Interessenverband Deutscher Fahrlehrer e.V.(IDF)

Bundesverband

Robert Klein, Stadtberg 32 89312 Günzburg

Tel.: 08221-250773
Fax: 08221-31965
E-Mail: info@idfl.de

Günzburg, 08.01.2015

Qualität der Fahrschulausbildung in Deutschland

Vorbetrachtung

Die Qualität der Führerscheinausbildung in Deutschland ist in regelmäßigen Zeitabständen Gegenstand kontroverser Diskussionen. Einerseits werden angeblich teure Führerscheinausbildungen und hohe Quoten von Fahranfängern am Unfallgeschehen der Ausbildungsqualität deutscher Fahrschulen angelastet, andererseits wird von fachkundigen Regierungsvertretern erklärt, dass die deutschen Standards in Europa mit an oberster Stelle zu sehen sind und die deutsche Ausbildung mit zur Oberklasse in Europa gezählt werden darf. Aus diesen unterschiedlichen Blickwinkeln heraus werden entweder Forderungen oder Beschwichtigungen formuliert.

Zum 51. Verkehrsgerichtstag in Goslar hat der Autoclub Europa (ACE) eine Studie zur Qualität der Führerscheinausbildung vorgelegt. Danach lag im Jahr 2011 die bundesweite Durchfallquote bei der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung bei 29,25 %, bei der praktischen Prüfung bei 26,19 %. Daraus ergibt sich ein durchschnittlicher Gesamtwert von 27,72 %. Die Statistik des Kraftfahrtbundesamtes in Flensburg zeigt nicht nur im Referenzjahr 2011 sondern in allen Jahren z. T. deutlich schwankende Werte in den einzelnen Bundesländern.

Ein Blick auf die Ergebnisse der letzten Jahrzehnte zeigt, dass die Durchfallquote in der Summe nahezu stabil geblieben ist, also in diesem langen Betrachtungszeitraum etwas mehr als jeder Vierte die Prüfung nicht auf Anhieb bestanden hat. Trotz gesetzlich vorgeschriebener regelmäßiger Fortbildung der Fahrlehrer und einer staatlich geregelten Fahrschulüberwachung sind bei den Ergebnissen keine wesentlichen Veränderungen erkennbar. Der hohe finanzielle Aufwand den Fahrlehrer und Fahrschulen zu bewältigen haben, hat somit keine messbaren Veränderungen erbracht.

Fazit der nachfolgend näheren Ausführungen

Die seit Jahrzehnten stabile Durchfallquote wird sich selbst durch eine tiefgreifende Reform der Fahrschülerausbildung kaum signifikant verringern lassen. Wesentliche Studien zu diesem Thema belegen das. Die hierfür wohl wertvollste, umfassendste und aussagekräftigste Studie wurde in den USA im DeKalb-County, Georgia, durchgeführt und ist in Fachkreisen als „DeKalb-Studie“ bestens bekannt.
Weder eine weitere Vertiefung pädagogischer Kompetenzen noch die Einführung von ausgefeilten Curricula oder eine deutliche Verlängerung der Ausbildungszeit von Fahrlehrern lassen messbare Erfolge erwarten. Eine inhaltliche Veränderung und Anpassung der Fahrlehrerausbildung ist allerdings längst überfällig und wird jetzt im Rahmen der Gesetzesreform zum Fahrlehrerrecht hoffentlich in der entsprechenden Konsequenz durchgeführt. Doch gerade dabei ist besonderes Augenmerk darauf zu

richten, dass keine überzogenen Forderungen aufgenommen werden und die Ausbildungsinhalte praxisgerecht überarbeitet werden. Dann bleibt die Ausbildung bezahlbar, förderfähig und liefert die Grundlage für eine individuell angepasste Ausbildung durch größtmögliche pädagogische Freiheit. Die Notwendigkeit hierfür ist durch die Veränderung des Klientel bereits hinlänglich begründet.

Elektronische Prüfprotokolle und dadurch verursachte verlängerte Prüfzeiten verbunden mit finanzieller und psychischer Belastung der Fahrerlaubnisbewerber sind keinesfalls Ziel führend. Die Zulassung weiterer Prüforganisationen durch eine geänderte Akkreditierungspraxis können, ohne die geringste Einbuße bei der Verkehrssicherheit, zu einer deutlich höheren Dienstleistungsqualität bei Fahrerlaubnisprüfungen führen.
Eine noch höhere Ausbildungsqualität bei Fahranfängern ist ohne erhebliche Kostensteigerung beim Erwerb der Fahrerlaubnis kaum realisierbar. Andere, u. U. sogar völlig kostenneutrale Maßnahmen, versprechen deutlich bessere Erfolge. Es wird auf die einschlägigen Vorschriften in Kanada oder Neuseeland verwiesen. Eine umfassende Dokumentation der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung kommt 1998 ebenfalls zu dem Schluss, dass ein gestufter Zugang zur endgültigen und unbefristeten Fahrerlaubnis deutliche Verbesserungen bei den Unfallzahlen verspricht, da die Ursachen in einer „einfachen“ Fahrausbildung aufgrund der Kürze und der Eigenheiten der jugendlichen Fahranfänger nicht zu beseitigen sind. An den ggf. höheren Kosten sollte sich laut dieser Studie der Staat im Verlauf des Prozesses beteiligen.
Mit einem durch Evaluation begleiteten Modellversuch wäre es bei Einführung solcher Verfahrensweisen zumindest möglich, messbare Erkenntnisse zu gewinnen.

Die Installation weiterer Kontrollmechanismen verursacht hingegen zusätzliche Kosten, ohne davon evaluier-und messbare positive Ergebnisse erwarten zu können.
Dieselbe Aussage gilt für die gelegentlich vehement geforderte verpflichtende Einführung von Curricula zur Fahrschülerausbildung. Solche Werke können einen wertvollen Beitrag für **die Fahrlehrerausbildung** leisten. In die zwingend notwendige pädagogische Freiheit bei der Ausbildung von Klientel mit extrem unterschiedlichen Vorbedingungen sollte mit derartigen Unterlagen keinesfalls eingegriffen werden.

Ebenfalls mit hohem Nachdruck werden verschiedentlich verpflichtende Sicherheitstrainings oder andere, davon abgeleitete Formen, als gesetzliche Vorgabe gefordert. Losgelöst von der praktischen Umsetzungsmöglichkeit sind derartige Veranstaltungen heute wie auch zukünftig höchstens auf freiwilliger Basis denkbar, niemals jedoch als gesetzliche Verpflichtung. Die Erkenntnisse der BAST hierzu sind eindeutig. Bestärkend enthält die bereits erwähnte Dokumentation der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung ebenfalls an mehreren Stellen den Hinweis, dass aufgrund der Sicherheitsforschung eher mit kontraproduktiven Ergebnissen durch solche Aktionen zu rechnen ist. Aufgrund des Event-Charakters erfreuen sie sich zwar einer gewissen Beliebtheit, allerdings ist hier unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit größte Skepsis angebracht. Den im Auftrag von Anbietern solcher Trainings erstellten Gutachten ist daher grundsätzlich mit größter Skepsis zu begegnen.

Allgemein werden Veränderungen jeglicher Art besonders gerne mit einem „Gewinn an Verkehrssicherheit“ und einer gesteigerten „Qualität“ begründet. Allein diese Schlagworte genügen häufig für ein positives Votum. Grundsätzlich sollte man die behaupteten Sicherheitsgewinne und Qualitätssteigerungen kritisch hinterfragen und Belege einfordern. Die dann beigebrachten Erklärungen sollten wiederum ebenfalls einer kritischen Hinterfragung unterzogen werden. Eine weitere Belastung der Bürger mit Kosten durch gesetzliche Regelungen, deren Hauptbegründung in Worthülsen zu suchen ist, muss künftig unbedingt unterbleiben.

Betrachtungen im Einzelnen

Durchfallquote = mangelhafte Ausbildung?

Oberflächlich betrachtet könnte man nun schlussfolgern, dass die Ausbildung (-squalität) der Fahrlehrer noch immer nicht ausreicht und die Fahrschulüberwachung eine deutlich härtere Gangart benötigt. Beides führt zu (noch) höheren Administrationskosten im Fahrschulwesen, die sich letztlich auf die Höhe einer Führerscheinausbildung auswirken müssen. Ein vorschnelles Urteil gegen das deutsche Fahrschulwesen ist unbedingt zu vermeiden. Stattdessen muss die Frage erlaubt sein, ob die Ursachen bei einer jahrzehntelang nahezu konstanten Durchfallquote in der Ausbildung und deren Überwachung zu suchen sind, oder ob möglicherweise andere Faktoren eine tragende Rolle spielen könnten.

In der Fahrlehrerschaft durch pauschale Vorverurteilung den „Verursacher“ zu sehen, wäre schlicht zu kurz gegriffen und als Erklärungshypothese so keinesfalls zutreffend. Wissenschaftlich fundierte Belege blieben die Verfechter dieser Theorie bisher jedenfalls schuldig. Dem kritischen Betrachter der Entwicklung müsste sich schnell erschließen, dass die Fahrerlaubnisprüfungen über die genannten langen Zeiträume hinweg zunehmend schwieriger und anspruchsvoller geworden sind und sowohl Prüfzeiten wie auch die Prüfinhalte erheblich ausgedehnt wurden. Der Straßenverkehr hat in dieser Zeit eine ganz enorme Entwicklung und eine mengenmäßig massive Ausweitung erfahren. Der gesamte Verkehrsablauf wurde nicht nur ganz erheblich dichter, die Vielfalt an Verkehrsteilnehmern sorgte für schnellere, aggressivere und insgesamt hektischere Entwicklungen auf unseren Straßen. Der heutige Verkehrsteilnehmer sieht sich mit einem stetig zunehmenden Zeitdruck konfrontiert und reagiert dadurch häufig mit Nervosität und Unkonzentriertheit. Hohes Ablenkungspotential durch neue Medien, ständige Erreichbarkeit durch Smartphones und die gesellschaftlichen Wandlungsprozesse der letzten Jahre haben dazu geführt, dass Belastbarkeit und Ausgeglichenheit massiv gelitten haben. Das Vorbildverhalten von älteren Kraftfahrern oder Eltern tun ein Übriges. Untersuchungen hierzu gibt es von unterschiedlichen Organisationen, wie zum Beispiel durch die Reifenhersteller Goodyear oder Continental.

Unsere Gesellschaft ist mehr und mehr geprägt durch eine zunehmende Kluft in den Bildungsverläufen von Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Einerseits werden Bildungsangebote bereitwillig und erfolgreich genutzt, andererseits gibt es Bevölkerungsteile, bei denen sich Benachteiligungen eher kumulieren. Das bedeutet, dass in den letzten dreißig Jahren gerade die Anzahl von Fahrerlaubnisbewerbern aus bildungsferneren Schichten und aus zugewanderten Familien mit fehlenden oder nur geringen Deutschkenntnissen, also mit Migrationshintergrund, überdimensional gestiegen ist. Laut Statistischem Bundesamt wuchs der Bevölkerungsanteil mit Migrationshintergrund allein im vergangenen Jahr um 3,8 %. Insgesamt lebten demnach 16,5 Millionen Menschen, damit mehr als jeder fünfte Einwohner, mit ausländischer Abstammung in Deutschland.

Ein vergleichender Blick in andere Bildungsbereiche lässt schnell deutlich werden, dass auch hier keine 100%igen Erfolgsquoten zu verzeichnen sind. Zahlen können dem Bildungsbericht der Bundesregierung 2014 (www.bildungsbericht.de) entnommen werden. Demnach liegt die Erfolgsquote im Schnitt aller Berufsausbildungsverhältnissen nur bei 73 %. Bei Ernährungsberufen sowie Maler/Lackierern lediglich bei 56 bzw. 58% (a.a.O., S. 112).
In einigen Bundesländern verlässt dem Bericht zufolge jeder 10. Jugendliche die Schule ohne Hauptschulabschluss (a.a.O., S. 92), die Studienabbrüche bei den Bachelorstudiengängen liegen bei 28%, bei den universitären Ingenieursstudiengängen betragen sie etwa 36% (a.a.O., S. 132). Mit diesem Vergleich soll verdeutlicht werden, dass in jedem Bildungsbereich, gleich welcher Art, eine gewisse Misserfolgsquote unvermeidbar ist. Zunächst völlig losgelöst von Überwachungsmechanismen und der Qualität der Ausbilder, die natürlich vorauszusetzen ist, jedoch nicht in immer weitere Höhen getrieben werden kann. Ein weiterer Erfolg ist dann mit vertretbarem Aufwand nicht mehr zu erreichen.

Die erste PISA-Studie vor über zehn Jahren zeigte, dass 20% der SchülerInnen in Deutschland beim Lösen von Problemen nicht das Basisniveau erreichen. Dieses Ergebnis wurde 2012 erneut bestätigt. Die Spiegel-online Ausgabe vom 06.06.2012 berichtet:
Lehrer klagen über Schüler, Arbeitgeber über Auszubildende, die weder richtig rechnen noch schreiben können. Pädagogische Bemühungen würden bei diesen Zielgruppen einfach ins Leere laufen.

Laut dem aktuellen Bildungsbericht der Bundesregierung 2014 liegt die ständig steigende Quote der Menschen mit Migrationshintergrund bei den 15- bis 20-jährigen auf einer Höhe von 28 %. Diese Tatsache stellt eine zusätzliche Herausforderung für das Qualitätsmanagement der Fahrerlaubnisausbildung dar. Dazu gehört auch eine Zunahme von Umschreibungen ausländischer Führerscheine, die auf die erhöhte Zuwanderungsrate (siehe 3. Absatz dieses Abschnitts) zurückzuführen ist. Eine Pflichtausbildung ist hierfür oft nicht vorgesehen. Der Gesetzgeber schreibt in vielen Fällen lediglich eine erfolgreich abgelegte Prüfung vor.

Die Rolle der Fahrschulen

Die Reduktion von Unfällen durch Fahranfänger lässt sich in keinem Fall in Richtung „Null“ bewegen. Hierzu gibt es weltweit genügend Studien mit entsprechenden Begründungen. Die Ausbildung zum „perfekten“ FahrerIn ist durch keine Fahrschule der Welt leistbar.
Ein Blick in die Statistik der Verkehrstoten im mehrfach genannten Zeitraum zeigt einen ganz beeindruckenden Rückgang. Neben der Steigerung von Sicherheitsstandards bei den Fahrzeugen, hat unbestritten gerade die Fahrlehrerschaft einen erheblichen Anteil an diesem beeindruckenden Ergebnis. Die in der Statistik erkennbaren Schwankungen jedenfalls liegen nicht an der qualitativ hochwertigen Arbeit der Fahrlehrerschaft.

Recherchen in Bezug auf die Ergebnisse der staatlichen Überwachung von Fahrschulen haben gezeigt, dass nur ein ganz geringer Teil von Fahrschulen bei den Überprüfungen auffällig geworden ist. Schließungen durch die Behörde aufgrund von Mängeln sind die absolute Ausnahme, auch schwere Mängel sind nur selten verzeichnet. Die vermerkten geringfügigen Mängel sind vielfach auf fehlende Unterschriften zurückzuführen. Das allerdings ist bei der Vielzahl an zu leistenden Unterschriften auch kaum verwunderlich. Zwischenzeitlich wurde erkannt, dass Unterschriften in vielen Fällen unnötig sind, so dass nach einer Entbürokratisierung der hierfür verantwortlichen gesetzlichen Bestimmungen kaum noch Gründe zu Beanstandungen vorliegen dürften.

Die Tatsache, dass die Durchfallquote trotz aller aufgezeigten problematischen Veränderungen im Ausbildungsumfeld stabil geblieben ist, muss als klarer Beleg dafür gewertet werden, dass in den letzten Jahrzehnten eine kontinuierliche Steigerung der Ausbildungsqualität stattgefunden hat. Diese gründet letztlich auf dem hohen Niveau des Ausbildungsstandes der Fahrlehrer, der durch Fort- und Weiterbildung beständig erhalten bleibt. Nicht zuletzt zeigen die Fahrlehrer eine enorme Anpassungsfähigkeit an die sich ständig verändernden Verhältnisse. Das, obwohl sich die wirtschaftliche Ertragslage der Fahrschulen in den letzten Jahren ständig verschlechtert hat. Während bei den Prüforganisationen stark auf eine kostendeckende Einnahmesituation durch Angleichung der Gebührenordnung geachtet wird, bleiben Fahrschulen als eigentliche Träger der Verkehrssicherheitsarbeit ganz bewusst dem freien und leider ruinösen Wettbewerb ausgesetzt. Die Hauptverantwortung für sicheren Straßenverkehr tragen die Fahrschulen. Der Prüfer bekommt lediglich das Ergebnis der Ausbildungsarbeit zur Begutachtung. Das allerdings erfordert ganz besondere Fähigkeiten, wie die nachfolgenden Ausführungen zeigen.

Die Rolle der Prüforganisationen

A) Theoretische Fahrerlaubnisprüfung

Mit großem Aufwand wurde die theoretische Fahrerlaubnisprüfung auf die sogenannte PC-Prüfung umgestellt. Mit erheblichen Kosten für den Bürger, jedoch ohne wissenschaftlich belegten Nutzen. Die „Erfinder“ sprachen u. a. von einer höheren Verkehrssicherheit. Dass zumindest dieses hehre Ziel nicht nachzuweisen ist, kann einer Veröffentlichung der TÜV/DEKRA arge tp 21 vom September 2009 entnommen werden. Für die weiteren Details zur PC-Prüfung wird auf unser separates Script zum Thema „e-Prüfprotokoll“ verwiesen.

B) Praktische Fahrerlaubnisprüfung

Für die meisten Bewerber ist die praktische Fahrerlaubnisprüfung der erste Leistungsnachweis in ihrem Leben, bei dem das konkrete Verhalten genau beobachtet wird. Es zählt nicht nur das Resultat einer theoretischen Aufgabenstellung, sondern es wird über die gesamte Prüfungsfahrt ein andauerndes, nahezu fehlerfreies Verhalten eingefordert. Während des Prüfungszeitraums muss der Prüfling manchmal in Bruchteilen von Sekunden eine Vielzahl von Entscheidungen treffen, die erst nach einer Automatisierung aufgrund von Häufigkeit und Erfahrung zur notwendigen fehlerfreien Routine werden. Vorher sind diese Vorgänge mit hoher psychischer Belastung verbunden, insbesondere in einer Beobachtungssituation während der Prüfung. Oft war er mit derartigen Situationen während der Fahrschulausbildung noch nie konfrontiert. Eine falsche Reaktion kann dann sofort zu einem negativen Ergebnis führen. Keine Verkehrssituation ist völlig identisch, erfahrungsbasiertes Lernen, also Lernen aus vorangegangenen Fehlern, ist bei weitem nicht für alle Situationen möglich.
Die pädagogisch-psychologisch fundierte Einschätzung der Prüfperson gewinnt in solchen Situationen einen ganz erheblichen Stellenwert. Das Gütekriterium der Interpretationsobjektivität kann bei Fahrerlaubnisprüfungen, wie sie derzeit durchgeführt werden, so gut wie nie erreicht werden. Unterschiedliche Prüfer werden mit Sicherheit dieselbe Prüfungssituation jeweils unterschiedlich bewerten. Es

mangelt an objektiven Messinstrumenten. Zudem unterliegt der Mensch „Prüfer“ unterschiedlichen, täglichen Schwankungen und bringt individuelle persönlichen Voraussetzungen mit. Das derzeit geplante elektronische Prüfprotokoll wird an diesem Zustand absolut nichts verändern.

Welchen Anteil das Verhalten eines Prüfers am Prüfungsergebnis hat, soll anhand einiger weniger Beispiele verdeutlicht werden.

- Welches Auftreten, welche Stimmlage, welche Blicke, welche Mimik werden dem Prüfling angeboten?
- Welche Auswahl an Fragen und welche Wortwahl für die Fragestellung werden bei den sogenannten „Technikfragen / Sicherheitskontrolle“ getroffen? Diese zu Beginn gestellten Fragen können bereits für erste Verunsicherungen sorgen.
- Auswahl und Formulierung der Grundfahraufgaben führt gelegentlich zu Unsicherheiten.
- Überzogene Anforderungen bei der Auswahl der Streckenführung
- und anderes mehr.

Fahrerlaubnisprüfer sind auf hohem Niveau technisch ausgebildete Fachkräfte mit unbestrittener technischer Expertise.
In diesem Zusammenhang stellt sich dann aber ganz generell die Frage, ob die Mehrheit der Fahrerlaubnisprüfer in der Lage ist, adäquate kommunikative Verhaltensmuster zu entwickeln, um professionell auf einen unter Prüfungsstress stehenden und von Ängsten geplagten Bewerber einzugehen. Die bisher vom Verband der Technischen Überwachungsvereine (VdTÜV) nicht abschließend beantwortete Frage nach dem exakten Inhalt und der Dauer dieses Ausbildungsteils und dem Umfang dieser Thematik bei Fortbildungen lässt darauf schließen, dass bei einer dezidierten Antwort erheblich Lücken offenbar werden könnten und man daher an einer entsprechenden Kommunikation wenig Interesse hat. Auch muss die Frage erlaubt sein, wie auf einen Prüfer von Seiten seiner Dienststelle reagiert wird, sollten seine Prüfergebnisse vom Schnitt der anderen Kollegen abweichen.

Die akkreditierten Prüforganisationen haben, jeweils in ihrem Bereich, unbestritten eine Monopolstellung. Die Qualität soll sowohl durch Audits der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST), als auch durch interne Audits der Prüforganisationen gewährleistet werden. Auf interne Audits soll hier nicht weiter eingegangen werden. Hervorzuheben sind vielmehr die Audits durch die BAST. Laut Auskunft der BAST stehen jedoch für die bundesweit rund 1,5 – 1,7 Millionen Prüfungen lediglich 5 Auditoren zur Verfügung. Allein durch diese Tatsache erübrigt sich jede weitere Betrachtung dieser Überwachung. Im Vergleich zur hohen Überwachungsdichte der Fahrschulen muss die Frage erlaubt sein, ob unter diesen Umständen tatsächlich von einer hohen Qualität der Überwachung ausgegangen werden kann. Letztlich verlässt man sich wohl mehr auf die internen Maßnahmen der Prüforganisationen. Die Effektivität einer Eigenüberwachung soll an dieser Stelle ebenfalls nicht weiter kommentiert werden.