

Ergebnisbericht

„Fortführung der Begleituntersuchung
zur pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung“



Arbeitsstelle für Bildungs- und Sozialisationsforschung

Inhalt

1	Problemstellung und Ziel der Begleituntersuchung und ihrer Fortführung.....	3
2	Untersuchungsanlage	5
2.1	Erfassung der Überwachungsergebnisse.....	5
2.2	Schriftliche Befragung der überwachten Fahrlehrer und der Sachverständigen ...	6
2.3	Stichprobe	6
3	Ergebnisse	8
3.1	Ergebnisse aus den Überwachungsunterlagen	8
3.1.1	Formale Aspekte der Überwachung.....	8
3.1.2	Überwachung der pädagogischen Qualität der Fahrschulausbildung.....	11
3.2	Ergebnisse aus der Befragung der überwachten Fahrlehrer und der Sachverständigen	18
3.2.1	Allgemeine Aspekte der Überwachung	18
3.2.2	Der Kurzbericht zur Formalüberwachung	20
3.2.3	Das Beobachtungsinventar zur Einschätzung der Ausbildungsqualität.....	22
3.2.4	Gesamteinschätzung der Überwachung	27
3.2.5	Einschätzungen zum PQFÜ-System	30
4	Zusammenfassung.....	33
	Anlagen.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.

1 Problemstellung und Ziel der Begleituntersuchung und ihrer Fortführung

Der vorliegende Ergebnisbericht bezieht sich auf die Fortführung der bereits für das Jahr 2006 durchgeführten Begleituntersuchung zur pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung. Neben einer Darstellung der Ergebnisse der Begleituntersuchung im Jahr 2007 wird ein Gesamtüberblick zu den Evaluationsergebnissen unter Einbeziehung der Daten aus dem Jahr 2006 erstellt. Die Hintergrundinformationen zum System der pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung sowie zur Vorgehensweise und Methodik der Begleituntersuchung aus dem Erstbericht werden aus diesem Grund der Ergebnisdarstellung vorangestellt.

Die Überwachung der Fahrlehrer¹ und Fahrschulen soll sich gemäß § 33 FahrIG nicht nur auf eine Formalüberwachung beschränken bzw. auf Ausstattungsstandards und Aufzeichnungspflichten richten. Vielmehr orientiert der Gesetzgeber die für die Fahrschulüberwachung zuständigen Fahrerlaubnisbehörden auf eine „volle Qualitätskontrolle“, die auch eine umfassende Beurteilung der fachlichen und pädagogisch-didaktischen Qualität der Fahrschulausbildung umfasst. Hintergrund für die Optimierung des Systems der Fahrschulüberwachung ist nicht zuletzt die Tatsache, dass die Fahrschulausbildung einen wichtigen Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit bildet. Davon ausgehend hat das Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung (IFK) das System der „Pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung“ („PQFÜ“) erarbeitet, in dem Elemente der Formalüberwachung mit einer umfassenden Qualitätskontrolle der Ausbildung verbunden sind.

Für die pädagogische und methodische Ausgestaltung dieses Systems wurde ein „Manual für die pädagogisch qualifizierte Fahrschulüberwachung“ erarbeitet. In diesem Manual finden sich erstens weiterentwickelte Checklisten für verschiedene Überwachungsinhalte, die den Regelablauf der Formalüberwachung aufzeigen und ein Schema für typisierte Beanstandungen sowie Anmerkungen enthalten. Zweitens beinhaltet das Manual neuartige Beobachtungsinventare für den theoretischen und praktischen Fahrschulunterricht, die von pädagogischen Sachverständigen als einheitliche „Messlatte“ für die Qualitätskontrolle der Ausbildung genutzt werden.

Das Land Brandenburg hat mittels Runderlass das PQFÜ-System mit Wirkung vom 15. März 2005 in Kraft gesetzt. Die Durchführung der PQFÜ wird durch Sachverständige geleistet, die folgende persönliche Voraussetzungen erfüllen müssen:

- (1) Besitz der Fahrerlaubnis der Klassen A und BE,
- (2) dreijährige hauptberufliche theoretische und praktische Ausbildung von Fahrschülern,
- (3) Nachweis der Eignung mittels aktuellen Auszugs aus dem Verkehrszentralregister und dem Bundeszentralregister,
- (4) keine rechtskräftig oder bestandskräftig festgestellten Verfahren wegen Verstoßes gegen straßenverkehrsrechtliche oder fahrlehrerrechtliche Vorschriften oder darauf beruhende Rechtsvorschriften sowie
- (5) eine schriftliche Erklärung, dass keine Verfahren wegen Verstoßes gegen straßenverkehrsrechtliche oder fahrlehrerrechtliche Vorschriften oder darauf beruhende Rechtsvorschriften anhängig sind.

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

Zudem müssen die Sachverständigen die erfolgreiche Teilnahme an einer insgesamt 12-tägigen Einweisung in die Anwendung des Methodeninventars der PQFÜ nachweisen.

Das primäre Ziel der PQFÜ besteht darin, eine ordnungsgemäße Fahrschulausbildung mit einer inhaltlichen Mindestqualität des theoretischen Unterrichts und der praktischen Ausbildung sicherzustellen sowie formale Rechtsverstöße aufzudecken.

Mit der Einführung des PQFÜ-Systems wurde durch das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (MIR) eine Begleituntersuchung zur PQFÜ in Auftrag gegeben. Diese Begleituntersuchung wurde durch die Arbeitsstelle für Bildungs- und Sozialisationsforschung der Universität Potsdam (ABS) konzipiert, durchgeführt und ausgewertet. Im Rahmen der Begleituntersuchung wurden grundsätzlich zwei Zielrichtungen verfolgt: Im Interesse der Optimierung der Verfahrensweise der PQFÜ sollten zum einen Einschätzungen zur Praktikabilität und zur Durchführungspraxis vorgenommen werden. Zum anderen sollte im Interesse der Überprüfung der Wirksamkeit analysiert werden, inwieweit die mit dem PQFÜ-System angestrebten Ziele tatsächlich erreicht wurden. Ausgehend von den Ergebnissen der Begleituntersuchung sollten letztlich Empfehlungen zur Weiterentwicklung der PQFÜ abgeleitet werden.

Im Rahmen der Begleituntersuchung müssen die Besonderheiten bei der Durchführung der PQFÜ berücksichtigt werden. Die PQFÜ wird in den 18 Landkreisen und kreisfreien Städten des Landes Brandenburg durch verschiedene Institutionen geleistet: 14 Straßenverkehrsbehörden lassen die Überwachung durch eine externe Institution, das Institut für Verkehrssicherheit gGmbH (IVS gGmbH), organisieren und durchführen. Die IVS gGmbH ist verpflichtet, einen Sachverständigen nur außerhalb eines Umkreises von mindestens 50 km um seinen Geschäftssitz sowie nicht innerhalb des Landkreises, in dem er wirtschaftlich aktiv ist (Einzugsgebiet der Fahrschule, Zweigstellen eingeschlossen), mit einer Überwachung zu beauftragen. Zudem hat der Einsatz unter Berücksichtigung möglichst kurzer Fahrwege zu erfolgen. Des Weiteren soll die Überwachung mehrerer Fahrschulen in einem Bereich möglichst an einem Tag durch denselben Sachverständigen erfolgen, und nicht zuletzt soll ein Sachverständiger nicht mehrmals in direkter Reihenfolge denselben Fahrlehrer überwachen. Vier Straßenverkehrsbehörden haben eigene Sachverständige ausbilden lassen, die eigenverantwortlich die Überwachung in ihrem Zuständigkeitsbereich vornehmen.

Die Begleituntersuchung zur PQFÜ ist darauf gerichtet, das System der Überwachung in seinen unterschiedlichen Umsetzungsformen zu analysieren. Das erfordert nicht nur eine Kooperation zwischen der evaluierenden Stelle (ABS) und der IVS gGmbH sowie den Straßenverkehrsbehörden, sondern auch einen Datenabgleich zwischen den überwachenden Institutionen (IVS gGmbH, Straßenverkehrsbehörden). Zudem sehen die Durchführungsempfehlungen für die PQFÜ vor, zunächst eine Überwachung des theoretischen Unterrichts durchzuführen, die innerhalb von zwei Jahren durch eine Überwachung der praktischen Ausbildung ergänzt wird. Dies schlägt sich auch im Rahmen der Evaluation nieder. Im ersten Jahr der Begleituntersuchung zur PQFÜ beschränkte sich die Analyse der Überwachung auf die theoretische Ausbildung, da im Jahr 2006 erwartungsgemäß nur sehr wenige Überwachungen der praktischen Ausbildung durchgeführt wurden.

Erste Ergebnisse der Begleituntersuchung wurden im Rahmen eines Workshops der Sachverständigen am 02. November 2006 in Potsdam präsentiert und diskutiert. In diesem Zusammenhang wurden Festlegungen zur Optimierung der Durchführung der PQFÜ getroffen, die insbesondere Unterstützungshilfen in Hinblick auf Maßnahmeempfehlungen durch die Sachverständigen betrafen.

Mit der Fortführung der Begleituntersuchung im Jahr 2007 wurden folgende Zielstellungen verfolgt. Durch Einbezug einer größeren Zahl von Überwachungsfällen sollten erstens die Aussagekraft der Evaluationsergebnisse für die Überwachung der theoretischen Fahrschul-ausbildung gestärkt, zweitens mögliche Veränderungen in der Einschätzung der Überwa-chung des theoretischen Unterrichts im Zeitverlauf abgebildet sowie drittens die Wirksam-keit von Festlegungen zur Optimierung der Durchführung insbesondere in Hinblick auf Maßnahmeempfehlungen durch die Sachverständigen geprüft werden. Darüber hinaus soll-ten Voraussetzungen für eine vergleichende Perspektive der Bewertung der theoretischen und praktischen Überwachung geschaffen werden.

2 Untersuchungsanlage

Im Rahmen der Begleituntersuchung zur PQFÜ wurde ein methodisches Vorgehen ge-wählt, in dem sowohl der subjektiven Sicht der überwachten Fahrlehrer und der Sachver-ständigen als auch einer objektiven Perspektive auf die Qualität der Fahrschul-ausbildung Rechnung getragen wird. Zur Erfassung der Sicht der überwachten Fahrlehrer und der Sachverständigen wurden diese nach der durchgeführten Überwachung schriftlich zu ihren Erfahrungen mit der durchgeführten Überwachung sowie zu ihrer Meinung bezüglich des PQFÜ-Systems befragt. Neben dieser schriftlichen Befragung wurden die Auswertungsproto-kolle (Kurzbericht zur Formalüberwachung sowie Auswertungsbogen zum Beobach-tungsinventar) der durchgeführten Überwachung analysiert.

2.1 Erfassung der Überwachungsergebnisse

Im Rahmen der PQFÜ kommen evaluierte bzw. empirisch validierte Überwachungsinstru-mente zum Einsatz. Dabei handelt es sich zum einen um Kurzberichte zur Formalüberwa-chung, die als Checklisten konzipiert sind. Mit diesen Checklisten können in effektiver Weise formale Gesichtspunkte der Überwachung kontrolliert werden.

Gleichzeitig werden durch die geschulten Sachverständigen Beobachtungsinventare zur Einschätzung der pädagogischen Ausbildungsqualität eingesetzt. Das Kernstück dieser Be-obachtungsinventare bildet eine Reihe von Qualitätskriterien. Für die theoretische Fahr-schul-ausbildung handelt es sich dabei um die folgenden 13 Kriterien: (1) Strukturierung der Ausbildungseinheit, (2) Motivierung der Fahrschüler und Praxisbezug, (3) Fachliche Ver-mittlung der Unterrichtsinhalte, (4) Binnendifferenzierung, (5) Angemessenes Reagieren auf Beiträge der Fahrschüler, (6) Tempo der Vermittlung der Unterrichtsinhalte, (7) Festi-gung, (8) Visualisierung der Unterrichtsinhalte durch Medien, (9) Diskursive Unterrichts-gestaltung durch Medien, (10) Qualität der Lehrvorträge, (11) Organisation von Erfah-rungsberichten, (12) Organisation von Diskussionen sowie (13) Durchführung von Lern-kontrollen. Bei der praktischen Fahrausbildung werden die Kriterien (1) Strukturierung der Ausbildungseinheit, (2) Orientierung am Ausbildungsstand des Fahrschülers, (3) Qualität des Methodeneinsatzes, (4) Qualität verbaler Anweisungen, (5) Fachliche Korrektheit der Ausbildungseinheit und Orientierung am Ausbildungscurriculum, (6) Schaffung einer gu-ten Ausbildungsatmosphäre sowie (7) Angemessenes Reagieren auf Fahrfehler erfasst. An-hand der Einschätzung der Qualität der Fahrschul-ausbildung geben die Sachverständigen eine Empfehlung ab, inwieweit Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung der Ausbildung durch die Behörde angeordnet werden sollten.

Die verwendeten Auswertungsprotokolle (Kurzbericht zur Formalüberwachung, Auswer-tungsbogen zum Beobachtungsinventar) wurden der ABS für eine Analyse im Rahmen der Begleituntersuchung zur PQFÜ durch die IVS gGmbH bzw. durch die Erlaubnisbehörden,

die PQFÜ in Eigenregie durchführen, in anonymisierter Form zur Verfügung gestellt. Alle Variablen, die aus den Überwachungsinstrumenten resultieren und in die Begleituntersuchung zur PQFÜ einbezogen wurden, finden sich in der Anlage 1a/1b und 2a/2b im Überblick.

2.2 Schriftliche Befragung der überwachten Fahrlehrer und der Sachverständigen

Bei der von uns durchgeführten schriftlichen Befragung der überwachten Fahrlehrer und der Sachverständigen handelt es sich um eine einmalige Befragung nach der Durchführung einer Überwachung mittels PQFÜ. In diesem Zusammenhang wurden Fragebögen für den überwachten Fahrlehrer sowie für den Sachverständigen entwickelt, die sich zum einen auf den Ablauf dieser Überwachung beziehen, und zum anderen die Meinung zum Gesamtsystem der PQFÜ erfragen. Diese Fragebögen wurden mit der Beauftragung des Sachverständigen durch die IVS gGmbH bzw. die Erlaubnisbehörde übergeben und direkt in anonymisierter Form an die ABS zurückgesandt.

Im Rahmen der Befragung der überwachten Fahrlehrer und der Sachverständigen wurden zunächst die Daten erhoben, die den Verlauf der konkret durchgeführten Überwachung betreffen. Dabei handelt es sich zum einen um allgemeine Daten (z.B. Dauer der überwachten Ausbildungseinheit, Dauer der gesamten Überwachung), um Daten, die den Einsatz des Kurzberichts zur Formalüberwachung betreffen (z.B. Bearbeitungszeit, Praktikabilität), und um Daten, die den Einsatz des Beobachtungsinventars betreffen (z.B. Atmosphäre während des Vorgesprächs, Anspannung während der Ausbildungseinheit, Dauer des Auswertungsgesprächs). Zum anderen sollte eine Gesamteinschätzung der durchgeführten Überwachung vorgenommen werden. Gleichzeitig wurde die Befragung genutzt, um die persönliche Meinung zu grundsätzlichen Aspekten des PQFÜ-Systems zu erfragen. Dabei handelte es sich beispielsweise um eine Einschätzung zur Wichtigkeit der Überwachung pädagogischer Aspekte der Ausbildung oder zur Eignung des PQFÜ-Systems für die Aufdeckung von Qualitätsunterschieden in Fahrschulen. Alle Befragungsinventare mit ihren einzelnen Variablen einschließlich die Fragebögen zur Überwachung der praktischen Fahrschulausbildung finden sich in den Anlagen 3a/3b und 4a/4b.

2.3 Stichprobe

Die PQFÜ begann im Land Brandenburg mit dem Runderlass vom 15. März 2005. Mit der Begleituntersuchung konnte jedoch erst annähernd ein Jahr später begonnen werden. Hintergrund waren insbesondere Anfangsschwierigkeiten bei der organisatorischen Umsetzung der PQFÜ, beispielsweise bei der Umstellung von Verwaltungsabläufen. Gleichzeitig erforderten Datenschutzbestimmungen eine Umgestaltung der Überwachungsunterlagen, um die Anonymisierung der Daten zu gewährleisten. Sowohl die Auswertungsbögen und die Kurzberichte zur Formalüberwachung als auch die Fragebögen für den überwachten Fahrlehrer und den Sachverständigen wurden vor der Übermittlung an die ABS anonymisiert und gleichzeitig mit einem gemeinsamen ID-Code versehen. Durch die Vergabe dieses ID-Codes wurde ein direkter ergebnisbezogener Vergleich der Daten aus den verschiedenen Datenquellen ermöglicht.

Für den vorliegenden Ergebnisbericht wurden alle Erhebungsunterlagen von Überwachungen, die bis zum 31. Dezember 2007 bei der ABS eingegangen sind, berücksichtigt. Die Anzahl der statistisch erfassten Überwachungen sowie die Fallzahlen zu den einzelnen Evaluationsinstrumenten sind differenziert nach Jahren in der Tabelle 1 dokumentiert. Da-

bei ist zu berücksichtigen, das sich die Angaben für das Jahr 2006 auf Überwachungen in der Zeit vom 15. März bis zum 31. Dezember 2006 (9,5 Monate) beziehen, während sich der Überwachungszeitraum der Begleituntersuchung im Jahr 2007 über 12 Monate erstreckte.²

Tabelle 1: Statistisch erfasste Überwachungen und Fallzahlen der Evaluationsinstrumente 2006 und 2007

	15.03- 31.12. 2006	01.01.- 31.12. 2007	Gesamt
Anzahl der statistisch erfassten Überwachungen	124	171	295
davon Theorie	111	159	270
davon Praxis	13	12	25
Fallzahlen der Evaluationsinstrumente			
Auswertungsbögen für den theoretischen Unterricht	103	152	255
Kurzberichte zur Formalüberwachung Theorie	99	138	237
Fragebögen für den überwachten Fahrlehrer (Theorie)	67	57	124
Fragebögen für den Sachverständigen (Theorie)	97	126	223
Auswertungsbögen für die praktische Fahrausbildung	13	12	25
Kurzberichte zur Formalüberwachung Praxis	10	10	20
Fragebögen für den überwachten Fahrlehrer (Praxis)	6	2	8
Fragebögen für den Sachverständigen (Praxis)	12	10	22

Betrachtet man die insgesamt durchgeführten Überwachungen, so sind von den 295 statistisch erfassten Überwachungen 280 Auswertungsbögen in die Evaluation eingegangen. Das entspricht einer Quote von 94,9 Prozent; wobei die Quote der einbezogenen Überwachungen in die Begleituntersuchung im Jahr 2007 mit 95,9 Prozent gegenüber der Quote im Jahr 2006 (93,5%) etwas größer ausfiel. Angemerkt sei an dieser Stelle, dass die Auswertungsbögen von allen statistisch erfassten Überwachungen der praktischen Fahrausbildung in die Begleituntersuchung eingegangen sind.

Die Unterschiede zwischen der Anzahl der Auswertungsbögen und der Anzahl der Kurzberichte zur Formalüberwachung sind in beiden Jahren darauf zurückzuführen, dass die Beobachtung des theoretischen Unterrichts bzw. der praktischen Fahrausbildung mit einer Standardüberwachung zu formalen Aspekten kombiniert wurde, so dass der Einsatz des Kurzberichts zur Formalüberwachung entfiel.

Von den insgesamt 280 Überwachungsfällen, die in die Begleituntersuchung eingegangen sind, liegen 245 Fragebögen (87,5%) mit Einschätzungen der Sachverständigen und 132 Fragebögen (47,1%) mit Einschätzungen der überwachten Fahrlehrer vor. Die hohe Rücklaufquote der Fragebögen von den Sachverständigen im Jahr 2006 (93,4%) verringerte sich im Jahr 2007 auf 82,0 Prozent. Während die Rücklaufquote der Fragebögen von den überwachten Fahrlehrer im Jahr 2006 mit 62,9 Prozent für eine schriftliche Befragung mit pos-

² Die geringfügigen Abweichungen der Fallzahlen und berichteten Ergebnisse für das Jahr 2006 zum Erstbericht der Begleituntersuchung resultieren aus der damaligen Eingrenzung auf Überwachungsunterlagen vom 15. März 2006 bis zum 30. November 2006.

talischem Rücklauf ebenfalls noch recht hoch ausfiel, fiel sie im Jahr 2007 mit 36,0 Prozent deutlich geringer aus. Bezüglich der Ursachen für diesen Rückgang können lediglich Spekulationen angestellt werden. So könnte vermutet werden, dass mit dem Zuwachs an Informationen über die Durchführung der PQFÜ in der Fahrlehrerschaft und mehrheitlich positiven Erfahrungen auf eine Meinungsäußerung per Fragebogen verzichtet wurde, vor allem wenn die Durchführung reibungslos erfolgte und es keine Beanstandungen gab. Eine Optimierung der Ausschöpfungsquote ist aufgrund der Datenschutzbestimmungen im Rahmen der Begleituntersuchung nicht möglich. Der Sachverständige übergibt dem überwachten Fahrlehrer nach der durchgeführten Überwachung den Fragebogen. Aus datenschutzrechtlichen Gründen ist dieser Fragebogen lediglich mit dem entsprechenden ID-Code versehen. Eine Rückverfolgung zum überwachten Fahrlehrer und eine (z.B. telefonische) „Nachfassaktion“ für eine Erhöhung der Rücklaufquote ist demzufolge nicht möglich.

Wie aufgrund der Empfehlungen zur Durchführung der PQFÜ zu erwarten war, wurde in den ersten zwei Jahren vornehmlich die theoretische Ausbildung der Fahrschulen überwacht. Auch im Jahr 2007 wurden nur in vergleichsweise wenigen Fällen Überwachungen der praktischen Ausbildung angeordnet und so konnten auch nur entsprechend wenige Erhebungsunterlagen zur praktischen Fahrschulbildung in die Evaluation einbezogen werden (s. Tabelle 1). Aufgrund dessen wird bei den Ergebnissen zur Überwachung der praktischen Ausbildung auf eine jahresbezogene Darstellung verzichtet und es werden keine prozentualen Werte berichtet. Die Evaluationsergebnisse zur Überwachung der theoretischen Ausbildung hingegen werden zusätzlich jahresbezogen aufbereitet, um gegebenenfalls Veränderungen im Zeitverlauf widerspiegeln zu können.

3 Ergebnisse

3.1 Ergebnisse aus den Überwachungsunterlagen

3.1.1 Formale Aspekte der Überwachung

Auch wenn die PQFÜ die Überwachung der Ausbildungsqualität in den Vordergrund rückt, muss gleichzeitig die Einhaltung der formalen Richtlinien stichpunktartig kontrolliert werden. Dies erfolgt im Rahmen der PQFÜ mittels eines Kurzberichts zur Formalüberwachung; bei der Überwachung des theoretischen Unterrichts werden sowohl Angaben zum Geschäftsraum als auch zum Unterrichtsraum und zu den Lehrmitteln erfasst. Die Ergebnisse sind der folgenden Tabelle 2 zu entnehmen.

Es ist festzuhalten, dass die überwachten Fahrschulen die geforderten formalen Standards in der Regel erfüllen. An dieser Stelle ist lediglich der eher häufig fehlende Aushang der Ausbildungspläne für die Funktions- und Sicherheitskontrolle zu erklären. Diese Ausbildungspläne müssen nicht in allen Fahrschulen vorhanden sein: Wenn eine Fahrschule lediglich Fahrschüler in den Klassen A und B ausbildet, so ist diese Fahrschule nicht verpflichtet, Ausbildungspläne für die Funktions- und Sicherheitskontrolle auszuhängen bzw. auszulegen. Der Aushang der Funktions- und Sicherheitskontrolle wurde 2007 geringfügig etwas häufiger (89,9%) als im Jahr 2006 (82,8%) vermerkt.

Betrachtet man die Häufigkeit der Nutzung von Lehrmitteln einschlägiger Verlage, so wird deutlich, dass die Fahrschulen jeweils in etwa 50 Prozent der Fälle die Lehrmittel des Vogel-Verlages für den Grundstoff und für den klassenspezifischen Stoff nutzen, in weiteren ca. 40 Prozent der Fälle werden Lehrmittel des Degener-Verlages im Rahmen der theoretischen Fahrschulbildung genutzt.

Tabelle 2: Angaben zu formalen Aspekten der Überwachung des theoretischen Unterrichts (2006: N=99, 2007: N=138, Gesamt = Anteil der Antworten „Ja“ an den gültigen Antworten)

	2006		2007		Gesamt
	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja
Angaben zum Geschäftsraum					
Sind die Geschäftsbedingungen im Geschäftsraum angebracht?	98	1	136	1	99,2%
Ist der Preisaushang in den Geschäftsräumen ausgehängt?	98	1	136	1	99,2%
Sind die Ausbildungspläne für die theoretische Ausbildung im Geschäftsraum ausgehängt oder ausgelegt?	96	3	134	3	97,5%
Sind die Ausbildungspläne für die praktische Ausbildung im Geschäftsraum ausgehängt oder ausgelegt?	97	2	135	2	98,3%
Sind die Ausbildungspläne für die Funktions- und Sicherheitskontrolle im Geschäftsraum ausgehängt oder ausgelegt?	71	15	107	12	86,8%
Unterrichtsraum					
Ist die Beschaffenheit und die Einrichtung des Unterrichtsraumes entsprechend Anlage 2 DV-FahrlG?	99	0	133	2	95,1%
Lehrmittel					
Ist eine Magnettafel, eine Schreibtafel oder eine andere Visualisierungsmöglichkeit vorhanden?	99	0	134	0	100%
Sind Lehrmittel (Modelle, Lehrtafeln, Sichtfolien, Video- oder andere Filme, Dias, elektronische Datenträger und die erforderlichen Vorführgeräte) für den Grundstoff vorhanden?	97	0	133	0	100%
Sind Lehrmittel (Modelle, Lehrtafeln, Sichtfolien ...) für den klassenspezifischen Stoff vorhanden?	96	0	130	0	100%
Ist eine straßenverkehrsrechtliche Textsammlung vorhanden?	98	1	132	3	98,3%

Bei der Überwachung der praktischen Fahrschul Ausbildung kommt ebenfalls ein Kurzbericht zur Formalüberwachung zum Einsatz. Die Ergebnisse zur Erfüllung formaler Gesichtspunkte im Rahmen der praktischen Ausbildung sind in der Tabelle 3 dokumentiert. Während die Aufzeichnungen zum Ausbildungsstand und die Arbeitszeitznachweise ausnahmslos vorlagen und die Ausbildungsfahrzeuge dem Anschein nach in einem ordentlichen und technisch einwandfreien Zustand waren, wurden die Vorschriften zur Werbung an den Fahrschulfahrzeugen der Fahrschule insgesamt nur in ca. 78 Prozent der Fälle eingehalten.

Tabelle 3: Angaben zu formalen Aspekten der Überwachung der praktischen Ausbildung

Angaben zu den Ausbildungsfahrzeugen insgesamt (N=51)	Ja	Nein
Der Fahrzeugschein wurde vorgelegt.	92,7%	
Klasse A	7	1
Klasse A 1	5	1
Klasse B	18	0
Klasse BE	8	1
Die Ausbildungsfahrzeuge wurden besichtigt.	80,0%	
Klasse A	3	5
Klasse A 1	4	1
Klasse B	18	0
Klasse BE	7	2
Es ist keine Werbung nach vorn und/oder nach hinten am Ausbildungsfahrzeug angebracht.	77,8%	
Klasse A	4	2
Klasse A 1	5	0
Klasse B	12	4
Klasse BE	7	1
Das Fahrzeug ist Eigentum.	90,2%	
Klasse A	8	0
Klasse A 1	6	0
Klasse B	15	3
Klasse BE	8	1
Wenn nein: Es liegt ein Nutzungsvertrag vor.		
Klasse B	3	1
Klasse BE	1	0
Angaben zum Ausbildungsfahrzeug (N=20)		
War das Kraftfahrzeug in einem ordentlichen Zustand, soweit sichtbar?	19	0
War das Kraftfahrzeug technisch in Ordnung, soweit sichtbar?	20	0
Fahrschülerausbildung		
Dokumentiert der Fahrlehrer den Ausbildungsstand durch Aufzeichnungen, die erkennen lassen, welche Inhalte behandelt wurden?	19	0
Tägliche Arbeitszeit/Aufzeichnungen		
Entspricht der Tagesnachweis dem Muster der Anlage 4 DV-FahrlG?	20	0
Wird der Tagesnachweis gemäß dem Muster ausgefüllt?	19	1
Entspricht der Ausbildungsnachweis dem Muster der Anlage 3 DV-FahrlG?	20	0
Wird der Ausbildungsnachweis gemäß dem Muster ausgefüllt?	20	0

Die Begleituntersuchung im Jahr 2006 hat gezeigt, dass die Angaben der Sachverständigen zu den anwesenden Personen während der Durchführung des Kurzberichts zur Formalüberwachung (theoretische Ausbildung) zwischen 0 und 10 Personen schwankten. Es war demzufolge davon auszugehen, dass bei den Sachverständigen keine Klarheit darüber herrschte, wer bei der stichpunktartigen Kontrolle der formalen Aspekte zu den anwesenden Personen zu zählen ist. Diese Frage wurde während des o.g. Workshops der Sachverständigen am 02. November 2006 diskutiert. Im Ergebnis wurde festgelegt, dass zu den anwesenden Personen während der Durchführung des Kurzberichts zur Formalüberwachung der Sachverständige sowie die Personen zu zählen sind, die direkt an der Datenermittlung beteiligt sind. Wird der Inhaber der Fahrschule überwacht, wären die anwesenden Personen also in der Regel der Sachverständige und der Inhaber; wird ein angestellter Fahrlehrer überwacht, so könnte neben dem Sachverständigen und dem Fahrlehrer auch der Inhaber beteiligt sein. Auszubildende Fahrschüler allerdings sollten in keinem Fall zu den anwesenden Personen gehören. Die Fortführung der Begleituntersuchung zeigt, dass der anzunehmende Regelfall von zwei Personen häufiger anzutreffen ist, aber trotz dieser Präzisierung offensichtlich immer noch von Sachverständigen die auszubildenden Fahrschüler bei den anwesenden Personen aufgeführt werden.

Tabelle 4: Anwesende Personen bei der Durchführung des Kurzberichts zur Formaluntersuchung im Rahmen des theoretischen Unterrichts (Anteil an den Überwachungen in %)

Anzahl Personen/ Erfassungszeitraum	1 Person	2 Personen	3 bis 4 Personen	5 und mehr Personen	N
2006	22,5	54,1	15,3	8,2	98
2007	16,3	60,7	15,5	7,4	135

Unklarheiten, wer bei der Angabe der anwesenden Personen zu berücksichtigen ist, zeigen sich auch beim Kurzbericht zur praktischen Ausbildung: Sechs Sachverständige gaben eine anwesende Person an. Neben zehn Angaben zu zwei anwesenden Personen und drei Angaben zu drei anwesenden Personen werden in einem Fall vier Personen aufgeführt.

3.1.2 Überwachung der pädagogischen Qualität der Fahrschulausbildung

Ergebnisse zur Qualität der theoretischen Ausbildung

Die Qualität des theoretischen Unterrichts soll durch die Sachverständigen mit den Prädikaten „++“, „+“, „-“ oder „- -“ bewertet werden.³ Für die statistische Auswertung innerhalb der Begleituntersuchung wurden diese Prädikate durch entsprechende Zahlenwerte ersetzt: Das Prädikat „++“ erhielt den Zahlenwert 1, das Prädikat „+“ den Zahlenwert 2, das Prädikat „-“ den Zahlenwert 3 und das Prädikat „- -“ den Zahlenwert 4.

³ Die ehemaligen Bewertungskategorien „Gut“, „Befriedigend“, „Ausreichend“ und „Mangelhaft“ wurden durch die Kategorien „++“, „+“, „-“ und „- -“ ersetzt, um die positiven (Erfüllungs-) Bereiche konsequent und zielführend von den negativen (Nichterfüllungs-) Bereichen zu unterscheiden. Insbesondere die Bezeichnung „Ausreichend“ für eine negative Erfüllungskategorie war in diesem Zusammenhang nicht zielführend, da sie impliziert, dass die Leistung im positiven Sinne (noch) ausreicht.

Die Ergebnisse hinsichtlich der Einschätzungen der Unterrichtsqualität durch die Sachverständigen für die überwachten Fahrschulen sind für beide Erfassungszeiträume in der Tabelle 5 dargestellt.

Tabelle 5: Einschätzung der Qualität des theoretischen Unterrichts (Angaben in %)

Qualitätskriterien	Qualitätskategorien							
	„++“		„+“		„-“		„--“	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007
Strukturierung der Unterrichtseinheit	23,3	23,2	40,8	50,3	32,0	25,8	3,9	0,7
Motivierung der Fahrschüler und Praxisbezug	78,6	91,4	17,5	7,9	3,9	0,7	0	0
Fachliche Vermittlung der Unterrichtsinhalte	74,8	83,6	16,5	13,2	8,7	3,3	0	0
Binnendifferenzierung	53,9	65,1	24,5	27,6	13,7	4,6	7,8	2,6
Angemessenes Reagieren auf Beiträge der Fahrschüler	68,0	85,4	26,2	11,9	3,9	2,0	1,9	0,7
Tempo der Vermittlung der Unterrichtsinhalte	68,9	80,3	27,2	18,4	2,9	0,7	1,0	0,7
Festigung	50,0	56,3	35,3	35,8	10,8	6,0	3,9	2,0
Visualisierung der Unterrichtsinhalte durch Medien	85,4	94,0	8,7	4,0	5,8	2,0	0	0
Diskursive Unterrichtsgestaltung durch Medien	52,4	63,8	30,1	25,7	9,7	8,6	7,8	2,0
Unterrichtsformen								
Qualität der Lehrvorträge	60,2	66,2	34,0	32,5	4,9	0,7	1,0	0,7
Organisation von Erfahrungsberichten	41,2	61,8	27,5	20,4	19,6	11,2	11,8	6,6
Organisation von Diskussionen	31,1	42,8	31,1	34,9	23,3	17,1	14,6	5,3
Durchführung von Lernkontrollen	48,0	64,7	26,5	24,7	11,8	5,3	13,7	5,3

Betrachtet man die Mittelwerte zu den Qualitätsdimensionen (Tabelle 6), so erkennt man, dass die Bewertungen im Zeitverlauf für alle Qualitätsdimensionen etwas positiver ausfallen. Allerdings erweisen sich die Mittelwertunterschiede im statistischen Sinne nicht als signifikant, abgesehen von der Qualitätsdimension „Organisation von Erfahrungsberichten“. Bildet man anhand der Mittelwerte eine Rangreihe, so wird erkennbar, dass sich die Abstufung der verschiedenen Qualitätsdimensionen im Zeitverlauf punktuell verändert hat (Tabelle 6). Im Vergleich zu 2006 sind im Jahr 2007 „Binnendifferenzierung“ und „Angemessenes Reagieren auf Beiträge der Fahrschüler“ jeweils zwei Rangplätze nach vorn gerückt. Die Qualitätsdimension „Festigung“ hingegen ist drei Rangplätze nach hinten gefallen, obgleich auch hier die Einschätzungen im Durchschnitt besser ausfielen als im Vorjahr.

Im Rahmen der Fortführung der Begleituntersuchung ergab eine erneute Signifikanzprüfung mittels T-Test wiederum keine Hinweise darauf, dass es einen Zusammenhang zwischen dem Thema der Unterrichtseinheit und den Einschätzungen zur Qualität des Unterrichts gibt.

Tabelle 6: Mittelwerte und Rang der Qualitätskategorien des theoretischen Unterrichts 2006 und 2007

Qualitätskriterien	Mittelwerte (MW) und Rang der Qualitätskategorien					
	2006		2007		Gesamt	
	MW	Rang	2007	Rang	MW	Rang
Allgemeine Lehrkompetenz						
Strukturierung der Unterrichtseinheit	2,17	12	2,04	13	2,09	13
Motivierung der Fahrschüler und Praxisbezug	1,25	2	1,09	2	1,16	2
Fachliche Vermittlung der Unterrichtsinhalte	1,34	3	1,20	4	1,27	3/4/5
Binnendifferenzierung	1,75	9	1,45	7	1,57	7
Angemessenes Reagieren auf Beiträge der Fahrschüler	1,40	5	1,18	3	1,27	3/4/5
Tempo der Vermittlung der Unterrichtsinhalte	1,36	4	1,22	5	1,27	3/4/5
Festigung	1,69	7	1,54	10	1,60	9
Visualisierung der Unterrichtsinhalte durch Medien	1,20	1	1,08	1	1,13	1
Diskursive Unterrichtsgestaltung durch Medien	1,73	8	1,49	8	1,58	8
Unterrichtsformen						
Qualität der Lehrvorträge	1,47	6	1,36	6	1,40	6
Organisation von Erfahrungsberichten	2,02	11	1,63	11	1,78	11
Organisation von Diskussionen	2,21	13	1,85	12	2,00	12
Durchführung von Lernkontrollen	1,91	10	1,51	9	1,67	10

Betrachtet man die Ergebnisse insgesamt, so schneidet von allen Qualitätsdimensionen die Strukturierung der Ausbildungseinheit im Urteil der Sachverständigen am schlechtesten ab. Anhand der grafischen Aufbereitung wird ersichtlich, dass weitere Qualitätsdefizite der theoretischen Ausbildung insbesondere in der Anwendung von verschiedenen Unterrichtsformen zu finden sind (s. Abbildung 1). Sowohl die Organisation von Diskussionen und Erfahrungsberichten als auch die Durchführung von Lernkontrollen fallen relativ vielen überwachten Fahrlehrern schwer. Festigung der vermittelten Inhalte, Binnendifferenzierung und diskursive Gestaltung des Unterrichts durch Medien sind Qualitätsdimensionen, die zumindest bei einem Teil der Fahrlehrer noch nicht angemessen umgesetzt werden, obgleich hier leichte Verbesserungen im Vergleich zum Vorjahr zu konstatieren sind.

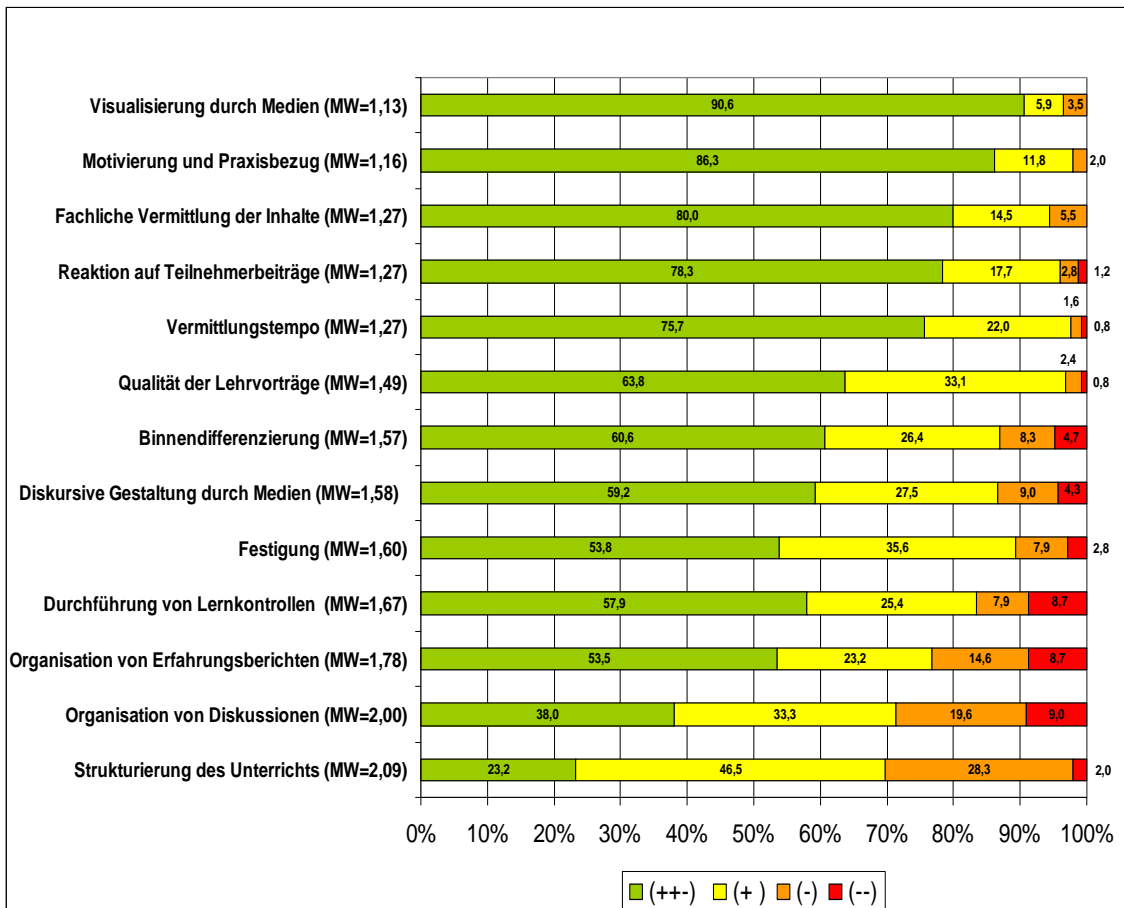


Abbildung 1: Einschätzung der Qualität des theoretischen Unterrichts 2006/2007

Vergleicht man die Ergebnisse der Begleituntersuchung mit den Ergebnissen, die im Rahmen der Erprobungsuntersuchung zur Entwicklung der Beobachtungsinstrumente zur PQFÜ ermittelt wurden, so ist festzuhalten, dass die Ergebnisse der Begleituntersuchung die Analysen der Erprobungsuntersuchung bestätigen. Die theoretische Fahrschulbildung im Land Brandenburg weist nach wie vor Optimierungsbedarf in Hinblick auf methodisch-didaktische Aspekte der Lehrqualität auf. Fortbildungs- und Beratungsbedarf besteht in Hinblick auf folgende Bereiche: Strukturierung der Ausbildungseinheiten, Binnendifferenzierung, Durchführung von Lernkontrollen, Organisation von Erfahrungsberichten und Diskussionen sowie zielgerichtete Nutzung von Medien zur Anregung diskursiver Prozesse.

Ergebnisse zur Qualität der praktischen Ausbildung und Maßnahmeempfehlungen

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Einschätzung der Qualität der praktischen Ausbildung berichtet. Aufgrund der geringen Fallzahl werden nur die absoluten Zahlen sowie die Mittelwerte angegeben. Überwacht wurde mehrheitlich (in 19 Fällen) die Ausbildung der Fahrschulklasse B (Klasse A =1, Klasse BE = 3). Acht Überwachungen bezogen sich auf die Grundstufe. Aufbaustufe und Leistungsstufe sind mit je fünf Fällen gleich häufig vertreten. Angemerkt sei, dass nicht von allen 25 Auswertungsbögen Angaben zu diesen Fragen vorlagen. Die Zahl der bereits absolvierten Fahrstunden reichte von 2 bis 50 Fahrstunden, in 17 der 25 Überwachungsfälle wurden vor der Überprüfung maximal 10 Fahrstunden durchgeführt. Die Vorgaben zur Ausbildungsordnung wurden immer erfüllt.

Tabelle 7: Einschätzung der Qualität der praktischen Ausbildung (N=25)

Qualitätskriterien	Qualitätskategorien				Mittelwert
	„++“	„+“	„-“	„- -“	
Allgemeine Lehrkompetenz					
Strukturierung der Ausbildungseinheit	15	6	2	2	1,64
Orientierung am Ausbildungsstand	23	2	0	0	1,08
Qualität des Methodeneinsatz	15	5	4	1	1,64
Qualität der verbalen Anweisungen	24	1	0	0	1,04
Fachlich korrekt/Orientierung am Curriculum	17	6	2	0	1,40
Schaffung guter Atmosphäre	22	2	0	1	1,20
Angemessene Reaktion auf Fahrfehler	22	2	0	1	1,20

Qualitätseinschränkungen beschränken sich auf wenige Ausnahmen, sie betreffen dabei vorrangig die „Strukturierung der Ausbildungseinheit“ sowie die „Qualität des Methodeneinsatz“. Die überwiegend positive Einschätzung der Qualität der praktischen Ausbildung schlägt sich auch darin nieder, dass in der Mehrheit der Fälle (15 Überwachungen) im Ergebnis der Einschätzung der sieben Qualitätsdimensionen keine Beanstandung der Qualität der praktischen Fahrausbildung konstatiert wurde. Geringe bzw. erhebliche Beanstandungen, die Maßnahmeempfehlungen zur Folge hatten, beschränken sich auf wenige Einzelfälle. Nur in drei der 25 Überwachungsfälle wurde eine Maßnahmeempfehlung von Seiten der Sachverständigen vorgeschlagen. In einem Überwachungsfall wurde insgesamt zwar nur eine geringe Beanstandung vermerkt, aber aufgrund einer unzureichenden Qualität im Methodeneinsatz hierzu eine Weiterbildung als Maßnahme empfohlen. In einem weiteren Fall wurde aufgrund der Tatsache, dass sowohl die Strukturierung der Ausbildungseinheit als auch die Qualität des Methodeneinsatzes nicht den Mindestanforderungen genügten, eine erneute Überwachung empfohlen. Bei der dritten Überwachung mit einer Maßnahmeempfehlung entsprachen vier von den insgesamt sieben Qualitätsdimensionen nicht den Mindestanforderungen, und es wurde eine Praxisberatung als Maßnahme empfohlen.

Fehlende Angaben zu Maßnahmeempfehlungen im Ergebnis der Überwachung der praktischen Ausbildung sind neben unterschiedlichen Schlussfolgerungen bei Qualitätsmängeln in Hinblick auf Maßnahmeempfehlungen Indizien für bestehende Unsicherheiten bei den Sachverständigen. So wurde beispielsweise bei zwei Überwachungen, bei denen drei Qualitätsdimensionen in den negativen Bereich der Qualitätsskala fielen, geringe Beanstandungen vermerkt, aber auf eine Maßnahmeempfehlung verzichtet. In diesem Zusammenhang ist darauf zu verweisen, dass die Erfüllung der Kriterien der PQFÜ einen Mindeststandard darstellt. Bei der Einschätzung der Unterrichtsqualität kommt eine vierstufige Skala zum Einsatz („++“, „+“, „-“, „--“); die Einschätzungen „++“ und „+“ bilden den positiven Bereich der Qualitätsskala („Erfüllungsbereich“) ab, während die Einschätzungen „-“ und „--“ den negativen Bereich der Qualitätsskala („Nichterfüllungsbereich“) darstellen. Abgesehen von den oben genannten zwei Einzelfällen lagen in allen anderen Fällen, in denen keine Maßnahmeempfehlung erfolgte, die Einschätzungen der Qualitätsdimensionen im Erfüllungsbereich. Ungeachtet dessen ist ausgehend von den ersten Erfahrungswerten zu empfehlen, im Interesse einer einheitlichen Vorgehensweise auch für die Überwachung der praktischen Ausbildung einen Workshop zum Erfahrungsaustausch und zur gemeinsamen Erarbeitung von Orientierungshilfen zur Maßnahmeempfehlung durchzuführen.

Kriterien für Maßnahmeempfehlungen im Ergebnis der Qualitätseinschätzungen des theoretischen Unterrichts und ihre Umsetzung

Im Rahmen des Erstberichts zur Begleituntersuchung 2006 wurde festgestellt, dass Maßnahmeempfehlungen von Seiten der Sachverständigen nur in wenigen Fällen vorgeschlagen wurden und vereinzelt die Bewertungen der Qualitätsdimensionen in Überwachungsfällen ohne Maßnahmeempfehlung schlechter ausgefallen waren als bei Überwachungsfällen mit Maßnahmeempfehlung. Da eine Qualitätsverbesserung der Ausbildung nur zu erreichen ist, wenn die Sachverständigen auf der Grundlage einer einheitlichen Vorgehensweise qualitätsfördernde Maßnahmen empfehlen, wurde am 17. Januar 2007 eine spezielle Fortbildung der Sachverständigen zum Thema „Maßnahmeempfehlungen“ durchgeführt. Im Rahmen dieser Fortbildung wurde gemeinsam mit den Sachverständigen eine Arbeitshilfe zur Empfehlung von Maßnahmen erarbeitet, die als einheitliche Grundlage fungiert, den Sachverständigen als Orientierung bei der Empfehlung von Maßnahmen dient und letztlich auch die Argumentation zur Maßnahmeempfehlung im Auswertungsgespräch erleichtert.

Bevor die Praxis der Maßnahmeempfehlung vor dem Hintergrund dieser Orientierungskriterien analysiert wird, soll das Strukturierungsprinzip dieser Arbeitshilfe nochmals in seinen Grundlagen dargestellt werden: Die Kriterien wurden dahingehend analysiert, inwieweit pädagogisch-didaktische Gemeinsamkeiten zu finden sind, die eine entsprechende inhaltliche Zusammenfassung zu einer Kriteriengruppe ermöglichen. Gleichzeitig wurde darauf geachtet, dass diese Kriteriengruppen sinnvolle und handhabbare Einheiten für entsprechende Fortbildungsangebote bilden. Im Ergebnis wurden fünf Kriteriengruppen gebildet, die in einer Tabelle (im Anhang) zusammenfassend dargestellt sind.

Die erste Kriteriengruppe „Planung und Strukturierung“ umfasst die Kriterien „Strukturierung der Ausbildungseinheit“, „Tempo der Vermittlung der Unterrichtsinhalte“ und „Binnendifferenzierung“. Diese Kriterien beziehen sich in unterschiedlicher Weise auf die Strukturierung und Planung des Unterrichts: Erstens bezieht sich die Strukturierung auf den Inhalt der Ausbildungseinheit, zweitens bezieht sich die Strukturierung auf das Tempo und den Takt der Ausbildung und drittens bezieht sich die Strukturierung auf die psychischen Lernvoraussetzungen der Gruppe der Fahrschüler.

Die zweite Kriteriengruppe „Motivierung und Visualisierung“ umfasst die Kriterien „Motivierung der Fahrschüler und Praxisbezug“ sowie „Visualisierung der Unterrichtsinhalte durch Medien“. Hier finden sich die Kriterien, die unterrichtsbegleitend durch den Fahrlehrer eingesetzt werden müssen, um ein hohes Interesse sowie eine hohe Aufmerksamkeit der Fahrschüler zu gewährleisten.

Die dritte Kriteriengruppe „Vermittlung und Instruktion“ umfasst die Kriterien „Fachliche Vermittlung der Unterrichtsinhalte“ und „Qualität der Lehrvorträge“. In dieser Kriteriengruppe werden die Kriterien zusammengefasst, die die direkte Vermittlung von Fachwissen durch den Fahrlehrer selbst betreffen. In diesem Zusammenhang kommt dem Lehrvortrag aufgrund der zeitlichen Rahmenbedingungen der Fahrschul Ausbildung eine entscheidende Bedeutung zu.

Die vierte Kriteriengruppe „Interaktion“ umfasst die Kriterien „Organisation von Diskussionen“, „Organisation von Erfahrungsberichten“, „Diskursive Unterrichtsgestaltung durch Medien“ und „Angemessenes Reagieren auf Beiträge der Fahrschüler“. Hier sind alle Kriterien vereint, die im Rahmen der Unterrichtsgestaltung die Responsivität und die Mitwirkung der Fahrschüler, also im weitesten Sinne die Interaktion zwischen Fahrlehrer und Fahrschülern, betreffen. Die Umsetzung dieser Kriterien fördert insbesondere das selbst gesteuerte, aktive Lernen und die selbstständige Auseinandersetzung mit den Unterrichtsinhalten.

Letztlich umfasst die fünfte Kriteriengruppe „Festigung und Kontrolle“ die Kriterien „Durchführung von Lernkontrollen“ und „Festigung“. In dieser Kriteriengruppe geht es also um die Sicherung des Lernerfolgs. Beide Kriterien dieser Kriteriengruppe bedingen einander: Kontrolle ist die Voraussetzung für eine lernerfolgsorientierte Festigung. Gleichzeitig muss die Festigung durch eine entsprechende Lernerfolgskontrolle überprüft werden.

Die kursiv markierten Qualitätskriterien in der Arbeitshilfe (s. Anhang) weisen darauf hin, dass diese Indikatoren der Erprobungsuntersuchung zufolge besondere Relevanz für die Bestehensquote besitzen. Hinsichtlich der Vorgehensweise bei der Maßnahmeempfehlung wurde festgelegt, dass eine Maßnahme erstens immer dann zu empfehlen ist, wenn insgesamt sieben der 13 Qualitätskriterien mit dem Prädikat „-“ oder „- -“ bewertet wurden. Zweitens ist eine Maßnahme auch dann zu empfehlen, wenn zwei oder mehr Kriterien einer Kriteriengruppe mit „-“ oder „- -“ bewertet wurden.

Im Rahmen einer Detailanalyse wurde zum einen nachträglich geprüft, ob die 2006 vorgeschlagenen Maßnahmeempfehlungen im Ergebnis der Überwachung des theoretischen Unterrichts nach den oben genannten Kriterien gerechtfertigt waren. Zum anderen wurde untersucht, ob die erarbeiteten Kriterien im Jahr 2007 systematische Beachtung fanden. Angemerkt sei an dieser Stelle, dass sowohl 2006 als auch 2007 alle Überwachungsfälle mit Maßnahmeempfehlungen in die Analyse eingegangen sind. Legt man jeweils die statistisch erfasste Gesamtzahl der Überwachungen zugrunde, so hat sich der Anteil der Überwachungen mit Maßnahmeempfehlungen im Zeitverlauf nur geringfügig um 1,5 Prozentpunkte erhöht.

Von den acht Überwachungen des theoretischen Unterrichts mit Maßnahmeempfehlungen im Jahr 2006 erfüllten sechs Fälle das erste Maßnahmekriterium, d.h. sieben oder mehr Qualitätsdimensionen lagen im Nichterfüllungsbereich. In einem Fall wurde bei fünf Qualitätsdimensionen im Nichterfüllungsbereich das zweite Kriterium erfüllt; für zwei Kriteriengruppen lagen jeweils zwei Qualitätsdimensionen im Nichterfüllungsbereich. Lediglich eine Überwachung mit Maßnahmeempfehlung, ist als grenzwertig einzustufen, da nur drei Qualitätsdimensionen im Nichterfüllungsbereich lagen und diese sich auf verschiedene

Kriteriengruppen verteilen.

Bei der Prüfung in entgegengesetzter Richtung, ob angesichts der Qualitätseinschätzungen darüber hinaus für weitere Überwachungsfälle im Jahr 2006 Maßnahmeempfehlungen in Frage gekommen wären, wurde nur das erste Maßnahmekriterium herangezogen. Dabei zeigt sich, dass bei vier Überwachungen sieben und mehr Qualitätsdimensionen im Nichterfüllungsbereich lagen, aber trotz dieser Beanstandungen keine Maßnahmeempfehlung von Seiten der Sachverständigen erfolgte.

Die Detailanalyse für das Jahr 2007 verweist darauf, dass durch die Qualifizierung der Sachverständigen eine weitgehend einheitliche Vorgehensweise bei den Maßnahmeempfehlungen erreicht wurde. In allen Überwachungsfällen, in denen sieben und mehr Qualitätsdimensionen im Nichterfüllungsbereich lagen, erfolgte von Seiten der Sachverständigen auch eine Maßnahmeempfehlung. In allen vier Fällen wurde als qualitätsfördernde Maßnahme eine Praxisberatung vorgeschlagen, dabei wurde ergänzend einmal eine erneute Überwachung und einmal eine formale Nachkontrolle empfohlen. In den sieben weiteren Überwachungsfällen mit einer Maßnahmeempfehlung von Seiten der Sachverständigen war das zweite Kriterium erfüllt. In sechs Fällen lagen bei der Kriteriengruppe „Interaktion“ zwei oder mehr Qualitätsdimensionen im Nichterfüllungsbereich, und es wurde entweder eine Praxisberatung oder eine Hospitation als qualitätsfördernde Maßnahme empfohlen. Eine Empfehlung zur Hospitation gab es des Weiteren im Ergebnis einer Überwachung, bei der sowohl die Festigung als auch die Durchführung von Lernkontrollen nicht den Mindeststandards entsprachen und zudem die Strukturierung der Ausbildungseinheit sowie die Lernkontrollen im „Nichterfüllungsbereich“ lagen.

Während das erste Maßnahmekriterium im Jahr 2007 durchgängig Berücksichtigung fand, zog die Erfüllung des zweiten Kriteriums – die Unterschreitung von zwei und mehr Qualitätsdimensionen in einer Kriteriengruppe – eher selten eine Maßnahmeempfehlung nach sich. Besonders häufig war dies bei der Kriteriengruppe „Interaktion“ festzustellen, wo vermehrt zwei und mehr Qualitätsdimensionen nicht den Mindeststandards entsprachen. Selbst wenn im Bereich Interaktion drei der vier Qualitätsdimensionen im Nichterfüllungsbereich lagen, wurde auf eine Maßnahmeempfehlung bislang verzichtet. Ungeachtet dessen, dass es sich insbesondere beim zweiten Kriterium um eine Orientierungshilfe handelt und die Qualitätseinschätzungen insgesamt in die Entscheidungsfindung einfließen, sollte nochmals auf Grundlage der Detailanalyse ein Erfahrungsaustausch und eine Verständigung bezüglich der Schlussfolgerungen stattfinden.

3.2 Ergebnisse aus der Befragung der überwachten Fahrlehrer und der Sachverständigen

3.2.1 Allgemeine Aspekte der Überwachung

Im Rahmen der schriftlichen Befragung der überwachten Fahrlehrer und der Sachverständigen wurden diese zu allgemeinen organisatorischen Aspekten der Überwachung befragt. In diesem Zusammenhang gaben sowohl die überwachten Fahrlehrer als auch die Sachverständigen an, wie gut der Fahrlehrer über das System der PQFÜ informiert war. Entsprechende Angaben wurden sowohl bei der Überwachung der theoretischen als auch der praktischen Ausbildung erhoben. Aufgrund der nach wie vor geringen Zahl von Praxisüberwachungen wird bei der Dokumentation der Befragungsergebnisse auf die Angabe der absoluten Zahlen zurückgegriffen.

Tabelle 8: Informiertheit des überwachten Fahrlehrers (Theorie) über das PQFÜ-System (Angaben in %)

Bewertungs- kategorien	Befragung Fahrlehrer			Befragung Sachverständige		
	2006 N=67	2007 N=57	Gesamt N=124	2006 N=97	2007 N=126	Gesamt N=223
Sehr gut	16,4	14,0	15,3	19,6	25,4	22,9
Eher gut	46,3	50,9	48,4	45,4	35,7	39,9
Eher schlecht	31,3	31,6	31,5	32,0	33,3	32,7
Sehr schlecht	6,0	3,5	4,8	3,1	5,6	4,5
Mittelwert	2,27	2,25	2,26	2,19	2,19	2,19

Tabelle 9: Informiertheit des überwachten Fahrlehrers (Praxis) über das PQFÜ-System (absolute Zahlen)

Bewertungskategorien	Befragung Fahrlehrer N=8	Befragung Sachverständige N=22
Sehr gut	3	4
Eher gut	3	11
Eher schlecht	2	5
Sehr schlecht	0	2
Mittelwert	1,88	2,23

Sowohl aus der Sicht der Fahrlehrer als auch aus der Sicht der Sachverständigen sind die im Theorieunterricht überwachten Fahrlehrer über das PQFÜ-System „Eher gut“ informiert. Tendenziell scheint dies auch für die überwachten Fahrlehrer im Rahmen der praktischen Ausbildung zu gelten. Nach Auskünften der überwachten Fahrlehrer im Rahmen der theoretischen Ausbildung fühlen sich immerhin 15 Prozent „Sehr gut“ und weitere 48 Prozent „Eher gut“ über das PQFÜ-System informiert. Dabei ergab die Befragung der überwachten Fahrlehrer, dass sich über die Hälfte (54,5%) aktiv über das PQFÜ-System informiert hatten. Der Umfang der aktiven Einholung von Informationen hat sich im Zeitverlauf kaum verändert. In der Regel erkundigten sich die Fahrlehrer in diesem Zusammenhang beim Fahrlehrerverband oder bei ihrer zuständigen Erlaubnisbehörde.

Die überwachten Fahrlehrer waren fast ausschließlich sehr erfahren in der Durchführung der beobachteten theoretischen Ausbildungseinheit. Bezogen auf beide Erhebungsjahre hatten 97 Prozent die überwachte Ausbildungseinheit bereits mehr als zwanzigmal unterrichtet. Die Erfahrung der überwachten Fahrlehrer in Bezug auf die Inhalte der Ausbildungseinheit spiegelt sich auch in der Vorbereitung auf die überwachte Ausbildungseinheit wider. Im Durchschnitt gaben 87,0 Prozent (2006: 87,9%, 2007: 86,0%) der überwachten Fahrlehrer an, sich nicht speziell auf die überwachte Ausbildungseinheit vorbereitet zu haben. In 20 Prozent der überwachten Ausbildungseinheiten mussten die Fahrlehrer Besonderheiten der Fahrschüler im Unterricht berücksichtigen. Dieser Anteil ist in beiden Erhebungszeiträumen in etwa gleich. In der Regel handelte es sich in diesem Zusammenhang um Sprachprobleme von Teilnehmern mit Migrationshintergrund.

Laut Erlass vom 15. März 2005 verfolgt die Überwachung der theoretischen Fahrschulbildung die Intention der Kontrolle der alltäglichen Praxis, das heißt, dass die Überwachung unangekündigt erfolgen sollte. Im Rahmen der Begleituntersuchung 2006 hatte sich gezeigt, dass diese Vorgabe bei circa einem Drittel der Überwachungen nicht eingehalten wurde. Zudem konnte festgestellt werden, dass in 80 Prozent der Fälle der Sachverständige im Vorfeld der Überwachung mit dem Inhaber der Fahrschule telefonischen Kontakt hatte. In diesem Zusammenhang ging es dem Sachverständigen insbesondere darum zu klären, ob die mitgeteilten Ausbildungstermine Gültigkeit besitzen und der zu überwachende Fahrlehrer zu diesen Terminen tatsächlich selbst den Unterricht durchführt. Durch die unangekündigte Überwachung können insbesondere auch dann organisatorische Probleme entstehen, wenn der überwachte Fahrlehrer direkt vor oder nach der theoretischen Ausbildung praktische Ausbildungseinheiten terminiert hat. Im Ergebnis der Diskussion im Rahmen des Workshops der Sachverständigen am 02. November 2006 wurde daher festgelegt, dass es zur Vermeidung organisatorischer Probleme sowie im Interesse der Heranführung der Fahrlehrer an die Qualitätskriterien der PQFÜ sinnvoll erscheint, eine Ankündigung der Überwachung auch im Rahmen der theoretischen Ausbildung vorzunehmen. Die Intention der Kontrolle der alltäglichen Praxis wird dadurch nur begrenzt eingeschränkt, da die überprüften Fahrlehrer die überwachten Unterrichtseinheiten in der Regel bereits mehr als 20 Mal unterrichtet haben und sich den eigenen Angaben zufolge nicht speziell auf die überwachte Unterrichtseinheit vorbereiten. Die Vorankündigung hat vielmehr den Vorteil, dass bei festgestellten größeren Mängeln in der Qualität der Durchführung nicht auf zufällig ungünstige Begleitumstände verwiesen werden kann. Die Ankündigung soll durch den Sachverständigen eine Woche vor dem Überwachungstermin vorgenommen werden. Bei der Ankündigung hat der Sachverständige gleichzeitig zu klären, ob die Unterrichtszeiten korrekt sind und der zu überwachende Fahrlehrer tatsächlich die Unterrichtseinheit durchführt. Im Jahr 2007 folgten die Sachverständigen mehrheitlich dieser Empfehlung, in drei Viertel der Fälle erfolgte die Überwachung angekündigt. An dieser Stelle bleibt darauf hinzuweisen, dass zu gegebener Zeit neu zu entscheiden ist, ob eine Ankündigung der Überwachung weiterhin sinnvoll ist oder wieder zur Nichtankündigung übergegangen wird.

3.2.2 Der Kurzbericht zur Formalüberwachung

Der Kurzbericht zur Formalüberwachung wird bei der Überwachung des theoretischen Unterrichts durch die Sachverständigen in der Regel vor oder nach der Beobachtung der theoretischen Ausbildungseinheit bearbeitet. Die Bearbeitungszeit beträgt durchschnittlich 25 Minuten. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass die Behörden, die PQFÜ in Eigenregie durchführen, die Formalüberwachung zum Teil ausgeweitet haben (Prüfung der Nachweisführung), so dass sich die Kontrolle der formalen Aspekte auch in zeitlicher Hinsicht ausdehnt. Berücksichtigt man diese „langen“ Formalüberwachungen in der statistischen Berechnung nicht, so verkürzt sich die durchschnittliche Bearbeitungszeit für den Kurzbericht zur Formalüberwachung um sieben Minuten und beträgt dann nur noch 18 Minuten.

Der Kurzbericht zur Formalüberwachung wird bei der Überwachung der praktischen Ausbildung überwiegend nach der Ausbildungseinheit durchgeführt. Die Angaben der überwachten Fahrlehrer und Sachverständigen zur Durchführungsdauer variieren. Während die Durchführungsdauer nach Auskunft der Fahrlehrer eine Zeitspanne von 10 Minuten bis zu einer Stunde umfasste, beanspruchte der Kurzbericht aus Sicht der Sachverständigen zwischen 5 Minuten und maximal einer halben Stunde. Die Einschätzung der Praktikabilität berührt dies scheinbar nicht. Sowohl die überwachten Fahrlehrer als auch die Sachverständigen

digen bewerten den Kurzbericht zur Formalüberwachung im Rahmen der Praxisüberwachung als „Eher praktikabel“ bis „Sehr praktikabel“.

Tabelle 10: Praktikabilität des Kurzberichts zur Formalüberwachung im Rahmen der Praxisüberwachung (absolute Zahlen)

Einschätzung	Befragung Fahrlehrer N=8	Befragung Sachverständige N=21
Sehr praktikabel	4	4
Eher praktikabel	4	17
Eher nicht praktikabel	0	0
Gar nicht praktikabel	0	0
Mittelwert	1,5	1,81

Die Sachverständigen sehen Probleme beim Kurzbericht zur Formalüberwachung im Rahmen der Überwachung des theoretischen Unterrichts ausschließlich darin, dass der Aspekt der Nachweisführung zu wenig berücksichtigt wird. Die Fahrlehrer hingegen empfinden den Kurzbericht zur Formalüberwachung in Einzelfällen noch als zu lang bzw. bemängeln, dass die Durchführung des Kurzberichts den geplanten Ausbildungsablauf stören würde.

Die Ankündigung der Überwachung des theoretischen Unterrichts hat zumindest aus Sicht der Fahrlehrer kaum Einfluss auf die Einschätzung der Praktikabilität des Kurzberichts zur Formalüberwachung. Die Praktikabilität des Kurzberichts wird 2007 im Vergleich zu 2006 von den Fahrlehrern geringfügig positiver beurteilt. Bei den Sachverständigen hat die Zufriedenheit mit der Praktikabilität des Kurzberichts zur Formalüberwachung hingegen in etwas stärkerem Maße zugenommen. Die Mittelwertunterschiede sind allerdings in beiden Fällen im statistischen Sinne nicht bedeutsam (s. Tabelle 11).

Tabelle 11: Praktikabilität des Kurzberichts zur Formalüberwachung im Rahmen der Theorieüberwachung (Angaben in %)

Einschätzung	Befragung Fahrlehrer			Befragung Sachverständige		
	2006 N=65	2007 N=56	Gesamt N=121	2006 N=94	2007 N=118	Gesamt N=212
Sehr praktikabel	41,5	44,6	43,0	26,6	39,0	33,5
Eher praktikabel	50,8	44,6	47,9	70,2	61,0	65,1
Eher nicht praktikabel	6,2	10,7	8,3	3,2	0	1,4
Gar nicht praktikabel	1,5	0	0,8	0	0	0
Mittelwert	1,68	1,66	1,67	1,77	1,61	1,68

3.2.3 Das Beobachtungsinventar zur Einschätzung der Ausbildungsqualität

Im Rahmen der Überwachung der theoretischen Ausbildung soll der Sachverständige mit dem zu überwachenden Fahrlehrer ein Vorgespräch führen, in dem er die Verfahrensweise der PQFÜ und den konkreten Ablauf der Überwachung erläutert. Gleichzeitig dient das Vorgespräch dazu, die eventuell mit der besonderen Situation der Überwachung verbundene psychische Anspannung des zu überwachenden Fahrlehrers abzubauen. Ein solches Vorgespräch wurde nach Auskunft der Sachverständigen 2006 und 2007 im Durchschnitt in 93 Prozent der Fälle durchgeführt. Sowohl aus Sicht der Sachverständigen als auch der Fahrlehrer ist der Anteil der Überwachungen, bei denen im Vorfeld ein Vorgespräch stattgefunden hat, mit Ankündigung des Überwachungstermins im Jahr 2007 im Vergleich zu 2006 gestiegen. Im Durchschnitt dauerte ein Vorgespräch 12 Minuten. Innerhalb des Vorgesprächs gelang es den Sachverständigen sowohl aus der Sicht der überwachten Fahrlehrer als auch aus der Sicht der Sachverständigen in der Regel gut, die Verfahrensweise der PQFÜ sowie den konkreten Ablauf der Überwachung zu erläutern.

Die Ergebnisse der Tabelle 12 zeigen, dass die überwachten Fahrlehrer die Atmosphäre während des Vorgesprächs im Vergleich zu den Sachverständigen positiver einschätzen. Die Zufriedenheit mit der Atmosphäre hat sich im Jahr 2007 insbesondere aus Sicht der Fahrlehrer im Vergleich zu 2006 noch weiter verbessert. Das Vorgespräch beeinträchtigt aus der Sicht der überwachten Fahrlehrer und der Sachverständigen in der Regel den Ablauf der Ausbildung nicht. Folgerichtig geben 96 Prozent der überwachten Fahrlehrer und 98 Prozent der Sachverständigen an, dass die Gestaltung des Vorgesprächs nicht geändert werden sollte.

Tabelle 12: Atmosphäre des Vorgesprächs im Rahmen der Theorieüberwachung
(Angaben in %)

Einschätzungen	Befragung Fahrlehrer			Befragung Sachverständige		
	2006 N=59	2007 N=55	Gesamt N=114	2006 N=88	2007 N=120	Gesamt N=208
Sehr gut	59,3	70,9	64,9	46,6	55,8	51,9
Eher gut	39,0	27,3	33,3	51,1	40,8	45,2
Eher schlecht	1,7	1,8	1,8	2,3	3,3	2,9
Sehr schlecht	0	0	0	0	0	0
Mittelwert	1,42	1,31	1,37	1,56	1,48	1,51

Im Rahmen der praktischen Ausbildung fand in der Regel (in 18 von 22 Fällen insgesamt) auch ein Vorgespräch statt, das ebenfalls im Durchschnitt 12 Minuten dauerte. Sowohl die befragten Fahrlehrer als auch die Sachverständigen schätzten die Atmosphäre als „Sehr gut“ oder „Eher gut“ ein und sahen ausgehend davon keinen Veränderungsbedarf bei der Durchführung des Vorgesprächs.

Im Anschluss an das Vorgespräch beobachtet der Sachverständige die theoretische bzw. praktische Ausbildungseinheit. Der gewählte Beobachtungsort im Unterrichtsraum war aus der Sicht der überwachten Fahrlehrer (96,8%) in der Regel „Sehr gut“ für die Beobachtung geeignet. Die Sachverständigen schätzten die Eignung des Beobachtungsortes hingegen nur in 61,3 Prozent der Fälle als „Sehr gut“ geeignet ein. Bei der Überwachung der praktischen Ausbildungseinheit wurde der Platz des Sachverständigen bei den überwachten 22 Ausbildungseinheiten in 12 Fällen als sehr gut und in 10 Fällen als gut beurteilt.

Da die Beobachtung keine alltägliche Situation für den Fahrlehrer darstellt, wurden sowohl der Fahrlehrer als auch der Sachverständige dazu befragt, wie sie die psychische Anspannung des Fahrlehrers während des Unterrichts einschätzen.

Tabelle 13: Anspannung des überwachten Fahrlehrers im Rahmen der Theorieüberwachung (Angaben in %)

Einschätzungen	Befragung Fahrlehrer			Befragung Sachverständige		
	2006 N=65	2007 N=56	Gesamt N=121	2006 N=98	2007 N=125	Gesamt N=223
Sehr hoch	7,7	10,7	9,1	0	3,2	1,8
Eher hoch	29,2	26,8	28,1	35,7	37,6	36,8
Eher niedrig	50,8	48,2	49,6	57,1	48,8	52,5
Sehr niedrig	12,3	14,3	13,2	7,1	10,4	9,0
Mittelwert	2,68	2,66	2,67	2,71	2,66	2,69

Aus der Tabelle 13 wird deutlich, dass die psychische Anspannung der Fahrlehrer vornehmlich im mittleren Bereich angesiedelt war. Das gilt tendenziell auch für die Praxisüberwachung (s. Tabelle 14). Extreme Formen von Anspannung, die sich gegebenenfalls auch auf die Qualität des Unterrichts auswirken könnten, kamen bei der Überwachung des Theorieunterrichts nur sehr selten vor und bei der Überwachung der Praxis bisher nicht vor. Trotzdem wurde anhand der Daten zur Theorieüberwachung geprüft, ob es Zusammenhänge zwischen der psychischen Anspannung im Unterricht und der Einschätzung der Unterrichtsqualität der Sachverständigen gibt. Derartige Unterschiede ließen sich nicht finden. Es ist zu folgern, dass eine hohe psychische Anspannung des Fahrlehrers anscheinend die Qualität seiner Ausbildung nicht unbedingt negativ beeinflusst.

Tabelle 14: Anspannung des überwachten Fahrlehrers im Rahmen der Praxisüberwachung (absolute Zahlen)

Einschätzung	Befragung Fahrlehrer N=8	Befragung Sachverständige N=22
Sehr hoch	0	0
Eher hoch	1	6
Eher niedrig	6	10
Sehr niedrig	1	6
Mittelwert	3,0	3,0

Die Sachverständigen gaben an, dass ihnen sowohl die inhaltliche Verlaufsdocumentation der Ausbildungseinheit (46,9% „Sehr leicht“, 49,6% „Eher leicht“) als auch die Beurteilung der Beobachtungsindikatoren (42,9% „Sehr leicht“, 52,7% „Eher leicht“) und Qualitätseinschätzungen (46,0% „Sehr leicht“, 50,0% „Eher leicht“) mehrheitlich leicht bzw. eher leicht gefallen wäre. Folgerichtig schätzten 97,8 Prozent der Sachverständigen ein, dass sie mit der Anwendung des Beobachtungsinventars keine Probleme gehabt hätten. Gegenüber dem Vorjahr ist der Anteil der Sachverständigen, die mit der Anwendung des Beobachtungsinventars keine Probleme hatten, damit weiter angestiegen.

Die Einschätzungen der Sachverständigen zur Praktikabilität des Beobachtungsinventars fallen im Vergleich zum Vorjahr deutlich besser aus; die Mittelwertunterschiede erweisen sich als signifikant.

Tabelle 15: Einschätzung der Praktikabilität des Beobachtungsinventar im Rahmen der Theorieüberwachung aus Sicht der Sachverständigen (Angaben in %)

Einschätzung	2006	2007	Gesamt
Sehr praktikabel	27,6	43,7	36,6
Eher praktikabel	72,4	56,3	63,4
Eher nicht praktikabel	0	0	0
Gar nicht praktikabel	0	0	0
Mittelwert	1,72	1,57	1,63

Auch für die Überwachung der Praxis erweist sich das Beobachtungsinventar aus Sicht der Sachverständigen als praktikabel. In 5 der 22 Fälle schätzten die Sachverständigen das Beobachtungsinventar als „Sehr praktikabel und in den übrigen 17 Fällen als „Eher praktikabel“ ein.

Nach der Beobachtung der Ausbildungseinheit und der entsprechenden Qualitätseinschätzung führt der Sachverständige mit dem überwachten Fahrlehrer ein Auswertungsgespräch, in dem die Ergebnisse der Beobachtung mitgeteilt werden. Im Rahmen der Begleituntersuchung wurde nach jeder Überwachung der theoretischen Ausbildung ein Abschlussgespräch geführt. Durchschnittlich dauerte dieses Abschlussgespräch 30 Minuten. Die Ergebnisse zum Erfolg des Abschlussgesprächs und zur Akzeptanz durch die überwachten Fahrlehrer sind der Tabelle 16 zu entnehmen.

Tabelle 16: Einschätzung des Abschlussgesprächs im Rahmen der Theorieüberwachung (Angaben in %)

Einschätzungen	Befragung Fahrlehrer			Befragung Sachverständige		
	2006 N=67	2007 N=56	Gesamt N=123	2006 N=97	2007 N=126	Gesamt N=223
Sehr gut	53,7	69,6	61,0	34,0	49,2	42,6
Eher gut	43,3	26,8	35,8	63,9	46,8	54,3
Eher schlecht	3,0	3,6	3,3	2,1	3,2	2,7
Sehr schlecht	0	0	0	0	0,8	0,4
Mittelwert	1,49	1,34	1,42	1,68	1,56	1,61

Die Ergebnisse der Begleituntersuchung zeigen, dass es den Sachverständigen meist gut gelungen ist, den Fahrlehrern die Ergebnisse der Überwachung der theoretischen Ausbildungseinheit zu vermitteln. Unterstrichen wird dies insbesondere durch die im Zeitverlauf gewachsenen positiven Einschätzungen aus Sicht der überwachten Fahrlehrer.

Dies kann als eine gute Voraussetzung dafür angesehen werden, dass die überwachten Fahrlehrer in der Regel die Einschätzungen des Sachverständigen akzeptierten. Insbesondere aus Sicht der Sachverständigen gibt es zumindest im Jahr 2007 auch einige – wenn auch sehr wenige – Ausnahmen, wo die Einschätzungen eher nicht oder gar nicht von den überwachten Fahrlehrern akzeptiert wurden. Die Qualität des Auswertungsgesprächs beeinflusst

signifikant (sowohl aus Sicht der Sachverständigen als auch aus Sicht der befragten Fahrlehrer) die Akzeptanz der Einschätzungen durch den überwachten Fahrlehrer. Ob die Qualität des Auswertungsgesprächs und die Akzeptanz der Einschätzung durch den überwachten Fahrlehrer davon beeinflusst ist, ob eine Maßnahme empfohlen wurde, kann aufgrund der geringen Zahl von Überwachungsfällen mit Maßnahmeempfehlung nicht verlässlich geprüft werden. Es scheint jedoch Indizien dafür zu geben, dass überwachte Fahrlehrer, die hinsichtlich ihrer Ausbildungsqualität Mängel aufweisen, dazu neigen, die Kompetenz des Sachverständigen zur Übermittlung der Ergebnisse eher negativ zu beurteilen.

Tabelle 17: Einschätzung der Akzeptanz im Rahmen der Theorieüberwachung
(Angaben in %)

Einschätzungen	Befragung Fahrlehrer			Befragung Sachverständige		
	2006 N=67	2007 N=56	Gesamt N=123	2006 N=98	2007 N=125	Gesamt N=223
Vollkommen akzeptiert	56,7	57,1	56,9	51,0	64,0	58,3
Eher akzeptiert	41,8	41,1	41,5	44,9	32,8	38,1
Eher nicht akzeptiert	1,5	1,8	1,6	3,1	1,6	2,2
Gar nicht akzeptiert	0	0	0	1,0	1,6	1,3
Mittelwert	1,45	1,45	1,45	1,54	1,41	1,47

Die Einschätzungen im Rahmen der praktischen Überwachung zur Qualität des Auswertungsgesprächs und der Akzeptanz der Einschätzungen (s. Tabelle 18 und 19) entsprechen tendenziell dem positiven Bild, das sich auch im Rahmen der theoretischen Überwachung zeigt.

Tabelle 18: Einschätzung des Auswertungsgesprächs im Rahmen der Praxisüberwachung
(absolute Zahlen)

Einschätzungen	Befragung Fahrlehrer N=7	Befragung Sachverständige N=22
Sehr gut	7	7
Eher gut	-	13
Eher schlecht	-	2
Sehr schlecht	-	-
Mittelwert	1,0	1,77

Tabelle 19: Einschätzung der Akzeptanz im Rahmen der Praxisüberwachung (absolute Zahlen)

Einschätzungen	Befragung Fahrlehrer N=7	Befragung Sachverständige N=22
Vollkommen akzeptiert	7	12
Eher akzeptiert	-	8
Eher nicht akzeptiert	-	2
Gar nicht akzeptiert	-	
Mittelwert	1,0	1,55

Hinsichtlich der Atmosphäre während des Abschlussgesprächs wird deutlich, dass diese sowohl von den überwachten Fahrlehrern als auch von den Sachverständigen in der Regel als gut bis sehr gut eingeschätzt wird.

Tabelle 20: Atmosphäre während des Auswertungsgesprächs im Rahmen der Theorieüberwachung (Angaben in %)

Einschätzungen	Befragung Fahrlehrer			Befragung Sachverständige		
	2006 N=67	2007 N=54	Gesamt N=121	2006 N=97	2007 N=125	Gesamt N=222
Sehr gut	65,7	75,9	70,2	42,3	53,6	48,6
Eher gut	32,8	24,1	28,9	54,6	41,6	47,3
Eher schlecht	1,5	0	0,8	3,1	4,0	3,6
Sehr schlecht	0	0	0	0	0,8	0,5
Mittelwert	1,36	1,24	1,31	1,61	1,52	1,56

Auch bezüglich der Atmosphäre während des Auswertungsgesprächs zeigt sich bei den Überwachungen der praktischen Ausbildung ein ähnlich positives Bild wie bei der Theorieüberwachung sowohl aus Sicht der überwachten Fahrlehrer als auch aus Sicht der Sachverständigen.

Tabelle 21: Atmosphäre während des Auswertungsgesprächs im Rahmen der Praxisüberwachung (absolute Zahlen)

Einschätzungen	Befragung Fahrlehrer N=7	Befragung Sachverständige N=22
Sehr gut	6	11
Eher gut	1	10
Eher schlecht	-	1
Sehr schlecht	-	-
Mittelwert	1,14	1,55

Die vornehmlich positiven Einschätzungen in Bezug auf das Abschlussgespräch begründen bereits die Einschätzung der überwachten Fahrlehrer und der Sachverständigen, dass die Gestaltung des Auswertungsgesprächs nicht verändert werden müsse (95,0% überwachte Fahrlehrer, 97,7% Sachverständige). Hinsichtlich der Änderungswünsche plädierten drei Sachverständige dafür, den Zeitrahmen für das Auswertungsgespräch zu verlängern, der laut Erlass derzeit 30 Minuten beträgt. Da jedoch im Durchschnitt für ein Auswertungsgespräch auch 30 Minuten benötigt werden und die überwachten Fahrlehrer überwiegend mit der Gestaltung des Auswertungsgesprächs zufrieden sind (lediglich zwei überwachte Fahrlehrer wünschen sich, dass die Ergebnisse der Überwachung im Auswertungsgespräch detaillierter besprochen werden sollten), kann eine Verlängerung des Zeitrahmens von 30 Minuten für das Abschlussgespräch nicht empfohlen werden.

Außerdem bleibt festzuhalten, dass sich etwa ein Drittel der Fahrlehrer aktiv in den Prozess der Überwachung mit dem PQFÜ-System einbringt. Diese Fahrlehrer wenden sich mit Fragen oder Problemen an den Sachverständigen, treten so in einen konstruktiven Dialog und setzen sich insbesondere mit den pädagogischen Anforderungen auseinander. In der Begleituntersuchung hat sich gezeigt, dass sich die Fahrlehrer vor allem mit Fragen an den Sachverständigen wenden, die den Modus der Überwachung, die methodische Gestaltung des Unterrichts sowie die Fahrschüler-Ausbildungsordnung betreffen.

3.2.4 Gesamteinschätzung der Überwachung

Nachdem die überwachten Fahrlehrer und die Sachverständigen zu den einzelnen Aspekten der Überwachung befragt worden sind, ging es im Folgenden darum, eine Gesamteinschätzung der durchgeführten Überwachung zu geben.

Tabelle 22: Gesamteinschätzung zur Durchführung bei der Theorieüberwachung
(Angaben in %)

Einschätzungen	Befragung Fahrlehrer			Befragung Sachverständige		
	2006 N=66	2007 N=56	Gesamt N=122	2006 N=98	2007 N=125	Gesamt N=223
Sehr gut	51,5	55,4	53,3	39,8	49,6	45,3
Eher gut	48,5	42,9	45,9	59,2	50,4	54,3
Eher schlecht	0	1,8	0,8	1,0	0	0,4
Sehr schlecht	0	0	0	0	0	0
Mittelwert	1,48	1,48	1,46	1,61	1,50	1,55

Insgesamt ziehen die überwachten Fahrlehrer wie auch die Sachverständigen ein sehr positives Fazit bezüglich der durchgeführten Überwachung; sowohl der Ablauf der Überwachung (s. Tabelle 22) als auch die Atmosphäre zwischen dem Fahrlehrer und dem Sachverständigen (s. Tabelle 23) werden als sehr zufrieden stellend beschrieben.

Tabelle 23: Gesamteinschätzung der Atmosphäre bei der Theorieüberwachung
(Angaben in %)

Einschätzungen	Befragung Fahrlehrer			Befragung Sachverständige		
	2006 N=67	2007 N=56	Gesamt N=123	2006 N=98	2007 N=124	Gesamt N=222
Sehr gut	59,7	67,9	63,4	48,0	54,0	51,4
Eher gut	40,3	32,1	36,6	50,0	41,9	45,5
Eher schlecht	0	0	0	2,0	3,2	2,7
Sehr schlecht	0	0	0	0	0,8	0,5
Mittelwert	1,40	1,32	1,37	1,54	1,50	1,52

Die Gesamteinschätzungen fallen auch bezogen auf die Überwachung der praktischen Ausbildung (s. Tabelle 24 und Tabelle 25) sehr positiv aus.

Tabelle 24: Gesamteinschätzung der Durchführung der Praxisüberwachung
(absolute Zahlen)

Einschätzung	Befragung Fahrlehrer N=8	Befragung Sachverständige N=22
Sehr gut	5	11
Eher gut	3	11
Eher schlecht	-	-
Sehr schlecht	-	-
Mittelwert	1,38	1,50

Tabelle 25: Gesamteinschätzung der Atmosphäre bei der Praxisüberwachung
(absolute Zahlen)

Einschätzung	Befragung Fahrlehrer N=8	Befragung Sachverständige N=22
Sehr gut	7	12
Eher gut	1	9
Eher schlecht	-	1
Sehr schlecht	-	-
Mittelwert	1,13	1,50

Bei beiden Überwachungsformen fallen die Einschätzungen der überwachten Fahrlehrer im Vergleich zu den Sachverständigen positiver aus. Dies deutet darauf hin, dass die Sachverständigen eine sehr gute Arbeit leisten und den Fahrlehrern wenig Anlass zur Unzufriedenheit geben. Die etwas kritischere Sicht der Sachverständigen insbesondere im Jahr 2006 ist möglicherweise darauf zurückzuführen, dass sich die Sachverständigen zu Beginn der Einführung des PQFÜ-Systems mit den Modalitäten und Anforderungen einer Überwachung noch nicht so vertraut fühlten und hohe Ansprüche an sich selbst stellten. Im Zeitverlauf haben sowohl die positiven Bewertungen der überwachten Fahrlehrer als auch der Sachverständigen zugenommen; die Selbst- und Fremdeinschätzungen haben sich etwas angenähert

(s. Tabelle 22 und Tabelle 23).

Die überwachten Fahrlehrer und die Sachverständigen wurden zudem gebeten, eine Einschätzung der Zusammenarbeit mit der Erlaubnisbehörde bzw. der IVS gGmbH vorzunehmen. Die Ergebnisse und zugrundeliegenden Fallzahlen sind in der Tabelle 26 bzw. Tabelle 27 dokumentiert.

Tabelle 26: Einschätzung der Zusammenarbeit mit der Erlaubnisbehörde (Angaben in %)

Einschätzungen	Befragung Fahrlehrer			Befragung Sachverständige		
	2006 N=44	2007 N=48	Gesamt N=92	2006 N=18	2007 N=20	Gesamt N=38
Sehr gut	36,4	35,4	35,9	72,2	60,0	65,8
Eher gut	59,1	64,6	62,0	27,8	40,0	34,2
Eher schlecht	2,3	0	1,1	-	-	-
Sehr schlecht	2,3	0	1,1	-	-	-
Mittelwert	1,70	1,65	1,67	1,28	1,40	1,34

Tabelle 27: Einschätzung der Zusammenarbeit mit der IVS gGmbH (Angaben in %)

Einschätzungen	Befragung Fahrlehrer			Befragung Sachverständige		
	2006 N=23	2007 N=27	Gesamt N=50	2006 N=66	2007 N=88	Gesamt N=154
Sehr gut	39,1	29,6	34,0	63,6	88,6	77,9
Eher gut	52,2	70,4	62,0	36,4	11,4	22,1
Eher schlecht	8,7	-	4,0	-	-	-
Sehr schlecht	-	-	-	-	-	-
Mittelwert	1,70	1,70	1,70	1,36	1,11	1,22

Die Zusammenarbeit mit den Erlaubnisbehörden und der IVS gGmbH wird von den überwachten Fahrlehrern und den Sachverständigen überwiegend positiv eingeschätzt. Erwähnt sei an dieser Stelle, dass insbesondere die Zufriedenheit der Sachverständigen mit der Zusammenarbeit mit der IVS gGmbH im Jahr 2007 im Vergleich zum Vorjahr gewachsen ist.

Die in der Praxis überwachten Fahrlehrer berichten ebenfalls von (sehr) positiven Erfahrungen (3 Fahrlehrer „Sehr positiv“; 5 Fahrlehrer „Eher positiv“) mit den Erlaubnisbehörden. Bezüglich der Zusammenarbeit mit der IVS gibt es nur eine Stellungnahme mit dem Urteil „Sehr gut“.

Abschließend wurden die überwachten Fahrlehrer und die Sachverständigen gebeten, Fragen oder Probleme, die im Rahmen der Überwachung aufgetreten sind, mitzuteilen. Die Sachverständigen wurden ergänzend darum gebeten, etwaige Schlussfolgerungen, die sie für künftige Überwachungen gezogen haben, anzugeben.

Von den befragten Fahrlehrern haben zehn Fahrlehrer die offene Antwortmöglichkeit für Fragen oder Problemen genutzt. Die Anmerkungen betreffen zum einen den Modus der unangekündigten Überwachung der theoretischen Ausbildung: Die entsprechenden Fahrlehrer wünschten sich eine genaue Terminabsprache der Überwachung, um organisatorische Abläufe in der Fahrschule anpassen zu können. Zum anderen wurde die grundsätzliche Frage aufgeworfen, warum gerade der Berufsstand der Fahrlehrer in dieser Weise überwacht wird. Zugleich wurde insbesondere von einigen Fahrlehrern, deren pädagogische Unterrichtsqualität sehr positiv beurteilt wurde, angemerkt, dass sie es grundsätzlich für wichtig halten, pädagogische Aspekte der Ausbildungsqualität zu überwachen und bei Qualitätsmängeln entsprechende Hilfestellungen zu geben. Im Sinne des Akzeptanzmanagements ist weiter konsequent darauf hinzuwirken, dass die Möglichkeiten der PQFÜ zur Qualitätsverbesserung der Ausbildung kommuniziert und verbreitet werden.

Durch die Sachverständigen wurden in neun Fällen offene Fragen oder Probleme angesprochen. Diese beziehen sich bis auf einen Fall ausschließlich auf die Frage, wann die Anordnung einer Maßnahme sinnvoll und notwendig ist. Die Detailauswertung in Hinblick auf Maßnahmeempfehlung sollte ausgehend davon nochmals mit den Sachverständigen diskutiert und der Erfahrungsaustausch hierzu fortgesetzt werden.

Zu Schlussfolgerungen für künftige Überwachungen haben sich insgesamt 24 Sachverständige geäußert. Während Schlussfolgerungen im Jahr 2006 in der Regel die Strukturierung des Ablaufs der Überwachung betrafen, bezogen sich Schlussfolgerungen im Jahr 2007 vorrangig auf die Umsetzung sowie das Auftreten als Sachverständiger.

Die Sachverständigen wurden darüber hinaus um eine Einschätzung der Gestaltung der Sachverständigenschulung gebeten sowie zu Wünschen befragt, die einen Erfahrungsaustausch und Fortbildungen betreffen. Die Sachverständigen fühlen sich bis auf eine Ausnahme durch die 12-tägige Sachverständigenschulung gut auf ihre Tätigkeit vorbereitet. Gleichzeitig wünschen sich alle Sachverständigen einen regelmäßigen Erfahrungsaustausch mit anderen Sachverständigen. Den Erfahrungsaustausch sehen die Sachverständigen als wichtige Form, die praktische Umsetzung der PQFÜ zu optimieren und entsprechende Hilfestellungen sowie Anregungen zu erhalten. Fortbildungen wünschen sich etwa 60 Prozent der Sachverständigen. Hier sollten vor allem spezielle Fragen oder Probleme behandelt werden, die sich auf die Ableitung von Maßnahmeempfehlungen beziehen.

3.2.5 Einschätzungen zum PQFÜ-System

Abschließend wurden den überwachten Fahrlehrern und den Sachverständigen einige Fragen zu ihrer grundsätzlichen Meinung bezüglich des PQFÜ-Systems gestellt. Die überwachten Fahrlehrer und die Sachverständigen wurden um ihre Meinung gebeten zu Fragen wie: „Für wie wichtig halten sie die Überwachung der Ausbildungsqualität?“, „Sollten Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität entsprechende Auflagen und Hilfestellungen erhalten?“ oder „Ist das PQFÜ-System ein geeignetes Verfahren, Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität zu erkennen?“. Die entsprechenden Ergebnisse aus den Befragungsrückläufen der Überwachung der theoretischen und der praktischen Ausbildung sind in der Tabelle 28 bzw. in der Tabelle 29 dokumentiert.

Tabelle 28: Einschätzungen zum PQFÜ-System (Befragungsrücklauf der Theorieüberwachung; Angaben in %)

Einschätzung	Befragung Fahrlehrer			Befragung Sachverständige		
	2006	2007	Gesamt	2006	2007	Gesamt
Für wie wichtig halten Sie es, dass sich die Überwachung nicht mehr nur auf formale Aspekte, sondern auch auf die Ausbildungsqualität bezieht?						
Sehr wichtig	56,9	52,6	54,9	69,6	64,9	67,3
Eher wichtig	32,3	42,1	36,9	30,4	33,3	31,9
Eher unwichtig	9,2	3,5	6,6	-	1,8	0,9
Vollkommen unwichtig	1,5	1,8	1,6	-	-	-
Mittelwert	1,55	1,54	1,55	1,30	1,37	1,34
Für wie wichtig halten Sie es, dass Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität identifiziert werden?						
Sehr wichtig	77,8	73,2	76,0	69,6	70,2	69,8
Eher wichtig	15,9	24,4	19,2	30,4	28,1	29,2
Eher unwichtig	6,3	2,4	4,8	-	1,8	0,9
Vollkommen unwichtig	-	-	-	-	-	-
Mittelwert	1,32	1,22	1,27	1,30	1,32	1,31
Für wie wichtig halten Sie es, dass Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität entsprechende Auflagen und Hilfestellungen erhalten?						
Sehr wichtig	77,0	70,7	74,5	70,4	77,2	73,9
Eher wichtig	18,0	17,1	17,6	27,8	22,8	25,2
Eher unwichtig	3,3	7,3	4,9	1,9	-	0,9
Vollkommen unwichtig	1,6	4,9	2,9	-	-	-
Mittelwert	1,32	1,35	1,33	1,31	1,23	1,27
Ist es aus Ihrer Sicht berechtigt, dass Fahrschulen mit guter Ausbildungsqualität eine Verlängerung des Überwachungszeitraumes erhalten?						
Ja	93,8	94,7	94,3	96,3	98,2	97,3
Nein	6,2	5,3	5,7	3,7	1,8	2,7
Ist das PQFÜ-System aus Ihrer Sicht ein geeignetes Verfahren, Qualitätsunterschiede in der Ausbildung aufzudecken und Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität zu erkennen?						
Ja	81,8	81,8	81,8	100	96,4	98,2
Nein	18,2	18,2	18,2	-	3,6	1,8
Ist aus Ihrer Sicht der Aufwand der Überwachung zur Einschätzung der Ausbildungsqualität angemessen?						
Ja	81,3	83,9	82,5	94,4	100	97,3
Nein	18,7	16,1	17,5	5,6	-	2,7

In die tendenziell gleiche Richtung verweisen auch die Befragungsergebnisse der überwachten Fahrlehrer und Sachverständigen zur praktischen Überwachung (s. Tabelle 29).

Tabelle 29: Einschätzungen zum PQFÜ-System (Befragungsrücklauf der Praxisüberwachung; absolute Zahlen)

Einschätzung	Befragung Fahrlehrer N=8	Befragung Sachverständige N=12
Für wie wichtig halten Sie es, dass sich die Überwachung nicht mehr nur auf formale Aspekte, sondern auch auf die Ausbildungsqualität bezieht?		
Sehr wichtig	5	9
Eher wichtig	3	3
Eher unwichtig	-	-
Vollkommen unwichtig	-	-
Mittelwert	1,38	1,25
Für wie wichtig halten Sie es, dass Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität identifiziert werden?		
Sehr wichtig	6	9
Eher wichtig	1	3
Eher unwichtig	-	-
Vollkommen unwichtig	1	-
Mittelwert	1,50	1,25
Für wie wichtig halten Sie es, dass Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität entsprechende Auflagen und Hilfestellungen erhalten?		
Sehr wichtig	6	10
Eher wichtig	1	2
Eher unwichtig	1	-
Vollkommen unwichtig	-	-
Mittelwert	1,38	1,17
Ist es aus Ihrer Sicht berechtigt, dass Fahrschulen mit guter Ausbildungsqualität eine Verlängerung des Überwachungszeitraumes erhalten?		
Ja	8	11
Nein	-	1
Ist das PQFÜ-System aus Ihrer Sicht ein geeignetes Verfahren, Qualitätsunterschiede in der Ausbildung aufzudecken und Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität zu erkennen?		
Ja	6	11
Nein	2	1
Ist aus Ihrer Sicht der Aufwand der Überwachung zur Einschätzung der Ausbildungsqualität angemessen?		
Ja	7	12
Nein	1	0

Die Ergebnisse zeigen, dass die überwachten Fahrlehrer und die Sachverständigen sowohl die Veränderung der Überwachung mit dem Schwerpunkt der Überprüfung der Ausbildungsqualität befürworten als auch das PQFÜ-System als ein geeignetes Instrument zur Identifizierung einer unzureichenden Ausbildungsqualität betrachten. Dieses Resultat war für die Sachverständigen zu erwarten. Sie haben sich dafür entschieden, an der Umsetzung von PQFÜ im Land Brandenburg mitzuwirken. Die Arbeit als Sachverständiger setzt voraus, dass sich der Sachverständige mit der Art der Überwachung und den einzusetzenden Überwachungsinstrumenten identifiziert.

Besonders positiv ist die hohe Akzeptanz bei den Fahrlehrern zu bewerten. Die Fahrlehrerschaft im Land Brandenburg sieht offensichtlich die Einführung der PQFÜ durchaus positiv. Die Verschlankung der Überwachung formaler Aspekte zugunsten der Überprüfung der pädagogischen Ausbildungsqualität wird ausdrücklich begrüßt. Dass im Jahr 2007 hier kein weiterer Zuwachs, sondern eine leicht abfallende Tendenz im Vergleich zu 2006 zu konstatieren ist, liegt möglicherweise daran, dass die Durchführung der PQFÜ im Vergleich zum Vorjahr im Jahr 2007 häufiger (in immerhin 14 Fällen) mit einer Standardüberwachung zu formalen Aspekten kombiniert wurde. Ausgehend davon sollte mit den Erlaubnisbehörden die Verfahrenspraxis nochmals thematisiert werden.

Positiv erwähnt sei an dieser Stelle, dass die Fahrlehrer der Identifizierung einer unzureichenden Ausbildungsqualität im Vergleich zum Vorjahr eine – wenn auch nur geringfügig – höhere Bedeutung zumessen. Letztlich schlägt sich eine Erhöhung der Ausbildungsqualität auch auf die Anerkennung des Berufsstandes nieder. Bei unzureichender Ausbildungsqualität werden Auflagen zur Wahrnehmung qualitätsfördernder Hilfestellungen von den Fahrlehrern mehrheitlich befürwortet.

Bei den Sachverständigen wurden im Jahr 2007 in etwas stärkerem Maße als im Vorjahr Hilfestellungen zur Qualitätsverbesserung als wichtig angesehen. Dies ist vermutlich ein Resultat der Anfang des Jahres erfolgten Auseinandersetzung mit der Handhabung von Maßnahmeempfehlungen.

Sowohl von den Sachverständigen als auch von den Fahrlehrern wird mehrheitlich eine Verlängerung des Überwachungszeitraumes für Fahrschulen mit einer guten Ausbildungsqualität befürwortet und der Aufwand zur Einschätzung der Ausbildungsqualität als angemessen empfunden. Angemerkt sei, dass die Akzeptanz des Überwachungsaufwandes bei den befragten Fahrlehrern im Jahr 2007 weiter auf fast 84 Prozent gestiegen ist.

4 Zusammenfassung

Mit der Fortführung der Begleituntersuchung im Jahr 2007 und der Einbeziehung einer größeren Zahl von Überwachungsfällen konnte die Aussagekraft der Evaluationsergebnisse des Erstberichts für die Überwachung der theoretischen Fahrschulbildung gestärkt werden. Die Analyse beruht nunmehr auf insgesamt 255 Auswertungsbögen zur Überwachung der theoretischen Ausbildung, 237 Kurzberichte zur Formalüberwachung sowie 223 Fragebögen der Sachverständigen und 124 Fragebögen der überwachten Fahrlehrer. Die Ergebnisse des Erstberichts zur Begleituntersuchung im Jahr 2006 werden weitgehend bestätigt. Die Ergebnisse belegen die Richtigkeit der Veränderung der Schwerpunkte der Überwachung hin zur Überprüfung der Qualität der Ausbildung. Die geforderten formalen Standards werden von den überwachten Fahrschulen in der Regel erfüllt, das trifft für die Mindeststandards der pädagogischen Qualität der Ausbildung nur bedingt zu. Obgleich die Einschätzung der Qualitätsdimensionen 2007 im Durchschnitt etwas positiver als im Vorjahr ausgefallen sind, liegen die häufigsten Defizite nach wie vor bei der Strukturierung der

Ausbildungseinheit, der Organisation von Diskussionen und Erfahrungsberichten sowie im Bereich „Lernkontrollen und Festigung“. Ausgehend von der Auswertung der Überwachung der praktischen Ausbildung besteht auch hier vor allem Optimierungsbedarf in Hinblick auf die Strukturierung der Ausbildungseinheit und die Qualität des Methodeneinsatz.

Eine weitere Zielsetzung der Fortführung der Begleituntersuchung bestand darin, die Durchführungspraxis der Überwachungen im Hinblick auf Maßnahmeempfehlungen näher zu beleuchten. Insbesondere ging es um darum, ob die erarbeiteten Orientierungshilfen für Maßnahmeempfehlungen in der Praxis Niederschlag fanden.

Die Analyse verweist zunächst allgemein darauf, dass die Sachverständigen in Hinblick auf Maßnahmeempfehlungen eher zurückhaltend agieren. Maßnahmeempfehlungen von Seiten der Sachverständigen erfolgten fast ausschließlich in unzweifelhaft notwendigen Fällen. Die erarbeiteten Orientierungshilfen trugen zu einer einheitlichen Verfahrensweise bei mehrfacher Unterschreitung der Mindeststandards bei. Die Unterschreitung von mindestens zwei Qualitätsdimensionen in einer Kriteriengruppe hingegen zog vielfach keine Maßnahmeempfehlung nach sich. Zu empfehlen ist daher eine Fortführung des Erfahrungsaustausches auch in Hinblick auf die Erarbeitung von Orientierungshilfen für Maßnahmeempfehlungen im Ergebnis der Überwachung der praktischen Ausbildung.

Die Durchführungspraxis und die Praktikabilität der Überwachungen wurden sowohl von den überwachten Fahrlehrern als auch von den Sachverständigen nach wie vor sehr positiv beurteilt. Die Akzeptanz des erforderlichen Überwachungsaufwandes ist bei den befragten Fahrlehrern weiter gestiegen. Sowohl die überwachten Fahrlehrer als auch die Sachverständigen unterstützen bei Erfüllung der Qualitätskriterien eine Verlängerung der Überwachungsfristen.

Mit dem PQFÜ-System steht aus Sicht der Fahrlehrer und aus Sicht der Sachverständigen ein Überwachungsinventar zur Verfügung, das geeignet ist, Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität zu erkennen und zur Qualitätsoptimierung beizutragen.