearbeitungszeit	
		Anzahl richtiger Aufgaben/ Gesamtanzahl	Zusatzkommentare	Prüfungsdauer insgesamt	Zeitbegrenzung Aufgabe
D	WEU	(G ^a)/30	^a 2-5 Pkte; mind. 100 von 110 Punkten	-	-
E	WEU	27/30	Einheitliche Bewertung	30 Minuten	
GB	WEU	43/50	Einheitliche Bewertung	40 Minuten	-
I	WEU	26/30 ^b	^b 10 Aufgaben mit je drei Auswahlantworten	30 Minuten	
F	WEU/ANR	35/40	Einheitliche Bewertung	90 Minuten	X
B	ANR	41/50	Einheitliche Bewertung	25 Minuten	X
CH	ANR	(G ^c)/50	^c Mind. 126 von 140 Punkten	45 Minuten	-
CZ	ANR	(G ^d)/25	^d 1-4 Pkte.; mind. 43 von 50 Punkten	30 Minuten	-
DK	ANR	20/25	Einheitliche Bewertung	25 Minuten	-
L	ANR	16/20	Einheitliche Bewertung	20 Minuten	-
PL	ANR	16/18	Einheitliche Bewertung	25 Minuten	-
A	ANR/ROL	(G ^e)/64	^e 1-5 Pkte.; mind. 60 % und mind. 80 % d. Zusatzstoffs	45 Minuten	-
NL	ANR/ROL	35/40 ¹	Einheitliche Bewertung	30 Minuten	X
FIN	ROL	49/60	Einheitliche Bewertung	30 Minuten	X
N	ROL	38/45	Einheitliche Bewertung	90 Minuten	-
S	ROL	52/65 ^f	Einheitl. Bewertung; ^f zzgl. 5 Erprobungsaufgaben	50 Minuten	-
BG	-	55/60	Einheitliche Bewertung	40 Minuten	-
CY	-				
EST	-	26/30	Einheitliche Bewertung	30 Minuten	-
GR	-	29/30	Einheitliche Bewertung	35 Minuten	-
H	-	(G ^g)/55	^g 1 oder 3 Pkte.; mind. 65 von 75 Punkten	55 Minuten	
HR	-	(G ^h)/38	^h Mind. 108 von 120 Punkten	45 Minuten	-
IL	-	26/30	Einheitliche Bewertung		
IRL	-	35/40	Einheitliche Bewertung	45 Minuten	-
IS	-	83/90	Einheitliche Bewertung	45 Minuten	-
LT	-	24/30	Einheitliche Bewertung	30 Minuten	-
LV	-	27/30	Einheitliche Bewertung	30 Minuten	-
M	-	30/35	Einheitliche Bewertung	45 Minuten	-
P	-	27/30	Einheitliche Bewertung	30 Minuten	-
RO	-	22/26	Einheitliche Bewertung	30 Minuten	-
RUS	-	18/22	Einheitliche Bewertung	20 Minuten	
SK	-	(G ⁱ)/27	ⁱ Mind. 50 von 55 Punkten	20 Minuten	-
SLO	-	(G ^k)/30	^k 2-5 Pkte.; mind. 99 von 110 Punkten	45 Minuten	-
TR	-	1-/120	^l Keine Informationen zur Anzahl richtiger Aufgaben	120 Minuten	
AUS/NSW	GDL	41/45 und -/15 ^m	^m Zweite Wissensprüfung mit 15 Aufgaben	-	-
AUS/QLD	GDL	27/30	Einheitliche Bewertung		
AUS/VIC	GDL	25/32	Einheitliche Bewertung	20 Minuten	-
CDN/NS	GDL	32/40	Einheitliche Bewertung		
CDN/ON	GDL	32/40	Einheitliche Bewertung	-	-
CDN/QC	GDL	48/64	Einheitliche Bewertung	-	-
NZ	GDL	32/35	Einheitliche Bewertung		
USA/CA	GDL	39/46	Einheitliche Bewertung		
USA/FL	GDL	30/40	Einheitliche Bewertung	-	X
USA/NC	GDL	20/25	Einheitliche Bewertung		

(„X“ = Zutreffend; „-“ = Nicht zutreffend; „Grau unterlegte Zellen“ = Keine Informationen verfügbar; „(G)“ = Gewichtete Aufgabenbewertung; WEU = Große westeuropäische Länder; ANR = Anrainer Deutschlands; GDL = Länder mit GDL-System; ROL = Reformorientierte Länder)

Zusatzkommentare: ¹ Die Prüfung besteht neben einem Abschnitt zur Wissensabfrage (40 Aufgaben, von denen mindestens 35 richtig beantwortet werden müssen) aus einem Abschnitt zur „Gefahrenerkennung“ (25 Aufgaben, von denen mindestens 12 richtig beantwortet werden müssen). Die Prüfungsmethoden zum Abschnitt „Gefahrenerkennung“ werden unter der Prüfungsform „Verkehrswahrnehmungstest“ im Kapitel 3.3.3 beschrieben.

Tab. 19: Wissensprüfung – Aufgabenanzahl und Prüfungsdauer

In einer Vielzahl von Ländern werden die einzelnen Prüfungsaufgaben bei der Bewertung gleich gewichtet; d. h., jede korrekte Aufgabe wird mit einem Punkt bewertet, oder für jede falsch beantwortete Aufgabe wird ein Punkt von einem Punktbudget abgezogen. In anderen Ländern werden hingegen bestimmte Prüfungsaufgaben stärker gewichtet als andere (s. „G“ in der Tabelle 19).

Wie aus der Tabelle zu entnehmen ist, stellt unter den großen westeuropäischen Ländern Deutschland das einzige Land mit einer gewichteten Aufgabenbewertung dar. Hier können für die insgesamt 30 zu beantwortenden Prüfungsaufgaben zwischen zwei und fünf Fehlerpunkte vergeben werden. Eine Prüfung gilt als nicht bestanden, wenn mehr als 10 Fehlerpunkte zusammenkommen oder wenn zwei Aufgaben nicht richtig gelöst werden, die jeweils mit fünf Fehlerpunkten besetzt sind. Unter den Anrainerländern werden gewichtete Aufgabenbewertungen in der Schweiz und in Tschechien vorgenommen, bei den reformorientierten Ländern lediglich in Österreich. In den GDL-Ländern werden die Prüfungsaufgaben hingegen durchweg einheitlich bewertet. Insgesamt gesehen, erfolgt eine gewichtete Aufgabenbewertung auch in Kroatien, Slowenien, der Slowakei und Ungarn.

Prüfungsdauer und Zeitbegrenzungen

Bezüglich der ggf. vorgegebenen Bearbeitungszeit für Prüfungsaufgaben ist zu unterscheiden, ob sich die verfügbare Zeit auf die Aufgabenbearbeitung insgesamt bezieht oder ob die einzelnen Prüfungsaufgaben jeweils ein Zeitlimit für die Bearbeitung besitzen: Während bei einer aufgabenübergreifenden Vorgabe der Bearbeitungszeit ein höherer Zeitaufwand bei der einen Aufgabe durch einen geringeren Zeitaufwand bei einer anderen Aufgabe kompensiert werden kann, ist dies bei einer aufgabenbezogenen Zeitbegrenzung nicht möglich. In der Tabelle 19 ist dargestellt, welche Zeitvorgaben für die Prüfungsdurchführung insgesamt bestehen. Bei jenen Ländern, in denen die angegebene Bearbeitungszeit ausdrücklich aufgabenweise begrenzt ist, wurde dies in der nachfolgenden Spalte (s. „Zeitbegrenzung pro Aufgabe“) gesondert vermerkt.

Der Tabelle ist zu entnehmen, dass bei den großen westeuropäischen Ländern eine aufgabenbezogene Zeitbegrenzung lediglich in Frankreich besteht. In Deutschland und Großbritannien ist die Prüfungsdauer hingegen nicht begrenzt, sondern es

werden lediglich Richtwerte zur Orientierung benannt (z. B. gilt in Großbritannien eine Bearbeitungszeit von 40 Minuten als Richtwert; in Deutschland liegt die übliche Prüfungsdauer bei etwa 30 Minuten). Bei den Anrainerländern und den reformorientierten Ländern besteht eine aufgabenbezogene Zeitbegrenzung in Belgien, den Niederlanden und Finnland. In der Gruppe der GDL-Länder gibt es überwiegend keine aufgabenbezogene Zeitbegrenzung.

Insgesamt gesehen, existieren aufgabenbezogene Zeitbegrenzungen nur in wenigen Ländern, nämlich in Belgien, Frankreich, Finnland und den Niederlanden sowie im US-Bundesstaat Florida. In Frankreich beträgt die Dauer der Wissensprüfung insgesamt etwa 90 Minuten, in denen die Bearbeitung der Prüfungsaufgaben, aber auch die Identitätsüberprüfung der Bewerber zu Prüfungsbeginn sowie die Prüfungsauswertung und die Ergebnismeldung am Prüfungsende erfolgen. Jede Prüfungsaufgabe muss nach ihrer Darbietung innerhalb von 20 Sekunden beantwortet werden. In Belgien beträgt die Gesamtbearbeitungszeit etwa 25 Minuten. In dieser Zeitspanne können die Aufgaben in individuellem Tempo aufgerufen werden. Nach dem Aufrufen einer Prüfungsaufgabe bleiben 15 Sekunden für die Beantwortung. In Finnland sind die Zeit für die Bearbeitung von Bildaufgaben auf maximal 10 Sekunden und die Bearbeitung von Textaufgaben auf maximal 30 Sekunden begrenzt. In den Niederlanden, wo die Prüfungsaufgaben auf mehreren Monitoren dargeboten und dabei zusätzlich vorgelesen werden, beginnt unmittelbar nach dem Vorlesen die begrenzte Zeitspanne für die Antworteingabe. Die verfügbare Bearbeitungszeit liegt je nach Aufgabenformat (Richtig-Falsch-Aufgabe, Mehrfach-Wahl-Aufgabe, Ergänzungsaufgabe) zwischen 8 und 15 Sekunden.

In jenen Ländern, in denen sich die Fahrerlaubnisbewerber die Bearbeitungszeit selbst einteilen dürfen, besteht bei Papier-Bleistift-Prüfungen in der Regel und bei computergestützten Prüfungen oft die Möglichkeit, eine bestimmte Aufgabe vorerst unbeantwortet zu lassen und sie später zu bearbeiten (z. B. in Deutschland, Estland). Weiterhin können bereits bearbeitete Prüfungsaufgaben innerhalb der Bearbeitungszeit korrigiert werden. Im australischen Bundesstaat New South Wales dagegen wird die Wissensprüfung abgebrochen, sobald ein Bewerber mehr Fehler gemacht hat als zum Bestehen der Prüfung zulässig sind.

In Neuseeland erhalten auch diejenigen Fahranfänger, die eine „Papier-Bleistift-Prüfung“ ablegen, eine sofortige Rückmeldung darüber, ob sie eine Aufgabe richtig oder falsch beantwortet haben: Jede Antwortalternative auf dem Prüfbogen ist mit einem beschichteten Feld versehen, das vom Fahranfänger durch Kratzen frei gemacht werden kann. Bei der Aufgabenbearbeitung soll lediglich auf denjenigen Feldern die Beschichtung entfernt werden, bei denen eine bestimmte Auswahlantwort als zutreffend angesehen wird. Unter der Beschichtung befindet sich bei zutreffenden Antwortalternativen ein Häkchen und bei nicht zutreffenden ein Kreuz. Der Bewerber sieht nach dem Freikratzen eines Feldes also sofort, wenn er eine Aufgabe falsch beantwortet hat; eine Korrektur der Antwort ist dann nicht mehr möglich.

Aufgabenformate

Um die in der Wissensprüfung geforderten verkehrsbezogenen Kenntnisse zu prüfen, müssen die Prüfungsinhalte in geeigneten Aufgabenformaten operationalisiert werden. Eine detaillierte Erläuterung unterschiedlicher Aufgabenformate mit ihren spezifischen testtheoretischen Vor- und Nachteilen kann an dieser Stelle nicht erfolgen.⁴⁹ Einige Aufgabenformate, die im Rahmen der Wissensprüfung in unterschiedlichen Ländern eingesetzt werden, seien jedoch nachfolgend kurz aufgeführt:

- Richtig-Falsch-Aufgaben: Bei diesem Aufgabenformat muss eine Entscheidung darüber getroffen werden, ob eine vorgegebene Aussage zutreffend ist oder nicht. Zur Bearbeitung der Aufgabe muss demnach von zwei Antwortalternativen die zutreffende ausgewählt werden (z. B. „Ja“ oder „Nein“, „Stimmt“ oder „Stimmt nicht“).
- Mehrfach-Wahl-Aufgaben: Bei diesem Aufgabenformat werden zu einer Aussage oder einer Frage verschiedene Antwortalternativen vorgegeben. Bei der Bearbeitung der Aufgabe sind jene Antwortalternativen zu kennzeichnen, die für zutreffend gehalten werden. Dabei kann unterschiedlich festgelegt sein, ob nur eine Aus-

wahlantwort zutreffend ist oder mehrere zutreffend sind; zuweilen ist auch keine Auswahlantwort zutreffend.

- Zuordnungs- und Umordnungsaufgaben: Bei diesem Aufgabenformat (nachfolgend: Ordnungsaufgaben) müssen bestimmte Sachverhalte einander zugeordnet oder in einer Reihenfolge angeordnet werden. Dies kann beispielsweise die Anordnung von Ereignissen nach ihrer zeitlichen Abfolge beinhalten.
- Ergänzungsaufgaben: Während bei Richtig-Falsch-Aufgaben oder bei Mehrfach-Wahl-Aufgaben Antwortalternativen vorgegeben werden und es sich damit um eine „gebundene“ Aufgabenbeantwortung handelt, erfolgt die Bearbeitung bei Ergänzungsaufgaben „frei“, indem mittels Text- oder Zahleneingabe eine Frage beantwortet oder eine Aussage vervollständigt wird.

Im ersten Teil der Tabelle 20 ist die Verwendung der beschriebenen Aufgabenformate für die verschiedenen Länder bzw. Ländergruppen dargestellt.

Es zeigt sich, dass Mehrfach-Wahl-Aufgaben in allen Ländergruppen eingesetzt werden und auch Richtig-Falsch-Aufgaben in vielen Ländern verwendet werden. Andere Aufgabenformate sind hingegen deutlich weniger verbreitet. Bei den großen westeuropäischen Ländern ist zu erkennen, dass die Verwendung von Ergänzungsaufgaben lediglich in Deutschland üblich ist. In den Anrainerländern und den reformorientierten Ländern werden Ergänzungsaufgaben nur in Luxemburg und in den Niederlanden verwendet; weiterhin werden Ordnungsaufgaben in Luxemburg und Schweden eingesetzt. Bei den GDL-Ländern stellen hingegen Mehrfach-Wahl-Aufgaben durchweg das einzige Aufgabenformat dar.

Insgesamt gesehen, sind Mehrfach-Wahl-Aufgaben das am weitesten verbreitete Format in der Wissensprüfung; sie werden offenbar in jedem Land verwendet. Dabei gibt es Unterschiede in der methodischen Umsetzung dieses Aufgabenformats (s. o.): Während beispielsweise in Deutschland für eine Aufgabe entweder zwei oder drei Auswahlantworten vorgegeben werden, sind es in Israel immer genau vier Antwortalternativen. Auch die Anzahl der möglichen richtigen Auswahlantworten wird unterschiedlich gehandhabt. So muss in einigen Ländern immer jeweils eine von mehreren möglichen Antwortalternativen als zutreffend erkannt werden (z. B. in Belgien, Bulgarien). In anderen Ländern

⁴⁹ Einen entsprechenden Überblick geben zum Beispiel LIENERT und RAATZ (1998) sowie – mit Blick auf die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung – BÖNNINGER und STURZBECHER (2005).

Land	Gruppe	Aufgabenformate				Aufgabenvisualisierung		
		Richtig-Falsch Aufgaben	Mehrfach-Wahl-Aufgaben	Ordnungsaufgaben	Ergänzungsaufgaben	Grafiken	Fotografien	Animierte Szenarien
D	WEU	-	X	-	X ¹	X	X	-
E	WEU	X	X	-	-	X	X	-
GB	WEU	-	X	-	-	X	X	-
I	WEU	X	X	-	-			
F	WEU/ANR	X	X	-	-	X	X	X
B	ANR	-	X ²	-	-	X	X	-
CH	ANR	-	X	-	-	X	X	-
CZ	ANR	X	X	-	-	X	X	-
DK	ANR	X	X	-	-	X	X	-
L	ANR	X	X	X	X ³	X	X	-
PL	ANR	-	X	-	-	X	X	-
A	ANR/ROL	-	X	-	-	X	X	-
NL	ANR/ROL	X	X	-	X	X	X	-
FIN	ROL	X	X	-	-	X	X	-
N	ROL	X	X	-	-	X	X	-
S	ROL	X	X	X	-	X	X	-
BG	-	-	X	-	-	X	X	-
CY	-							
EST	-	X	X	-	X ⁴	X	X	-
GR	-	-	X	-	-	X	X	-
H	-	X	X	X	-	X	X	-
HR	-	X	X	-	X ⁵	X	X	-
IL	-	-	X	-	-			
IRL	-	-	X	-	-	X	X	-
IS	-	X	X	-	-	X	-	-
LT	-	-	X	-	-	X	X	-
LV	-	X	X	-	-	X	X	-
M	-							
P	-	X	X	-	-	X	X	-
RO	-	-	X	-	-	-	X	-
RUS	-	-	X	-	-			
SK	-	-	X	-	-	X	-	-
SLO	-	X	X	-	-	X	X	-
TR	-							
AUS/NSW	GDL	-	X	-	-	X	-	X
AUS/QLD	GDL	-	X	-	-			
AUS/VIC	GDL	-	X	-	-	X	-	-
CDN/NS	GDL	-	X	-	-			
CDN/ON	GDL	-	X	-	-	X	X	-
CDN/QC	GDL	-	X	-	-	X	-	-
NZ	GDL	X	X	-	-	X	X	-
USA/CA	GDL	-	X	-	-			
USA/FL	GDL	-	X	-	-			
USA/NC	GDL	-	X	-	-			

(„X“ = Zutreffend; „-“ = Nicht zutreffend; „Grau unterlegte Zellen“ = Keine Informationen verfügbar; WEU = Große westeuropäische Länder; ANR = Anrainer Deutschlands; GDL = Länder mit GDL-System; ROL = Reformorientierte Länder)

Zusatzkommentare: ¹ Zifferneingabe; ² Die Frage erscheint auf dem Bildschirm und wird begleitend dazu per Kopfhörer gestellt.
³ Zifferneingabe; ⁴ Zifferneingabe und Texteingabe; ⁵ Zifferneingabe

Tab. 20: Wissensprüfung – Aufgabenformate und Aufgabenvisualisierungen

kann auch mehr als eine (z. B. in Deutschland, Österreich) bzw. auch keine Antwortalternative richtig sein (z. B. in Italien).

In Österreich wird das Mehrfach-Wahl-Aufgaben-Format zweistufig eingesetzt, indem bei der richtigen Beantwortung einer Aufgabe eine weiterführende Frage zum selben Sachverhalt gestellt wird. Einige Prüfungsaufgaben gliedern sich demnach in eine Haupt- und eine Zusatzfrage, wobei durch die Zusatzfrage das Thema vertieft wird. Dieses Aufgabenformat lässt sich am nachfolgenden Beispiel veranschaulichen:

- Hauptfrage: „Sie fahren bei grünem Licht auf eine Kreuzung zu. In der Querstraße hat soeben ein Einsatzfahrzeug vor der Kreuzung angehalten. Womit müssen Sie rechnen?“
 - (1) Wenn ich plötzlich abbremsen, könnte ein nachfolgendes Fahrzeug auffahren.
 - (2) Das Einsatzfahrzeug fährt bei rotem Licht in die Kreuzung ein.
 - (3) Andere Fahrzeuge fahren unmittelbar hinter dem Einsatzfahrzeug in die Kreuzung ein.
 - (4) Das Einsatzfahrzeug wird weiterhin stehen bleiben.
- Zusatzfrage: „Wie müssen Sie sich beim Herannahen eines Einsatzfahrzeuges verhalten?“
 - (1) Ich muss ohne Rücksicht auf Geschwindigkeitsbeschränkungen vor dem Einsatzfahrzeug herfahren.
 - (2) Ich mache dem Einsatzfahrzeug Platz, um unmittelbar dahinter nachfahren zu können.
 - (3) Ich beachte das Einsatzfahrzeug nicht.
 - (4) Ich mache dem Einsatzfahrzeug Platz.

Wird eine Hauptfrage falsch beantwortet, erhält man keine Zusatzfrage, somit werden weder Punkte für die Haupt- noch für die Zusatzfrage vergeben. Wird eine Hauptfrage richtig beantwortet und die Zusatzfrage falsch, dann werden dennoch die Punkte der Hauptfrage angerechnet.

In Großbritannien (WEU) sind die Mehrfach-Wahl-Aufgaben im Rahmen von „Fallbeispielen“ in einen größeren verkehrsbezogenen Zusammenhang eingebettet. Zu einem solchen Fallbeispiel werden insgesamt fünf Mehrfach-Wahl-Aufgaben gestellt:

- Fallbeispiel: „Sie entscheiden sich, einen Freund zu besuchen, der etwa 20 Meilen entfernt wohnt. Die Fahrt führt über verschiedene Straßenarten, einschließlich Landstraßen und Autobahnen. Sie waren bereits dort gewesen, sodass Sie annehmen, den Weg zu kennen. Sie haben auch ein Mobiltelefon dabei, sodass Sie nach dem Weg fragen können, falls Sie sich verirren. Während der Fahrt nehmen Sie den falschen Weg und müssen wenden. Anschließend rufen Sie den Freund an, um sicherzugehen, dass Sie noch immer in die richtige Richtung fahren.“
- Aufgabenstellung: Während Ihrer Anreise rufen Sie Ihren Freund an. Welches ist die sicherste Art, ein Mobiltelefon zu benutzen? (Bitte kennzeichnen Sie eine der Antworten):
 - Finden eines passenden Anhalteplatzes
 - Langsam fahren auf einer ruhigen Straße
 - Nutzen einer Freisprecheinrichtung ...

In Schweden werden Mehrfach-Wahl-Aufgaben auch im Zusammenhang mit Prüfungsanforderungen wie der Lokalisation von Situationsmerkmalen in Abbildungen oder dem Vergleich unterschiedlicher Verkehrssituationen verwendet.

Aufgabenvisualisierungen

Als ein weiterer Aspekt der Gestaltung von Mehrfach-Wahl-Aufgaben (bzw. auch zusätzlicher Aufgabenformate) ist die Darstellung von Verkehrssituationen und anderen verkehrsbezogenen Sachverhalten zu nennen. Diese kann allein mittels einer kurzen textlichen Beschreibung oder auch anhand zusätzlicher Abbildungen erfolgen. Wie aus dem zweiten Teil der Tabelle 20 hervorgeht, werden in nahezu allen Ländern für die visuelle Darstellung von Verkehrssituationen neben Kurztexten auch Grafiken und Fotografien verwendet. Dabei wird die Verkehrssituation meist aus der Perspektive des Bewerbers abgebildet (z. B. in Luxemburg, Deutschland, Dänemark, Frankreich). In einigen Ländern werden zusätzlich auch Darstellungen aus der Vogelperspektive verwendet (z. B. in Irland, Belgien, Bulgarien, Litauen). Im kanadischen Québec wird sogar ausschließlich die Vogelperspektive genutzt.

Mit dem Computer als Prüfmedium bietet sich die Möglichkeit, die für das Verkehrsgeschehen typi-

sche Dynamik von Verkehrssituationen in Form von „dynamischen (Fahr-)Szenarien“ darzustellen. Diese Möglichkeit wird – zumindest im Rahmen der Wissensprüfung⁵⁰ – derzeit offenbar nur in wenigen Ländern genutzt. In Frankreich beschränkt sich die animierte Darstellung von Verkehrsgegebenheiten auf die Abbildung von Ampeln und Fahrtrichtungsanzeigern. Im australischen Bundesstaat New South Wales werden im Rahmen des „Driver Qualification Test“ (s. Kapitel 3.3.1) Mehrfach-Wahl-Aufgaben dargeboten, die zur Darstellung von Verkehrssachverhalten entweder ausschließlich Kurztex-te, Texte in Kombination mit statischen Bildern oder Texte in Kombination mit dynamischen Szenarien beinhalten.

Prüfungsinhalte

In der EU-Führerscheinrichtlinie sind Mindestanforderungen an die Fahrerlaubnisprüfungen verankert. Diese beziehen sich für die „Prüfung der Kenntnisse“ von Fahrerlaubnisbewerbern auf die nachfolgenden – vereinfachend zusammengefassten – Bereiche von Prüfungsinhalten:

- Straßenverkehrsvorschriften (Verkehrszeichen, Vorfahrtsregeln, Geschwindigkeitsbegrenzungen);
- Vorschriften zu amtlichen Dokumenten;
- Verhalten und Aufmerksamkeit gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern;
- Gefahren im Zusammenhang mit besonders gefährdeten Personen im Straßenverkehr;
- Verhalten bei Unfällen;
- Auswirkungen von Emotionen, Müdigkeit, Alkohol, Drogen, Medikamenten auf Aufmerksamkeit und Fahrverhalten;
- Gefahren im Zusammenhang mit anderen Fahrzeugarten;
- Gefahren durch Witterungsbedingungen und Fahrbahnzustand;
- Sicherheit des Fahrzeugs, der Ladung und zu befördernder Personen;

- typische Mängel am Fahrzeug;
- umweltfreundliches Fahren.

Die in der EU-Führerscheinrichtlinie vorgegebenen Inhaltsbereiche sind recht allgemein formuliert, ihre inhaltliche Ausgestaltung mit Prüfungsaufgaben liegt im Ermessen der EU-Mitgliedstaaten. Unterschiede bestehen dabei vor allem bei der Anzahl der eingesetzten Prüfungsaufgaben und bei der Strukturierung der Aufgaben in Inhaltsbereiche. In den großen westeuropäischen Ländern stehen in Deutschland etwa 950 unterschiedliche Prüfungsaufgaben für die Klasse B zur Verfügung, in Frankreich sind es nur etwa 580, in Großbritannien 1.050 und in Spanien sogar 1.600 Aufgaben. Auch bei den Anrainerländern und den reformorientierten Ländern schwankt die Anzahl der Prüfungsaufgaben von Land zu Land stark. Sie reicht von 300 Aufgaben in Finnland (etwa 250 Aufgaben mit Bild und weitere 50 reine Textaufgaben) bis zu 1.600 Aufgaben in den Niederlanden. Systematische Gruppenunterschiede sind nicht erkennbar. Bei den GDL-Ländern stehen im australischen Bundesstaat Victoria etwa 320 Aufgaben und in der kanadischen Provinz Québec etwa 210 Prüfungsaufgaben zur Verfügung.

Die Prüfungsaufgaben sind in den einzelnen Ländern meist nach bestimmten Inhaltsbereichen kategorisiert. Diese Kategorisierung besitzt in einigen Ländern wie Deutschland oder Belgien einen direkten Bezug zu den vorgegebenen Inhaltsbereichen der EU-Führerscheinrichtlinie (s. o.). In Deutschland sind alle Prüfungsaufgaben im Amtlichen Fragenkatalog entweder dem klassenübergreifenden sog. „Grundstoff“ oder dem klassenspezifischen „Zusatzstoff“ zugeordnet. Inhaltlich werden die Prüfungsaufgaben zudem anhand der acht übergeordneten Bereiche „Gefahrenlehre“, „Verhalten im Straßenverkehr“, „Vorfahrt, Vorrang“, „Verkehrszeichen“, „Umweltschutz“, „Vorschriften über den Betrieb der Fahrzeuge“, „Technik“ sowie „Eignung und Befähigung von Kraftfahrern“ kategorisiert; diese Inhaltsbereiche sind meist noch weiter untergliedert. Zusätzlich wird für die Prüfungsaufgaben angegeben, auf welchen Inhaltsbereich der EU-Führerscheinrichtlinie sie sich beziehen. In Österreich wird ebenfalls zwischen klassenübergreifenden und klassenspezifischen Prüfungsaufgaben unterschieden. Die Prüfungsaufgaben zu den sog. „Allgemeinen Prüfungsinhalten“ werden anhand von 14 verschiedenen Inhaltsbereichen (u. a. „Verkehrszeichen“, „Fahrzeugtechnik“, „Kreuzungen“)

⁵⁰ Dynamische Darstellungen von Verkehrsabläufen stellen ein charakteristisches Gestaltungsmerkmal von Verkehrswahrnehmungstests dar und werden im Kapitel 3.3.3 erneut thematisiert.

kategorisiert. Bei den „Klassenspezifischen Fragen“ erfolgt eine Kategorisierung anhand von drei Inhaltsbereichen (u. a. „Für die Klasse B maßgebliche Rechtsvorschriften“). In Norwegen findet sich eine Kategorisierung mit neun Inhaltsbereichen (u. a. „Fahrzeug und Ladung“, „Mensch im Straßenverkehr“, „Straßenverkehrsregeln“) und in Schweden mit fünf Inhaltsbereichen (u. a. „Umwelt“, „Verkehrssicherheit“, „Verkehrsregeln“). In der kanadischen Provinz Québec werden die Prüfungsaufgaben nur anhand von vier Inhaltsbereichen unterschieden (u. a. „Fahrtechniken“, „Verhalten auf der Straße“). Es lässt sich also festhalten, dass es international – obwohl sich die für die motorisierte Verkehrsteilnahme notwendigen Wissensbestände von Land zu Land nur wenig unterscheiden dürften – offensichtlich keine ähnlichen inhaltlichen Kategoriensysteme bei den Prüfungsaufgaben gibt. Inwieweit die vorgefundenen Kategoriensysteme theoretisch und empirisch begründet oder lediglich historisch gewachsen sind, ließ sich im Rahmen der durchgeführten Recherchen nicht klären.

Rückmeldung des Prüfungsergebnisses

Im Kapitel 2.3.2 wurde bereits darauf hingewiesen, dass auch Prüfungssituationen als Lehr-Lernsituationen aufzufassen sind und dem Fahrerlaubnisbewerber einen Lerngewinn eintragen sollten. Um diesen Anspruch einzulösen, ist es erforderlich, dass der Bewerber eine qualifizierte Rückmeldung zu seiner Prüfungsleistung erhält und hieraus ohne Mühe seinen weiteren Lernbedarf ableiten kann. Neben einer bloßen Information darüber, ob die Wissensprüfung bestanden wurde oder nicht, muss eine solche anspruchsvolle Rückmeldung also auch Informationen zu den einzelnen bearbeiteten Aufgaben und zum Ergebnis ihrer Bearbeitung beinhalten. Die Rückmeldung kann dabei auf unterschiedlichen Wegen erfolgen. In vielen Ländern wird ein Prüfprotokoll bzw. ein Computerausdruck ausgehändigt, auf dem Informationen zum erzielten Ergebnis und zuweilen auch zu den zutage getretenen Wissensdefiziten vermerkt sind. In einigen Ländern wird das Prüfungsergebnis ausschließlich auf dem Bildschirm des Prüfungscomputers angezeigt (z. B. in Estland), oder es wird mündlich durch den Fahrerlaubnisprüfer bzw. die Aufsichtsperson mitgeteilt.

In der Tabelle 21 ist im ersten Teil dargestellt, welche Art von Informationen die Fahrerlaubnisbewerber nach dem Ablegen der Wissensprüfung – über die Mitteilung zum Bestehen bzw. Nichtbestehen

der Prüfung hinaus – erhalten. Aus der Tabelle lässt sich entnehmen, dass die Bewerber in der Mehrzahl der erfassten Länder nach der Prüfung einen Einblick in die richtig bzw. falsch beantworteten Prüfungsaufgaben bekommen. Bei den großen westeuropäischen Ländern erfolgt in Frankreich die Rückmeldung nur mit Bezug auf Themenbereiche, in denen Defizite erkennbar wurden, nicht jedoch zu den einzelnen Aufgaben. Eine solche ausschließlich auf Themenbereiche bezogene Rückmeldung findet sich in der Gruppe der reformorientierten Länder auch in den Niederlanden sowie in der Gruppe der GDL-Länder in den australischen Bundesstaaten New South Wales und Victoria. In den Niederlanden, wo eine aufgabenbezogene Begrenzung der Bearbeitungszeit besteht, beinhalten die bereichsbezogenen Rückmeldungen auch Aussagen darüber, ob zu spät, gar nicht oder falsch geantwortet wurde. Bei den Anrainerländern erhalten die Bewerber in Dänemark über die Information zum Bestehen bzw. Nichtbestehen der Wissensprüfung hinaus keine Rückmeldung. In Luxemburg wird auf dem Bildschirm angezeigt, ob die Prüfung bestanden wurde oder nicht; außerdem wird aufgeführt, in welchem Wissensgebiet wie viele Aufgaben richtig bearbeitet wurden, wie viele richtig bearbeitete Aufgaben pro Wissensgebiet für das Bestehen der Prüfung erforderlich sind und welche Punktzahl von welcher möglichen Höchstpunktzahl erreicht wurde. In Belgien haben die Bewerber die Möglichkeit, sich die falsch beantworteten Fragen mit den jeweils kenntlich gemachten richtigen Antworten am Bildschirm anzusehen.

Bestehensquoten

Im zweiten Teil der Tabelle 21 sind für die erfassten Länder die gerundeten Bestehensquoten für die Wissensprüfung angegeben. Der Tabelle lässt sich entnehmen, dass in der Mehrzahl aller dargestellten Länder etwa zwei Drittel bis drei Viertel der Fahrerlaubnisbewerber die Wissensprüfung im ersten Anlauf bestehen. Unter den großen westeuropäischen Ländern findet sich die niedrigste Bestehensquote mit 30 bis 45 Prozent in Spanien. Bei den Anrainerländern und den reformorientierten Ländern findet sich eine ähnlich geringe Bestehensquote in Belgien mit 59 Prozent, in den Niederlanden mit 50 Prozent, in Luxemburg mit 51 Prozent und in Norwegen mit 52 Prozent. Insgesamt gesehen liegt die Bestehensquote für die Wissensprüfung in der Gruppe der GDL-Länder und speziell im australischen Bundesstaat Victoria mit 90 Prozent am höchsten.

Land	Gruppe	Informationen bei Ergebnisrückmeldung				Bestehensquote
		Richtig beantwortete Aufgaben	Falsch beantwortete Aufgaben	Themenbereiche mit Defiziten	Gesamtpunktzahl	
D	WEU	X	X	X	X	~ 75 %
E	WEU	X	X	-	-	~ 30-45 %
GB	WEU	X	X	X	X	~ 72 %
I	WEU					
F	WEU/ANR	-	-	X	-	~ 69 %
B	ANR	-	X	-	-	~ 59 %
CH	ANR	X	X	-	X	~ 73 %
CZ	ANR	X	X	-	X	~ 70 %
DK	ANR	-	-	-	-	~ 76 %
L	ANR	-	X	X	X	~ 51 %
PL	ANR	-	-	-	X	~ 77 %
A	ANR/ROL	X	X	-	X	~ 75 %
NL	ANR/ROL	-	-	X	-	~ 50 %
FIN	ROL	X	X	-	X	~ 80 %
N	ROL	-	X	X	-	~ 52 %
S	ROL	-	X	X	X	~ 72 %
BG	-	X	X	-	X	~ 50 %
CY	-					
EST	-	X	X	-	X	~ 73 %
GR	-	X	X	-	X	~ 70 %
H	-	X	X	-	-	~ 65 %
HR	-	X	X	X	X	~ 68 %
IL	-					
IRL	-	-	-	X	-	~ 66 %
IS	-	X	X	-	-	~ 70 %
LT	-	X	X	-	X	~ 78 %
LV	-	-	X	-	-	~ 80 %
M	-					~ 75 %
P	-	-	X	-	-	~ 56 %
RO	-	X	X	-	X	~ 40-50 %
RUS	-					
SK	-	-	-	-	X	~ 80 %
SLO	-	X	X	X	X	~ 73 %
TR	-					~ 75 %
AUS/NSW	GDL	-	-	X	X	~ 65 %
AUS/QLD	GDL					
AUS/VIC	GDL	-	-	X	X	~ 90 %
CDN/NS	GDL					
CDN/ON	GDL	-	X	-	-	Wird nicht erfasst
CDN/QC	GDL	-	-	-	X	~ 75 %
NZ	GDL	X	X	-	X	
USA/CA	GDL					
USA/FL	GDL					
USA/NC	GDL					

(„X“ = Zutreffend; „-“ = Nicht zutreffend; „Grau unterlegte Zellen“ = Keine Informationen verfügbar; „(G)“ = Gewichtete Aufgabenbewertung; WEU = Große westeuropäische Länder; ANR = Anrainer Deutschlands; GDL = Länder mit GDL-System; ROL = Reformorientierte Länder)

Tab. 21: Wissensprüfung – Informationen bei Ergebnisrückmeldung und Bestehensquoten

Sofern die Wissensprüfung beim Erstversuch nicht bestanden wurde, muss sie im Rahmen eines Wiederholungsversuchs erneut abgelegt werden. Hierbei muss zwischen dem Erstversuch und dem Wiederholungsversuch oftmals eine bestimmte Zeitspanne liegen. Beispielsweise ist in Belgien eine Wiederholungsprüfung am nächsten Werktag möglich, während in Estland mindestens eine Woche vergehen muss und in Deutschland mindestens 14 Tage zwischen Erstversuch und Wiederholungsversuch liegen müssen.

Abschließend lässt sich festhalten, dass sich die Wissensprüfung in allen betrachteten Ländern als Prüfungsform findet. Die Prüfungsanforderungen unterscheiden sich jedoch offensichtlich von Land zu Land deutlich. Diese Unterschiede betreffen einerseits quantitative Aspekte, die sich in der stark differierenden Anzahl der zu bearbeitenden Aufgaben und in den unterschiedlichen Bewertungskriterien (z. B. unterschiedlicher Anteil für das Bestehen notwendiger richtig gelöster Aufgaben, unterschiedliche Gewichtung) zeigen. Andererseits unterscheiden sich die erfassten Länder aber auch im Hinblick auf die geprüften Prüfungsinhalte und ihre methodische Operationalisierung. Am stärksten fallen in diesem Zusammenhang die unterschiedliche Visualisierung (ohne Bilder, statische Bilder, dynamische Szenarien) bei den Aufgabendarbietungen und die in einigen Ländern praktizierte Zeitbegrenzung bei der Aufgabenbearbeitung ins Auge. Die Limitierung der Aufgabenbearbeitungszeit führt dazu, dass neben dem verkehrsbezogenen Wissen auch der sog. P-Faktor von THURSTONE (1944), also die Auffassungsschnelligkeit (speed of perception) der Bewerber, geprüft wird. Dieser Sachverhalt könnte – entsprechend den grundsätzlichen Unterschieden zwischen Power- bzw. Niveautests und Speedtests nach LIENERT und RAATZ (1998) – dazu führen, dass die Validität der unter Zeitdruck erbrachten Prüfungsergebnisse beeinträchtigt wird. Weiterhin ist der Prüfungserfolg bei zeitbegrenzten Aufgaben aufgrund der Schnelligkeitskomponente u. U. stärker vom Alter und von der Motivation der Bewerber abhängig als bei Aufgaben ohne Zeitlimit, was auch die Akzeptanz des Prüfungsverfahrens mindern könnte (BÖNNINGER & STURZBECHER, 2005). Im Kapitel 4 wird die Diskussion dieser Zusammenhänge noch einmal aufgegriffen.

Nicht zuletzt bestehen deutliche Länderunterschiede bei der Platzierung der Wissensprüfung im System der Fahranfängervorbereitung. So ist die Wissensprüfung in einigen Ländern sehr früh im Verlauf

des Prozesses der Fahranfängervorbereitung angeordnet und nimmt damit die Funktion eines „Eingangstests“ ein, mit dem die Wissensvoraussetzungen für das – nachfolgende und unmittelbar angeleitete – Fahrenlernen im Realverkehr überprüft werden sollen. In anderen Ländern ist der Zeitpunkt für die Teilnahme an der Wissensprüfung hingegen weniger verbindlich festgelegt, d. h., sie kann jederzeit vor dem Ablegen der Fahrprüfung erfolgen. Damit stellt sich für die Abschlussdiskussion der Befunde (s. Kapitel 4) die Frage, wie diese Platzierungsunterschiede die Steuerungsfunktion der Wissensprüfung beeinflussen.

3.3.3 Verkehrswahrnehmungstest

In der Mehrzahl der im Projekt berücksichtigten Länder werden Aspekte der Verkehrswahrnehmung und der Gefahrenerkennung ausschließlich im Rahmen einer Wissensprüfung und unter Verwendung der damit verbundenen Prüfungsmethoden erfasst (d. h. vorrangig mit Mehrfach-Wahl-Aufgaben, s. Kapitel 3.3.2). In einigen wenigen Ländern, und zwar in Großbritannien und den Niederlanden sowie in den australischen Bundesstaaten Queensland, New South Wales und Victoria, stellt hingegen ein Verkehrswahrnehmungstest (auch: „Hazard Perception Test“) zum Erfassen der Fähigkeit zur zeitnahen Verkehrswahrnehmung und Gefahrenerkennung eine eigene Prüfungsform (s. Kapitel 2.3.2) neben der Wissensprüfung dar. Bei dieser Prüfungsform wird vorrangig ein richtiges Reagieren bzw. eine richtige „Fahrenentscheidung“ bei der Darbietung eines Fahr Szenarios gefordert; dabei werden auch nichtverbale Rückmeldungen (z. B. die Reaktionszeit bis zur Vornahme einer Computereingabe) gemessen. Nachfolgend wird detailliert beschrieben, wie die Verkehrswahrnehmungstests in den genannten fünf Ländern methodisch gestaltet und in die nationalen Systeme der Fahranfängervorbereitung eingebunden sind.

Großbritannien (WEU)

In Großbritannien müssen Fahrerlaubnisbewerber unmittelbar im Anschluss an die Wissensprüfung, d. h. vor dem Ablegen der Fahrprüfung, einen Verkehrswahrnehmungstest („Hazard Perception Test“) ablegen. Dieser Test wurde bereits 2002 eingeführt und besteht aus 14 einminütigen Videosequenzen, in denen je eine Fahrt aus der Fahrerperspektive dargestellt wird. Sobald der Bewerber eine Gefahrensituation erkennt, muss er dies per

Mausklick anzeigen. In 13 Videosequenzen wird genau eine Gefahrensituation dargestellt; in einer weiteren muss hingegen eine zweite Gefahrensituation erkannt werden, wobei nicht bekannt gegeben wird, welches die betreffende Filmsequenz ist. Die Prüfungsleistung wird anhand der Reaktionsgeschwindigkeit des Bewerbers bewertet. Für jede zu erkennende Gefahr können bei einer entsprechend zeitnahen Reaktion maximal fünf Punkte erreicht werden. Die Bewertung erfolgt gewichtet und richtet sich danach, wie früh die Entwicklung eines gefährlichen Situationsverlaufs erkannt und darauf reagiert wird. Bezogen auf die insgesamt 15 zu erkennenden Gefahrensituationen (in den 14 Filmsequenzen) kann demnach ein Gesamtwert von 75 Punkten erreicht werden. Zum Bestehen des Verkehrswahrnehmungstests genügen 44 Punkte.

Niederlande (ANR/ROL)

Fahranfänger müssen – vor dem Ablegen der Fahrprüfung und dem Beginn des Selbstständigen Fahrens – im Rahmen einer computergestützten Prüfung zuerst einen Verkehrswahrnehmungstest (1. Prüfungsabschnitt zum Thema „Gefahrenerkennung“) und unmittelbar im Anschluss daran eine Wissensprüfung (2. Prüfungsabschnitt; s. Kapitel 3.3.2) ablegen. Um den ersten Prüfungsabschnitt zu bestehen, müssen wenigstens 12 von insgesamt 25 Prüfungsaufgaben richtig beantwortet werden. Bei der Aufgabendarbietung werden Fotos von Verkehrssituationen gezeigt; die Aufgabenstellung besteht darin zu entscheiden, was in der vorgegebenen Situation zu tun ist. Dazu werden dem Bewerber drei Antwortalternativen angeboten, von denen er eine auswählen soll:

- „Bremsen“ (d. h. das Fahrzeug verlangsamen oder sogar zum Stillstand bringen),
- „Gas-Wegnehmen“ (d. h. mentale und zeitliche Ressourcen für die Informationsbeschaffung und Informationsverarbeitung in der Verkehrssituation bereitstellen und Verhaltensbereitschaft herstellen) oder
- „Nichts tun“ (d. h. mit der gleichen Geschwindigkeit weiterfahren).

Die Verkehrssituationen sind jeweils aus der Fahrerperspektive (mit Informationen in den Spiegeln sowie mit Fahrtrichtungsanzeigern und Geschwindigkeitsanzeige) abgebildet. Es besteht eine aufgabenbezogene Begrenzung der Bearbeitungszeit von acht Sekunden pro Aufgabe.

Australien/Queensland (GDL)

Im australischen Bundesstaat Queensland ermöglicht das Bestehen des Verkehrswahrnehmungstests den Übergang von einer „P1-Licence“ zu einer „P2-Licence“; damit verbunden ist die Rücknahme von protektiven Regelungen für das Selbstständige Fahren (s. Kapitel 3.2.9). Der Verkehrswahrnehmungstest wird online abgelegt und soll erfassen, inwieweit ein Bewerber bestimmte Gefahrensituationen im Straßenverkehr antizipieren bzw. erkennen und auf diese reagieren kann. Die zu erkennenden Gefahrensituationen beziehen sich auf mögliche Kollisionen mit anderen Verkehrsteilnehmern (z. B. motorisierte Fahrzeuge, Fußgänger, Radfahrer), die vom Bewerber durch ein Verlangsamen seines Fahrzeugs oder eine Änderung der Fahrtrichtung vermieden werden sollen. Bei dieser Aufgabe werden reale Filmsequenzen dargeboten, zu denen jeweils mittels Mausclicks angezeigt werden muss, wo auf dem Bildschirm ein bestimmtes Merkmal der Verkehrssituation eine Handlung vom Fahranfänger verlangt. Es wird erfasst, ob die gefahrenrelevanten Situationsmerkmale als solche erkannt werden und wie schnell auf diese reagiert wird.

Australien/New South Wales (GDL)

Im australischen Bundesstaat New South Wales muss zunächst frühestens 12 Monate und spätestens 24 Monate nach dem Beginn des Selbstständigen Fahrens ein Verkehrswahrnehmungstest abgelegt werden; sein Bestehen zieht eine Verringerung der bestehenden protektiven Sonderregelungen für Fahranfänger nach sich. Ein zweiter Verkehrswahrnehmungstest muss 24 Monate später abgelegt werden (s. Kapitel 3.3.1) und führt zur Erteilung einer Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen. Mit den Verkehrswahrnehmungstests soll erfasst werden, inwieweit die Fahrerlaubnisbewerber potenziell gefährliche Situationen erkennen und darauf angemessen reagieren. Hierbei werden drei inhaltliche Anforderungen unterschieden: (1) das Einhalten des erforderlichen Sicherheitsabstandes zu anderen Fahrzeugen, (2) die Wahl von angemessenen Sicherheitsabständen beim Abbiegen, Kreuzen und Spurwechseln sowie (3) die Identifikation von Gefahren vor, hinter oder neben dem eigenen Fahrzeug. Den dargestellten realen Filmsequenzen von Verkehrs- und Gefahrensituationen liegen die fünf häufigsten Unfallarten von Fahranfängern zugrunde.

Der erste Verkehrswahrnehmungstest („Hazard Perception Test“) umfasst 15 Aufgaben mit 30-sekündigen Realvideos, in denen der Bewerber eine bestimmte Handlung am Touch-Screen anklicken muss, sobald er meint, sie sicher ausführen zu können. Vor jeder Filmsequenz erscheint auf dem Bildschirm eine Instruktion, in welcher die nachfolgende Verkehrssituation kurz beschrieben (z. B. „Sie fahren auf einer zweispurigen Straße mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 km/h und möchten weiter geradeaus fahren“) und vorgegeben wird, welches Verhalten nachfolgend gezeigt werden soll (z. B. „Berühren Sie den Bildschirm, wenn Sie verlangsamen würden“). In jeder Aufgabe muss eine Handlung angeklickt werden. Mögliche Handlungen sind „Verlangsamen“, „Überholen“ oder „Überqueren/Kreuzen“. In den Filmsequenzen sind für den Bewerber die Geschwindigkeit des eigenen Fahrzeugs sowie das Einschalten der Fahrtrichtungsanzeiger erkennbar. Der eigentlichen Prüfung gehen zwei Übungsaufgaben voraus, damit sich der Bewerber mit dem Prüfungsablauf vertraut machen kann. Vor dem Abspielen der Filmsequenzen wird jeweils für einige Sekunden ein statisches Anfangsbild eingeblendet. Nach dem Bearbeiten aller 15 Aufgaben wird auf dem Bildschirm angezeigt, ob die Prüfung bestanden wurde. Bei einer bestandenen Prüfung wird auch mitgeteilt, in welchen Bereichen die vorhandenen Fahrkompetenzen verbessert werden sollten; bei Nichtbestehen wird zurückgemeldet, in welchen Bereichen vor einer Prüfungswiederholung weitere Übung erforderlich ist. Die Bestehensquote für den ersten Verkehrswahrnehmungstest liegt bei etwa 85 Prozent.

Beim zweiten Verkehrswahrnehmungstest müssen die Bewerber ebenfalls durch Berühren des Bildschirms anzeigen, wann sie das Ausführen einer vorgegebenen Handlung (z. B. Abbiegen) für sicher halten. Anders als beim ersten Verkehrswahrnehmungstest („Hazard Perception Test“) muss in jeder Filmsequenz nicht genau einmal, sondern u. U. mehrmals angezeigt werden, wann eine bestimmte Handlung sicher ausgeführt werden kann. Es werden insgesamt zehn Filmsequenzen präsentiert, die jedoch länger sind als im ersten Verkehrswahrnehmungstest. Dieser zweite Verkehrswahrnehmungstest ist Bestandteil des „Driver Qualification Test“, der in einem ersten Prüfungsabschnitt auch eine traditionelle Wissensprüfung mit 15 Mehrfach-Wahl-Aufgaben beinhaltet (s. Kapitel 3.3.2). Die Bestehensquote des „Driver Qualification Test“ liegt bei etwa 67 Prozent.

Australien/Victoria (GDL)

Im australischen Bundesstaat Victoria müssen Fahrerlaubnisbewerber in der Supervidierten Lernphase vor dem Ablegen der Fahrprüfung an einem Verkehrswahrnehmungstest teilnehmen. Es werden insgesamt 28 Filmsequenzen gezeigt, in denen Verkehrssituationen aus der Fahrerperspektive dargestellt werden. Vor jeder Filmsequenz wird eine „auszuführende“ Fahraufgabe vorgegeben (Verlangsamen, Überholen, Wenden/Abbiegen oder Anfahren). Vom Bewerber wird gefordert zu entscheiden, wann er diese Fahraufgabe im Verlauf des Fahr Szenarios sicher ausführen kann. Vor jeder Filmsequenz wird zunächst verbal beschrieben, was in der nachfolgenden Situation zu sehen sein wird (z. B. „Sie fahren geradeaus“). Danach wird ein statisches Anfangsbild der Verkehrssituation aus der Fahrerperspektive angezeigt, aus dem anhand des Tachometers zu erkennen ist, mit welcher Geschwindigkeit sich das Fahrzeug bewegt. Im Verlauf der Filmsequenz muss der Bewerber das Ausführen der vorgegebenen Fahraufgabe mittels Mausclicks anzeigen, sofern er den Zeitpunkt dafür im Sinne der Verkehrssicherheit für geeignet hält.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der Verkehrswahrnehmungstest in den insgesamt betrachteten 44 Ländern eine nur wenig verbreitete Prüfungsform darstellt. Dort, wo er sich als Vorbereitungselement in der Fahranfängervorbereitung findet, besteht er zusätzlich zur Wissensprüfung und zur Fahrprüfung. Damit erweitert er das Spektrum an Prüfungsformen innerhalb des jeweiligen Systems und eröffnet eine zusätzliche Selektions- und Steuerungsmöglichkeit. Hinsichtlich der Platzierung im Prozess der Fahranfängervorbereitung ist zu erkennen, dass der Verkehrswahrnehmungstest meist nach einer längeren Phase des fahrpraktischen Übens absolviert werden muss, wobei er in einigen GDL-Ländern erst nach dem Beginn des Selbstständigen Fahrens abzulegen ist.

Die dargestellten fünf Beispiele zeigen, dass sich die in den verschiedenen Ländern eingesetzten Verkehrswahrnehmungstests hinsichtlich ihrer methodischen Gestaltung und speziell bezüglich der Verwendung von Instruktionsformaten (z. B. Videosequenzen, virtuelle Verkehrsszenarien) und Antwortformaten (z. B. Mausclick bei Gefahrenhinweis, Auswahl einer Handlungsentscheidung) deutlich unterscheiden. Damit werden auch jeweils unterschiedliche Anforderungen an die Fahrerlaubnisbewerber gestellt. Diese Anforderungen gehen aber in

jedem Fall über die Anforderungen bei traditionellen Wissensprüfungen, die deklaratives (Fakten-)Wissen erfassen, deutlich hinaus: Mit den Verkehrswahrnehmungstests wird zusätzlich implizites (Handlungs-)Wissen im Hinblick auf beim Fahren durchzuführende Handlungen in realitätsähnlichen Verkehrssituationen geprüft, also beispielsweise Fähigkeiten zur Identifikation von sicherheitsrelevanten Gefahrenreizen, zur Interpretation von Verkehrssituationen (z. B. gezielte Informationssuche unter Zeitbegrenzung) oder zur Klärung, Abwägung und Entscheidung von Handlungsmöglichkeiten. Damit wird eine Lücke bei der Prüfung unterschiedlicher Fahrkompetenzkomponenten geschlossen. Die methodischen Chancen von Verkehrswahrnehmungstests zur Prüfung der Verkehrswahrnehmung sowie insbesondere der Gefahrenerkennung und Gefahrenabwehr erscheinen offensichtlich; wir kommen im Kapitel 4 wieder darauf zurück.

3.3.4 Lernstandseinschätzungen

Lernstandseinschätzungen dienen ganz allgemein der Erfassung und Rückmeldung eines erreichten Lernstands (s. Kapitel 2.3.2). Anders als unterrichtsimmanente informelle Lernstandseinschätzungen, wie sie beispielsweise als Kontrollen des verkehrsbezogenen Wissens im Theorieunterricht oder als Fahrübungen mit Nachbesprechung in der Fahrpraktischen Ausbildung erfolgen, besitzen formale Lernstandseinschätzungen in einigen Ländern auch einen ausgeprägten prüfungsähnlichen bzw. prüfungsvorbereitenden Charakter. Solche Lernstandseinschätzungen, bei denen die Funktion als Prüfungsform im Vordergrund steht, beziehen sich hinsichtlich der zu bewältigenden Anforderungen und der Rückmeldungen an die Fahranfänger auf das Erreichen von relativ komplexen Lernzielen. Vergleichbar mit anderen Prüfungsformen kann das erfolgreiche Absolvieren derartiger formaler Lernstandseinschätzungen auch als Voraussetzung für das weitere Voranschreiten im Lernprozess bzw. für den Erwerb weiterer Fahrerlaubnisrechte in das System der Fahranfängervorbereitung eingebunden sein. Im Folgenden sollen unterschiedliche methodische Formen von „Lernstandseinschätzungen“ vorgestellt werden, die vorrangig einen Prüfungscharakter aufweisen bzw. als Prüfungsformen verbindlich im System der Fahranfängervorbereitung verankert sind.

In Ländern, in denen eine formale Fahrschul Ausbildung vorgeschrieben ist, erfolgt in Vorbereitung auf

die abzulegenden Prüfungen in der Regel auch eine Feststellung, ob der zum Bestehen der Prüfungen erforderliche Lernstand erreicht ist. So schreibt in Deutschland die Fahrschulerausbildungsordnung (§ 6 Absatz 1) vor, dass der Fahrlehrer die theoretische und die praktische Ausbildung erst abschließen darf, wenn der Bewerber den Unterricht im gesetzlich vorgeschriebenen Umfang absolviert hat und der Fahrlehrer überzeugt ist, dass die Ausbildungsziele erreicht sind. Diese verbindliche Vorgabe zur Durchführung von Lernstandseinschätzungen beinhaltet jedoch keine Festlegungen bezüglich einer bestimmten Methode zur Lernstandseinschätzung oder hinsichtlich des gewünschten Lernstandniveaus.

In einigen Ländern muss vor der Anmeldung zur Wissensprüfung und zur Fahrprüfung jeweils eine fahrschulinterne „Vorprüfung“ zur Lernstandseinschätzung abgelegt werden. Der hierbei zu erbringende Nachweis über ein bestimmtes Fahrkompetenzniveau stellt somit eine Voraussetzung für die eigentliche Prüfungsteilnahme dar. So werden beispielsweise in Estland nach Abschluss der Fahrschul Ausbildung zunächst in der Fahrschule eine Wissensprüfung und eine Fahrprüfung durchgeführt; erst danach folgen die Wissensprüfung und die Fahrprüfung bei der estnischen Prüfungsorganisation („Estonian Road Administration“). Auch in Lettland werden im Verlauf der Fahrschul Ausbildung interne Prüfungen durchgeführt, die Prüfungsanzahl liegt dabei im Ermessen der Fahrschule. In der Regel legen Fahrschüler drei interne Prüfungen ab.

In Polen bestehen die fahrschulinternen Vorprüfungen aus einem theoretischen und einem praktischen Teil, der jeweils abgelegt werden kann, wenn die vorgeschriebene Mindeststundenzahl der Fahrschul Ausbildung absolviert wurde. Die internen Prüfungen werden von einem durch den Fahrschulleiter beauftragten Fahrlehrer bzw. Instruktor durchgeführt. Die Prüfungsinhalte, die Anzahl und Art der Prüfungsaufgaben, die Prüfungsbewertung und die Prüfungsdauer entsprechen jeweils den Vorgaben bei den späteren regulären staatlichen Prüfungen. Das Bestehen des fahrschulinternen theoretischen Prüfungsteils ist die Voraussetzung für das Ablegen des fahrschulinternen praktischen Prüfungsteils. Während der internen praktischen Prüfung werden alle Anforderungen und Bedingungen der regulären Fahrprüfung simuliert, jedoch wird die Prüfungssimulation nicht abgebrochen, unabhängig davon, wie viele Fehler ein Fahrschüler macht. Über den Prüfungsverlauf wird vom prüfenden Fahrlehrer ein

Protokoll erstellt, in dem alle vom Fahrschüler gemachten Fehler aufgeführt werden. Zur Dokumentation dient das Prüfprotokoll, das auch bei der späteren Fahrprüfung zur Anwendung kommt. Das Protokoll wird dem Fahrschüler ausgehändigt, die erfassten Fehler werden am Prüfungsende besprochen. Sofern die interne Fahrprüfung als „Nicht bestanden“ bewertet wird, verständigen sich der Fahrlehrer und der Fahrschüler über weiteren Unterricht zum Abbau der festgestellten Kompetenzdefizite.

Auch in Slowenien wird die Teilnahme am obligatorischen Theorieunterricht mit dem Ablegen einer obligatorischen fahrschulinternen theoretischen Prüfung abgeschlossen. Wie in der späteren Wissensprüfung gilt als Kriterium für das Bestehen dieser Prüfung, dass mindestens 90 Prozent der Aufgaben richtig beantwortet werden müssen. Am Ende der Fahrpraktischen Ausbildung erfolgt eine obligatorische fahrschulinterne Fahrprüfung. Erst wenn diese bestanden wurde, kann die eigentliche Fahrprüfung abgelegt werden; bei Nichtbestehen müssen weitere Fahrstunden absolviert werden.

In Ungarn müssen Fahranfänger insgesamt mindestens 29 Stunden Fahrpraktische Ausbildung in einer Fahrschule absolvieren, bevor sie die Fahrprüfung ablegen dürfen. Von den obligatorischen Unterrichtseinheiten bei einem professionellen Fahrlehrer werden zunächst 9 Stunden auf einem Übungsgelände absolviert, in denen das Ausführen von Grundfahraufgaben erlernt wird. Bevor die weiteren Unterrichtseinheiten im Realverkehr absolviert werden können, muss zunächst eine „Lernstandseinschätzung“ bezüglich dieser Grundfahraufgaben erfolgen.

In den Niederlanden haben Fahrerlaubnisbewerber die Möglichkeit, an einer „Probeprüfung“ teilzunehmen, dem so genannten „Learner Interim Test“ („Tussentijdse toets“). Dabei werden sie vor dieselben Prüfungsanforderungen gestellt wie in der späteren regulären Fahrprüfung. Diese Lernstandseinschätzung soll nach den Empfehlungen der niederländischen Prüforganisation CBR („Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen“) stattfinden, nachdem der Fahrschüler etwa zwei Drittel seiner Fahrpraktischen Ausbildung absolviert hat. Sie soll sowohl dem Fahrlehrer als auch dem Fahrschüler als Grundlage für die Identifizierung von Bereichen dienen, in denen weiterer Lern- und Übungsbedarf besteht. Eine Besonderheit besteht in der organisatorischen Verbindung dieser Probeprüfung zur späteren Fahrprüfung: Die Probeprüfung wird nicht

vom Fahrlehrer, sondern von einem Prüfer der Prüforganisation CBR abgenommen und nach denselben Prüfungsstandards (Prüfungsinhalte, Prüfungsdauer, Beobachtungskategorien sowie Bewertungs- und Entscheidungskriterien) durchgeführt, die auch in der regulären Fahrprüfung gelten. Durch die Teilnahme soll dem Fahrschüler die Möglichkeit gegeben werden, sich mit den Prüfungsanforderungen und der Prüfungssituation vertraut zu machen und dadurch mögliche Prüfungsängste zu verringern. Der teilnehmende Prüfer kann auf Wunsch des Fahrschülers auch die abschließende Fahrprüfung abnehmen. Als weiterer Anreiz für die Teilnahme ist zu nennen, dass die Grundfahraufgaben, sofern sie erfolgreich absolviert wurden, in der abschließenden regulären Fahrprüfung nicht erneut durchgeführt werden müssen. Die Teilnahme an der Probeprüfung ist freiwillig. Der Teilnahmezeitpunkt wird zwischen Fahrlehrer und Fahrschüler abgestimmt; allerdings wird vorausgesetzt, dass die Wissensprüfung bereits erfolgreich abgelegt wurde. In den Niederlanden legen etwa 40 Prozent der Fahrerlaubnisbewerber vor der Fahrprüfung eine solche „Probeprüfung“ ab.

In Island ist die Teilnahme an einer Lernstandseinschätzung vorgeschrieben. Sie findet jedoch erst statt, nachdem die Wissensprüfung und die Fahrprüfung abgelegt wurden und der Fahranfänger bereits eine gewisse Zeit selbstständig gefahren ist. So muss jeder Fahranfänger, der im Besitz einer Fahrerlaubnis auf Probe ist, zur Erteilung einer Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen an einer „Evaluationsfahrstunde“ teilnehmen, in welcher durch einen entsprechend qualifizierten Fahrlehrer eingeschätzt wird, inwieweit die Selbsteinschätzungen des Fahranfängers bezüglich seiner verkehrssicheren Fahrweise mit seiner tatsächlichen Fahrkompetenz übereinstimmen. Hierzu wird eine etwa 30-minütige Fahrt im Realverkehr durchgeführt, in deren Anschluss ein Auswertungsgespräch zwischen Fahranfänger und Fahrlehrer erfolgt. In diesem Gespräch werden die vor Beginn der Fahrt vorgenommenen Selbsteinschätzungen des Fahranfängers mit den Beobachtungen des Fahrlehrers während der Fahrt verglichen, um dem Fahranfänger so zu einem realistischen und ausgewogenen Eindruck von seiner Fahrkompetenz zu verhelfen. Das Ablegen der Evaluationsfahrstunde kann frühestens 12 Monate nach Beginn des Selbstständigen Fahrens erfolgen und ist nur möglich, wenn der Fahranfänger in den vergangenen 12 Monaten keine Verkehrsverstöße begangen hat.

In Norwegen ist im verbindlichen Ausbildungscurriculum die Teilnahme an insgesamt zwei Lernstandseinschätzungen in Form von „Evaluations- und Anleitungsstunden“ in Begleitung eines Fahrlehrers vorgeschrieben. Diese bestehen jeweils aus einer 45-minütigen Fahrt im Realverkehr und einem Gespräch. Sie dienen sowohl dem Fahrlehrer als auch dem Fahranfänger dazu, das Erreichen der im Curriculum (s. Kapitel 3.2.5) verankerten Lernziele der Stufe 2 bzw. 3 abschließend einzuschätzen. Durch die Gespräche sollen beim Fahranfänger die Selbsteinsicht und die Fähigkeit, individuelle Stärken und Schwächen bei der Fahrkompetenz zu erkennen, gefördert werden. Bei der Lernstandseinschätzung nach der Stufe 2 sollen Fahrlehrer und Fahrschüler gemeinsam auswerten, ob der Fahranfänger über die erforderlichen Fertigkeiten zur Fahrzeugbedienung in verkehrsarmer Umgebung verfügt. Solche grundlegenden Fahrfertigkeiten werden vorausgesetzt, um die Kooperation mit anderen Verkehrsteilnehmern in komplexeren Verkehrssituationen in der Stufe 3 mit der hierzu erforderlichen Aufmerksamkeit zu erlernen. Bei der Lernstandseinschätzung am Ende der Stufe 3 wird ausgewertet, ob der Fahranfänger im Stande ist, ein Fahrzeug frei, sicher und selbstständig in unterschiedlichen Verkehrssituationen zu führen. Hierzu wird ebenfalls eine 45-minütige Fahrt im Realverkehr durchgeführt; anschließend wird ein Evaluations- und Anleitungsgespräch geführt. Die beschriebenen Lernstandseinschätzungen stellen einen verbindlich vorgegebenen Bestandteil des Curriculums dar und müssen von jedem Fahranfänger absolviert werden, ganz gleich, ob er ausschließlich mit einem professionellen Fahrlehrer lernt oder den fahrpraktischen Erfahrungsaufbau zusätzlich in Begleitung eines Laien vertieft.

Ähnliche Lernstandseinschätzungen, bei denen in Anwesenheit eines Fahrlehrers Fahrten im Realverkehr mit anschließenden Auswertungsgesprächen durchgeführt werden, finden sich auch in Österreich und Frankreich beim Begleiteten Fahrenlernen (s. Kapitel 3.2.7), jedoch richten sie sich dort nur an jene Fahranfänger, die das entsprechende Ausbildungsmodell (s. Kapitel 3.2.1) gewählt haben.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass formale Lernstandseinschätzungen mit einem gewissen Prüfungscharakter und einer klaren Steuerungsfunktion im System der Fahranfängervorbereitung im internationalen Maßstab (noch) relativ wenig verbreitet sind. Man findet sie ausschließlich in Län-

dern, in denen eine formale Fahrschulausbildung vorgeschrieben oder üblich ist. Sie treten vor allem in zwei methodischen Formen auf: als „Probeprüfung“ bzw. Simulation der regulären Fahrerlaubnisprüfungen oder als „Evaluationsfahrstunde“.

Probeprüfungen erfolgen meist am Ende von Ausbildungsabschnitten der Fahrschulausbildung und dienen der Vorbereitung auf die regulären Fahrerlaubnisprüfungen. In einzelnen Ländern stellen sie sogar eine rechtlich vorgeschriebene Voraussetzung für das Ablegen der regulären Prüfungen dar. Durchgeführt werden Probeprüfungen meist von Fahrlehrern; in Einzelfällen (z. B. in den Niederlanden) auch von Fahrerlaubnisprüfern der Prüforganisation.

„Evaluationsfahrstunden“ sind im Vergleich mit Probeprüfungen keine Simulation von Prüfungsformen, sondern – neben der klassischen Wissensprüfung und Fahrprüfung – eine zusätzliche eigenständige Prüfungsform im System der Fahranfängervorbereitung. Sie erfolgen nach der basalen Fahrpraktischen Ausbildung und stellen dann im Rahmen des Begleiteten Fahrenlernens oder des Selbstständigen Fahrpraxiserwerbs unter protektiven Regelungen eine ergänzende Möglichkeit dar, den fortgeschrittenen Fahrkompetenzerwerb zu steuern und zu fördern. Diese Wirkung kann erhöht werden, wenn die Evaluationsfahrstunden rechtlich vorgeschrieben und darüber hinaus mit der Erweiterung von Fahrerlaubnisrechten verbunden sind.

3.3.5 Fahrprüfung

Im Rahmen der Prüfungsform „Fahrprüfung“ (s. Kapitel 2.3.2) soll der Fahrerlaubnisbewerber ein bestimmtes Fahrkompetenzniveau durch das Bedienen, Führen und Navigieren eines Fahrzeugs im Realverkehr im Sinne einer „Arbeitsprobe“ nachweisen. Die Prüfungsanforderungen können dabei mehr oder minder verbindlich und strukturiert durch Anforderungsstandards vorgegeben werden, die sich in der Regel auf Klassen von Verkehrssituationen (z. B. teilstandardisierte Fahraufgaben und Grundfahraufgaben) und bzw. oder auf gewünschte Fahrverhaltensmuster (z. B. im Hinblick auf die Fahrzeugbedienung, Verkehrsbeobachtung, Geschwindigkeitsregulation, Fahrzeugpositionierung, Kommunikation und umweltschonende Fahrweise) beziehen. Die Bewältigung der Fahraufgaben und die Erfüllung der Fahrverhaltensanforderungen werden von einem professionellen Fahrerlaubnisprüfer – eine testpsychologisch begründete Prü-

fungstechnologie vorausgesetzt – mittels einer systematischen Verhaltensbeobachtung sowie gestützt auf Beobachtungs- und Bewertungskriterien erfasst und bewertet. Die Entscheidung über das Bestehen der Fahrprüfung wird vom Fahrerlaubnisprüfer im Rahmen eines mehr oder minder kriteriengeleiteten Beurteilungsprozesses und anhand einer hinsichtlich der Prüfungsbedingungen und Bewerberleistungen mehr oder weniger adaptiven Prüfstrategie herbeigeführt (STURZBECHER, BÖNNINGER & RÜDEL, 2010).

Den dargestellten Anforderungen an eine anspruchsvolle Prüfungsmethodik bei der Fahrprüfung kann man auf unterschiedliche Weise genügen. Daher soll nun für die im vorliegenden Projekt erfassten 44 Länder und die verschiedenen Ländergruppen in den folgenden Abschnitten dargestellt werden,

- unter welchen Rahmenbedingungen (Prüfungsbeteiligte, Prüfungsdauer, Prüforter etc.) die Fahrprüfung stattfindet,
- wie die Fahrprüfung hinsichtlich ihrer Prüfungsinhalte ausgestaltet wird,
- welche methodischen Standards für das Beobachten, Bewerten und Entscheiden des Fahrerlaubnisprüfers im Hinblick auf die gezeigten Prüfungsleistungen der Bewerber bestehen,
- welche Rückmeldungen Bewerber bezüglich ihrer Prüfungsleistungen erhalten,
- wie hoch die Bestehensquoten für die Fahrprüfung ausfallen und nicht zuletzt
- wie die Fahrprüfung zeitlich im Prozess des Fahrkompetenzerwerbs der Fahrerlaubnisbewerber bzw. in den nationalen Systemen der Fahranfängervorbereitung platziert wird.

Der letztgenannte Darstellungsaspekt – der Zeitpunkt der Fahrprüfung beim Fahrenlernen – besitzt eine besondere Bedeutung dafür, auf welche Art und wie wirksam die Fahrprüfung ihre Steuerungsfunktion im Rahmen der Fahranfängervorbereitung erfüllen kann: Nur wenn sie nach einem substantiellen Fahrerfahrungsaufbau platziert ist, kann sie den Expertiseerwerb fördern.

Rahmenbedingungen der Prüfungsdurchführung

Die grundlegende Aufgabe des Fahrerlaubnisprüfers besteht darin, eine Prüfungsentscheidung zu

treffen, die sich auf die fachgerechte Bewertung des vom Fahranfänger gezeigten Verhaltens stützt. Für die hierzu erforderlichen Verhaltensbeobachtungen, die im Prüfungsfahrzeug und seiner Umgebung vorgenommen werden, bestehen in den betrachteten Ländern unterschiedliche Rahmenbedingungen. Diese lassen sich anhand der im Prüfungsfahrzeug anwesenden Personen und der Sitzposition des Fahrerlaubnisprüfers sowie anhand der Prüfungsdauer und der Orte der Prüfungsdurchführung beschreiben.

Prüfungsbeteiligte

Der Tabelle 22 ist im ersten Teil zu entnehmen, dass neben dem Bewerber und dem Fahrerlaubnisprüfer in vielen Ländern auch der Fahrlehrer während der Fahrprüfung im Prüfungsfahrzeug anwesend ist. In den großen westeuropäischen Ländern ist die Fahrlehreranwesenheit in Deutschland, Frankreich und Spanien verpflichtend vorgeschrieben; in Großbritannien hingegen ist sie optional. Bei den Anrainerländern müssen Fahrlehrer in Belgien, Tschechien, Luxemburg und Österreich bei der Fahrprüfung anwesend sein. In den reformorientierten Ländern ist die Fahrlehreranwesenheit hingegen überwiegend wahlweise möglich. Ein Verbot für die Anwesenheit des Fahrlehrers besteht in keiner der bisher genannten Ländergruppen, jedoch vergleichsweise häufig in der Gruppe der GDL-Länder. Länderübergreifend betrachtet lässt sich somit festhalten, dass Fahrlehrer – sei es optional oder obligatorisch – in der überwiegenden Zahl der Länder an der Fahrprüfung teilnehmen, während ein Teilnahmeverbot nur in wenigen Ländern besteht.

Sofern während der Fahrprüfung ein Fahrlehrer anwesend ist, ergeben sich hierdurch verschiedene Möglichkeiten der Platzierung des Fahrerlaubnisprüfers im Prüfungsfahrzeug: Befindet sich der Fahrlehrer auf dem Beifahrersitz, so kann er – wie in der vorherigen Ausbildungssituation – in die Fahrzeugführung eingreifen, um eine Gefährdung der Fahrzeuginsassen oder anderer Verkehrsteilnehmer zu verhindern. Entsprechend ist der Fahrerlaubnisprüfer von dieser Aufgabe entlastet und kann seine Aufmerksamkeit stärker auf die Vorgabe der zu bewältigenden Prüfungsanforderungen sowie auf die Beobachtung, Bewertung und Dokumentation des Fahrverhaltens des Bewerbers fokussieren. Ebenso kann sich auch der Fahrerlaubnisprüfer – ungeachtet der Anwesenheit eines Fahrlehrers – während der Fahrprüfung auf dem

Land	Gruppe	Fahrlehreranwesenheit			Fahrprüferposition		Prüfungsdauer		Prüferte		
		Verboten	Obligato- risch	Optional	Beifahrer- sitz	Rückbank	Gesamte- Prüfung (Minuten)	Prüfungs- fahrt (Minuten)	Standard- strecken	Flexible Strecken	Übungs- platz
D	WEU	-	X	-	-	X	45	25	-	X	-
E	WEU	-	X	-	-	X	25	20	-	X	-
GB	WEU	-	-	X	X	-	50	38-40	X	-	-
I	WEU						30	25			
F	WEU/ANR	-	X	-	X	-	35	25	-	X	-
B	ANR	-	X	-	-	X	40	25	X	-	-
CH	ANR	-	-	X	X	-	60	50	X	-	X
CZ	ANR	-	X	-	-	X	30	30	-	X	X
DK	ANR	-	-	X	X	-	45	25	-	X	-
L	ANR	-	X	-	-	X	40	30	-	X	X
PL	ANR	-	-	X	X	-		40	-	X	X
A	ANR/ROL	-	X	-	-	X	40	25	-	X	X
NL	ANR/ROL	-	-	X	X	-	55	35	-	X	-
FIN	ROL	-	-	X	X	-	45	30	-	X	-
N	ROL	-	-	X	X	-	65-75	60	X	-	-
S	ROL	-	-	X	X	-	45	25	-	X	-
BG	-	-	X	-	X	-		25			-
CY	-						35				
EST	-	-	-	X	X	(X) ¹	60	45	-	X	-
GR	-	-	X	-	-	X	35	25	-	X	-
H	-	-	X	-	-	X	70	40	X	-	X
HR	-	-	X	-	-	X	45	30	-	X	X
IL	-	-	-	X	X	-	30		-	X	
IRL	-	X	-	-	X	-	50	30	X	-	-
IS	-	X	-	-	X	-	45	35	X	-	-
LT	-	X	-	-	X	-	-	25	X	-	X
LV	-	X	-	-	X	-	45	25	-	X	X
M	-	-	-	X	X	-	40	25			-
P	-	-	X	-	X	-	30	20	X	-	-
RO	-	X	-	-	X	-	25	25	X	-	-
RUS	-			X	-	X	40	20	X	-	X
SK	-	-	X	-	-	X	20	-	-	X	-
SLO	-	-	X	-	-	X	50	-	-	X	-
TR	-								-	-	X
AUS/NSW	GDL	X	-	-	X	-	45	-	X	-	-
AUS/QLD	GDL							35			
AUS/VIC	GDL	-	-	X	-	X	50	30	X	-	-
CDN/NS	GDL										X
CDN/ON	GDL	X	-	-	X	-	-	20 30 ²	X	-	-
CDN/QC	GDL	X	-	-	X	-	45	-	X	-	-
NZ	GDL	-	-	X	X	-	-	30 45 ³	X	X ⁴	-
USA/CA	GDL	X	-	-				20			
USA/FL	GDL										
USA/NC	GDL										

(„X“ = Zutreffend; „-“ = Nicht zutreffend; „Grau unterlegte Zellen“ = Keine Informationen verfügbar; WEU = Große westeuropäische Länder; ANR = Anrainer Deutschlands; GDL = Länder mit GDL-System; ROL = Reformorientierte Länder)

Zusatzkommentare: ¹ Nur bei Anwesenheit des Fahrlehrers; ² Es werden zwei Fahrprüfungen durchgeführt (s. Kapitel 3.3.1): Für den „G1-Road-Test“ sind 20 Minuten vorgeschrieben, für den „G2-Road-Test“ 30 Minuten. ³ Es werden zwei Fahrprüfungen durchgeführt (s. Kapitel 3.3.1): Im „Restricted Licence Test“ dauert die Prüfungsfahrt 30 Minuten, im „Full Licence Test“ 45 Minuten. ⁴ Der „Restricted Licence Test“ erfolgt auf Standardstrecken, der „Full Licence Test“ auf flexiblen Strecken.

Tab. 22: Fahrprüfung – Prüfungsbeteiligte, Prüfungsdauer und Prüferte

Beifahrersitz befinden und die verkehrssichere Fahrzeugführung verantworten. Dies schränkt natürlich seine Ressourcen für die Planung und Vorgabe der Prüfungsanforderungen sowie die fahrtbegleitende Bewertung und Dokumentation der Prüfungsleistungen des Bewerbers ein. Die unterschiedlichen Möglichkeiten der Positionierung des Fahrerlaubnisprüfers im Prüfungsfahrzeug sind im zweiten Teil der Tabelle 22 dargestellt.

Wie der Tabelle zu entnehmen ist, sitzt in der Gruppe der großen westeuropäischen Länder der Fahrerlaubnisprüfer in Deutschland und Spanien auf der Rückbank, in Frankreich und Großbritannien hingegen auf dem Beifahrersitz. In den Anrainerländern befindet sich der Fahrerlaubnisprüfer in der Schweiz, in Dänemark und in Polen auf dem Beifahrersitz, während sich der Fahrlehrer, dessen Anwesenheit optional ist, auf der Rückbank platziert. In Belgien, Tschechien, Luxemburg und Österreich beobachtet der Fahrerlaubnisprüfer den Prüfungsverlauf immer von der Rückbank aus, während sich der Fahrlehrer auf dem Beifahrersitz befindet. In den reformorientierten Ländern ist der Fahrerlaubnisprüfer immer auf dem Beifahrersitz platziert, während der Fahrlehrer optional auf dem Rücksitz an der Fahrprüfung teilnimmt. In der Gruppe der GDL-Länder befindet sich der Fahrerlaubnisprüfer in den kanadischen Provinzen Ontario und Québec sowie im australischen Bundesstaat New South Wales auf dem Beifahrersitz; die Anwesenheit eines Fahrlehrers ist verboten. Im australischen Bundesstaat Victoria nimmt der Fahrerlaubnisprüfer hingegen immer auf der Rückbank Platz, während die Anwesenheit eines Fahrlehrers auf dem Beifahrersitz nur gestattet ist, sofern es sich um ein Ausbildungsfahrzeug mit Doppelbedienung handelt.

Insgesamt gesehen ist in der Tabelle 22 zu erkennen, dass in jenen Ländern, in denen die Fahrlehreranwesenheit vorgeschrieben ist, der Fahrerlaubnisprüfer meist auf der Rückbank Platz nimmt. In Estland, wo die Fahrlehreranwesenheit optional ist, nimmt der Fahrerlaubnisprüfer den Beifahrersitz nur dann ein, wenn kein Fahrlehrer anwesend ist – bei Anwesenheit eines Fahrlehrers sitzt er auf der Rückbank. In Ungarn ist die Fahrlehreranwesenheit obligatorisch; hier gibt der Fahrlehrer auf dem Beifahrersitz dem Bewerber die zu befahrende Strecke vor. Die Planung der Prüfstrecke erfolgt allerdings durch den Fahrerlaubnisprüfer und wird vor Beginn der Prüfung mit dem Fahrlehrer besprochen.

Neben den genannten Prüfungsbeteiligten (Fahrlehrer, Fahrerlaubnisprüfer und Bewerber) können noch weitere Personen im Prüfungsfahrzeug anwesend sein. So besteht in Deutschland die Regelung, dass durch die Mitnahme eines weiteren zu prüfenden Fahrerlaubnisbewerbers eine sofortige Anschlussprüfung ermöglicht werden kann. Eine solche Kombination von zwei Fahrprüfungen setzt das Einverständnis aller Beteiligten voraus. Auch können im Rahmen von qualitätssichernden Maßnahmen (s. Kapitel 3.4.5) weitere Personen anwesend sein, um die Prüfungsdurchführung und das Prüfverhalten des Fahrerlaubnisprüfers zu evaluieren. Während in nahezu allen dargestellten Ländern die Fahrprüfung regulär nur von einem Fahrerlaubnisprüfer abgenommen wird und die Anwesenheit eines zweiten Fahrerlaubnisprüfers nur zum Zweck der Qualitätssicherung erfolgt, sind in Griechenland hingegen immer zwei Fahrerlaubnisprüfer während der Prüfungsfahrt anwesend.

Prüfungsdauer

Die Fahrprüfung in ihrer Gesamtheit setzt sich aus unterschiedlichen Bestandteilen zusammen. Übergreifend lassen sich meist die „Fahrtechnische Vorbereitung“, die „Grundfahraufgaben“ und die „Prüfungsfahrt“ voneinander abgrenzen (s. u. „Prüfungsinhalte“). Darüber hinaus stellen aber auch die Rückmeldung des Prüfungsergebnisses an den Bewerber oder in einigen Ländern (z. B. Großbritannien, Frankreich und Malta) die Überprüfung der Sehfähigkeit des Bewerbers wichtige Bestandteile der Fahrprüfung dar. Dementsprechend ist von deutlichen Unterschieden in der Gesamtdauer der Fahrprüfung auszugehen. Für die Vergleichbarkeit der Prüfungsanforderungen ist somit die Dauer der Prüfungsfahrt im Realverkehr aufschlussreicher als die Gesamtdauer der Prüfung. In der Tabelle 22 sind deshalb zum einen die Zeitvorgaben zur Dauer der gesamten Fahrprüfung dargestellt und außerdem die zeitlichen Mindestvorgaben für die eigentliche „Prüfungsfahrt“ im Realverkehr.

Aus der Tabelle 22 geht hervor, dass die Gesamtdauer der Fahrprüfung in der Mehrzahl der dargestellten Länder 45 Minuten oder weniger beträgt. Fahrprüfungen mit einer Gesamtdauer von einer Stunde oder mehr finden sich in der Gruppe der Anrainerländer in der Schweiz und in der Gruppe der reformorientierten Länder in Norwegen sowie bei einer übergreifenden Betrachtung aller erfassten Länder auch in Estland und Ungarn. Wie bereits er-

wähnt, umfasst die in der Tabelle dargestellte Prüfungsgesamtdauer – neben dem Führen des Fahrzeugs im Realverkehr – in der Regel auch weitere Prüfungsbestandteile. So setzt sich beispielsweise in Finnland die Gesamtdauer der Fahrprüfung von 45 Minuten (s. Tabelle 22) aus einem fünfminütigen Gespräch zu Prüfungsbeginn, der reinen Fahrzeit von 30 Minuten und weiteren 10 Minuten für ein abschließendes Feedbackgespräch zusammen. In den Niederlanden ist in der dargestellten Gesamtdauer für die Fahrprüfung etwa eine Viertelstunde für die einführende Einweisung und für die abschließende Ergebnisrückmeldung vorgesehen.

Wie der Tabelle 22 weiter zu entnehmen ist, liegt die vorgeschriebene Prüfungsdauer für die Prüfungsfahrt in beinahe allen betrachteten Ländern bei über 25 Minuten. Bei den großen westeuropäischen Ländern dauert die Prüfungsfahrt in Großbritannien mit knapp 40 Minuten vergleichsweise lang, während sie in den anderen Ländern dieser Gruppe bei 25 Minuten und in Spanien sogar nur bei 20 Minuten liegt. Besonders lange Prüfungsfahrten finden sich in der Gruppe der reformorientierten Länder in Norwegen mit 60 Minuten sowie in der Gruppe der Anrainerländer in der Schweiz mit etwa 50 Minuten und in Polen mit 40 Minuten. Bei den GDL-Ländern dauert die Prüfungsfahrt im australischen Bundesstaat Victoria mindestens 30 Minuten, von denen 10 Minuten in verkehrsarmer Umgebung und weitere 20 Minuten bei höherer Verkehrsdichte gefahren werden. In Queensland ist für die Prüfungsfahrt ein Zeitrahmen von etwa 35 Minuten vorgesehen. In New South Wales bestehen keine besonderen Vorschriften für die Dauer der Prüfungsfahrt, jedoch dauert eine Fahrprüfung allgemein bis zu 45 Minuten. In der kanadischen Provinz Ontario, wo insgesamt zwei Fahrprüfungen durchgeführt werden (s. Kapitel 3.3.1), ist für den „G1-Road-Test“ eine Dauer von 20 Minuten vorgeschrieben, für den „G2-Road-Test“ sind es 30 Minuten. Auch in Neuseeland müssen Fahranfänger zwei Fahrprüfungen ablegen: Die Prüfungsfahrt dauert im „Restricted Licence Test“ 30 Minuten, im „Full Licence Test“ 45 Minuten.

Prüferte

Das Bewältigen von Prüfungsanforderungen in der Fahrprüfung ist daran gebunden, inwieweit die straßenbaulichen Gegebenheiten für die Realisierung bestimmter Fahraufgaben an den Orten, an denen die Prüfung stattfindet, vorfindbar sind. In der EU-

Führerscheinrichtlinie⁵¹ sind im Hinblick auf die europäischen Länder Kriterien für den Prüfort formuliert; sie lauten sinngemäß: Der Prüfungsteil zur Beurteilung der speziellen Fahrmanöver (d. h. der Grundfahraufgaben) darf auf einem besonderen Prüfungsgelände durchgeführt werden. Der Teil der Prüfung, der zur Beurteilung des Fahrverhaltens im Verkehr dient, findet nach Möglichkeit auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften, auf Schnellstraßen und auf Autobahnen (oder ähnlichen Straßen) sowie auf allen Arten von Straßen in bebautem Gebiet statt (Wohngebiete, Gebiete mit Beschränkung auf 30 km/h und 50 km/h, städtische Schnellstraßen). Es sollten bei der Prüfungsfahrt die verschiedenartigen Verkehrssituationen bzw. Verkehrsprobleme auftreten können, auf die ein Fahrer stoßen kann. Es ist ebenso wünschenswert, die Prüfung bei unterschiedlicher Verkehrsdichte abzuhalten. Die auf der Straße verbrachte Zeit sollte auf bestmögliche Art dazu verwendet werden, die Fahrkompetenz des Bewerbers in allen verschiedenen Verkehrsgebieten zu beurteilen, die angetroffen werden können, unter besonderer Berücksichtigung des Wechsels zwischen diesen Gebieten.

Um die erforderlichen Rahmenbedingungen für die Fahrprüfung zu sichern, werden in einigen Ländern standardisierte Prüfungsstrecken im Realverkehr festgelegt, auf denen die Bewerber mit den gewünschten Anforderungen konfrontiert werden. In anderen Ländern bedient sich der Fahrerlaubnisprüfer flexibler Routen, die er für geeignet hält, um die Fahrkompetenz eines Bewerbers zu prüfen. Für das Prüfen von Grundfahraufgaben wie das Einparken oder Wenden des Fahrzeugs (s. u. „Prüfungsinhalte“) werden in einigen Ländern Übungsplätze genutzt. Hier können bestimmte Fahrmanöver zum einen unter protektiven bzw. verkehrsarmen Bedingungen durchgeführt werden, zum anderen können einheitliche Anforderungsbedingungen hergestellt werden, beispielsweise indem eine für das Einparken zu nutzende Parklücke durch das Aufstellen von Hütchen geschaffen wird. In Ländern, in denen das Prüfen von Grundfahraufgaben allein im Realverkehr erfolgt, werden in der Regel dafür verkehrsarme Umgebungen aufgesucht.

Im letzten Teil der Tabelle 22 ist dargestellt, ob Übungsplätze für die Fahrprüfung genutzt werden

51 Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006

und in welchen Ländern die Prüfungsfahrt auf Standardstrecken bzw. auf flexiblen Strecken erfolgt. In den großen westeuropäischen Ländern wird die Fahrprüfung ausschließlich im Realverkehr durchgeführt, d. h., es werden keine Übungsplätze aufgesucht. In den Anrainerländern ist das Absolvieren von Grundfahraufgaben auf einem Übungsplatz vergleichsweise stark verbreitet, dagegen wird es in den reformorientierten Ländern und den GDL-Ländern kaum genutzt.

In Bezug auf die Verwendung von Standardstrecken ist zu erkennen, dass bei den großen westeuropäischen Ländern allein in Großbritannien Standardstrecken verwendet werden. Bei den Anrainerländern erfolgt die Prüfungsfahrt – vom Sonderfall Belgien (s. u.) einmal abgesehen – nur in der Schweiz auf Standardstrecken; bei den reformorientierten Ländern ist dies lediglich in Norwegen der Fall. In den genannten Ländergruppen erfolgt die Prüfungsfahrt demnach meist auf flexiblen Strecken im Realverkehr. Demgegenüber werden in den GDL-Ländern vergleichsweise häufig Standardstrecken verwendet.

Die o. g. EU-Prüfportkriterien stellen Mindeststandards dar, die innerhalb der europäischen Länder ähnliche Prüfungsanforderungen gewährleisten sollen. Allerdings werden diese Kriterien von Land zu Land jeweils unterschiedlich ausgestaltet. So sind in Deutschland die „Anforderungen an den Prüfort und seine Umgebung“ in der Prüfungsrichtlinie (PrüfRiLi, Anlage 11) beschrieben. Darin wird vorgegeben, wie oft die straßenbaulichen Voraussetzungen für die Prüfung bestimmter Fahraufgaben bei fünf aufeinanderfolgenden Fahrprüfungen auftreten sollten. Diese Vorgaben beruhen im Wesentlichen auf Anfang der 1980er Jahre durchgeführten Erhebungen der Verkehrsbedingungen an allen 682 damaligen Prüforten der Bundesrepublik und auf einer schriftlichen Befragung von 234 Verkehrsexperten zu wünschenswerten Prüfungsbedingungen; die so gefundenen Häufigkeitsparameter wurden nach einer Erprobung an 35 Prüforten aus Praktikabilitätsgründen herabgesetzt (HAMPEL & KÜPPERS, 1982). Die gültigen Häufigkeitsvorgaben sind nicht so zu verstehen, dass der Fahrerlaubnisprüfer ihre Erfüllung sichern muss, indem er sich einen Überblick über die von den Bewerbern in jeweils fünf Prüfungen bearbeiteten Fahraufgaben verschafft (STURZBECHER et al., 2010); vielmehr stellen sie Orientierungswerte für sporadische Untersuchungen zur Eignung von Prüforten dar.

In Dänemark findet die Fahrprüfung auf flexiblen Strecken statt. Hierbei gilt, dass der Fahrerlaubnisprüfer bei der Streckenprojektierung sicherstellen soll, dass die Inhalte des Curriculums geprüft werden können. Die Fahrstrecke sollte dabei Straßen innerorts und außerorts, Landstraßen und Autobahnen enthalten. In Belgien ist nicht die Prüfungstrecke vorgegeben; es gibt aber jeweils drei festgelegte Orte, die in die Strecke aufgenommen werden müssen. Diese Orte werden vor der Prüfung per Losverfahren bestimmt und können in bestimmter Weise miteinander kombiniert werden; der Bewerber wählt bei Beginn der Fahrprüfung zufällig eine solche Kombination aus.

In Österreich werden die Grundfahraufgaben auf einem Übungsgelände geprüft. Die Prüforte für die anschließende Prüfungsfahrt im Realverkehr sollen insgesamt vier verschiedene Verkehrsräume umfassen: verkehrsberuhigte Gebiete (mit ca. 30 km/h), Ortsgebiete (mit 50 km/h), Freilandstraßen (mit über 50 km/h, Richtgeschwindigkeit 80 km/h) sowie Autobahnen, Autostraßen oder Schnellstraßen (mit mindestens 80 km/h, Richtgeschwindigkeit 100 km/h). Da es an den meisten Prüforten nicht möglich ist, innerhalb einer Fahrzeit von 25 Minuten in allen vier Verkehrsräumen zu fahren, wurde festgelegt, dass mindestens drei der vier genannten Verkehrsräume in jeder Prüfungsfahrt enthalten sein müssen.

In Norwegen, wo die Fahrprüfung auf Standardstrecken erfolgt, soll die Prüfungstrecke Straßenarten mit unterschiedlicher Geschwindigkeitsbegrenzung, Breite, Fahrbahnoberfläche und Steigung beinhalten, darunter auch Autobahnen. Außerdem soll die Strecke das Geradeausfahren, das Abbiegen nach rechts oder links an Einmündungen und Kreuzungen (wo der Verkehr mit Lichtzeichen geregelt oder ein Kreisverkehr vorhanden ist) erlauben. Es soll auch Möglichkeiten zum Wenden, zum Fahrspurwechsel sowie zum Überholtwerden und zum Überholen geben. Etwa 50 bis 80 Prozent der Fahrtzeit sollen außerhalb geschlossener Ortschaften (wo eine Höchstgeschwindigkeit von über 50 km/h gilt) verbracht werden. Solche Standardstrecken sind in Norwegen bestimmten Prüfungscentren zugeordnet. Jedes Testzentrum hat mindestens sechs Standardstrecken, von denen jährlich mindestens eine durch eine neue ersetzt werden muss. Mit Hilfe eines Grafik-Programms werden Zeichnungen dieser Strecken erstellt; zusätzlich wird vermerkt, an welcher Stelle der Strecke eine bestimmte Instruktion durch den Fahrerlaub-

nisprüfer gegeben werden muss. Vor Prüfungsbeginn wird eine der Standardstrecken zufällig per Computer ausgewählt.

Prüfungsinhalte

Die Inhalte der Fahrprüfung lassen sich in die drei Bereiche „Fahrtechnische Vorbereitung“, „Grundfahraufgaben“ und „Prüfungsfahrt“ gliedern. Diese Bereiche finden sich in nahezu allen hier betrachteten Ländern und sollen nachfolgend im Hinblick auf die Ländergruppen bzw. einzelne Länder vertiefend betrachtet werden.

Grundfahraufgaben

Das Ausführen bestimmter Grundfahraufgaben (z. B. das Einparken oder das Wenden des Fahrzeugs) stellt meist einen eigenständigen Prüfungsbestandteil dar, der entweder auf einem Übungsgelände oder im Verlauf der Prüfungsfahrt geprüft wird. In der EU-Führerscheinrichtlinie werden solche Anforderungen als spezielle Fahrmanöver⁵² bezeichnet; folgende Fahrmanöver sollen in europäischen Ländern stichprobenartig geprüft werden (mindestens zwei Fahrübungen aus den folgenden vier, davon eine im Rückwärtsgang):

- in gerader Richtung rückwärts fahren und rückwärts nach rechts oder nach links an einer Straßenecke abbiegen und dabei den richtigen Fahrstreifen benutzen;
- unter Benutzung des Vorwärts- und des Rückwärtsganges wenden;
- das Fahrzeug abstellen und einen Parkplatz verlassen (parallel, schräg oder im rechten Winkel zum Fahrbahnrand, unter Benutzung des Vorwärts- und des Rückwärtsganges, sowohl in der Ebene als auch in der Steigung und im Gefälle);
- das Fahrzeug genau zum Halten bringen; die Anwendung der höchstmöglichen Bremskraft des Fahrzeugs ist allerdings fakultativ.

Trotz dieser Vorgaben, die zur Vereinheitlichung der Prüfungsanforderungen in Europa beitragen sollen, gibt es hinsichtlich der für die Fahrprüfung

vorgesehenen Grundfahraufgaben deutliche Unterschiede zwischen den europäischen Ländern; Gleiches gilt im Vergleich mit und zwischen den außereuropäischen Ländern. In der Tabelle 23 ist im ersten Teil zunächst für alle erfassten Länder aufgeführt, welche Grundfahraufgaben im Rahmen der Fahrprüfung verwendet werden können.

Wie der Tabelle 23 zu entnehmen ist, werden das „Einparken“ und das „Wenden/Umkehren“ in nahezu allen Ländern geprüft. Bei den großen westeuropäischen Ländern und den Anrainerländern stellen mit Ausnahme von Belgien, Spanien und den Niederlanden das „Genau Halten“ oder das Ausführen einer „Notbremsung“ Prüfungsanforderungen dar; bei den reformorientierten Ländern wird hingegen nur in Schweden die „Notbremsung“ geprüft. In den GDL-Ländern ist das „Genau Halten“ grundsätzlich kein Bestandteil der Fahrprüfung, dagegen wird die „Notbremsung“ in den US-Bundesstaaten Florida und North Carolina geprüft. Das „Anfahren am Berg“ wird in den großen westeuropäischen Ländern meist nicht geprüft, während es in den übrigen Ländergruppen sowie in der Mehrzahl der betrachteten Länder insgesamt eine Prüfungsanforderung darstellt.

Im Folgenden soll für einige Länder aus den verschiedenen Ländergruppen erläutert werden, unter welchen Rahmenbedingungen die in der Tabelle 23 aufgeführten Grundfahraufgaben jeweils geprüft werden.

In Deutschland (WEU) werden die Grundfahraufgaben im Realverkehr in verkehrsarmer Umgebung geprüft. Von den beiden Grundfahraufgaben (1) Fahren nach rechts rückwärts unter Ausnutzung einer Einmündung, Kreuzung oder Einfahrt und (2) Rückwärtsfahren in eine Parklücke (Längsaufstellung) ist eine bei jeder Prüfung auszuführen. Von den drei weiteren möglichen Grundfahraufgaben (3) Einfahren in eine Parklücke (Quer- oder Schrägaufstellung), (4) Umkehren und (5) Abbremsen mit höchstmöglicher Verzögerung ist ebenfalls eine bei jeder Prüfung auszuwählen.

In Großbritannien (WEU) wählt der Fahrerlaubnisprüfer zwei aus insgesamt drei möglichen Grundfahraufgaben aus: (1) Wenden in einer Straße („Drei-Punkt-Wendung“), (2) rückwärts nach links oder nach rechts in eine Seitenstraße fahren oder (3) Rückwärts hinter einem stehenden Fahrzeug oder in eine Parkbucht einparken. Die letztgenannte Grundfahraufgabe kann entweder zu Beginn oder am Ende der Fahrprüfung durchgeführt wer-

52 Im vorliegenden Bericht wird der Begriff der Grundfahraufgaben verwendet.

Land	Gruppe	Grundfahraufgaben						Methoden in der Prüfungsfahrt		
		Einparken	Wenden/ Umkehren	Rückwärts um die Ecke fahren	Genaueres Halten	Not- bremsung	Anfahren am Berg	Fahren nach Anweisung des Prüfers	„Unab- hängiges Fahren“	Mündliche Prüfungs- anteile
D	WEU	X	X	X	-	X	-	X	-	-
E	WEU	X	X	X	-	-	X			
GB	WEU	X	X	X	-	X	-	X	-	-
I	WEU									
F	WEU/ANR	X	X	X	X	-	-	X	X	X
B	ANR	X	X	-	-	-	-	X	-	-
CH	ANR	X	X	X	X	X	X			
CZ	ANR	X	X	X	X	-	-	X	-	-
DK	ANR	X	X	X	X	X	X	X	-	-
L	ANR	X	X	X	X	X	X	X	X	-
PL	ANR	X	X	-	X	X	X	X		
A	ANR/ROL	X	X	X	-	X	X	X	X	X
NL	ANR/ROL	X	X	-	-	-	X	X	X	X
FIN	ROL	X	X	-	-	-	X	X	X	-
N	ROL	X	X	X	-	-	-	X	X	-
S	ROL	X	X	X	-	X	X	X	X	X
BG	-	X					X			
CY	-	X	X	X	-	X	-			
EST	-	X	X	X	-	-	X	X	X	-
GR	-	X	X	X	-	-	X	X	X	-
H	-	X	X	X	X	X	X	X	-	-
HR	-	X	X	X	-	X		X	X	X
IL	-									
IRL	-	X	X	X	X	-	X			
IS	-	X	-	-	-	X	X	X	-	-
LT	-	X	X	X	X	-	X	X	-	-
LV	-	X	X	-	X	-	X	X	-	-
M	-	X	X	X	-	X	-			
P	-	X	X	-	-	-	X			
RO	-	X	X	X	X	X	X	X	-	-
RUS	-		X	X		X	-			
SK	-	X	X	-	X	-	X	X	X	-
SLO	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-
TR	-	X	X	-	-	-	-			
AUS/NSW	GDL	X	X	-	-	-	X	X	-	-
AUS/QLD	GDL	X	X	X	-	-	X	X	-	-
AUS/VIC	GDL	X	X	-	-	-	-	X	-	-
CDN/NS	GDL	X	X				X			
CDN/ON	GDL	X	X	-	-	-	X	X	-	-
CDN/QC	GDL							X	X	-
NZ	GDL	X	X	X	-	-	X	X		X ¹
USA/CA	GDL									
USA/FL	GDL	X	X		-	X	X			
USA/NC	GDL	X	X	X	-	X	-			

(„X“ = Zutreffend; „-“ = Nicht zutreffend; „Grau unterlegte Zellen“ = Keine Informationen verfügbar; WEU = Große westeuropäische Länder; ANR = Anrainer Deutschlands; GDL = Länder mit GDL-System; ROL = Reformorientierte Länder)

Zusatzkommentare: ¹ Im „Full Licence Test“ (s. Kapitel 3.3.1) stellt das „Kommentierende Fahren“ eine Prüfungsanforderung dar.

Tab. 23: Grundfahraufgaben und Methoden in der Prüfungsfahrt

den; in beiden Fällen kann der Bewerber sich selbst eine passende Parklücke aussuchen. Darüber hinaus können das Ausführen einer Notbremsung sowie das Ausfahren aus einer Parklücke und das normale Anhalten des Fahrzeugs geprüft werden.

In Belgien (ANR) werden in jeder Fahrprüfung zwei Grundfahraufgaben im Realverkehr geprüft, und zwar (1) in einer engen Straße wenden und (2) hinter einem Fahrzeug parken. Hierbei kann der Fahreranfänger bezüglich des Wendens in einer engen Straße über die Durchführung mitbestimmen, indem er selbst den geeigneten Ort für dieses Manöver festlegt, nachdem er vom Fahrerlaubnisprüfer dazu aufgefordert wurde.

In der Schweiz (ANR) werden die Grundfahraufgaben auf einem Übungsgelände ausgeführt. Die Vorgaben zur Art und Anzahl der zu prüfenden Grundfahraufgaben entsprechen den Vorgaben der EU-Führerscheinrichtlinie (s. o.).

Auch in Österreich (ANR/ROL) werden die Grundfahraufgaben auf einem Übungsgelände abgenommen. Jeder Fahreranfänger muss dabei einen bestimmten Parcours durchfahren, der es erlaubt, die oben genannten Grundfahraufgaben (s. Tabelle 23) sowie das Slalomfahren und Rückwärtseinparken in eine Garage zu prüfen. Das Anfahren am Berg ist hingegen nur ein möglicher Bestandteil der Prüfungsfahrt. Während der Prüfung der Grundfahraufgaben befindet sich der Fahrerlaubnisprüfer außerhalb des Fahrzeugs. Obwohl die Grundfahraufgaben auf einem Übungsgelände durchgeführt werden, hat sich der Bewerber bei diesen Übungen so zu verhalten, als ob er sich auf einer öffentlichen Verkehrsfläche bewegen würde, d. h., er muss beispielsweise die erforderliche Blicktechnik anwenden und den Blinker nutzen. Für jede Grundfahraufgabe werden dem Bewerber maximal drei Versuche eingeräumt.

In den Niederlanden (ANR/ROL) können das (1) Wenden/Umkehren, das (2) Einparken und das (3) Anhalten geprüft werden. Der Fahrerlaubnisprüfer wählt zwei von diesen drei Grundfahraufgaben aus. Beim Wenden/Umkehren bittet der Fahrerlaubnisprüfer den Bewerber, die Fahrt in entgegengesetzter Richtung fortzusetzen, wonach dieser dann selbst entscheiden kann, wann er das Manöver ausführen möchte. Dieser Ansatz der selbstbestimmten Manöverausführung („Unabhängiges Fahren“) findet sich auch bei den anderen beiden Grundfahraufgaben. Zusätzlich kann auch das Anfahren am Berg geprüft werden.

In Finnland (ROL) wählt der Fahrerlaubnisprüfer wenigstens zwei der nachfolgend aufgeführten vier Grundfahraufgaben aus, wobei eine davon unter Verwendung des Rückwärtsgangs durchgeführt werden muss: (1) Anfahren am Berg mit oder ohne Handbremse, (2) Rückwärtsfahren in gerader Linie, (3) Einparken in Parallel- oder Längsstellung auf einer Ebene, an einer Steigung oder an einem Gefälle und (4) Wenden/Umkehren unter Verwendung des Vorwärts- oder des Rückwärtsgangs.

Obwohl der Begriff der „Grundfahraufgabe“ im australischen Bundesstaat Victoria (GDL) nicht ausdrücklich verwendet wird, sondern alle situativen Prüfungsanforderungen unter dem Begriff der Fahraufgabe (s. u. „Prüfungsfahrt“) gefasst werden, finden sich die in den europäischen Ländern geprüften Grundfahraufgaben doch in ähnlicher Form. Diese Ähnlichkeit bezieht sich zum einen auf die konkreten Prüfungsinhalte (z. B. „Einparken“, „Wenden in drei Zügen“), zum anderen werden diese Fahrmanöver auch hier unter verkehrsarmen, risikogeminderten Bedingungen geprüft.

In Ontario (GDL) muss in der ersten Fahrprüfung („G1-Road-Test“) unter verkehrsarmen Bedingungen jeweils zweimal eine Wendung in drei Zügen durchgeführt werden, in Parallelstellung eingeparkt werden sowie das Anhalten, Parken und Anfahren (an einer Steigung oder einem Gefälle) demonstriert werden. In der zweiten Fahrprüfung („G2-Road-Test“) müssen die genannten Grundfahraufgaben dann jeweils nur noch einmal unter verkehrsreichen Bedingungen ausgeführt werden. Dabei beobachtet der Fahrerlaubnisprüfer speziell, wie diese Fahrmanöver mit dem Umgebungsverkehr koordiniert werden, also wie der Bewerber anfährt, die Grundfahraufgabe ausführt und dann die Fahrt fortsetzt. Insbesondere wird dabei das Beobachtungsverhalten des Bewerbers fokussiert.

Prüfungsfahrt

Bei der Prüfungsfahrt müssen die Fahrerlaubnisbewerber zeigen, dass sie in der Lage sind, ein Fahrzeug unter verschiedenen Verkehrsbedingungen sicher zu führen. Die EU-Führerscheinrichtlinie gibt hierzu vor, dass ein Bewerber folgende Fahraufgaben unter „normalen Verkehrsverhältnissen völlig sicher und mit der erforderlichen Vorsicht durchführen“ können muss:

- Anfahren: nach dem Parken und im Verkehr; aus einer Einfahrt herausfahren;

- auf geraden Straßen fahren; an entgegenkommenden Fahrzeugen auch an Engstellen vorbeifahren;
- Fahren in Kurven;
- an Kreuzungen und Einmündungen heranzufahren und sie überqueren;
- Richtung wechseln: nach links und nach rechts abbiegen oder die Fahrbahn wechseln;
- Auffahrt auf oder Ausfahrt von Autobahnen oder ähnlichen Straßen (soweit verfügbar): Einfahrt vom Beschleunigungstreifen; Ausfahrt auf der Verzögerungsspur;
- Überholen/Vorbeifahren: andere Fahrzeuge überholen (soweit möglich); an Hindernissen (z. B. parkenden Fahrzeugen) vorbeifahren; (ggf.) von anderen Fahrzeugen überholt werden;
- spezielle Teile der Straße (soweit verfügbar): Kreisverkehr; Eisenbahnübergänge; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge; auf langen Steigungen aufwärts/abwärts fahren;
- beim Verlassen des Fahrzeugs die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen treffen.

Der Fahrerlaubnisprüfer plant für die konkrete Fahrprüfung anhand seiner Kenntnisse über die lokalen straßenbaulichen Gegebenheiten und andere Verkehrsbedingungen sowie ggf. unter Nutzung eines vorgegebenen Fahraufgabenkatalogs die Anforderungs- bzw. Beobachtungssituationen, in denen er das Fahrverhalten des Bewerbers bewerten möchte bzw. auf die er seine abschließende Prüfungsentscheidung stützen will. Bei der Prüfungsfahrt im Realverkehr gibt er dem Bewerber dann die zu bewältigenden Fahraufgaben vor. Bereits aus der Art der gegebenen Anweisungen können unterschiedliche Anforderungen an den Bewerber resultieren: Traditionell werden die einzelnen Fahraufgaben sukzessive mündlich vorgegeben, was zu einer gewissen Kurzschrittigkeit führt und beim Bewerber Handlungsdruck erzeugen kann. Bei der Prüfungsmethode des „Unabhängigen Fahrens“ werden dagegen die Fahrhinweise nicht kurzschrittig formuliert, sondern als Zielorte vorgegeben, die der Bewerber Selbstständig – ggf. auch unter Nutzung eines Navigationsgerätes – ansteuern muss. Dadurch wird die Fahrprüfung realitätsnäher und valider, denn beim Selbstständigen Fahren im alltäglichen Straßenverkehr schreibt auch niemand dem

Fahrer die Fahrstrecke durch Zuruf vor, oft stehen mehrere Routenoptionen zur Verfügung, und Navigationsfehler können stressfrei korrigiert werden. Darüber hinaus ist die Verwendung von Navigationsgeräten im modernen Straßenverkehr inzwischen weithin üblich. Allerdings werden damit die konkret auszuführenden Fahraufgaben auch stärker in das Belieben des Bewerbers gestellt, weshalb das „Unabhängige Fahren“ im Rahmen einer Fahrprüfung nicht die einzige Prüfungsmethode bleiben kann: Der Fahrerlaubnisprüfer muss im Rahmen seiner Prüfstrategie auch die Möglichkeit haben, die Bewältigung bestimmter konkreter Fahraufgaben zu fordern.

In einigen Ländern enthält die Fahrprüfung auch mündliche Prüfungsanteile, d. h., der Fahrerlaubnisprüfer greift bei seiner Prüfungsbewertung nicht allein auf seine Beobachtungen zurück, sondern versucht, durch Fragen oder Gespräche einen genaueren Eindruck von der Fahrkompetenz des Bewerbers zu erhalten. In der Tabelle 23 (s. o.) sind im zweiten Teil Angaben zur Anwendung des „Unabhängigen Fahrens“ bei der Prüfungsfahrt sowie ggf. zu mündlichen Prüfungsanteilen zusammengefasst.

Wie aus der Tabelle hervorgeht, wird das Fahren nach Anweisung des Fahrerlaubnisprüfers in vielen Ländern durch das „Unabhängige Fahren“ des Fahrerlaubnisbewerbers zu einem bestimmten vorgegebenen Zielort ergänzt. In Österreich können einem Bewerber, der sich als ortskundig erklärt, auch Fahrtziele vorgegeben werden. Bei Prüf Strecken, die gut beschildert sind, kann dem Kandidaten aufgetragen werden, Wegweisern zu folgen und ein bestimmtes Ziel anzufahren (z. B. „Fahren Sie nach XY-Stadt“ oder „Fahren Sie zur Autobahn A 2“). In den Niederlanden wird während einer Zeitspanne von etwa 15 bis 20 Minuten verlangt, unabhängig von Anweisungen des Fahrerlaubnisprüfers zu fahren. Hierbei wird dem Bewerber entweder ein allgemein bekannter Zielort vorgegeben, den er anfahren soll, oder er erhält drei bis fünf Anweisungen des Fahrerlaubnisprüfers gebündelt, oder er muss ein Navigationssystem verwenden, um zu einem vorher benannten Zielort zu fahren.

Der Tabelle 23 ist auch zu entnehmen, in welchen Ländern bei der Prüfungsfahrt mündliche Prüfungsanteile („Situationsfragen“) vorgesehen sind, in denen Verkehrssituationen aus der Prüfungsfahrt thematisiert werden. Beispielsweise muss der Bewerber in den Niederlanden während der Prüfungs-

fahrt seine Wahrnehmungen, Entscheidungen und Handlungen dem Fahrerlaubnisprüfer bezogen auf eine zuvor erlebte Verkehrssituation erläutern, nachdem er das Fahrzeug auf Wunsch des Prüfers angehalten hat. Auch in Österreich kann der Fahrerlaubnisprüfer bei Zweifeln an einer ausreichenden „Verkehrssinnbildung“ des Bewerbers – hierunter wird im Wesentlichen ein unzureichendes Situationsbewusstsein bzw. Verkehrsverständnis verstanden – während der Prüfungsfahrt unmittelbar vorher erlebte Situationen aus dem Bereich Gefahrenlehre mit dem Kandidaten besprechen und die Verhaltensabläufe hinterfragen. Falls der Kandidat nicht in der Lage ist, im Gespräch die Zweifel des Prüfers zu entkräften, wird dies als ein Fahrfehler angerechnet.

Fahrtechnische Vorbereitung

Im Prüfungsteil „Fahrtechnische Vorbereitung“ muss der Bewerber nachweisen, dass er bestimmte technische Aspekte des Fahrzeugs kennt, mit den verschiedenen Bedienungseinrichtungen am Fahrzeug vertraut ist und dazu fähig ist, das Fahrzeug zu warten bzw. mögliche Mängel an ihm zu beheben. In der EU-Führerscheinrichtlinie ist bezüglich der Vorbereitung und technischen Kontrolle des Fahrzeugs festgelegt, dass der Bewerber sachgerecht in der Lage sein muss,

- die für eine richtige Sitzhaltung erforderlichen Einstellungen am Sitz vorzunehmen,
- den Rückspiegel, den Sicherheitsgurt und, sofern verfügbar, die Kopfstützen einzustellen,
- zu überprüfen, ob die Türen geschlossen sind, und
- den ordnungsgemäßen Zustand der Reifen, der Lenkung, der Bremsanlage, der Flüssigkeiten (z. B. Motoröl, Kühlmittel, Waschflüssigkeit), der Scheinwerfer und Leuchten, der Rückstrahler, der Fahrtrichtungsanzeiger und der Schallzeichenanlage stichprobenartig zu überprüfen.

Wenngleich die Fahrtechnische Vorbereitung in allen hier betrachteten Ländergruppen und Ländern einen Bestandteil der Fahrprüfung darstellt, so bestehen dennoch Unterschiede in den konkreten Anforderungen und in der Art, wie diese geprüft werden.

In Großbritannien (WEU) werden in einer Prüfung insgesamt zwei Aufgaben („Show me Questions“

und „Tell me Questions“) zur fahrtechnischen Vorbereitung gestellt, wobei das Nichtbewältigen einer oder beider Aufgaben als Fahrfehler (s. u. „Prüfungsbewertung“) gewertet wird. Eine Aufgabe besteht jeweils darin, die Kenntnisse zur fahrtechnischen Vorbereitung durch praktisches Demonstrieren einer bestimmten Handlung nachzuweisen („Show me Question“); eine weitere Aufgabe wird durch eine mündliche Erläuterung beantwortet („Tell me Question“). Die beiden zu bearbeitenden Aufgaben werden vom Fahrerlaubnisprüfer aus einem Katalog möglicher Aufgaben ausgewählt. Das Demonstrieren kann sich beispielsweise auf die Kontrolle der Funktionstüchtigkeit der Fahrtrichtungsanzeiger oder der Vorder- bzw. Rücklichter beziehen; das mündliche Erläutern beispielsweise darauf, wie die Reifenprofiltiefe oder die Funktionstüchtigkeit der Bremslichter überprüft werden kann. In Frankreich (WEU) muss jeweils eine Frage zur fahrtechnischen Vorbereitung innerhalb des Fahrzeugs beantwortet werden und eine weitere außerhalb des Fahrzeugs. In Belgien (ANR) gehören zur fahrtechnischen Vorbereitung zum einen Inhalte, die in jeder Prüfung gefordert werden müssen (z. B. Sitz einstellen, Gurt anlegen, Spiegel einstellen), und solche, die stichprobenartig überprüft und vom Fahranfänger demonstriert werden müssen (z. B. Prüfen des Reifendrucks, Prüfen der Reifenprofiltiefe, Überprüfung von Motoröl, Bremsflüssigkeit oder Kühlmittel). Bei den stichprobenartigen Kontrollen wird per Los eine zu prüfende Demonstrationaufgabe ermittelt. In Ontario (GDL) wird vom Fahranfänger erwartet, dass er bestimmte Fahrzeugeinrichtungen (z. B. Scheibenwischer, Hupe, Beleuchtung, Anlasser, Sonnenblenden) lokalisieren kann sowie deren Funktion und Einstellungen kennt. In New South Wales (GDL) führt der Fahrerlaubnisprüfer vor Beginn der Prüfungsfahrt eine Fahrzeugkontrolle durch, mit der die Fahrtüchtigkeit des Prüfungsfahrzeugs, das vom Bewerber selbst zur Prüfung mitgebracht wird, nachgewiesen werden soll. Die Fahrprüfung gilt als nicht bestanden, wenn das Fahrzeug den Anforderungen an die Fahrtüchtigkeit nicht entspricht. Bei Beginn bzw. im Verlauf der Prüfungsfahrt beobachtet der Fahrerlaubnisprüfer dann, ob der Bewerber seine Sitzposition richtig eingestellt und den Sicherheitsgurt angelegt hat. Es wird vom Bewerber erwartet, dass grundsätzlich sämtliche Kontrolleinrichtungen des Fahrzeugs bedient werden können und dies ohne Ablenkung von der Fahrzeugführung geschieht.

In Victoria (GDL) führt der Fahrerlaubnisbewerber bei Prüfungsbeginn eine Sicherheitskontrolle am

Fahrzeug durch, wobei er vom Fahrerlaubnisprüfer angeleitet wird. Dabei muss der Bewerber zunächst eine Reihe von Kontroll- und Bedienungsvorrichtungen benennen und betätigen (Fahrtrichtungsanzeiger, Bremslichter, Hupe, Fern- und Abblendlicht, Warnblinkanlage sowie Scheibenwaschanlage und Scheibenwischer). Danach muss er die Handbremse sowie die Front- und Heckscheibenheizung (falls vorhanden) zeigen. Schließlich muss er den Motor anlassen. Falls eine der oben aufgeführten Bedienungs- und Kontrollvorrichtungen nicht vorschriftsmäßig funktioniert oder der Bewerber die beiden erstgenannten Anforderungen nicht erfüllt, darf die Fahrprüfung nicht fortgesetzt werden; falls hingegen der Bewerber lediglich die Scheibenheizungen nicht zeigen kann, übernimmt der Prüfer dies, und die Prüfung wird fortgesetzt. Sollte die Bedienung von Kontrollvorrichtungen im Verlauf der Prüfungsfahrt notwendig werden und der Fahranfänger dazu nicht in der Lage sein, so wird die Fahrprüfung beendet. Darüber hinaus wird die Fahrtechnische Vorbereitung aber nicht bei der Gesamtbewertung der Fahrprüfung (s. u. „Prüfungsbewertung“) berücksichtigt.

Prüfungsbewertung

Im Folgenden soll anhand einiger Länder aus den verschiedenen Ländergruppen näher betrachtet werden, unter welchen Gesichtspunkten der Fahrerlaubnisprüfer das Fahrverhalten des Bewerbers beobachtet und welche Kriterien angelegt werden, um eine gezeigte Prüfungsleistung zu bewerten. Hierbei wird vor allem auf die Gestaltung des jeweiligen Prüfprotokolls zur Dokumentation der Fahrprüfung Bezug genommen, weil dieses üblicherweise den Rahmen für die Beobachtungskategorien sowie die Bewertungs- und Entscheidungskriterien des Fahrerlaubnisprüfers vorgibt.

In Deutschland (WEU) gilt für die Bewertung der Prüfungsleistungen, dass Vorschriften nicht kleinlich auszulegen und auch gute Leistungen zu berücksichtigen sind. Die Prüfung ist als nicht bestanden zu bewerten und vorzeitig zu beenden, sofern der Bewerber ein erhebliches Fehlverhalten (z. B. grobe Missachtung von Vorfahrt- und Vorrangregelungen, Verstoß gegen das Überholverbot) zeigt, insbesondere wenn derartige Fehler mit der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer einhergehen. Diese erheblichen Fehler sind in den Bewertungskriterien der Fahrerlaubnisprüfer benannt. Außerdem kann das wiederholte Auftreten von Fehlern,

die als Einzelfehler in der Regel noch nicht zum Nichtbestehen der Fahrprüfung führen würden, eine Bewertung der Prüfung als „Nicht bestanden“ nach sich ziehen. Die vom Bewerber gezeigten erheblichen Fahrfehler müssen vom Fahrerlaubnisprüfer in einem Prüfprotokoll vermerkt werden.

In Großbritannien (WEU) werden drei Fehlerkategorien unterschieden: „Gefährliche Fehler“ (d. h. Fahrfehler mit einer tatsächlichen Gefährdung), „Schwere Fehler“ (d. h. Fehler mit einer potenziellen Gefährdung) und „Fahrfehler“ (d. h. Fehler bei der Fahrzeugbedienung oder Fehlreaktionen in ungefährlichen Situationen). Die Prüfung wird als „Nicht bestanden“ gewertet, wenn der Bewerber einen „Gefährlichen Fehler“, einen „Schweren Fehler“ oder mehr als 15 „Fahrfehler“ begeht.

In Belgien (ANR) werden auf dem Prüfprotokoll insgesamt neun Beobachtungskategorien unter anderem Aspekte der „Fahrbahnbenutzung“ (z. B. zu weit rechts fahren“), des „Überholens“ (z. B. Seitenabstand), der „Vorfahrt“ (z. B. Vorfahrt nicht beachten) und des „Verhaltens gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern“ (z. B. schwächere Verkehrsteilnehmer) vermerkt. Darüber hinaus ist eine übergreifende Beobachtungskategorie vorhanden, mittels derer die „Defensive Fahrweise“ bewertet wird. Die Bewertung der Prüfungsleistungen erfolgt anhand der Addition gezeigter Fahrfehler, die den vier Fehlerkategorien „Mangelhaft“, „Unbefriedigend“, „Mit Vorbehalt“ und „Befriedigend“ zugeordnet werden können.

In Österreich (ANR/ROL) trägt der Fahrerlaubnisprüfer die während der Fahrt auftretenden Fehler in die dafür vorgesehene Rubrik auf dem Prüfungsprotokoll ein und stuft diese dabei als „Leicht“, „Mittel“ oder „Schwer“ ein. Ein Bewerber besteht die Fahrprüfung nicht, wenn er mehr als einmal ein Verhalten zeigt, das zu einer Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer führen könnte („abstrakte Gefährdung“) oder wenn er ständig Probleme mit der Fahrzeugbedienung bzw. Fahrzeugführung hat. Ein mehrmaliges wesentliches Behindern (z. B. wiederholter freiwilliger Vorrangverzicht) anderer Verkehrsteilnehmer bedeutet einen schweren Fehler. Mehr als zwei schwere oder mehr als fünf mittlere Fehler führen zu einem negativen Prüfungsergebnis. Nach der Prüfungsfahrt findet als Prüfungsbestandteil im engeren Sinne ein Gespräch statt, in dem der Bewerber seine Fahrfehler benennen und erklären kann; diese Erklärungen können im Prüfungsergebnis berücksichtigt werden. Vom Fahrer-

laubnisprüfer muss ein fundiertes Gutachten erstellt werden, in dem alle Prüfungsleistungen im Hinblick auf die Fahrtechnische Vorbereitung, die Grundfahraufgaben und das Fahrverhalten bei der Prüfungsfahrt dokumentiert und bewertet werden.

In Finnland (ROL) sind auf dem Prüfprotokoll sechs Kategorien vorgegeben, hinsichtlich derer das Fahrverhalten des Bewerbers beobachtet und bewertet wird: (1) „Beobachten“, (2) „Einschätzen“, (3) „Geschwindigkeitsanpassung“, (4) „Interaktion“, (5) „Korrekte Fahrzeugpositionierung“ und (6) „Befolgen der Verkehrsregeln“. Das Fahrverhalten des Bewerbers kann dabei als „Gute Leistung“, „Fehler“ oder „Konflikt“ bewertet werden.

Im australischen Bundesstaat Victoria (GDL) ist die Fahrprüfung in zwei Stufen unterteilt, eine etwa 10-minütige Fahrt in verkehrsarmer Umgebung (Stufe 1) und eine etwa 20-minütige Fahrt in dichterem Verkehr (Stufe 2). Bei der Prüfungsbewertung werden „Kritische Fehler“ und „Sofortige Abbruchfehler“ unterschieden. Ein „Kritischer Fehler“ wird vermerkt, falls ein Bewerber einen schwerwiegenden Verkehrsverstoß begeht, der jedoch nicht die Kriterien eines „Sofortigen Abbruchfehlers“ erfüllt (z. B. wenn beim Spurwechsel nicht geblinkt wird, jedoch zum entsprechenden Zeitpunkt kein anderes Fahrzeug zugegen war und somit auch keine gefährliche Situation entstanden ist). Die Fahrprüfung gilt als nicht bestanden und wird sofort abgebrochen, wenn der Bewerber mehr als einen „Kritischen Fehler“ in der Stufe 1 oder mehr als zwei „Kritische Fehler“ in der Stufe 2 der Fahrprüfung begeht. Ein „Sofortiger Abbruchfehler“ resultiert aus einem Fahrverhalten, das andere Verkehrsteilnehmer zum Ausweichen zwingt, das eine unmittelbare Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer oder Objekte zur Folge hat, das ein Eingreifen des Fahrerlaubnisprüfers erforderlich macht oder das die Gefahr eines Unfalls unnötig erhöht. Ein „Sofortiger Abbruchfehler“ führt zum Nichtbestehen der Prüfung und zum Prüfungsabbruch.

Ergebnisrückmeldung

Die Beobachtung und Bewertung des Fahrverhaltens bei der Fahrprüfung werden in der Regel in einem Prüfprotokoll festgehalten. Durch die Aushändigung des Prüfprotokolls kann der Bewerber ggf. eine schriftliche Rückmeldung zu den gezeigten Fahrfehlern bzw. zu Fahrkompetenzbereichen mit Kompetenzdefiziten erhalten. Darüber hinaus kann auf der Grundlage eines fundierten Prüfproto-

kolls das Prüfungsergebnis in einem abschließenden Gespräch nachbereitet sowie auf Stärken und Schwächen des Bewerbers während der Fahrprüfung eingegangen werden. In der Tabelle 24 sind die verschiedenen Formen der Ergebnisrückmeldung in den betrachteten 44 Ländern im Überblick dargestellt.

Die Tabelle zeigt, dass Deutschland in der Gruppe der großen westeuropäischen Länder das einzige Land ist, in dem das Prüfprotokoll nur bei einer nicht bestandenen Prüfung ausgehändigt wird. In allen anderen Ländern dieser Gruppe erfolgt die Aushändigung des Protokolls sowohl bei einer bestandenen als auch bei einer nicht bestandenen Prüfung; Gleiches gilt für die GDL-Länder. Auch in der Mehrzahl der Anrainerländer und reformorientierten Länder wird das Prüfprotokoll in jedem Fall ausgehändigt. Ausnahmen stellen Polen, Luxemburg und Tschechien dar, wobei in Tschechien das Prüfprotokoll grundsätzlich nicht ausgehändigt wird.

Wie der Tabelle 24 weiter zu entnehmen ist, findet nach der Fahrprüfung in der Mehrzahl aller betrachteten Länder ein kurzes Beratungsgespräch statt, das der Rückmeldung der Prüfungsleistungen an den Bewerber und ggf. auch an den Fahrlehrer dient. In Deutschland muss der Fahrerlaubnisprüfer bei einer nicht bestandenen Fahrprüfung gegenüber dem Bewerber die wesentlichen gezeigten Fehler benennen. In Österreich gilt, dass der Bewerber ein Recht darauf hat zu erfahren, wie das Gutachten über seine Prüfung ausfällt. Der Fahrerlaubnisprüfer hat dazu mit dem Bewerber den Prüfungsablauf und die Gründe für die Prüfungsentscheidung zu besprechen sowie ihm bei einem negativen Prüfungsergebnis oder Prüfungsabbruch eine Kopie des Prüfprotokolls zu überreichen. Falls es der Bewerber wünscht, erhält er diese Kopie auch bei einem positiven Prüfungsergebnis.

In Finnland wird nach der Mitteilung der Prüfungsentscheidung im abschließenden Beratungsgespräch die Selbsteinschätzung des Bewerbers zu seiner Fahrkompetenz thematisiert. Hierzu gibt dieser bei Prüfungsbeginn anhand verschiedener Kategorien (z. B. „Fahrzeugbedienung“, „Beherrschen von Verkehrssituationen“) auf einer fünfstufigen Skala („Schlecht“ bis „Exzellent“) an, wie er seine Fahrkompetenz einschätzt. Nach der Fahrprüfung nutzt der Fahrerlaubnisprüfer dieselben Kategorien, um seine eigene Einschätzung gegen-

Land	Gruppe	Aushändigung des Prüfprotokolls			Beratungsgespräch				Bestehens- quote
		Nein	Nur bei Nichtbestehen	In jedem Fall	Nein	Nur bei Nichtbestehen	In jedem Fall	Dauer (Minuten)	
D	WEU	-	X	-	-	-	X		~ 72 %
E	WEU	-	-	X	-	-	-	-	~ 51 %
GB	WEU	-	-	X	-	-	X		~ 46 %
I	WEU								
F	WEU/ANR	-	-	X	X	-	-	-	~ 56 %
B	ANR	-	-	X	-	-	X	~ 5	~ 60 %
CH	ANR	-	-	X ¹	-	-	X		~ 65 %
CZ	ANR	X	-	-	-	X	-		~ 60-70 %
DK	ANR	-	-	X					~ 60 %
L	ANR	-	X	-	-	X	-	< 10	~ 55 %
PL	ANR	-	X	-	X	-	-	-	~ 35 %
A	ANR/ROL	-	-	X	-	-	X		~ 94 %
NL	ANR/ROL	-	-	X	-	-	X		~ 48 %
FIN	ROL	-	-	X	-	-	X	~ 10	~ 75 %
N	ROL	-	-	X	-	-	X	~ 5-10	~ 80 %
S	ROL	-	-	X	-	-	X	~ 5	~ 61 %
BG	-								~ 47 %
CY	-								
EST	-	-	X	-	-	-	X	~ 5	~ 57 %
GR	-				X	-	-	-	~ 50 %
H	-	-	-	X	-	-	X	~ 5	~ 54 %
HR	-	-	-	X	-	-	X	~ 3-5	~ 53 %
IL	-								
IRL	-	-	-	X	X	-	-	-	~ 57 %
IS	-	X	-	-	-	-	X	~ 5	~ 90 %
LT	-	-	-	X	-	-	X	~ 5-10	~ 42 %
LV	-	-	-	X	-	-	X	~ 5	~ 50 %
M	-	-	-	X	-	-	X		~ 50 %
P	-	-	-	X	-	-	X		~ 75 %
RO	-	X	-	-	X	-	-	-	~ 70 %
RUS	-	-	-	X	-	-	-	-	
SK	-	X	-	-					~ 80 %
SLO	-	-	-	X	-	-	X	~ 5	~ 53 %
TR	-								~ 76 %
AUS/NSW	GDL	-	-	X	-	-	X		~ 55 %
AUS/QLD	GDL	-	-	X	-	-	X		
AUS/VIC	GDL	-	-	X	-	-	X		~ 60-70 %
CDN/NS	GDL								
CDN/ON	GDL	-	-	X	-	-	X		~64 % ~68 % ²
CDN/QC	GDL				X	-	-	-	
NZ	GDL				-	-	X		
USA/CA	GDL								
USA/FL	GDL								
USA/NC	GDL								

(„X“ = Zutreffend; „-“ = Nicht zutreffend; „Grau unterlegte Zellen“ = Keine Informationen verfügbar; WEU = Große westeuropäische Länder; ANR = Anrainer Deutschlands; GDL = Länder mit GDL-System; ROL = Reformorientierte Länder)

Zusatzkommentare: ¹ In der Regel in jedem Fall, in einigen Kantonen aber nur bei Nichtbestehen. ² Die unterschiedlichen Angaben beziehen sich auf den „G1-Road Test“ und den „G2-Road-Test“.

Tab. 24: Rückmeldungen zur Prüfungsleistung und Bestehensquoten der Fahrprüfung

überzustellen. Die Einschätzung des Fahrerlaubnisprüfers, die Selbsteinschätzung des Bewerbers und mögliche Inkonsistenzen zwischen diesen beiden Perspektiven bilden die Diskussionsgrundlage für das Beratungsgespräch. In Norwegen wird das Ergebnis der Prüfung in einem etwa 5- bis 10-minütigen Gespräch mitgeteilt. Dabei werden dem Bewerber die Gründe für die Prüfungsentscheidung vom Fahrerlaubnisprüfer erläutert. Im australischen Bundesstaat Victoria wird nicht das eigentliche Prüfprotokoll, sondern eine schriftliche Zusammenfassung der Leistungsbeurteilung ausgehändigt.

Bestehensquoten

Die betrachteten Länder unterscheiden sich hinsichtlich der Bestehensquoten bei der Fahrprüfung deutlich (s. Tabelle 24). Die niedrigsten Bestehensquoten finden sich mit etwa 35 Prozent in Polen, während in Österreich mit etwa 94 Prozent die meisten Fahrerlaubnisbewerber die Fahrprüfung beim ersten Versuch bestehen. In den großen westeuropäischen Ländern legt etwa die Hälfte der Bewerber die Fahrprüfung im ersten Anlauf erfolgreich ab; Deutschland stellt hier mit einer relativ hohen Bestehensquote von 72 Prozent eher eine Ausnahme dar. In den Anrainerländern und den reformorientierten Ländern absolviert meist deutlich mehr als die Hälfte der Bewerber die Prüfung erfolgreich. Für die Gruppe der GDL-Länder liegen nur wenige Angaben vor; danach bestehen etwa zwei Drittel der Bewerber die Fahrprüfung auf Anhieb.

Sofern eine Fahrprüfung nicht bestanden wurde, gelten in der Regel bestimmte Vorschriften für einen Wiederholungsversuch. Diese beinhalten meist die Festlegung einer Mindestzeitspanne bis zum Ablegen einer Wiederholungsprüfung. So müssen in Deutschland zwischen dem Erstversuch und einem Wiederholungsversuch mindestens 14 Tage vergehen. Im australischen Bundesstaat Queensland muss zwischen Erstversuch und Wiederholungsprüfung lediglich ein Tag liegen, während es in der kanadischen Provinz Québec mindestens 28 Tage sind. In Estland muss eine Woche zwischen beiden Prüfungsterminen liegen, in Ungarn sind es drei Tage, in Israel 14 Tage und in Rumänien 15 Tage. In Belgien ist eine erneute Prüfungsteilnahme bereits am selben Tag möglich; jedoch muss ein Bewerber, der die Fahrprüfung zweimal nicht besteht, mindestens sechs

Fahrstunden nehmen, bis er an einer dritten Fahrprüfung teilnehmen kann. In Polen müssen nach dreimaligem Nichtbestehen fünf Fahrstunden genommen werden.

In einigen anderen Ländern führt schon das erstmalige Nichtbestehen der Fahrprüfung dazu, dass für einen Wiederholungsversuch erneut Unterrichtseinheiten bei einem professionellen Fahrlehrer genommen werden müssen. In Finnland müssen bis zu einem Wiederholungstermin mindestens drei Tage vergehen, und es müssen mindestens zwei weitere Fahrstunden genommen werden. In Kroatien ist eine Prüfungswiederholung nur nach drei weiteren Fahrstunden möglich. In Griechenland muss mindestens eine Woche zwischen dem Erstversuch und einem Wiederholungsversuch liegen, und es müssen mindestens zehn Fahrstunden absolviert werden.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der Fahrprüfung an der Schwelle zum Beginn des Selbstständigen Fahrens ein besonderer Stellenwert im Prozess der Fahranfängervorbereitung zukommt. Mit der EU-Führerscheinrichtlinie wurden für die europäischen Länder bestimmte Mindeststandards für die Rahmenbedingungen der Fahrprüfung, ihre prüfungsmethodische Gestaltung und die zu bewältigenden Prüfungsanforderungen festgelegt. Die Betrachtung der Prüfungsgestaltung in den einzelnen Ländern zeigt, dass es oberhalb dieser Mindeststandards in bestimmten Bereichen teils deutliche Unterschiede gibt. Dies betrifft beispielsweise die Prüfungsdauer oder die zu bewältigenden Anforderungen bei der fahrtechnischen Vorbereitung, bei den Grundfahraufgaben und bei der Prüfungsfahrt.

Ebenso bestehen deutliche Unterschiede bei der Erfassung von Leistungen und bei der Rückmeldung von Kompetenzen und Kompetenzdefiziten an die Bewerber. Im Hinblick auf die Selektions- und Steuerungsfunktion der Fahrprüfung sind eine differenzierte Einschätzung und Rückmeldung der Bewerberkompetenzen bedeutsam und können zu einer Stärkung dieser Funktionen im System der Fahranfängervorbereitung beitragen – dies schließt auch den Ansatz einer zweiten Fahrprüfung ein, der im Rahmen von einigen GDL-Systemen praktiziert wird.

3.4 Qualitätssicherung

3.4.1 Überblick

Qualitätssichernde Maßnahmen in der Fahranfängervorbereitung können einerseits an den verschiedenen „Bausteinen“ des jeweiligen Systems ansetzen, also an den unterschiedlichen Lehr-Lernformen und Prüfungsformen mit ihren gesetzlich festgelegten Rahmenbedingungen (z. B. Mindestalters- oder Verbindlichkeitsvorgaben). Andererseits kann auch das Zusammenwirken von Systembestandteilen im Gesamtsystem bei der Qualitätssicherung von Interesse sein, also die „Systemarchitektur“. Es lassen sich demnach unterschiedliche Ansatzpunkte und Eingriffsebenen für qualitätssichernde Maßnahmen benennen. Gemeinsam ist allen diesen Maßnahmen, dass sie auf einer wissenschaftlich begründeten Evaluationsmethodik beruhen sollten und darauf gerichtet sein müssen, die Sicherheitswirksamkeit der Systembestandteile und des Gesamtsystems valide zu erfassen und zu verbessern.

Ein weiterer Aspekt muss unbedingt bei der Planung und Durchführung qualitätssichernder Maßnahmen berücksichtigt werden: Sowohl der „Wirkbetrieb“ etablierter Lehr-Lernformen und Prüfungsformen als auch die mit der Systemoptimierung verbundene Einführung neuer Systembestandteile und die daraus resultierende Veränderung des Gesamtsystems sind hinsichtlich ihrer Qualität und insbesondere Sicherheitswirksamkeit zu evaluieren. Die erstgenannte Forderung nach einer kontinuierlichen summativen Evaluation der Systembestandteile resultiert vor allem aus dem beständigen Wandel der Zielgruppe (z. B. Bildungsvoraussetzungen, Mobilitätsbedürfnisse) und der Rahmenbedingungen der Fahranfängervorbereitung (z. B. neue Lehr- und Lernmedien, veränderte Verkehrsbedingungen). Die zweitgenannte Notwendigkeit einer soliden formativen und summativen Evaluation von neuartigen Systembestandteilen folgt nicht zuletzt aus der Tatsache, dass ihre Einführung meist auch zeitlichen und finanziellen Aufwand sowie Einschränkungen (z. B. durch protektive Regelungen) für die Fahranfänger mit sich bringt; daher sollte die Sicherheitswirksamkeit solcher Innovationen nicht nur wissenschaftlich begründet, sondern auch empirisch erwiesen sein. Als Beispiel für ein anspruchsvolles, erprobtes Evaluationskonzept, das den Wirkbetrieb eines Systembausteins der Fahranfängervorbereitung wie auch seine Weiterentwicklung mit innovativen Gestaltungsformen um-

fasst, lässt sich in Deutschland die im „Handbuch zum Fahrerlaubnisprüfungssystem (Theorie)“ (TÜV | DEKRA arge tp 21, 2008) verankerte Qualitätssicherung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung nennen. Bei der Entwicklung neuer Lehr-Lernformen und Prüfungsformen wird hingegen oft durch spezielle (Bildungs-)Forschungsprojekte empirisch geprüft, ob die Erwartungen und Anforderungen des Gesetzgebers hinsichtlich einer verkehrssicheren Vorbereitung von Fahranfängern in der Praxis eingelöst werden. Ein gutes Beispiel dafür stellen die systematischen Analysen zum Nutzungsverhalten und zur Sicherheitswirksamkeit des Begleiteten Fahrenlernens bei der Einführung des Modells „BF17“ dar (z. B. FUNK et al., 2010).

Es erscheint offensichtlich, dass die beschriebenen Ansprüche an eine umfassende Qualitätssicherung im System der Fahranfängervorbereitung bedeuten, für jedes einzelne Systemelement eine spezifische Evaluationsmethodik zu erarbeiten. Es ist also bei jeder Lehr-Lernform und bei jeder Prüfungsform zu fragen, welchen Zielen sie dient, welchen Rahmenbedingungen sie typischerweise unterworfen ist und wie die Erreichung der Ziele valide erfasst werden kann. Dies ist bei stark formalisierten Vorbereitungsformen wie dem Theorieunterricht oder der Wissensprüfung leichter einzulösen als bei eher informellen Systemelementen wie dem Selbstständigen Theorielernen oder den Lernstandseinschätzungen, deren Umsetzungsvielfalt wegen der unterschiedlichen Lernvoraussetzungen der Fahranfänger ja gerade als eine wünschenswerte Chance für die Individualisierung von Lernprozessen bei der Fahranfängervorbereitung anzusehen ist. Daher sind bei der Qualitätssicherung in der Fahranfängervorbereitung bzw. bei der Evaluation der Durchführung und Sicherheitswirksamkeit ihrer Systembestandteile noch viele Fragen offen: Darüber, mit welchen Lernmedien und Lerntechniken Selbstständiges Theorielernen stattfindet oder wie häufig und in welcher Form Lernstandseinschätzungen in der Fahrpraktischen Ausbildung durchgeführt werden, liegen beispielsweise kaum gesicherte Befunde vor. Die genannten Einschränkungen und Forschungsdefizite führen auch dazu, dass bei den nachfolgenden Ausführungen zur Qualitätssicherung eher jene Bestandteile des Systems der Fahranfängervorbereitung betrachtet werden, die sich durch einen formalen bzw. verbindlichen Charakter auszeichnen und die – wie die Fahrschulausbildung und die Fahrerlaubnisprüfung – im Dienstleistungsbereich angesiedelt sind.

Der Begriff „Qualität“ besitzt unterschiedliche Bedeutungen (z. B. „Art“, „Beschaffenheit“, „Güte“, „Brauchbarkeit“). Es existiert keine allgemein akzeptierte wissenschaftliche Definition von Qualität, dies gilt auch für den Bildungs- bzw. Dienstleistungsbereich (KAMINSKE & BAUER, 1995), zu dem vor allem die formalen Lehr-Lernformen und Prüfungsformen im Rahmen der Fahrschulausbildung und Fahrerlaubnisprüfung zählen. In der bis 2008 gültigen DIN ISO 8402 ist Qualität definiert als „die Gesamtheit von Merkmalen einer Einheit bezüglich ihrer Eignung, festgelegte und vorausgesetzte Erfordernisse zu erfüllen“ (Deutsches Institut für Normung, 1992), die heute gültige DIN ISO 9000 beschreibt Qualität als „Grad, in dem ein Satz inhärenter Merkmale Anforderungen erfüllt“.

Aus den genannten Definitionen folgt erstens, dass es sich beim Qualitätsbegriff um ein relativistisches Konstrukt handelt, d. h., die Qualitätskriterien für bestimmte Systembestandteile der Fahranfängervorbereitung werden (staatlich) festgelegt und können aus verschiedenen Perspektiven betrachtet werden. Im Ergebnis sind diese Qualitätskriterien als Abwägung und Ausbalancierung unterschiedlicher Anforderungen, Bedürfnisse und Wertorientierungen von Gesellschaft, Anbietern und Nutzern zu verstehen. Dabei werden vom Staat Prioritäten gesetzt, sobald wichtige öffentliche Interessen berührt werden. Im vorliegenden Fall ist das öffentliche Interesse an Verkehrssicherheit gegen die Mobilitätsbedürfnisse des Einzelnen und seinem Interesse an einem geringen Mobilitätsaufwand abzuwägen. Dabei sind grundlegende rechtsstaatliche Prinzipien zu wahren, zu denen gehört, dass Maßnahmen zur Fahranfängervorbereitung nicht nur gemeinwohldienlich und erforderlich sein müssen, sondern auch geeignet und verhältnismäßig. Letzteres beinhaltet, dass weniger einschneidende, aber ebenso wirksame Maßnahmen nicht zur Verfügung stehen. Dies bedeutet nichts anderes, als dass die Sicherheitswirksamkeit von Maßnahmen zur Fahranfängervorbereitung durch Qualitätskriterien gesichert und eine transparente Qualitätsevaluation nachgewiesen sein muss.

Zweitens ist Qualität ein dynamisches Konstrukt, das einen transitorischen Charakter aufweist. In Bezug auf die Fahranfängervorbereitung bedeutet dies einerseits, dass sich mit dem realen Straßenverkehr und seinen Anforderungen auch die Qualitätsmaßstäbe beispielsweise für die Fahrschulausbildung und die Fahrerlaubnisprüfung verändern. Andererseits führt nicht zuletzt der Zuwachs an Er-

kenntnissen zum Fahrkompetenzerwerb zu einem Anpassungsdruck bei der Fahranfängervorbereitung und ihren Qualitätskriterien. So wissen wir beispielsweise heute durch empirisch gesicherte Forschungsbefunde, dass der Erwerb von Fahrexpertise ein mehrjähriger Prozess ist, der durch eine basale Fahrschulausbildung nicht abgedeckt werden kann. Bei der Wissensprüfung führt die Erkenntnis der methodischen Grenzen von Mehrfach-Wahl-Aufgaben bei der Erfassung der Gefahrenkognition zur Frage, wie die Prüfungsformen im Hinblick auf Verkehrswahrnehmungstests ausdifferenziert werden könnten und zu welchem Zeitpunkt derartige Tests im Prozess der Fahranfängervorbereitung angesiedelt werden sollten, um ihre Steuerungs- und Selektionsfunktion optimal zu erfüllen. Die beiden Beispiele illustrieren, wie sich Qualitätsmaßstäbe durch Wissenszuwachs verändern und wie neue Qualitätsanforderungen entstehen: Niemand würde heute von einer traditionellen Wissensprüfung mehr einen substanziellen Beitrag zur Prüfung der Gefahrenkognition erwarten, dieser Qualitätsanspruch hat sich reduziert. Die Suche nach der unter pädagogisch-psychologischen Gesichtspunkten optimalen Platzierung der Prüfungsformen im Prozess der Fahranfängervorbereitung stellt hingegen einen erweiterten Qualitätsanspruch dar.

Drittens schließlich ist Qualität als ein mehrdimensionales Konstrukt anzusehen, das strukturelle, prozessuale und ergebnisbezogene Komponenten umfasst. Zur Strukturqualität gehören organisatorische und institutionelle Rahmenbedingungen, die oft durch gesetzliche Vorschriften geregelt werden, denken wir beispielsweise an die Regelungen zum Begleiter beim Begleiteten Fahrenlernen, an die verfügbaren Lehr-Lernmedien zum Selbstständigen Theorielernten, an die Ausstattung der Fahrschulen und Prüfkale oder an die fachliche Qualifikation der Fahrlehrer und Fahrerlaubnisprüfer und ihre beruflichen Leitbilder (hier spricht man zuweilen auch von „Orientierungsqualität“). Die wesentliche Frage im Hinblick auf strukturbezogene Qualitätskriterien ist in jedem Fall, ob bestimmte Strukturen geeignet sind, das Erreichen der jeweiligen Qualifizierungsziele zu fördern. Bei der Prozessqualität geht es darum, wie die Begleiter beim Begleiteten Fahrenlernen, die Fahrlehrer bei der Fahrschulausbildung oder die Fahrerlaubnisprüfer bei der Fahrprüfung ihre Lehr- bzw. Evaluationsaufgaben unter sozialen (einschließlich pädagogisch-didaktischen) Aspekten durchführen. Unter Ergebnisqualität versteht man schließlich die Güte der erbrachten Lehr- und Lernleistungen bzw. Prüfungsleistungen im enge-

ren Sinne, wie sie sich beispielsweise im Hinblick auf die Bestehensquoten bei der Wissens- und Fahrprüfung sowie hinsichtlich der Fahrerlaubnisprüfungen selbst u. a. in der Objektivität, Reliabilität und Validität der durchgeführten Prüfungen zeigt. Es sei angefügt, dass sowohl in der Qualitätsforschung als auch in fachpolitischen Diskussionen oft die gut messbaren strukturellen Aspekte von Qualität dominieren, während prozessuale Qualitätsaspekte und die Ergebnisqualität zuweilen vernachlässigt werden (STURZBECHER et al., 2010).

Es war bereits angesprochen worden, dass ein vollständiger Bericht über die international praktizierten Maßnahmen zur Qualitätssicherung bei der Fahranfängervorbereitung alle Lehr-Lernformen und Prüfungsformen aufgreifen und sich dabei auf alle Qualitätsdimensionen beziehen müsste. Ein solcher Anspruch war im Rahmen des vorliegenden Forschungsprojekts nicht einzulösen, zumal das Projekt mit der Erarbeitung von theoretischen und methodischen Grundlagen für inhaltlich einschlägige Vergleichsstudien (z. B. Beschreibungsterminologie, Recherchestrategien) noch andere Arbeitsschwerpunkte besaß. Daher wird nachfolgend der Frage der Qualitätssicherung bei der Fahranfängervorbereitung lediglich am Beispiel der formalen Fahrschulbildung und der traditionellen Fahrerlaubnisprüfungen nachgegangen. Nicht thematisiert werden dagegen qualitätssichernde Maßnahmen im Bereich der informellen Lehr-Lernformen und Prüfungsformen mit ihren relativ variablen Struktur- und Prozessbedingungen (also beispielsweise die Qualitätssicherung beim Begleiteten Fahrenlernen, beim Selbstständigen Fahrpraxiserwerb unter protektiven Regelungen – denken wir z. B. an die Ausgestaltung von Lernführerscheinphasen in GDL-Systemen – oder bei den Lernstandseinschätzungen).

Qualitätssicherung bei der Fahrschulbildung

Die formalen Ausbildungsangebote umfassen vor allem den Theorieunterricht, die Fahrpraktische Ausbildung und die Aufbaukurse (s. Kapitel 2.3.2), die in der Regel von Fahrlehrern durchgeführt werden. Für die Bewertung der Qualität des Theorieunterrichts und der Fahrpraktischen Ausbildung lassen sich weitgehend die aus der Unterrichtsforschung bekannten Qualitätskriterien (EINSIEDLER, 1997; DITTON, 2002) anwenden; dies konnte im Rahmen von Validierungsstudien für Beobach-

tungsverfahren zur Erfassung der pädagogisch-didaktischen Qualität der Fahrschulbildung nachgewiesen werden (STURZBECHER, HERMANN, LABITZKE & SCHELLHAS, 2005). Danach gilt grundsätzlich: Die Lehrenden müssen die Fahranfänger motivieren und ihre Lernbereitschaft verstärken, die Ausbildungsinhalte sind angemessen zu strukturieren und zu sequenzieren, die Ausbildungsmethoden sind mit Bezug auf die Inhalte auszuwählen und vielfältig zu handhaben, und die Ausbildung ist in Abhängigkeit von den Lernvoraussetzungen der Fahranfänger hinsichtlich des Schwierigkeits- und Anspruchsniveaus adaptiv zu gestalten. Diese Kriterien bilden die pädagogisch-didaktische Prozessqualität der formalen Ausbildung ab (s. o.). Um die damit verbundenen Anforderungen zu erfüllen, müssen Fahrlehrer über eine angemessene pädagogische Qualifikation verfügen, die auf der beruflichen Aus- und Fortbildung beruht. Darüber hinaus müssen angemessene formale (z. B. strukturelle und organisatorische) Ausbildungsbedingungen gegeben sein, die sich beispielsweise in den Ausstattungsstandards der Ausbildungsstätten und bei der Dokumentation der Ausbildungsprozesse zeigen (Strukturqualität). Die Einhaltung solcher prozessualer und struktureller Qualitätskriterien in Fahrschulen ist oft Gegenstand staatlicher Überwachungsmaßnahmen („Fahrschulüberwachung“).

Es sei angemerkt, dass die tatsächlich praktizierten Methoden zur Qualitätssicherung in der Fahrschulbildung über die bisher angesprochenen staatlich reglementierten Formen, also die Aus- und Fortbildung der Fahrlehrer sowie die Fahrschulüberwachung, weit hinausgehen. Nicht unerwähnt bleiben dürfen die vielfältigen Qualitätzertifizierungsverfahren und Qualitätsmanagementsysteme, die Fahrschulbetreiber nutzen, um ihre Marktposition zu verbessern. Diese Verfahren und Systeme zur Qualitätsfeststellung und Qualitätsförderung basieren – in unterschiedlichem Ausmaß und in verschiedenen Kombinationen – auf objektiven und subjektiven kundenorientierten Qualitätsmessungen (z. B. Expertenbeobachtungen, Kundenbefragungen) einerseits sowie auf objektiven und subjektiven unternehmensorientierten Messungen (z. B. Qualitätsaudits, Benchmarking, Mitarbeiterbefragungen) andererseits, die aus den Wirtschaftswissenschaften stammen und zur Qualitätssicherung bei Dienstleistungen eingesetzt werden (MEFFERT & BRUHN, 2003). Im Rahmen der vorliegenden Studie war es nicht beabsichtigt, die inhaltliche Ausgestaltung und die internationale Ver-

breitung derartiger nichtstaatlicher Qualitätsfeststellungs- und Qualitätssteuerungsverfahren genauer zu sondieren.

Qualitätssicherung bei der Fahrerlaubnisprüfung

Die Fahrerlaubnisprüfungen (z. B. Wissensprüfungen, Fahrprüfungen) erfüllen in den Systemen der Fahranfängervorbereitung unterschiedliche Funktionen: Einerseits dienen sie dazu, nur den hinreichend auf die motorisierte Verkehrsteilnahme vorbereiteten Fahrerlaubnisbewerbern den Zugang zu den jeweils im Fahrerlaubnissystem vorgesehenen Berechtigungsstufen (z. B. Lernfahrerlaubnis, Fahrerlaubnis für den Selbstständigen Fahrpraxiserwerb) zu eröffnen („Selektionsfunktion“). Andererseits wirken sie auch auf die vorausgehenden Lehr-Lernprozesse zurück, indem sie mit den Prüfungsanforderungen die vom Gesetzgeber für die Fahranfängervorbereitung vorgegebenen und daher vom Bewerber zu erreichenden Lehr- und Lernziele im Hinblick auf die Lerninhalte und das zu erreichende Kompetenzniveau konkretisieren und durchsetzen („Steuerungsfunktion“). Sie nehmen damit Einfluss auf die Art und Weise, wie sich Fahranfänger auf das Selbstständige Fahren vorbereiten bzw. darauf vorbereitet werden. Gleichzeitig wird mit den Fahrerlaubnisprüfungen auch die Ergebnisqualität von Maßnahmen zur Fahranfängervorbereitung erfasst, wodurch die empirisch begründete zielgerichtete Weiterentwicklung der Ausbildungselemente ermöglicht wird. Der Aspekt der Systemsteuerung wird durch den Aspekt der Steuerung der individuellen Lehr- und Lernaktivitäten ergänzt: Die Prüfungsstandards ermöglichen es also dem Fahranfänger im weitesten Sinne, seine Lehr- und Lernstrategien auszurichten.

Inwieweit diese Möglichkeiten ausgeschöpft werden können, hängt von der Qualität des Fahrerlaubnisprüfungssystems ab, die wiederum aus der Qualität der Prüfungsrahmenbedingungen und der eingesetzten Prüfungsmethoden (z. B. Tests, Verhaltensbeobachtungen) sowie aus der beruflichen Qualifikation der Fahrerlaubnisprüfer und ihrer Kompetenz bei der Durchführung der unterschiedlichen Prüfungsmethoden resultiert. Daher sind staatliche Vorgaben zur Aus- und Fortbildung⁵³ der Fahrerlaubnisprüfer sowie zur Evaluation und Weiterentwicklung der instrumentellen Güte der eingesetzten Prüfverfahren in vielen Ländern wichtige Elemente des Qualitätssicherungssystems im Prü-

fungswesen. Diese Elemente werden – wie im Fahrschulwesen auch – nicht selten durch interne Qualitätsmanagementsysteme der Behörden bzw. Prüforganisationen ergänzt, die mit der Prüfungsdurchführung betraut sind. Hier kommt wiederum die bereits oben in den Ausführungen zum Fahrschulausbildungssystem genannte Verfahrenspalette zum Einsatz, zu der meist interne Qualitätsaudits, Kundenbefragungen und Beschwerdemanagementverfahren gehören. Der Einsatz und die Ausgestaltung dieser Verfahren, die nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung waren, können mehr oder minder detailliert staatlich vorgeschrieben werden, beispielsweise durch Akkreditierungsvorschriften für die Prüfungsorganisationen. Die diesbezüglichen Gegebenheiten im deutschen Fahrerlaubniswesen sind ausführlich von STURZBECHER, BÖNNINIGER und RÜDEL (2010) beschrieben worden.

Um einen ersten – zwangsläufig noch sehr lückenhaften – Einblick in die international üblichen Maßnahmen zur Qualitätssicherung in der Fahranfängervorbereitung zu gewinnen, werden im vorliegenden Kapitel exemplarisch zunächst die Aus- und Fortbildungsvorschriften für Fahrlehrer sowie die staatlichen Überwachungsmaßnahmen für kommerzielle Fahrschulen im Ländervergleich dargestellt. Danach werden auch für die Fahrerlaubnisprüfer die Vorgaben zur Aus- und Fortbildung beschrieben. Schließlich werden die Verfahren zur inhaltlichen und methodischen Qualitätssicherung der Fahrerlaubnisprüfungen für einzelne Länder erläutert.

3.4.2 Aus- und Fortbildung der Fahrlehrer

Im Hinblick auf die Qualitätssicherung im Bereich der formalen Fahrschulausbildung in verschiedenen Ländern interessiert, welche beruflichen und persönlichen Voraussetzungen Fahrlehrer zu erfüllen haben, wie die berufsqualifizierende Ausbildung und Prüfung von Fahrlehrern gestaltet sind und inwieweit die Ausübung des Fahrlehrerberufs mit einer Verpflichtung zur Fortbildung verbunden ist. Hierzu finden sich überblicksartig Informationen in Tabelle 25.

53 In Deutschland wird die mindestens sechs Monate dauernde postgraduierte – d. h. an ein abgeschlossenes Ingenieurstudium anschließende – zusätzliche Ausbildung der Fahrerlaubnisprüfer „Befugnisausbildung“ genannt, um sie von der grundlegenden Hochschulausbildung abzugrenzen.

Land	Gruppe	(Eingangs-)Voraussetzungen			Ausbildungsvorschriften	
		Mindestalter von ... Jahren ¹	Schulabschluss, und zwar ... ²	Fahrerlaubnis seit ... Jahren	Theoretische Ausbildung	Praktische Ausbildung
D	WEU	23	1	3	770 Std.	
E	WEU	20	1	2	210 Std.	
GB	WEU	21	-	4	-	-
I	WEU	21	1/2	-	150 Std.	
F	WEU/ANR	22	1	3	630 Std.	
B	ANR	22	-/2	3	X	X
CH	ANR	23	1	2	700 Std.	
CZ	ANR	24	1	3	140 Std.	90 Std.
DK	ANR	21	.3	3	X	X
L	ANR	20	1	2	X	X
PL	ANR	21	2	3	190 Std.	
A	ANR/ROL	21	1/2	3	330 Std.	60 Std.
NL	ANR/ROL	18	1	-	-	-
FIN	ROL	21	2	3	2.700 Std.	
N	ROL	21	2	3	3.360 Std.	
S	ROL	21	2	3	2.520 Std.	
BG	-	23	2	-	X	X
CY	-	24	2	5	-	-
EST	-	21	1/2	3	X	X
GR	-	21	2	3	1.680 Std.	
H	-	22	2	2	290 Std.	170 Std.
HR	-	24	2	3		
IL	-					
IRL	-	19	-	2	-	-
IS	-	23	2	3	430 Std.	70 Std.
LT	-	21*	2	3	210 Std. ⁴	
LV	-	21	1/2 ⁵	3	132 ⁶	26 ⁷
M	-	19	-	1	-	-
P	-	20	2	2	280 Std.	
RO	-	25	2	5	140 Std.	
RUS	-					
SK	-	25	2	3	230 Std.	
SLO	-	21	1/2	3	210 Std.	
TR	-					
AUS/NSW	GDL	21	-	3	X	X
AUS/QLD	GDL	18*	-	1	X	X
AUS/VIC	GDL	22*	-	-	360 Std.	
CDN/NS	GDL				40 Std.	40 Std.
CDN/ON	GDL	21;8*	-	4	95 Std.	45 Std.
CDN/QC	GDL	21*		2	X	X
NZ	GDL	19	-	2	X	X
USA/CA	GDL	21	2 ⁸	-	60 Std.	
USA/FL	GDL	-	-	-	32 Std.	
USA/NC	GDL				80 Std.	

(„X“ = Zutreffend; „-“ = Nicht zutreffend; „Grau unterlegte Zellen“ = Keine Informationen verfügbar; „Std.“ = Stunden; WEU = Große westeuropäische Länder; ANR = Anrainer Deutschlands; GDL = Länder mit GDL-System; ROL = Reformorientierte Länder)

Zusatzkommentare: ¹ Sofern die Mindestaltersvorgabe aus der Besitzdauer der Fahrerlaubnis hergeleitet ist, ist sie wie folgt gekennzeichnet: „**“
² „1“ = Mittlerer Schulabschluss, „2“ = Höherer Schulabschluss, „1/2“ = Unterschiedlicher Abschluss für Fahrlehrer im Theorieunterricht und in der Fahrpraktischen Ausbildung; ³ Wenigstens sieben Jahre Schulbildung (Grundschule); ⁴ Die Angaben beziehen sich auf Lehrende im Theorieunterricht. ⁵ Fahrschullehrer benötigen zudem einen Magister oder Bachelor-Abschluss einer Hochschule. ⁶ Gilt für Fahrschullehrer. ⁷ Gilt für Instruktoren, zzgl. 126 Std. theoretische Ausbildung; ⁸ „High-School“-Diplom oder äquivalenter Schulabschluss.

Tab. 25: (Eingangs-)Voraussetzungen und Ausbildungsvorschriften für die Ausübung des Fahrlehrerberufs

Berufliche Eingangsvoraussetzungen

Die Ausübung des Fahrlehrerberufs ist in den einzelnen Ländern an unterschiedliche Eingangsvoraussetzungen gebunden, die u. a. die persönliche und gesundheitliche Eignung, das Alter oder eine vorher zu durchlaufende schulische bzw. berufliche Ausbildung betreffen.

Mindestaltersvorgaben

Bezüglich des Mindestalters für die Ausübung des Fahrlehrerberufs lässt sich in der Tabelle 25 erkennen, dass in den Gruppen der großen westeuropäischen Länder, der Anrainerländer und der reformorientierten Länder die rechtlichen Mindestaltersvorgaben in der Regel bei 21 Jahren oder darüber liegen. Die höchste Altersgrenze findet sich dabei in Tschechien mit 24 Jahren, gefolgt von Deutschland und der Schweiz mit 23 Jahren, die geringste in den Niederlanden mit 18 Jahren. In den GDL-Ländern kann der Fahrlehrerberuf meist ab einem Alter von 21 Jahren oder älter ausgeübt werden; lediglich in Neuseeland bzw. im australischen Bundesstaat Queensland ist die Berufsausübung bereits mit 19 bzw. mit 18 Jahren möglich.

Die genannten Mindestaltersvorgaben bedeuten nicht, dass Fahrlehrer tatsächlich in diesem Alter mit der Berufsausübung beginnen können oder typischerweise beginnen, weil zuvor oft noch andere Voraussetzungen wie eine vorgegebene Fahrerlaubnisbesitzdauer oder der Abschluss einer längerfristigen Fahrlehrerausbildung zu erfüllen sind. In manchen Ländern ist – neben der Mindestaltersgrenze für die Berufsausübung – eine zusätzliche Mindestaltersgrenze für den Beginn der berufsqualifizierenden Ausbildung vorgegeben (z. B. in Frankreich mit 18 Jahren und in Deutschland mit 21 Jahren).

Schulabschluss

In den verschiedenen Ländern finden sich hinsichtlich der erforderlichen vorherigen schulischen und beruflichen Ausbildung unterschiedliche Bestimmungen (s. Tabelle 25). In den großen westeuropäischen Ländern, den Anrainerländern und den reformorientierten Ländern wird üblicherweise ein mittlerer Schulabschluss (d. h. 9 oder 10 Jahre Schulbildung) oder ein höherer Schulabschluss (d. h. 12 oder 13 Jahre Schulbildung) vorausgesetzt. In den GDL-Ländern wird hingegen meist kein bestimmter Schulabschluss gefordert.

Bei den geforderten schulischen Bildungsvoraussetzungen ist zu beachten, dass es in einigen Ländern unterschiedliche Qualifizierungsstufen bei den Fahrlehrern mit einer Lehrerlaubnis für die Klasse B gibt; dabei wird zwischen Fahrlehrern unterschieden, die nur die Fahrpraktische Ausbildung anleiten dürfen, und solchen, die auch oder ausschließlich Theorieunterricht erteilen dürfen. Fahrlehrer für die Fahrpraktische Ausbildung benötigen in Estland, Italien und Österreich nur einen mittleren Schulabschluss, während Fahrlehrer für den Theorieunterricht eine Hochschulzugangsberechtigung vorweisen müssen. In Lettland wird für Fahrlehrer im Theorieunterricht sogar eine Hochschulausbildung vorausgesetzt, die ungeachtet des Studiengangs mindestens mit einem Magister- oder Bachelorgrad abgeschlossen sein muss. In Belgien ist für die Anleitung der Fahrpraktischen Ausbildung in der Klasse B kein bestimmter Schulabschluss vorgeschrieben.

In einigen Ländern bestehen auch Vorgaben, nach denen neben einem bestimmten Schulabschluss auch bereits eine vorherige berufliche Qualifikation vorhanden sein muss. So wird beispielsweise in Deutschland eine abgeschlossene Berufsausbildung in einem anerkannten, beliebigen Lehrberuf verlangt. In Österreich müssen Fahrlehrer, die Theorieunterricht erteilen wollen, mindestens fünf Jahre Berufserfahrung als Fahrlehrer in der Fahrpraktischen Ausbildung während der letzten acht Jahre nachweisen. In Finnland ist für die Fahrlehrerausbildung entweder eine dreijährige berufliche Qualifikation oder ein höherer Schulabschluss erforderlich.

Fahrerlaubnisbesitz

In den meisten Ländern gibt es Vorgaben zum Mindestzeitraum, in dem man vor der Fahrlehrerausbildung im Besitz einer Fahrerlaubnis gewesen sein muss (s. Tabelle 25).

In der Gruppe der großen westeuropäischen Länder variieren die diesbezüglichen Vorschriften stark: In Großbritannien beträgt der Mindestzeitraum vier Jahre; in Deutschland und Frankreich drei Jahre, in Spanien zwei Jahre, und lediglich in Italien ist keine bestimmte Besitzdauer einer Fahrerlaubnis vorgeschrieben. Unter den Anrainerländern und den reformorientierten Ländern besteht nur in den Niederlanden keine Vorschrift zur Besitzdauer einer Fahrerlaubnis, während in der Schweiz

und in Luxemburg jeweils zwei Jahre und in den übrigen Ländern drei Jahre für den Fahrerlaubnisbesitz verlangt werden. In Österreich gilt, dass man seit mindestens drei Jahren im Besitz der Fahrerlaubnis für die beantragte Klasse sein muss; eine Verringerung dieser Mindestzeitspanne auf ein Jahr ist durch die Teilnahme an einem sog. „Praxis-Ersatzseminar“ möglich. Bei den GDL-Ländern besteht in der kanadischen Provinz Ontario mit vier Jahren die höchste geforderte Zeitspanne für den Fahrerlaubnisbesitz. Im australischen Bundesstaat New South Wales wird vorgegeben, dass man für wenigstens drei Jahre innerhalb einer Zeitspanne von vier Jahren im Besitz einer uneingeschränkten Fahrerlaubnis gewesen sein muss. In den anderen Ländern dieser Gruppe sind hingegen geringere oder keine Mindestzeitspannen vorgegeben.

Vergleicht man alle untersuchten Länder, finden sich die längsten geforderten Zeitspannen in Rumänien und Zypern mit fünf Jahren, während in den übrigen Ländern meist ein Fahrerlaubnisbesitz von zwei bis drei Jahren vorausgesetzt wird.

In einigen Ländern müssen Fahrlehrer – über den Besitz der Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der von ihnen unterrichteten Fahrerlaubnisklasse hinaus – im Besitz der Fahrerlaubnis für weitere Fahrzeugklassen sein. So ist beispielsweise in Finnland grundsätzlich der Fahrerlaubnisbesitz in den Klassen A, B und C erforderlich und in Deutschland mindestens in den Klassen A, B/BE und C/CE. In Estland, Griechenland und Rumänien müssen Fahrlehrer grundsätzlich eine Fahrerlaubnis in allen Fahrerlaubnisklassen besitzen.

Weitere Voraussetzungen

Als Voraussetzung für die Ausbildung zum Fahrlehrer bzw. für die Berufsausübung werden in den meisten untersuchten Ländern Nachweise über die gesundheitliche Eignung verlangt. In Großbritannien und Malta besteht die gesundheitliche Überprüfung lediglich aus einem Sehtest, der im Rahmen der obligatorischen Fahrprüfung für Fahrlehrer durchgeführt wird. In vielen anderen Ländern ist hingegen der Nachweis über eine umfangreichere ärztliche Untersuchung – einen Sehtest wahrscheinlich eingeschlossen – vorgeschrieben. In Deutschland wird neben der allgemeinen ärztlichen Untersuchung ausdrücklich ein Sehtest durch einen Augenarzt gefordert. In Luxemburg, Portugal, Spanien und Ungarn beinhaltet die Überprüfung der ge-

undheitlichen Eignung auch psychologische Untersuchungen. Im australischen Bundesstaat Victoria muss ein Attest zur physischen und psychischen Gesundheit vorgelegt werden, das hinsichtlich der medizinischen Mindestanforderungen den gesundheitlichen Anforderungen entspricht, die an Berufskraftfahrer gestellt werden.

Darüber hinaus erfolgt in nahezu allen betrachteten Ländern eine Überprüfung der Fahrlehrerbewerber bezüglich früherer Verkehrs- bzw. Rechtsverstöße. So gilt beispielsweise in Österreich, dass keine Bestrafung wegen Verstößen gegen kraftfahrrechtliche oder straßenpolizeiliche Vorschriften vorliegen darf. In Neuseeland nimmt die Verkehrsbehörde bei der Antragstellung für die Fahrlehrerausbildung eine umfangreiche Überprüfung zur persönlichen Eignung des Berufsanwärters vor („Fit and Proper Person Check“). Hierbei werden sämtliche Rechtsverstöße und verkehrsbezogene Verstöße einschließlich nicht bezahlter Bußgelder geprüft sowie mögliche Beschwerden aus Verkehrsbehörden berücksichtigt, in denen ein Beschäftigungsverhältnis mit dem Fahrlehrerbewerber bestanden hat.

Ausbildungsvorschriften

Dem zweiten Teil der Tabelle 25 (s. o.) lässt sich entnehmen, dass eine Ausbildung zum Fahrlehrer nicht in allen betrachteten Ländern unmittelbar vorgeschrieben ist (Großbritannien, Irland, Malta, Niederlande, Zypern). Die berufliche Qualifizierung erfolgt dementsprechend in Form von freiwilligen Ausbildungsangeboten. Inwiefern eine zur Berufsausübung hinreichende Qualifikation erlangt wurde, muss dann im Rahmen der zu absolvierenden Prüfungen (s. u.) nachgewiesen werden. In der Mehrzahl der untersuchten Länder ist hingegen eine Fahrlehrerausbildung unmittelbar vorgeschrieben. Dabei gibt es deutliche Unterschiede im festgelegten Ausbildungsumfang.

Unter den großen westeuropäischen Ländern wird in Deutschland mit 770 Stunden der größte Stundenumfang gefordert. Besonders hohe Ausbildungsumfänge finden sich in den reformorientierten Ländern: So sind in Finnland 2.700 Ausbildungsstunden vorgegeben, die unter anderem beinhalten, dass ein Senior-Fahrlehrer den angehenden Fahrlehrer in Theorie und Praxis unterrichtet. In Norwegen stellt die Fahrlehrerausbildung einen Studiengang an einer Hochschule dar. Die Basisausbildung erstreckt sich über einen Zeitraum von

24 Monaten bzw. vier Semestern und umfasst 3.360 Stunden. Sie kann durch themenspezifische Module (z. B. Management einer Fahrschule) erweitert werden und führt nach dem Absolvieren weiterer Semester zu einem Bachelor- oder Masterabschluss. In Schweden werden in einem ca. 18-monatigen Ausbildungszeitraum mit insgesamt 2.520 Stunden unter anderem die Inhaltsbereiche „Gesundheit und Sicherheit im Arbeitsumfeld“, „Fahrzeugsicherheit und Umwelt“, „Straßenverkehrsgesetz“, „Verkehrspsychologie“ und „Verkehrssicherheitsarbeit“ thematisiert; darüber hinaus finden praktische Übungseinheiten, Übungen zu pädagogischen Methoden, Hospitationen sowie überwachte Ausbildungseinheiten statt. Die Bewertung der auszubildenden Fahrlehrer erfolgt im Rahmen der genannten Ausbildungsbestandteile, sodass keine zusätzlichen berufsqualifizierenden Prüfungen (s. u.) durchgeführt werden.

Auch in den GDL-Ländern ist zur Ausübung des Fahrlehrerberufs meist eine Ausbildung vorgeschrieben. Der Ausbildungsumfang fällt aber im Vergleich mit anderen Ländern bzw. Ländergruppen nur gering aus. Unter den GDL-Ländern, von denen die Stundenumfänge bekannt sind, nimmt der australischen Bundesstaat Victoria mit 360 Stunden den Spitzenplatz ein.

Berufsqualifizierende Prüfungen

In der Mehrzahl der betrachteten Länder müssen angehende Fahrlehrer bestimmte berufsqualifizierende Prüfungen ablegen, die sich auf spezielle Fahrprüfungen, auf mündliche und schriftliche Wissensprüfungen sowie auf sog. „Lehrproben“ (Durchführung von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung) erstrecken können. Einen diesbezüglichen Überblick bietet Tabelle 26. In einigen Ländern geht ein Eingangstest dem Ausbildungsbeginn voraus (z. B. in Frankreich, Ontario und Ungarn).

Wie in der Tabelle 26 zu erkennen ist, müssen Fahrlehreranwärter in fast allen betrachteten Ländern eine schriftliche Wissensprüfung ablegen und darüber hinaus in einer Vielzahl von Ländern außerdem eine mündliche Wissensprüfung bestehen. Weiterhin müssen sie meist eine spezielle Fahrprüfung ablegen, deren Dauer stark variiert: In der Slowakei, Tschechien und Ungarn dauert sie 30 Minuten, in Deutschland, Großbritannien und Italien 60 Minuten, in den Niederlanden 90 Minuten und in

Norwegen sogar 180 Minuten. In Neuseeland muss bei der Fahrlehrerausbildung die im Fahrerlaubnisverfahren übliche reguläre Fahrprüfung (s. Kapitel 3.3.5) erneut abgelegt werden, sofern sie mehr als fünf Jahre zurückliegt; darüber hinaus muss eine spezielle Fahrprüfung („Advanced Assessment Drive“) bestanden werden.

Lehrproben müssen ebenfalls in der Mehrzahl aller betrachteten Länder abgelegt werden. Unter den großen westeuropäischen Ländern sind sie nur in Deutschland, Frankreich und Großbritannien vorgeschrieben. In Großbritannien müssen sich professionelle Fahrlehrer einer Anerkennungsprüfung durch die „Driving Standards Agency“ unterziehen, die u. a. den Nachweis der Lehrfähigkeit im Rahmen einer praktischen Unterrichtseinheit beinhaltet; diese Lehrprobe hat einen zeitlichen Umfang von 60 Minuten. In Deutschland und Frankreich müssen Lehrproben hingegen sowohl für den Theorieunterricht als auch für die Fahrpraktische Ausbildung abgelegt werden. In Deutschland beträgt die Dauer beider Lehrproben 45 Minuten; in Frankreich sind es hingegen 55 Minuten für die Lehrprobe im Theorieunterricht und 65 Minuten für die Lehrprobe zur Anleitung der Fahrpraktischen Ausbildung. In nahezu allen Anrainerländern und reformorientierten Ländern sind Lehrproben ebenfalls vorgeschrieben; ihre Dauer variiert beim Theorieunterricht zwischen 30 Minuten (Dänemark) und 45 Minuten (Belgien, Finnland, Luxemburg) sowie bei der Fahrpraktischen Ausbildung zwischen 30 Minuten (Dänemark) über 45 Minuten (Belgien, Finnland, Norwegen, Tschechien) bis zu 60 Minuten (Luxemburg, Niederlande). Auch in den GDL-Ländern stellt das Ablegen von Lehrproben meist einen Bestandteil der berufsqualifizierenden Prüfungen dar; genauere Angaben zum zeitlichen Umfang liegen jedoch nicht vor.

Lehrproben werden meist mit Fahrschülern durchgeführt (z. B. in Deutschland, Großbritannien, Luxemburg, Österreich und Zypern), oder es werden Unterrichtssituationen in Form von Rollenspielen simuliert (z. B. in Belgien, Irland, Portugal). So nimmt in Belgien der Direktor der Fahrschule die Rolle des Fahrschülers ein. Für die Lehrprobe in der Fahrpraktischen Ausbildung übernimmt in Irland ein Fahrprüfer der „Road Safety Administration“, die als Verkehrsbehörde auch für die Prüfung und Zulassung von Fahrlehrern verantwortlich ist, die Rolle des Fahrschülers. In Luxemburg wird nur die Lehrprobe für den Theorieunterricht simuliert, wobei hier Schüler eines techni-

Land	Gruppe	Prüfung					Fortbildung	
		Mündliche Wissensprüfung	Schriftliche Wissensprüfung	Fahrprüfung	Lehrprobe Theorieunterricht	Lehrprobe Fahrprakt. Ausbildung	Fortbildungspflicht	Alle ... Jahre
D	WEU	X	X	X	X	X	X	4
E	WEU	X	X	X	-	-	-	-
GB	WEU	-	X	X	-	X	-	-
I	WEU	X	X	X	-	-	X	1
F	WEU/ANR	X	X	X	X	X	-	-
B	ANR	X	X	-	X	X	X	1
CH	ANR	X	X	X	X	X	X	5
CZ	ANR	X	X	X	X	X	-	-
DK	ANR	X	X	X	X	X		-
L	ANR	-	X	X	X	X	-	-
PL	ANR	X	X	X	X	X	X	5
A	ANR/ROL	X	X	X	-	X	-	-
NL	ANR/ROL	X	X	X	-	X	X	5
FIN	ROL	-	X	X	X	X	-	-
N	ROL	-	X	X	-	X	-	-
S	ROL	-	-	-	-	-	-	-
BG	-	X	X	-	-	-		-
CY	-	-	X	X	X	X		-
EST	-	-	-	X	X	X	X	5
GR	-	X	X	X	-	-	-	-
H	-	X	X	X	X	X	X	1
HR	-	X	X	X	X	X	X	4
IL	-							
IRL	-	-	X	X	-	X	-	-
IS	-	X	X	X	X	X	X	3
LT	-	-	X	-	X	-	X	5
LV	-	X	-	X	-	-	X	5
M	-	X	-	X	-	X	-	-
P	-	-	X	X	-	X	X	5
RO	-	-	X	X	X	X		-
RUS	-							
SK	-	X	X	X	X	X	X	5
SLO	-	X	X	X	X	X	X	3
TR	-							
AUS/NSW	GDL	-	X	X	X	X	X	5
AUS/QLD	GDL							
AUS/VIC	GDL	X	X	X	X	X	-	-
CDN/NS	GDL							
CDN/ON	GDL	X	X	-	X	X	-	-
CDN/QC	GDL							
NZ	GDL	-	-	X	-	X		
USA/CA	GDL		X				X	3
USA/FL	GDL							
USA/NC	GDL	X	X	X	X	X	X	4

(„X“ = Zutreffend; „-“ = Nicht zutreffend; „Grau unterlegte Zellen“ = Keine Informationen verfügbar; WEU = Große westeuropäische Länder; ANR = Anrainer Deutschlands; GDL = Länder mit GDL-System; ROL = Reformorientierte Länder)

Tab. 26: Prüfung und Fortbildung im Fahrlehrerberuf

schen Gymnasiums die Rolle der Fahrschüler einnehmen. In Finnland findet die Lehrprobe für den Theorieunterricht mit Fahrschülern statt, während bei der Lehrprobe für die Fahrpraktische Ausbildung ein Mitglied der Prüfungskommission als Fahrschüler auftritt.

Fortbildung

Im zweiten Teil der Tabelle 26 ist aufgeführt, ob und gegebenenfalls in welchen Zeitabständen Fahrlehrer an Fortbildungsmaßnahmen teilnehmen müssen. Wie zu erkennen ist, liegt die Verantwortung zur beruflichen Fortbildung in vielen Ländern allein beim Fahrlehrer, rechtliche Fortbildungsverpflichtungen bestehen nicht.

In den großen westeuropäischen Ländern gibt es eine Fortbildungspflicht nur in Deutschland und Italien, in den Anrainerländern nur in Belgien, der Schweiz und Polen sowie in den reformorientierten Ländern lediglich in den Niederlanden. Die Zeitabstände, in denen Fortbildungsnachweise erbracht werden müssen, variieren zwischen einem Jahr (Belgien, Italien) und fünf Jahren (Niederlande, Polen, Schweiz). Für die Gruppe der GDL-Länder liegen nur wenige Angaben zu Fortbildungspflichten vor. Die Zeitabstände für Fortbildungen liegen in dieser Gruppe zwischen drei Jahren (Kalifornien) und fünf Jahren (New South Wales).

Anstelle oder in Ergänzung zu Fortbildungspflichten besteht in vielen Ländern eine zeitliche Befristung der Lehrerlaubnis. Zur Erneuerung müssen dann oft Nachweise über eine gesundheitliche Untersuchung und ggf. über besuchte Fortbildungsmaßnahmen erbracht werden. So ist in Frankreich eine Fortbildung nicht vorgeschrieben, jedoch muss für die Verlängerung der Lehrerlaubnis alle fünf Jahre eine medizinische Untersuchung erfolgen, und es wird eine erneute Überprüfung auf mögliche zwischenzeitlich erfolgte Rechtsverstöße vorgenommen. In Dänemark muss für die Verlängerung der Lehrerlaubnis ein ärztliches Attest vorgelegt sowie die Regelmäßigkeit der Berufsausübung nachgewiesen werden. In Polen muss alle fünf Jahre ein Nachweis der Teilnahme an einer körperlichen und psychologischen Untersuchung sowie an Fortbildungen erbracht werden; in Portugal gelten ähnliche Regelungen (eine medizinische Untersuchung und 60 Stunden Fortbildung). Im australischen Bundesstaat Victoria werden Fahrlehrerlizenzen für drei Jahre vergeben bzw. für ein Jahr, sofern eine gesundheitliche Beeinträchtigung

besteht, die eine jährliche Untersuchung erforderlich macht.

Für die Erneuerung der Lehrerlaubnis sind in einigen Ländern erneute Prüfungen abzulegen: Beispielsweise müssen Fahrlehrer in den Niederlanden innerhalb von fünf Jahren an insgesamt drei Tagen an theoretischem Unterricht teilnehmen und sich im Rahmen von zwei 110-minütigen fahrpraktischen Ausbildungseinheiten mit lernenden Fahrern einer Bewertung unterziehen. In Kroatien wird einmal in vier Jahren die berufliche Kompetenz des Fahrlehrers geprüft. In der Slowakei sind für die Verlängerung der Lehrerlaubnis 40 Stunden Fortbildung zu absolvieren und es muss eine Prüfung abgelegt werden. Im australischen Bundesstaat New South Wales finden nach der anfänglichen Akkreditierung alle fünf Jahre externe Audits durch die Verkehrsbehörde („Roads and Traffic Authority“) statt; dabei sind erneut Fahrprüfungen abzulegen. Im US-Bundesstaat Kalifornien müssen Fahrlehrer alle drei Jahre Prüfungen ablegen oder Nachweise über eine kontinuierliche Fortbildung im Bereich der Verkehrssicherheit vorlegen.

3.4.3 Fahrschulüberwachung

Neben der Aus- und Fortbildung von Fahrlehrern wurde eingangs die Überwachung von Fahrschulen und Fahrlehrern durch externe Institutionen als ein weiterer Aspekt der Qualitätssicherung benannt. Diesbezüglich wird im Folgenden dargestellt, inwieweit Kontrollen überhaupt durchgeführt werden und in welchen Bereichen sie gegebenenfalls vorgenommen werden. In der Tabelle 27 sind hierzu die Angaben von Expertenbefragungen im Überblick dargestellt.

Insgesamt liegen nur zu wenigen Ländern Informationen zu den Gegenständen und zum Turnus der Fahrschulüberwachungen vor. Wie den Angaben in der Tabelle zu entnehmen ist, beziehen sich die Überwachungsmaßnahmen in den meisten untersuchten Ländern lediglich auf die Unterrichtsräume, die Ausstattung mit Lehrmitteln und auf die Fahrzeuge für die Fahrpraktische Ausbildung (sog. „Formalüberwachung“); es gibt aber auch Kontrollen der pädagogisch-didaktischen Qualität des Theorieunterrichts und der Fahrpraktischen Ausbildung mittels teilnehmender Expertenbeobachtungen (auch „Qualitätsaudits“ oder „Supervisionen“ genannt).

In Deutschland werden staatliche Überwachungsmaßnahmen im Regelfall alle zwei Jahre durchge-

Land	Gruppe	Gegenstand der Kontrollen				
		Unterrichtsräume	Lehrmittel	Ausbildungsfahrzeuge	Pädagogische Qualität des Theorieunterrichts	Pädagogische Qualität der Fahrpr. Ausbildung
D	WEU	X	X	X	X ¹	X ¹
E	WEU					
GB	WEU	-	-	-	-	X
I	WEU					
F	WEU/ANR	X	X	X	X	X
B	ANR	X	X	X	-	-
CH	ANR	X	X	X	X	X
CZ	ANR	X	X	X	X	X
DK	ANR					
L	ANR	X	X	X	-	-
PL	ANR					
A	ANR/ROL	X	X	X	-	-
NL	ANR/ROL	-	-	-	-	X
FIN	ROL					
N	ROL	X	X	X	-	X
S	ROL	X	X	X	X	X
BG	-					
CY	-					
EST	-					
GR	-	X	X	X	-	X
H	-	X	X	X	X	X
HR	-	X	X	X	X	X
IL	-					
IRL	-					
IS	-	X	X	X	X	-
LT	-	X	X	X	-	-
LV	-	X	X	-	-	-
M	-					
P	-					
RO	-					
RUS	-					
SK	-	X	X	X	-	-
SLO	-					
TR	-					
AUS/NSW	GDL	-	X	X	-	X
AUS/QLD	GDL	-	-	X	-	-
AUS/VIC	GDL	-	-	-	-	-
CDN/NS	GDL					
CDN/ON	GDL	X	X	X	X	X
CDN/QC	GDL	X	X	X	X	X
NZ	GDL					
USA/CA	GDL			X		
USA/FL	GDL					
USA/NC	GDL					

(„X“ = Zutreffend; „-“ = Nicht zutreffend; „Grau unterlegte Zellen“ = Keine Informationen verfügbar; WEU = Große westeuropäische Länder; ANR = Anrainer Deutschlands; GDL = Länder mit GDL-System; ROL = Reformorientierte Länder)
Zusatzkommentare: ¹ Nur in einigen Bundesländern.

Tab. 27: Gegenstand von Kontrollen in Fahrschulen

führt; diese Zeitspanne kann auf vier Jahre erhöht werden, wenn in zwei aufeinanderfolgenden Überprüfungen keine oder nur geringfügige Mängel festgestellt wurden. Von dieser periodischen Überwachung können die behördliche Stellen absehen, wenn sich Fahrschulen einem behördlich genehmigten Qualitätssicherungssystem anschließen; ein solches System existiert aber bislang noch nicht. In einigen deutschen Bundesländern wird von den Behörden oder durch sie beauftragte Sachverständige die „Pädagogisch qualifizierte Fahrschulüberwachung“ (STURZBECHER, 2004) praktiziert, die eine Formalüberwachung (z. B. Ausstattungsstandards, Aufzeichnungspflichten, Ausbildungsfahrzeuge) mit einer umfassenden Kontrolle der fachlichen und pädagogisch-didaktischen Qualität des Theorieunterrichts und der Fahrpraktischen Ausbildung verbindet.

In Norwegen findet sich ein ähnliches Kontrollsystem, das durch eine staatlich anerkannte Institution umgesetzt wird. In einigen Ländern erfolgen Kontrollen auch häufiger: So werden in Belgien – wie in Deutschland auch – vor Eröffnung einer Fahrschule die Unterrichtsräume, die Lehrmaterialien und Ausbildungsfahrzeuge sowie darüber hinaus das Erfüllen weiterer Vorgaben (z. B. Fahrlehrerzertifikate, Versicherungen, Brandschutzbestimmungen) überprüft; im laufenden Betrieb werden die staatlichen Kontrollen dann etwa jedes Jahr durchgeführt. Auch in Kroatien sind im laufenden Betrieb von Fahrschulen jährliche Kontrollen vorgeschrieben, bei denen neben Strukturmerkmalen (z. B. Ausstattungsstandards, Aufzeichnungspflichten) auch die pädagogische Qualität des Theorieunterrichts und der Fahrpraktischen Ausbildung überwacht wird; sofern Mängel festgestellt werden, müssen diese innerhalb von 15 Tagen behoben werden.

Noch häufiger finden staatliche Kontrollen im US-Bundesstaat Kalifornien statt. Hier werden Fahrschulen und Fahrlehrer durch die Verkehrsbehörde („Department for Motor Vehicles“) kontrolliert und zertifiziert; die Ausbildungsfahrzeuge werden im Abstand von sechs Monaten überwacht.

In Ländern, in denen die Wissensaneignung bei Fahranfängern hauptsächlich durch Selbstständiges Theorielernen erfolgt (s. Kapitel 3.2.3), kommt dem Theorieunterricht in Fahrschulen keine Bedeutung oder nur eine untergeordnete Rolle zu, sodass auch die Struktur- und Prozessqualität (z. B. Unterrichtsräume, Lehrmittelausstattung, pädagogisch-didaktische Unterrichtsqualität) des Theorieunter-

richts nicht Gegenstand staatlicher Qualitätskontrollen ist (z. B. Großbritannien, New South Wales, Victoria). In diesen Ländern beziehen sich Überwachungsmaßnahmen zur Qualitätssicherung vor allem auf die Qualität der Fahrpraktischen Ausbildung. So erfolgt in Großbritannien die Qualitätskontrolle von Fahrschulen ausschließlich mit einer personenbezogenen Überprüfung („Check Test“), bei welcher der Fahrlehrer von einem speziell ausgebildeten Prüfer der „Driving Standards Agency“ während einer fahrpraktischen Unterrichtsstunde begleitet wird. Die Überprüfung findet in Abhängigkeit vom Ergebnis des vorangegangenen „Check Tests“ entweder im Abstand von vier oder zwei Jahren statt.

In Ländern, in denen eine formale Fahrschulausbildung vorgeschrieben ist und verbindliche Curricula dafür existieren, beziehen sich die Maßnahmen der Qualitätsüberwachung meist auch auf die Umsetzung der vorgegebenen Ausbildungsinhalte und -umfänge: In Island erstellen die Fahrschulen auf der Grundlage eines übergreifenden Rahmencurriculums eigene Lehrpläne, deren Umsetzung anhand von Aufzeichnungspflichten beispielsweise zu den konkreten Unterrichtsinhalten, zu den Unterrichtszeiten, zu den unterrichtenden Fahrlehrern und zur Anwesenheit der Fahrschüler dokumentiert werden muss. Die Lehrpläne und Aufzeichnungen müssen jährlich einer staatlich anerkannten Institution vorgelegt werden.

In einigen Ländern werden im Sinne der Überwachung und Transparenz der Ergebnisqualität die Bestehensquoten von Fahrerlaubnisprüfungen mit Bezug auf die Fahrschulen veröffentlicht (z. B. Belgien, Estland, Finnland, Frankreich, Lettland, Niederlande, Slowakei, Schweiz). So ermöglicht beispielsweise in den Niederlanden die Prüforganisation „Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen“ im Internet den Zugriff auf eine Datenbank mit den Namen und Adressen der Fahrschulen.⁵⁴ Bezogen auf die einzelnen Fahrschulen kann dann eingesehen werden, wie viele Erstprüfungen in einem bestimmten Zeitraum insgesamt auf diese Fahrschule entfallen sind und wie hoch die Bestehensquote für die Fahrprüfung bei den Fahrschülern dieser Fahrschule beim Erstversuch und auch beim Wiederholungsversuch ist. Zum Vergleich wird die durchschnittliche Bestehensquote für die Fahrprüfungen in der Region angegeben, in der sich die Fahrschule befindet.

54 <http://www.rijjschoolgegevens.nl/> (12. August 2011)

3.4.4 Aus- und Fortbildung der Fahrerlaubnisprüfer

In den Fahrerlaubnisprüfungen müssen die Fahranfänger nachweisen, dass sie sich eine hinreichende Fahr- und Verkehrskompetenz angeeignet haben, um – je nach den Bedingungen des gegebenen Systems der Fahranfängervorbereitung in Begleitung oder selbstständig unter protektiven Regelungen – am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen zu dürfen. Damit kommt den Prüfungen und insbesondere der Tätigkeit der Fahrerlaubnisprüfer eine hohe Sicherheitsbedeutung zu. Die Prüfer müssen sich für die Durchführung der Fahrerlaubnisprüfungen spezifische Kompetenzen aneignen, die sich nach der Art der Prüfung (Wissensprüfung, Fahrprüfung) unterscheiden.

Die Durchführung der Wissensprüfung, methodisch gesehen ein hoch standardisierter Test, stellt vergleichsweise geringe Anforderungen an den Prüfer: Insbesondere bei einer computergestützten Prüfungsdurchführung beschränkt sich seine Tätigkeit zum Prüfungsbeginn auf die Einführung des Fahrerlaubnisbewerbers in den Prüfungsablauf, die Erläuterung allgemeiner Prüfungsbedingungen und ggf. den Abbau von Prüfungsangst. Die Instruktion zur Testbearbeitung, die Testdurchführung und -auswertung, das Treffen der Prüfungsentscheidung sowie die Erläuterung und Dokumentation des Testergebnisses einschließlich der Vermittlung daraus resultierender Lernhinweise übernimmt dann der Prüfcomputer. Dem Prüfer verbleiben die Klärung offener Fragen und die Beendigung der Prüfung, einschließlich – vor allem bei nicht bestandenen Prüfungen – einer angemessenen unterstützenden Reaktion auf die Gefühle des Bewerbers bei der Verarbeitung des Prüfungsergebnisses.

Bei der Durchführung der Fahrprüfung, die methodisch gesehen eine Arbeitsprobe darstellt, welche mittels einer systematischen Verhaltensbeobachtung⁵⁵ bewertet wird (STURZBECHER, 2010), muss der Prüfer all diese aufgeführten Aufgaben ebenfalls erfüllen. Darüber hinaus muss er sich

aber der wesentlich anspruchsvolleren Herausforderung stellen, mittels einer adaptiven Prüfstrategie sowie in Abhängigkeit von den gezeigten Bewerberleistungen und sich ständig verändernden Verkehrssituationen sein Prüfungskonzept und den (weiteren) Prüfungsablauf stetig weiterzuentwickeln. Insbesondere werden nach STURZBECHER et al. (2010) von ihm erwartet:

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 Überprüfungsnötigkeit 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).

Es erscheint offensichtlich, dass die professionelle Bewältigung der dargestellten Anforderungen eine spezielle Berufseignung der Prüfer erfordert (z. B. Verantwortungsbewusstsein im Rahmen persönlicher Reife, Perspektivenübernahmefähigkeiten) und nur auf der Grundlage einer einschlägig qualifizierenden Aus- und Fortbildung gelingen kann. Letzteres gilt auch, weil aufgrund methodischer Güteanforderungen und des Gebots der Prüfungs-gerechtigkeit die Fahrprüfungen unter möglichst einheitlichen Bedingungen ablaufen sollen. Dieser Notwendigkeit steht die geringe Standardisierbarkeit der Fahrprüfung aufgrund nicht plan- und beeinflussbarer Umwelt- und Verkehrsbedingungen entgegen, die hinsichtlich der Projektierung der Prüfungsanforderungen im konkreten Prüfungsab-

55 „Arbeitsproben“ stellen eine vor allem in der Berufspädagogik und Personaldiagnostik verwendete Prüfungsmethode dar; als „systematische Verhaltensbeobachtungen“ bezeichnet man in den Sozialwissenschaften Beobachtungsverfahren, die speziellen Gestaltungs-, Dokumentations- und Auswertungsstandards genügen (EBBINGHAUS & SCHMIDT, 1999; KANNING, 2004; SCHULER, 2001).

lauf und der Bewertung der Prüfungsleistungen durch ein kriteriengeleitetes Prüferhandeln kompensiert werden muss. Dies setzt entsprechende „Beobachterschulungen“ als wichtigstes Mittel zur Hebung der Methodengüte genauso voraus wie eine kontinuierliche Evaluation und Qualitätssicherung des Verfahrens (KANNING, 2004).

Die Eignungsvoraussetzungen für Prüfer, die Aus- und Fortbildungsnotwendigkeiten sowie der Qualitätssicherungsbedarf sollten sich in entsprechenden rechtlichen Vorgaben niederschlagen. In der EU-Führerscheinrichtlinie sind (im Anhang IV „Mindestanforderungen an Personen, die praktische Prüfungen abnehmen“) Bestimmungen u. a. zu den Eingangsvoraussetzungen für den Beruf des Fahrerlaubnisprüfers, zu seiner Grundqualifikation sowie zur regelmäßigen Fortbildung und Qualitätssicherung verankert. So müssen Fahrerlaubnisprüfer für die Klasse B beispielsweise seit mindestens drei Jahren einen Führerschein der Klasse B besitzen. Weiterhin müssen sie das 23. Lebensjahr vollendet und eine Berufsausbildung abgeschlossen haben. Darüber hinaus ist festgelegt, dass für die Ausübung des Fahrerlaubnisprüferberufs ein entsprechendes Ausbildungsprogramm zum Erwerb der erforderlichen Grundqualifikation (in Deutschland „Befugnisausbildung“) erfolgreich abgeschlossen werden muss. Die in der EU-Führerscheinrichtlinie verankerten Mindestvorgaben sollen in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union bis zum Jahr 2013 in nationales Recht umgesetzt werden.

Ein Überblick über die derzeit in den untersuchten Ländern geltenden einschlägigen rechtlichen Vorgaben wird in den nachfolgenden Abschnitten gegeben. In ihnen ist dargestellt, welche persönlichen und beruflichen Voraussetzungen Fahrerlaubnisprüfer zu erfüllen haben (s. „Berufliche Eingangsvoraussetzungen“), welche berufsqualifizierende Ausbildung sie absolvieren müssen (s. „Ausbildungsvorschriften“) und inwieweit die Teilnahme an Fortbildungen verpflichtend ist (s. „Fortbildung“).

Berufliche Eingangsvoraussetzungen

Als Eingangsvoraussetzungen für den Beruf des Fahrerlaubnisprüfers sind in Tabelle 28 die bestehenden Mindestaltersvorgaben, der geforderte Schulabschluss und der Zeitraum für den Fahrerlaubnisbesitz sowie ggf. weitere zu erfüllende Voraussetzungen dargestellt.

Mindestaltersvorgaben

Wie der Tabelle zu entnehmen ist, liegt das vorgeschriebene Mindestalter für Fahrerlaubnisprüfer in den meisten Ländern bei 23 Jahren oder darüber. In der Gruppe der großen westeuropäischen Länder liegen das niedrigste Mindestalter bei 20 Jahren in Spanien und das höchste bei 26 Jahren in Großbritannien. Im Hinblick auf die Anrainerländer und die reformorientierten Länder sind in Finnland mit 22 Jahren das niedrigste Mindestalter und in den Niederlanden mit 28 Jahren das höchste Mindestalter vorgeschrieben. Das insgesamt niedrigste Mindestalter findet sich in den GDL-Ländern mit 19 Jahren in Neuseeland. Es bleibt festzuhalten, dass die Mindestaltersvorgaben für Fahrerlaubnisprüfer eine große Varianz aufweisen, ohne dass dafür besondere Gründe erkennbar wären.

Schulabschluss

Berufsanwärter müssen in vielen Ländern vor dem Beginn einer berufsspezifischen Qualifizierung über einen bestimmten schulischen Abschluss verfügen oder eine bestimmte universitäre Ausbildung bzw. einschlägige berufliche Erfahrungen besitzen (s. Tabelle 28). Hinsichtlich der schulischen Ausbildung wird in der Mehrzahl der dargestellten Länder ein höherer Schulabschluss (d. h. 12 oder 13 Jahre Schulausbildung) gefordert. In vielen Ländern muss zudem ein Hochschulstudium abgeschlossen worden sein: So müssen Berufsanwärter in Luxemburg über ein Diplom einer technischen Hochschule verfügen, in Litauen über einen Hochschulabschluss in einem technischen Fach, in Pädagogik, in Rechtswissenschaften oder im Verkehrsbereich. In Lettland wird ein Hochschulabschluss im Bereich Mechanik verlangt und in Deutschland ein Hochschulabschluss als Ingenieur. In Norwegen werden berufliche Erfahrungen als Fahrlehrer oder Ingenieur vorausgesetzt; beide Berufsfelder setzen ein Hochschulstudium voraus. Auch in Estland, Island, Kroatien, Litauen, Polen und Ungarn stellt ein Hochschulabschluss eine Eingangsvoraussetzung für den Beruf des Fahrerlaubnisprüfers dar.

Fahrerlaubnisbesitz

In nahezu allen dargestellten Ländern wird auch eine Mindestdauer für den Fahrerlaubnisbesitz vorgeschrieben (s. Tabelle 28). Diese liegt in den meisten Ländern bei drei Jahren oder mehr. Besonders hohe Mindestzeitspannen für den Fahrerlaubnisbe-

Land	Gruppe	(Eingangs-)Voraussetzungen			
		Mindestalter von ... Jahren ¹	Schulabschluss, und zwar ... ²	Fahrerlaubnis seit ... Jahren	Weitere Voraussetzungen
D	WEU	24	3	-	Ingenieur; 1,5 J. Berufserfahrung
E	WEU	20		2	Eingangstest
GB	WEU	26	-	5	Keine Verkehrsverstöße; Kommunikationsfähigkeiten
I	WEU				
F	WEU/ANR	21*	2	3	Keine Verkehrsverstöße; Abitur oder techn. Abschluss
B	ANR	25	2	7	Beispielhafte Führung; kein FE-Entzug; ärztl. Attest
CH	ANR	24	2	3	Eignungsgutachten; Kfz-Mechaniker o. ä. Ausbildung
CZ	ANR	25		5	Kein FE-Entzug in d. letzten 5 J.; kein ehemaliger FL
DK	ANR				Angestellte der Polizei oder Kraftfahrzeuginspektion
L	ANR	24	3	-	Diplom einer technischen Hochschule
PL	ANR	-	3	6	Psych. und med. Attest; Führungszeugnis
A	ANR/ROL	27	2	5	Keine Verkehrsverstöße; Berufserfahrung als FL
NL	ANR/ROL	28	2	10	Eingangstest; tadellose Führung; ärztl. Untersuchung
FIN	ROL	22	2		1 J. Berufserfahrung als FL; Eingangstest
N	ROL	23	3	3	Berufserfahrung als FL oder Ingenieur
S	ROL	-	2	3	Berufliche Eignung; Eingangstest
BG	-	28*	2	5	5 J. FL; nicht als FL tätig; nicht vorbestraft; Eignung
CY	-				
EST	-	25	3	8	Keine Verkehrsverstöße; nicht als FL tätig
GR	-	23*		5	Mitarbeiter des Verkehrsministeriums
H	-	25	3	3	5 J. Berufserfahrung als FL o. Ingenieur; Eingangstest
HR	-	21	3	3	3 J. Berufserfahrung als FL
IL	-	25	2	8	Führungszeugnis; Militärdienst; Eingangstest
IRL	-	22			Führungszeugnis; Eingangstest
IS	-	21	3	5	Psych. u. med. Attest
LT	-	23	3	3	Techn., pädagog. oder rechtswissenschaftl. Studium
LV	-	21	3	3	-
M	-				
P	-	24	2	2	Medizinische und psychologische Untersuchung
RO	-	23	-	3	Psychologisches und medizinisches Attest alle 5 J.
RUS	-	23	2	3	Studium oder fachspezifische Ausbildung
SK	-	24		3	Berufstätigkeit als Polizeibeamter
SLO	-	23	2	3	3 J. Berufserfahrung als FL; Eignungsuntersuchung
TR	-				
AUS/NSW	GDL	20*	-	-	-
AUS/QLD	GDL	21	-	1	Keine Vorstrafen oder Verkehrsverstöße
AUS/VIC	GDL				
CDN/NS	GDL				
CDN/ON	GDL	-	-	-	Berufliche Eignung
CDN/QC	GDL	-	-	2	-
NZ	GDL	19	-	2	„Fit and proper person check“; Sehtest bei einem Arzt
USA/CA	GDL				
USA/FL	GDL				
USA/NC	GDL				

(„X“ = Zutreffend; „-“ = Nicht zutreffend; „Grau unterlegte Zellen“ = Keine Informationen verfügbar; „FL“ = Fahrlehrer; „FE“ = Fahrerlaubnis, „J.“ = Jahre; WEU = Große westeuropäische Länder; ANR = Anrainer Deutschlands; GDL = Länder mit GDL-System; ROL = Reformorientierte Länder)

Zusatzkommentare: ¹ Sofern die Mindestaltersvorgabe aus der Besitzdauer der Fahrerlaubnis hergeleitet ist, ist sie wie folgt gekennzeichnet: „*“.
² „1“ = Mittlerer Schulabschluss, „2“ = Höherer Schulabschluss, „3“ = Hochschulabschluss

Tab. 28: (Eingangs-)Voraussetzungen und Ausbildungsvorschriften für die Ausübung des Fahrerlaubnisprüferberufs

Land	Gruppe	Ausbildungsvorschriften		Fortbildung	
		Theoretische Ausbildung	Praktische Ausbildung	Fortbildungspflicht	Alle ... Jahre
D	WEU	Mindestens 6 Monate		X	1
E	WEU	6 Wochen		X	1
GB	WEU	4-6 Wochen zzgl. 12 Monate Probezeit		-	-
I	WEU				
F	WEU/ANR	7 Monate		X	
B	ANR	X	X	-	-
CH	ANR	~ 1 Jahr berufsbegleitend		X	1
CZ	ANR	X		X	3 ¹
DK	ANR				
L	ANR	X	X	X	5
PL	ANR	152 Stunden			
A	ANR/ROL	X	X	X	4
NL	ANR/ROL	~ 1 Jahr		1	
FIN	ROL	Mindestens 2 Wochen			
N	ROL	4-5 Monate zzgl. 3-wöchiger Kurs		-	-
S	ROL	12 Wochen	45 Wochen	X	3
BG	-			X	
CY	-				
EST	-	4 Monate		X	1
GR	-				
H	-	84 Stunden	76 Stunden	X	1
HR	-	X		X	5
IL	-	X			
IRL	-	6 Wochen		-	-
IS	-	Mindestens 3 Wochen		X	1
LT	-	~ 2 Wochen		X	3
LV	-	~ 3 Monate		X	1
M	-				
P	-	X		X	3
RO	-	-	-	-	-
RUS	-				
SK	-	-	-		
SLO	-	40 Stunden	50 Stunden	X	2/5 ²
TR	-				
AUS/NSW	GDL	1 Woche	1 Woche	-	-
AUS/QLD	GDL	4 Wochen			
AUS/VIC	GDL				
CDN/NS	GDL				
CDN/ON	GDL	210 Stunden	180 Stunden	X	2
CDN/QC	GDL				
NZ	GDL	X	X		
USA/CA	GDL				
USA/FL	GDL				
USA/NC	GDL				

(„X“ = Zutreffend; „-“ = Nicht zutreffend; „Grau unterlegte Zellen“ = Keine Informationen verfügbar; WEU = Große westeuropäische Länder; ANR = Anrainer Deutschlands; GDL = Länder mit GDL-System; ROL = Reformorientierte Länder

Zusatzkommentare: ¹ Die Fahrprüferlizenz wird anfangs für fünf Jahre und danach für drei Jahre erteilt. ² Alle zwei Jahre theoretische Fortbildung und alle fünf Jahre praktische Fortbildung.

Tab. 29: Aus- und Fortbildung von Fahrerlaubnisprüfern

sitz bestehen – über alle Länder betrachtet – in den Niederlanden mit 10 Jahren sowie in Estland und Israel mit acht Jahren, während die kürzesten Zeitspannen bei einem Jahr (Queensland) und zwei Jahren liegen (z. B. Portugal, Spanien).

Weitere Voraussetzungen

In einigen Ländern müssen angehende Fahrerlaubnisprüfer zuvor als Fahrlehrer tätig gewesen sein (z. B. in Bulgarien, Finnland, Kroatien, Slowenien, Ungarn). So wird in Finnland eine mindestens einjährige Berufserfahrung als Fahrlehrer verlangt, in Ungarn sind es mindestens fünf Jahre (als Fahrlehrer oder als Ingenieur), in Bulgarien ebenfalls mindestens fünf Jahre sowie in Kroatien und Slowenien mindestens drei Jahre. In Norwegen müssen zukünftig alle Fahrerlaubnisprüfer eine mindestens zweijährige Fahrlehrerausbildung auf Hochschulniveau oder eine ähnliche Ausbildung absolviert haben sowie über Berufserfahrung als Fahrlehrer oder Ingenieur verfügen. In der Schweiz werden für die Ausbildung zum Fahrerlaubnisprüfer (sog. „Verkehrsexperte“) ein Berufsabschluss als Automechaniker bzw. Automobil-Mechatroniker oder in einem technisch gleichwertigen Beruf und ein Jahr Berufspraxis seit Abschluss der Grundbildung verlangt. In einigen Ländern liegt die Zuständigkeit für die Abnahme von Fahrerlaubnisprüfungen bei der Polizei; in solchen Ländern stellt dementsprechend eine Berufstätigkeit als Polizist eine Voraussetzung für den Fahrerlaubnisprüferberuf dar (z. B. in Dänemark und der Slowakei).

Ausbildungsvorschriften

Wie aus Tabelle 29 hervorgeht, ist in den meisten Ländern das Absolvieren einer Ausbildung zum Fahrerlaubnisprüfer vorgeschrieben. Nur aus einigen Ländern liegen genauere Angaben zum zeitlichen Umfang und zu den Inhalten dieser Ausbildung vor, die in der Regel aus theoretischen und praktischen Ausbildungsanteilen sowie aus Hospitationen oder Probezeiten in der Prüforganisation besteht. Die Ausbildungsdauer variiert zwischen einigen Wochen und einem Jahr.

Bei den großen westeuropäischen Ländern bestehen in Deutschland mit mindestens sechs Monaten und in Frankreich mit sieben Monaten vergleichsweise lange Ausbildungszeiträume. In Großbritannien dauert die Ausbildung dagegen insgesamt nur vier bis sechs Wochen, und es folgt eine 12-mona-

tige Probezeit in der Prüforganisation. Bei den Anrainerländern und den reformorientierten Ländern finden sich in den Niederlanden, Schweden und der Schweiz Ausbildungszeiträume von etwa einem Jahr; in der Schweiz kann die Qualifikation berufsbegleitend absolviert werden. In Norwegen dauert die Ausbildung vier bis fünf Monate und beinhaltet einen dreiwöchigen zentral organisierten Kurs sowie theoretische und praktische Ausbildungseinheiten in lokalen Prüfungsinstitutionen.

Bei den GDL-Ländern liegen die Ausbildungszeiträume in den australischen Bundesstaaten New South Wales und Queensland bei einigen Wochen; ein vergleichsweise hoher Stundenumfang wird in der kanadischen Provinz Ontario gefordert.

In Polen gibt es einen Ausbildungslehrplan, der insgesamt 152 Stunden theoretischen und praktischen Unterricht mit den Inhaltsbereichen „Psychologie“ (20 Stunden), „Didaktik“ (20 Stunden), „Straßenverkehrsrecht“ (30 Stunden), „Fahrzeugtechnik und -wartung“ (20 Stunden), „Sicherheit im Straßenverkehr“ (16 Stunden) und „Aufgaben des Prüfers“ (42 Stunden) sowie „Prüfungspraxis“ (4 Stunden) beinhaltet. In Ungarn umfasst die Ausbildung 84 Stunden theoretischen Unterricht (u. a. zu gesetzlichen Regelungen, Fahrtechniken oder Prüfungsmethodologie jeweils mit Bezug zu den unterschiedlichen Fahrzeugklassen) und 76 praktische Unterrichtsstunden (u. a. mit Teilnahme an tatsächlichen Fahrprüfungen).

Dagegen eignen sich in Island die angehenden Fahrerlaubnisprüfer das theoretische Wissen vor allem im Selbststudium an. Die praktische Ausbildung findet während einer dreiwöchigen Hospitation in einer Prüfungseinrichtung statt – hier steht dem Berufsanwärter ein Supervisor zur Seite, der auch für die Evaluation der Ausbildungsleistungen verantwortlich ist. Wenn aus Sicht des Supervisors ein hinreichender Ausbildungsstand erreicht ist, wird ein externer Prüfer zur Durchführung einer Abschlussprüfung hinzugezogen. In Estland lernen angehende Fahrerlaubnisprüfer im Rahmen einer speziellen Ausbildung durch die Prüforganisation („Estonian Road Administration“), wie Wissensprüfungen und Fahrprüfungen durchzuführen sind. Der Schwerpunkt liegt hierbei jedoch auf der Durchführung von Fahrprüfungen, weil die Abnahme der computergestützten Wissensprüfungen – aufgrund der oben erwähnten geringen Durchführungsanforderungen von Wissensprüfungen am PC – auch durch geschultes Aufsichtspersonal erfolgen kann;

lediglich bei Abweichungen vom regulären Prüfungsablauf (z. B. bei einer mündlichen Wissensprüfung) muss wenigstens ein Fahrerlaubnisprüfer anwesend sein.

In vielen Ländern müssen im Verlauf bzw. auch schon zu Beginn der Ausbildung verschiedene berufsqualifizierende Prüfungen abgelegt werden. In Luxemburg absolvieren Berufsanwärter zunächst ein Bewerbungsgespräch und anschließend schriftliche Aufnahmeprüfungen (z. B. zur Straßenverkehrsordnung, zur Fahrzeugtechnik). Aufnahmeprüfungen gibt es auch in Finnland und Israel; in Großbritannien und Schweden müssen Berufsanwärter eine spezielle Fahrprüfung bestehen, bevor die eigentliche Ausbildung beginnt. Im Ausbildungsverlauf finden dann weitere theoretische und praktische Prüfungen (z. B. Wissensprüfungen, Arbeitsproben, Supervisionen) statt. In Neuseeland erfolgt die Ausbildung durch einen bereits berufstätigen Fahrerlaubnisprüfer, der die Lehrmaterialien bereitstellt, den Bewerber bei der ordnungsgemäßen Durchführung von Fahrerlaubnisprüfungen anleitet und überwacht sowie die Prüfungszeitpunkte in Abhängigkeit vom Ausbildungsfortschritt des Berufsanwärters festlegt.

Fortbildung

Fahrerlaubnisprüfer müssen in der Regel an verpflichtenden Fortbildungsmaßnahmen teilnehmen. Der Fortbildungsturnus variiert zwischen meist einem Jahr (z. B. Deutschland) bis hin zu fünf Jahren (Luxemburg), der Fortbildungsumfang zwischen einem Tag und fünf Tagen im Jahr. Genauere Angaben zum Fortbildungsumfang und zur inhaltlichen Ausgestaltung der Fortbildungsmaßnahmen liegen nur für wenige Länder vor. So muss in Österreich mindestens alle vier Jahre eine Fortbildung absolviert werden. In Deutschland sind fünf Tage Fortbildung im Jahr vorgeschrieben; in Estland, Island, Lettland und den Niederlanden sind es wenigstens zwei Tage im Jahr. In Luxemburg umfasst die Fortbildungspflicht fünf Tage Fortbildung innerhalb von fünf Jahren (d. h. 1 Tag pro Jahr); jedoch werden üblicherweise bis zu 15 Tage innerhalb dieses Zeitraumes genommen. In Portugal müssen in einem Zeitraum von drei Jahren mindestens für eine Woche Fortbildungen besucht werden (d. h. 1,7 Fortbildungstage pro Jahr), um die erneute Genehmigung zur Berufsausübung zu erhalten. In Schweden müssen vier Tage Fortbildungen innerhalb von drei Jahren besucht werden (d. h.

1,3 Tage pro Jahr), um eine erneute Autorisierung für die Prüfungsdurchführung zu erhalten. In Slowenien müssen Fahrerlaubnisprüfer wenigstens für vier Tage innerhalb von zwei Jahren an theoretischen Fortbildungen teilnehmen und wenigstens alle fünf Jahre an fünf Tagen praktische Fortbildungen besuchen (d. h. insgesamt 3 Tage theoretische bzw. praktische Fortbildungen pro Jahr). In der kanadischen Provinz Ontario muss jeder Fahrerlaubnisprüfer alle zwei Jahre ein Training zur Aufrechterhaltung seiner Qualifikation für alle Fahrerlaubnisklassen durchlaufen.

3.4.5 Qualitätssichernde Maßnahmen in Prüforganisationen

Neben den staatlichen Vorgaben zur Befugnisausbildung und Fortbildung der Fahrerlaubnisprüfer wurde in der vorliegenden Studie im Hinblick auf die Qualitätssicherung im Prüfungswesen sondiert, inwieweit eine Evaluation und Weiterentwicklung der wichtigsten eingesetzten Prüfungsverfahren (Wissensprüfung und Fahrprüfung) stattfinden und wie sie sich ggf. vollziehen. Nachfolgend wird bezogen auf einzelne Länder exemplarisch dargestellt,

- ob Prüfungsdaten der Wissensprüfung ausgewertet und zur Verbesserung von Prüfungsaufgaben genutzt werden und welche Anlässe zur Ergänzung bzw. Aktualisierung des Aufgabenpools führen,
- welche Maßnahmen zur Qualitätssicherung der Fahrprüfung eingesetzt werden und in welchen Zeitabständen Qualitätskontrollen für die Fahrprüfung stattfinden.

Deutschland (WEU)

In Deutschland unterliegen die vom Staat mit der Prüfungsdurchführung beauftragten bzw. „beliehenen“ Organisationen (Träger von Technischen Prüfstellen) nach der staatlichen Anerkennung (früher „Akkreditierung“, Gültigkeitsdauer fünf Jahre) durch die Begutachtungsstelle der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) einer fortlaufenden externen staatlichen Überwachung durch dieselbe Begutachtungsstelle der BASt. Danach werden einmal pro Jahr externe Audits durchgeführt, deren Umfang sich nach der Anzahl der im Vorjahr durchgeführten Fahrprüfungen richtet. Pro Begutachtungstag werden in einer Dienststelle mindestens eine

Wissensprüfung und zwei Fahrprüfungen begutachtet. Neben den regulären externen Audits können externe Sonderbegutachtungen erforderlich werden,

- wenn im fortlaufenden Überwachungsverfahren oder im Re-Anerkennungsverfahren schwerwiegende Abweichungen von den Vorgaben der Begutachtungsrichtlinie festgestellt wurden,
- wenn sich besondere Anlässe ergeben haben, die schwerwiegende Zweifel hervorrufen, ob der anerkannte Träger die Qualitätsanforderungen in bestimmten Teilbereichen noch erfüllt, oder
- wenn der anerkannte Träger selbst eine Sonderbegutachtung (z. B. zur Entlastung von Vorfürhern Dritter) beantragt.

Weiterhin sind interne Audits vorgeschrieben, für die ein Qualitätsmanagementbeauftragter der Prüforganisation zuständig ist, der die Qualitätsauditoren auswählt und den jährlichen Auditrahmen festlegt. Darüber hinaus führen die Technischen Prüfstellen Kundenbefragungen durch.

Im Rahmen der Einführung des Computers als Prüfmedium wurde ein wissenschaftliches Evaluationskonzept für die Wissensprüfung („theoretische Fahrerlaubnisprüfung“) entwickelt und implementiert (s. o.), das eine kontinuierliche Qualitätssicherung bezüglich der eingesetzten Prüfungsaufgaben bzw. Prüfbögen (äquivalente Prüfaufgabenzusammenstellungen in sog. Paralleltests) vorsieht. Das Evaluationskonzept beinhaltet eine Auswertung statistischer Kennwerte zu den eingesetzten Prüfungsaufgaben (Aufgabenschwierigkeit, Trennschärfe etc.), die Ableitung wissenschaftlicher Empfehlungen für die Überarbeitung von Prüfungsaufgaben und Prüfungsaufgabenzusammenstellungen in äquivalenten Paralleltests sowie die wissenschaftliche Begleitung der Entwicklung und Erprobung neuer Prüfungsaufgaben. Vorschläge zu Veränderungen werden durch eine Expertengruppe erarbeitet und können durch die Ergebnisse der kontinuierlichen Evaluation, durch die Änderung gesetzlicher Regelungen sowie durch Hinweise von Behörden, Fahrlehrern etc. veranlasst sein. Die Vorschläge werden den zuständigen staatlichen Stellen zur Zustimmung unterbreitet. Die Qualitätssicherung der Wissensprüfung erfolgt somit als kontinuierlicher Prozess; die konkreten Maßnahmen und Ergebnisse werden in jährlichen Berichten an die zuständigen Behörden von Bund und Ländern dokumentiert.

Frankreich (WEU/ANR)

In Frankreich werden die Bestehensquoten der Wissensprüfung insgesamt sowie die Schwierigkeitsindizes der einzelnen Prüfungsaufgaben jährlich kontrolliert. Veränderungen von regulären Prüfungsaufgaben können durch Gesetzesänderungen oder aufgrund der statistischen Auswertungen der Prüfungsdaten veranlasst sein. Die Qualitätssicherung in der Fahrprüfung erfolgt mittels intern und extern durchgeführter Qualitätsaudits bezüglich der Prüfungsabläufe und durch Interviews mit den einzelnen Fahrerlaubnisprüfern.

Großbritannien (WEU)

In Großbritannien werden zur Qualitätssicherung der Wissensprüfung die Schwierigkeitsindizes der einzelnen Prüfungsaufgaben monatlich kontrolliert sowie die Bestehensquoten hinsichtlich Alters und Geschlechts der Fahrerlaubnisbewerber (populationsspezifische Äquivalenz) und Prüforts analysiert. Vor der Einführung von neuen Prüfungsaufgaben werden diese offen in der regulären Wissensprüfung erprobt. Zur Qualitätssicherung der Fahrprüfung besteht ein Qualitätsmanagementsystem für Fahrerlaubnisprüfer, das unter anderem eine Analyse der Prüfprotokolle und regelmäßige Qualitätsaudits bezüglich der Prüfungsdurchführung im Rahmen von internen Evaluationen beinhaltet.

Belgien (ANR)

In Belgien erfolgt die Entwicklung neuer Prüfungsaufgaben durch das Verkehrsministerium und die belgische Prüforganisation („GOCA“); für die Beurteilung der Qualität und der inhaltlichen Validität der Prüfungsaufgaben ist eine Expertengruppe zuständig. Bezüglich regulär eingesetzter Prüfungsaufgaben erfolgt eine halbjährliche statistische Kontrolle der Prüfungsdaten, bei der unter anderem die Schwierigkeitsindizes einzelner Aufgaben verglichen werden. Prüfungsaufgaben werden auf der Grundlage von rechtlichen Änderungen oder bei statistischen Auffälligkeiten zurückgezogen bzw. erneuert. Zur Qualitätssicherung in der Fahrprüfung werden die Prüfungsbewertungen statistisch ausgewertet, und es finden Supervisionen während der Fahrprüfungen statt. Die Prüfungsabläufe der Wissensprüfung wie auch der Fahrprüfung werden periodisch durch Beauftragte der Prüforganisation im Rahmen interner Evaluationen kontrolliert, wobei die durchzuführenden Kontrollprozeduren von staatlichen Behörden vorgegeben werden.

Luxemburg (ANR)

In Luxemburg werden neue Prüfungsaufgaben für die Wissensprüfung durch eine Arbeitsgruppe aus Fahrerlaubnisprüfern, Fahrlehrern, Experten im Bereich der Verkehrsgesetzgebung, Sprachlehrern etc. entwickelt – es handelt sich hierbei um dieselbe Expertengruppe, die auch für die Redaktion des Lehrbuches („Code de la Route Populaire“; s. Kapitel 3.2.3) verantwortlich ist. Aktualisierungen von Prüfungsaufgaben erfolgen aufgrund von Gesetzesänderungen. Zur Qualitätssicherung in der Fahrprüfung nimmt ein vorgesetzter Fahrerlaubnisprüfer unangekündigt an regulären Fahrprüfungen teil. Weiterhin werden vierteljährlich die individuellen Prüfungsstatistiken der Fahrerlaubnisprüfer ausgewertet.

Tschechien (ANR)

In Tschechien sind das Verkehrsministerium und das nachgeordnete Verkehrsforschungszentrum für die Evaluation und Entwicklung von Prüfungsaufgaben verantwortlich. Die Qualität regulärer und neuer Prüfungsaufgaben wird von einer Expertengruppe eingeschätzt, die das Streichen von Prüfungsaufgaben aus dem Aufgabenkatalog und den Einsatz neuer Prüfungsaufgaben empfehlen kann. Eine Aktualisierung von Prüfungsaufgaben erfolgt kontinuierlich, wobei auch Rückmeldungen und Beschwerden Anlässe für eine genauere Aufgabenanalyse darstellen. Im Hinblick auf die Fahrprüfung werden zur Qualitätssicherung die Dokumentationspflichten des Fahrerlaubnisprüfers (Prüfprotokoll etc.) kontrolliert und die unmittelbare Prüfungsdurchführung überwacht.

Niederlande (ANR/ROL)

In den Niederlanden wird die Qualität neuer Aufgaben der Wissensprüfung durch Erprobungen im regulären Prüfungsablauf kontrolliert. Aktualisierungen werden monatlich vorgenommen, wobei für die Überarbeitung und das Zurückziehen von Prüfungsaufgaben die Schwierigkeitsindizes herangezogen werden. Bezüglich der Fahrprüfung finden jährliche interne Qualitätskontrollen durch die Prüforganisation („CBR“) statt. Hierbei werden interne Audits durchgeführt sowie die Prüfprotokolle und Prüfungsbewertungen der Fahrerlaubnisprüfer ausgewertet und analysiert.

Schweden (ROL)

In Schweden werden neue Prüfungsaufgaben vor ihrem Einsatz in speziellen Erprobungsuntersuchungen und in der regulären Wissensprüfung erprobt. Für die Paralleltestentwicklung bestehen Entwurfspläne und vordefinierte Matrizen. Inhaltliche Überprüfungen und Revisionen von Aufgaben erfolgen vor den Erprobungsuntersuchungen durch Verkehrsexperten, und es werden separate Evaluationen durch Experten aus dem Bildungsbereich durchgeführt. Die Häufigkeit der Aktualisierung von Aufgaben hängt von der Zeitspanne und der Häufigkeit des Einsatzes der einzelnen Aufgaben ab. Bei der Wissensprüfung in der Klasse B wird ein recht großer Teil von Prüfungsaufgaben monatlich oder sogar häufiger ausgetauscht. Eine Überarbeitung von Aufgaben erfolgt bei geringen Trennschärfen, Veränderungen in der Aufgabenschwierigkeit, bei inhaltlichen Veränderungen (z. B. gesetzliche Regelungen, Ausbildungscurriculum), bei Beschwerden oder aufgrund der Exposition in der regulären Prüfung (s. o.). Zur Qualitätssicherung der Fahrprüfung finden regelmäßige Supervisionen statt, bei denen ein Vorgesetzter des Fahrerlaubnisprüfers an einer Fahrprüfung teilnimmt. Außerdem werden statistische Auswertungen bezüglich der durchgeführten Fahrprüfungen vorgenommen. Anlassbezogene Kontrollen der Prüfungsdurchführung finden aufgrund statistischer Auffälligkeiten in den Prüfprotokollen oder bei Beschwerden statt.

New South Wales (GDL)

Im australischen Bundesstaat New South Wales ist die Verkehrsbehörde „Roads and Traffic Authority“ (RTA) für die Entwicklung neuer Prüfungsaufgaben verantwortlich. Solche neuen Prüfungsaufgaben werden direkt aus dem „Road User's Handbook“ abgeleitet, das ein grundlegendes Lehr-Lernmedium für die Fahranfänger darstellt (s. Kapitel 3.2.3). Vor der Einführung neuer Prüfungsaufgaben wird ihre inhaltliche Validität beurteilt. Bei allen in der regulären Wissensprüfung eingesetzten Aufgaben werden die Aufgabenschwierigkeiten statistisch bestimmt. Im Hinblick auf die Fahrprüfung finden ebenfalls kontinuierliche, aber auch anlassbezogene Kontrollen statt, bei denen ein Supervisor zusätzlich zum Fahrerlaubnisprüfer im Prüfungsfahrzeug anwesend ist. Der Aufgabenbereich der Qualitätssicherung wird von speziellen Evaluatoren der RTA verantwortet, die unabhängig von den Fahrerlaubnisprüfern arbeiten.

Ontario (GDL)

In der kanadischen Provinz Ontario werden die Prüfungsaufgaben der Wissensprüfung in mehrjährigen Abständen begutachtet. Änderungen an Prüfungsaufgaben erfolgen auch auf der Grundlage von eingebrachten Beschwerden. Zur Qualitätssicherung der Fahrprüfung ist festgelegt, dass Fahrerlaubnisprüfer regelmäßig durch den Leiter oder einen Supervisor ihrer Prüfstelle kontrolliert werden müssen. Diese Kontrollen („Check rides“) finden als teilnehmende Expertenbeobachtungen im Rahmen der regulären Prüfungsdurchführung statt. Mit jedem Fahrerlaubnisprüfer müssen wenigstens zwei solcher Kontrollen in einem Zeitraum von sechs Monaten durchgeführt werden. Während der Kontrolle befindet sich der Supervisor auf dem Rücksitz und bewertet sowohl das Fahrverhalten des Bewerbers auf dem Prüfprotokoll als auch das Prüfverhalten des Fahrerlaubnisprüfers anhand einer Kriterienliste. Die Bewertung des Fahrerlaubnisprüfers umfasst folgende Bereiche:

- Prüfungsdurchführung (Vorbereitung, Begrüßung, Einweisung, Fahrzeugkontrolle, Verifizierung der Identität des Bewerbers, Zeitmanagement im Prüfungsverlauf),
- Kenntnis und Handhabung der Bewertungskriterien (korrekte Fehlererfassung, Lesbarkeit, Genauigkeit, Einhalten der vorschriftsmäßigen Prüfungsstrecke, vorschriftsmäßige Durchführung und Reihenfolge der Fahraufgaben),
- Vergleich der Prüfprotokolle des Fahrerlaubnisprüfers und des Supervisors nach der Fahrprüfung (Beurteilung von Genauigkeit und Konsistenz),
- Wohlbefinden und Sicherheit (Überprüfung der Sicherheitseinrichtungen des Bewerberfahrzeugs, rechtzeitige Anweisungen an den Bewerber, Berücksichtigung der Verkehrssituation beim Geben von Anweisungen, Erkennen und ggf. Vermeiden von Gefahren, rechtzeitiger Prüfungsabbruch bei mangelnden Fahrfertigkeiten des Bewerbers, Eingreifen zur Vermeidung von Unfällen).

Im Anschluss an die kontrollierte Fahrprüfung erfolgt eine gemeinsame Auswertung, bei der die Stärken und Schwächen im Prüfverhalten des Fahrerlaubnisprüfers herausgearbeitet werden. Die Kontrollen der einzelnen Prüfzentren erfolgen durch das Verkehrsministerium („Ministry of

Transportation“) und beziehen sich u. a. auf die Prüfstrecken und die Prüfprotokolle. Weiterhin werden Evaluationskriterien herangezogen, anhand derer Prüfzentren mit ungewöhnlich hohen oder niedrigen Bestehensquoten identifiziert werden. Bei Bedarf werden seitens des Verkehrsministeriums Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung angeordnet (z. B. zusätzliche Evaluationen und Schulungen der Beschäftigten oder Revisionen von Prüfungsstrecken).

4 Diskussion

Im vorliegenden Bericht wurden die Systeme der Fahranfängervorbereitung für eine Vielzahl von Ländern beschrieben und dabei die jeweils vorhandenen Lehr-Lernformen und Prüfungsformen sowie die wesentlichen rechtlichen Rahmenbedingungen dieser Systeme (z. B. Mindestaltersvorgaben, Eingangsvoraussetzungen) detailliert dargestellt. Richtet man im Rahmen einer vergleichenden Systemanalyse den Blick über die Betrachtung von Unterschieden in der länderspezifischen Ausgestaltung der einzelnen Lehr-Lernformen und Prüfungsformen hinaus, treten die verschiedenen Vorbereitungselemente als die wesentlichen „Bausteine“ eines Systems der Fahranfängervorbereitung hervor, aus denen sich je nach ihrem Zusammenwirken und ihrer Platzierung unterschiedliche „Systemarchitekturen“ ergeben. Den international unterschiedlich gestalteten Systemen der Fahranfängervorbereitung ist dabei als übergreifende Zielstellung gemein, dass sie Fahranfängern die selbstständige und sichere Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr ermöglichen sollen. Eine wesentliche Orientierung für die Gestaltung und Bewertung dieser Systeme stellen somit die grundlegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse zum Verlauf des Fahrkompetenzerwerbs dar. Diese Erkenntnisse seien nachfolgend kurz skizziert, um darauf die abschließende Systembewertung aufzubauen.

Die Aneignung von Fahrkompetenz verlangt den Erwerb und die Koordination von unterschiedlichen Teilkompetenzen im Bereich motorischer Fähigkeiten zur Bedienung des Fahrzeugs und kognitiver Fähigkeiten zur Informationssuche und Informationsverarbeitung, die unerlässlich dafür sind, sich im komplexen Verkehrsgeschehen zu orientieren und angemessen zu handeln. Obwohl die Mechanismen des Erwerbs von Fahrkompetenz nicht bis ins Detail „entschlüsselt“ sind und sich das

Zusammenspiel verschiedener Teilkompetenzen kaum vollumfänglich darstellen lässt, erscheint es im Kern für eine sichere Verkehrsteilnahme zwingend notwendig, kognitive Fähigkeiten mit motorischen Fähigkeiten zu verbinden und bei der Bewältigung verschiedener Verkehrssituationen weitgehend automatisiert zu handeln (STURZBECHER, 2010). Bei der Automatisierung von Fertigkeiten lassen sich drei Stadien unterscheiden (FITTS & POSNER, 1967; ANDERSON, 1982), die nachfolgend für die Aneignung des zur sicheren Verkehrsteilnahme erforderlichen Wissens und Könnens veranschaulicht werden: Diese Aneignung beginnt mit dem „Kognitiven Stadium“, in dem mittels Instruktion oder Selbststudiums internes, vorrangig deklaratives Wissen darüber aufgebaut wird, was bei der motorisierten Verkehrsteilnahme getan werden muss. Dies ist die Voraussetzung dafür, weitere einschlägige Informationen aufzunehmen sowie in die individuellen Wissensstrukturen einordnen und weiter verarbeiten zu können. Im anschließenden „Assoziativen Stadium“ werden die aufgenommenen Wissensbestände dann systematisch berichtigt sowie zu implizitem Wissen und schließlich Handlungswissen ausgebaut. Im abschließenden „Autonomen Stadium“ wird das Handlungswissen perfektioniert; daraus folgen eine größere Schnelligkeit und Genauigkeit sowie eine geringere Störanfälligkeit in seiner Anwendung und nicht zuletzt eine Verminderung der dazu erforderlichen Aufmerksamkeits- und Arbeitsressourcen. Schätzungen über die für das Fahrenlernen zu veranschlagende Dauer gehen meist von mehrjährigen Zeiträumen aus und beziffern die erforderlichen Fahrleistungen auf 10.000, 50.000 oder sogar 100.000 Kilometer (im Überblick: GRATTENTHALER, KRÜGER & SCHOCH, 2009). Der Verlauf des Unfallrisikos bei Fahranfängern zeigt, dass mit zunehmender Fahrerfahrung ein Rückgang der anfänglich hohen Unfallbeteiligung zu erwarten ist; erst nach etwa zwei bis drei Jahren hat sich ihre Unfallbeteiligung der Rate angeglichen, die auch bei erfahrenen Fahrern zu finden ist (SCHADE, 2001; WELLS & BAUGHAN, 2003). Dieser gegenläufige Zusammenhang zwischen Fahrerfahrung und Unfallrisiko wird in der wissenschaftlichen Literatur auch als „Young Driver Paradox“ (WARREN & SIMPSON, 1976) bezeichnet. Es beinhaltet, dass Fahrsicherheit maßgeblich durch das Fahren selbst erworben wird und im Anfangsstadium – aufgrund der noch fehlenden Fahrsicherheit – mit dem höchsten Expositionsrisiko verbunden ist.

Im Zusammenhang mit dem erhöhten Unfallrisiko von Fahranfängern in der Anfangsphase des Selbstständigen Fahrens werden gemeinhin zwei Ursachenhintergründe diskutiert: das Anfängerrisiko und das Jugendlichkeitsrisiko. Die mit dem Anfängerrisiko bezeichneten Risikoursachen bestehen vor allem darin, dass die Bewältigung von Fahraufgaben mit hohen kognitiven und psychomotorischen Anforderungen einhergeht, die bei Anfängern noch nicht routiniert und automatisiert ablaufen; dies führt zu einer erhöhten Zahl von Fahrfehlern und Unfällen. Die unter dem Jugendlichkeitsrisiko zusammengefassten Risikoursachen werden in jugendtypischen Dispositionen wie z. B. einer erhöhten Risikobereitschaft, einer ausgeprägten Sensationslust oder einer Überschätzung des eigenen Fahrkönnens gesehen und betreffen insbesondere die Gruppe der jungen Fahranfänger. MAYCOCK et al. (1991) konnten auf der Grundlage von Befragungen bei britischen Fahranfängern den relativen Einfluss des auf Fahrernerfahrenheit zurückzuführenden Anfängerrisikos (Abnahme des Unfallrisikos mit zunehmender Fahrerfahrung) und des auf Altersfaktoren zurückzuführenden Jugendlichkeitsrisikos (Abnahme des Anfangsrisikos mit höherem Lebensalter) empirisch nachweisen. Beide Risikofaktoren sind an der rückläufigen Entwicklung des Unfallrisikos beteiligt, wobei der deutlich größere Anteil des Rückgangs auf das Anfängerrisiko zurückzuführen ist. So reduzierte sich das Unfallrisiko der Fahranfänger nach einem Jahr Fahrerfahrung um etwa 30 %, während der Rückgang des Unfallrisikos bei einem Altersunterschied von einem Lebensjahr lediglich 6 % betrug. Auch McKNIGHT und McKNIGHT (2003) kommen nach einer Auswertung von Unfallberichten junger Fahrer im Alter von 16 bis 19 Jahren zu dem Schluss, dass die Fahranfängerunfälle vorrangig auf anfängerspezifische Kompetenzdefizite und erst in zweiter Linie auf jugendtypische Risikofaktoren zurückzuführen sind.

Für die Formulierung von Gestaltungsanforderungen an Systeme der Fahranfängervorbereitung lässt sich festhalten, dass für den Erwerb einer voll entwickelten Fahrkompetenz ein Zeitraum von mehreren Jahren zu veranschlagen und in geeigneter Weise auszugestalten ist. Bei einem nur kurzen Vorbereitungszeitraum vor der Erteilung einer Fahrerlaubnis ist in der Anfangsphase des Selbstständigen Fahrens noch nicht von einem für die Verkehrssicherheit wünschenswerten Maß an Fahrkompetenz auszugehen. Die erste Phase des Selbstständigen Fahrens stellt eine Periode des intensiven fahrpraktischen Weiterlernens dar. Dieses

Weiterlernen ohne unmittelbare Supervision durch einen Fahrlehrer oder Begleiter findet unter – im Vergleich zur Supervidierten Lernphase – ungleich höheren Risikobedingungen statt. Möchte man dieser erhöhten Risikoexposition wirksam begegnen, so stehen hierfür zwei Hebel zur Verfügung: zum einen die Vergrößerung der Vorerfahrung vor dem Selbstständigen Fahren – dies erhöht die Kompetenzvoraussetzungen zur Bewältigung der Risiken; zum anderen die Entschärfung der Expositionsbedingungen – dies passt die Fahranforderungen an das noch unzureichend entwickelte Fahrkönnen an.

Auf der Grundlage der bisherigen ländervergleichenden Darstellungen in den vorangegangenen Kapiteln und unter Berücksichtigung der aufgeführten übergreifenden Erkenntnisse zum Fahrkompetenzerwerb sollen im Folgenden nun die im Kapitel 1 aufgeworfenen drei Forschungsleitfragen erörtert werden. Daran anschließend wird vertiefend diskutiert, welche Anforderungen an ein funktionales System der Fahranfängervorbereitung zu stellen sind und welche Optimierungsmöglichkeiten die Fahranfängervorbereitung in Deutschland besitzt.

Die erste Forschungsleitfrage lautete: „Lassen sich auf der Grundlage der in verschiedenen Ländern verfügbaren Lehr-Lernformen und Prüfungsformen sowie ihrer spezifischen Anordnung im Prozess der Fahranfängervorbereitung bestimmte ‘Systemtypen’ bzw. Modelle der Fahranfängervorbereitung unterscheiden?“ Als Ausgangspunkt für die Beantwortung dieser Frage ist festzuhalten, dass in den Systemen der Fahranfängervorbereitung die rechtlichen Bedingungen für den Erwerb einer Fahrerlaubnis festgelegt sind und damit zugleich wesentliche Rahmenbedingungen (z. B. beteiligte Akteure, Übungsmöglichkeiten) für die Aneignung von Wissen und Können bei Fahranfängern vorgegeben werden. Von diesen Rahmenbedingungen erscheinen für die Herausarbeitung von unterschiedlichen Systemtypen vor allem diese von Interesse, die im Zusammenhang mit den eingangs skizzierten Mechanismen und Zeitspannen des Fahrkompetenzerwerbs und dem Beginn des Selbstständigen Fahrens als initialer Gefährdungsschwerpunkt in der Fahrerkarriere stehen. Dabei handelt es sich insbesondere um (1) die Vielfalt und den Umfang der fahrpraktischen Übungsmöglichkeiten in der Supervidierten Lernphase, (2) die Gestaltung der Selbstständigen Lernphase als protektives Lehr-Lernsetting und als Phase des Weiterlernens sowie (3) den zeitlichen Umfang der Supervidierten Lernphase und der Selbstständigen Lernphase wie auch den

zeitlichen Gesamtumfang bis zur Erteilung einer Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen. Im Folgenden sollen auf der Grundlage dieser Beschreibungsdimensionen charakteristische Ausprägungsformen von Systemen der Fahranfängervorbereitung beschrieben werden. Dabei werden einzelne Länder jeweils exemplarisch zugeordnet.

- (1) Im Hinblick auf die Verfügbarkeit von Lehr-Lernformen und fahrpraktischen Übungsmöglichkeiten in Vorbereitung auf das Selbstständige Fahren wurden im vorliegenden Bericht sowohl Länder aufgeführt, in denen ausschließlich eine formale fahrpraktische Ausbildung im Realverkehr stattfindet, als auch solche, in denen auch Laien die fahrpraktische Ausbildung durchführen oder als Begleitpersonen für einen längerfristigen Fahrerfahrungsaufbau fungieren können. Hieraus resultieren bezüglich der Übungsmöglichkeiten und -umfänge in Vorbereitung auf das Selbstständige Fahren grundsätzlich unterschiedliche Voraussetzungen. Sofern neben professionellen Fahrlehrern ein Einbezug von Laien in die Vorbereitung nicht zulässig ist, kommt den gewerblichen Fahrschulen innerhalb des Systems eine Monopolstellung zu. Aufgrund von Kostenimplikationen sind dann die Möglichkeiten zum Erreichen eines hohen Übungsumfanges in der Supervidierten Lernphase stark begrenzt. In derartigen Modellen bestehen erhöhte Anforderungen an die effiziente Gestaltung der verfügbaren Lern- und Ausbildungszeit in der Supervidierten Lernphase, während die Möglichkeiten zum Erwerb einer vertieften Fahrkompetenz durch umfangreiches fahrpraktisches Üben in die Anfangsphase des Selbstständigen Fahrens verlagert sind. Ein solcher Systemtyp, der im Hinblick auf das vorbereitende fahrpraktische Üben rechtlich auf ein „ausschließliches Fahrschulmodell“ begrenzt ist, findet sich bei den Anrainerländern in Dänemark, Tschechien und Polen und bei den reformorientierten Ländern in den Niederlanden sowie insgesamt betrachtet auch in Bulgarien, Griechenland, Ungarn, Kroatien, Portugal, Rumänien und in der Slowakei. In einigen weiteren Ländern, darunter auch Deutschland, stellt das „ausschließliche Fahrschulmodell“ lediglich ein optionales Ausbildungsmodell dar, neben dem alternative Modelle mit der zusätzlichen Möglichkeit des Begleiteten Fahrenlernens zur Wahl stehen.

In der Mehrzahl der im Projekt betrachteten Länder sind sowohl professionelle Fahrlehrer als auch Laien an der fahrpraktischen Vorbereitung beteiligt, wobei die hiermit bestehenden Möglichkeiten eines informellen privaten Übens in unterschiedlicher Weise mit formalen Ausbildungsangeboten kombiniert sein können. Es lassen sich dabei im Wesentlichen drei Formen der Zuordnung unterscheiden:

- Bei der ersten Form ist die Art der Kombination weitestgehend nicht reguliert, d. h., es bleibt den Fahranfängern selbst überlassen, ob sie zum Fahrenlernen eine Fahrschule besuchen, ob sie gemeinsam mit hierzu befugten Laien (z. B. den Eltern) üben oder ob sie formale Ausbildungsanteile mit den Möglichkeiten des informellen privaten Übens kombinieren. Formale Fahrausbildungsanteile sind in diesen Ländern nicht oder nur in geringem Umfang vorgeschrieben. Solche „liberalen Modelle“ finden sich beispielsweise bei den großen westeuropäischen Ländern in Großbritannien sowie bei den Anrainerländern und den reformorientierten Ländern in der Schweiz und in Schweden. Weitere Länder, die sich diesem Systemtyp zuordnen lassen, sind Irland, Malta, Zypern.
- Bei der zweiten Form der Zuordnung sind die formalen Fahrausbildungsanteile und die Möglichkeit eines informellen fahrpraktischen Erfahrungsaufbaus als Vorbereitungselemente konzeptionell getrennt. Hier muss zunächst eine vollständige Fahrschulbildung absolviert und die Fahrprüfung abgelegt werden, bevor daran anschließend in Begleitung eines fahrerfahrenen Laien gefahren wird. Als Beispiele für solche „konsekutiven Modelle“ sind das Modell „BF17“ in Deutschland und das System der Fahranfängervorbereitung in Israel zu nennen.
- Die dritte Form der Kombination besteht darin, dass zu Beginn des Fahrenlernens eine formale Fahrschulbildung absolviert werden muss, an die ein Abschnitt mit Begleitetem Fahrenlernen anschließt. Während dieses Abschnitts des Begleiteten Fahrenlernens sind weitere formale Fahrausbildungsanteile bei einem professionellen Fahrlehrer vorgesehen, bevor schließ-

lich die Fahrprüfung abgelegt wird. Beispiele für solche „integrativen Modelle“ finden sich bei den großen westeuropäischen Ländern im System der Fahranfängervorbereitung von Frankreich (Modell „AAC“) sowie bei den Anrainerländern und den reformorientierten Ländern in Luxemburg (Modell „AC“), Österreich (Modell „L17“) und Norwegen.

Im Hinblick auf die dargestellten Systemtypen bzw. Ausbildungsmodelle nehmen die GDL-Länder eine gewisse Sonderposition ein. Die Besonderheit besteht darin, dass hier das Begleitete Fahrenlernen als informelle Lehr-Lernform das maßgebliche Vorbereitungselement zum Aufbau von umfangreichen Fahrerfahrungen darstellt, während der formalen Fahrschulbildung dabei lediglich eine ergänzende Funktion zukommt. Bezüglich der Verknüpfung des Begleiteten Fahrenlernens mit formalen Ausbildungsangeboten finden sich jedoch auch bei den GDL-Systemen unterschiedliche Gestaltungsformen: So sind in den australischen GDL-Systemen von New South Wales, Victoria und Queensland sowie in Neuseeland keine formalen Ausbildungsanteile vorgeschrieben – ähnlich den „liberalen Modellen“ ist hier eine freie Wahl der Vorbereitungsformen möglich. In den US-amerikanischen GDL-Systemen müssen hingegen – ähnlich den „konsekutiven Modellen“ – formale Ausbildungsanteile vor dem Beginn des Begleiteten Fahrenlernens absolviert werden. In den kanadischen GDL-Systemen von Nova Scotia, Ontario und Québec sind formale Ausbildungsanteile entweder verpflichtend oder fakultativ in das System eingebunden, wobei sie – vergleichbar den „integrativen Modellen“ – im Verlauf der Begleitphase absolviert werden.

- (2) Die erste Phase des Selbstständigen Fahrens wurde eingangs als eine Phase des Weiterlernens beschrieben, in der ein Zuwachs an Fahrerfahrung mit einem Rückgang des anfänglich hohen Unfallrisikos einhergeht. Gerade zu Beginn des Selbstständigen Fahrens besteht somit die Gefahr, dass sich Fahranfänger überfordernden Verkehrssituationen aussetzen, die sie nicht bewältigen können. In den meisten Systemen der Fahranfängervorbereitung wird daher die erste Phase des Selbstständigen Fahrens nach dem Fahrerlaubniserwerb als besonderes Lernsetting im Sinne

einer „Selbstständigen Lernphase“ mit dem Schwerpunkt des fahrpraktischen Übens gestaltet. Die protektiven Regelungen für den Selbstständigen Fahrpraxiserwerb lassen sich grob in zwei unterschiedliche Formen von Vorkehrungen gruppieren: Zum einen gibt es generalpräventive Sanktionsandrohungen für Fahranfänger, die bei Verkehrsverstößen zu spezialpräventiven Sanktionen führen. Zum anderen gibt es unmittelbare Fahr- und Mobilitätsbeschränkungen für Fahranfänger, mit denen die Exposition von Fahranfängern gegenüber bestimmten Überforderungssituationen verhindert werden soll.

Legt man zur Unterscheidung von Systemtypen eine Beschreibungsdimension zugrunde, die den Umfang bzw. den Grad der Ausgestaltung der Selbstständigen Lernphase als ein besonderes Lernsetting und als Phase des Weiterlernens widerspiegelt, so lässt sich feststellen, dass nur in wenigen Ländern die erste Phase des Selbstständigen Fahrenlernens nicht in besonderer Weise ausgestaltet ist (z. B. Bulgarien, Tschechien). Demgegenüber ist eine besonders umfangreiche Ausgestaltung der ersten Phase des Selbstständigen Fahrens ein Kennzeichen vieler GDL-Systeme, wobei dort in der Regel beide Formen, die Sanktionsandrohung und die Mobilitätsbeschränkung, miteinander kombiniert werden. Die Sanktionsandrohung besteht oftmals in der Erteilung von Fahrverboten, in der Anordnung von spezialpräventiven Aufbaukursen und nicht zuletzt in der Verlängerung der Sonderregelungen in der Selbstständigen Lernphase, d. h. der vorläufigen Verweigerung einer Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen. Als Fahrbeschränkungen sind in den GDL-Systemen neben einem Alkoholverbot häufig Nachtfahrverbote und Mitfahrerbeschränkungen vorzufinden. In einigen GDL-Systemen ist die Selbstständige Lernphase zudem in zwei Abschnitte unterteilt, wobei der zweite Abschnitt gegenüber dem ersten durch eine Rücknahme von Fahrbeschränkungen bzw. durch einen Zugewinn an Mobilitätsrechten gekennzeichnet ist. In manchen Ländern sind zwischen den Abschnitten auch weitere Prüfungsformen vorgesehen, die somit eine Steuerungsfunktion auf die erste Phase des Selbstständigen Fahrpraxiserwerbs entfalten können (z. B. in New South Wales, Queensland).

Zwischen diesen beiden vorzufindenden extremen Ausprägungsformen – ein Verzicht auf die Ausgestaltung einer protektiven Selbstständigen Lernphase einerseits und eine gestufte, mit vielfältigen Sanktionsandrohungen und Fahrbeschränkungen versehene Selbstständige Lernphase andererseits – lässt sich die Mehrzahl der europäischen Systeme der Fahranfängervorbereitung einordnen. Bei vielen Systemen ist dabei festzustellen, dass der Schwerpunkt bei der Ausgestaltung der Selbstständigen Lernphase auf der generalpräventiven Sanktionsandrohung liegt, ohne dass eine spezifische Risikoexposition durch Fahrbeschränkungen ausgeschlossen wird (z. B. Großbritannien, Dänemark, Polen, Finnland, Norwegen, Schweden). Die Sanktionsandrohung umfasst – wie in den GDL-Systemen – häufig die Erteilung von Fahrverboten und die Anordnung von spezialpräventiven Aufbaukursen. In einigen europäischen Ländern finden sich zusätzlich auch obligatorische Aufbaukurse im Sinne einer zweiten Fahrausbildungsphase für alle Fahranfänger als Ausgestaltungsform der Selbstständigen Lernphase (z. B. in Österreich, Luxemburg, Finnland, der Schweiz). Weiterhin lässt sich feststellen, dass Fahrbeschränkungen nicht allein in den überseeischen GDL-Systemen vorzufinden sind, sondern auch in den europäischen Ländern eine gewisse Verbreitung haben. Neben einer generalpräventiven Sanktionsandrohung sind hier als konkrete Fahrbeschränkungen vor allem Alkoholverbote bzw. eine spezifische Alkoholbegrenzung für Fahranfänger (z. B. in Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Österreich und den Niederlanden), Anfängerkennzeichnungen am Fahrzeug (z. B. in Spanien, Frankreich, der Schweiz, Estland, Litauen) sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen für Fahranfänger (z. B. in Spanien, Italien, Frankreich) zu finden.

Wenngleich sich gerade aus der Kombination von verschiedenen protektiven Vorkehrungen und durch die Stufung der Selbstständigen Lernphase eine Form der Ausgestaltung ergibt, die charakteristisch für viele GDL-Systeme ist, lässt sich insgesamt erkennen, dass auch in manchen europäischen Systemen umfangreichere Ausgestaltungen der Selbstständigen Lernphase bestehen, sodass hier eine gewisse Ähnlichkeit zu den überseeischen GDL-Systemen

men festzustellen ist. Ebenso ist darauf hinzuweisen, dass sich auch bei den GDL-Systemen Unterschiede zwischen Systemen mit einer mehr oder weniger umfangreich ausgestalteten Selbstständigen Lernphase finden.

- (3) Der zeitliche Rahmen, den ein System der Fahranfängervorbereitung für den Fahrkompetenzerwerb insgesamt vorgibt, setzt sich aus der Dauer der Supervidierten Lernphase und aus der Dauer der Selbstständigen Lernphase zusammen. Der für die Verkehrssicherheit maßgebliche erreichbare Umfang an Fahrerfahrung in der Supervidierten Lernphase wird zum einen durch die Rahmenbedingungen des Systems (z. B. Mindestaltersvorgaben, Mindestzeitspannen) bestimmt, zum anderen ist dieser unmittelbar mit der Verfügbarkeit und den Kosten von Lehr-Lernformen verbunden, die ein fahrpraktisches Üben ermöglichen.

Im Hinblick auf den Zeitrahmen bzw. den erreichbaren Übungsumfang lassen sich Systeme unterscheiden, die lediglich eine „Kurzform“ oder aber eine „Langform“ der Vorbereitung beinhalten. In jenen Ländern, in denen eine formale Fahrschulausbildung den einzigen Zugang zum fahrpraktischen Üben darstellt, beschränkt sich die Vorbereitung auf das Selbstständige Fahren wegen der Kostenimplikationen zwangsläufig auf eine kurze Zeitspanne bzw. auf einen begrenzten Übungsumfang. Die Mindesdauer und der Übungsumfang werden hier zum einen durch die Vorgabe von Pflichtstunden bestimmt, zum anderen ist es die Aufgabe des Fahrlehrers, gemeinsam mit dem Fahranfänger zu bestimmen, inwieweit die notwendige Konfrontation mit unterschiedlichen Verkehrsanforderungen erfolgt ist (z. B. variieren die Übungsmöglichkeiten zwischen städtischen und ländlichen Regionen) und ob ein hinreichendes Fahrfertigkeitsniveau erreicht ist bzw. in welchem Umfang zusätzliche Fahrstunden erforderlich sind. Eine solche Kurzform der Vorbereitung findet sich in den oben genannten Ländern mit einer ausschließlich formalen Fahrschulausbildung (z. B. Dänemark, Tschechien, Polen). In anderen Ländern hingegen wird eine Langform der Vorbereitung entweder durch entsprechende Rahmenbedingungen ermöglicht oder sogar verbindlich festgelegt. Hier sind zum einen die GDL-Länder zu nennen, in denen Mindestzeitspannen für die Supervidierte Lernphase vorgegeben werden (z. B. 12 Mo-

nate in Queensland, Québec, North Carolina), oft ergänzt um Vorgaben zu Mindestübungsumfängen (z. B. 120 Stunden in Victoria und in New South Wales, 50 Stunden in Florida und in Kalifornien). Zum anderen bestehen auch in vielen europäischen Ländern Rahmenbedingungen, die eine Langform der Vorbereitung auf das Selbstständige Fahren ermöglichen oder explizit fordern. Unterschiede bestehen dabei in der Verbindlichkeit, die für die Nutzung von Vorbereitungselementen besteht. So finden sich einige europäische Systeme, in denen die Dauer der Supervidierten Lernphase und der zu erreichende fahrpraktische Übungsumfang – ähnlich den Vorgaben aus den oben genannten GDL-Systemen – fest vorgegeben sind (z. B. beim Modell „AAC“ in Frankreich, beim Modell „L17“ in Österreich). In Systemtypen, in denen eine Langform der Vorbereitung lediglich ermöglicht wird, geschieht dies meist durch die Festlegung eines Mindestalters für den frühestmöglichen Beginn der fahrpraktischen Ausbildung und eines höheren Mindestalters für den Beginn des Selbstständigen Fahrens. Hieraus ergeben sich dann bestimmte mehrmonatige „Nutzungsfenster“ (z. B. bis zu 12 Monate beim konsekutiven Modell „BF17“ in Deutschland und im integrativen Modell in Island).

Bezieht man neben der Dauer der Supervidierten Lernphase auch die Dauer der Selbstständigen Lernphase in den Gesamtzeitrahmen ein, so wird in einigen Systemen ein mehrjähriger und für alle Fahranfänger gleichermaßen verbindlicher Zeitrahmen vorgegeben, in dem der Erwerb von Fahrkompetenz durch bestimmte Vorbereitungselemente unterstützt wird. Dieser Gesamtzeitrahmen liegt bei den australischen GDL-Systemen der Bundesstaaten Queensland, New South Wales und Victoria mit einer Supervidierten Lernphase von mindestens 12 Monaten und einer anschließenden gestuften Selbstständigen Lernphase von mindestens 36 Monaten (in New South Wales und Queensland) bzw. 48 Monaten (in Victoria) vergleichsweise hoch und ergibt einen Gesamtzeitrahmen von mindestens vier bzw. fünf Jahren; auch ein längerer Verbleib auf den einzelnen Stufen des Systems ist in diesen Systemen möglich. In den europäischen Systemen der Fahranfängervorbereitung geben nur einige Systeme vergleichbar

lange Rahmenzeiträume vor. Beispielsweise ergibt sich in Frankreich für Fahranfänger, die das Modell „AAC“ nutzen, mit einer Supervidierten Lernphase von 12 Monaten und einer anschließenden Selbstständigen Lernphase von 24 Monaten ein Gesamtzeitrahmen von drei Jahren.

Anhand der dargestellten Beschreibungsdimensionen („Übungsmöglichkeiten in der Supervidierten Lernphase“, „Gestaltung der Selbstständigen Lernphase als Lernsetting“, „Zeitrahmen der Supervidierten Lernphase und der Selbstständigen Lernphase“) ist festzustellen, dass sich die Systeme im Ausmaß unterscheiden, in dem sie innerhalb eines bestimmten (verbindlichen) Zeitrahmens Lernumgebungen mit reichen Lernmöglichkeiten und zugleich Vorkehrungen zur Gewährleistung niedriger Risikobedingungen für das Lernen bereitstellen. Hierbei ermöglichen einige Systeme Übungsmöglichkeiten in der Supervidierten Lernphase nur in Form eines „ausschließlichen Fahrschulmodells“, wohingegen andere Systeme durch die Kombination formaler Ausbildungsangebote mit Möglichkeiten des informellen fahrpraktischen Übens gekennzeichnet sind und somit umfangreichere Übungsgelegenheiten anbieten oder deren Nutzung fordern. Auch bezüglich der Gestaltung der Selbstständigen Lernphase als Lernsetting weisen die verschiedenen Systeme unterschiedlich starke Ausprägungen bei der Ausgestaltung der ersten Phase des Selbstständigen Fahrens auf, die vom Verzicht auf protektive Regelungen bis hin zu umfassenden, kombinierten – und zuweilen auch gestuften – Vorkehrungen reichen. Bezüglich des Zeitrahmens für den Fahrkompetenzerwerb wird in einigen Ländern ein zeitlich sehr umfassender, mehrjähriger Rahmen vorgegeben, wobei sich gerade in den GDL-Systemen der Gesamtzeitrahmen für den Verbleib im System Fahranfängervorbereitung aus einer Mindestdauer für die Vorbereitung auf das Selbstständige Fahren und einer vergleichsweise langen Mindestzeitspanne für das Fahren unter – teils gestuften – protektiven Regelungen zusammensetzt.

Die zweite Forschungsleitfrage lautete (vgl. Kapitel 1): „Sind die unterschiedlichen Anordnungen von Lehr-Lernformen und Prüfungsformen lerntheoretisch begründet, wobei insbesondere die Funktion und der Ertrag des jeweiligen Lehr-Lernarrangements für den Erwerb von Fahr- und Verkehrskompetenz interessieren?“ Bei der Beantwortung dieser Frage ist davon auszugehen, dass die verschiede-

nen Systeme der Fahranfängervorbereitung historisch gewachsen sowie von länderspezifischen rechtlichen, sozialen, kulturellen, ökonomischen und infrastrukturellen Gegebenheiten geprägt sind. Als zwei wesentliche Strömungen in der wissenschaftlichen Diskussion um die als notwendig erachtete Weiterentwicklung der Systeme sind die Empfehlungen zum Ausbau einer erzieherisch ausgerichteten formalen Fahrausbildung einerseits und zur Ermöglichung eines langfristigen informellen fahrpraktischen Übens unter protektiven Regelungen andererseits zu benennen (LEUTNER et al., 2009). So wurde mit der Entwicklung der Gadget-Matrix (CHRIST et al., 1999) für die formale Fahrausbildung die Aufgabenstellung formuliert, vor allem mit der Vermittlung von angemessenen Einstellungen zur Verkehrssicherheit über eine bloße Vermittlung von Fähigkeiten zur Fahrzeugbedienung hinauszugehen und so zu einer verbesserten Leistungsfähigkeit der Fahranfängervorbereitung beizutragen. Für eine umfassende und sicherheitswirksame Fahrausbildung wurden unter anderem die stärkere Berücksichtigung von Motiven und Einstellungen sowie die Ausstattung der Fahranfänger mit Fähigkeiten zur Reflexion und Selbsteinschätzung des eigenen Fahrkönnens als notwendig erachtet. Der Entwicklung von GDL-Systemen als protektiver Rahmen für einen längerfristig angelegten und informellen Fahrerfahrungsaufbau gingen hingegen wissenschaftliche Untersuchungen voraus, die einer erzieherisch ausgerichteten, einstellungszentrierten formalen Fahrausbildung keinen nennenswerten Beitrag zur Fahranfängersicherheit bescheinigten (MAYHEW & SIMPSON, 1996 und 2002; CHRISTIE, 2001). Obwohl sich diese unterschiedlichen Strömungen zur Weiterentwicklung der Systeme keineswegs ausschließen und durchaus gemeinsam bei der Systemgestaltung berücksichtigt werden sollten, führen die zugrunde liegenden lehr-lerntheoretischen Schwerpunktsetzungen teilweise auch zu deutlich unterschiedlichen Systemarchitekturen.

In den überseeischen GDL-Systemen soll mit der Systemarchitektur das Risiko bei Beginn des Selbstständigen Fahrens durch einen gestuften Zugang zu vollen Fahrerrechten, durch einen hohen Übungsumfang in der Supervidierten Lernphase und durch starke risikomindernde Fahrbeschränkungen in der Selbstständigen Lernphase verringert werden. Um fahranfängertypische Überforderungssituationen zu vermeiden, wird der Zugang zu einer uneingeschränkten Fahrerlaubnis stufenwei-

se mit fortschreitendem Kompetenzerwerb gewährt. Üblicherweise beginnt das Fahrenlernen mit einem mehrmonatigen Abschnitt, in dem ausschließlich in Anwesenheit eines fahrerfahrenen Begleiters gefahren werden darf („Learner Stage“). Es folgen ein Abschnitt, in dem für mehrere Monate unter Fahrbeschränkungen selbstständig gefahren werden darf („Intermediate Stage“), und schließlich eine Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen, die erteilt wird, sofern keine Verkehrsverstöße begangen wurden („Full License Stage“). Während ein solcher gestufter Zugang kennzeichnend für alle GDL-Systeme ist, bestehen zuweilen deutliche Unterschiede in der konkreten Ausgestaltung der Stufen. Dies betrifft unter anderem die vorgeschriebene Dauer für das fahrpraktische Üben vor dem Beginn des Selbstständigen Fahrens (z. B. 6 Monate oder 12 Monate), die Art und Anzahl von Prüfungen innerhalb des Systems (z. B. eine Wissensprüfung als Zugangsvoraussetzung zur „Learners Stage“, eine Fahrprüfung als Zugangsvoraussetzung zur „Intermediate Stage“, weitere Prüfungen zur Erteilung einer „Full License“), die Vorgabe von zu fahrenden Mindeststundenumfängen (z. B. 50 Stunden oder 120 Stunden), die Art der Fahrbeschränkungen (z. B. Nachtfahrverbote, Mitfahrerbeschränkungen) oder auch die Verknüpfung mit formalen Ausbildungsangeboten (z. B. obligatorische oder fakultative Fahrschulbildung). Den GDL-Systemen liegt also ein lehr-lerntheoretisches Konzept zugrunde, in dem die Ermöglichung eines umfangreichen Fahrpraxiserwerbs durch informelles Praxislernen unter risikogeminderten Bedingungen als Gestaltungsmerkmal maßgeblich ist, während der formalen Fahrausbildung in den verschiedenen Systemen meist eine nachrangige bzw. ergänzende Funktion zukommt. Die Gestaltung der protektiven Rahmenbedingungen (z. B. Nachtfahrverbote, Mitfahrerbeschränkungen) für das informelle Praxislernen ist vorrangig eine Reaktion auf empirisch ermittelte fahranfängerspezifische Unfallursachen bzw. risikoo erhöhende Kontextfaktoren. Grundsätzlich berücksichtigen diese Systeme die eingangs dargestellten Mechanismen des Fahrkompetenzerwerbs und die empirischen Forschungsergebnisse zu fahranfängertypischen Unfallursachen und fahranfängerspezifischen Kompetenzdefiziten.

In einigen europäischen Ländern finden sich hingegen Ansätze, die dem hohen Unfallrisiko von Fahranfängern mit einer Stärkung der formalen Ausbildungsanteile insgesamt und insbesondere durch

eine zweite Ausbildungsphase nach dem Beginn des Selbstständigen Fahrens zu begegnen versuchen. Die Notwendigkeit einer solchen „Zweiten Phase“ der Fahrausbildung wird unter anderem damit begründet, dass eine reine Verhältnisprävention durch protektive Regelungen (z. B. Alkoholverbot, Punkterechnungen) nicht ausreichend sei und dass Fahranfänger gerade nach dem Beginn des Selbstständigen Fahrens einer weiteren pädagogischen Unterstützung und Festigung bedürfen, nicht zuletzt weil das schlechte Beispiel anderer Fahrer im Sinne „negativen“ sozialen Lernens zu einer Erosion der in der formalen Fahrausbildung erlernten sicheren Fahrweise führen würde. Eine zweite Fahrausbildungsphase wird als geeigneter Rahmen angesehen, um risikomindernde Einstellungen zu fördern und zu stabilisieren, die eigenen Fahrerfahrungen in der ersten Phase des Selbstständigen Fahrens zu reflektieren und die eigenen Fahrfertigkeiten realistisch einschätzen zu lernen. Lehr-lerntheoretisch sind diese erzieherisch angelegten Modelle an hierarchischen Fahrverhaltensmodellen ausgerichtet, wie sie auch der GDE-Matrix (bzw. GADGET-Matrix) zugrunde liegen. In diesen Modellen werden relevante Aspekte des Fahrerhaltens auf den Ebenen der „Fahrzeugbedienung“ (1. Ebene) und der „Beherrschung von Verkehrssituationen“ (2. Ebene) festgemacht, jedoch darüber hinaus – und mit stärkerer Gewichtung für die Verkehrssicherheit – auf den Ebenen des „Fahrkontexts“ (3. Ebene) und der persönlichen „Werte und Motive“ des Fahrers (4. Ebene) (vgl. KESKINEN, 1996; HATAKKA, 2000).

Was den Ertrag dieser unterschiedlichen lehr-lerntheoretischen Schwerpunktsetzungen bei der Systemarchitektur betrifft, so ist für die GDL-Systeme in den USA, Kanada, Australien und Neuseeland durch eine Vielzahl von Evaluationsergebnissen belegt, dass durch ihre Einführung ein wesentlicher Rückgang bei den Fahranfängerunfällen verzeichnet werden konnte (im Überblick: MAYHEW, SIMPSON & SINGHAL, 2005). Aufgrund der Tatsache, dass die GDL-Systeme in verschiedenen Ländern im Detail unterschiedlich ausgestaltet sind, sprechen diese positiven Befunde für einen Sicherheitsertrag, der nicht zuletzt auch aus einer für den Fahrkompetenzerwerb förderlichen grundlegenden Systemarchitektur resultiert. Diese ist – wie bereits dargestellt – durch einen gestuften und durch vielfältige protektive Regelungen flankierten Fahrerfahrungsaufbau in einem vergleichsweise langen Gesamtzeitrahmen gekennzeichnet. Empfehlungen

zur Verbesserung des Ertrags von GDL-Systemen bestehen darin, durch empirische Untersuchungen insbesondere jene Systembestandteile zu identifizieren und zu stärken, die sich als sicherheitswirksam erwiesen haben (z. B. Mindeststundenumfänge, Nachtfahrverbote, Mitfahrerbeschränkungen). Im Hinblick auf den Ertrag einer zweiten Fahrausbildungsphase nach dem Beginn des Selbstständigen Fahrens liegen widersprüchliche Befunde zur Sicherheitswirksamkeit aus verschiedenen Ländern vor. Während beispielsweise für die „Zwei-Phasen-Ausbildung“ in Österreich von einem deutlichen Rückgang von Unfällen mit Personenschaden bei jungen Fahranfängern berichtet wird (GATSCHA et al., 2008), zeigten die Evaluationsergebnisse vergleichbarer Aufbaukurse („Jugend fährt sicher“, freiwillige „Fortbildungsseminare für Fahranfänger“) in Deutschland, dass die intendierten – und vermutlich angesichts der pädagogischen Möglichkeiten der Fahrschulbildung zu hoch gesteckten – Ziele einer Veränderung von sicherheitsabträglichen Einstellungen nicht erreicht werden konnten (SCHULZ, HENNING & CHASELON, 1995; RUDINGER & SINDERN, 2009; WILLMES-LENZ, GROSSMANN & PRÜCHER, 2009). Auch in der internationalen Forschung fanden sich bisher aus methodisch belastbaren Studien keine Hinweise zur Sicherheitswirksamkeit von Aufbaukursen für Fahranfänger (KER, ROBERTS, COLLIER, BEYER, BUNN & FROST, 2005; MAYHEW & SIMPSON, 1996; ELVIK & VAA, 2004).

Die dritte Forschungsleitfrage lautete schließlich: „Welche gemeinsamen Entwicklungslinien und Tendenzen zu einer Konvergenz lassen sich bei den unterschiedlichen Systemen der Fahranfängervorbereitung erkennen?“ Zur Beantwortung dieser Frage wurde im vorliegenden Projekt bei der Länderauswahl die Gruppe der GDL-Länder berücksichtigt: Einerseits tragen die empirischen Befunde zur Sicherheitswirksamkeit der Stufenführerscheinsysteme in Australien/Ozeanien und Nordamerika dazu bei, dass in vielen europäischen Ländern eine Diskussion um die Wirksamkeit einzelner Maßnahmen und ihre Übertragbarkeit in andere Systeme stattfindet. Andererseits wird auch in GDL-Ländern untersucht und diskutiert, inwieweit die verpflichtende oder freiwillige Einbindung von formalen Fahrausbildungsangeboten zur Verbesserung der GDL-Systeme beitragen kann. Vor diesem Hintergrund soll im Folgenden dargestellt werden, inwieweit sich zwischen den im Bericht dargestellten Systemen insgesamt, aber auch zwischen den europäi-

schen Systemmodellen mit einer traditionell stark ausgeprägten formalen Fahrschulbildung einerseits und den GDL-Systemen andererseits gemeinsame Entwicklungslinien bzw. Konvergenzen in den Systemarchitekturen bzw. in den Vorbereitungselementen erkennen lassen.

Insgesamt betrachtet ist für die im Bericht dargestellten Länder zu erkennen, dass die Vorbereitung auf das Selbstständige Fahren („Supervidierte Lernphase“) und die besondere Berücksichtigung der Hochrisikophase danach („Selbstständige Lernphase“) in den meisten Systemen der Fahranfängervorbereitung als Teilabschnitte auf dem Weg zu einer Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen enthalten sind. Ein wesentlicher Unterschied zwischen den GDL-Systemen und den europäischen Systemen besteht darin, dass in den GDL-Ländern die beiden Phasen bezüglich ihrer Dauer und des jeweils vorgesehenen fahrpraktischen Erfahrungsaufbaus mit einem höheren Verbindlichkeitsgrad vorgegeben sind. Dies betrifft für die Supervidierte Lernphase die Festlegung von Mindestzeitspannen und Übungsumfängen für das Begleitete Fahrenlernen, für die Selbstständige Lernphase hingegen das Fahren mit einer vergleichsweise langen Mindestzeitspanne unter konkret festgelegten Fahr- und Mobilitätsbeschränkungen. Zumindest hinsichtlich der Einführung solcher protektiven Fahr- und Mobilitätsbeschränkungen lässt sich eine Annäherung einiger europäischer Länder an die GDL-Standards feststellen.

Bezüglich der Übungsmöglichkeiten vor dem Beginn des Selbstständigen Fahrens stellt das informelle Praxislernen durch eine Laienfahrausbildung bzw. durch Begleitetes Fahrenlernen eine wichtige Maßnahme zur Gewährleistung von umfangreichen Fahrerfahrungen vor dem Einstieg in den Selbstständigen Fahrpraxiserwerb dar. Ein solches informelles Praxislernen ist ein elementarer Bestandteil der GDL-Systeme. In der Mehrzahl der europäischen Länder steht Fahranfängern diese Möglichkeit einer langfristigen Vorbereitung ebenfalls zur Verfügung, wenngleich sie in vielen Ländern nicht vorausgesetzt oder durch entsprechende Rahmenbedingungen gefördert wird. Es finden sich jedoch auch in europäischen Ländern Systeme, die – ähnlich den GDL-Systemen – eine hohe Verbindlichkeit für die Nutzung des Begleiteten Fahrenlernens besitzen (z. B. Frankreich, Österreich). Im Hinblick auf die protektiven Regelungen in der ersten Phase des Selbstständigen Fahrens ist festzustellen, dass insbesondere die Kombination einer generalprä-

ventiven Sanktionsandrohung mit konkreten Fahrbeschränkungen vorrangig in den GDL-Ländern zu finden ist. Demgegenüber findet sich in den meisten europäischen Ländern vor allem eine generalpräventive Sanktionsandrohung. Konvergenzen sind lediglich im Hinblick auf einzelne Maßnahmen festzustellen. Beispielsweise stellt ein Alkoholverbot bzw. eine Alkoholbegrenzung in allen GDL-Systemen, aber inzwischen auch in vielen europäischen Systemen der Fahranfängervorbereitung eine Maßnahme zur Risikominderung beim Selbstständigen Fahrpraxiserwerb dar.

In einigen europäischen Systemen finden sich zur Gewährleistung eines längerfristigen Fahrerfahrungsaufbaus in der Supervidierten Lernphase „integrative Modelle“ zur Kombination einer obligatorischen formalen Fahrausbildung mit dem informellen fahrpraktischen Erfahrungsaufbau durch Begleitetes Fahrenlernen (z. B. Frankreich, Österreich, Luxemburg). Der formalen Fahrausbildung kommt dabei die Funktion der Vermittlung einer grundlegenden Fahrkompetenz zu Beginn des Fahrenlernens zu, während ein umfassenderer Erfahrungsaufbau in der anschließenden Begleitphase erreicht wird; innerhalb der Begleitphase sind in geringem Maße weitere formale Ausbildungsanteile vorgesehen. Eine solche Verknüpfung im Sinne eines integrativen Modells wurde kürzlich auch in der kanadischen Provinz Ontario eingeführt, die ursprünglich ein GDL-System besitzt: Im dort für alle Fahranfänger verbindlich zugrunde gelegten BDE („Beginner Driver Education“-)Curriculum sind neben dem Begleiteten Fahrenlernen immer wieder formale Ausbildungsanteile vorgesehen, in denen bestimmte Fähigkeiten unter pädagogischer Anleitung vermittelt werden sollen. Das BDE-Curriculum nimmt mit seiner inhaltlichen Gestaltung dabei ausdrücklich Bezug auf die GDE-Matrix.

Als eine länder- und systemübergreifende gemeinsame Entwicklungslinie zeichnet sich nicht zuletzt die wachsende Verwendung des Computers bei der Fahranfängervorbereitung ab. So stellt er im Bereich der Wissensprüfung bereits das vorherrschend eingesetzte Prüfmedium dar; zuweilen wird bei den Instruktionsformaten bereits auf dynamische Fahrszenarien zurückgegriffen. Zunehmend wird der Computer auch für die Durchführung von Tests genutzt, die sich auf die Erfassung der Verkehrswahrnehmung sowie der Gefahrenantizipation und Gefahrenvermeidung richten (z. B. Verkehrswahrnehmungstests). Auch für die Fahrausbildung und für das Selbstständige Lernen deuten

die im Bericht dargestellten Nutzungsformen darauf hin, dass der Computer als technisches Medium in der Fahranfängervorbereitung zukünftig eine wichtige Grundlage für die Entwicklung innovativer Lehr-Lernformen bildet (z. B. Erfassung und Rückmeldung von Fahrdaten bei der Fahrpraktischen Ausbildung).

Wenden wir uns nun der Frage zu, welche Merkmale ein funktionales System der Fahranfängervorbereitung aufweisen sollte. Ein funktionales System der Fahranfängervorbereitung sollte sich in seiner Gestaltung an den eingangs dargestellten Bedingungen und Mechanismen des Fahrkompetenzerwerbs orientieren: Für das Fahrenlernen ist hier nach ein Zeitraum von mehreren Jahren zu veranschlagen, wobei die Aneignung von Wissen und Können mit einer zunehmenden Verknüpfung und Automatisierung von Informationsverarbeitungsprozessen und Handlungsabläufen einhergeht. Als ein wesentlicher Faktor beim Fahrkompetenzerwerb wurde zudem ein umfangreicher Fahrerfahrungsaufbau bzw. das mit dem „Young Driver Paradox“ ausgedrückte Prinzip des „Fahrenlernens durch Fahren“ benannt. Für die Gestaltung eines funktionalen Systems der Fahranfängervorbereitung liegt der Schlüssel zur Auflösung dieses Widerspruchs zwischen der Notwendigkeit eines umfassenden fahrpraktischen Erfahrungsaufbaus und dem damit zugleich verbundenen Unfallrisiko in der angemessenen „Dosierung“ (anhand von unterschiedlich intensiven protektiven Vorkehrungen) und in der sinnvollen zeitlichen Anordnung von zu bewältigenden Anforderungen.

Ein wesentliches Merkmal für die Systemgestaltung ist somit der zeitliche Rahmen, den ein System für das Fahrenlernen insgesamt aufspannt, d. h. vor und nach dem Beginn des Selbstständigen Fahrens. Um dem hohen Unfallrisiko beim Eintritt in die erste Phase des Selbstständigen Fahrens („initialer Gefährdungsschwerpunkt“) zu begegnen, liegt es nahe, eine ausgedehnte Supervidierte Lernphase vorzusehen (z. B. durch die Festlegung von Mindestaltersvorgaben, Mindestzeitspannen), in der bereits umfangreiche Fahrerfahrungen aufgebaut werden können. In der wissenschaftlichen Literatur werden Zeitspannen von mindestens 12 Monaten empfohlen (z. B. MAYHEW, SIMPSON & SINGHAL, 2005). Zu bedenken ist jedoch, dass nicht primär der vorgegebene Zeitrahmen für die umfassende Vorbereitung maßgeblich ist, sondern die tatsächlich erreichte Fahrleistung und die erlebte Situationsvielfalt (z. B. städtische und ländliche

Verkehrsumgebung) bei der Bewältigung von Verkehrsanforderungen – hier wäre eine (elektronische oder analoge) Erfassung der Fahrleistung aussagekräftiger, da sie Rückschlüsse auf das Erreichen von vorgeschriebenen oder auch empfohlenen Übungsumfängen erlaubt. Das hohe Anfangsrisiko beim Beginn des Selbstständigen Fahrens, das sich vorrangig dem „Anfängerrisiko“ zuschreiben lässt, macht es erforderlich, dass das System der Fahranfängervorbereitung auch bei der Selbstständigen Lernphase einen angemessenen Zeitrahmen vorgibt, in dem das Selbstständige Fahren als Phase des Weiterlernens gekennzeichnet ist. Wissenschaftlich begründen lassen sich auch hier lange Zeitspannen von zwei oder drei Jahren (SENSERRICK & WHELAN, 2003).

Ebenso bedeutsam ist die Bereitstellung reichhaltiger Lern- und Übungsmöglichkeiten über den gesamten Zeitrahmen des Systems: Um einen möglichst umfassenden Kompetenzerwerb in Vorbereitung auf das Selbstständige Fahren zu ermöglichen, können professionelle, formale Ausbildungsangebote und informelle Übungsmöglichkeiten bereitgestellt und ggf. kombiniert werden. Das wesentliche Vorbereitungselement zum Erwerb von Fahrexpertise stellt hierbei – neben grundlegenden formalen Ausbildungskomponenten – das Begleitete Fahrenlernen dar, das sich auf nicht-professionelle Begleitpersonen stützt. Der grundlegende Beitrag der Fahrschulausbildung besteht darin, dass damit für alle Fahranfänger ein Mindestpensum beim Absolvieren festgelegter sicherheitsrelevanter Ausbildungsinhalte und -umfänge gewährleistet wird und sie eine wissenschaftlich begründete vorgegebene Auswahl an qualitativ unterschiedlichen und mit spezifischen Anforderungen verbundenen Fahraufgaben sicher bewältigen können. Die gesamte Vermittlung von Wissen und Können sowie von sicherheitsorientierten Einstellungen sollte an einem übergreifenden Curriculum ausgerichtet sein, in dem die zu erreichenden Lernziele und die Ausbildungsinhalte in ihrer Anordnung lehrerlerntheoretisch begründet sind und die Wege zur Aneignung (Lehr-Lernmedien, Lehr-Lernmethoden, professionelle und nicht-professionelle Akteure, Übungsumfänge) beschrieben werden. Die systematische Verknüpfung von formalen und informellen Lehr-Lernformen sowie von Prüfungsformen in einem solchen Curriculum kann dazu beitragen, dass Lern- und Übungsmöglichkeiten effektiv genutzt werden. Professionelle Fahrlehrer können so vor allem pädagogisch anspruchsvolle Instruktions-

und Vermittlungsaufgaben übernehmen sowie auf der Grundlage von Lernstandseinschätzungen Lernfortschritte bestimmen und Lernbedarfe aufzeigen, während das Üben und Wiederholen auch durch nicht-professionelle Begleitpersonen unterstützt werden können. Bei der Nutzung von Lernmöglichkeiten ist auch in Rechnung zu stellen, dass unsere heutige „Wissensgesellschaft“ die Kompetenz zu einem selbst gesteuerten Lernen und zur Nutzung von digitalen Medien voraussetzt (MANDL & KRAUSE, 2001). Die selbstständige Aneignung von Wissen und Können unter Verwendung geeigneter (digitaler) Lehr-Lernmedien sollte somit auch bei der Fahranfängervorbereitung – in Abhängigkeit von den individuellen Lernvoraussetzungen der Fahranfänger – als eine wichtige Ressource für einen umfangreichen Fahrkompetenzerwerb gesehen werden.

Der Selbstständige Fahrpraxiserwerb stellt eine Phase des Weiterlernens und des fahrpraktischen Erfahrungsaufbaus dar; er erfolgt jedoch aufgrund des Wegfalls der Begleitung durch einen professionellen Fahrlehrer bzw. durch einen nicht-professionellen Begleiter auch unter einem deutlich erhöhten Unfallrisiko. Um die Risiken beim Selbstständigen Fahrpraxiserwerb zu verringern, erscheint es angebracht, bestimmte unfallrelevante Risikoexpositionen bei Fahranfängern durch protektive Vorkehrungen auszuschließen. Angesichts eines rückläufigen Risikos mit zunehmender Fahrerfahrung sind gerade zu Beginn des Selbstständigen Fahrens strengere Vorkehrungen in Form von Mobilitätsbeschränkungen erforderlich. Durch die sukzessive Rücknahme von Beschränkungen mit zunehmender Fahrerfahrung und unter der Voraussetzung der geforderten Verkehrsbewährung kann ein wichtiger Anreiz für ein sicherheitsorientiertes Verhalten bei Fahranfängern geschaffen werden (FOSS & GOODWIN, 2003). Empfehlungen zur konkreten Ausgestaltung der Selbstständigen Lernphase durch protektive Regelungen schließen unter anderem Maßnahmen wie Nachtfahrverbote, Mitfahrerbeschränkungen, Alkoholverbote und eine Anfängerkennzeichnung ein (MAYHEW et al., 2005; SENSERRICK et al., 2003).

Prüfungen sind aufgrund ihrer Selektions- und Steuerungsfunktion wichtige Bausteine im System der Fahranfängervorbereitung und tragen wesentlich zur Sicherheitswirksamkeit der „Systemarchitektur“ insgesamt bei. Die Nutzung von unterschiedlichen Prüfungsformen – Wissensprüfung, Verkehrswahrnehmungstest, Fahrprüfungen –

sowie ihre lehr-lerntheoretisch sinnvolle Platzierung stellen daher ein weiteres wichtiges Merkmal eines funktionalen Systems der Fahranfängervorbereitung dar. Die im Bericht erkennbare zunehmende Ausdifferenzierung von Prüfungen mit jeweils spezifischen Prüfungsanforderungen ermöglicht es, im Lernverlauf – lehr-lerntheoretisch begründet – ausgewählte Teilkompetenzen zu erfassen und insgesamt ein breites Spektrum an verkehrsbezogenem Wissen und Können zu prüfen. Im Hinblick auf die Platzierung von Prüfungen ist dabei zu berücksichtigen, dass bestimmte Fähigkeiten im Verlauf des Fahrkompetenzerwerbs früher erworben werden können als andere. Der Erwerb von Handlungskompetenz im Allgemeinen und von Fahrkompetenz im Besonderen beginnt beim systematischen Aufbau von flexiblem, anschlussfähigem und transferierbarem Wissen über die jeweiligen inhaltlichen Sachverhalte des Handelns, also im vorliegenden Fall über die Gegebenheiten des motorisierten Straßenverkehrs (erster Schritt). Darauf aufbauend muss die Fähigkeit erworben werden, das jeweilige Wissen situationsangemessen und effektiv im Handeln anzuwenden, d. h. hier auf vielfältige Verkehrssituationen zu beziehen (zweiter Schritt). Daraus resultiert schließlich der Aufbau eines ausdifferenzierten Repertoires von problem- und situationsbezogenen Handlungsmustern, aus dem unmittelbar angemessenes (Fahr-)Verhalten abgerufen werden kann (dritter Schritt). Diese dreiteilige Schrittfolge des Kompetenz- bzw. Expertiseerwerbs (vgl. ANDERSON, 2001; GREENO, COLLINS & RESNICK, 1996; GRUBER & MANDL, 1996) führt dazu, dass traditionelle Wissensprüfungen, die vor allem deklaratives Wissen erfassen und sich damit auf den ersten Schritt beziehen, relativ früh im Prozess der Fahranfängervorbereitung platziert werden können bzw. angeordnet werden müssen, wenn sie in diesem Prozess die Wissensaneignung sinnvoll motivieren und fördern sollen. Die stärkere Operationalisierung von implizitem bzw. prozeduralem Wissen in Verkehrswahrnehmungstests bzw. bei der Bewältigung von Fahraufgaben im Realverkehr in der Fahrprüfung legen dagegen aufgrund der damit verbundenen längeren Lernprozesse (zweiter und dritter Schritt) eine spätere Anordnung dieser Prüfungsformen im Verlauf der Fahranfängervorbereitung nahe.

Die Selektions- und Steuerungsfunktion von Prüfungen kann in einem funktionalen System der Fahranfängervorbereitung in unterschiedlicher

Weise für die Systemgestaltung und für die Kennzeichnung von wichtigen Etappenzielen beim Fahrerlaubniswerb genutzt werden: Stellt eine Wissensprüfung – wie in manchen GDL-Systemen – eine Voraussetzung für die Erteilung einer Fahrerlaubnis dar, so kommt ihr gewissermaßen die Funktion eines „Eingangstests“ zu, dessen Bestehen eine vorherige Aneignung von Wissen durch Selbstständiges Theorielernen erforderlich macht. Eine Fahrprüfung, die nach einer Phase des Begleiteten Fahrenlernens platziert ist, kann Fahranfänger zu einem höheren Umfang fahrpraktischer Übungsstunden vor dem Beginn des Selbstständigen Fahrens motivieren. Auch durch die Platzierung weiterer Prüfungen nach dem Beginn des Selbstständigen Fahrens – z. B. in Form eines Verkehrswahrnehmungstests oder einer zweiten Fahrprüfung – kann ein gezieltes Weiterlernen gerade in der Hochrisikophase nach dem Beginn des Selbstständigen Fahrens unterstützt werden (SENSERRICK et al., 2003). Die Platzierung von Prüfungen am Ende des Prozesses der Fahranfängervorbereitung könnte ebenfalls Selektions- und Steuerungsfunktionen erfüllen, indem je nach gezeigter Prüfungsleistung der Austritt aus dem System erlaubt wird oder der weitere Verbleib in der Selbstständigen Lernphase – eventuell flankiert mit diagnostisch abgesicherten förderorientierten Maßnahmen – angeordnet wird (MAYHEW et al., 2005).

Als ein übergreifendes Merkmal der Systemgestaltung sind schließlich auch die Evaluation und die Optimierung des Gesamtsystems zu berücksichtigen. Ein wesentlicher Gradmesser sind hierbei empirische Befunde zur Sicherheitswirksamkeit des Systems bzw. zur Funktionalität einzelner Vorbereitungselemente. Von einem funktionalen System der Fahranfängervorbereitung wäre dabei zu erwarten, dass sich die verschiedenen Vorbereitungselemente in ihrem Zusammenwirken sinnvoll ergänzen. Hierzu sind Untersuchungen erforderlich, die – beispielsweise durch Befragungen von Fahranfängern zum Nutzungsverhalten bezüglich bestimmter Maßnahmen – erfassen, inwieweit die vorgegebenen Formalstrukturen des Systems auch die gewünschten Aktivitätsstrukturen, d. h. den gewünschten Fahrkompetenzerwerb, bei den Fahranfängern fördern.

Abschließend soll die Frage beantwortet werden, welche Optimierungsperspektiven sich für das System der Fahranfängervorbereitung in Deutschland

ableiten lassen. Das deutsche System der Fahranfängervorbereitung hat in den zurückliegenden 15 Jahren wesentliche Veränderungen erfahren. Als wichtige Entwicklungsschritte sind unter anderem die Verschärfung der Probezeitregelungen für Fahranfänger, die im Jahr 1999 begonnenen Arbeiten zur Optimierung der theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung sowie die Einführung eines absoluten Alkoholverbots für Fahranfänger im Jahr 2007 zu nennen. Nicht zuletzt konnte das System der Fahranfängervorbereitung in Deutschland mit der Erprobung des Modells „Begleitetes Fahren ab 17“ seit 2004 und seiner dauerhaften fahrerlaubnisrechtlichen Verankerung im Jahr 2011 um eine evaluierte und nachweislich sicherheitswirksame Lehr-Lernform erweitert werden. Ausgehend vom gegenwärtigen Stand des Systems der Fahranfängervorbereitung in Deutschland sollen im Folgenden nun einige ausgewählte Optimierungsperspektiven für dieses System und seine Vorbereitungsformen skizziert werden, die sowohl aus den oben genannten Anforderungen an ein funktionales System der Fahranfängervorbereitung abgeleitet als auch durch die im vorliegenden Bericht zusammengetragenen Gestaltungsarten von Lehr-Lernformen und Prüfungsformen angeregt sind.

(1) Entwicklung eines umfassenden Rahmenkonzepts für die Fahranfängervorbereitung

Die Vorbereitung von Fahranfängern in Deutschland wird von unterschiedlichen Akteuren verantwortet, zu denen – neben den Fahranfängern selbst – u. a. die Verkehrspolitik, der Ordnungsgeber, die Fahrerlaubnisbehörden, die Fahrschulen, die Technischen Prüfstellen, die Verkehrssicherheitsverbände und Schulen sowie nunmehr in besonderem Maße auch nicht-professionelle fahrerfahrene Begleiter (z. B. die Eltern der Fahranfänger) gehören. Das Zusammenwirken unterschiedlicher Akteure, die bereits durchgeführten punktuellen Veränderungen und auch die zukünftige Weiterentwicklung von einzelnen Bausteinen des Systems machen es erforderlich, das System der Fahranfängervorbereitung stärker in seiner Gesamtheit zu betrachten sowie die Funktionalität und Abstimmung der einzelnen Systembestandteile fortwährend auf Optimierungsmöglichkeiten hin zu prüfen. Hierzu müssen die Systembestandteile innerhalb eines übergreifenden Rahmenkonzepts geordnet sowie hinsichtlich ihrer spezifischen Funktionen und ihres gewünschten Zusammenwirkens lehrerlerntheoretisch begründet und beschrieben wer-

den. Ein solches Rahmenkonzept stellt zum einen eine bedeutsame Orientierung für die lernenden Fahranfänger sowie für die unterschiedlichen Akteure innerhalb des Systems dar; zum anderen ist es als ein wichtiger Ausgangspunkt für qualitätssichernde Evaluationen und Maßnahmen anzusehen, mit denen die Sicherheitswirksamkeit des Systems und seiner Bestandteile überprüft und verbessert werden kann.

(2) Stärkung des Selbstständigen (Theorie-)Lernens

Das „Selbstständige Theorielernen“ stellt eine kostengünstige Lehr-Lernform dar, die es den Fahranfängern erlaubt, sich wichtige Wissensgrundlagen ohne die Anleitung eines professionell Lehrenden anzueignen und das Lerntempo dabei selbst zu bestimmen. In den meisten Ländern beinhaltet diese Lehr-Lernform vor allem Möglichkeiten zur Vorbereitung auf die Wissensprüfung, in denen Prüfungsaufgaben bearbeitet und Prüfungsbedingungen simuliert werden. Angesichts des starken Verbreitungsgrads von Heimcomputern erscheint es jedoch auch aussichtsreich, zukünftig stärker Lehr-Lernmedien zu gestalten und zu verbreiten, mit denen spezifische Teilkompetenzen im Bereich der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenerkennung beispielsweise anhand von dynamischen Verkehrsszenarien und Videosequenzen vermittelt und eingeübt werden können. Hierzu müsste neben der Sicherheitswirksamkeit auch die Akzeptanz und die Nutzung entsprechender Lehr-Lernmedien überprüft werden.

Durch die Stärkung des Selbstständigen Theorielernens innerhalb des Systems der Fahranfängervorbereitung könnten zudem in der formalen Fahrschulbildung auch Kapazitäten für angeleitete fahrpraktische Übungen sowie zur Vermittlung von Selbstreflexionsfähigkeiten und – im gewissen Umfang – Sicherheitseinstellungen freigelegt werden, die derzeit der Wissensvermittlung dienen. Im Rahmen von „Blended learning“-Konzepten könnten dabei Präsenzanteile in der Fahrschule sinnvoll mit Möglichkeiten des Selbstständigen Lernens unter Verwendung von „E-Learning“-Angeboten miteinander verknüpft werden (s. auch Punkt 3). Wie die Beispiele aus verschiedenen Ländern zeigen, kann die selbstständige Aneignung von Wissen einen eigenständigen und pädagogisch effektiv eingebundenen Bestandteil der Fahranfängervorbereitung darstellen.

(3) Stärkung der Verzahnung von Theorie und Praxis in der formalen Fahrausbildung

Im deutschen System der Fahranfängervorbereitung ist die Teilnahme am Theorieunterricht sowie an einer Fahrpraktischen Ausbildung für alle Fahranfänger obligatorisch. Die zu behandelnden Inhaltsbereiche für die theoretische und die praktische Ausbildung an Fahrschulen werden durch die Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusbO) vorgegeben. Hier wird auch gefordert, dass die theoretische und praktische Ausbildung in der Unterrichtspraxis der Fahrschulerausbildung in der Konzeption aufeinander bezogen und im Verlauf der Ausbildung miteinander verknüpft werden sollen. Zur Umsetzung der Vorgaben der FahrschAusbO für die praktische Fahrausbildung steht ein curriculärer Leitfaden der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (LAMSZUS, 2000) zur Verfügung, der Fahrlehrern als Handlungshilfe empfohlen wird. Eine konzeptionelle Verknüpfung von theoretischen und praktischen Ausbildungsinhalten in Form eines Rahmencurriculums für die formale Fahrschulerausbildung – als Teil des unter Punkt 1 geforderten Rahmenkonzepts für die Fahranfängervorbereitung – besteht hingegen nicht. Die Auswertung von Ausbildungscurricula und Lehrplänen unterschiedlicher Länder hat gezeigt, dass die Fahrschulerausbildung in einigen Ländern im Vergleich mit Deutschland durch eine engere Verzahnung von theoretischen und praktischen Ausbildungsanteilen gekennzeichnet ist. Hierzu werden bestimmte Inhaltsbereiche und Möglichkeiten zu ihrer Vermittlung und Aneignung in Form von Ausbildungsmodulen beschrieben und in einer lehr-lerntheoretisch begründeten Abfolge angeordnet. In solchen Modulen werden dann sowohl die theoretischen Grundlagen erarbeitet als auch die entsprechenden fahrpraktischen Übungen zu einem bestimmten Inhaltsbereich durchgeführt. Als Beispiele für modular aufgebaute Ausbildungscurricula sind das dänische Curriculum für die Fahrschulerausbildung oder das in den Niederlanden entwickelte Ausbildungsprogramm „Driver Training in Steps“ zu nennen. Durch die Erarbeitung eines übergreifenden Curriculums für die Fahrausbildung in Deutschland, in der theoretische und praktische Ausbildungsanteile aufeinander bezogen sind, könnte vielleicht die in der formalen Fahrausbildung verfügbare Lernzeit noch effektiver genutzt werden. Hierbei wäre die Erweiterung traditioneller Unterrichtsformen um innovative Formen der Unterrichtsgestaltung denkbar, beispielsweise durch zusätzliche, systematisch in den Lehr-Lern-

prozess eingebundene Formen des Selbstständigen Lernens am Computer („Blended Learning“, s. auch Punkt 2).

(4) Stärkung des Begleiteten Fahrlernens in Vorbereitung auf den Selbstständigen Fahrpraxiserwerb

Mit dem Begleiteten Fahrlernen ist das System der Fahranfängervorbereitung in Deutschland um eine Lehr-Lernform erweitert worden, die einen nachgewiesenen Beitrag zur Verkehrssicherheit junger Fahrer leistet. In ihrer gegenwärtigen Ausgestaltung ist diese Lehr-Lernform nur für die Gruppe der Früheinsteiger in den Fahrerlaubniserwerb ab einem Alter von 17 Jahren verfügbar. Durch die Rahmenbedingungen (Beginn der Begleitphase ab 17 Jahren, Ende der Begleitphase mit 18 Jahren) ist die Nutzungsdauer von vorneherein auf 12 Monate begrenzt, wobei sie im Durchschnitt kürzer ausfällt und bei etwa 8 Monaten liegt. Um die Sicherheitswirksamkeit dieser Lehr-Lernform weiter zu erhöhen, sollte sie möglichst vielen Fahranfängern als Option auf eine Langform der fahrpraktischen Vorbereitung verfügbar gemacht werden. Hierzu müssen Modelle entwickelt werden, die nicht lebensaltersbezogen sind und – anders als beim BF17 – nicht allein auf die Früheinsteiger in den Fahrerlaubniserwerb zugeschnitten sind. Hierbei wäre auch zu hinterfragen, ob eine engere Verknüpfung von Begleitphase und formaler Fahrausbildung, wie sie in den „integrativen Modellen“ besteht, einen Beitrag zur Stärkung des Begleiteten Fahrlernens leisten könnte. Nicht zuletzt könnte die Platzierung einer Prüfung nach der Begleitphase (s. u.) dazu beitragen, dass diese ihre Steuerungsfunktion nicht allein auf die formale Fahrausbildung entfaltet, sondern auch zu einer höheren Fahrleistung in der Begleitphase beiträgt.

(5) Ausbau protektiver Vorkehrungen in der ersten Phase des Selbstständigen Fahrpraxiserwerbs

Der Verlauf von fahrdauerbezogenen „Unfallkurven“ zeigt, dass die Anfangsphase des Selbstständigen Fahrlernens – trotz der bereits erteilten Fahrerlaubnis – eine Phase des Weiterlernens und des Erwerbs von Fahrexpertise darstellt. In den meisten Systemen ist diese Phase durch Sonderregelungen für Fahranfänger als eine besondere „Selbstständige Lernphase“ gekennzeichnet. Hierbei finden sich im Sinne eines generalpräventiven Ansatzes meist

abgesenkte Sanktionsschwellen für Fahranfänger, die mit spezialpräventiven Maßnahmen infolge von Verkehrsverstößen kombiniert sind (z. B. Nachschulungen, Fahrerlaubnisentzug). In Deutschland gelten seit 1986 Probezeitregelungen für Fahranfänger, die im Jahr 1999 verschärft und evaluiert wurden (DEBUS, LEUTNER, BRÜNKEN, SKOTTKE & BIERMANN, 2008). Ein geringfügiger Sicherheitsertrag konnte lediglich nach der Einführung der Probezeitregelungen, nicht aber nach ihrer Verschärfung nachgewiesen werden. Neben den Probezeitregelungen gilt seit 2007 für Fahranfänger in der Probezeit bzw. bis zum Alter von 21 Jahren ein absolutes Alkoholverbot. Nach der Einführung dieser Maßnahme konnte ein Rückgang der alkoholbedingten Unfälle in der Zielgruppe nachgewiesen werden. Die positiven Befunde zur Wirksamkeit protektiver Vorkehrungen in den GDL-Systemen lassen es aussichtsreich erscheinen, für das System in Deutschland die Wirksamkeit weiterer Vorkehrungen zu untersuchen und die Selbstständige Lernphase stärker als bisher als protektives Lernsetting auszugestalten.

(6) Ausdifferenzierung von Prüfungsanforderungen in der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung

Das 1999 von der Bundesanstalt für Straßenwesen beauftragte Projekt „Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung“ lieferte einen wesentlichen Impuls für die methodische Weiterentwicklung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland. Im abschließenden Forschungsbericht (BÖNNINGER et al., 2005) wurde in der Einführung des Computers als Prüfmedium eine wesentliche Voraussetzung gesehen, die bestehenden methodischen Grenzen der Prüfung durch innovative Aufgabenformate zu überwinden sowie ihre Selektions- und Steuerungsfunktion zu verbessern. Im Rahmen der anschließenden flächendeckenden Einführung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung am PC wurden mit der Umsetzung verschiedener Empfehlungen aus dem Forschungsbericht begonnen, zu denen die kontinuierliche Evaluation von Paralleltests und Prüfungsaufgaben sowie die Entwicklung von methodisch neuartigen Prüfungsaufgaben insbesondere im Bereich der Gefahrenlehre gehören. Die bisher erfolgten Umsetzungsschritte haben bereits zu wichtigen methodischen Verbesserungen bei der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung geführt, beispielsweise indem durch die Rotation von Prüfungsaufgaben und Auswahlantworten ein schema-

atisches, oberflächliches Bearbeiten von Prüfungsaufgaben erschwert wird. Durch die geplante Erweiterung der herkömmlichen Instruktionsformate bei den Mehrfach-Wahl-Aufgaben werden den Bewerbern verkehrsbezogene Sachverhalte nicht mehr allein mittels statischer Abbildungen dargeboten, sondern auch in Form von dynamischen Situationsdarstellungen. Mit dieser Entwicklung wurde ein Weg eingeschlagen, der zu veränderten Prüfungsanforderungen führt und es ermöglicht, Kompetenzen der Bewerber mit einem wesentlich engeren Bezug zu den tatsächlichen Verkehrsanforderungen zu erfassen.

Neben der Dynamik von Verkehrssituationen spielt bei der Bewältigung von Verkehrsanforderungen auch die begrenzte Zeit eine Rolle, die für die Informationssuche, die Abwägung von Handlungsmöglichkeiten bis hin zum Treffen einer Reaktionsentscheidung und ihrer Ausführung zur Verfügung steht. Die Berücksichtigung einer Geschwindigkeitskomponente bei der Bewertung von Prüfungsleistungen wäre ein weiterer Entwicklungsschritt, der zugleich eine wesentlich stärkere Ausdifferenzierung der bisherigen Prüfungsanforderungen bedeuten würde. Eine solche Geschwindigkeitskomponente kann dort, wo sie als Prüfungsanforderung einen engen Bezug zu den tatsächlichen Verkehrsanforderungen hat (z. B. wenn es um die rechtzeitige Erkennung und Vermeidung von Gefahren geht), zur Erhöhung der Validität der Prüfung beitragen.

Ein Verkehrswahrnehmungstest, wie er bei einigen der im Bericht untersuchten Länder bereits als Prüfungsform besteht, könnte vermutlich in der näheren Zukunft auch in Deutschland eine Brückenfunktion zwischen der traditionellen Wissensprüfung einerseits und der Fahrprüfung andererseits erfüllen. Es erscheint dabei erforderlich, die einzelnen – bestehenden und künftigen – Prüfungsformen als Komponenten in einem umfassenderen methodischen Konzept zur Überprüfung der Fahr- und Verkehrskompetenz zu verstehen. In diesem Konzept sollten sie sich idealerweise hinsichtlich ihrer Prüfungsinhalte bzw. der erfassten Kompetenzkomponenten ergänzen und dabei die prüfungsmethodischen Defizite bzw. Grenzen der anderen Prüfungsformen kompensieren. Die unterschiedlichen Prüfungsformen mit ihren spezifischen methodischen und inhaltlichen Chancen und Grenzen sollten dann entsprechend den Gesetzmäßigkeiten des Fahrkompetenzerwerbs im Prozess der Fahranfängervorbereitung verzahnt und darüber hinaus

mit den entsprechenden Lehr-Lernformen verbunden werden. Die Gefahrenerkennung und die Gefahrenvermeidung können dabei in einer traditionellen Wissensprüfung bzw. am Anfang der Fahranfängervorbereitung nicht zureichend geprüft werden. Auch in einer traditionellen Fahrprüfung bestehen hierfür insofern Grenzen, dass zwar die Bewältigung von Anforderungssituationen im Realverkehr auch Rückschlüsse auf Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung und Gefahrenvermeidung ermöglicht, jedoch unmittelbare Gefahrensituationen aufgrund von Sicherheitserfordernissen vom Fahrerlaubnisprüfer nicht herbeigeführt werden dürfen. Verkehrswahrnehmungstests mit ihren in beliebiger Weise am Computer generierbaren und standardisierbaren Verkehrssituationen bieten diese Möglichkeit aber in hervorragender Weise.

(7) Ausdifferenzierung der Kompetenzerfassung in der praktischen Fahrerlaubnisprüfung

Im Zeitraum von 2005 bis 2008 wurde das derzeit geltende Modell der praktischen Fahrerlaubnisprüfung einschließlich der methodischen Grundlagen und seiner historischen Entwicklung beschrieben, darüber hinaus wurden Ansätze zur Weiterentwicklung und Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung skizziert (STURZBECHER, BÖNNINGER & RÜDEL, 2010). Darauf aufbauend wurden mit dem BAST-Projekt „Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung“ Optimierungsmöglichkeiten mit Blick auf eine mittel- und langfristige Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung im System der Fahranfängervorbereitung erarbeitet. Deren Umsetzung sieht die Schaffung von technischen und organisatorischen Voraussetzungen (u. a. durch die Entwicklung eines elektronischen Prüfprotokolls) für eine wissenschaftliche Evaluation der Prüfung vor. Zukünftig sollen zudem neben der traditionellen ereignisbezogenen Erfassung von Fahrfehlern eine kompetenzbasierte Beobachtung und Bewertung von Prüfungsleistungen durch den Fahrerlaubnisprüfer vorgenommen werden. Die dafür zugrunde gelegten Beobachtungskategorien und Bewertungskriterien sowie die in Form von Fahraufgaben detailliert beschriebenen Prüfungsanforderungen ermöglichen eine differenzierte Kompetenzbeurteilung sowie eine Rückmeldung von bestehenden Kompetenzdefiziten an die Fahrerlaubnisbewerber. Es ist zu erwarten, dass diese Ausdifferenzierung bei der Kompetenzerfassung zu einer Verbesserung der Selektions- und

Steuerungsfunktion der praktischen Fahrerlaubnisprüfung führt.

(8) Verbesserung von Lernstandseinschätzungen

Die systematische Durchführung von Lernstandseinschätzungen und ihre diskursive Auswertung mit dem Lernenden stellen sowohl für den Fahranfänger selbst als auch für Fahrlehrer oder Begleitpersonen wichtige Anhaltspunkte dar, an denen der weitere Fahrkompetenzerwerb ausgerichtet werden kann. Die Beispiele aus anderen Ländern zeigen, dass solche Lernstandseinschätzungen als feste Bestandteile an verschiedenen Punkten im Prozess des Fahrkompetenzerwerbs in das System der Fahranfängervorbereitung eingebunden sein können. Auch in Deutschland könnten Lernstandseinschätzungen als weitere „Diagnoseinstrumente“ neben den Fahrerlaubnisprüfungen den Fahrkompetenzerwerb – ggf. auch über den Beginn des Selbstständigen Fahrens hinaus – unterstützen und zugleich zu einer Festigung erworbener Kompetenzen beitragen. Eine wichtige methodische Grundlage für die Beurteilung der Fahrkompetenz stellen die oben angesprochenen Beobachtungs- und Bewertungskriterien für die Fahrprüfung dar, die beispielsweise bei „Evaluationsfahrstunden“ genutzt werden könnten.

(9) Verbesserung der Selektions- und Steuerungsfunktion der Fahrerlaubnisprüfungen durch ihre veränderte Platzierung im System der Fahranfängervorbereitung

Im deutschen System der Fahranfängervorbereitung sind für den Erwerb einer Fahrerlaubnis mit der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung („Wissensprüfung“) und der praktischen Fahrerlaubnisprüfung („Fahrprüfung“) insgesamt zwei Prüfungen zu absolvieren. Bezüglich ihrer Platzierung im System ist festgelegt, dass die theoretische Fahrerlaubnisprüfung erfolgreich abgelegt werden muss, bevor an der praktischen Fahrerlaubnisprüfung teilgenommen werden kann. Die praktische Fahrerlaubnisprüfung wird nach dem Abschluss der formalen Fahrschul Ausbildung absolviert. Für die Nutzer des „ausschließlichen Fahrschulmodells“ markiert sie im System der Fahranfängervorbereitung den Übergang zum Selbstständigen Fahren; im Modell „BF17“ folgt ihr hingegen eine Begleitphase von bis zu 12 Monaten. Im Hinblick auf die theore-

tische Fahrerlaubnisprüfung ist festzustellen, dass mit einer Ausdifferenzierung der Prüfungsanforderungen und der Erfassung von Fähigkeiten zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenerkennung zugleich Übungsmöglichkeiten eröffnet werden müssen, die den Aufbau der geforderten Teilkompetenzen erlauben. Für die Platzierung der Prüfung bedeutet dies, dass mit höheren bzw. handlungsnäheren Prüfungsanforderungen auch eine spätere Platzierung der Prüfungsteilnahme sinnvoll bzw. geboten ist. Hierbei wäre – vergleichbar mit einigen GDL-Systemen – auch eine Trennung denkbar zwischen einer „Wissensprüfung“, die vergleichsweise früh (z. B. als „Eingangstest“) platziert ist, und einem „Verkehrswahrnehmungstest“, der erst nach dem Aufbau von Fahrerfahrungen (z. B. kurz vor oder auch erst nach dem Beginn des Selbstständigen Fahrens) abgelegt wird. Bezüglich der praktischen Fahrerlaubnisprüfung fällt am deutschen System der Fahranfängervorbereitung auf, dass durch die gegenwärtige Platzierung vielfach (d. h., sofern nicht bereits fahrpraktische Erfahrungen in anderen Fahrerlaubnisklassen vorhanden sind) lediglich eine hinreichende Anfangskompetenz des Fahranfängers erfasst werden kann, die er sich meist ausschließlich in einer formalen Fahrschul-ausbildung aneignet. Der Aufbau einer umfassenden Fahrexpertise findet hingegen erst nach der Prüfung statt, d. h. unter protektiven Regelungen in der Selbstständigen Lernphase oder ggf. auch zuvor im geschützten Rahmen des Begleiteten Fahrenlernens. Die Platzierung einer Fahrprüfung oder auch eines Verkehrswahrnehmungstests nach einem längeren Abschnitt des Fahrerfahrungsaufbaus könnte – in Verbindung mit einer Öffnung des Begleiteten Fahrenlernens für andere Altersgruppen – in Deutschland dazu beitragen, dass das Begleitete Fahrenlernen als sicherheitswirksame Maßnahme mehr Fahranfängern zugänglich gemacht wird als bisher und in Vorbereitung auf eine noch abzulegende Prüfung intensiver und zielgerichteter genutzt wird.

(10) Optimierung der Qualitätssicherung und stetige Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung

Im Punkt 1 wurde bereits eine stärkere wissenschaftliche Abstützung der Fahranfängervorbereitung im Hinblick auf die Entwicklung eines Rahmenkonzeptes gefordert. Darauf aufbauend lassen sich die eher noch punktuell erscheinenden Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Qualitätssiche-

rung der unterschiedlichen Lehr-Lernformen und Prüfungsformen systematisch ausbauen, um eine stetige Erhöhung der Sicherheitswirksamkeit des Systems zu erreichen.

Kommen wir abschließend noch einmal auf die Zielstellung der vorliegenden Untersuchung zurück: Sowohl bisher vorgelegte Übersichten zu international verbreiteten Formen und Modellen der Fahranfängervorbereitung (z. B. EU-Projekt BASIC, HATAKKA et al., 2003; EU-Projekt GADGET, CHRIST et al., 1999; ENGSTRÖM et al., 2003; MAYHEW, SIMPSON & SINGHAL, 2005; TREMPEL, 2009; NEUMANN-OPITZ & HEINRICH, 1995) als auch die mit diesem Bericht vorgestellte vergleichende Analyse zeigen international eine große Vielfalt der rechtlichen Rahmenbedingungen des Fahrkompetenzerwerbs, der verwendeten Lehr-Lernformen und der Prüfungsformen sowie der Ausgestaltung und Verzahnung dieser Formen in spezifischen Architekturen der Vorbereitung von Fahranfängern. Diese Vielfalt erscheint erstaunlich, weil sowohl die individuellen Lernvoraussetzungen der Fahranfänger (z. B. ihre Denkstrukturen, ihr Reflexionsvermögen) als auch – zumindest in den Industrieländern – ihre Lernbedingungen (z. B. die Fahrzeugtechnik, die Straßensysteme, die Straßenverkehrsgesetze) eine viel geringere Varianz aufweisen dürften. Obwohl also die Anforderungen an eine funktionale Fahranfängervorbereitung vermutlich international ähnlich sind, variieren die nationalen Systeme der Fahranfängervorbereitung stark. Dies deutet, insbesondere wenn auch Analysen zur Sicherheitswirksamkeit verfügbar sind, auf die Möglichkeit hin, aus einem Systemvergleich nützliche Anregungen für die Systemoptimierung zu gewinnen. Dazu soll der vorliegende Bericht beitragen.

Literatur

- ANDERSON, J. R. (1982): Acquisition of cognitive skill. *Psychological Review*, 89, 369-406
- ANDERSON, J. R. (2001): *Kognitive Psychologie*. Heidelberg: Spektrum Akademischer Verlag
- ARNETT, J. R. (1992): Reckless behavior in adolescence: A developmental perspective. In: *Developmental Review*, 12, 339-373
- ARNETT, J. & BALLE-JENSEN, L. (1993): Cultural bases of risk behavior. *Child Development*, 64, 1842-1855

- BARTL, G. (ed.) (2000): DAN-Report. Results of EU-Project: Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers, Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV; Austrian Road Safety Board), Vienna
- BARTL, G. (2010) (Hrsg.): EU HERMES Project: Developing the coaching and communication skills of driving instructors. alles-fuehrer-schein.at GmbH
- BIERMANN, A., SKOTTKE, E.-M., ANDERS, S., BRÜNKEN, R., DEBUS, G. & LEUTNER, D. (2008): Entwicklung und Überprüfung eines Wirkungsmodells – Eine Quer- und Längsschnittstudie. In: G. DEBUS, D. LEUTNER, R. BRÜNKEN, E.-M. SKOTTKE & A. BIERMANN (Hrsg.), Wirkungsanalyse und Bewertung der neuen Regelungen im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe (Berichte der BAST, Heft M 194). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- BÖNNINGER, J. & STURZBECHER, D. (2005): Qualität der Fahrerlaubnisprüfung. Ein Reformvorschlag für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- BÖNNINGER, J., KAMMLER, K., STURZBECHER, D. & WAGNER, W. (2005): Theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung in Europa – Recherchebericht. Dresden: TÜV | DEKRA arge tp 21
- BRONFENBRENNER, U. (1981): Die Ökologie der menschlichen Entwicklung. Stuttgart: Klett-Cotta
- BRÜSEMEISTER, T. (2008): Bildungssoziologie: Einführung in Perspektiven und Probleme. VS Verlag für Sozialwissenschaften
- CHRIST, R., DELHOMME, P., KABA, A., MÄKINEN, T., SAGBERG, F., SCHULZE, H. & SIEGRIST, S. (1999): GADGET – Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology. Final Report. Investigations on Influences upon Driver Behaviour – Safety Approaches in Comparison and Combination. Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV)
- CHRISTIE, R. (2001): The Effectiveness Of Driver Training As A Road Safety Measure: A Review Of The Literature. Public Policy Group Royal Automobile Club of Victoria (RACV) Ltd
- CIECA (2009): Theory test project WP 200 Survey Report. Current situation and trends regarding the theoretical driving test. CIECA – Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile
- CORTINA, K. S. (2006): Psychologie der Lernumwelt. In: A. KRAPP & B. WEIDENMANN (Hrsg.), Pädagogische Psychologie. Beltz: Psychologie Verlags Union
- Deutsche Fahrlehrer Akademie/Europäische Fahrlehrer-Assoziation (2009): „Anforderungen an den Fahrlehrerberuf in Europa“ (URL: <http://www.deutsche-fahrlehrer-akademie.de/2-Publikationen/Publikationen.htm>; Abruf: 26.10.2011)
- Deutsches Institut für Normung e. V. (1992): DIN/ISO 9004, Teil 2, Qualitätsmanagement und Elemente eines Qualitätssicherungssystems. Leitfaden für Dienstleistungen. Berlin: Beuth Verlag
- DIN EN ISO 9000 (2005): Qualitätsmanagementsysteme – Grundlagen und Begriffe (ISO 9000:2005-12); Dreisprachige Fassung EN ISO 9000:2005
- DITTON, H. (2002): Unterrichtsqualität – Konzeptionen, methodische Überlegungen und Perspektiven. Unterrichtswissenschaft, 30, 197-212
- DOHMEN, G. (2001): Das informelle Lernen. Herausgeber: Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF). Referat Öffentlichkeitsarbeit. 53170 Bonn
- DRUMMOND, A. E. (1989): An Overview of Novice Driver Performance Issues – A literature review. Monarsh University, Accident Research Centre
- EBBINGHAUS, M. & SCHMIDT, J. U. (1999): Prüfungsmethoden und Aufgabenarten. Bielefeld: Bertelsmann
- EINSIEDLER, W. (1997): Unterrichtsqualität und Leistungsentwicklung. In: F.-E. WEINERT & A. HELMKE (Hrsg.), Entwicklung im Grundschulalter (225-240). Weinheim: PVU
- ELKIND, D. (1967): Egocentrism in adolescence. Child Development, 38, 1025-1034
- ELVIK, R. & VAA, T. (2004): The handbook of road safety measures. Amsterdam: Elsevier

- ENGSTRÖM, I., GREGERSEN, N. P., HERNETKOSKI, K., KESKINEN, E. & NYBERG, A. (2003): Young Novice Driver Education and Training. Literature review, VTI-rapport 491 A., Swedish National Road and Transport Research Institute, Linköping
- EU-Project SUPREME: "Summary and Publication of Best Practices in Road Safety in the EU Member States" (URL: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/projects/doc/supreme.pdf; Abruf: 26.10.2010)
- Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusbO), Ausfertigungsdatum: 18.08.1998 (URL: http://www.gesetze-im-internet.de/fahrschausbo_1999/; Abruf: 05.11.2011)
- FEND, H. (2004): Was stimmt mit dem deutschen Bildungssystem nicht? Wege zur Erklärung von Leistungsunterschieden zwischen Bildungssystemen. In: G. SCHÜMER, K.-J. TILLMANN & M. WEISS (Hrsg.), Die Institution Schule und die Lebenswelt der Schüler – vertiefende Analysen der PISA-2000-Daten zum Kontext von Schülerleistungen. Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften
- Finnish vehicle administration (2004): Undervisningsplan Förarutbildning för klass B Fordonsförvaltningscentralen. AKE, 04.06.2004
- FITTS, P. M. & POSNER, M. I. (1967): Human performance. Westport, Conn.: Greenwood Press
- FOSS, R. & GOODWIN, A. (2003): Enhancing the effectiveness of graduated driver licensing legislation. *Journal of Safety Research*, 34, 79-84
- FUNK, W., GRÜNINGER, M., DITTRICH, L., GOSSLER, J., HORNING, C., KRESSNER, I., LIBAL, I., LIMBERGER, S., RIEDEL, C., SCHALLER, S., SCHILLING, K., SVETLOVA, K. (2010): Begleitetes Fahren ab 17 – Prozess-evaluation des bundesweiten Modellversuchs. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit“, M 213. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- GATSCHA, M. & BRANDSTÄTTER, C. (2008): Evaluation der zweiten Ausbildungsphase. *Zeitschrift für Verkehrsrecht*, 4
- GRATTENTHALER, H., KRÜGER, H.-P. & SCHOCH, S. (2009): Bedeutung der Fahrpraxis für den Kompetenzerwerb beim Fahrenlernen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit“, M 201. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- GREENO, J. G., COLLINS, A. M. & RESNICK, L. B. (1996): Cognition and learning. In: D. C. BERLINER & R. C. CALFEE (Eds.), *Handbook of educational psychology* (pp. 15-46). New York: Macmillan
- GREGERSEN, N. P., BERG, W. H. Y., ENGSTRÖM, I., NOLÉN, S., NYBERG, A. & RIMMO, P.-A. (2000): Sixteen years age limit for learner drivers in Sweden – an evaluation of safety effects. *Accident Analysis and Prevention*, 32, 25-39
- GRUBER, H. & MANDL, H. (1996): Das Entstehen von Expertise. In: J. HOFFMANN & W. KINTSCH (Hrsg.), *Enzyklopädie der Psychologie*, C/III/7 (S. 583-615). Göttingen: Hogrefe
- GSTALTER, H. (1988): Transport und Verkehr. In: D. FREY, C. GRAF HOYOS & D. STAHLBERG (Hrsg.), *Angewandte Psychologie. Ein Lehrbuch. Psychologie Verlags Union*, München-Weinheim
- HAMPEL, B. & KÜPPERS, F. (1982): Ermittlung der an Fahrprüfungsorte zu stellenden Anforderung. Bericht zum FA 7516 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Köln: TÜV Rheinland
- HASSELHORN, M. & GOLD, A. (2009): *Pädagogische Psychologie. Erfolgreiches Lernen und Lehren*. Verlag: Kohlhammer
- HATAKKA, M. (2000): What Makes A Good Driver? – The hierarchical approach. In: G. BARTL (2000), *Description and analysis of post-licensing measures for novice drivers* (Final Report EU project DAN). Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit
- HATAKKA, M., KESKINEN, E., BAUGHAN, C., GOLDENBELD, C., GREGERSEN, N. P., GROOT, H. et al. (2003): *Driver training: new models* (EU project BASIC final report). Turku: University of Turku, Department of Psychology
- HATAKKA, M., KESKINEN, E., GREGERSEN, N. P. & GLAD, A. (1999): Theories and aims of educational and training measures. In:

- S. SIEGRIST (ed), Driver training, testing and licensing – towards theory based management of young drivers' injury risk in road traffic (Results of EU-project GADGET, Work Package 3, BFU-report 40, S. 13-48). Bern: Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung
- HAVIGHURST, R. J. (1948): *Developmental Tasks and Education*. 7. Auflage 1982, New York: Longman Inc
- HELMAN, S. (2008): *Situational judgement in Driver Training and Assessment: A literature review*. Transport Research Laboratory
- HURRELMANN, K. (1999): Sozialisation. In: G. REINGOLD, G. POLLAK & H. HEIM (Hrsg.), *Sozialisationsforschung* (S. 481-486). München: Oldenbourg
- JAHN, D. (2006): *Einführung in die vergleichende Politikwissenschaft*. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden
- JAHN, D. (2011): *Vergleichende Politikwissenschaft*. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden
- KAMINSKE, G. F. & BAUER, J. (1995): *Qualitätsmanagement von A-Z: Erläuterungen moderner Begriffe des Qualitätsmanagements*. München, Wien: Hanser-Verlag
- KAMRAVA, M. (1964): *Understanding comparative politics: a framework for analysis*. Routledge, New York
- KANNING, U. P. (2004): *Standards der Personal-diagnostik*. Göttingen: Hogrefe
- KELLY, A. V. (2009): *The Curriculum: Theory and Practice*. 6th Edition. Sage Publications Ltd, 2009
- KER, K., ROBERTS, I., COLLIER, T., BEYER, F., BUNN, F. & FROST, C. (2005): *Post-licence driver education for the prevention of road traffic crashes: a systematic review of randomised controlled trials*. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 305-313
- KESKINEN, E. (1996): *Warum ist die Unfallrate junger Fahrerinnen und Fahrer höher?* In: BAST (Hrsg.), *Junge Fahrer und Fahrerinnen – Referate der Ersten Interdisziplinären Fachkonferenz 12.-14. Dezember 1994 in Köln (Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 52, S. 42-53)*. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- KRAPP, A., PRENZEL, M. & WEIDENMANN, B. (2006): *Geschichte, Gegenstandsbereich und Aufgaben der Pädagogischen Psychologie*. In: A. KRAPP & B. WEIDENMANN (Hrsg.), *Pädagogische Psychologie*. Beltz: Psychologie Verlags Union
- LAMSZUS, H. (2000): *Curricularer Leitfaden – Praktische Ausbildung Pkw*. München: Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.
- LAUT, H.-J. & WINKLER J. R. (2010): *Methoden der Vergleichenden Politikwissenschaft*. In: H.-J. LAUTH (Hrsg.), *Vergleichende Regierungslehre – Eine Einführung*. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden
- LEFRANCOIS, G. R. (1994): *Psychologie des Lernens*. Berlin/Heidelberg/New York: Springer
- LEUTNER, D., BRÜNKEN, R. & WILLMES-LENZ, G. (2009): *Fahren Lernen und Fahrausbildung*. In: H. P. KRÜGER (Hrsg.), *Enzyklopädie der Psychologie, Themenbereich D: Praxisgebiete, Serie VI, Verkehrspsychologie, Bd. 2, Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie*; Göttingen: Hogrefe
- LIENERT, G. A. & RAATZ, U. (1998): *Testaufbau und Testanalyse*. Weinheim: Psychologie Verlags Union
- LIJPHART, A. (1971): *Comparative Politics and the Comparative Method*. *The American Political Science Review*, Volume 65, Issue 3, 682-693
- LONERO, L., CLINTON, K., BROCK, J., WILDE, G., LAURIE, I. & BLACK, D. (1995): *Novice Driver Education Curriculum Outline*. Foundation for Traffic Safety Research (URL: <http://www.aafts.org/resources/index.cfm?button=lonaro>; Abruf: 26.10.2010)
- LOTAN T. & TOLEDO T. (2006): *An in-vehicle data recorder for evaluation of driving behavior and safety*. Preprints of the 85th Annual Transportation Research Board Annual Meeting
- LOTAN, T. & TOLEDO, T. (2007): *Safety correlation and implications of an in-vehicle data recorder on driver behavior*. Preprints of the 86th Annual Transportation Research Board Annual Meeting

- MANDL, H. & KRAUSE, U.-M. (2001): Lernkompetenz für die Wissensgesellschaft (Forschungsbericht Nr. 145). München: Ludwig-Maximilians-Universität, Lehrstuhl für Empirische Pädagogik und Pädagogische Psychologie
- MARSH, C. J. (2009): Key Concepts for Understanding Curricula. Routledge
- MAYCOCK, G., LOCKWOOD, C. & LESTER, F. (1991): The accident liability of car drivers (TRRL RR 315, UMTRI-82404). Crowthorne: Transport and Road Research Laboratory
- MAYHEW, D. R., SIMPSON, H. M., WILLIAMS, A. F. & FERGUSON S. A. (1998): Effectiveness and role of driver education and training in a graduated licensing system. *Journal of Public Health Policy*, 1998;19(1):51-67
- MAYHEW, D. R. & SIMPSON, H. M. (1996): Effectiveness and role of driver education and training in a graduated licensing system. Ottawa, Canada: Traffic Injury Research Foundation (URL: <http://www.drivers.com/article/305/>; Abruf: 05.11.2011)
- MAYHEW, D. R. & SIMPSON, H. M. (2002): The safety value of driver education and training. *Injury Prevention*, 8 (suppl.), 3-8
- MAYHEW, D. R. (2003): The learner's permit. *Journal of Safety Research*, 34, 35-43
- MAYHEW, D. R., SIMPSON, H. M. & SINGHAL, D. (2005): Best Practices for Graduated Driver Licensing in Canada. Traffic Injury Research Foundation
- McKNIGHT, A. J. & McKNIGHT, A. S. (2003): Young novice drivers: careless or clueless? *Accident Analysis and Prevention*, 35, 921-925
- MEFFERT, H. & BRUHN, M. (2003): Dienstleistungsmarketing. Grundlagen – Konzepte – Methoden. Wiesbaden: Gabler
- NEUMANN-OPITZ, N. & HEINRICH, H.-Chr. (1995): Fahrausbildung in Europa. Ergebnisse einer Umfrage in 29 Ländern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 49. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- Norwegian public roads administration (2004a): Curriculum – Driving licence categories B and BE. Statens vegvesen. Handbook 252E
- Norwegian public roads administration (2004b): Driver training in Norway. Foundations for the revisions of the regulations and curricula 2005. Statens vegvesen. Handbook 260E
- OLIVA, P. F. (1997): Developing the curriculum. 4th ed. New York: Addison-Wesley Longman
- PFEIFFER, R., TAUBERT, L., WALK, M., REUTTER, U., KNAUER-LUKAS, M., SEDA, E., STELMACHOWICZ-PAWYZA, D. & LINDERHOLM, I. (2006): CLOSE TO. Risk prevention for Beginning Drivers. Initiative to establish innovative methods in driving school education by including peers who relate of their traffic accident occurrences. Final Report. Forschungsgesellschaft Mobilität
- PICKEL, S., PICKEL, G., LAUTH, H.-J. & JAHN, D. (2009): Methoden der vergleichenden Politik- und Sozialwissenschaft – Neue Entwicklungen und Anwendungen. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden
- PREISER, S. (2003): Pädagogische Psychologie. Psychologische Grundlagen von Erziehung und Unterricht. Weinheim: Juventa
- REINMANN, G. & MANDL, H. (2006): Unterrichten und Lernumgebungen gestalten. In: A. KRAPP & B. WEIDENMANN (Hrsg.), Pädagogische Psychologie. Beltz: Psychologie Verlags Union
- REINMANN, G. & VOHLE, F. (2009): Digitale Medien in der Fahrausbildung: Einstieg in ein neues Forschungsfeld zum situierten Lernen. (Arbeitsbericht Nr. 25). Augsburg: Universität Augsburg, Medienpädagogik
- Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (Neufassung), Amtsblatt Nr. L 403 vom 30/12/2006 S. 0018 – 0060 (URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006L0126:DE:HTM>; Abruf: 05.11.2011)
- Richtlinie für die Prüfung der Bewerber um eine Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen (Prüfungsrichtlinie) (URL: http://www.fahrschule24.net/download/Fuehrerschein_Pruefungsrichtlinie_mit_Anlagen.pdf; Abruf: 05.11.2011)
- RUDINGER, G. & SINDERN, E.-M. (2009): Evaluation der Freiwilligen Fortbildungsseminare für Fahranfänger (FSF) – Wirksamkeitsuntersu-

- chung. Schlussbericht zum Forschungsprojekt FE 82.307/2006 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach
- RUSSELL, E. (1998): Using Concepts of Driver Expectancy, Positive Guidance and Consistency for Improved Operation and Safety. 1998 Transportation conference proceedings
- RUSSELL, E. (2003): National Handbook of Traffic Control Practices for Low Volume Rural Roads and Small Cities. Volume I: Low-Volume Roads. Mack Blackwell Transportation Center. Kansas State University, First National Edition
- SAGBERG, F. (2002): Driver education from the age of 16: Potential of an extended learning period and increased driving experience to reduce the crash risk of novice drivers. Experiences in Norway. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), Referate der Zweiten Internationalen Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen“ am 29.-30. Oktober 2001 in Wolfsburg (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 143, S. 131-135). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- SARTORI, G. (1970): Concept Misformation in Comparative Politics. *The American Political Science Review*, Volume 64, 1033-1053
- SCHADE, F.-D. (2001): Daten zur Verkehrsbewährung von Fahranfängern. Reanalyse von Rohdaten der Untersuchung. HANSJOSTEN, E., SCHADE, F.-D. (1997): Legalbewährung von Fahranfängern. Berichte der BAST, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 71. Unveröffentlichtes Manuskript, Flensburg: Krafftahrt-Bundesamt
- SCHLAG, B., ELLINGHAUS, D. & STEINBRECHER, H. (1986): Risikobereitschaft junger Fahrer. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 58. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- SCHULER, H. (2001): Lehrbuch der Personalpsychologie. Göttingen: Hogrefe
- SCHULZ, S.-O., HENNING, H. J. & CHASELON, F. (1995): Jugend fährt sicher. Schlussbericht zur Wirksamkeit des Modellversuchs (unveröffentlichter Abschlussbericht zum Forschungsprojekt FP.2.9124 der BAST). Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen
- SCOTT, W. R. (1995): Institutions and Organizations. Thousand Oaks, CA: Sage
- SENSERRICK, T. & WHELAN, M. (2003): Graduated driver licensing: Effectiveness of systems and individual Components. Monash University Accident Research Centre
- SHOPE, J. T. (2006): Influences on youthful driving behavior and their potential for guiding interventions to reduce crashes. *Injury Prevention*, 2006 12:i9i14
- Société de l'assurance automobile du Québec (2009): Road Safety Education Program. Direction des communications Société de l'assurance automobile du Québec
- STURZBECHER, D., BIEDINGER, J., BÖHNE, A., BÖNNINGER, J., von BRESSENSDORF, G., GLOWALLA, P., KAUP, M., KLEUTGES, C., MÜLLER, G., MÜLLER, R., PETZHOLTZ, W., RADERMACHER, R., SCHMIDT, A. & WAGNER, W. (2010): In: D. STURZBECHER, J. BÖNNINGER & M. RÜDEL (Hrsg.): Praktische Fahrerlaubnisprüfung – Grundlagen und Optimierungsmöglichkeiten (S. 70-144). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- STURZBECHER, D. (2010): Methodische Grundlagen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung. In: D. STURZBECHER, J. BÖNNINGER & M. RÜDEL (Hrsg.): Praktische Fahrerlaubnisprüfung – Grundlagen und Optimierungsmöglichkeiten. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (S. 17-38). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- STURZBECHER, D. (Hrsg.) (2004): Einflussfaktoren auf den Erfolg bei der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung. Jugendliche und Risikoverhalten im Straßenverkehr. Hannover: Degener
- STURZBECHER, D., BÖNNINGER, J. & RÜDEL, M. (2010): Praktische Fahrerlaubnisprüfung – Grundlagen und Optimierungsmöglichkeiten. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- STURZBECHER, D., GROSSMANN, H., HERMANN, U., SCHELLHAS, B., VIREECK, K. & VÖLKELE, P. (2004). In: D. STURZBECHER (Hrsg.): Einflussfaktoren auf den Erfolg bei der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung. Jugendliche und Risikoverhalten im Straßenverkehr. Hannover: Degener

- STURZBECHER, D., HERMANN, U., LABITZKE, P., SCHELLHAS, B. (2005): Pädagogisch qualifizierte Fahrschulüberwachung – Grundlagen, Methoden und Umsetzung. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 51, 32-38
- STYKOW, P. (2007): Vergleich politischer Systeme. UTB. Wilhem Fink, München
- TENORTH, H.-E. & TIPPELT, R. (2007): Lexikon Pädagogik. Weinheim: Beltz
- THURSTONE, L. L. (1944): A factorial study of perception. Chicago: University of Chicago press
- TREMPEL, R. (2009): Graduated Driver Licensing Laws and Insurance Collision Claim Frequencies of Teenage Drivers. Highway Loss Data Institute, Arlington
- TRONSMOEN, T. (2011): Differences between formal and informal practical driver training as experienced by the learners themselves. Transportation Research Part F 14, 176-188
- TÜV | DEKRA arge tp 21 (2008): Handbuch zum Fahrerlaubnisprüfungssystem (Theorie). Dresden: TÜV | DEKRA arge tp 21
- Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV), Ausfertigungsdatum: 13.12.2010 (URL: http://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/; Abruf: 05.11.2011)
- WARREN, R. A. & SIMPSON, H. M. (1976): The young driver paradox. Ottawa, Ontario: Traffic Injury Research Foundation of Canada
- WELLS, P. & BAUGHAN, C. (2003): Cohort Study of Learner and Novice Drivers II. 68th Road safety congress, Safer Driving Reducing Risks, Crashes & Casualties, 3-5 March 2003 congress proceedings
- WELLS, P., TONG, S., SEXTON, B., GRAYSON, G. B. & JONES, P. (2008) Cohort II: A Study of Learner and New Drivers – Findings. Department for Transport (Road Safety Research Report No. 81)
- WILLMES-LENZ, G. (2002): Internationale Erfahrungen mit neuen Ansätzen zur Absenkung des Unfallrisikos junger Fahrer und Fahranfänger. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 144. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- WILLMES-LENZ, G. PRÜCHER, F., & GROSSMANN, H. (2009): Evaluation der Fahranfängermaßnahmen „Begleitetes Fahren ab 17“ und „Freiwillige Fortbildungsseminare für Inhaber der Fahrerlaubnis auf Probe“. Ergebnisstand November 2009 (URL: http://www.bast.de/cln_030/nn_42242/DE/Publikationen/Download-Berichte/download-berichte-node.html?__nnn=t rue; Abruf: 20.11.2011)
- ZUCKERMAN, M. (1979): Sensation seeking: Beyond the optimal level of arousal. Erlbaum, Hillsdale, New York

Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt
für Straßenwesen

Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

2006

- M 175: **Untersuchungen zur Entdeckung der Drogenfahrt in Deutschland**
Iwersen-Bergmann, Kauert € 18,50
- M 176: **Lokale Kinderverkehrssicherheitsmaßnahmen und -programme im europäischen Ausland**
Funk, Faßmann, Zimmermann, unter Mitarbeit von Wasilewski, Eilenberger € 15,00
- M 177: **Mobile Verkehrserziehung junger Fahranfänger**
Krampe, Großmann € 15,50
- M 178: **Fehlerhafte Nutzung von Kinderschutzsystemen in Pkw**
Fastenmeier, Lehnig € 15,00
- M 179: **Geschlechtsspezifische Interventionen in der Unfallprävention**
Kleinert, Hartmann-Tews, Combrink, Allmer, Jüngling, Lobinger € 17,50
- M 180: **Wirksamkeit des Ausbildungspraktikums für Fahrlehrer-anfänger**
Friedrich, Brünken, Debus, Leutner, Müller € 17,00
- M 181: **Rennspiele am Computer: Implikationen für die Verkehrssicherheitsarbeit – Zum Einfluss von Computerspielen mit Fahrzeugbezug auf das Fahrverhalten junger Fahrer**
Vorderer, Klimmt € 23,00
- M 182: **Cannabis und Verkehrssicherheit – Mangelnde Fahreignung nach Cannabiskonsum: Leistungsdefizite, psychologische Indikatoren und analytischer Nachweis**
Müller, Topic, Huston, Stroheck-Kühner, Lutz, Skopp, Aderjan € 23,50
- M 183: **Hindernisse für grenzüberschreitende Rettungseinsätze**
Pohl-Meuthen, Schäfer, Gerigk, Moecke, Schlechtriemen € 17,50

2007

- M 184: **Verkehrssicherheitsbotschaften für Senioren – Nutzung der Kommunikationspotenziale im allgemeinmedizinischen Behandlungsalltag**
Kocherscheid, Rietz, Poppelreuter, Riest, Müller, Rudinger, Engin € 18,50
- M 185: **1st FERSI Scientific Road Safety Research-Conference**
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann kostenpflichtig unter www.nw-verlag.de heruntergeladen werden € 24,00
- M 186: **Assessment of Road Safety Measures**
Erstellt im Rahmen des EU-Projektes ROSEBUD (Road Safety and Environmental Benefit-Cost and Cost-Effectiveness Analysis for Use in Decision-Making) € 16,00
- M 187: **Fahrerlaubnisbesitz in Deutschland**
Kalinowska, Kloas, Kuhfeld € 15,50
- M 188: **Leistungen des Rettungsdienstes 2004/05 – Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 2004 und 2005**
Schmiedel, Behrendt € 15,50

2008

- M 189: **Verkehrssicherheitsberatung älterer Verkehrsteilnehmer – Handbuch für Ärzte**
Henning € 15,00
- M 190: **Potenziale zur Verringerung des Unfallgeschehens an Haltestellen des ÖPNV/ÖPSV**
Baier, Benthaus, Klemp, Schäfer, Maier, Enke, Schüller € 16,00
- M 191: **ADAC/BAST-Symposium "Sicher fahren in Europa" – Referate des Symposiums vom 13. Oktober 2006 in Baden-Baden**
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann kostenpflichtig unter www.nw-verlag.de heruntergeladen werden. € 24,00
- M 192: **Kinderunfallatlas**
Neumann-Opitz, Bartz, Leipnitz € 14,50
- M 193: **Alterstypisches Verkehrsrisiko**
Schade, Heinzmann € 14,50
- M 194: **Wirkungsanalyse und Bewertung der neuen Regelungen im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe**
Debus, Leutner, Brünken, Skottke, Biermann € 14,50
- M 195: **Kongressbericht 2007 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM e.V.) – zugleich 50-jähriges Jubiläum der Fachgesellschaft DGVM – 34. Jahrestag** € 28,00
- M 196: **Psychologische Rehabilitations- und Therapiemaßnahmen für verkehrsauffällige Kraftfahrer**
Follmann, Heinrich, Corvo, Mühlensiep, Zimmermann, Klipp, Bornewasser, Glitsch, Dünkel € 18,50
- M 197: **Aus- und Weiterbildung von Lkw- und Busfahrern zur Verbesserung der Verkehrssicherheit**
Frühauf, Roth, Schyggulla € 15,50
- M 198: **Fahreignung neurologischer Patienten – Untersuchung am Beispiel der hepatischen Enzephalopathie**
Knoche € 15,00

2009

- M 199: **Maßnahmen zur Verbesserung der visuellen Orientierungsleistung bei Fahranfängern**
Müsseler, Debus, Huestegge, Anders, Skottke € 13,50
- M 200: **Entwicklung der Anzahl Schwerstverletzter infolge von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland**
Lefering € 13,50
- M 201: **Bedeutung der Fahrpraxis für den Kompetenzerwerb beim Fahrenlernen**
Grattenthaler, Krüger, Schoch € 20,00
- M 202: **Computergestützte Medien und Fahrsimulatoren in Fahrausbildung, Fahrerweiterbildung und Fahrerlaubnisprüfung**
Weiß, Bannert, Petzoldt, Krems € 16,00
- M 203: **Testverfahren zur psychometrischen Leistungsprüfung der Fahreignung**
Poschadel, Falkenstein, Pappachan, Poll, Willmes von Hinckeldey € 16,50
- M 204: **Auswirkungen von Belastungen und Stress auf das Verkehrsverhalten von Lkw-Fahrern**
Evers € 21,00
- M 205: **Das Verkehrsquiz – Evaluationsinstrumente zur Erreichung von Standards in der Verkehrs-/Mobilitätserziehung der Sekundarstufe**
Heidemann, Hufgard, Sintern, Riek, Rudinger € 16,50

2010

- M 206: **Profile im Straßenverkehr verunglückter Kinder und Jugendlicher**
Holte € 18,50

- M 207: ADAC/BAST-Symposium "Sicher fahren in Europa"
nur als CD erhältlich € 24,00
- M 208: Volkswirtschaftliche Kosten durch Straßenverkehrsunfälle
in Deutschland € 18,00
Baum, Kranz, Westerkamp
- M 209: Unfallgeschehen auf Landstraßen – Eine Auswertung der
amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik € 17,50
Heinrich, Pöppel-Decker, Schönebeck, Ulitzsch
- M 210: Entwicklung und Evaluation eines Screening-Tests zur
Erfassung der Fahrkompetenz älterer Kraftfahrer (SCREEMO) € 20,50
Engin, Kocherscheid, Feldmann, Rudinger
- M 211: Alkoholverbot für Fahranfänger € 14,50
Holte, Assing, Pöppel-Decker, Schönebeck
- M 212: Verhaltensanweisungen bei Notsituationen in Straßen-
tunneln € 19,00
Färber, Färber
- M 213: Begleitetes Fahren ab 17 Jahre – Prozessevaluation des
bundesweiten Modellversuchs € 33,00 -
Funk, Grüninger, Dittrich, Goßler, Hornung, Kreßner,
Libal, Limberger, Riedel, Schaller, Schilling, Svetlova

2011

- M 214: Evaluation der Freiwilligen Fortbildungsseminare für
Fahranfänger (FSF) – Wirksamkeitsuntersuchung € 15,50
Sindern, Rudinger
- M 215: Praktische Fahrerlaubnisprüfung – Grundlagen und
Optimierungsmöglichkeiten – Methodische Grundlagen und
Möglichkeiten der Weiterentwicklung € 23,50
Sturzbecher, Bönninger, Rüdell et al.
- M 216: Verkehrserziehungsprogramme in der Lehreraus-/Fortbil-
dung und deren Umsetzung im Schulalltag – Am Beispiel der Mo-
deratorkurse "EVA", "XpertTalks", "sicherfahren" und "RiSk" (in Vorbereitung)
Neumann-Opitz, Bartz
- M 217: Leistungen des Rettungsdienstes 2008/09 – Analyse des
Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 2008 und 2009 € 16,50
Schmiedel, Behrendt
- M 218: Sicherheitswirksamkeit des Begleiteten Fahrens ab
17. Summative Evaluation € 20,00
Schade, Heinzmann
- M 219: Unterstützung der Fahrausbildung durch Lernsoftware € 15,50
Petzoldt, Weiß, Franke, Krems, Bannert

2012

- M 220: Mobilitätsstudie Fahranfänger – Entwicklung der Fahr-
leistung und Autobenutzung am Anfang der Fahrkarriere € 30,00
Funk, Schneider, Zimmermann, Grüninger
- M 221: Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von
Kleintransportern € 15,00
Roth
- M 222: Neue Aufgabenformate in der Theoretischen Fahrerlaub-
nisprüfung € 15,00
Malone, Biermann, Brünken, Buch
- M 223: Evaluation der bundesweiten Verkehrssicherheitskam-
pagne "Runter vom Gas!" € 15,00
Klimmt, Maurer
- M 224: Entwicklung der Verkehrssicherheit und ihrer Rahmenbe-
dingungen bis 2015/2020 € 17,00
Maier, Ahrens, Aurich, Bartz, Schiller, Winkler, Wittwer
- M 225: Ablenkung durch fahrfremde Tätigkeiten – Machbarkeits-
studie € 17,50
Huemer, Vollrath
- M 226: Rehabilitationsverlauf verkehrsauffälliger Kraftfahrer € 14,00
Glitsch, Bornewasser, Dünkel

- M 227: Entwicklung eines methodischen Rahmenkonzeptes für
Verhaltensbeobachtung im fließenden Verkehr € 16,00 -
Hautzinger, Pfeiffer, Schmidt
- M 228: Profile von Senioren mit Autounfällen (PROSA) –
Pottgießer, Kleinemas, Dohmes, Spiegel, € 17,50 -
Schädlich, Rudinger
- M 229: Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten und das Unfall-
risiko junger Fahrerinnen und Fahrer € 25,50
Holte
- M 230: Entwicklung, Verbreitung und Anwendung von Schulweg-
plänen € 21,00
Gerlach, Leven, Leven, Neumann, Jansen
- M 231: Verkehrssicherheitsrelevante Leistungspotenziale, Defizite
und Kompensationsmöglichkeiten älterer Kraftfahrer € 19,00 -
Poschadel, Falkenstein, Rinkenauer, Mendzheritskiy, -
Fimm, Worringer, Engin, Kleinemas, Rudinger
- M 232: Kinderunfallatlas – Regionale Verteilung von Kinder-
verkehrsunfällen in Deutschland € 18,00
Neumann-Opitz, Bartz, Leipnitz

2013

- M 233: 8. ADAC/BAST-Symposium 2012 – Sicher fahren in Europa
CD-ROM / kostenpflichtiger Download € 18,00
- M 234: Fahranfängervorbereitung im internationalen Vergleich € 23,00
Genschow, Sturzbecher, Willmes-Lenz

Alle Berichte sind zu beziehen durch:

Carl Schünemann Verlag GmbH
Zweite Schlachtpforte 7
D-28195 Bremen
Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53
Telefax: (04 21) 3 69 03 - 48
www.schuenemann-verlag.de

Dort ist auch ein Kompletverzeichnis erhältlich.