

Nach der brillanten Darstellung der wissenschaftlichen Begründung für eine kompetenzorientierte Fahrlehrerprüfung durch Herrn Prof. Sturzbecher möchte ich Sie jetzt einladen, mir in die Niederungen der direkt beobachtbaren Prüfungspraxis zu folgen.

Das Thema meines Referats ist „Die Fahrlehrerprüfung aus Sicht der Ausbildungsstätten“. Mir ist sehr bewusst, dass es sich hier letztlich um ein auch sehr emotional besetztes Thema handelt. Üben die Fahrlehrerausbildungsstätten Kritik an der Arbeit der Prüfungsausschüsse, reagieren deren Mitglieder in der Regel wie auf persönlicher Angriffe. Eine Sacharbeit ist dann oft schwer möglich, zumal die Unterstellung im Raum steht, die Ausbildungsstätten wollten es den Prüflingen eben einfacher machen.

Ich möchte mich bei Herrn Satz als Präsident der MOVING International Road Safety Association und Herrn Brenner, dem Vorsitzenden der BAGFA, für die Möglichkeit bedanken hier Ihnen meine Erfahrungen mitzuteilen. Mein Dank geht auch an die Kolleginnen und Kollegen der Ausbildungsstätten, die meiner Bitte nachgekommen sind, mir Beispiele ihrer erlebten Prüfungspraxis zukommen zu lassen.

Mein Name ist Rolf Dautel-Haußmann, ich bin Geschäftsführer der vpa Verkehrsfachschule GmbH, einer Fahrlehrerausbildungsstätte im Großraum Stuttgart. Ich bin außerdem selbst als Erziehungswissenschaftler Mitglied im Fahrlehrerprüfungsausschuss in Baden-Württemberg.

Doch nun zum Thema. Ein erstes Beispiel für eine Prüfungsfrage: Wissen Sie wie hoch so ein Leitkegel ist? Hätten Sie's gewusst? Nein? Dann könnten Sie u.U. in Baden-Württemberg nicht Fahrlehrer/in werden! Natürlich könnten Sie in der Beckschen Textsammlung „Straßenverkehrsrecht“ suchen. Dort finden Sie im § 43 der StVO einen Hinweis auf Leitkegel im Sinne einer Verkehrseinrichtung. In der Anlage 4 zu § 43 findet sich dann eine beispielhafte Abbildung eines Leitkegels, aber ohne Maßangaben. Sie benötigen schließlich eine entsprechende Textausgabe, die auch die VwV zur StVO enthält. Dort enthält die Anlage 5 einen Katalog der Verkehrseinrichtungen u.a. mit den Richtmaßen für Leitkegel: 30, 50, 75 und 100 cm. Sie können dort auch die vorgegebene Ringhöhe erfahren.

Natürlich kann man der Meinung sein, dass Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer in der Lage sein sollen, sich Informationen aus einschlägigen Rechtstexten selbst zu erarbeiten. Dies entspricht aber nicht den Inhalten des Rahmenplans für die Fahrlehrerausbildung, weder in der Fassung bis zum 31.12.2017, noch in der jetzt seit dem 01.01.2018 gültigen.

Ganz nebenbei wurde im Zusammenhang mit solchen isolierten Wissensfragen ein neues Prüfungsfach geschaffen: das „Fahrlehrer-Wissen“. Dieser Begriff findet sich sogar auf den offiziellen Druckbögen der Prüfungsfragen für die schriftliche Fachkundeprüfung. Meines Erachtens ist das im Übrigen juristisch gesehen unzulässig und eigentlich ein berechtigter Grund für die Einlegung eines Widerspruchs gegen eine Prüfungsentscheidung.

Mein Bericht stützt sich schwerpunktmäßig auf Erfahrungen aus dem Bundesland Baden-Württemberg. Trotzdem ist dies ein Beispiel für die Prüfungspraxis und Arbeitsweise der Fahrlehrerprüfungsausschüsse bundesweit, da die Kolleginnen und Kollegen aus anderen Bundesländern Vergleichbares berichten. Auch stellt das ein Beispiel dar für das Finden von Prüfungsaufgaben „aus dem Bauch heraus“ wie von Herrn Prof. Sturzbecher vorher beschrieben. Prüfer

in den Ausschüssen entwickeln subjektive Wertmaßstäbe dafür, was ihrer Einschätzung nach Menschen für die Tätigkeit als Fahrlehrer/innen qualifiziert.

Ich hoffe, Sie sehen mir eine gewisse Bitterkeit und Ironie in meinen Ausführungen nach, aber die Frustration über das Beharrungsvermögen der Verantwortlichen für den Prüfungsausschuss sitzt tief.

Die BAGFA, MOVING und vor allem auch die Fahrlehrerverbände haben sich sehr engagiert in den Reformprozess des Fahrlehrrechts eingebracht, es wurde mancher Kompromiss geschlossen, aber immer mit dem Ziel, die Qualität der Fahrlehrerausbildung und damit auch der Fahrausbildung in deutschen Fahrschulen voran zu bringen. Es wäre mehr als bedauerlich, wenn diese Bemühungen letztlich durch eine unreflektierte und unveränderte Tätigkeit der Fahrlehrerprüfungsausschüsse konterkariert werden würden. Dies ist für mich der entscheidende Anlass für mein Referat.

Für Baden-Württemberg ist eine Besonderheit für die Organisation der Fahrlehrerprüfungen zu verzeichnen. Die hoheitliche Aufgabe wurde in die Hand des TÜV Süd gelegt. Dies ist ein Ergebnis der letzten Reform des Fahrlehrrechts aus dem Jahr 1999.

Diese neue Aufgabe wurde damals mit viel Enthusiasmus und Engagement umgesetzt: neue Inhalte in der Fahrlehrerausbildung, neue Zusammensetzung der Prüfungsausschüsse, ergänzt um Erziehungswissenschaftler, neue Prüfungsfragen, neue Aufgaben z.B. die Abnahme von Lehrproben in den Ausbildungsfahrschulen.

Die Konsequenzen hießen damals: mehrtägige Schulung des Prüfungspersonals, regelmäßige Erfahrungsaustauschtreffen, Arbeitsgruppen für die Erstellung von Prüfungsfragen, Einbindung der Ausbildungsstätten, der Berufsverbände, der Verwaltung und des zuständigen Ministeriums. Das war vorbildlich und sollte für die Gegenwart ebenfalls gelten.

Leider funktionierte das nur in den 2000er-Jahren gut, danach wurde die Gestaltung und Durchführung der Fahrlehrerprüfung immer mehr zur alleinigen TÜV-Angelegenheit. Die Prozesse der Reform 2018 wurden bestenfalls am Rande und dann meist nur unter juristischen Aspekten wahrgenommen.

Zum einen ist der Prüfungsausschuss also in den 2000er-Jahren stehen geblieben, zum anderen hat die Reform 2018 schon massive Auswirkungen auf die Ausbildung in den Ausbildungsstätten gehabt. Unsere Teilnehmer/innen sind in Folge der Reform im Durchschnitt jünger, weiblicher und besser gebildet geworden. Dies führt auch zur kritischen Auseinandersetzung mit den Prüfungsanforderungen. Die Zahl der Widersprüche stieg an, die Qualitätsansprüche an das Prüfungsszenario ebenso. Das Verhalten der Prüfer und die Prüfungsinhalte werden zunehmend kritisch hinterfragt und an den Ausbildungsinhalten gemessen

Ich möchte dies an einem realen Beispiel einer so gestellten Prüfungsfrage aufzeigen. Die Fragestellung enthält Schreibfehler, falsche oder unklare Formulierungen, nicht eindeutig verwendete Operatoren, falsche Begrifflichkeiten und eine unklare Bewertung. Teilweise sind auch fachliche Fehler zu verzeichnen. So liegt mir z.B. eine Prüfungsfrage vor, in der ein „Anti-Blockierverhinderer (ABV / ABS)“ erklärt werden soll.

Sie sehen hier die Reaktion der Fahrlehreranwärterin in der Prüfungssituation.

Die Prüfungsanforderungen müssen dringend an die neuen Inhalte und Zielsetzungen der Fahrlehrerausbildung angepasst werden. Das dies bisher nicht geschehen ist, möchte ich Ihnen an zwei Fragebeispielen zeigen:

1. Beispiel: eine Pädagogikfrage. Es wurde im Rahmen des alten und des neuen Rechts die Frage im selben Wortlaut verwendet. Für das neue Recht wurde nur eine Teilfrage gestrichen.

2. Beispiel: eine Technikfrage. Dasselbe Vorgehen. Gleicher Frageninhalt und Wortlaut bei alt und neu. Im neue Recht wurde lediglich die Teilfrage nach der Färbung der Auspuffgase gestrichen.

Die Beispiele zeigen zumindest 2 wesentliche Anforderungen auf, die an die Gestaltung von Prüfungsfragen gestellt werden müssen:

1.) Operatoren müssen definiert und einheitlich angewandt werden. Wir versuchen das in unseren Ausbildungslehrgängen den Fahrlehreranwärtern zu vermitteln. Leider berücksichtigt die Fragestellung durch den Prüfungsausschuss oft nicht die vereinbarten Definitionen.

2.) Nach FahrIPrüfV sollen Kompetenzen geprüft werden, statt isoliertem Faktenwissen. Dafür gilt es zu klären: Was sind Kompetenzen? Und wie prüft man sie?

Eine eingängige Definition lautet: Kompetenzen sind Fähigkeiten zur Problemlösung. Aus dieser Definition ergeben sich eine Fülle möglicher Operatoren für Aufgabenstellungen in der Fahrlehrerprüfung. Dies sollte Fahrlehrerausbildungsstätten und Prüfungsausschüssen bewusst sein und sie sollten von beiden gleich benutzt werden.

Prüfungsfragen sollten sich stärker an der Berufswirklichkeit des Fahrlehrers ausrichten. Dafür eignen sich auch z.B. Verkehrssituationen aus dem Fragenkatalog für die Fahrerlaubnisprüfung. Ich möchte Ihnen dies ebenfalls an 2 Beispielen demonstrieren.

Bei der Erarbeitung der Fragestellung sollte auf folgende Punkte geachtet werden:

- Die Aufgaben sollten immer gleich strukturiert sein und die gleichen Angaben enthalten.
- Die Aufgabe sollte die geprüfte Kompetenz benennen.
- Die Aufgabe sollte klare Angaben zur erwarteten Lösungsdarstellung enthalten.
- Die Aufgabe sollte klare Hinweise zur Bewertung enthalten.

Daraus ergibt sich im Idealfall eine immer gleiche Fragenstruktur:

- Die geprüfte Kompetenz
- Die eigentliche Aufgabenstellung
- Die Arbeits- und Bewertungsangaben
  
- Der Erwartungshorizont  
(der den Bewerbern zumindest nach der Prüfung zur Einsicht vorgelegt wird)

Zum Schluss noch ein Beispiel für eine weitere kreative Möglichkeiten der Fragestellung.

Die Kompetenzbereiche des Rahmenplans für die Fahrlehrerausbildung können auch an einer Unterrichts- bzw. Arbeitssituation aus der Fahrausbildung abgeprüft werden.

Die Ausgangssituation: Im Zusammenhang mit der Diskussion eines Tempolimits auf deutschen Autobahnen äußert ein Fahrschüler im Unterricht folgenden Satz:

„Auf der Autobahn darf ich so schnell fahren, wie ich will!“

Diese Aussage ließe sich für alle Kompetenzbereiche des Rahmenplans für die Fahrlehrerausbildung untersuchen.

- Recht: rechtliche Wertung und mögliche rechtliche Konsequenzen
- Technik: technische und fahrphysikalische Konsequenzen
- Verkehrsverhalten: mögliche Gefahren, Auswirkungen auf das „System Straßenverkehr“
- Erziehen: Hinterfragen der Einstellung, deren Entstehung und Aufrechterhaltung
- Unterrichten: methodische Möglichkeiten der Einbindung der Aussage in das Unterrichtsgeschehen
- Beratung: kommunikative Konsequenzen, wertschätzende Reaktionsmöglichkeiten

Folgende (An-)Forderungen müssen für die Verbesserung der Fahrlehrerprüfungen und deren Anpassung an das reformierte Fahrlehrrecht erfüllt werden:

- ➔ Die Ausbildung der Fahrlehreranwärter darf sich nicht an den persönlichen Vorlieben einzelner Prüfer orientieren.
- ➔ Schaffung von beratenden Gremien zur Entwicklung sachgerechter Prüfungsfragen auf Grundlage der Rahmenpläne für die Fahrlehrerausbildung.
- ➔ Schulung der Mitglieder der Prüfungsausschüsse in Gesprächs- und Fragetechnik, in sachgerechter Urteilsfindung und zu Phänomenen der Urteilsverfälschung.
- ➔ Verbindliche Anwendung der „Qualitätskriterien für die Fahrschulausbildung“ nach Anlage 2 der FahrlAusbV für die Bewertung der Lehrproben.
- ➔ Bewertung der fahrpraktischen Prüfung entsprechend den Handlungsanforderungen an Fahraufgaben in der zukünftigen praktischen Fahrerlaubnisprüfung.