

Dietmar Sturzbecher, Bianca Bredow

Ein Jahrhundert Technische Bildung im Fahrerlaubniswesen – von der verkehrsrechtlichen zur verkehrspädagogisch- didaktischen Steuerung

Als Beginn der Motorisierung des Straßenverkehrs ist die Erfindung des Viertakt-Ottomotors im Jahr 1876 anzusehen. Dieser Motor wurde ab 1885 von Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach sowie von Carl Benz in Kraftfahrzeugen eingesetzt. Ein erster Motorisierungsboom fand dann ab 1890 statt (vgl. Fack 2000). Durch den damit einhergehenden Anstieg der Unfallzahlen erfuhr das Kraftfahrzeug eine große verkehrspolitische Aufmerksamkeit. In diesem Zusammenhang erkannte man, dass die Gefahr nicht allein vom Fahrzeug ausging, sondern vor allem von seinem Fahrer. Daher wurden staatliche Regelungen zur Zulassung von Kraftfahrzeugen und zur Sicherung der Fahrkompetenz von Kraftfahrzeugführern gefordert. Bereits wenige Jahre später – ab dem Jahr 1900 – bedurften Kraftfahrzeugführer in Deutschland einer amtlichen Fahrerlaubnis, für deren Erwerb eine Fahrerlaubnisprüfung abzulegen war (siehe Abb. 1).

Ein Kraftfahrer musste nun detaillierte Kenntnisse über sein Fahrzeug nachweisen und mit dessen Handhabung vertraut sein. Zusätzlich sollte er über Gemütsruhe, Selbstbeherrschung, Geistesgegenwart und eine beständige Aufmerksamkeit verfügen (vgl. Fournier 1901). Bildungseinrichtungen zur Vermittlung dieser Kompetenzen standen zunächst nicht zur Verfügung; sie wurden erst im Jahr 1904 mit der Einführung so genannter „Chauffeurschulen“ geschaffen. Dementsprechend gab es rechtliche Regelungen zur Durchführung von Fahrerlaubnisprüfungen, lange bevor Ausbildungsmöglichkeiten für Fahrerlaubnisbewerber vorhanden waren oder gar eine Fahrausbildung gesetzlich gefordert wurde (vgl. Sturzbecher et al. 2009b).

Die zu vermittelnden bzw. zu überprüfenden Kompetenzen für das Autofahren waren zu Beginn des 20. Jahrhunderts noch weitgehend unbekannt. Erfahrungen im Umgang mit Pferden, Wagen und Fahrrädern konnten für die Entwicklung des Ausbildungs- und Prüfungssystems nur Inspiration bieten, aber keine tragfähigen Lösungen. So erfordert das Lenken eines Kutsch-



Abb. 1: Die amtliche Fahrerlaubnis im Wandel

Eigene Darstellung

gespanns zwar auch Verkehrsbeobachtung und Fahrzeugbedienung; Pferde folgen aber meist von selbst und ohne Eile der Straße und laufen nicht gegen Hindernisse. Analog dazu braucht man zum Fahrradfahren zwar Fertigkeiten bei der Regelung des Zusammenspiels von Steuerung und Geschwindigkeit, wie sie auch beim Autofahren benötigt werden, jedoch erscheinen die Anforderungen bei der Fahrradbedienung weniger komplex als beim Führen eines Kraftfahrzeugs (vgl. Möser 2004). Viele der Fähigkeiten, die ein Autofahrer theoretisch wie praktisch zu beherrschen hat, mussten also erst erforscht und beschrieben werden, bevor sie Teil eines geregelten Ausbildungs- und Prüfungsverfahrens werden konnten (vgl. Sturzbecher et al. 2009b).

Eine erste Regulierung von Ausbildungsinhalten – allerdings nicht der verbindliche Besuch einer Fahrschule – wurde im Jahr 1921 eingeführt. Dafür gab es mehrere Gründe: Zum einen stiegen die Unfallzahlen in den Vorjahren relativ zur Anzahl der zugelassenen Fahrzeuge drastisch an. Beispielsweise war im Jahr 1913 eine Quote von 64,8 Verkehrstoten je 10.000 zugelassener Kraftfahrzeuge zu beklagen; diese Quote lag zum Vergleich im Jahr 2013 bei 0,4 Toten. Zum anderen war abzusehen, dass die Motorkut-

sche keine – wie Kaiser Wilhelm II noch im Jahr 1900 in seiner Neujahrsansprache prognostizierte – „vorübergehende Modeerscheinung“ darstellte, sondern zu einer ernstzunehmenden Konkurrenz für Pferdekutschen heranwuchs (vgl. Bredow/Sturzbecher 2016). Daher wurde eine reichseinheitliche Ausbildungsverordnung für Kraftfahrerschulen erlassen. Die in dieser Verordnung festgelegten Lehr-Lern-Inhalte bezogen sich ausschließlich darauf, Fahrschüler auf die Fahrerlaubnisprüfungen vorzubereiten. Diese Prüfungen fokussierten damals stark auf technische Aspekte, beispielsweise auf den Aufbau und die Bedienung von Kraftfahrzeugen. Das lag nicht zuletzt daran, dass Chauffeure damals vor allem als Mechaniker galten und die Bedienung der Kraftfahrzeuge tatsächlich ein hohes technisches Geschick erforderte. Darüber hinaus war anfangs die Frage durchaus umstritten, ob sich ein angemessener Fahrstil mit pädagogischen Mitteln fördern ließe. Mancher Zeitgenosse ging vielmehr davon aus, dass sich angeborene Eigenschaften auf die Fahrtauglichkeit auswirken würden: Der „angeborene Blick“ und das „blutmäßige“ Verantwortungsbewusstsein erschienen nützlicher als „gute Ratschläge“ (vgl. Sturzbecher et al. 2009b).

Erst zu Beginn der 1930er Jahre verlagerte sich der Schwerpunkt der Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung langsam vom technischen zum fahrpraktischen Wissen und Können. Die Ausbildungs- und Prüfungsinhalte verschoben sich zugunsten von praktischen Fahrübungen und gesellschaftlich erwünschtem Verkehrsverhalten (vgl. Mörl et al. 2009). Dieser Prozess dauerte Jahrzehnte und wurde nicht zuletzt durch die zunehmende Bedienerfreundlichkeit der Kraftfahrzeuge ermöglicht. Neuerungen wie der „Selbststarter“ (Anlasser) oder die Synchronisierung des Schaltgetriebes senkten die Anforderungen an das technische Wissen der Fahrerlaubnisbewerber deutlich: Die Kraftfahrzeugtechnik wurde „domestiziert“ (vgl. Möser 2004).

Auch in den Folgejahren zogen Veränderungen des Verkehrssystems und seiner technischen Grundlagen immer wieder Veränderungen im Ausbildungswesen, vor allem aber im Prüfungswesen nach sich. Die Fahrerlaubnisprüfung wurde stets in Reaktion auf die Entwicklung des Straßenverkehrs, die Trends bei den Unfallzahlen und den Wandel der Unfallursachen weiterentwickelt. Dabei wurden insbesondere Prüfungsinhalte ergänzt, Prüfungsanforderungen erhöht und Prüfungsbedingungen standardisiert. Damit wurde gesichert, dass der Mensch mit seiner Fahrkompetenz nicht hinter dem technischen Fortschritt zurückbleibt und so das öffentliche Wohl gefährdet (vgl. Sturzbecher et al. 2009a).

Dem Pädagogen wird es befremdlich erscheinen, dass sich Weiterentwicklungen zunächst im Prüfungssystem und erst anschließend im Ausbil-

dungssystem niederschlugen. So wird in Bildungsbereichen üblicherweise zunächst definiert, über welche Kompetenzen ein Lernender insgesamt verfügen muss (Ausbildungsstandards), bevor anschließend die besonders (sicherheits-)relevanten Kompetenzen in einer Prüfung verankert werden (Prüfungsstandards). Dennoch hat sich das umgekehrte Vorgehen bis heute hartnäckig im Fahrerlaubniswesen gehalten. Um dies nachvollziehen zu können, ist das Grundverhältnis von Prüfung und Ausbildung zu beleuchten, wie es sich vor mehr als 100 Jahren in Deutschland herausbildete. Dieses Grundverhältnis ist durch eine hohe Wertschätzung und einen gewissen Vorrang der Fahrerlaubnisprüfung als staatlich-hoheitliche Maßnahme gekennzeichnet. Die Prüfung hatte von Anfang an weniger eine entwicklungsfördernde, sondern eher eine selektive Funktion und wurde dabei hinsichtlich ihrer prognostischen Validität überschätzt. Man schrieb ihrer inhaltlichen und methodischen Verbesserung einen automatischen Einfluss auf die Qualität der Fahrausbildung und die individuelle Aneignung von Fahrkompetenz zu. Dieser Einfluss umfasste zwei Komponenten: Zum einen sollte durch die Auswahl der Prüfungsinhalte der Inhalt der Ausbildung vorgegeben werden. Zum anderen sollte durch streng gehandhabte Bewertungskriterien sichergestellt werden, dass die Fahrerlaubnisbewerber über ein gewisses Mindestmaß an Fahrkompetenz verfügten. In diesem Sinne galten die Prüfungsrichtlinien als ein zentrales verkehrsrechtliches Steuerungsinstrument für die Ausbildungsqualität. Dagegen fanden die Fahrausbildung selbst und die Möglichkeiten ihrer Steuerung lange Zeit wenig Beachtung durch den Staat – in der Anfangszeit des Automobils und nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Fahrausbildung sogar für entbehrlich gehalten (vgl. Sturzbecher 2009c).

Auch heute noch wird in der Öffentlichkeit meist der Ruf nach einer Verbesserung der Fahrerlaubnisprüfung und Verkehrskontrolle laut, wenn (steigende) Unfallzahlen diskutiert werden. Ähnlich drängende Forderungen nach einer Optimierung der Fahrausbildung sind dagegen in der Öffentlichkeit damals wie heute seltener zu hören. Vielmehr sollen aus sozialpolitischen Gründen die Ausbildungskosten für Fahranfänger nicht steigen, wodurch sich der Fokus von der kostenträchtigen Fahrausbildung auf das preiswertere selbständige Lernen verschiebt. Dabei bietet gerade eine inhaltlich und didaktisch anspruchsvolle Fahrausbildung, die Präsenzlernen und selbständiges Lernen verzahnt, die besten Chancen für eine wirksame Verbesserung der Fahranfängervorbereitung und eine Verringerung der Fahranfängerunfälle. Warum die unterschiedlichen Einflusspotenziale der Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung auf die Fahrkompetenz der Fahranfänger augenscheinlich in der öffentlichen Wahrnehmung einer Verzerrung unterliegen,

ist schwer zu beurteilen. Vermutlich lässt sich eine Verbesserung der Prüfung verwaltungstechnisch besser kontrollieren und durchsetzen als eine Verbesserung der Fahrausbildung. Darüber hinaus werden nicht nur im Verkehrsbereich traditionell die Einflussmöglichkeiten einer systematischen Kontrolle auf die menschliche Persönlichkeitsentwicklung gegenüber den Wirkpotenzialen einer anspruchsvollen Pädagogik überschätzt (vgl. Sturzbecher et al. 2009b).

Die für die Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung notwendigen Rahmenbedingungen, Akteure und Prozesse wurden in den ersten Jahrzehnten des Fahrerlaubniswesens allein mit rechtlichen Vorgaben geregelt. Fachlich und lehrerlernetheoretisch begründete Steuerungsinstrumente verkehrspädagogisch-didaktischer Natur, wie sie in Bildungsmaßnahmen zur Qualitätsverbesserung üblich sind (z.B. Rahmenlehrpläne, Curricula), lagen dagegen nicht vor. Dies änderte sich erst, als die absoluten Zahlen bei den jährlich im deutschen Straßenverkehr Getöteten mit zunehmender Motorisierung noch einmal drastisch anstiegen und mit 21.332 Opfern im Jahr 1970 den Höchststand erreichten. In der Folge wurden im Ausbildungsbereich bedeutende Reformen vorgenommen, zu denen vor allem die Entwicklung eines Stufenausbildungsmodells (1975), die Erarbeitung eines Fahrausbildungscurriculums (1986) und die Erarbeitung der „Curricularen Leitfäden“ für die Fahrpraktische Ausbildung (seit 1993) zählen. Diese Entwicklungen wurden insbesondere von berufsständischen Vertretern – teilweise im Verbund mit Wissenschaftlern – vorangetrieben. Von staatlicher Seite aus wurden dagegen noch immer nur wenige Impulse zur Erhöhung der Ausbildungsqualität gesetzt.

Betrachten wir nun die Entwicklungen in den letzten zwei Jahrzehnten: Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) – eine renommierte wissenschaftlich-technische nachgeordnete Einrichtung des Bundesverkehrsministeriums – förderte im Rahmen des „Sicherheitsforschungsprogramms Straßenverkehr“ eine Vielzahl an Projekten zur Weiterentwicklung der Fahrerlaubnisprüfung. Im Rahmen dieser Projekte wurden die methodischen Grundlagen der Theoretischen und Praktischen Prüfung beschrieben sowie Verbesserungsansätze skizziert. Diese Ansätze wurden dann vertiefend ausgearbeitet und schließlich zu einem verbesserten Prüfungsmodell verdichtet. Im Ergebnis liegen inzwischen wissenschaftlich begründete und als Wissenstest bzw. Systematische Fahrverhaltensbeobachtung konzipierte Prüfungen vor. Darüber hinaus wurden Strukturen und Verfahren installiert, die eine kontinuierliche und wissenschaftlich gestützte Evaluation und Weiterentwicklung der Fahrerlaubnisprüfung unter inhaltlichen und methodischen Aspekten gewährleisten.

Im Gegensatz zur Fahrerlaubnisprüfung beruht die Fahrausbildung auch heute noch zu einem Großteil auf Konzepten, die bereits in den 1970er und 1980er Jahren eingeführt und lediglich ergänzt wurden. Es liegen weder ein unter staatlicher Aufsicht erarbeitetes bzw. staatlich anerkanntes Ausbildungscurriculum noch Strukturen und Verfahren zur kontinuierlichen Weiterentwicklung der Fahrausbildung vor. Ein Neustart bei der Entwicklung aktueller Ausbildungsgrundlagen erfolgte erst im Jahr 2012 mit dem BAST-Projekt „Ansätze zur Optimierung der Fahrschulausbildung in Deutschland“. Mit diesem Projekt wurden die Inhalte, Methoden und Durchführungsformen der Fahrausbildung einer kritischen Betrachtung unterzogen und wissenschaftlich begründete Ansatzpunkte für ihre Weiterentwicklung erarbeitet. Die diesbezüglichen Forschungs- und Entwicklungsarbeiten umfassten vor allem die Skizzierung eines künftigen Curriculums für den Theorieunterricht und die Fahrpraktische Ausbildung. Dabei wurden auch Schnittstellen zu informellen Lehr-Lern-Formen (vor allem selbständiges Theorielernen) geschaffen, um Synergieeffekte zu produzieren. Darüber hinaus wurden Implementationskonzepte und prototypische Ausbildungseinheiten einer optimierten Fahrausbildung entwickelt. Insgesamt gesehen, sind die Projektergebnisse als konzeptionelle Vorarbeiten für eine Optimierung der Ausbildung und eine verbesserte Ausschöpfung ihres Verkehrssicherheitspotenzials anzusehen (vgl. Bredow/Sturzbecher 2016).

Im Rahmen der Bearbeitung des beschriebenen Projekts begann auch die fachliche Zusammenarbeit zwischen Bernd Meier, Dieter Mette und uns. Sowohl Bernd Meier als auch Dieter Mette wurden im Jahr 2012 von der BAST in die projektbegleitende Gruppe berufen. Sie haben in dieser Funktion das methodische Vorgehen im Projekt fachwissenschaftlich beraten sowie gemeinsam mit dem Projektträger die Projektergebnisse diskutiert und weiterentwickelt. Die von ihnen eingebrachten kompetenztheoretischen Grundlagen und fachdidaktischen Erfahrungen bei der Erarbeitung von Curricula und Ausbildungseinheiten haben maßgeblich zum erfolgreichen Projektverlauf beigetragen.

Darüber hinaus hat insbesondere Bernd Meier Überzeugungsarbeit geleistet, dass technische Bildung nicht nur in der Schule stattfinden muss, sondern auch im Bildungssystem der Fahranfängervorbereitung wieder eine zunehmend wichtigere Rolle einnehmen sollte. Die hierbei erforderlichen Inhalte weisen allerdings kaum mehr Bezugspunkte zu den Inhalten auf, die zu Beginn des Fahrerlaubniswesens relevant waren: Während damals der Aufbau und die Reparatur von Kraftfahrzeugen im Fokus standen, sind heute vor allem technische Neuerungen wie Fahrerassistenzsysteme und automati-

siertes Fahren mit ihren Folgen für das Verkehrsverhalten und die notwendige Fahrkompetenz von Interesse. Die Bedeutung dieser Inhalte wird aufgrund ihrer Sicherheitsrelevanz, gestiegener Verbreitungsgrade und der beschleunigten technischen Innovationszyklen künftig noch weiter zunehmen. Für ihre Vermittlung sind Kompetenzstandards festzulegen sowie angemessene Lehr-Lern-Methoden und Lehr-Lern-Medien zu entwickeln und in dem noch ausstehenden Curriculum zu verankern. Auch nach der Emeritierung von Bernd Meier existieren also noch zahlreiche pädagogische Herausforderungen, bei deren Bewältigung er als Technik-Didaktiker und Curriculum-experte mitwirken und Nachruhm erwerben kann. Und wir sind sicher, dass er dies trotz des wohlverdienten Ruhestands erfolgreich tun wird.

Lieber Bernd: Die Professoren, denen man die stetige Freude an Lehre und Forschung und am Entwicklungsfortschritt der ihnen anvertrauten Studierenden ansieht, sind eher rar. Wenn dies auch noch durch anhaltenden Humor und kameradschaftliche Unterstützung für Lehrende und Lernende begleitet wird, handelt es sich um besonders seltene Exemplare. Du und Dein guter Freund Dieter Mette zählen zu diesen Exemplaren; dafür herzlichen Dank.

Literatur

- Bredow, B.; Sturzbecher, D. (2016): Ansätze zur Optimierung der Fahrschul Ausbildung in Deutschland. Bremerhaven (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Nr. M 269)
- Fack, D. (2000): Automobil, Verkehr und Erziehung. Motorisierung und Sozialisation zwischen Beschleunigung und Anpassung 1885–1945. Opladen
- Fournier, H. (1901): Wie man fahren soll. In: Allgemeine Automobil-Zeitung, Jg. 2/Nr. 47, S. 6–7
- Mörl, S.; Kleutges, Chr.; Rompe, K. (2009): Die Entwicklung der Fahrerlaubnisprüfung in der Bundesrepublik bis 1989. In: Bönninger, J.; Sturzbecher, D.; Kammler, K. (Hg.): Die Geschichte der Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland. Bonn, S. 50–73
- Möser, Kurt (2004): „Der Kampf des Automobilisten mit seiner Maschine“ – Eine Skizze der Vermittlung der Autotechnik und des Fahrenlernens im 20. Jahrhundert. In: Bluma, L.; Pichol, K.; Weber, W. (Hg.): Technikvermittlung und Technikpopularisierung. Historische und didaktische Perspektiven. Münster, S. 89–102
- Sturzbecher, D.; Kammler, K.; Weiße, B.; Breitling, K. (2009a): Die Fahrerlaubnisprüfung im Spiegel der Bildungssoziologie. In: Bönninger, J.; Sturzbecher, D.; Kammler, K. (Hg.): Die Geschichte der Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland. Bonn, S. 8–21

- Sturzbecher, D.; Mönch, M. Kissig, S.; Marschall, M. (2009b): Die Entwicklung der Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland von den Anfängen bis 1945. In: Bönninger, J.; Sturzbecher, D.; Kammler, K. (Hg.): Die Geschichte der Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland. Bonn, S. 22–49
- Sturzbecher, D.; Petzholtz, W.; Liebermann, F.; Westphal, J. (2009c): Die Entwicklung der Fahrerlaubnisprüfung in der DDR bis 1989. In: Bönninger, J.; Sturzbecher, D.; Kammler, K. (Hg.): Die Geschichte der Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland. Bonn, S. 74–10