



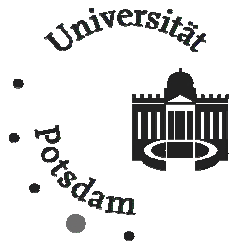
Universität Potsdam

# Das System der „Pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung“ (PQFÜ)

Methodische Konzeption und  
Ergebnisse der Begleituntersuchung

Lars Hoffmann





Universität Potsdam

# Das System der „Pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung“ (PQFÜ)

Methodische Konzeption und  
Ergebnisse der Begleituntersuchung

Lars Hoffmann

## IMPRESSUM

**Titel:** **Das System der „Pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung“ (PQFÜ) – Methodische Konzeption und Ergebnisse der Begleituntersuchung**

**Herausgeber:** Arbeitsstelle für Bildungs- und Sozialisationsforschung

**Autor:** Lars Hoffmann

**Anschrift:** Universität Potsdam  
Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliche Fakultät  
Arbeitsstelle für Bildungs- und Sozialisationsforschung  
August-Bebel-Straße 89  
14482 Potsdam

Das diesem Bericht zugrunde liegende Forschungsprojekt wurde mit Mitteln des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (MIR) gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt beim Autor.

Alle Rechte vorbehalten. Jede Verwertung ohne Zustimmung des Herausgebers verstößt gegen das Urheberrecht und wird gerichtlich verfolgt. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen jeder Art, Übersetzungen, Mikroverfilmung und die Einspeicherung in elektronische Systeme einschließlich Weiterverarbeitung.

Zitiervorschlag: Hoffmann, L. (2008). Das System der „Pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung“ (PQFÜ) - Methodische Konzeption und Ergebnisse der Begleituntersuchung. Potsdam: Universität, Arbeitsstelle für Bildungs- und Sozialisationsforschung.

1. Auflage, 2008

© Universität Potsdam/Arbeitsstelle für Bildungs- und Sozialisationsforschung

## Inhalt

1	Ausgangssituation und Ziel der Begleituntersuchung .....	7
2	Untersuchungsanlage .....	9
2.1	Methoden .....	9
2.1.1	Überblick.....	9
2.1.2	Erfassung der Überwachungsergebnisse.....	9
2.1.3	Schriftliche Befragung der überwachten Fahrlehrer und der überwachenden Sachverständigen .....	12
2.2	Stichprobe .....	14
3	Ergebnisse .....	17
3.1	Ergebnisse aus den Überwachungsunterlagen .....	17
3.1.1	Formalüberwachung (Kurzbericht).....	17
3.1.2	Überwachung der pädagogischen Qualität der theoretischen und praktischen Fahrschulbildung (Beobachtungsinventare) .....	20
3.2	Ergebnisse der Befragung der Fahrlehrer und Sachverständigen .....	28
3.2.1	Überblick.....	28
3.2.2	Allgemeine Aspekte der Überwachung .....	28
3.2.3	Der Kurzbericht zur Formalüberwachung .....	31
3.2.4	Die Beobachtungsinventare zur Einschätzung der Ausbildungsqualität .....	32
3.2.5	Gesamteinschätzung der Überwachung .....	37
3.2.6	Einschätzungen zum PQFÜ-System .....	40
4	Zusammenfassung.....	46
5	Ergebnisse der Validierungsstudie.....	50
6	Empfehlungen zur Weiterentwicklung des PQFÜ-Systems .....	53
	Literatur .....	56
	Anlagen.....	57



# 1 Ausgangssituation und Ziel der Begleituntersuchung

Die Überwachung der Fahrlehrer<sup>1</sup> und Fahrschulen soll sich gemäß § 33 FahrIG nicht nur auf eine Formalüberwachung von Ausstattungsstandards und Aufzeichnungspflichten beschränken. 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 umfassen soll. Davon ausgehend wurde im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (MIR) das System der „Pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung“ (PQFÜ) entwickelt, in dem Elemente der Formalüberwachung mit einer umfassenden Qualitätskontrolle der Ausbildung verbunden sind.

Für die wissenschaftliche Begründung und die Anwendung des Systems der PQFÜ (im Folgenden „PQFÜ-System“) wurde ein Manual mit Arbeitshilfen erarbeitet (Sturzbecher, Hrsg., 2004). In diesem Manual finden sich Checklisten, die den Regelablauf der Formalüberwachung aufzeigen und ein Schema für typisierte Beanstandungen enthalten, sowie Beobachtungsinventare für die theoretische und praktische Fahrschulausbildung. Diese Beobachtungsinventare und die mit ihnen verbundenen Bewertungsstandards können als einheitliche „Messlatte“ für die Qualitätskontrolle der Ausbildung genutzt werden.

Im Land Brandenburg wurde das PQFÜ-System am 15. März 2005 mittels Runderlass in Kraft gesetzt. Das Ziel der PQFÜ besteht darin, eine ordnungsgemäße Fahrschulausbildung mit einer inhaltlichen und didaktischen Mindestqualität des theoretischen Unterrichts und der praktischen Fahrausbildung sicherzustellen sowie formale Rechtsverstöße aufzudecken. Die Durchführung der PQFÜ wird durch Sachverständige geleistet, die eine 12-tägige Ausbildung zur Anwendung des PQFÜ-Methodeninventars erfolgreich abschließen und darüber hinaus folgende Voraussetzungen erfüllen müssen:

- (1) sie müssen eine Fahrerlaubnis der Klassen A und BE besitzen,
- (2) sie müssen drei Jahre lang hauptberuflich die theoretische und praktische Ausbildung von Fahrschülern durchgeführt haben,
- (3) sie müssen ihre Eignung mittels eines aktuellen Auszugs aus dem Verkehrszentralregister und dem Bundeszentralregister nachweisen,
- (4) es dürfen keine rechtskräftig oder bestandskräftig festgestellten Verfahren wegen Verstoßes gegen straßenverkehrsrechtliche oder fahrlehrerrechtliche Vorschriften oder darauf beruhende Rechtsvorschriften vorliegen und
- (5) sie müssen eine schriftliche Erklärung abgeben, dass keine Verfahren wegen Verstoßes gegen straßenverkehrsrechtliche oder fahrlehrerrechtliche Vorschriften oder darauf beruhende Rechtsvorschriften anhängig sind.

Mit der Einführung des PQFÜ-Systems wurde vom brandenburgischen Verkehrsministerium eine Begleituntersuchung in Auftrag gegeben, die an der Universität Potsdam durchgeführt wurde. Im Rahmen der Begleituntersuchung wurden drei Ziele verfolgt:

---

<sup>1</sup> Aus Lesbarkeitsgründen gilt bei allen personenbezogenen Bezeichnungen die gewählte Form für beide Geschlechter.

- Im Interesse der Verfahrensoptimierung sollten Erfahrungen aus der Durchführungspraxis der PQFÜ beschrieben und Einschätzungen zur Praktikabilität des Verfahrens vorgenommen werden.
- Zur Überprüfung der Verfahrenswirksamkeit sollte 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.

Die Durchführung und der Ablauf der Begleituntersuchung wurden durch die regionalen und methodisch-organisatorischen Besonderheiten bei der PQFÜ-Durchführung in Brandenburg geprägt:

- (1) Die PQFÜ wird in den 14 Landkreisen und vier 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. Vier Straßenverkehrsbehörden haben dagegen eigene Sachverständige ausbilden lassen und nehmen die Überwachung in ihrem Zuständigkeitsbereich selbständig vor.
- (2) Die Durchführungsempfehlungen für die PQFÜ sehen vor, in der jeweiligen Fahrschule zunächst eine Überwachung des Theorieunterrichts durchzuführen, die innerhalb von zwei Jahren durch eine Überwachung der praktischen Ausbildung ergänzt werden soll. Aufgrund dieser Empfehlung wurden im Jahr 2006 nur sehr wenige Überwachungen der praktischen Ausbildung durchgeführt, weshalb sich die methodenkritische Analyse der PQFÜ im ersten Jahr der Begleituntersuchung auf die theoretische Ausbildung beschränkte. Am Ende des Jahres 2007 konnte zwar dann auch ein erstes Bild der Qualität der praktischen Ausbildung aufgezeigt werden; dieses Bild bezog sich aber lediglich auf 25 durchgeführte Überwachungen und bedurfte für eine Validierung einer größeren Fallzahl. Deswegen wurde die Begleituntersuchung im Jahr 2008 fortgeführt, wobei sie sich nun ausschließlich auf die praktische Fahrausbildung erstreckte.

Der hier vorliegende Gesamtbericht zur Begleituntersuchung wurde Ende des Jahres 2008 erstellt und beinhaltet nachfolgend die Beschreibung der methodischen Konzeption der Begleituntersuchung, eine vergleichende Darstellung der Evaluationsergebnisse für die Überwachung der theoretischen und praktischen Fahrschulausbildung (Überwachung des Theorieunterrichts im Zeitraum von 2006 bis 2007, Überwachung der praktischen Fahrausbildung im Zeitraum von 2006 bis 2008), eine zusammenfassende Bilanz zum PQFÜ-System unter Berücksichtigung einer ergänzenden Validierungsstudie (Mörl, Kasper & Sturzbecher, 2008) und darauf aufbauend Empfehlungen für die Weiterentwicklung der PQFÜ im Bereich der theoretischen und praktischen Ausbildung.



## 2 Untersuchungsanlage

### 2.1 Methoden

#### 2.1.1 Überblick

Das methodische Vorgehen war bei der PQFÜ-Begleituntersuchung darauf gerichtet, einerseits die Qualität der Fahrschulausbildung in Brandenburg aus Sicht der Sachverständigen zu beschreiben und andererseits die subjektive Sicht der überwachten Fahrlehrer und der überwachenden Sachverständigen zur Qualität der PQFÜ abzubilden. Für die Beschreibung der Qualität der Fahrschulausbildung wurden die Auswertungsprotokolle (Kurzbericht zur Formalüberwachung und Auswertungsbogen zu den Beobachtungsinventaren) der durchgeführten Überwachungen analysiert, also die Überwachungsergebnisse erfasst. Zur Erhebung der Sicht der Fahrlehrer und der Sachverständigen wurden diese schriftlich zu ihren Erfahrungen mit der durchgeführten Überwachung und zu ihrer Meinung bezüglich des PQFÜ-Systems befragt.

#### 2.1.2 Erfassung der Überwachungsergebnisse

Bei der PQFÜ kommen evaluierte bzw. empirisch validierte Erhebungsinstrumente zum Einsatz. Dabei handelt es sich einerseits um Kurzberichte zur Formalüberwachung, die als Checklisten konzipiert sind (s. o.). Mit diesen Checklisten können in effektiver Weise formale Gesichtspunkte der Überwachung kontrolliert werden. Andererseits werden durch die geschulten Sachverständigen zwei Beobachtungsinventare zur Einschätzung der pädagogischen Ausbildungsqualität eingesetzt.

Das Kernstück der beiden Beobachtungsinventare bildet eine Reihe von Qualitätskriterien. Bei der Überwachung des Theorieunterrichts handelt es sich dabei um 13 Kriterien, die sich den beiden Bereichen „Allgemeine Lehrkompetenz“ und „Kompetenz zur Gestaltung von Unterrichtsformen“ zuordnen lassen (Sturzbecher, Hrsg., 2004). Der Bereich „Allgemeine Lehrkompetenz“ umfasst neun Kriterien zur Beurteilung des grundlegenden didaktischen Kompetenzprofils eines Fahrlehrers. Gleichzeitig beziehen sich diese Kriterien auf relativ allgemeine Aspekte der pädagogischen Unterrichtsqualität, die im o. g. Manual wie folgt beschrieben wurden:

- (1) „Strukturierung der Unterrichtseinheit“: Die Strukturierung und Sequenzierung von Unterrichtseinheiten stellt ein wichtiges Merkmal der Unterrichtsqualität dar. Als Orientierungshilfe für den Fahrschüler sollte der Fahrlehrer deshalb zu Beginn der Unterrichtsstunde einen Überblick über die Inhalte und Ziele des zu bearbeitenden Stoffs geben; ihn also gliedern bzw. strukturieren. Diese Struktur muss sich als „Roter Faden“ durch die gesamte Unterrichtsstunde ziehen. Am Ende der Unterrichtsstunde sollten die Ergebnisse zusammengefasst und bewertet werden. Auch sollte der Fahrlehrer Hinweise auf die Inhalte der nächsten Unterrichtsstunde geben.
- (2) „Motivierung der Fahrschüler und Praxisbezug“: Der Fahrlehrer muss das Interesse der Fahrschüler für die Unterrichtsinhalte wecken. Dazu sollte er praxisnahe Beispiele verwenden. Durch die Verbindung von theoretischem und fahrpraktischem Unterricht wird zudem die Relevanz des Unterrichtsstoffs für das praktische Fahren im Realverkehr und für die Verkehrssicherheit glaubhaft gemacht. Eine Voraussetzung zur Motivierung der Fahrschüler ist der gute soziale Kontakt zwischen Fahrlehrer und Fahrschülern. Der Fahrlehrer sollte sich deswegen gegenüber seinen Fahrschülern freundlich und aufgeschlossen zeigen.
- (3) „Fachliche Vermittlung der Unterrichtsinhalte“: Der Fahrlehrer sollte fachlich sicher und kompetent auftreten. Dazu muss er den zu vermittelnden Unterrichtsstoff nicht

nur beherrschen, sondern ihn auch abwechslungsreich und lebendig darbieten. Dabei ist das didaktische Prinzip „vom Leichten zum Schweren“ zu berücksichtigen.

- (4) „Binnendifferenzierung“: Hierunter wird ein didaktisches Vorgehen des Fahrlehrers verstanden, das auf interindividuelle Unterschiede der Fahrschüler wie verschiedene Interessen und ein unterschiedliches Wissensniveau eingeht. Der Fahrlehrer sollte auch die unterschiedlichen Lernstile seiner Fahrschüler in Rechnung stellen und ihre individuellen Stärken bei der Unterrichtsgestaltung nutzen.
- (5) „Angemessenes Reagieren auf Beiträge der Fahrschüler“: Beiträge von Fahrschülern sollten vom Fahrlehrer ernst genommen und mit Interesse registriert werden. Jeder Beitrag muss positiv und konstruktiv sowie natürlich mit Bezug zur Lernsituation bewertet werden. Nötige inhaltliche Verbesserungen oder Korrekturen von Fahrschülerbeiträgen sind vom Fahrlehrer sensibel vorzutragen und dienen der Erweiterung und Festigung des Lernstoffs.
- (6) „Tempo der Vermittlung der Unterrichtsinhalte“: Das Unterrichtstempo darf nicht zu einer Unter- oder Überforderung der Fahrschüler führen, daher müssen Unterrichtsinhalte und die Zeitplanung der Vermittlung aufeinander abgestimmt sein. Das Erfassen einer Präsentation des Fahrlehrers durch die Fahrschüler setzt beim Fahrlehrer eine deutliche und klar strukturierte Sprechweise voraus. Sprechgeschwindigkeit, Betonung und Artikulation müssen an die Fahrschüler angepasst sein.
- (7) „Festigung“: Das Wiederholen des Lehrstoffs gehört zu den elementaren kognitiven Lernstrategien und begünstigt das Behalten der Lerninhalte. Daher sollte der Fahrlehrer wichtige Unterrichtsinhalte betonen und häufiger wiederholen. Darüber hinaus sollte der Fahrlehrer den Fahrschülern Hinweise geben, wie sie sich außerhalb des Unterrichts auf die theoretische Fahrerlaubnisprüfung vorbereiten können.
- (8) „Visualisierung der Unterrichtsinhalte durch Medien“: Die eingesetzten Medien sollten klar strukturiert und übersichtlich gestaltet sein. Ein Medieneinsatz, der im Widerspruch zu den behandelten Unterrichtsinhalten steht oder von ihnen ablenkt, ist zu vermeiden.
- (9) „Diskursive Unterrichtsgestaltung durch Medien“: Die durch Medien vermittelten zentralen Unterrichtselemente sollten systematisch aus verschiedenen Perspektiven vorgestellt und diskutiert werden. Dazu muss der Fahrlehrer die Medien bewusst und zielgerichtet einsetzen, um unterschiedliche Meinungen und Einschätzungen bei den Fahrschülern zu provozieren und Diskussionen in Gang zu setzen.

Auf der Grundlage dieser allgemeinen didaktischen Kompetenzen sowie seines fachlichen Wissens und Könnens gestaltet der Fahrlehrer seinen Theorieunterricht. Dabei kommen verschiedene Unterrichtsformen zum Einsatz. Obwohl es eine Fülle von Gestaltungsvarianten für den Unterricht gibt, haben einige von ihnen hinsichtlich ihrer Einsatzhäufigkeit in der Fahrschule und ihrer Bedeutung für den Ausbildungserfolg einen besonderen Stellenwert. Dazu gehören Lehrvorträge, Erfahrungsberichte und Diskussionen sowie Lernkontrollen (Sturzbecher et al., 2004). Deshalb ist für eine hohe Ausbildungsqualität in der Fahrschule auch eine hohe Kompetenz des Fahrlehrers zur didaktischen Gestaltung dieser Unterrichtsformen zu fordern. Dieser Anforderung wurde im Beobachtungssystem mit dem Bereich „Kompetenz zur Gestaltung von Unterrichtsformen“ Rechnung getragen, der sich wie folgt zusammensetzt:

- (1) „Qualität der Lehrvorträge“: Lehrvorträge müssen thematisch klar gegliedert sein. Anspruchsvolle Vorträge sollten durch Beispiele, Bilder, Videos oder Erlebnisberichte aufgelockert sein. Das Ausdrucksverhalten des Referenten sollte in Hinblick auf Intonation, Mimik und Gestik lebendig erscheinen. Der Fahrlehrer fasst an ge-

eigneten Stellen wie am Ende thematischer Einheiten die wichtigsten inhaltlichen Elemente zusammen. Während des Vortrags achtet der Fahrlehrer darauf, ob die Fahrschüler zuhören; der Geräuschpegel sollte niedrig sein.

- (2) „Organisation von Erfahrungsberichten“: Der Unterrichtsaufbau lässt genügend Raum für Erfahrungsberichte, und der Fahrlehrer sollte die Fahrschüler im Unterrichtsverlauf ausdrücklich dazu anregen, über eigene Erfahrungen zu berichten. Diese Erfahrungsberichte sind vom Fahrlehrer dann im weiteren Unterrichtsverlauf zu nutzen, was eine hohe fachliche und didaktische Kompetenz erfordert.
- (3) „Organisation von Diskussionen“: Im Theorieunterricht muss der Fahrlehrer ausreichend Raum für Diskussionen vorsehen und die Fahrschüler ausdrücklich zur Meinungsdarstellung auffordern. Dabei moderiert der Fahrlehrer die Diskussion zwischen den Fahrschülern zielgerichtet und themenorientiert. Der Fahrlehrer bindet darüber hinaus die Diskussionsbeiträge und Diskussionsergebnisse sinnvoll in den Unterricht ein.
- (4) „Durchführung von Lernkontrollen“: Der Fahrlehrer führt mündliche oder schriftliche Lernkontrollen durch und wertet diese anschließend aus. Die Lernkontrollen werden immer angekündigt, und auch die zu kontrollierenden Themen werden im Voraus angegeben, um den Fahrschülern eine entsprechende Vorbereitung zu ermöglichen.

Bei der Überwachung der praktischen Fahrausbildung werden sieben Kriterien erfasst. Alle diese Kriterien beschreiben verhaltensorientiert Merkmale der Lehrkompetenz eines Fahrlehrers und dienen gleichzeitig zur Beurteilung der pädagogisch-didaktischen Qualität der praktischen Fahrausbildung:

- (1) „Strukturierung der Ausbildungseinheit“: Wie schon beim Theorieunterricht stellt die Strukturierung von Unterrichtseinheiten auch bei der praktischen Fahrausbildung ein wichtiges Merkmal für die Unterrichtsqualität dar. Als Orientierungshilfe für den Fahrschüler sollte der Fahrlehrer deshalb zu Beginn der Fahrstunde die Ziele und Inhalte der Ausbildungseinheit klar formulieren und diese im Zusammenhang mit dem bisherigen Ausbildungsablauf erläutern. Am Ende der Fahrstunde sollte der Fahrlehrer mit dem Fahrschüler ein Auswertungsgespräch führen, indem er die wesentlichen Aspekte noch einmal zusammenfasst. Auch sollte der Fahrlehrer Hinweise auf die Inhalte der nächsten Ausbildungseinheit geben.
- (2) „Orientierung am Ausbildungsstand des Fahrschülers“: Der Fahrlehrer sollte in der Fahrstunde einen dem Fahrschüler angemessenen Umfang und Schwierigkeitsgrad der Ausbildungsziele und -inhalte wählen und gleichzeitig darauf achten, dass auch die Schulungsstrecke und die Plätze zur Durchführung besonderer Fahraufgaben dem Ausbildungsstand des Fahrschülers entsprechen.
- (3) „Qualität des Methodeneinsatzes“: Der Fahrlehrer gibt nicht nur verbale Erklärungen, sondern demonstriert auch das zu erlernende Verhalten. Dabei verwendet er Modelle, Schemata oder Skizzen und kommentiert das Fahrverhalten des Fahrschülers. Gleichzeitig leitet der Fahrlehrer den Fahrschüler zum richtigen Verhalten an; er gibt ihm Lernhinweise und nutzt das Kommentieren des Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer dazu, richtiges Fahrverhalten zu erläutern. Für den Lernerfolg ist zudem von Bedeutung, dass der Fahrlehrer seinen Fahrschüler zu Selbsteinschätzungen anregt und ihn somit aktiv am Geschehen in der Ausbildungseinheit beteiligt.
- (4) „Qualität verbaler Anweisungen“: Der Fahrlehrer gibt knappe und eindeutige verbale Anweisungen. Die Anweisungen werden dabei so rechtzeitig gegeben, dass der

noch wenig geübte Fahrschüler über ausreichend Zeit verfügt, um auf die jeweilige Anweisung angemessen zu reagieren. Schließlich verwendet der Fahrlehrer ein Kommunikationsniveau, das sich am Fahrschüler orientiert und hinsichtlich der Art der Ansprache, des Sprechtempos, der Lautstärke und der Verwendung von Fachtermini angemessen ist.

- (5) „Fachliche Korrektheit der Ausbildungsinhalte und Orientierung am Ausbildungscurriculum“: Der Fahrlehrer sollte fachlich kompetent auftreten und den zu vermittelnden Unterrichtsstoffs beherrschen. Als wichtig für die Ausbildungspraxis ist zudem anzusehen, dass der Fahrlehrer Zusammenhänge zum Theorieunterricht, zum bereits vermittelten Wissen und zur Fahrphysik herstellt.
- (6) „Schaffung einer guten Ausbildungsatmosphäre“: Der Fahrlehrer sollte einen am Fahrschüler orientierten Verhaltensstil zeigen, der durch Freundlichkeit, Geduld, Dialogbereitschaft und Partnerschaftlichkeit geprägt ist. Es kommt zudem darauf an, dass der Fahrlehrer die spezifischen Kompetenzen des Fahrschülers hervorhebt und bestärkt sowie Misserfolge respektvoll bewertet. Außerdem muss der Fahrlehrer erkennen, welche Situationen bei seinem Fahrschüler Angst auslösen. Es ist die Aufgabe des Fahrlehrers, den Fahrschüler so zu beruhigen, dass er in die Lage versetzt wird, die entsprechenden Situationen erfolgreich zu meistern.
- (7) „Angemessenes Reagieren auf Fahrfehler“: Der Fahrlehrer muss auf Handlungsfehler des Fahrschülers angemessen reagieren, d. h. er muss rechtzeitig eingreifen, und seine Mimik und Gestik sowie die verbalen Äußerungen zum Fahrfehler (inklusive Fahreingriffe und deren Kommentierung) müssen der Schwere und der Art des Handlungsfehlers entsprechend gestaltet werden. Die Reaktion des Fahrlehrers muss dem Fahrschüler in jedem Fall dabei helfen, seinen Handlungsfehler zu erkennen, zu analysieren und künftig zu vermeiden. Dabei verwendet der Fahrlehrer das Prinzip der „dosierten Hilfe“: Er gibt (nur) soviel Hilfestellung, wie der Fahrschüler (unbedingt) benötigt.

Bei der PQFÜ beurteilen die Sachverständigen anhand der genannten Kriterien die pädagogische Qualität der Fahrschul Ausbildung und geben abschließend eine Empfehlung ab, inwieweit Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung der Ausbildung durch die Behörden angeordnet werden sollten. Die von den Sachverständigen erstellten Auswertungsprotokolle wurden der Universität Potsdam von der IVS gGmbH bzw. von den Erlaubnisbehörden, die PQFÜ in Eigenregie durchführen, in anonymisierter Form für die Erfassung der Ausbildungsqualität zur Verfügung gestellt. Alle Variablen, die aus den Überwachungsinstrumenten resultieren und in die Begleituntersuchung zur PQFÜ der theoretischen und praktischen Ausbildung einbezogen wurden, finden sich in den Anlagen 1, 2, 3 und 4 des vorliegenden Berichts im Überblick.

### **2.1.3 Schriftliche Befragung der überwachten Fahrlehrer und der überwachenden Sachverständigen**

Die schriftliche Befragung der überwachten Fahrlehrer und der überwachenden Sachverständigen erfolgte jeweils nach der Durchführung einer Überwachung mittels PQFÜ. Für diesen Zweck wurde von der Universität Potsdam je ein Fragebogen für den überwachten Fahrlehrer und für den überwachenden Sachverständigen entwickelt. Diese Fragebogen folgen in ihrem Aufbau und bezüglich der thematisierten Inhalte dem Ablauf der PQFÜ. Deswegen werden nachfolgend die notwendigen Hintergrundinformationen zur Durchführung der PQFÜ der Vorstellung der Fragebogen vorangestellt.

Die pädagogisch qualifizierte Fahrschulüberwachung besteht in der Regel aus einem Vorgespräch (1), aus der Beobachtung der Ausbildungseinheit mittels der bereits vorgestellten Beobachtungsinventare zur Einschätzung der pädagogischen Ausbildungsqualität (2) und aus einem abschließenden Auswertungsgespräch (3). Beim Vorgespräch soll sich der Sachverständige dem Fahrschulinhaber bzw. dem zu überwachenden Fahrlehrer vorstellen; weiterhin soll er sich über die bevorstehende Ausbildungseinheit informieren und den genauen Ablauf der Überwachungsprozedur erläutern. Dazu gehört auch, gegebenenfalls Ängste und Vorbehalte des Fahrlehrers im Zusammenhang mit der bevorstehenden Kontrolle abzubauen. Darüber hinaus soll der Sachverständige Einblick in die Unterrichtsvorbereitung und die Aufzeichnungen des Fahrlehrers nehmen. In der Regel sollte sich der Sachverständige bis zum Beginn der zu beobachtenden Unterrichtseinheit auch einen allgemeinen Eindruck von der Fahrschule verschaffen. Die im Zusammenhang mit der pädagogischen Qualitätskontrolle des Fahrschulunterrichts durchzuführende verkürzte bzw. stichprobenartige Formalüberwachung mittels Kurzbericht sollte allerdings erst durchgeführt werden, nachdem die Unterrichtsbeobachtung beendet und ausgewertet worden ist.

Die Unterrichtsbeobachtung selbst sollte sich bei der Überwachung des Theorieunterrichts in der Regel über eine Doppelstunde (ca. 90 Minuten) erstrecken; für die Beobachtung der praktischen Ausbildung sind 45 Minuten vorgesehen. Vor Beginn der Beobachtung muss der Sachverständige seinen Auswertungsbogen auf Vollständigkeit prüfen und gegebenenfalls kurz den Inhalt des Vorgesprächs im vorgesehenen Bemerkungsteil protokollieren. Im Anschluss beginnt der Sachverständige mit der Unterrichtsbeobachtung und wertet nach der Unterrichtsbeobachtung die beobachteten Indikatoren bezüglich jedes Qualitätskriteriums anhand der Protokollteile im Auswertungsbogen aus.

Nach Abschluss der Beobachtung führt der Sachverständige mit dem Fahrlehrer ein Auswertungsgespräch. Dieses Auswertungsgespräch darf nicht in Anwesenheit der Fahrschüler stattfinden. Im Rahmen dieses Gesprächs stellt der Sachverständige dem Fahrlehrer hinsichtlich aller Qualitätskriterien die Ergebnisse seiner Beobachtung vor. Diese Gelegenheit sollte der Sachverständige auch nutzen, um unklare Sachverhalte bei der Unterrichtsbeobachtung mit dem Fahrlehrer zu klären. Bei festgestellten Mängeln gibt der Sachverständige konstruktive Erläuterungen und verdeutlicht dem Fahrlehrer, welche Konsequenzen die festgestellten Mängel für den Lernerfolg der Fahrschüler haben können. Die fahrlehrerrechtliche Würdigung festgestellter Qualitätsdefizite ist jedoch nicht Gegenstand des Auswertungsgesprächs, sondern erfolgt grundsätzlich und ausschließlich nur durch die Behörde. Im Auswertungsgespräch sollte der Sachverständige gegebenenfalls auch auf gegensätzliche Auffassungen des überwachten Fahrlehrers eingehen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass Meinungsverschiedenheiten ausführlich zu diskutieren oder gar Einvernehmen herzustellen ist. Im Regelfall sollten das Vorgespräch wie auch das Auswertungsgespräch jeweils 30 Minuten nicht überschreiten.

Wie bereits erwähnt, orientieren sich der Aufbau und der Inhalt der Fragebogen für den überwachten Fahrlehrer und für den überwachenden Sachverständigen an dem gerade vorgestellten Ablauf und Inhalt der PQFÜ. So wurden bei der Befragung der Fahrlehrer und der Sachverständigen zunächst Daten zu allgemeinen Aspekten der Überwachung (z.B. Dauer der überwachten Ausbildungseinheit, Dauer des Vorgesprächs, Dauer des Auswertungsgesprächs, Dauer der gesamten Überwachung, Informiertheit des Fahrlehrers über das System der PQFÜ), Daten zum Einsatz des Kurzberichts zur Formalüberwachung (z.B. Bearbeitungszeit, Praktikabilität) und Daten zum Einsatz des Beobachtungsinventars für die theoretische und praktische Ausbildung (z.B. Atmosphäre wäh-

rend des Vorgesprächs, Anspannung des Fahrlehrers während der Ausbildungseinheit, Atmosphäre während des Auswertungsgesprächs) erfasst. Darüber hinaus sollte eine Gesamteinschätzung der durchgeführten Überwachung vorgenommen werden. Gleichzeitig wurde die Befragung genutzt, um die persönliche Meinung der überwachten Fahrlehrer und der überwachenden Sachverständigen zu verschiedenen 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 bzw. Qualitätsmängeln in Fahrschulen.

Sowohl der Fahrlehrerfragebogen als auch der Sachverständigenfragebogen wurden mit der Beauftragung des Sachverständigen durch die IVS gGmbH bzw. die Erlaubnisbehörde an den Sachverständigen übergeben. Der Sachverständige wurde dann zum einen darum gebeten, nach der durchgeführten Überwachung den Sachverständigenfragebogen auszufüllen und in dem beigefügten Rückumschlag in anonymisierter Form direkt an die Universität Potsdam zurückzusenden. Zum anderen sollte der Sachverständige nach der durchgeführten Überwachung den Fahrlehrerfragebogen zusammen mit einem Anschreiben der Universität Potsdam an den Fahrlehrer weiterleiten. Somit konnte auch der Fahrlehrer nach der durchgeführten Überwachung den Fragebogen ausfüllen und in dem beigefügten Rückumschlag in anonymisierter Form direkt an die Universität Potsdam zurücksenden. Alle Befragungsinventare finden sich in den Anlagen 5, 6, 7 und 8 des vorliegenden Berichts.

### 2.2 Stichprobe

Für den vorliegenden Gesamtbericht wurden alle Erhebungsunterlagen der Überwachung der theoretischen und praktischen Fahrschulbildung berücksichtigt, die zwischen dem 15. März 2006 und dem 30. November 2008 bei der Universität Potsdam eingegangen sind. Die Anzahl der statistisch erfassten Überwachungen und die Fallzahlen zu den einzelnen Evaluationsinstrumenten sind differenziert nach Jahren in der Tabelle 1 dokumentiert. Dabei ist zu berücksichtigen, dass 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 und im Jahr 2008 über 11 Monate erstreckte (01. Januar bis 30. November).

Betrachtet man die insgesamt durchgeführten Überwachungen, so sind von den 372 statistisch erfassten Überwachungen 357 Auswertungsbogen in die Evaluation eingegangen. Das entspricht einer Quote von 96,0 Prozent, wobei angemerkt sei, dass die Auswertungsbogen von allen statistisch erfassten Überwachungen der praktischen Fahrschulbildung in die Begleituntersuchung eingegangen sind. Die Unterschiede zwischen der Anzahl der Kurzberichte zur Formalüberwachung und der Anzahl der Auswertungsbogen zur Beobachtung der theoretischen und praktischen Ausbildung sind darauf zurückzuführen, dass die Beobachtung der theoretischen und praktischen Fahrschulbildung zuweilen mit einer vollständigen Formalüberwachung kombiniert wurde, so dass der Einsatz des Kurzberichts zur Formalüberwachung entfiel.

Überwacht wurde bei der praktischen Fahrausbildung mehrheitlich ( $N = 64$ ) die Ausbildung der Fahrschulklasse B; die Ausbildung der Klassen A und BE wurde nur in drei bzw. in vier Fällen überwacht. Dabei hatten die Fahrschüler zum Zeitpunkt der Überwachung in der Regel mehr als 10 Fahrstunden absolviert. Bei insgesamt 67 Fällen der Überwachung der praktischen Fahrausbildung lagen Angaben über die Ausbildungsstu-

fe<sup>2</sup> vor: Demnach bezogen sich 16 Fahrschulüberwachungen auf die Grundstufe, 20 auf die Aufbaustufe und 31 auf die Leistungsstufe.

**Tab. 1: Statistisch erfasste Überwachungen und Fallzahlen zu den Evaluationsinstrumenten der Überwachung der theoretischen und praktischen Fahrschul-ausbildung aus den Jahren 2006, 2007 und 2008**

	Erhebungszeitraum			Fallzahlen insgesamt
	15.03.2006 bis 31.12.2006	01.01.2007 bis 31.12.2007	01.01.2008 bis 30.11.2008	
Statistisch erfasste Überwachungen	124	171	77	372
davon: Theorieunterricht	111	159	0	270
davon: Praktische Ausbildung	13	12	77	102
Auswertungsbogen zum Beobachtungs-inventar für den Theorieunterricht	103	152	0	255
Kurzbericht zur Formalüberwachung (Theorieunterricht)	99	138	0	237
Fragebogen für den überwachten Fahr-lehrer (Theorieunterricht)	67	57	0	124
Fragebogen für den Sachverständigen (Theorieunterricht)	97	126	0	223
Auswertungsbogen zum Beobachtungs-inventar für die praktische Ausbildung	13	12	77	102
Kurzbericht zur Formalüberwachung (Praktische Ausbildung)	10	10	57	77
Fragebogen für den überwachten Fahr-lehrer (Praktische Ausbildung)	6	2	35	43
Fragebogen für den Sachverständigen (Praktische Ausbildung)	12	10	59	81

Von den insgesamt 357 Überwachungsfällen, die in die Begleituntersuchung eingegangen sind, liegen 304 Fragebogen (Rücklaufquote: 85,2 Prozent) mit Einschätzungen der Sachverständigen und 167 Fragebogen (Rücklaufquote: 46,8 Prozent) mit Einschätzungen der überwachten Fahrlehrer vor. Die hohe Rücklaufquote der Fragebogen von den Sachverständigen im Jahr 2006 (93,4 Prozent) verringerte sich im Jahr 2007 auf 83,0 Prozent und im Jahr 2008 auf 76,6 Prozent. Während die Rücklaufquote bei den Fragebogen von den überwachten Fahrlehrern im Jahr 2006 mit 62,9 Prozent ebenfalls sehr hoch lag, fiel sie im Jahr 2007 mit 36,0 Prozent bzw. im Jahr 2008 mit 45,5 Prozent zwar geringer aus, lag aber immer noch deutlich über der bei schriftlichen Befragungen

<sup>2</sup> Gemäß § 5 der Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusbO) ist die praktische Fahrausbildung auf den Theorieunterricht zu beziehen und inhaltlich mit diesem zu verzahnen. Darüber hinaus ist sie systematisch aufzubauen, und der Fahrlehrer hat den jeweiligen Ausbildungsstand durch Aufzeichnungen zu dokumentieren. Der „Curriculare Leitfaden für die praktische Ausbildung Pkw“ der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. (Lamszus, 2000) folgt mit seiner Stufensystematik den angeführten Anforderungen der FahrschAusbO und dient den Fahrlehrern als Orientierungshilfe für die von ihnen zu erbringenden Aufzeichnungspflichten. Dabei werden in Abhängigkeit vom spezifischen Anforderungsprofil an den Fahrschüler fünf Ausbildungsstufen unterschieden: die Grundstufe, die Aufbaustufe, die Leistungsstufe, die Stufe der Sonderfahrten sowie die Reife- und Teststufe. Die Anforderungsprofile der Aufbaustufe und der Leistungsstufe entsprechen dabei den Anforderungen an die zu beobachtende Fahrstunde, wie sie in der Durchführungsempfehlung für die PQFÜ (Sturzbecher, 2004) festgelegt sind: Die Sachverständigen sollen eine Ausbildungseinheit beurteilen, die sowohl eine Fahrt im Realverkehr als auch eine (erstmalige) Übung der Grundfahraufgaben beinhaltet und nicht unmittelbar vor dem Ablegen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung liegt.

mit postalischem Rücklauf in der Regel zu erwartenden geringen Rücklaufquoten von ca. 20 Prozent (Diekmann, 1995).

Auf eine mögliche Optimierung der Ausschöpfungsquote durch eine „Nachfassaktion“ im Rahmen der Begleituntersuchung wurde aufgrund des damit verbundenen hohen Mehraufwands verzichtet.

In dem folgenden Kapitel werden zum einen die Qualitätseinschätzungen anhand der Überwachungsunterlagen und zum anderen die Ergebnisse aus der Befragung der überwachten Fahrlehrer und der überwachenden Sachverständigen dargestellt. Dabei werden die Ergebnisse der durchgeführten Überwachungen der praktischen Ausbildung für die Jahre 2006, 2007 und 2008 zusammenfassend dargelegt, da in den Jahren 2006 und 2007 insgesamt nur 25 Überwachungen der praktischen Ausbildung durchgeführt wurden und eine separate Auswertung angesichts dieser geringen Fallzahlen nicht sinnvoll erscheint.



### 3 Ergebnisse

#### 3.1 Ergebnisse aus den Überwachungsunterlagen

##### 3.1.1 Formalüberwachung (Kurzbericht)

Auch wenn bei der PQFÜ die Überwachung der pädagogischen Ausbildungsqualität im Vordergrund steht, muss gleichzeitig die Einhaltung der formalen Richtlinien stichpunktartig kontrolliert werden. Dies erfolgt anhand des Kurzberichts zur Formalüberwachung. Die Ergebnisse der Auswertung der Kurzberichte zur Formalüberwachung im Rahmen des Theorieunterrichts im Zeitraum von 2006 bis 2007 sind der Tabelle 2 zu entnehmen.

**Tab. 2:** Angaben zur Formalüberwachung im Rahmen des Theorieunterrichts (Angaben in Prozent)

Angaben zum Geschäftsraum	Antwort					
	Ja			Nein		
	2006	2007	Gesamt	2006	2007	Gesamt
Sind die Geschäftsbedingungen im Geschäftsraum angebracht?	99,0	99,3	99,2	1,0	0,7	0,8
Ist der Preisaushang in den Geschäftsräumen ausgehängt?	99,0	99,3	99,2	1,0	0,7	0,8
Sind die Ausbildungspläne für die theoretische Ausbildung im Geschäftsraum ausgehängt oder ausgelegt?	97,0	97,8	97,5	3,0	2,2	2,5
Sind die Ausbildungspläne für die praktische Ausbildung im Geschäftsraum ausgehängt oder ausgelegt?	98,0	98,5	98,3	2,0	1,5	1,7
Sind die Ausbildungspläne für die Funktions- und Sicherheitskontrolle im Geschäftsraum ausgehängt oder ausgelegt?	82,6	89,9	86,8	17,4	10,1	13,2
<b>Angaben zum Unterrichtsraum</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>Gesamt</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>Gesamt</b>
Sind die Beschaffenheit und die Einrichtung des Unterrichtsraums entsprechend Anlage 2 DV-FahrIG?	100	98,5	99,1	0	1,5	0,9
<b>Angaben zu den Lehrmitteln</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>Gesamt</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>Gesamt</b>
Ist eine Magnettafel, eine Schreibtafel oder eine andere Visualisierungsmöglichkeit vorhanden?	100	100	100	0	0	0
Sind Lehrmittel (Modelle, Lehrtafeln, Sichtfolien, Video- oder andere Filme, Dias, elektronische Datenträger und die erforderlichen Vorführgeräte) für den Grundstoff vorhanden?	100	100	100	0	0	0
Sind Lehrmittel (Modelle, Lehrtafeln, Sichtfolien...) für den klassenspezifischen Stoff vorhanden?	100	100	100	0	0	0
Ist eine straßenverkehrsrechtliche Textsammlung vorhanden?	99,0	97,8	98,3	1,0	2,2	1,7

Es bleibt festzuhalten, dass die überwachten Fahrschulen die geforderten formalen Standards in der Regel erfüllt haben. Eine Ausnahme scheint auf dem ersten Blick der Aushang der Ausbildungspläne für die Funktions- und Sicherheitskontrolle darzustellen, der bei 13,2 Prozent der überwachten Fahrschulen fehlte. Allerdings müssen diese Ausbildungspläne nicht in allen Fahrschulen vorhanden sein: Wenn eine Fahrschule lediglich Fahrschüler in den Klassen A und B ausbildet, so ist sie nicht verpflichtet, Ausbildungspläne für die Funktions- und Sicherheitskontrolle auszuhängen bzw. auszulegen.

Ob dies bei den auffälligen Fahrschulen der Fall war, lässt sich aus den Kurzberichten nicht entnehmen. Daher muss offen bleiben, ob sich hinter dieser Angabe Rechtsverstöße verbergen.

Bei der Überwachung der praktischen Fahrausbildung kommt ebenfalls ein Kurzbericht zur Formalüberwachung zum Einsatz; die diesbezüglichen Auswertungsergebnisse sind in der Tabelle 3 dokumentiert.

**Tab. 3: Angaben zur Formalüberwachung im Rahmen der praktischen Fahrausbildung (Angaben in Prozent)**

Angaben zu den Ausbildungsfahrzeugen	Antwort	
	Ja	Nein
Der Fahrzeugschein wurde vorgelegt.		
Klasse A	85,2	14,8
Klasse A1	81,8	18,2
Klasse B	91,9	8,1
Klasse BE	86,2	13,8
Insgesamt	87,4	12,6
Das Ausbildungsfahrzeug wurde besichtigt.		
Klasse A	72,4	27,6
Klasse A1	68,8	31,2
Klasse B	88,9	11,1
Klasse BE	71,4	28,6
Insgesamt	77,9	22,1
Es war Werbung nach vorn und/oder nach hinten am Ausbildungsfahrzeug angebracht.		
Klasse A	26,7	73,3
Klasse A1	18,8	81,2
Klasse B	35,3	64,7
Klasse BE	24,1	75,9
Insgesamt	28,2	71,8
Das Fahrzeug war Eigentum.		
Klasse A	86,8	13,2
Klasse A1	84,4	15,6
Klasse B	82,4	17,6
Klasse BE	72,4	27,6
Insgesamt	82,4	17,6
Wenn das Fahrzeug kein Eigentum war, lag dann ein Nutzungsvertrag vor?		
Klasse A	100	0
Klasse A1	0	0
Klasse B	88,9	11,1
Klasse BE	100	0
Insgesamt	93,3	6,7
War das Kraftfahrzeug in einem ordentlichen Zustand, soweit sichtbar?	92,1	7,9
War das Kraftfahrzeug technisch in Ordnung, soweit sichtbar?	92,1	7,9
<b>Fahrschulerausbildung</b>		
Dokumentiert der Fahrlehrer den Ausbildungsstand durch Aufzeichnungen, die erkennen lassen, welche Inhalte behandelt wurden?	91,7	8,3
<b>Aufzeichnungspflichten</b>		
Entsprach der Tagesnachweis dem Muster der Anlage 4 DV-FahrlG?	92,0	8,0
Wurde der Tagesnachweis gemäß dem Muster ausgefüllt?	89,3	10,7
Entsprach der Ausbildungsnachweis dem Muster der Anlage 3 DV-FahrlG?	92,0	8,0
Wurde der Ausbildungsnachweis gemäß dem Muster ausgefüllt?	91,9	8,1

Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass die Vorschriften zur Werbung an den Fahrschulfahrzeugen von knapp 30 Prozent der Fahrschulen nicht eingehalten wurden. Weiterhin fällt auf, dass bei jeweils ca. acht Prozent der Überwachungsfälle die Fahrschulfahrzeuge in einem offensichtlich unordentlichen bzw. technisch nicht ordnungsgemäßen Zustand waren.

Die Begleituntersuchung im Jahr 2006 hatte gezeigt, dass die Angaben der Sachverständigen zu den anwesenden Personen während der Durchführung der Formalüberwachung des theoretischen Unterrichts bzw. beim Ausfüllen des Kurzberichts zwischen null und 10 Personen schwankten. Es war demzufolge damals davon auszugehen, dass sich die Sachverständigen unsicher darüber waren, wer bei der Formalüberwachung anwesend sein darf bzw. wer zu den anwesenden Personen zu zählen ist. Daher wurden diese Fragen im Rahmen eines Workshops mit den Sachverständigen am 02.11.2006 diskutiert. Im Ergebnis wurde festgelegt, dass Fahrschüler in keinem Fall zu den anwesenden Personen gehören dürfen und nur direkt an der Überwachung Beteiligte zu den Anwesenden zu zählen sind. Wird also der Inhaber einer Fahrschule überwacht, so gehören in der Regel der Sachverständige und der Inhaber zu den anwesenden Personen; wird ein angestellter Fahrlehrer überwacht, so könnte neben dem Sachverständigen und dem Fahrlehrer auch der Inhaber anwesend sein.

Die Fortführung der Begleituntersuchung im Jahr 2007 zeigt nun, dass der anzunehmende Regelfall von zwei Personen häufiger anzutreffen war, aber vermutlich immer noch Fahrschüler bei den anwesenden Personen aufgeführt wurden (s. Tab. 4): Bei 8,8 Prozent der im Zusammenhang mit dem Theorieunterricht durchgeführten Formalüberwachungen gaben die Sachverständigen an, dass mehr als fünf Personen während der Durchführung der Formalüberwachung bzw. beim Ausfüllen des Kurzberichts anwesend waren. Darüber hinaus war bei rund 16,2 Prozent der Formalüberwachungen des Theorieunterrichts laut Angabe der Sachverständigen nur eine Person anwesend. Offensichtlich waren die Sachverständigen also immer noch unsicher, wer bei der Formalüberwachung anwesend sein darf bzw. wer zu den anwesenden Personen zu zählen ist. Dies sollte daher im Rahmen der Sachverständigenfortbildung nochmals klargestellt werden.

**Tab. 4: Anwesende Personen bei der Durchführung des Kurzberichts zur Formalüberwachung im Rahmen des Theorieunterrichts (Angaben in Prozent)**

Anzahl der anwesenden Personen	Jahr der Überwachung	
	2006	2007
Keine Person anwesend	2,0	0
1 Person	20,4	16,2
2 Personen	54,1	60,3
3 bis 4 Personen	15,3	14,7
5 und mehr Personen	8,2	8,8

Auch die Ergebnisse der Überwachung der praktischen Fahrausbildung (s. Tab. 5 auf der folgenden Seite) deuten darauf hin, dass es sich den Sachverständigen nicht unmittelbar erschließt, wer bei der Formalüberwachung anwesend sein darf bzw. wer zu den anwesenden Personen zu zählen ist: Zwar waren nur in einem Fall vier Personen während der Durchführung des Kurzberichts zur Formalüberwachung im Rahmen des praktischen Unterrichts anwesend, aber bei rund 22,1 Prozent der Formalüberwachungen war laut Angabe der Sachverständigen nur eine Person anwesend.

**Tab. 5: Anwesende Personen bei der Durchführung des Kurzberichts zur Formalüberwachung im Rahmen der praktischen Ausbildung (Angaben in Prozent)**

Anzahl der anwesenden Personen	Angaben der Sachverständigen in Prozent
1 Person	22,1
2 Personen	66,2
3 Personen	10,4
4 Personen	1,3

Um die offenbar noch bestehenden Unsicherheiten bei den Sachverständigen bezüglich der Personen, die bei der Formalüberwachung anwesend sein dürfen bzw. als Anwesende zu zählen sind, bei der Fortführung der PQFÜ zu vermeiden, sollte auch erwogen werden, die geltenden Regelungen im Kurzbericht zur Formalüberwachung schriftlich aufzuführen.

### 3.1.2 Überwachung der pädagogischen Qualität der theoretischen und praktischen Fahrschul Ausbildung (Beobachtungsinventare)

Die pädagogische Qualität der Fahrschul Ausbildung wurde von den Sachverständigen mit den Prädikaten „++“, „+“, „-“ oder „--“ bewertet.<sup>3</sup> Für die statistische Auswertung innerhalb der Begleituntersuchung wurden die Prädikate durch Zahlenwerte ersetzt: Das Prädikat „++“ erhielt den Zahlenwert „1“, das Prädikat „+“ den Zahlenwert „2“, das Prädikat „-“ den Zahlenwert „3“ und das Prädikat „--“ den Zahlenwert „4“.

Die Ergebnisse hinsichtlich der Einschätzung der pädagogischen Qualität des Theorieunterrichts sind für beide Erfassungszeiträume in der Tabelle 6 dargestellt. Wie zu erkennen ist, wurde die Qualität des Theorieunterrichts im Jahr 2007 bei allen Kriterien positiver als im Jahr 2006 eingeschätzt; allerdings erweisen sich nur die Unterschiede bei den Qualitätseinschätzungen zu den Kriterien „Motivierung der Fahrschüler und Praxisbezug“, „Binnendifferenzierung“, „Angemessenes Reagieren auf Beiträge der Fahrschüler“, „Organisation von Erfahrungsberichten“, „Organisation von Diskussionen“ und „Durchführung von Lernkontrollen“ als statistisch signifikant. Vor allem das Prädikat „++“ als die „Höchstnote“ wurde 2007 bei vielen Kriterien wesentlich häufiger vergeben als 2006. Betrachtet man nur die Vergabe der Höchstnote „++“ und berücksichtigt darüber hinaus das strenge statistische Kriterium der „Multiplen Testung“, dann erweisen sich die Unterschiede in den Qualitätseinschätzungen zu den Kriterien „Organisation von Erfahrungsberichten“ und „Angemessenes Reagieren auf Beiträge der Fahrschüler“ als höchst signifikant.

<sup>3</sup> 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 eine derartige Leistung im positiven Sinne (noch) ausreichen würde.

**Tab. 6: Einschätzung der pädagogischen Qualität des Theorieunterrichts** (Angaben in Prozent)

Qualitätskriterien des Bereichs „Allgemeine Lehrkompetenz“	Erhebungsjahr	Bewertungskategorie			
		„++“	„+“	„-“	„--“
Strukturierung der Unterrichtseinheit	2006	23,3	40,8	32,0	3,9
	2007	23,2	50,3	25,8	0,7
	Gesamt	23,2	46,5	28,3	2,0
Motivierung der Fahrschüler und Praxisbezug	2006	78,6	17,5	3,9	0
	2007	91,4	7,9	0,7	0
	Gesamt	86,3	11,7	2,0	0
Fachliche Vermittlung der Unterrichtsinhalte	2006	74,8	16,5	8,7	0
	2007	83,6	13,2	3,2	0
	Gesamt	80,0	14,5	5,5	0
Binnendifferenzierung	2006	53,9	24,5	13,7	7,9
	2007	65,1	27,6	4,7	2,6
	Gesamt	60,6	26,4	8,3	4,7
Angemessenes Reagieren auf Beiträge der Fahrschüler	2006	68,0	26,2	3,9	1,9
	2007	85,4	11,9	2,0	0,7
	Gesamt	78,3	17,7	2,8	1,2
Tempo der Vermittlung der Unterrichtsinhalte	2006	68,9	27,2	2,9	1,0
	2007	80,2	18,4	0,7	0,7
	Gesamt	75,6	22,0	1,6	0,8
Festigung	2006	50,0	35,3	10,8	3,9
	2007	56,2	35,8	6,0	2,0
	Gesamt	53,7	35,6	7,9	2,8
Visualisierung der Unterrichtsinhalte durch Medien	2006	85,5	8,7	5,8	0
	2007	94,0	4,0	2,0	0
	Gesamt	90,6	5,9	3,5	0
Diskursive Unterrichtsgestaltung durch Medien	2006	52,4	30,1	9,7	7,8
	2007	63,7	25,7	8,6	2,0
	Gesamt	59,2	27,5	9,0	4,3
Qualitätskriterien des Bereichs „Kompetenz zur Gestaltung von Unterrichtsformen“	Erhebungsjahr	Bewertungskategorie			
		„++“	„+“	„-“	„--“
Qualität der Lehrvorträge	2006	60,1	34,0	4,9	1,0
	2007	66,1	32,5	0,7	0,7
	Gesamt	63,7	33,1	2,4	0,8
Organisation von Erfahrungsberichten	2006	41,1	27,5	19,6	11,8
	2007	61,8	20,4	11,2	6,6
	Gesamt	53,5	23,2	14,6	8,7
Organisation von Diskussionen	2006	31,1	31,1	23,2	14,6
	2007	42,8	34,9	17,1	5,2
	Gesamt	38,1	33,3	19,6	9,0
Durchführung von Lernkontrollen	2006	48,0	26,5	11,8	13,7
	2007	64,7	24,7	5,3	5,3
	Gesamt	58,0	25,4	7,9	8,7

Es erhebt sich die Frage, ob die 2007 bezüglich des Theorieunterrichts überwachten Fahrschulen tatsächlich eine bessere Ausbildungsqualität aufwiesen als die 2006 über-

wachten Fahrschulen oder ob die Sachverständigen mit zunehmender Einsatzhäufigkeit und Überwachungserfahrung weniger kritisch kontrollieren, ihr Bewertungsverhalten also eine sog. „Milde-Tendenz“ aufweist. Eine solche Tendenz würde psychologisch gesehen nicht überraschend erscheinen: Erstens erfordert das Vertreten kritischer Einschätzungen vor Fachkollegen fachliche Autorität und Mut, die bei jedem Einsatz neu investiert werden müssen und Kraft kosten. Der daraus resultierende psychische Stress könnte zu einem verständlichen Rückgang der Kritik- und Einsatzbereitschaft führen, den der Volksmund mit dem Sprichwort „Neue Besen kehren gut“ beschreibt. Zweitens haben die Sachverständigen ihre Überwachungstätigkeit mit dem Anspruch begonnen, zur Verbesserung der Ausbildungsqualität an Fahrschulen beitragen zu wollen, und sie sind davon überzeugt, dass die PQFÜ ein geeignetes Mittel dafür ist (s. das folgende Kapitel). Die Sachverständigen erwarten also, dass ihre Tätigkeit „Früchte trägt“, und das Registrieren erwarteter positiver Effekte würde ihr Selbstwert- und Tüchtigkeitserleben fördern. Dies könnte Beobachtungs- und Beurteilungsfehler im Sinne einer Milde-Tendenz begünstigen.

Die Frage, ob sich hinter den im Vergleich der Jahre 2006 und 2007 festgestellten Unterschieden bei den Sachverständigeneinschätzungen tatsächlich Unterschiede bei der Ausbildungsqualität der überwachten Fahrschulen verbergen oder lediglich eine Verschiebung von Qualitätsmaßstäben bei den Sachverständigen, ist nicht leicht zu beantworten. Einen Anhaltspunkt dafür könnten die Bestehensquoten der überwachten Fahrschulen bieten: Da für die Mehrheit der o. g. Qualitätskriterien ein relativ starker positiver Einfluss auf die Bestehensquoten empirisch nachgewiesen wurde (Sturzbecher, Schellhas & Hermann, 2004), wäre zu erwarten, dass die 2007 überwachten Fahrschulen auch höhere Bestehensquoten aufweisen als die 2006 überwachten Fahrschulen. Die zur Prüfung dieser Hypothese notwendigen statistischen Analysen konnten im Rahmen der Begleituntersuchung nicht durchgeführt werden, da die Universität Potsdam die Überwachungsergebnisse der Fahrschulen in anonymisierter Form erhielt, die Überprüfung aber eine fahrschulbezogene Verknüpfung von Überwachungsergebnissen und Bestehensquoten voraussetzt. Allerdings wurden entsprechende Auswertungen im Rahmen einer Validierungsstudie zur PQFÜ durchgeführt (Mörl, Kasper & Sturzbecher, 2008). Diese Auswertungen zeigen, dass sich die Bestehensquoten der 2007 überwachten Fahrschulen nicht signifikant von den Bestehensquoten der 2006 überwachten Fahrschulen unterscheiden: Die besseren Überwachungsergebnisse der 2007 überwachten Fahrschulen schlagen sich also nicht in besseren Bestehensquoten nieder.

Wie sind diese Befunde zu interpretieren? Zunächst einmal ist zu betonen, dass die dargestellten Zusammenhänge nicht vordergründig aus Validitätsdefiziten bei den Sachverständigeneinschätzungen resultieren müssen. Vielmehr werden die Bestehensquoten der Fahrschulen neben der Ausbildungsqualität von einer Reihe anderer Einflussfaktoren (z.B. Vorbereitungsintensität und Intelligenz der Fahrschüler) beeinflusst (Sturzbecher et al., 2004), sodass eine verbesserte Ausbildungsqualität nicht zwangsläufig zu besseren Bestehensquoten führt. Darüber hinaus muss in Rechnung gestellt werden, dass die in Brandenburg praktizierte PQFÜ methodisch gesehen eindeutig auf die Erfassung von Mindeststandards fokussiert. So gelten die Beobachtungsindikatoren bei den Qualitätskriterien als erfüllt, wenn ein einziger entsprechender Verhaltensakt registriert wurde. Zeigt der Fahrlehrer also beispielsweise im Verlauf der Unterrichtseinheit ein einziges Mal Interesse an einem Beitrag eines Fahrschülers, bewertet er ein einziges Mal einen Schülerbeitrag pädagogisch konstruktiv und gibt er ein einziges Mal Hinweise zur inhaltlichen Verbesserung eines Schülerbeitrags, dann hat er bereits das o. g. Qualitätskriterium „Angemessenes Reagieren auf Beiträge der Fahrschüler“ erfüllt. Damit ist aber

noch lange nicht gesagt, dass dieser Fahrlehrer immer auf die Beiträge von Fahrschülern angemessen reagiert, was wünschenswert und eigentlich zu fordern wäre. Erst ein solcher responsiver und schülerzentrierter Unterricht würde mit hoher Wahrscheinlichkeit zu besseren Lernerfolgen und Bestehensquoten führen. Anders ausgedrückt: Die bei der PQFÜ angewendeten Leistungsstandards sind als relativ niedrig anzusehen; ihre Erfüllung stellt ein Indiz für eine akzeptable Ausbildungsqualität dar, nicht aber einen Garanten für hohe Bestehensquoten. Damit müssen die besseren Qualitätseinschätzungen der Sachverständigen im Jahr 2007 nicht auf einer weniger kritischen Bewertung beruhen. Allerdings sollte eine Verschiebung von Bewertungsmaßstäben als Ursache für die dargestellten Effekte auch nicht ausgeschlossen werden. Eine diesbezügliche Diskussion mit den Sachverständigen wäre im Rahmen einer Fortbildungsveranstaltung unbedingt zu empfehlen.

Obwohl die Qualitätsstandards der PQFÜ relativ niedrig angesetzt sind, werden sie von einer Reihe von Fahrschulen nicht vollständig erfüllt. Ein Überblick über den Erfüllungsstand beim Theorieunterricht in den Jahren 2006 und 2007 bietet die schon erwähnte Tabelle 6 (s. o.). Die darin erhaltenen Ergebnisse sollen nun jahresübergreifend noch etwas näher betrachtet werden.

Die besten Ergebnisse erreichten die überwachten Fahrlehrer beim Qualitätskriterium „Motivierung der Fahrschüler und Praxisbezug“. Dies deutet darauf hin, dass die Mehrheit der Fahrlehrer Möglichkeiten fand, den Theorieunterricht durch praxisnahe Beispiele zu untersetzen und damit eine Verbindung zwischen theoretischer und praktischer Fahrschulung herzustellen. Dabei fiel es den meisten Fahrlehrern scheinbar nicht schwer, das Interesse der Fahrschüler für den Unterrichtsinhalt zu wecken und einen freundlichen Kontakt zu den Fahrschülern aufzubauen. Ebenfalls gelang es den meisten Fahrlehrern gut, ihre Unterrichtsinhalte und die Zeitplanung aufeinander abzustimmen und das Unterrichtstempo angemessen zu gestalten. Außerdem setzten die meisten Fahrlehrer ihre Unterrichtsmedien angemessen ein: Rund 91 Prozent der Fahrlehrer erhielten beim Qualitätskriterium „Visualisierung der Unterrichtsinhalte durch Medien“ vom Sachverständigen die Höchstnote.

Kompetenzmängel fanden sich vor allem hinsichtlich der „Strukturierung der Unterrichtseinheit“. Bezüglich dieses Qualitätskriteriums erreichte nur knapp ein Viertel (rund 23 Prozent) der überwachten Fahrlehrer eine gute Bewertung („++“), und ein knappes Drittel der Fahrlehrer findet sich in den Kategorien „-“ und „--“ wieder, also im Nichterfüllungsbereich der Anforderungen. Diesen Fahrlehrern gelang es also scheinbar nicht ausreichend, den Unterricht zu strukturieren und die vermittelten Kenntnisse bei den Fahrschülern systematisch zu festigen, d. h. sie gaben zu Beginn des Unterrichts keinen Überblick über die Ziele und Inhalte der Ausbildungseinheit, sie betonten im Unterrichtsverlauf nicht die wichtigsten Lerninhalte und fassten am Ende der Unterrichtseinheit die wesentlichen Ergebnisse nicht nochmals zusammen. Die Struktur des Unterrichts war nicht als „roter Faden“ für die Fahrschüler erkennbar, und außerdem achteten diese Fahrlehrer in der Regel nicht darauf, die Fahrschüler kurz auf die nächste Unterrichtsstunde einzustimmen.

Ausbaufähig erscheint auch die Kompetenz vieler überwachter Fahrlehrer zum Organisieren von Diskussionen. Hier erreichten nur 38 Prozent der Fahrlehrer die höchstmögliche Bewertung, und immerhin 29 Prozent der Fahrlehrer gelang es scheinbar nicht, die Fahrschüler zur Meinungsbildung und Meinungsdarstellung zu stimulieren, d. h. diese Fahrlehrer boten im Unterrichtsverlauf keinen Raum für Diskussionen, sie moderierten ggf. aufkeimende Diskussionen zwischen den Fahrschülern nicht zielgerichtet und the-

menorientiert, und sie nutzten die Ergebnisse von Diskussionen nicht bei der Unterrichtsgestaltung.

Bildet man anhand der Mittelwerte eine Rangreihe der Qualitätskriterien hinsichtlich ihres Erfüllungsgrades (s. Tab. 7), so wird erkennbar, dass weitere Qualitätsdefizite des Theorieunterrichts insbesondere bei den Kriterien „Organisation von Erfahrungsberichten“ und „Durchführung von Lernkontrollen“ zu finden sind. Darüber hinaus sind die „Festigung“ der vermittelten Inhalte, die „Binnendifferenzierung“ und die „Diskursive Unterrichtsgestaltung durch Medien“ als Qualitätskriterien anzusehen, die von einem erheblichen Teil der Fahrlehrer noch nicht erfolgreich umgesetzt werden. Es zeigt sich damit, dass gerade bei Qualitätskriterien mit einem relativ großen Einfluss auf die Bestehensquoten (Sturzbecher et al., 2004) noch Qualitätsdefizite bestehen, was auch die noch ausstehende substantielle Verbesserung der Bestehensquoten im Land Brandenburg erklärt.

Betrachtet man die Standardabweichungen der 13 Qualitätskriterien, dann fällt auf, dass diese relativ klein sind, d. h. die Fahrschulen unterscheiden sich hinsichtlich der pädagogisch-didaktischen Qualität des Theorieunterrichts nur relativ wenig voneinander, und die von den Sachverständigen festgestellten Unterschiede werden im Zeitraum von 2006 bis 2007 geringer. Die Nivellierung der Sachverständigeneinschätzungen im Jahr 2007 könnte darauf beruhen, dass sich unter den 2007 überwachten Fahrschulen im Gegensatz zu 2006 nur wenige mit auffällig geringer Ausbildungsqualität befanden. Diese Annahme erscheint durchaus plausibel: Die Erlaubnisbehörden könnten die Einführung der PQFÜ 2006 genutzt haben, um zunächst im negativen Sinne auffällige Fahrschulen zu überwachen. Allerdings könnte auch eine nachlassende Kritikbereitschaft der Sachverständigen (s. o.) den Nivellierungseffekt begründen. Interessant erscheint schließlich, dass sich größere Unterschiede zwischen den Fahrschulen insbesondere bei den Kriterien zeigen, die auf interaktive Lehrformen zielen (z.B. „Berücksichtigung von Erfahrungsberichten der Fahrschüler“, „Durchführung von Diskussionen“) oder die sich auf die Beachtung der individuellen Lernvoraussetzungen der Fahrschüler („Binnendifferenzierung“) und die Lernkontrolle richten.

Vergleicht man die Ergebnisse der Begleituntersuchung mit den Ergebnissen, die im Rahmen der Erprobungsuntersuchung<sup>4</sup> zur Entwicklung der Beobachtungsinstrumente zur PQFÜ ermittelt wurden, so ist festzuhalten, dass die Ergebnisse der Begleituntersuchung die Befunde der Erprobungsuntersuchung bestätigen: Der Theorieunterricht im Land Brandenburg weist nach wie vor Optimierungsbedarf im Hinblick auf die didaktisch-pädagogischen Qualitätskriterien „Strukturierung der Unterrichtseinheit“, „Binnendifferenzierung“, „Festigung“, „Diskursive Unterrichtsgestaltung durch Medien“, „Organisation von Erfahrungsberichten“, „Organisation von Diskussionen“ und „Durchführung von Lernkontrollen“ auf. Dabei scheint es unerheblich zu sein, welches Thema im Theorieunterricht behandelt wird; eine Signifikanzprüfung mittels Median-Test lieferte keine Hinweise darauf, dass es einen Zusammenhang zwischen dem Thema der Unterrichtseinheit und den Sachverständigeneinschätzungen zur pädagogischen Qualität des Theorieunterrichts gibt.

---

<sup>4</sup> Die Erprobungsuntersuchung zum Beobachtungsinventar für den Theorieunterricht erfolgte 2003 im DEKRA-Niederlassungsgebiet Potsdam mit einer Stichprobe von 100 Fahrschulen und 123 Fahrlehrern (Sturzbecher, Schellhas & Hermann, 2004).



**Tab. 7: Einschätzung der Qualität des Theorieunterrichts** (Mittelwerte, Standardabweichungen und Ränge der Qualitätskriterien)

Qualitätskriterien des Bereichs „Allgemeine Lehrkompetenz“	Mittelwert (Standardabweichung)			Rang		
	2006	2007	Gesamt	2006	2007	Gesamt
Strukturierung der Unterrichtseinheit	2,17 (0,83)	2,04 (0,72)	2,09 (0,77)	12	13	13
Motivierung der Fahrschüler und Praxisbezug	1,25 (0,52)	1,09 (0,31)	1,16 (0,42)	2	2	2
Fachliche Vermittlung der Unterrichtsinhalte	1,34 (0,64)	1,20 (0,48)	1,27 (0,55)	3	4	3/4/5
Binnendifferenzierung	1,75 (0,97)	1,45 (0,71)	1,57 (0,84)	9	7	7
Angemessenes Reagieren auf Beiträge der Fahrschüler	1,40 (0,66)	1,18 (0,48)	1,27 (0,57)	5	3	3/4/5
Tempo der Vermittlung der Unterrichtsinhalte	1,36 (0,59)	1,22 (0,47)	1,27 (0,53)	4	5	3/4/5
Festigung	1,69 (0,82)	1,54 (0,70)	1,60 (0,75)	7	10	9
Visualisierung der Unterrichtsinhalte durch Medien	1,20 (0,53)	1,08 (0,34)	1,13 (0,43)	1	1	1
Diskursive Unterrichtsgestaltung durch Medien	1,73 (0,93)	1,49 (0,74)	1,58 (0,83)	8	8	8
Qualitätskriterien des Bereichs „Kompetenz zur Gestaltung von Unterrichtsformen“	Mittelwert (Standardabweichung)			Rang		
	2006	2007	Gesamt	2006	2007	Gesamt
Qualität der Lehrvorträge	1,47 (0,64)	1,36 (0,53)	1,40 (0,58)	6	6	6
Organisation von Erfahrungsberichten	2,02 (1,04)	1,63 (0,93)	1,78 (0,99)	11	11	11
Organisation von Diskussionen	2,21 (1,05)	1,85 (0,89)	2,00 (0,97)	13	12	12
Durchführung von Lernkontrollen	1,91 (1,07)	1,51 (0,83)	1,67 (0,95)	10	9	10

Die Ergebnisse hinsichtlich der Sachverständigeneinschätzungen zur Qualität der praktischen Fahrausbildung finden sich in der Tabelle 8. Wie an den Mittelwerten erkennbar ist, wurde die praktische Ausbildung an den 102 überwachten Fahrschulen überwiegend mit „++“ (Skalenstufe „1“, Erfüllungsbereich) eingeschätzt, nur sehr wenige Fahrlehrer rangieren im Nichterfüllungsbereich. Dabei erreichten die überwachten Fahrlehrer beim Qualitätskriterium „Qualität verbaler Anweisungen“ die besten Ergebnisse. Rund 90 Prozent der Fahrlehrer erhielten darüber hinaus beim Qualitätskriterium „Orientierung am Ausbildungsstand des Fahrschülers“ eine sehr gute Einschätzung. Schließlich gelang es den meisten Fahrlehrern, einen am Fahrschüler orientierten Verhaltensstil zu zeigen, der durch Freundlichkeit, Geduld, Dialogbereitschaft und Partnerschaftlichkeit geprägt war.

**Tab. 8: Einschätzung der Qualität der praktischen Ausbildung** (Bewertungskategorien, Mittelwerte, Standardabweichungen und Ränge der Qualitätskriterien)

Qualitätskriterien	Bewertungskategorie (Angaben in Prozent)				Mittelwert (Standardabweichung)	Rang
	„++“	„+“	„-“	„--“		
Strukturierung der Ausbildungseinheit	70,3	22,7	5,0	2,0	1,39 (0,68)	6
Orientierung am Ausbildungsstand des Fahrschülers	90,0	9,0	1,0	0	1,11 (0,35)	2
Qualität des Methodeneinsatzes	58,8	30,4	9,8	1,0	1,53 (0,71)	7
Qualität verbaler Anweisungen	92,1	6,9	1,0	0	1,09 (0,32)	1
Fachliche Korrektheit der Ausbildungsinhalte und Orientierung am Ausbildungscurriculum	78,4	18,7	2,9	0	1,25 (0,50)	5
Schaffung einer guten Ausbildungsatmosphäre	90,1	7,9	0	2,0	1,14 (0,49)	3
Angemessenes Reagieren auf Fahrfehler	85,3	9,8	2,9	2,0	1,22 (0,59)	4

Kompetenzmängel waren vor allem hinsichtlich der „Qualität des Methodeneinsatzes“ festzustellen; bezüglich dieses Qualitätskriteriums erreichten nur rund 59 Prozent der Fahrlehrer die beste Bewertung. Viele überwachte Fahrlehrer verzichteten also scheinbar darauf, das vom Fahrschüler zu erlernende Verhalten anhand von Modellen, Schemata oder Skizzen zu demonstrieren und das Fahrverhalten des Fahrschülers zu kommentieren; darüber hinaus fehlte es an Lernhinweisen und Anregungen zu Selbsteinschätzungen. Ebenso ausbaufähig erscheint die Kompetenz der Fahrlehrer zur „Strukturierung der Ausbildungseinheit“. Nur rund 70 Prozent der Fahrlehrer formulierten zu Beginn der Fahrstunde klar die Ziele und Inhalte der Ausbildungseinheit, erläuterten diese im Zusammenhang mit dem bisherigen Ausbildungsablauf, führten am Ende der Ausbildungseinheit ein Auswertungsgespräch mit dem Fahrschüler und gaben Hinweise auf die Inhalte der nächsten Ausbildungseinheit.

Die Standardabweichungen der sieben Qualitätskriterien für die praktische Ausbildung (s. Tab. 8) fallen wie schon die Standardabweichungen bei den 13 Qualitätskriterien des Theorieunterrichts relativ klein aus, das heißt die Fahrschulen unterscheiden sich hinsichtlich der pädagogisch-didaktischen Qualität der praktischen Ausbildung nur gering.

Die überwiegend positiven Einschätzungen der pädagogischen Qualität des Theorieunterrichts und der praktischen Fahrausbildung schlagen sich auch darin nieder, dass nur in relativ wenigen Überwachungsfällen Maßnahmen von Seiten der Sachverständigen empfohlen wurden: Nur bei 19 Überwachungen des Theorieunterrichts und bei sieben Überwachungen der praktischen Ausbildung wurden in Folge beobachteter Qualitätsdefizite Maßnahmeempfehlungen ausgesprochen (s. Tab. 9). Dabei handelte es sich meist um Hospitationen oder Praxisberatungen. Nachkontrollen wurden in sieben Fällen empfohlen.

**Tab. 9: Anzahl und Art der empfohlenen Maßnahmen nach der Überwachung der pädagogischen Qualität der Fahrsausbildung**

Empfohlene Maßnahme	Überwachung			
	Theorieunterricht			Praktische Ausbildung
	2006	2007	Gesamt	Gesamt
Praxisberatung	1	4	5	1
Hospitation	2	4	6	1
Weiterbildung	1	0	1	1
Nachkontrolle	2	0	2	2
Praxisberatung und Hospitation	0	2	2	2
Praxisberatung und Nachkontrolle	2	1	3	0
<b>Gesamt</b>	8	11	19	7

Wie die Analysen im Rahmen der Begleituntersuchung zeigen, ist die relativ geringe Anzahl von empfohlenen Maßnahmen allerdings nicht nur eine Konsequenz der überwiegend positiven Einschätzungen der pädagogischen Qualität der Fahrschul Ausbildung, sondern auch ein Indiz für bestehende Unsicherheiten bei den Sachverständigen darüber, wann eine Maßnahme zu empfehlen ist. So empfahlen die Sachverständigen beispielsweise im Anschluss an die Überwachung des Theorieunterrichts in einigen Fällen keine Maßnahme, obwohl die Bewertung der Qualitätskriterien schlechter ausfiel als bei anderen Überwachungen des Theorieunterrichts, bei denen die Sachverständigen eine Maßnahme empfohlen hatten. Anders ausgedrückt: Die Maßnahmeempfehlungen erfolgten nicht einheitlich, die entsprechenden Vorgaben wurden nicht immer fachgerecht umgesetzt. Dies gilt auch für die Überwachung der praktischen Fahrausbildung; hier kam es beispielsweise vor, dass auf eine Empfehlung von Maßnahmen gänzlich verzichtet wurde, obwohl drei der sieben Qualitätskriterien in den Nichterfüllungsbereich der Qualitätsskala fielen und auch (geringe) Beanstandungen durch den Sachverständigen vermerkt wurden.

Die beschriebene uneinheitliche bzw. nicht nachvollziehbare Vorgehensweise bei der Empfehlung von Maßnahmen kann als Indiz für die Notwendigkeit einer Optimierung der Umsetzung der PQFÜ verstanden werden: Letztlich setzt die Weiterentwicklung der pädagogischen Qualität der Fahrschul Ausbildung voraus, dass die Sachverständigen auf der Grundlage einer einheitlichen Vorgehensweise qualitätsfördernde Maßnahmen empfehlen. Deswegen wurde zum einen im Januar 2007 eine spezielle Fortbildung der Sachverständigen zum Thema „Empfehlung von Maßnahmen im Anschluss an die Überwachung des Theorieunterrichts“ durchgeführt, in deren Ergebnis eine Arbeitshilfe<sup>5</sup> (s. Anlage 9) als einheitliche Grundlage für die Empfehlung von Maßnahmen im Anschluss an die Überwachung des Theorieunterrichts erarbeitet wurde. Zum anderen wurden in einem gemeinsamen Workshop mit den Sachverständigen im September 2008 einheitliche Vorgehensweisen für die Empfehlung von Maßnahmen im Anschluss an die Überwachung der praktischen Ausbildung festgelegt. Nach diesen Empfehlungen

<sup>5</sup> In der Arbeitshilfe werden die Qualitätskriterien in fünf Gruppen zusammengefasst, die unterschiedliche Aspekte der pädagogisch-didaktischen Gestaltung des Theorieunterrichts akzentuieren und als Grundlage für entsprechende Fortbildungsangebote dienen können. So umfasst beispielsweise die Gruppe „Festigung und Kontrolle“ die Qualitätskriterien „Durchführung von Lernkontrollen“ und „Festigung“, weil sowohl die Durchführung von Lernkontrollen als auch die Festigung von bereits gelehrt Inhalten der Sicherung des Lernerfolgs dienen. Hinsichtlich der Vorgehensweise bei der Empfehlung von Maßnahmen wurde in der Arbeitshilfe festgelegt, dass eine Maßnahme immer dann zu empfehlen ist, wenn (1) mindestens sieben der 13 Qualitätskriterien mit dem Prädikat „-“ oder „--“ bewertet wurden oder wenn (2) zwei oder mehr Qualitätskriterien einer Gruppe mit „-“ oder „--“ bewertet wurden.

ist eine Maßnahme im Anschluss an die Überwachung der praktischen Ausbildung immer dann zu empfehlen, wenn das Kriterium „Fachliche Korrektheit der Ausbildungsinhalte und Orientierung am Ausbildungscurriculum“ mit dem Prädikat „-“ oder „--“ (Nichterfüllungsbereich) bewertet wurde oder wenn mindestens zwei andere Kriterien im Nichterfüllungsbereich liegen.

Im Rahmen der Begleituntersuchung wurde analysiert, ob die in der Arbeitshilfe festgelegte Vorgehensweise zur Empfehlung von Maßnahmen im Anschluss an die Überwachung des Theorieunterrichts im Jahr 2007 systematische Beachtung fand<sup>6</sup>. Die Befunde dieser Detailanalyse verweisen darauf, dass sich die Sachverständigen offensichtlich gut an dem ersten Kriterium zur Empfehlung einer Maßnahme orientieren können: In allen Überwachungsfällen, in denen sieben und mehr Qualitätskriterien im Nichterfüllungsbereich lagen, wurde von Seiten der Sachverständigen eine Maßnahme empfohlen. Bei der Umsetzung des zweiten Kriteriums – zwei oder mehr Qualitätskriterien einer Gruppe im Nichterfüllungsbereich – zeigten sich indes größere Schwierigkeiten: Obwohl bei 19 von 152 Überwachungen des Theorieunterrichts im Jahr 2007 das zweite Kriterium zur Empfehlung einer Maßnahme zutraf, empfahlen die Sachverständigen nur in sieben dieser Überwachungsfälle eine Maßnahme. Hier deutet sich weiterer Fortbildungsbedarf an.

## **3.2 Ergebnisse der Befragung der Fahrlehrer und Sachverständigen**

### **3.2.1 Überblick**

Im Folgenden werden die Ergebnisse aus der Befragung der überwachten Fahrlehrer und der überwachenden Sachverständigen dargestellt. Wie bereits erwähnt, handelt es sich dabei erstens um Daten, die den Verlauf und den Inhalt der durchgeführten Überwachung betreffen (Daten zu allgemeinen Aspekten der Überwachung, Daten zum Einsatz des Kurzberichts zur Formalüberwachung, Daten zum Einsatz der Beobachtungsinventare für die theoretische und praktische Ausbildung). Zweitens werden die Einschätzungen der Fahrlehrer und Sachverständigen zur durchgeführten Überwachungsmaßnahme aufgeführt. Drittens schließlich werden die Meinungen der Fahrlehrer und Sachverständigen zum PQFÜ-System wiedergegeben.

### **3.2.2 Allgemeine Aspekte der Überwachung**

Zu Beginn der Befragung sollten die Fahrlehrer und Sachverständigen angeben, wie lange die überwachte Ausbildungseinheit gedauert hat und wie sich diese Zeit auf das Vorgespräch vor Beginn der Beobachtung und das Auswertungsgespräch im Anschluss an die Beobachtung verteilt hat. In den Tabellen 10 und 11 finden sich die diesbezüglichen Angaben.

---

<sup>6</sup> Inwieweit sich die Sachverständigen an die Empfehlung von Maßnahmen im Anschluss an die Überwachung der praktischen Fahrausbildung halten, kann aufgrund der geringen Fallzahlen nicht valide überprüft werden. Die Analysen weisen aber darauf hin, dass sich die Sachverständigen an den Empfehlungen orientieren: Nur in zwei Fällen von 35 Überwachungen der praktischen Ausbildung, die seit dem Workshop im September 2008 durchgeführt wurden, empfahlen die Sachverständigen eine Maßnahme, obwohl keine der vorgenannten Bedingungen erfüllt war. In einem Fall erfolgte die Überwachung relativ kurz nach dem Workshop, in dem anderen Fall wurde nur das Kriterium „Schaffung einer guten Ausbildungsatmosphäre“ mit „--“ bewertet.

**Tab. 10: Dauer des überwachten Theorieunterrichts<sup>7</sup> (Angaben in Prozent)**

Dauer der überwachten theoretischen Unterrichtsstunde	Befragung					
	Fahrlehrer			Sachverständige		
	2006	2007	Gesamt	2006	2007	Gesamt
Bis zu 90 Minuten	5,9	2,8	4,0	8,6	7,2	7,9
Zwischen 90 und 95 Minuten	74,5	86,5	81,6	61,1	67,4	64,7
Zwischen 95 und 105 Minuten	11,7	5,5	8,0	11,6	11,9	11,7
Über 105 Minuten	7,9	5,2	6,4	18,7	13,5	15,7

**Tab. 11: Dauer der überwachten praktischen Fahrausbildung (Angaben in Prozent)**

Dauer der überwachten praktischen Fahrausbildung	Befragung	
	Fahrlehrer	Sachverständige
	Bis zu 45 Minuten	2,3
Zwischen 45 und 50 Minuten	90,7	72,7
Zwischen 50 und 60 Minuten	4,7	17,6
Über 60 Minuten	2,3	7,1

Wie zu erkennen ist, dauerte der überwachte Theorieunterricht sowohl aus Sicht der Fahrlehrer als auch nach Meinung der Sachverständigen in beiden Erhebungsjahren meist zwischen 90 Minuten und 95 Minuten, und die überwachte praktische Fahrausbildung erstreckte sich selten über einen Zeitraum von 50 Minuten hinaus. In der Regel beobachteten die Sachverständigen also zur Überwachung des Theorieunterrichts eine Doppelstunde, und zur Qualitätseinschätzung der praktischen Ausbildung wählten die meisten Sachverständigen eine einzelne Fahrstunde von 45 Minuten Dauer.

Wie den Tabellen 12 und 13 zu entnehmen ist, dauerte die gesamte Überwachungsmaßnahme in der Regel zwischen zwei und drei Stunden (Theorieunterricht) bzw. nicht länger als zwei Stunden (praktische Ausbildung). Dabei entfielen aus Sicht der Fahrlehrer durchschnittlich rund 15 Minuten auf das Vorgespräch und rund 31 Minuten auf das Auswertungsgespräch. Nach Meinung der Sachverständigen dauerte das Vorgespräch indes durchschnittlich 12 Minuten, während das Auswertungsgespräch 27 Minuten beanspruchte. Das Vorgespräch vor Beginn der Beobachtung der praktischen Ausbildung dauerte schließlich aus Sicht der Fahrlehrer und Sachverständigen durchschnittlich 13 Minuten, und rund 21 Minuten entfielen auf das Auswertungsgespräch. Übergreifend betrachtet, überschritten sowohl das Vorgespräch als auch das Auswertungsgespräch in der Regel 30 Minuten nicht. Damit bleibt festzuhalten, dass die Sachverständigen weitgehend den Empfehlungen zur zeitlichen Umsetzung der PQFÜ folgten. Nach Angaben der Sachverständigen dauerte die gesamte Überwachungsmaßnahme im Durchschnitt rund zwei Stunden und 48 Minuten (Theorieunterricht) bzw. eine Stunde und 57 Minuten (praktische Ausbildung).

**Tab. 12: Gesamtdauer der PQFÜ beim Theorieunterricht (Angaben in Prozent)**

Dauer der Überwachung des Theorieunterrichts	Befragung					
	Fahrlehrer			Sachverständige		
	2006	2007	Gesamt	2006	2007	Gesamt
Bis zu 2 Stunden	11,8	13,8	12,9	4,3	4,0	4,3
Zwischen 2 und 3 Stunden	58,7	65,7	62,8	70,2	70,8	70,7
Zwischen 3 und 4 Stunden	23,7	11,0	16,1	21,3	16,0	18,3
Zwischen 4 und 5 Stunden	5,8	6,8	6,4	2,2	6,4	4,7
Über 5 Stunden	0	2,7	1,8	2,0	2,8	2,0

<sup>7</sup> Sofern im Folgenden nicht gesondert darauf hingewiesen wird, sind die Unterschiede in den Einschätzungen der Fahrlehrer und Sachverständigen im statistischen Sinn nicht signifikant.

**Tab. 13: Gesamtdauer der PQFÜ bei der praktischen Ausbildung** (Angaben in Prozent)

Dauer der überwachten praktischen Ausbildung	Befragung	
	Fahrlehrer	Sachverständige
Bis zu 2 Stunden	67,4	61,5
Zwischen 2 und 3 Stunden	28,0	35,9
Über 3 Stunden	4,6	2,6

Gemäß den Empfehlungen aus dem PQFÜ-Manual soll der Sachverständige dem Fahrlehrer im Rahmen des Vorgesprächs den genauen Ablauf der Überwachungsprozedur erläutern. Ein solches Vorgehen scheint insbesondere dann unverzichtbar, wenn der überwachte Fahrlehrer noch relativ wenig über das PQFÜ-System im Allgemeinen und den genauen Ablauf der Überwachung im Besonderen weiß. Daher wurden sowohl die überwachten Fahrlehrer als auch die überwachenden Sachverständigen befragt, wie gut der Fahrlehrer vor der Überwachung über das PQFÜ-System informiert war. In den Tabellen 14 und 15 finden sich die diesbezüglichen Befragungsergebnisse im Hinblick auf die Überwachung des Theorieunterrichts und der praktischen Ausbildung. Wie zu erkennen ist, war bei der Überwachung des Theorieunterrichts rund ein Drittel und bei der Überwachung der praktischen Ausbildung rund ein Viertel der Fahrlehrer „Eher schlecht“ oder „Sehr schlecht“ über das PQFÜ-System informiert.

**Tab. 14: Informiertheit des überwachten Fahrlehrers über das PQFÜ-System** (Überwachung des Theorieunterrichts; Angaben in Prozent)

Informiertheit des überwachten Fahrlehrers über das PQFÜ-System	Befragung					
	Fahrlehrer			Sachverständige		
	2006	2007	Gesamt	2006	2007	Gesamt
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	3,0	5,6	4,5

**Tab. 15: Informiertheit des überwachten Fahrlehrers über das PQFÜ-System** (Überwachung der praktischen Ausbildung; Angaben in Prozent)

Informiertheit des überwachten Fahrlehrers über das PQFÜ-System	Befragung	
	Fahrlehrer	Sachverständige
Sehr gut	23,3	18,5
Eher gut	48,8	59,3
Eher schlecht	25,6	17,3
Sehr schlecht	2,3	4,9

Vertiefende Analysen zeigen, dass die Informiertheit des Fahrlehrers über das PQFÜ-System mit seiner Einstellung gegenüber diesem System zusammenhängt: In der Gruppe der gut informierten Fahrlehrer waren signifikant mehr Fahrlehrer der Meinung, dass das PQFÜ-System dazu geeignet sei, Qualitätsunterschiede in der Ausbildung aufzudecken und Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität zu erkennen, als in der Gruppe der weniger gut informierten Fahrlehrer. Man kann also davon ausgehen, dass sich die Akzeptanz der PQFÜ steigern lässt, wenn man die Fahrlehrer bereits vor der Überwachung gut über das PQFÜ-System informiert.

Es bleibt noch zu sagen, dass die überwachten Fahrlehrer fast ausschließlich sehr erfahren in der Durchführung des beobachteten Theorieunterrichts waren. Rund 97 Prozent der Fahrlehrer hatten die überwachte Unterrichtseinheit bereits mehr als 20 Mal unterrichtet. Dies spiegelt sich auch in der Vorbereitung auf die überwachte Ausbildungsein-

heit wider: Im Durchschnitt gaben beim Theorieunterricht rund 87 Prozent der Fahrlehrer an, sich nicht speziell auf die überwachte Ausbildungseinheit vorbereitet zu haben; bei der Überwachung der praktischen Ausbildung traf dies auf rund 98 Prozent der Fahrlehrer zu. Dieses Ergebnis erscheint kontraintuitiv, denn es wäre eher zu erwarten gewesen, dass die bevorstehende Kontrolle bei der Mehrheit der kontrollierten Fahrlehrer Reflexionsprozesse im Hinblick auf die Unterrichtsvorbereitung auslöst. Darüber hinaus ist jede Unterrichtsstunde schon deshalb neu vorzubereiten, weil sich die Fahrschüler in ihren Lernvoraussetzungen unterscheiden und es sich empfiehlt, diese Lernvoraussetzungen im Voraus zu bedenken. In der Tat mussten die Fahrlehrer bei gut 20 Prozent der Überwachungen des Theorieunterrichts und bei knapp zwei Prozent der durchgeführten Überwachungen der praktischen Ausbildung Besonderheiten der Fahrschüler berücksichtigen. In der Regel handelte es sich dabei um Sprachprobleme von Teilnehmern mit Migrationshintergrund.

### 3.2.3 Der Kurzbericht zur Formalüberwachung

Die verkürzte bzw. stichprobenartige Formalüberwachung mittels Kurzbericht soll gemäß den Durchführungsempfehlungen zur PQFÜ erst stattfinden, wenn die Unterrichtsbeobachtung abgeschlossen und ausgewertet worden ist. Deswegen wurden die Fahrlehrer und Sachverständigen gefragt, wann die verkürzte Formalüberwachung durchgeführt wurde. Die diesbezüglichen Ergebnisse für die Überwachung des Theorieunterrichts und der praktischen Ausbildung finden sich in den Tabellen 16 und 17.

**Tab. 16: Durchführung der Formalüberwachung mittels Kurzbericht (Überwachung des Theorieunterrichts; Angaben in Prozent)**

Durchführung der verkürzten Formalüberwachung mittels Kurzbericht	Befragung					
	Fahrlehrer			Sachverständige		
	2006	2007	Gesamt	2006	2007	Gesamt
Vor der Unterrichtsbeobachtung	15,7	18,6	17,4	36,7	33,3	34,8
Während der Unterrichtsbeobachtung	9,8	2,9	5,8	4,4	4,2	4,3
Nach der Unterrichtsbeobachtung	17,6	24,3	21,5	18,8	21,6	20,4
Vor und während der Unterrichtsbeobachtung	0	0	0	7,8	4,2	5,7
Vor und nach der Unterrichtsbeobachtung	15,7	7,0	10,7	7,8	9,2	8,6
Während und nach der Unterrichtsbeobachtung	29,4	28,6	28,9	8,9	10,0	9,5
Vor, während und nach der Unterrichtsbeobachtung	11,8	18,6	15,7	15,6	17,5	16,7

**Tab. 17: Durchführung der Formalüberwachung mittels Kurzbericht (Überwachung der praktischen Ausbildung; Angaben in Prozent)**

Durchführung der verkürzten Formalüberwachung mittels Kurzbericht	Befragung	
	Fahrlehrer	Sachverständige
Vor der Unterrichtsbeobachtung	14,0	21,3
Während der Unterrichtsbeobachtung	7,0	1,3
Nach der Unterrichtsbeobachtung	39,4	46,8
Vor und während der Unterrichtsbeobachtung	0	1,3
Vor und nach der Unterrichtsbeobachtung	7,0	21,3
Während und nach der Unterrichtsbeobachtung	16,3	4,0
Vor, während und nach der Unterrichtsbeobachtung	16,3	4,0

Wie man den Tabellen 16 und 17 entnehmen kann, wurde aus Sicht der Fahrlehrer und Sachverständigen bei der Überwachung des Theorieunterrichts nur rund ein Fünftel der

Kurzberichte und bei der Überwachung der praktischen Ausbildung nur knapp die Hälfte der Kurzberichte nach der Unterrichtsbeobachtung bearbeitet. Die Mehrheit der Sachverständigen scheint also die Durchführungsempfehlungen zur verkürzten Formalüberwachung nicht strikt umzusetzen. Die durchschnittliche Bearbeitungszeit betrug für den Kurzbericht im Rahmen der Überwachung des Theorieunterrichts 17 Minuten; für den Kurzbericht bei der Überwachung der praktischen Ausbildung 16 Minuten.

Die Mehrheit der Fahrlehrer und Sachverständigen schätzt den Kurzbericht zur Formalüberwachung als „Eher praktikabel“ oder „Sehr praktikabel“ ein (s. Tab. 18 für die Überwachung des Theorieunterrichts und Tab. 19 für die Überwachung der praktischen Ausbildung). Kritisch vermerkten die Sachverständigen vor allem, dass der Aspekt der Nachweisführung zu wenig berücksichtigt sei. Ein Teil der Fahrlehrer hingegen empfand den Kurzbericht zur Formalüberwachung als zu lang; Darüber hinaus wurde bemängelt, dass die Bearbeitung des Kurzberichts den Ausbildungsablauf stören würde. Dies ließe sich aber leicht vermeiden, wenn der Kurzbericht – wie im Manual empfohlen – nach dem Abschluss der Unterrichtsbeobachtung bearbeitet werden würde. Über diese beiden Punkte hinaus wurde keine Kritik vorgetragen.

**Tab. 18: Praktikabilität des Kurzberichts zur Formalüberwachung** (Überwachung des Theorieunterrichts; Angaben in Prozent)

Praktikabilität des Kurzberichts zur Formalüberwachung	Befragung					
	Fahrlehrer			Sachverständige		
	2006	2007	Gesamt	2006	2007	Gesamt
Sehr praktikabel	41,5	44,6	43,0	26,6	39,0	33,5
Eher praktikabel	50,8	44,7	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

**Tab. 19: Praktikabilität des Kurzberichts zur Formalüberwachung** (Überwachung der praktischen Ausbildung; Angaben in Prozent)

Praktikabilität des Kurzberichts zur Formalüberwachung	Befragung	
	Fahrlehrer	Sachverständige
Sehr praktikabel	46,5	31,1
Eher praktikabel	46,5	68,9
Eher nicht praktikabel	4,7	0
Gar nicht praktikabel	2,3	0

### 3.2.4 Die Beobachtungsinventare zur Einschätzung der Ausbildungsqualität

Wie bereits erwähnt, finden bei der PQFÜ ein Vorgespräch, eine Unterrichtsbeobachtung und ein Auswertungsgespräch statt. Im Vorgespräch soll der Sachverständige den Fahrlehrer mit dem konkreten Ablauf der Überwachung vertraut machen und eventuell mit der Kontrollsituation verbundene psychische Anspannungen bei ihm abbauen.

Die Ergebnisse der Begleituntersuchung zeigen nun, dass es den Sachverständigen in der Regel sehr gut gelungen ist, im Vorgespräch zur Überwachung des Theorieunterrichts den konkreten Ablauf der Überwachung zu erläutern (s. Tab. 20 auf der folgenden Seite). Darüber hinaus waren rund 63 Prozent der Fahrlehrer der Ansicht, dass die Sachverständigen die Verfahrensweise der PQFÜ gut vermitteln konnten. Die Sachverständigen waren hier kritischer: Nur rund 45 Prozent vertraten die Auffassung, dass es ihnen besonders gut gelungen ist, die Verfahrensweise der PQFÜ zu erläutern. Schließlich waren rund 26 Prozent der Fahrlehrer und 63 Prozent der Sachverständigen der Meinung, dass im Vorgespräch bestehende Ängste der Fahrlehrer besonders gut abgebaut werden konnten. Die Ergebnisse zum Vorgespräch für die Überwachung der prak-



tischen Ausbildung zeigen ein ähnliches Bild auf (Tab. 21). Insgesamt ist also davon auszugehen, dass die Sachverständigen die zu überwachenden Fahrlehrer im Rahmen des Vorgesprächs sehr gut auf den folgenden Prozess der pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung vorbereitet haben. Dabei konnten sie insbesondere die Verfahrensweise der PQFÜ und den konkreten Ablauf der Überwachung erläutern. Darüber hinaus half das Vorgespräch dabei, die mit der besonderen Situation der Überwachung eventuell verbundene psychische Anspannung des Fahrlehrers abzubauen.

**Tab. 20: Besonders gut gelungen im Vorgespräch zur Überwachung des Theorieunterrichts** (Mehrfachnennungen möglich; Angaben in Prozent)

Besonders gut gelungen im Vorgespräch zur Überwachung des Theorieunterrichts	Befragung					
	Fahrlehrer			Sachverständige		
	2006	2007	Gesamt	2006	2007	Gesamt
Allgemeine Erläuterung zur Verfahrensweise der PQFÜ	54,5	72,3	63,3	62,8	31,0	44,5
Konkrete Erläuterung zum Ablauf der anstehenden Überwachung	71,0	68,5	69,7	85,0	91,4	88,5
Abbau von Ängsten des Fahrlehrers	27,3	24,1	25,6	46,5	75,0	62,8

**Tab. 21: Besonders gut gelungen im Vorgespräch zur Überwachung der praktischen Ausbildung** (Mehrfachnennungen möglich; Angaben in Prozent)

Besonders gut gelungen im Vorgespräch zur Überwachung der praktischen Ausbildung	Befragung	
	Fahrlehrer	Sachverständige
Allgemeine Erläuterung zur Verfahrensweise der PQFÜ	55,0	48,7
Konkrete Erläuterung zum Ablauf der heutigen Überwachung	92,5	93,3
Abbau von Ängsten des Fahrlehrers	30,0	27,1

Die Atmosphäre während des Vorgesprächs wurde mehrheitlich als „Sehr gut“ bewertet (s. Tab. 22 und Tab. 23), und das Vorgespräch belastete in der Regel die nachfolgende Unterrichtsgestaltung durch den Fahrlehrer bzw. die Unterrichtsbeobachtung durch den Sachverständigen nicht. Daher verwundert es auch nicht, dass fast alle Fahrlehrer und Sachverständigen keine Veränderung bei der Gestaltung des Vorgesprächs wünschen.

**Tab. 22: Atmosphäre während des Vorgesprächs zur Überwachung des Theorieunterrichts** (Angaben in Prozent)

Atmosphäre während des Vorgesprächs zur Überwachung des Theorieunterrichts	Befragung					
	Fahrlehrer			Sachverständige		
	2006	2007	Gesamt	2006	2007	Gesamt
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	3,4	2,9
Sehr schlecht	0	0	0	0	0	0

**Tab. 23: Atmosphäre während des Vorgesprächs zur Überwachung der praktischen Ausbildung** (Angaben in Prozent)

Atmosphäre während des Vorgesprächs zur Überwachung der praktischen Ausbildung	Befragung	
	Fahrlehrer	Sachverständige
Sehr gut	72,5	52,7
Eher gut	27,5	44,6
Eher schlecht	0	2,7
Sehr schlecht	0	0

Im Anschluss an das Vorgespräch folgt die Beobachtung der Ausbildungseinheit mittels der bereits erläuterten Beobachtungsinventare. Der dazu vom Sachverständigen gewählte Beobachtungsort war aus Sicht von 97 Prozent der Fahrlehrer, bei denen der Theorieunterricht überwacht wurde, und nach Meinung von 81 Prozent der Fahrlehrer, bei denen die praktische Ausbildung evaluiert wurde, sehr gut für die Beobachtung geeignet. Die Sachverständigen schätzten den Beobachtungsort hingegen nur in 61 Prozent (Theorieunterricht) bzw. in rund 69 Prozent (praktische Ausbildung) der Fälle als sehr gut geeignet für die Beobachtung ein. Es stellt sich die Frage, warum die Sachverständigen, die mit ihrem Beobachtungsort nicht völlig zufrieden waren, keinen anderen Platz gewählt haben.

Da die Unterrichtsbeobachtung durch einen kontrollierenden Sachverständigen keine alltägliche Situation für den Fahrlehrer darstellt, sollten sowohl der Fahrlehrer als auch der Sachverständige einschätzen, wie hoch die psychische Anspannung des Fahrlehrers während der Ausbildungseinheit war. Aus der Tabelle 24 wird deutlich, dass die psychische Anspannung der Fahrlehrer während der Überwachung des Theorieunterrichts meist eher niedrig ausfiel. Dies gilt auch für die Überwachung der praktischen Ausbildung (s. Tab. 25).

**Tab. 24: Anspannung des Fahrlehrers bei der Überwachung des Theorieunterrichts**  
(Angaben in Prozent)

Anspannung des Fahrlehrers bei der Überwachung des Theorieunterrichts	Befragung					
	Fahrlehrer			Sachverständige		
	2006	2007	Gesamt	2006	2007	Gesamt
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	52,4
Sehr niedrig	12,3	14,3	13,2	7,2	10,4	9,0

**Tab. 25: Anspannung des Fahrlehrers bei der Überwachung der praktischen Ausbildung**  
(Angaben in Prozent)

Anspannung des Fahrlehrers bei der Überwachung der praktischen Ausbildung	Befragung	
	Fahrlehrer	Sachverständige
Sehr hoch	0	3,7
Eher hoch	22,0	32,1
Eher niedrig	61,0	53,1
Sehr niedrig	17,0	11,1

Extreme Formen von Anspannung, die sich auch auf die Qualität des Unterrichts auswirken könnten, kamen bei den untersuchten Überwachungsfällen zwar nur sehr selten vor, trotzdem wurde anhand der Daten geprüft, ob es einen Zusammenhang zwischen der psychischen Anspannung des Fahrlehrers und der Einschätzung der Unterrichtsqualität durch die Sachverständigen gibt. Ein derartiger Zusammenhang ließ sich weder für die Überwachung des Theorieunterrichts noch für die Überwachung der praktischen Ausbildung finden. Eine hohe psychische Anspannung des Fahrlehrers beeinflusst also anscheinend die Qualität seiner Ausbildung nicht unbedingt negativ.

Die Beobachtungs- und Beurteilungskompetenz des Sachverständigen wie auch die Handhabbarkeit der Beobachtungsindikatoren und Qualitätskriterien beeinflussen entscheidend die methodische Qualität der PQFÜ. Deshalb sollten die Sachverständigen zunächst angeben, wie leicht ihnen die Beurteilung der Qualität der Fahrschul Ausbildung mittels der Beobachtungsindikatoren und Qualitätskriterien der Beobachtungsinventare gefallen ist (s. Tab. 26 und Tab. 27). Danach wurde nach der Praktikabilität der Beobachtungsinventare gefragt. (s. Tab. 28).

**Tab. 26: Schwierigkeit der Unterrichtsbeobachtung und Unterrichtseinschätzung**  
(Überwachung des Theorieunterrichts, Angaben in Prozent)

Schwierigkeitsgrad	Beurteilung mittels Beobachtungsindikatoren			Einschätzung der Qualitätskriterien		
	2006	2007	Gesamt	2006	2007	Gesamt
Sehr leicht gefallen	34,7	49,6	42,9	38,1	46,4	42,6
Eher leicht gefallen	59,2	47,2	52,7	54,6	49,6	52,0
Eher schwer gefallen	5,1	3,2	4,0	6,2	4,0	4,9
Sehr schwer gefallen	1,0	0	0,4	1,1	0	0,5

**Tab. 27: Schwierigkeit der Unterrichtsbeobachtung und Unterrichtseinschätzung**  
(Überwachung der praktischen Ausbildung, Angaben in Prozent)

Schwierigkeitsgrad	Beurteilung mittels Beobachtungsindikatoren	Einschätzung der Qualitätskriterien
Sehr leicht gefallen	43,2	40,5
Eher leicht gefallen	54,3	57,0
Eher schwer gefallen	2,5	2,5
Sehr schwer gefallen	0	0

Wie die Ergebnisse zeigen, haben die Sachverständigen bis auf Ausnahmen keine Schwierigkeiten, die Unterrichtsqualität mit Hilfe der Beobachtungsindikatoren zu beurteilen und die Qualitätskriterien einzuschätzen. Die Gründe für die Ausnahmen lassen sich im Rahmen der Begleituntersuchung aufgrund fehlender Angaben der Sachverständigen nicht aufklären. Eine mangelnde Praktikabilität der Beobachtungsinventare scheint als Erklärungsfaktor jedoch auszuschließen, denn die Ergebnisse zeigen, dass alle Sachverständigen die Beobachtungsinventare als „Eher praktikabel“ bzw. „Sehr praktikabel“ einschätzten (s. Tab. 28).

**Tab. 28: Praktikabilität der Beobachtungsinventare zur PQFÜ** (Angaben in Prozent)

Praktikabilität der Beobachtungsinventare zur PQFÜ	Überwachung			
	Theorieunterricht			Praktische Ausbildung
	2006	2007	Gesamt	Gesamt
Sehr praktikabel	27,6	44,0	36,8	30,9
Eher praktikabel	72,4	56,0	63,2	69,1
Eher nicht praktikabel	0	0	0	0
Gar nicht praktikabel	0	0	0	0

Nach Abschluss der Beobachtung führt der Sachverständige mit dem Fahrlehrer ein Auswertungsgespräch. Im Rahmen dieses Gesprächs soll er dem Fahrlehrer hinsichtlich aller Qualitätskriterien die Ergebnisse seiner Beobachtungen vorstellen. Bei festgestellten Mängeln soll der Sachverständige darüber hinaus konstruktive Erläuterungen geben und dem Fahrlehrer verdeutlichen, welche Konsequenzen die festgestellten Mängel für den Lernerfolg der Fahrschüler haben können.

Die Ergebnisse der Begleituntersuchung zeigen nun, dass es den Sachverständigen meist gut gelungen ist, den Fahrlehrern die Ergebnisse der Überwachung im Auswertungsgespräch zu vermitteln (s. Tab. 29 und Tab. 30): Rund 97 Prozent der Fahrlehrer (Überwachung des Theorieunterrichts) bzw. alle Fahrlehrer (Überwachung der praktischen Ausbildung) und rund 97 Prozent der Sachverständigen (Überwachung des Theorieunterrichts) bzw. rund 96 Prozent der Sachverständigen (Überwachung der praktischen Ausbildung) fanden die Erläuterung der Ergebnisse der Überwachung im Auswertungsgespräch „Eher gut“ bzw. „Sehr gut“ gelungen.

**Tab. 29: Qualität der Erläuterung der Überwachungsergebnisse im Auswertungsgespräch** (Überwachung des Theorieunterrichts; Angaben in Prozent)

Qualität der Erläuterung der Überwachungsergebnisse im Auswertungsgespräch	Befragung					
	Fahrlehrer			Sachverständige		
	2006	2007	Gesamt	2006	2007	Gesamt
Sehr gut gelungen	53,7	69,6	61,0	34,0	49,2	42,6
Eher gut gelungen	43,3	26,8	35,8	63,9	46,8	54,3
Eher schlecht gelungen	3,0	3,6	3,2	2,1	3,2	2,7
Sehr schlecht gelungen	0	0	0	0	0,8	0,4

**Tab. 30: Qualität der Erläuterung der Überwachungsergebnisse im Auswertungsgespräch** (Überwachung der praktischen Ausbildung; Angaben in Prozent)

Qualität der Erläuterung der Überwachungsergebnisse im Auswertungsgespräch	Befragung	
	Fahrlehrer	Sachverständige
Sehr gut gelungen	70,0	46,3
Eher gut gelungen	30,0	50,0
Eher schlecht gelungen	0	3,7
Sehr schlecht gelungen	0	0

Wie wichtig es ist, die Überwachungsergebnisse gut zu erläutern, zeigt sich auch darin, dass die Fahrlehrer die Qualitätseinschätzungen des Sachverständigen eher akzeptiert haben, wenn der Sachverständige diese gut vermitteln konnte. Dennoch gab es – insbesondere aus Sicht der Sachverständigen – einige wenige Fahrlehrer, die trotz guter Erläuterungen durch den Sachverständigen die Ergebnisse der Überwachung nicht akzeptierten, und zwar unabhängig davon, ob die Qualitätsbeurteilungen eher positiv oder eher negativ ausgefallen waren. Die Befragungsergebnisse zur Akzeptanz der Qualitätsbeurteilungen durch die Fahrlehrer finden sich in den Tabellen 31 und 32.

**Tab. 31: Akzeptanz der Überwachungsergebnisse durch die Fahrlehrer** (Überwachung des Theorieunterrichts; Angaben in Prozent)

Akzeptanz der Überwachungsergebnisse durch die Fahrlehrer	Befragung					
	Fahrlehrer			Sachverständige		
	2006	2007	Gesamt	2006	2007	Gesamt
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	1,4

**Tab. 32: Akzeptanz der Überwachungsergebnisse durch die Fahrlehrer** (Überwachung der praktischen Ausbildung; Angaben in Prozent)

Akzeptanz der Überwachungsergebnisse durch die Fahrlehrer	Befragung	
	Fahrlehrer	Sachverständige
Vollkommen akzeptiert	87,8	71,6
Eher akzeptiert	9,8	22,2
Eher nicht akzeptiert	2,4	6,2
Gar nicht akzeptiert	0	0

Worauf diese mangelnde Akzeptanz der Überwachungsergebnisse bei einigen Fahrlehrern basiert, lässt sich aufgrund fehlender Angaben nicht begründen. An der Atmosphäre während des Auswertungsgesprächs kann es jedenfalls nicht gelegen haben: Wie aus den Tabellen 33 und 34 ersichtlich ist, wurde die Atmosphäre während des Auswertungsgesprächs aus der Sicht fast aller Fahrlehrer und – mit geringen Abstrichen – Sachverständigen mit „Sehr gut“ oder „Eher gut“ eingeschätzt. Darüber hinaus zeigte

sich, dass praktisch kein Fahrlehrer oder Sachverständiger eine Veränderung der Gestaltung des Auswertungsgesprächs für wünschenswert hält.

**Tab. 33: Atmosphäre während des Auswertungsgesprächs bei der Überwachung des Theorieunterrichts** (Angaben in Prozent)

Atmosphäre während des Auswertungsgesprächs	Befragung					
	Fahrlehrer			Sachverständige		
	2006	2007	Gesamt	2006	2007	Gesamt
Sehr gut	65,7	75,9	70,3	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

**Tab. 34: Atmosphäre während des Auswertungsgesprächs bei der Überwachung der praktischen Ausbildung** (Angaben in Prozent)

Atmosphäre während des Auswertungsgesprächs	Befragung	
	Fahrlehrer	Sachverständige
Sehr gut	70,7	54,3
Eher gut	29,3	43,2
Eher schlecht	0	2,5
Sehr schlecht	0	0

Betrachtet man übergreifend alle Einschätzungen der Fahrlehrer und Sachverständigen zu einzelnen Bestandteilen und Merkmalen des Überwachungsprozesses, so fällt ins Auge, dass die Sachverständigen ihre Arbeit und die Qualität der durchgeführten Überwachungen ausnahmslos kritischer einschätzten als die überwachten Fahrlehrer. Dieses hohe Maß an Selbstkritik erscheint erstaunlich und könnte einerseits für ein wünschenswertes hohes Maß an Selbstreflexion des Überwachungshandelns bei den Sachverständigen sprechen. Andererseits könnte man diesen Befund, der sich durchgehend auch in den nachfolgend dargestellten Gesamteinschätzungen zur durchgeführten Überwachung und zum PQFÜ-System zeigt, auch als Indiz für Unsicherheit interpretieren. Darauf deutet beispielsweise die Verbesserung der Sachverständigeneinschätzungen zur Überwachung des Theorieunterrichts im Jahr 2007 gegenüber dem Jahr 2006 hin: Möglicherweise fühlten sich die Sachverständigen gerade zu Beginn der Einführung des PQFÜ-Systems mit den Modalitäten und Anforderungen einer Überwachung noch nicht so vertraut und stellten hohe Ansprüche an sich selbst.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass sich etwa 17 Prozent (Überwachung des Theorieunterrichts) bzw. 10 Prozent (Überwachung der praktischen Ausbildung) der Fahrlehrer aktiv in den Prozess der PQFÜ eingebracht haben: Diese Fahrlehrer haben sich mit Fragen oder Problemen an den Sachverständigen gewandt, traten so in einen konstruktiven Dialog und setzten sich insbesondere mit den pädagogischen Anforderungen der Fahrschulerausbildung auseinander. Dieser Dialog bezog sich nicht nur auf die Überwachungsmodalitäten, sondern vor allem auf die methodische Gestaltung des Unterrichts und die Umsetzung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung.

### 3.2.5 Gesamteinschätzung der Überwachung

Nachdem die überwachten Fahrlehrer und die überwachenden Sachverständigen zu den einzelnen Aspekten der Überwachung Angaben gemacht hatten, gaben sie anschließend Gesamteinschätzungen zur durchgeführten Überwachung ab. Insgesamt gesehen zogen sowohl die Fahrlehrer als auch die Sachverständigen ein sehr positives Fazit bezüglich der durchgeführten Überwachungen: Fast alle Fahrlehrer und Sachverständigen schätz-

ten die durchgeführten Überwachungen des Theorieunterrichts und der praktischen Ausbildung wie auch die soziale Atmosphäre zwischen dem Fahrlehrer und dem Sachverständigen während der Überwachung mit „Sehr gut“ bzw. „Eher gut“ ein (s. die Tabellen 35 bis 38).

**Tab. 35: Durchführung der Überwachung des Theorieunterrichts (Angaben in Prozent)**

Durchführung der Überwachung des Theorieunterrichts	Befragung					
	Fahrlehrer			Sachverständige		
	2006	2007	Gesamt	2006	2007	Gesamt
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	1,7	0,8	1,0	0	0,4
Sehr schlecht	0	0	0	0	0	0

**Tab. 36: Atmosphäre während der Überwachung des Theorieunterrichts (Angaben in Prozent)**

Atmosphäre während der Überwachung des Theorieunterrichts	Befragung					
	Fahrlehrer			Sachverständige		
	2006	2007	Gesamt	2006	2007	Gesamt
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	45,4
Eher schlecht	0	0	0	2,0	3,2	2,7
Sehr schlecht	0	0	0	0	0,9	0,5

**Tab. 37: Durchführung der Überwachung der praktischen Ausbildung (Angaben in Prozent)**

Durchführung der Überwachung der praktischen Ausbildung	Befragung	
	Fahrlehrer	Sachverständige
Sehr gut	60,5	53,1
Eher gut	39,5	45,7
Eher schlecht	0	1,2
Sehr schlecht	0	0

**Tab. 38: Atmosphäre während der Überwachung der praktischen Ausbildung (Angaben in Prozent)**

Atmosphäre während der Überwachung der praktischen Ausbildung	Befragung	
	Fahrlehrer	Sachverständige
Sehr gut	74,4	56,8
Eher gut	25,6	39,5
Eher schlecht	0	3,7
Sehr schlecht	0	0

Nachdem die Fahrlehrer und die Sachverständigen eine Gesamteinschätzung zur durchgeführten Überwachung abgegeben hatten, wurden sie darum gebeten, die Zusammenarbeit mit den Erlaubnisbehörden im Rahmen der PQFÜ zu bewerten. Wie den Tabellen 39 und 40 entnommen werden kann, wurde die Zusammenarbeit mit den Erlaubnisbehörden überwiegend positiv eingeschätzt. Es fällt ins Auge, dass sich die Zufriedenheit der Sachverständigen mit der Zusammenarbeit mit den Behörden bei der Überwachung des Theorieunterrichts von 2006 zu 2007 verschlechtert hat (s. Tab. 39) und dass die Zusammenarbeit mit der Erlaubnisbehörde bei der Überwachung der praktischen Ausbildung von den Fahrlehrern relativ schlecht eingeschätzt wurde (s. Tab. 40).

**Tab. 39: Zusammenarbeit mit der Erlaubnisbehörde** (Überwachung des Theorieunterrichts; Angaben in Prozent)

Zusammenarbeit mit der Erlaubnisbehörde	Befragung					
	Fahrlehrer			Sachverständige		
	2006	2007	Gesamt	2006	2007	Gesamt
Sehr positiv	36,3	35,4	35,8	72,2	60,0	65,8
Eher positiv	59,1	64,6	62,0	27,8	40,0	34,2
Eher negativ	2,3	0	1,1	0	0	0
Sehr negativ	2,3	0	1,1	0	0	0

**Tab. 40: Zusammenarbeit mit der Erlaubnisbehörde** (Überwachung der praktischen Ausbildung; Angaben in Prozent)

Zusammenarbeit mit der Erlaubnisbehörde	Befragung	
	Fahrlehrer	Sachverständige
Sehr positiv	45,5	72,7
Eher positiv	40,9	27,3
Eher negativ	13,6	0
Sehr negativ	0	0

Auch die Zusammenarbeit mit der IVS gGmbH wurde von den Fahrlehrern und Sachverständigen eingeschätzt. Die Befragungsergebnisse deuten darauf hin (s. Tab. 41 und Tab. 42), dass die Zufriedenheit mit der Zusammenarbeit hoch ausfällt, dass die Sachverständigen mit der Zusammenarbeit zufriedener sind als die Fahrlehrer und dass sich die Zufriedenheit der Sachverständigen im Zeitraum von 2006 bis 2007 noch verbessert hat. Hinsichtlich der Zufriedenheit der Fahrlehrer ist festzustellen, dass es 2007 im Vergleich zu 2006 zwar keinen Fahrlehrer mehr gibt, der tendenziell unzufrieden ist; allerdings hat sich auch der Anteil der Fahrlehrer verringert, der mit der Zusammenarbeit völlig zufrieden ist.

**Tab. 41: Zufriedenheit mit der Zusammenarbeit mit der IVS gGmbH** (Überwachung des Theorieunterrichts; Angaben in Prozent)

Zusammenarbeit mit der IVS gGmbH	Befragung					
	Fahrlehrer			Sachverständige		
	2006	2007	Gesamt	2006	2007	Gesamt
Sehr positiv	39,1	29,6	34,0	63,6	88,6	77,9
Eher positiv	52,2	70,4	62,0	36,4	11,4	22,1
Eher negativ	8,7	0	4,0	0	0	0
Sehr negativ	0	0	0	0	0	0

**Tab. 42: Zufriedenheit mit der Zusammenarbeit mit der IVS gGmbH** (Überwachung der praktischen Ausbildung; Angaben in Prozent)

Zusammenarbeit mit der IVS gGmbH	Befragung	
	Fahrlehrer	Sachverständige
Sehr positiv	50,0	75,9
Eher positiv	50,0	24,1
Eher negativ	0	0
Sehr negativ	0	0

Im weiteren Verlauf der Befragung wurden die überwachten Fahrlehrer und die überwachenden Sachverständigen gebeten, Fragen oder Probleme mitzuteilen, die im Rahmen der Überwachung aufgetreten sind. Die Sachverständigen wurden ergänzend darum gebeten, etwaige Schlussfolgerungen zu benennen, die sie für künftige Überwachungen gezogen haben.

Von den befragten Fahrlehrern haben 13 Fahrlehrer die offene Antwortmöglichkeit zur Benennung von Fragen oder Problemen genutzt. Die Anmerkungen betrafen zum einen die bis zum November 2006 bestehende Vorgabe der unangekündigten Überwachung des Theorieunterrichts: Die entsprechenden Fahrlehrer wünschten sich eine vorhergehende genaue Terminabsprache der Überwachung, weil ihnen dann eine bessere Anpassung der organisatorischen Abläufe in der Fahrschule an die Überwachungsanforderungen möglich sei. Zum anderen wurde erstaunlicherweise die grundsätzliche Frage aufgeworfen, warum gerade der Berufsstand der Fahrlehrer hinsichtlich der pädagogischen Qualität der Ausbildung überwacht wird. Diese Frage lässt darauf schließen, dass der Zusammenhang zwischen der Ausbildungsqualität einerseits und der Verkehrssicherheit für die Fahranfänger und die Öffentlichkeit andererseits noch nicht allen Fahrlehrern bewusst ist.

Durch die Sachverständigen wurden in neun Fällen offene Fragen oder Probleme angesprochen. Diese bezogen sich bis auf einen Fall ausschließlich auf die Frage, wann die Anordnung einer Maßnahme zur Qualitätssicherung sinnvoll und notwendig sei. Die daraus ersichtliche Unsicherheit der Sachverständigen korrespondiert dabei mit der bereits oben festgestellten uneinheitlichen Vorgehensweise der Sachverständigen bei der Empfehlung von Maßnahmen. Es erscheint empfehlenswert, derartige Unsicherheiten durch Fortbildungsveranstaltungen auszuräumen.

Zu Schlussfolgerungen für künftige Überwachungen äußerten sich insgesamt 27 Sachverständige. Während die dokumentierten Schlussfolgerungen im Jahr 2006 in der Regel die Strukturierung des Ablaufs der Überwachung betrafen, die Sachverständigen sich also beispielsweise vornahmen, Aspekte der Formalüberwachung noch häufiger besser vor bzw. nach der Unterrichtsbeobachtung aufzuzeichnen, bezogen sich die im Jahr 2007 von den Sachverständigen notierten Schlussfolgerungen vorrangig auf das Auftreten als Sachverständiger: Diese Sachverständigen nahmen sich beispielsweise vor, in Folge ihrer gesammelten Erfahrungen bewertungssicherer zu agieren.

Schließlich wurden die Sachverständigen noch um eine Einschätzung der Gestaltung der zurückliegenden Sachverständigenausbildung gebeten sowie zu Wünschen befragt, die den Erfahrungsaustausch und die Fortbildung in der Zukunft betreffen. Die Sachverständigen fühlten sich bis auf eine Ausnahme durch die 12-tägige Sachverständigen-schulung gut auf ihre Tätigkeit vorbereitet. Gleichzeitig wünschten sich alle Sachverständigen einen regelmäßigen Erfahrungsaustausch mit anderen Sachverständigen. Den Erfahrungsaustausch sahen die Sachverständigen als wichtige Form, die praktische Umsetzung der PQFÜ zu optimieren und entsprechende Hilfestellungen sowie Anregungen zu erhalten. Fortbildungen wünschten sich etwa 53 Prozent der Sachverständigen. Hier sollten aus ihrer Sicht vor allem spezielle Fragen oder Probleme behandelt werden, die sich auf die Empfehlung von Maßnahmen beziehen.

#### **3.2.6 Einschätzungen zum PQFÜ-System**

Abschließend hatten die Fahrlehrer und die Sachverständigen die Möglichkeit, ihre grundsätzliche Meinung bezüglich des PQFÜ-Systems mitzuteilen. Dabei wurden sie zunächst gefragt, für wie wichtig Sie es halten, dass sich die Überwachung nicht mehr nur auf formale Aspekte wie Ausstattungsstandards und Aufzeichnungspflichten richtet, sondern sich auch auf die pädagogisch-didaktische Ausbildungsqualität bezieht (s. Tab. 43). Die nachfolgend dargestellten Befragungsergebnisse beziehen sich zunächst nur auf die Überwachung des Theorieunterrichts.



**Tab. 43: Wichtigkeit der Überwachung der pädagogisch-didaktischen Ausbildungsqualität (Überwachung des Theorieunterrichts; Angaben in Prozent)**

Wie wichtig ist es, dass sich die Überwachung nicht mehr nur auf formale Aspekte, sondern auch auf die Ausbildungsqualität bezieht?	Befragung					
	Fahrlehrer			Sachverständige		
	2006	2007	Gesamt	2006	2007	Gesamt
Sehr wichtig	56,9	52,6	54,9	69,6	64,9	67,2
Eher wichtig	32,4	42,1	36,9	30,4	33,3	31,9
Eher unwichtig	9,2	3,5	6,6	0	1,8	0,9
Vollkommen unwichtig	1,5	1,8	1,6	0	0	0

Wie zu erkennen ist, fanden es rund 99 Prozent der Sachverständigen und rund 91 Prozent der überwachten Fahrlehrer „Sehr wichtig“ bzw. „Eher wichtig“, auch die pädagogisch-didaktische Ausbildungsqualität der Fahrschulen zu überwachen. Größere Einigkeit zwischen Fahrlehrern und Sachverständigen bestand sogar noch hinsichtlich der Frage, wie wichtig es sei, Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität zu identifizieren (s. Tab. 44): Rund 96 Prozent der Fahrlehrer und nahezu alle Sachverständigen fanden es „Sehr wichtig“ bzw. „Eher wichtig“, dass Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität identifiziert werden.

**Tab. 44: Wichtigkeit der Identifizierung von Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität (Überwachung des Theorieunterrichts; Angaben in Prozent)**

Wie wichtig ist es, dass Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität identifiziert werden?	Befragung					
	Fahrlehrer			Sachverständige		
	2006	2007	Gesamt	2006	2007	Gesamt
Sehr wichtig	74,2	80,0	76,9	69,6	70,2	69,9
Eher wichtig	19,7	18,2	19,0	30,4	28,1	29,2
Eher unwichtig	6,1	1,8	4,1	0	1,7	0,9
Vollkommen unwichtig	0	0	0	0	0	0

Auch bezüglich der Frage, ob Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität entsprechende Auflagen und Hilfestellungen erhalten sollten, waren sich die überwachten Fahrlehrer und die überwachenden Sachverständigen weitestgehend einig: Die meisten Fahrlehrer und praktisch alle Sachverständigen hielten es für „Sehr wichtig“ bzw. „Eher wichtig“, dass Fahrschulen mit Defiziten in der Ausbildungsqualität entsprechende Auflagen und Hilfestellungen zur Qualitätsförderung erhalten (s. Tab. 45).

**Tab. 45: Auflagen und Hilfestellungen für Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität (Überwachung des Theorieunterrichts; Angaben in Prozent)**

Für wie wichtig halten Sie es, dass Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität entsprechende Auflagen und Hilfestellungen erhalten?	Befragung					
	Fahrlehrer			Sachverständige		
	2006	2007	Gesamt	2006	2007	Gesamt
Sehr wichtig	74,6	78,2	76,3	70,4	77,2	73,9
Eher wichtig	20,6	12,7	17,0	27,8	22,8	25,2
Eher unwichtig	3,2	5,5	4,2	1,8	0	0,9
Vollkommen unwichtig	1,6	3,6	2,5	0	0	0

Da die Durchführungsempfehlungen für die PQFÜ die Möglichkeit vorsehen, bei untadeliger Ausbildungsqualität den Überwachungszeitraum von zwei auf vier Jahre auszuweiten, wurden die überwachten Fahrlehrer und die überwachenden Sachverständigen

in einem weiteren Schritt danach gefragt, inwiefern sie eine solche Ausweitung des Überwachungszeitraums für berechtigt halten. Dabei zeigte sich, dass es aus der Sicht von rund 94 Prozent der Fahrlehrer und nach der Meinung von gut 97 Prozent der Sachverständigen wünschenswert erscheint, dass Fahrschulen mit guter Ausbildungsqualität eine Verlängerung des Überwachungszeitraums erhalten (s. Tab. 46).

**Tab. 46: Verlängerung des Überwachungszeitraums für Fahrschulen mit guter Ausbildungsqualität** (Überwachung des Theorieunterrichts; Angaben in Prozent)

Ist es aus Ihrer Sicht berechtigt, dass Fahrschulen mit guter Ausbildungsqualität eine Verlängerung des Überwachungszeitraums erhalten?	Befragung					
	Fahrlehrer			Sachverständige		
	2006	2007	Gesamt	2006	2007	Gesamt
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

Schließlich sollten die überwachten Fahrlehrer und die überwachenden Sachverständigen noch angeben, ob das PQFÜ-System aus ihrer Sicht ein geeignetes Verfahren darstellen würde, um Qualitätsunterschiede in der Ausbildung aufzudecken und Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität zu erkennen (s. Tab. 47).

**Tab. 47: Eignung des PQFÜ-Systems** (Überwachung des Theorieunterrichts; Angaben in Prozent)

Ist das PQFÜ-System aus Ihrer Sicht ein geeignetes Verfahren, Qualitätsunterschiede in der Ausbildung aufzudecken und Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität zu erkennen?	Befragung					
	Fahrlehrer			Sachverständige		
	2006	2007	Gesamt	2006	2007	Gesamt
Ja	81,8	81,8	81,8	100,0	96,4	98,2
Nein	18,2	18,2	18,2	0	3,6	1,8

Wie zu erkennen ist, hielten nahezu alle Sachverständigen das PQFÜ-System für geeignet, um Qualitätsunterschiede in der Ausbildung aufzudecken und Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität zu erkennen. Dieses Resultat war zu erwarten: Die Sachverständigen haben sich dafür entschieden, an der Umsetzung der PQFÜ im Land Brandenburg mitzuwirken, und die Arbeit als Sachverständiger setzt voraus, dass sich der Sachverständige mit der Art der Überwachung und den einzusetzenden Überwachungsinstrumenten identifiziert.

Anders sieht es bei den Fahrlehrern aus: Immerhin glaubten rund 18 Prozent der Fahrlehrer nicht, dass mit dem PQFÜ-System Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität erkannt werden können. Allerdings hängt diese Einschätzung der Fahrlehrer von den Überwachungsergebnissen ab: Demnach stellten vor allem jene Fahrlehrer die Brauchbarkeit des PQFÜ-Systems in Frage, bei denen die pädagogische Qualität des Theorieunterrichts als schlecht bewertet wurde. Wie kann man diesen Zusammenhang erklären?

In der Sozialpsychologie hält man für die Erklärung dieses Phänomens unter anderem die Attributionstheorie bereit (Heider, 1958; Weiner, 1986; Heckhausen & Heckhausen, 2006). Mit dieser Theorie geht man der Frage nach, auf welche Weise und mit welchen Motivationen Menschen bestimmten Ereignissen Ursachen zuschreiben. Grundlegend ist dabei die Idee, dass die Ursachen für ein Verhalten sowohl intern, das heißt in der

Person selbst (z.B. durch individuelle Einstellungen, Fähigkeiten und Motivationen), als auch extern (z.B. durch ungünstige Lebensumstände) begründet sein können. Prinzipiell ist dabei davon auszugehen, dass erfolgreiche Menschen ihren Erfolg eher internen Faktoren zuschreiben, weil sie damit ihr Selbstwerterleben erhöhen, während erfolglose Menschen für ihre Misserfolge vor allem die externen Bedingungen verantwortlich machen, weil sie damit einer Minderung ihres Selbstwerterlebens vorbeugen. Im Kontext der PQFÜ ist daher anzunehmen, dass Fahrlehrer weniger gute Überwachungsergebnisse als Misserfolg interpretieren und – um nicht an ihrer pädagogisch-didaktischen Kompetenz zweifeln zu müssen – dafür externe Faktoren wie beispielsweise die von ihnen unterstellte mangelnde Eignung des PQFÜ-Systems verantwortlich machen. Anders ausgedrückt: Die Ursachen für schlechte Überwachungsergebnisse liegen aus Sicht inkompetenter Fahrlehrer naturgemäß weniger in ihrer ausbaufähigen pädagogisch-didaktischen Kompetenz, sondern eher in unterstellten methodischen Defiziten des Überwachungssystems.

Aus dieser Perspektive verwundert es auch nicht, dass nahezu 18 Prozent der Fahrlehrer den Aufwand, der für die PQFÜ betrieben wird, für unangemessen halten (s. Tab. 48): Hierbei handelte es sich in der Regel wiederum um jene Fahrlehrer, bei denen die Überwachungsergebnisse des Theorieunterrichts schlecht ausfielen und die in der Folge das System der PQFÜ für wenig geeignet halten, um Qualitätsunterschiede in der Ausbildung aufzudecken. Die Einschätzungen der Sachverständigen zu diesem Punkt fielen erwartungsgemäß wieder deutlich positiver aus.

**Tab. 48: Aufwand für die Überwachung angemessen** (Überwachung des Theorieunterrichts; Angaben in Prozent)

Ist aus Ihrer Sicht der Aufwand der Überwachung zur Einschätzung der Ausbildungsqualität angemessen?	Befragung					
	Fahrlehrer			Sachverständige		
	2006	2007	Gesamt	2006	2007	Gesamt
Ja	81,3	83,9	82,5	94,4	100,0	97,3
Nein	18,7	16,1	17,5	5,6	0	2,7

Im Zusammenhang mit den durchgeführten Überwachungen der praktischen Ausbildung fallen die Gesamteinschätzungen zum System der PQFÜ sehr ähnlich aus (s. Tab. 49). Insgesamt bleibt damit festzuhalten, dass es nahezu allen überwachten Fahrlehrern und überwachenden Sachverständigen wichtig oder sehr wichtig erscheint, die Überwachung der Fahrschulen auch auf die pädagogisch-didaktische Qualität der Ausbildung zu beziehen, um Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität zu identifizieren. Weitgehende Einigkeit herrscht auch darüber, dass Fahrschulen mit auffällig schlechter Ausbildungsqualität entsprechende Auflagen und Hilfestellungen zur Qualitätsförderung erhalten sollten, während für diesbezüglich unauffällige Fahrschulen der Überwachungszeitraum verlängert werden sollte. Darüber hinaus hielten nahezu alle Sachverständigen sowie alle Fahrlehrer mit untadeligen Überwachungsergebnissen das PQFÜ-System für geeignet, um Qualitätsunterschiede in der Ausbildung aufzudecken und Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität zu erkennen. Den dafür betriebenen Aufwand empfanden die meisten Fahrlehrer und Sachverständigen als angemessen.

**Tab. 49: Einschätzungen zum PQFÜ-System** (Überwachung der praktischen Ausbildung; Angaben in Prozent)

<b>Für wie wichtig halten Sie es, dass sich die Überwachung nicht mehr nur auf formale Aspekte, sondern auch auf die Ausbildungsqualität bezieht?</b>		
<b>Antwort</b>	<b>Befragung</b>	
	<b>Fahrlehrer</b>	<b>Sachverständige</b>
Sehr wichtig	63,4	79,1
Eher wichtig	29,3	20,9
Eher unwichtig	4,9	0
Vollkommen unwichtig	2,4	0
<b>Für wie wichtig halten Sie es, dass Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität identifiziert werden?</b>		
<b>Antwort</b>	<b>Befragung</b>	
	<b>Fahrlehrer</b>	<b>Sachverständige</b>
Sehr wichtig	80,0	81,4
Eher wichtig	15,0	18,6
Eher unwichtig	2,5	0
Vollkommen unwichtig	2,5	0
<b>Für wie wichtig halten Sie es, dass Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität entsprechende Auflagen und Hilfestellungen erhalten?</b>		
<b>Antwort</b>	<b>Befragung</b>	
	<b>Fahrlehrer</b>	<b>Sachverständige</b>
Sehr wichtig	76,9	88,4
Eher wichtig	15,4	11,6
Eher unwichtig	7,7	0
Vollkommen unwichtig	0	0
<b>Ist es aus Ihrer Sicht berechtigt, dass Fahrschulen mit guter Ausbildungsqualität eine Verlängerung des Überwachungszeitraumes erhalten?</b>		
<b>Antwort</b>	<b>Befragung</b>	
	<b>Fahrlehrer</b>	<b>Sachverständige</b>
Ja	92,3	97,7
Nein	7,7	2,3
<b>Ist das PQFÜ-System aus Ihrer Sicht ein geeignetes Verfahren, Qualitätsunterschiede in der Ausbildung aufzudecken und Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität zu erkennen?</b>		
<b>Antwort</b>	<b>Befragung</b>	
	<b>Fahrlehrer</b>	<b>Sachverständige</b>
Ja	75,0	97,7
Nein	25,0	2,3
<b>Ist aus Ihrer Sicht der Aufwand der Überwachung zur Einschätzung der Ausbildungsqualität angemessen?</b>		
<b>Antwort</b>	<b>Befragung</b>	
	<b>Fahrlehrer</b>	<b>Sachverständige</b>
Ja	85,0	95,3
Nein	15,0	4,7

Es sei angemerkt, dass aus sozialwissenschaftlicher Sicht an dieser Stelle nicht der Eindruck erweckt werden soll, dass das System der PQFÜ keine Optimierungsmöglichkeiten mehr aufweisen würde. Vielmehr zeichnen sich derartige Möglichkeiten deutlich ab: Das System der PQFÜ ist in seiner derzeitigen Form – eine hochwertige methodische Durchführung vorausgesetzt – lediglich in der Lage, gravierende Defizite bei den fachlichen und pädagogisch-didaktischen Fähigkeiten des Fahrlehrers aufzudecken; es verrät wenig darüber, ob ein Fahrlehrer, wenn er diese Fähigkeiten besitzt, im Alltag auch eine pädagogisch hochwertige Ausbildung leistet. Um diese Frage zu beantworten, müsste das System der PQFÜ durch weitere Komponenten eines anspruchsvollen Qualitätssicherungssystems ergänzt werden. Solche Komponenten sind einerseits vor allem in der

Berücksichtigung externer Qualitätskriterien der „Produktqualität“ bei der Fahrschulüberwachung zu sehen, wie sie sich in den Bestehensquoten der Fahrschüler einer Fahrschule zeigen. Andererseits ist an die Durchführung von Kundenbefragungen und an die Einführung eines Beschwerdemanagementsystems zu denken. Solche ergänzenden Komponenten der Qualitätssicherung erscheinen nicht nur aus betriebswirtschaftlicher Sicht und unter Marketinggesichtspunkten als wünschenswert, sondern vor allem aus Gründen der Fahranfängersicherheit und öffentlichen Verkehrssicherheit.

Da es sich jedoch beim System der PQFÜ um die Ausgestaltung einer staatlichen Überwachung handelt, unterliegt dieses System gewissen rechtlichen und ökonomischen Grenzen. Bekanntlich stellt die pädagogisch anspruchsvolle Ausgestaltung von Unterricht wegen der sehr unterschiedlichen Lehr- und Lernvoraussetzungen der Fahrlehrer und Fahrschüler eine hoch komplexe Aufgabe dar, die sich auf verschiedenen didaktischen Wegen erfolgreich bewältigen lässt. Diese Komplexität und mögliche pädagogische Vielfalt rechtlich zu normieren und entsprechende Ermächtigungsgrundlagen für eine staatliche Überwachung zu schaffen, ist nur bis zu einem gewissen Grad möglich und sinnvoll. Darüber hinaus verursachen Qualitätssicherungsmaßnahmen, so begründet und bedeutsam sie auch erscheinen mögen, auch Kosten für die Fahrschulen, die in der Regel sehr kleine Unternehmen mit geringer Wirtschaftskraft darstellen. Daher lassen sich nicht alle möglichen Qualitätssicherungsmaßnahmen, die aus methodischer Sicht und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit als sinnvoll und wünschenswert erscheinen, gesetzlich vorschreiben; vielmehr sind eine Interessenabwägung und staatliche Zurückhaltung geboten.

## 4 Zusammenfassung

Auf der Grundlage der dargestellten Ergebnisse der Begleituntersuchung, mit der die Einführung des PQFÜ-Systems im Zeitraum von 2006 bis 2008 flankiert wurde, soll nun eine erste Zwischenbilanz zum System der PQFÜ gezogen werden. Diese Bilanz bezieht sich zum einen auf die Wirksamkeit und zum anderen auf die Praktikabilität der PQFÜ; auf die methodische Güte und insbesondere die Validität der PQFÜ wird dann im folgenden Kapitel eingegangen.

Die Wirksamkeit der PQFÜ lässt sich daran ermessen, ob mit ihr das eingangs genannte Ziel der Fahrschulüberwachung erreicht wurde. Dieses Ziel besteht laut Runderlass des MIR Brandenburg vom 15. März 2005 darin, „eine ordnungsgemäße Fahrschulbildung mit einer inhaltlichen und didaktischen Mindestqualität des Theorieunterrichts und der praktischen Ausbildung sicherzustellen sowie formale Rechtsverstöße aufzudecken“. In diesem Sinne ist die PQFÜ also genau dann wirksam, wenn im Zuge ihrer Umsetzung

- (1) formale Rechtsverstöße aufgedeckt wurden,
- (2) Fahrschulen mit einer unzureichenden pädagogisch-didaktischen Qualität des Theorieunterrichts und der praktischen Ausbildung identifiziert wurden sowie
- (3) in Folge der Überwachungsergebnisse geeignete Maßnahmen zur Qualitätsförderung empfohlen wurden.

Zur Feststellung der Wirksamkeit der PQFÜ wurden im Rahmen der Begleituntersuchung die Ergebnisse der Auswertungsprotokolle (Kurzberichte zur Formalüberwachung und Auswertungsbogen zu den Beobachtungsinventaren) analysiert. Daraus resultierend ist festzuhalten, dass offensichtlich im Zuge der PQFÜ formale Rechtsverstöße aufgedeckt wurden: Wenn beispielsweise die Vorschriften zur Werbung an den Fahrschulfahrzeugen nicht eingehalten oder andere Standards verletzt wurden, dann dokumentierten die Sachverständigen diese Mängel bei der verkürzten Formalüberwachung und zeichneten sie im Kurzbericht auf.

Mit Hilfe der PQFÜ wurden aber nicht nur formale Rechtsverstöße in den Fahrschulen aufgedeckt, sondern auch Fahrschulen mit einer unzureichenden pädagogisch-didaktischen Qualität des Theorieunterrichts und der praktischen Ausbildung identifiziert. Dabei haben die Ergebnisse der Begleituntersuchung die Befunde der Erprobungsuntersuchung bestätigt: Der Theorieunterricht im Land Brandenburg weist nach wie vor einen besonderen Optimierungsbedarf im Hinblick auf die didaktisch-pädagogischen Qualitätskriterien „Strukturierung der Unterrichtseinheit“, „Binnendifferenzierung“, „Festigung“, „Diskursive Unterrichtsgestaltung durch Medien“, „Organisation von Erfahrungsberichten“, „Organisation von Diskussionen“ und „Durchführung von Lernkontrollen“ auf. Bei der praktischen Fahrausbildung fanden sich pädagogische Ausbildungsdefizite vor allem bei den Kriterien „Qualität des Methodeneinsatzes“ und „Strukturierung der Ausbildungseinheit“. Zeigten Fahrlehrer hinsichtlich dieser und anderer Qualitätskriterien in der überwachten Ausbildungseinheit eine besonders geringe Ausbildungsqualität, wurden Maßnahmen zur Qualitätsförderung empfohlen. Zusammenfassend bleibt damit festzuhalten, dass die PQFÜ die gesetzten Ziele erfüllt hat; sie ist mithin entsprechend der oben aufgeführten Kriterien als wirksam anzusehen.

Allerdings zeigte sich bei der Begleituntersuchung auch Optimierungsbedarf; dieser betraf hauptsächlich die Maßnahmeempfehlungen. Insgesamt wurde nur in relativ weni-

gen Überwachungsfällen eine Maßnahme vom Sachverständigen empfohlen. Dabei war die relativ geringe Anzahl von empfohlenen Maßnahmen nicht nur eine Konsequenz der überwiegend positiven Einschätzungen der pädagogischen Qualität der Fahrerschulung, sondern auch ein Indiz für bestehende Unsicherheiten bei den Sachverständigen darüber, wann eine Maßnahme zu empfehlen ist. Deswegen wurden im Januar 2007 und im September 2008 spezielle Fortbildungsveranstaltungen mit den Sachverständigen zur regelgerechten und einheitlichen Vorgehensweise bei der Empfehlung von Maßnahmen durchgeführt. Trotzdem besteht in dieser Frage weiterer Fortbildungs- und Abstimmungsbedarf, Letzteres gilt auch für die Erlaubnisbehörden.

Um Aussagen zur Praktikabilität der PQFÜ zu erhalten, wurden die überwachten Fahrlehrer und die überwachenden Sachverständigen im Anschluss an die Überwachung zu verschiedenen Aspekten der PQFÜ befragt. Dabei zeigte sich, dass die zeitliche Umsetzung der PQFÜ in der Regel entsprechend den Durchführungsempfehlungen erfolgt und keine Probleme bereitet. Darüber hinaus orientiert sich die überwiegende Mehrheit der Sachverständigen an der Durchführungsempfehlung zur verkürzten Formalüberwachung. Der dabei zur Anwendung kommende Kurzbericht zur Formalüberwachung wurde aus Sicht der Fahrlehrer und Sachverständigen als praktikabel eingeschätzt.

Auch bezüglich des Vorgesprächs vor der Beobachtung des Theorieunterrichts bzw. der praktischen Ausbildung zogen die Fahrlehrer und Sachverständigen eine positive Bilanz. Die soziale Atmosphäre während des Vorgesprächs wurde mehrheitlich mit „Sehr gut“ bewertet, und das Vorgespräch beeinflusste in der Regel nicht den weiteren Ablauf der Ausbildung bzw. Ausbildungsbeobachtung. Insgesamt scheint es also keinen Veränderungsbedarf bezüglich der Gestaltung des Vorgesprächs zu geben, was auch durch die Fahrlehrer und Sachverständigen bestätigt wurde: Praktisch kein Fahrlehrer oder Sachverständiger hält eine Veränderung der Gestaltung des Vorgesprächs für wünschenswert.

Die Ergebnisse der Befragung zur Handhabbarkeit der Beobachtungsinventare deuten darauf hin, dass es den Sachverständigen nur ausnahmsweise schwerfällt, die Ausbildungsqualität anhand der Beobachtungsindikatoren und Qualitätskriterien zu beurteilen. Alle Sachverständigen schätzten die Beobachtungsinventare als „Eher praktikabel“ bzw. „Sehr praktikabel“ ein.

Bezüglich des Auswertungsgesprächs im Anschluss an die Beobachtung des Theorieunterrichts bzw. der praktischen Ausbildung kann man festhalten, dass es den Sachverständigen meist gut gelungen ist, die Überwachungsergebnisse im Auswertungsgespräch zu erläutern. Dadurch wurde die Akzeptanz der Überwachungsergebnisse beim Fahrlehrer gefördert. Die soziale Atmosphäre beim Auswertungsgespräch wurde in der Regel mit „Sehr gut“ bewertet. Dementsprechend wünscht praktisch kein Fahrlehrer oder Sachverständiger, dass die Gestaltung des Auswertungsgesprächs verändert wird.

Insgesamt zogen sowohl die überwachten Fahrlehrer als auch die Sachverständigen ein sehr positives Gesamtfazit bezüglich der durchgeführten Überwachungen: Nahezu alle Fahrlehrer und Sachverständigen fanden die durchgeführte Überwachung sehr gut bzw. gut gelungen, und die Atmosphäre zwischen dem Fahrlehrer und dem Sachverständigen während der Überwachung wurde überwiegend als „Sehr gut“ bzw. „Eher gut“ eingeschätzt. Damit deuten die Gesamteinschätzungen der Fahrlehrer und Sachverständigen darauf hin, dass die Sachverständigen eine gute Arbeit geleistet haben.

Die Zusammenarbeit mit den Erlaubnisbehörden bzw. mit der IVS gGmbH bei der Durchführung der PQFÜ wurde sowohl von den Fahrlehrern als auch von den Sachverständigen überwiegend als zufriedenstellend bewertet.

Schließlich spricht auch die grundsätzliche Meinung der Fahrlehrer und Sachverständigen bezüglich des PQFÜ-Systems für die Nützlichkeit und Praktikabilität dieses Systems: Sowohl aus der Sicht von nahezu allen überwachten Fahrlehrern als auch nach Meinung praktisch aller überwachenden Sachverständigen sollte sich die Fahrschulüberwachung nicht nur auf formale Rechtsverstöße erstrecken, sondern auch auf die Ausbildungsqualität beziehen, um Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität zu identifizieren. Diese Fahrschulen sollten aus der Perspektive von fast allen Befragten entsprechende Auflagen und Hilfestellungen erhalten, während für Fahrschulen mit untadeligen Überwachungsergebnissen eine Verlängerung der Überwachungszeiträume für wünschenswert angesehen wird. Darüber hinaus hielten nahezu alle Sachverständigen und Fahrlehrer das PQFÜ-System für geeignet, um Qualitätsunterschiede in der Ausbildung aufzudecken und Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität zu erkennen. Den dafür betriebenen Aufwand empfanden die meisten Fahrlehrer und Sachverständigen als angemessen.

Der Befund, dass das PQFÜ-System offensichtlich wirksam ist und von fast allen Beteiligten als praktikabel und nützlich angesehen wird, kann über den methodischen Optimierungsbedarf des Systems und die Notwendigkeit, es kontinuierlich weiter zu entwickeln, nicht hinwegtäuschen. Die jahresübergreifende Betrachtung der Überwachungsergebnisse hinsichtlich der pädagogisch-didaktischen Qualität des Theorieunterrichts zeigt deutlich eine abnehmende Varianz bei den Qualitätseinschätzungen der Sachverständigen, verbunden mit einer Verschiebung des Beurteilungsniveaus zur Höchstnote „++“. Bei einigen Qualitätskriterien zum Theorieunterricht und vor allem bei vielen Qualitätskriterien zur praktischen Fahrausbildung zeichnen sich ganz klar sog. „Deckeneffekte“ ab, d.h. fast alle überwachten Fahrlehrer erreichen die Höchstnote, eine Differenzierung der pädagogischen Leistungsfähigkeit der Fahrlehrer im Bereich der anspruchsvollen Ausbildungsqualität erfolgt nicht, und in der Folge ist bei anhaltendem Trend eine prüfstatistische Auswertung der Überwachungsergebnisse für eine empirisch gestützte Evaluation der Wirksamkeit der PQFÜ künftig vielleicht nicht mehr möglich. Eine solche Vision erscheint nicht akzeptabel: Mit welchen Argumenten könnte man an einer Fahrschulüberwachung festhalten, die zwar als nützlich und praktikabel gilt, deren Wirksamkeit im Hinblick auf die Erreichung verkehrspolitischer Zielstellungen sich aber empirisch nicht begründen lässt?

Um die Weiterentwicklung der PQFÜ auf wissenschaftlicher Basis zu steuern und voranzutreiben, muss geklärt werden, ob die sich abzeichnenden Deckeneffekte (1) auf einem tatsächlichen Anstieg der Ausbildungsqualität, (2) auf einer abnehmenden Kritikbereitschaft der Sachverständigen oder (3) auf den instrumentellen Besonderheiten des PQFÜ-Systems beruhen, das methodisch eindeutig und vom Ordnungsgeber auch so gewollt auf die Absicherung von Mindeststandards bei der Ausbildungsqualität fokussiert. Insgesamt gesehen, gibt es Indizien dafür, dass alle drei Effekte bei der Begründung des oben genannten Befunds zusammenwirken.

Schließlich ist bei der Weiterentwicklung der PQFÜ in Rechnung zu stellen, dass die Einführung der PQFÜ in Brandenburg bislang zu keiner deutlichen Verbesserung der Bestehensquoten bei der Fahrerlaubnisprüfung geführt hat. Die Quote der nichtbestanden Praktischen Fahrerlaubnisprüfungen im Land Brandenburg stagniert seit Jahren zwischen 32 und 33 Prozent; bei den nichtbestanden Theoretischen Prüfungen zeichnet sich sogar eine negative Tendenz (39,5 Prozent im Jahr 2006 und 41,7 Prozent im Jahr 2008) ab. Eine Verbesserung der Bestehensquoten scheint also nicht in Sicht; eine solche Verbesserung würde aber für viele Betrachter ein naheliegendes und handfestes externes (Validitäts-) Kriterium für eine Verbesserung der Ausbildungsqualität darstel-



len. Ein Vergleich der vorliegenden Überwachungsergebnisse vieler brandenburgischer Fahrschulen mit den Bestehensquoten der Fahrschüler dieser Fahrschulen war im Rahmen der Begleitstudie aus datenschutztechnischen und methodischen Gründen nicht möglich. Daher wurde eine externe Validierungsstudie durchgeführt, deren Ergebnisse nun kurz skizziert werden sollen.

## 5 Ergebnisse der Validierungsstudie

Parallel zur vorliegenden Begleituntersuchung hat das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg im Jahr 2008 eine Validierungsstudie zur PQFÜ in Auftrag gegeben. Mit dieser Validierungsstudie wurden mehrere Ziele verfolgt: Zum einen sollte ergänzend zu den Ergebnissen der Begleituntersuchung und als Fortsetzung der Analysen der Erprobungsuntersuchung im Jahr 2003 (Sturzbecher, Hrsg., 2004) die Zuverlässigkeit und Validität der Beobachtungsinventare zur PQFÜ untersucht werden. Zum anderen sollte die Effizienz der Verwaltung des PQFÜ-Systems überprüft werden. Auf der Grundlage dieser Befunde sollte dann ein Konzept entwickelt werden, in dem Möglichkeiten zur kontinuierlichen Evaluation sowie für die Pflege und stetige Weiterentwicklung des PQFÜ-Systems abgeleitet werden.

Um diese Ziele zu erreichen, wurden bei der Validierungsstudie zunächst die bei der Erprobungsuntersuchung zur PQFÜ im Jahr 2003 eingesetzten Analysestrategien mit den Daten der vorliegenden Begleituntersuchung aus den Jahren 2006 und 2007 und den Bestehensquoten der überwachten Fahrschulen aus den Jahren 2006 und 2007 repliziert. Anhand eines systematischen Vergleichs der Befundstrukturen der Validierungsstudie und der Erprobungsuntersuchung wurden dann Rückschlüsse auf die methodische Qualität der bisher durchgeführten Überwachungen gezogen. Um Aussagen zur Effizienz der Verwaltung der PQFÜ zu treffen, wurden offene Interviews mit Vertretern beteiligter Institutionen (z.B. Sachverständige, IVS gGmbH, Fahrschulen) geführt. Die Ergebnisse der Validierungsstudie wurden im abschließenden Forschungsbericht (Mörl, Kasper & Sturzbecher, 2008) zusammengefasst; die nachfolgenden Ausführungen stellen Auszüge aus dieser Zusammenfassung dar.

Insgesamt deuten die Ergebnisse der Validierungsstudie genauso wie die Ergebnisse der Erprobungsuntersuchung zum PQFÜ-System im Jahr 2003 darauf hin, dass die PQFÜ gut geeignet ist, um die pädagogisch-didaktische Qualität des Fahrschulunterrichts festzustellen. Das Beobachtungsinventar für den Theorieunterricht erwies sich nicht nur als hoch zuverlässig (hohe interne Konsistenz), es wies auch eine zufrieden stellende Inhaltsvalidität, interne Validität und kriteriumsbezogene Validität auf.<sup>8</sup> Schließlich erlaubten es die Ergebnisse der Validierungsstudie, eine anlassbezogene Anordnung der PQFÜ aufgrund extrem schlechter Bestehensquoten empirisch zu rechtfertigen.

Aus den Diskussionen und offenen Interviews mit ausgewählten Vertretern der beteiligten Institutionen zur Regelmäßigkeit, Einheitlichkeit und Effizienz der Umsetzung und Verwaltung der PQFÜ ergaben sich folgende Ergebnisse:

- (1) Der Überwachungsturnus wird in den Landkreisen und kreisfreien Städten nicht einheitlich gehandhabt. Insbesondere wird von der Option der Verlängerung des Überwachungsturnus bei untadeliger Ausbildungsqualität in unterschiedlichem Ausmaß Gebrauch gemacht.
- (2) Das Ziel der Einführung des PQFÜ-Systems bestand darin, die unter verkehrspädagogischen Gesichtspunkten weitgehend nutzlose Formalüberwachung der Fahrschulstrukturen durch eine zweiteilige Kombination von Überwachungselementen zu ersetzen, die aus

---

<sup>8</sup> Wie aufgrund der Empfehlungen zur Durchführung der PQFÜ (Sturzbecher, 2004) zu erwarten war, wurde in den ersten zwei Jahren der PQFÜ vornehmlich der Theorieunterricht der Fahrschulen überwacht. Aufgrund der daraus resultierenden geringen Fallzahl der bewerteten praktischen Ausbildungseinheiten bezog sich die Validierungsstudie ausschließlich auf die PQFÜ-Ergebnisse zum Theorieunterricht.

- einer verkürzten stichprobenartigen Formalüberwachung („Kurzbericht“) mit einer adaptiven Prüfstrategie<sup>9</sup> einerseits und
- einer pädagogisch-didaktisch qualifizierten Einschätzung der Ausbildungsqualität des Theorieunterrichts und der praktischen Fahrausbildung andererseits

besteht. Mit der empfohlenen Verkürzung der Formalüberwachung auf Sachverhalte, die im jeweiligen „Kurzbericht zur Formalüberwachung“ (für die Überwachung des Theorieunterrichts s. Sturzbecher, Schellhas & Hermann, 2004; für die Überwachung der praktischen Fahrausbildung s. Sturzbecher, Hermann, Kammler & Schellhas, 2004) klar beschrieben werden, sowie mit der Fokussierung der Fahrschulüberwachung auf die pädagogische Prozessqualität der Ausbildung sollten nicht nur seit langem bekannte und anerkannte Grundsätze der Bildungsevaluation zum Tragen gebracht werden; zugleich wurde beabsichtigt, einen substantiellen Anstieg der finanziellen Belastungen der Fahrschulen durch die Einführung der PQFÜ zu vermeiden. Die festgestellte Anordnung von vollständigen Formalüberwachungen ohne speziellen Anlass neben der PQFÜ konterkariert diese Erwartungen und verkehrspädagogischen Ansprüche: Sie treibt die Überwachungskosten von Fahrschulen mit untadeliger Ausbildungsqualität in die Höhe und schmälert die Akzeptanz gegenüber der PQFÜ.

- (3) Wird eine vollständige Formalüberwachung neben der PQFÜ angeordnet, so findet sie in der Regel vor der Überwachung des Theorieunterrichts statt. Dafür gibt es zwei Gründe: Die zeitnahe Durchführung der Formalüberwachung im Zusammenhang mit der Unterrichtsüberwachung erscheint zum einen geboten, um Reisekosten zu vermeiden, wie sie ein eigenständiger Termin für eine Formalüberwachung mit sich bringen würde; zum anderen erscheint eine Durchführung der vollständigen Formalüberwachung nach dem Theorieunterricht, der meist abends stattfindet, schon aus Zeitgründen schwer möglich. Eine unmittelbar vor dem Theorieunterricht stattfindende vollständige Formalüberwachung erschwert dem Fahrlehrer aber eine angemessene Unterrichtsvorbereitung und belastet insbesondere im Falle festgestellter Unregelmäßigkeiten die Unterrichtsatmosphäre.
- (4) Die Sachverständigen wurden unterschiedlich oft eingesetzt, und einige von ihnen weisen nur eine relativ geringe Einsatzhäufigkeit auf. Die Gründe für die unterschiedlichen Einsatzhäufigkeiten liegen einerseits in der suboptimalen regionalen Verteilung der Geschäftsstellen bzw. Fahrschulen der Sachverständigen im Land Brandenburg und andererseits in den im Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung festgelegten Vorgaben zum örtlichen Einsatz der Sachverständigen. Diese Vorgaben erscheinen aus methodischer Sicht zwar als sinnvoll und nützlich, trotzdem sollten sie noch einmal hinsichtlich ihrer Zweckmäßigkeit geprüft werden, denn es gibt aus dem Fahrerlaubniswesen stichhaltige Befunde, dass mit der Einsatzhäufigkeit von Fahrerlaubnisprüfern bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung die Strenge der Bewertungen und die methodische Sicherheit des Prüferurteils zunahm (Hampel, 1976). Aufgrund der methodischen Ähnlichkeit der Beurteilungsprozesse, welche Fahrerlaubnisprüfer und Überwachungssachverständige ausführen, ist zu vermuten, dass sich mit dem häufigeren Einsatz der Sachverständigen auch die mehrfach angesprochenen Probleme mit der geringer werdenden Beurteilungsvarianz den sich abzeichnenden Deckeneffekten lösen würden, denn Beurteilungs-

---

<sup>9</sup> Unter einer „adaptiven Prüfstrategie“ ist zu verstehen, dass der Sachverständige seine stichprobenartigen Kontrollen gemäß Kurzbericht ausdehnt oder die Durchführung einer vollständigen Formalüberwachung empfiehlt, sobald er bei seinen Stichproben auf Unregelmäßigkeiten stößt.

unsicherheit führt in der Regel aufgrund von Einspruchsbefürchtungen zu einer Mildetendenz bei den Beurteilern.

- (5) Bisher fokussiert die PQFÜ auf die Fahrschulinhaber; hinzukommt, dass in jeder Fahrschule bislang nur ein Fahrlehrer überwacht wurde. Eine nachhaltige Optimierung der Fahrausbildung in den Fahrschulen durch die PQFÜ setzt indes voraus, dass diejenigen Fahrlehrer einer Fahrschule überwacht werden, die den Theorieunterricht tatsächlich durchführen.

Auf der Grundlage dieser Befunde wurde in der Validierungsstudie ein Konzept entwickelt, indem die Voraussetzungen zur kontinuierlichen Evaluation sowie für die Pflege und stetige Weiterentwicklung des PQFÜ-Systems dargestellt sind. Demnach scheint es unverzichtbar, Daten zu den Überwachungsergebnissen, zu den gegebenenfalls angeordneten Maßnahmen (insbesondere zur Einhaltung der Anordnungskriterien und zur inhaltlichen Adäquatheit der Maßnahmen zu den gefundenen Beanstandungen), zur Erfüllung der angeordneten Maßnahmen und zu den Bestehensquoten fahrschulbezogen zu erfassen und zusammenzuführen sowie anhand einer periodischen Evaluation und Berichterstattung auszuwerten. Die Autoren stellen ferner fest, dass derzeit weder eine solche einheitliche und datenschutzkompatible Datenbasis noch eine Berichterstattung existieren, die systematische Validitätsanalysen oder Wirksamkeitsbetrachtungen zum PQFÜ-System zuließen. Dadurch wird auch die Einschätzung erschwert, inwieweit die PQFÜ landesweit einheitlich in den Landkreisen und kreisfreien Städten praktiziert wird. Augenscheinlich ist dies nicht der Fall, was zu Wettbewerbsverzerrungen und zur Unzufriedenheit unter den Fahrschulen beiträgt.

## 6 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des PQFÜ-Systems

Das PQFÜ-System wurde im Land Brandenburg am 15. März 2005 mittels Runderlass in Kraft gesetzt. Flankierend zur Einführung dieses Systems wurden im Zeitraum 2006 bis 2008 vom brandenburgischen Verkehrsministerium zwei wissenschaftliche Studien zur Systemevaluation in Auftrag gegeben: die vorliegende Begleituntersuchung und eine Validierungsstudie (Mörl, Kasper & Sturzbecher, 2008). Die Ergebnisse dieser beiden Untersuchungen dienen nachfolgend zur Ableitung von Empfehlungen für die Weiterentwicklung des PQFÜ-Systems. Diese Empfehlungen richten sich einerseits auf die Optimierung der methodischen und organisatorischen Umsetzung des bestehenden PQFÜ-Systems und andererseits auf die Verbesserung der Wirksamkeit des Systems durch die Einführung einer periodischen Berichterstattung.

- (1) Es wird empfohlen, im Sinne eines Akzeptanzmanagements konsequent darauf hinzuwirken, dass die Möglichkeiten der PQFÜ zur Verbesserung der Ausbildungsqualität und der Verkehrssicherheit kommuniziert und verbreitet werden. Dies entspricht auch dem Wunsch der Fahrlehrerschaft nach besseren Informationen über die PQFÜ. Um diesen Erwartungen nachzukommen, erscheint es dringend notwendig, das vorliegende Manual zur PQFÜ einschließlich der Arbeitshilfen (Sturzbecher, Hrsg., 2004) entsprechend dem Stand der Systementwicklung zu aktualisieren sowie eine Kompaktfassung und ein Informationsblatt für die Fahrlehrerschaft und die Erlaubnisbehörden bereitzustellen.
- (2) Es wird empfohlen, bei der nach § 33a FahrlG vorgeschriebenen Fortbildung der Fahrlehrer inhaltlich stärker auf die Qualitätskriterien „Strukturierung der Unterrichtseinheit“, „Binnendifferenzierung“, „Festigung“, „Diskursive Unterrichtsgestaltung durch Medien“, „Organisation von Erfahrungsberichten“, „Organisation von Diskussionen“ und „Durchführung von Lernkontrollen“ (Theorieunterricht) bzw. „Strukturierung der Ausbildungseinheit“ und „Qualität des Methodeneinsatzes“ (praktische Fahrausbildung) zu fokussieren, da sich hier am häufigsten Defizite bei der pädagogisch-didaktischen Kompetenz der Fahrlehrer gezeigt haben.
- (3) Es wird empfohlen, im Rahmen von Beratungen mit den Erlaubnisbehörden eine einheitliche Umsetzung der PQFÜ im Land Brandenburg zu forcieren. Dabei ist insbesondere eine einheitliche Anwendung der Verlängerungsoption für den PQFÜ-Überwachungsturnus bei Fahrschulen mit untadeliger Ausbildungsqualität und eine einheitliche Anordnungspraxis für Fördermaßnahmen bei Beanstandungen im Rahmen der Überwachung anzustreben; darüber hinaus ist die Kontrolle der Maßnahmeumsetzung zu vereinheitlichen.
- (4) Es wird empfohlen, die fachgerechte und einheitliche Umsetzung der PQFÜ auch durch einen verstärkten Erfahrungsaustausch der Sachverständigen und vertiefende Schulungen zur Anwendung der Orientierungshilfen für Maßnahmeempfehlungen zu fördern. Für derartige Schulungen sind entsprechende Angebote zu entwickeln, die sich strukturell und inhaltlich auf die verschiedenen Gruppen von Qualitätskriterien und ihre didaktische Umsetzung richten müssen sowie diesbezügliche Umsetzungsprobleme (z.B. bei den Kriterien zur interaktiven Unterrichtsgestaltung) aufgreifen sollten. Darüber hinaus wird angeregt, den Sachverständigen Supervisionen anzubieten.

- (5) Es wird empfohlen, die Qualifikationsvoraussetzungen der Sachverständigen zu diskutieren. Dabei erscheint neben der Berufserfahrung als Fahrlehrer der Abschluss einer grundlegenden schulpädagogischen Ausbildung als wünschenswert.
- (6) Es wird empfohlen, die Anordnung vollständiger Formalüberwachungen zu Gunsten der Überwachung der pädagogisch-didaktischen Ausbildungsqualität im Theorieunterricht und in der praktischen Fahrausbildung zu reduzieren und die Formalüberwachung auf die Checklisten der Kurzberichte zu beschränken, sofern es keinen besonderen Anlass (z.B. Beanstandungen, Beschwerden) für eine vollständige Formalüberwachung gibt. Dabei empfiehlt sich eine adaptive Kontrollstrategie, d. h. die Sachverständigen sollen gezielt und stichprobenartig nach den für die Anfertigung der Kurzberichte bereitgestellten Checklisten die Verhältnisse in den Fahrschulen kontrollieren und bei Auffälligkeiten genauer nachprüfen oder den Fahrerlaubnisbehörden eine vollständige Formalüberwachung empfehlen. Eine solche adaptive Kontrollstrategie erfordert also ein flexibles Vorgehen der Sachverständigen; der Aufwand der Kontrollen muss an die jeweilige Situation angepasst werden. Um dies zu gewährleisten, werden vertiefende Schulungen der Sachverständigen zur Umsetzung der verkürzten Formalüberwachung angeregt.
- (7) Es wird empfohlen, neben begründet erscheinenden Beschwerden vor allem extrem geringe Bestehensquoten (z.B. Bestehensquoten unter 50%) als Auslöser für anlassbezogene PQFÜ heranzuziehen, um die gezielte Kontrolle und Unterstützung von Fahrschulen mit schlechter Ausbildungsqualität zu gewährleisten.
- (8) Es wird empfohlen, alle Fahrlehrer einer Fahrschule, die substantielle Ausbildungsanteile leisten, in die PQFÜ einzubeziehen.
- (9) Es wird empfohlen, die Einsatzregeln für die Sachverständigen („50-Kilometer-Regel“, kein zweimaliger Einsatz hintereinander in einer Fahrschule) hinsichtlich ihrer Praktikabilität sowie ihrer methodischen und organisatorischen Implikationen zu überdenken.
- (10) Es wird empfohlen, die Überwachungsergebnisse sowie die gegebenenfalls von den Sachverständigen empfohlenen bzw. von den Fahrerlaubnisbehörden angeordneten Maßnahmen und ihre Umsetzung landesweit einheitlich zu erfassen. Weiterhin sollte die Anordnungs- und Umsetzungspraxis fortlaufend hinsichtlich ihrer Regelmäßigkeit und inhaltlichen Sachgerechtigkeit evaluiert werden. Schließlich ist über die Evaluationsergebnisse landesübergreifend und periodisch (z.B. jährlich) Bericht zu erstatten.

Mit einer periodischen Berichterstattung zur PQFÜ würden zugleich Möglichkeiten für die Selbst- und Fremdevaluation der verantwortungsvollen Tätigkeit der Sachverständigen eröffnet.

Für eine Berichterstattung zur Wirksamkeit und Effizienz des PQFÜ-Systems erscheint es notwendig:

- einen einheitlichen Identifikationscode für die Fahrschulen einzuführen, der die Zusammenarbeit der einzelnen Institutionen (Fahrerlaubnisbehörden, Sachverständige, IVS gGmbH, Evaluationsinstitut) erleichtert und die Zusammenführung von Daten aus den verschiedenen Institutionen ermöglicht,
- bei der IVS gGmbH einen einheitlichen Stammdatensatz für alle Fahrschulen anzulegen, der als Informationen enthalten muss
  1. den Identifikationscode der einzelnen Fahrschule,
  2. ihre Überwachungsergebnisse,

3. ggf. die Maßnahmenempfehlungen der Sachverständigen und die Maßnahmenanordnungen der Fahrerlaubnisbehörden unter Angabe der Maßnahmemethode und der spezifischen inhaltlichen Ausrichtung der Maßnahme entsprechend der Qualitätskriterien,
  4. Angaben zur Maßnahmenumsetzung und
  5. Angaben zur Wirksamkeitskontrolle der Maßnahme.
- (11) Es wird empfohlen, alle zur Pflege, Evaluation und Weiterentwicklung des PQFÜ-Systems notwendigen Institutionen, Prozesse und Ergebnisse zusammenfassend in einem Handbuch zu beschreiben, das allen Beteiligten – oberste Landesbehörden, Fahrerlaubnisbehörden, Sachverständige, Fahrschulen, IVS gGmbH – als aktuelle Orientierungs- und Handlungsgrundlage dient.
- (12) Es wird empfohlen, eine methodische Ausdifferenzierung der Qualitätsstandards im Bereich guter Ausbildungsqualität zu erwägen, da die derzeitigen Mindeststandards zu Deckeneffekten führen könnten, welche die empirische Evaluation der PQFÜ erschweren.

Lassen sich durch die empfohlene Optimierung der PQFÜ (einschließlich einer empirisch gestützten Evaluation und Berichterstattung) Verbesserungen bei den Bestehensquoten erzielen? Zumindest für die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung erscheint dies nicht ausgeschlossen, wenn man die Ergebnisse der Erprobungsuntersuchung in Rechnung stellt (Sturzbecher et al., 2004). Damals wurden Extremgruppen von Fahrschulen mit besonders guten und besonders schlechten Bestehensquoten bei der Theoretischen Prüfung gebildet; darauf aufbauend wurde untersucht, ob sich diese Fahrschulen anhand der PQFÜ-Ergebnisse vorhersagen lassen. Im Ergebnis dieser Untersuchung konnten 77 Prozent der erfolgreichen und 61 Prozent der wenig erfolgreichen Fahrschulen richtig klassifiziert werden; die durchschnittliche „Trefferquote“ betrug 71 Prozent.

Damit sind die PQFÜ-Sachverständigen und die Erlaubnisbehörden gefordert, bei Fahrschulen mit geringer Ausbildungsqualität angemessene Fördermaßnahmen zu empfehlen bzw. anzuordnen und die Durchführung dieser Maßnahmen auch zu kontrollieren. Der häufig vorgetragene Einwand, dass Fahrschulen die zuweilen erkennbaren intellektuellen und motivationalen Defizite ihrer Fahrschüler nicht ausgleichen könnten, besitzt angesichts der Analyseergebnisse von Sturzbecher et al. (2004, S. 74 ff) nur geringe Überzeugungskraft: „Wird die Ergebnisqualität einer Fahrschule eher durch die Merkmale ihrer Fahrschüler oder eher durch die pädagogische Struktur- und Prozessqualität der Fahrschulerausbildung festgelegt? Die Antwort auf diese Frage fällt eindeutig aus: Ungeachtet der vielfältigen Zusammenhänge zwischen dem Prüfungserfolg einerseits sowie Persönlichkeitsmerkmalen der Fahrschüler und auch strukturellen Merkmalen der Fahrschule andererseits besitzt die pädagogische Prozessqualität des theoretischen Fahrschulunterrichts den entscheidenden Einfluss auf die Bestehensquote. Oder einfacher ausgedrückt: Wenn der Fahrlehrer einer untersuchten Fahrschule aus Sicht pädagogischer Experten über eine hohe Lehrkompetenz und Medienkompetenz verfügte und seine Fahrschüler ihm einen abwechslungsreichen und anschaulichen Fahrschulunterricht bescheinigten, dann besaß diese Fahrschule in der Regel auch eine hohe Bestehensquote; traf dies alles zu, fielen andere Merkmale der Fahrschüler (z.B. ihre intellektuellen oder finanziellen Voraussetzungen), der Fahrlehrer (z.B. ihr Alter oder ihre Fortbildungshäufigkeit) oder der Fahrschule (z.B. ihre Fahrlehrerzahl oder Lerngruppengröße) für die Erklärung der Bestehensquote nicht mehr nennenswert ins Gewicht.“

## Literatur

- Diekmann, A. (1995). Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen. Reinbek bei Hamburg: rowohlt.
- Hampel, B. (1976). Die Führerscheinprüfung als Maßnahme der Selektion. Informationen & Mitteilungen der Sektion Verkehrspsychologie im BDP, 8, S. 100-111.
- Heider, F. (1958). The Psychology of Interpersonal Relations. New York: Wiley.
- Heckhausen, J. & Heckhausen, H. (2006). Motivation und Handeln. Heidelberg: Springer.
- Lamszus, H. (2000). Curriculare Leitfaden für die praktische Ausbildung Pkw. München: Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.
- Mörl, S., Kasper, D. & Sturzbecher, D. (2008). Validierung und Weiterentwicklung der Pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung. Oberkrämer: IPV.
- Sturzbecher, D. (Hrsg., 2004). Manual für die pädagogisch qualifizierte Fahrschulüberwachung. Potsdam: Universität.
- Sturzbecher, D. (2004). Grundlagen und Ausgestaltungsmöglichkeiten der „Pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung“. In D. Sturzbecher (Hrsg.). Manual für die pädagogisch qualifizierte Fahrschulüberwachung. Potsdam: Universität.
- Sturzbecher, D., Großmann, H., Hermann, U., Schellhas, B., Viereck, K. & Völkel, P. (2004). Einflussfaktoren auf den Erfolg bei der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung. In D. Sturzbecher (Hrsg.) Einflussfaktoren auf den Erfolg bei der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung. Jugendliche und Risikoverhalten im Straßenverkehr. Hannover: Degener.
- Sturzbecher, D., Hermann, U. Kammler, K & Schellhas, B. (2004). Beobachtungsinventar und Checkliste zur Erfassung der praktischen Fahrschulbildung. In D. Sturzbecher (Hrsg.). Manual für die pädagogisch qualifizierte Fahrschulüberwachung (Modul 3). Potsdam: Universität.
- Sturzbecher, D. & Labitzke, P. (2004). Überwachungsberichte zur Formalüberwachung. In D. Sturzbecher (Hrsg.). Manual für die pädagogisch qualifizierte Fahrschulüberwachung. Potsdam: Universität.
- Sturzbecher, D., Schellhas, B. & Hermann, U. (2004). Beobachtungsinventar und Checkliste zur Erfassung der theoretischen Fahrschulbildung. In D. Sturzbecher (Hrsg.). Manual für die pädagogisch qualifizierte Fahrschulüberwachung (Modul 2). Potsdam: Universität.
- Weiner, B. (1986). An Attributional Theory of Motivation and Emotion. New York: Springer.



## Anlagen

- Anlage 1: Auswertungsbogen zum Beobachtungsinventar für die theoretische Fahrschul Ausbildung
- Anlage 2: Auswertungsbogen zum Beobachtungsinventar für die praktische Fahrschul Ausbildung
- Anlage 3: Kurzbericht zur Formalüberwachung (Theoretische Ausbildung)
- Anlage 4: Kurzbericht zur Formalüberwachung (Praktische Ausbildung)
- Anlage 5: Fragebogen für den überwachten Fahrlehrer (Überwachung der theoretischen Fahrschul Ausbildung)
- Anlage 6: Fragebogen für den überwachten Fahrlehrer (Überwachung der praktischen Fahrschul Ausbildung)
- Anlage 7: Fragebogen für den Sachverständigen (Überwachung der theoretischen Fahrschul Ausbildung)
- Anlage 8: Fragebogen für den Sachverständigen (Überwachung der praktischen Fahrschul Ausbildung)
- Anlage 9: Arbeitshilfe für die Empfehlung von Maßnahmen im Anschluss an die Überwachung des theoretischen Unterrichts

Anlage 1:

# Auswertungsbogen zum Beobachtungsinventar für die theoretische Fahrschul Ausbildung

—  ——

ID-Code bitte eintragen!

Tag der Überprüfung: ..... Beginn der Überprüfung: ..... Ende der Überprüfung: .....

## 4 Angaben zum theoretischen Unterricht

4.1	Fahrerlaubnisklasse und Thema (Lektion)	4.2	Anzahl der Teilnehmer(innen) .....
4.3	Beginn des Unterrichts ..... Uhr	4.4	Ende des Unterrichts ..... Uhr

Bemerkungen: .....  
.....  
.....

Die Unterrichtsinhalte entsprechen den Vorgaben der FahrschAusbO.	ja	nein
---	----	------

# I - Allgemeine Lehrkompetenz (neun Qualitätskriterien)

## 1. Strukturierung der Unterrichtseinheit

<input type="checkbox"/> ++	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --	Beobachtet	Bemerkungen
<p>Der Fahrlehrer gibt zu Beginn der Unterrichtsstunde einen kurzen Überblick zu Inhalten und Zielen. Die Struktur zieht sich nicht als ein „Roter Faden“ durch die gesamte Unterrichtsstunde. Die Ergebnisse der Unterrichtsstunde werden am Ende nicht zusammengefasst und bewertet. Der Fahrlehrer informiert die Fahrschüler nicht über die geplanten Inhalte der nächsten Unterrichtsstunde.</p>					
<p>Der Fahrlehrer gibt zu Beginn der Unterrichtsstunde einen kurzen Überblick zu Inhalten und Zielen.</p>					
<p>Die Struktur zieht sich als „Roter Faden“ durch die gesamte Unterrichtsstunde.</p>					
<p>Die Ergebnisse der Unterrichtsstunde werden am Ende zusammengefasst und bewertet.</p>					
<p>Der Fahrlehrer informiert die Fahrschüler über die geplanten Inhalte der nächsten Unterrichtsstunde.</p>					

## 2. Motivierung der Fahrschüler und Praxisbezug

<input type="checkbox"/> ++	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --	Beobachtet	Bemerkungen
<p>Es gelingt dem Fahrlehrer nicht, das Interesse der Fahrschüler für den Unterrichtsinhalt zu wecken. Der Fahrlehrer untersetzt den theoretischen Unterricht nicht mit praxisnahen Beispielen. Der Fahrlehrer stellt keine Verbindungen zwischen theoretischem und fahrpraktischem Unterricht her. Es gelingt dem Fahrlehrer nicht, einen freundlichen Kontakt zu den Fahrschülern herzustellen.</p>					
<p>Dem Fahrlehrer gelingt es, das Interesse der Fahrschüler für den Unterrichtsinhalt zu wecken.</p>					
<p>Der Fahrlehrer untersetzt den theoretischen Unterricht durch praxisnahe Beispiele.</p>					
<p>Der Fahrlehrer stellt Verbindungen zwischen theoretischem und fahrpraktischem Unterricht her.</p>					
<p>Dem Fahrlehrer gelingt es, freundlichen Kontakt zu den Fahrschülern herzustellen.</p>					

### 3. Fachliche Vermittlung der Unterrichtsinhalte

<input type="checkbox"/> ++	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --	Beobachtet	Bemerkungen
<input type="checkbox"/> ++ <input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> - <input type="checkbox"/> -- Der Fahrlehrer wirkt fachlich unsicher und inkompetent. Der Fahrlehrer vermittelt die Unterrichtsinhalte unverständlich. Der Fahrlehrer vermittelt die Unterrichtsinhalte eintönig und lustlos. Der Fahrlehrer richtet sich nicht nach den Prinzipien: „Vom Leichten zum Schweren“ und „Vom Bekannten zum Unbekannten“.					
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Fahrlehrer wirkt fachlich sicher und kompetent.</li> <li>• Der Fahrlehrer vermittelt die Unterrichtsinhalte verständlich.</li> <li>• Der Fahrlehrer vermittelt die Unterrichtsinhalte abwechslungsreich und lebendig.</li> <li>• Der Fahrlehrer richtet sich nach den Prinzipien: „Vom Leichten zum Schweren“ und/oder „Vom Bekannten zum Unbekannten“.</li> </ul>					

### 4. Binnendifferenzierung

<input type="checkbox"/> ++	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --	Beobachtet	Bemerkungen
<input type="checkbox"/> ++ <input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> - <input type="checkbox"/> -- Der Fahrlehrer berücksichtigt nicht den Wissensstand und die unterschiedlichen Interessen der Fahrschüler. Der Fahrlehrer nutzt die individuellen Stärken der Fahrschüler nicht im Unterrichtsgeschehen. Es ist nicht erkennbar, dass der Fahrlehrer die Auswahl seiner Unterrichtsmethoden an der aktuellen Gruppenzusammensetzung oder an einzelne Schüler angepasst hat. (Anmerkung: Dieser Punkt ist ggfs. im Auswertungsgespräch mit dem Fahrlehrer zu klären.)					
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Fahrlehrer berücksichtigt den Wissensstand und die unterschiedlichen Interessen der Fahrschüler.</li> <li>• Der Fahrlehrer nutzt die individuellen Stärken der Fahrschüler im Unterrichtsgeschehen.</li> <li>• Es ist erkennbar, dass der Fahrlehrer die Auswahl seiner Unterrichtsmethoden an der aktuellen Gruppenzusammensetzung oder an einzelne Schüler angepasst hat.</li> </ul>					

### 5. Angemessenes Reagieren auf Beiträge der Fahrschüler

<input type="checkbox"/> ++	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --	Beobachtet	Bemerkungen
<input type="checkbox"/> ++ <input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> - <input type="checkbox"/> -- Der Fahrlehrer zeigt Desinteresse an den Beiträgen der Fahrschüler. Der Fahrlehrer vernachlässigt die Fahrschüler durch destruktive und misserfolgsorientierte Bewertungen ihrer Beiträge. Der Fahrlehrer gibt keine Hinweise zur inhaltlichen Verbesserung von Fahrschülerbeiträgen.					
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Fahrlehrer zeigt Interesse an den Beiträgen der Fahrschüler.</li> <li>• Der Fahrlehrer bewertet die Beiträge von Fahrschülern konstruktiv und lernerfolgsorientiert.</li> <li>• Der Fahrlehrer gibt Hinweise zur inhaltlichen Verbesserung von Fahrschülerbeiträgen.</li> </ul>					

### 6. Tempo der Vermittlung der Unterrichtsinhalte

<input type="checkbox"/> ++	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --	Der Fahrer hat Unterrichtsinhalte und Zeitplanung nicht aufeinander abgestimmt. Die Fahrschüler sind hinsichtlich des Vermittlungstempos unter- bzw. überfordert. Der Fahrlehrer spricht undeutlich und unstrukturiert. Sprechgeschwindigkeit, Betonung und Artikulation sind unangemessen.
Der Fahrlehrer hat Unterrichtsinhalte und Zeitplanung aufeinander abgestimmt.				
Die Fahrschüler sind hinsichtlich des Vermittlungstempos nicht unter- oder überfordert.				
Der Fahrlehrer spricht deutlich und klar strukturiert. Sprechgeschwindigkeit, Betonung und Artikulation sind angemessen.				
				<b>Beobachtet</b>
				<b>Bemerkungen</b>

### 7. Festigung

<input type="checkbox"/> ++	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --	Der Fahrlehrer wiederholt und betont wichtige Unterrichtsinhalte nicht. Der Fahrlehrer gibt den Fahrschülern keine Hinweise, was sie außerhalb des Unterrichts für die theoretische Prüfung tun können.
Der Fahrlehrer wiederholt und betont wichtige Unterrichtsinhalte.				
Der Fahrlehrer gibt Hinweise, was die Fahrschüler außerhalb des Unterrichts für die theoretische Prüfung tun können.				
				<b>Beobachtet</b>
				<b>Bemerkungen</b>

### 8. Visualisierung der Unterrichtsinhalte durch Medien

<input type="checkbox"/> ++	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --	Die eingesetzten Medien sind nicht strukturiert und unübersichtlich gestaltet. Die eingesetzten Medien beziehen sich nicht auf den behandelten Unterrichtsinhalt. Die eingesetzten Medien tragen nicht zur Vertiefung der behandelten Unterrichtsinhalte bei.
Die eingesetzten Medien sind klar strukturiert und übersichtlich gestaltet.				
Die eingesetzten Medien beziehen sich auf den behandelten Unterrichtsinhalt.				
Die eingesetzten Medien vertiefen den behandelten Unterrichtsinhalt.				
				<b>Beobachtet</b>
				<b>Bemerkungen</b>

### 9. Diskursive Unterrichtsgestaltung durch Medien

<input type="checkbox"/> ++	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --	Beobachtet	Bemerkungen
Die eingesetzten Medien lassen eine unterschiedliche Meinungsbildung kaum zu. Der Fahrlehrer setzt die Medien nicht bewusst und zielgerichtet ein, um eine Diskussion zwischen den Fahrschülern in Gang zu setzen.					
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die eingesetzten Medien sind so gestaltet, dass sie zur unterschiedlichen Meinungsbildung führen können.</li> <li>Die Medien werden durch den Fahrlehrer bewusst und zielgerichtet eingesetzt, um eine Diskussion zwischen den Fahrschülern in Gang zu setzen.</li> </ul>					

## II – Kompetenz zur Gestaltung von Unterrichtsformen (vier Qualitätskriterien)

### 10. Qualität der Lehrvorträge

<input type="checkbox"/> ++	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --	Beobachtet	Bemerkungen
Der Fahrlehrer strukturiert seinen Vortrag nicht. Der Fahrlehrer lockert seinen Vortrag nicht durch Beispiele, Vergleiche, Bilder, Videos oder Geschichten auf. Der Fahrlehrer fasst die wichtigsten Inhalte nicht zusammen. Der Fahrlehrer trägt eintönig hinsichtlich seiner Intonation, Mimik und Gestik vor. Der Fahrlehrer achtet nicht darauf, den Geräuschpegel während des Vortrages gering zu halten.					
<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Fahrlehrer strukturiert seinen Vortrag thematisch klar.</li> <li>Der Fahrlehrer lockert seinen Vortrag durch Beispiele, Vergleiche, Bilder, Videos oder Geschichten auf.</li> <li>Der Fahrlehrer fasst die wichtigsten Inhalte zusammen.</li> <li>Der Fahrlehrer trägt lebendig hinsichtlich seiner Intonation, Mimik und Gestik vor.</li> <li>Der Fahrlehrer achtet darauf, den Geräuschpegel während des Vortrages gering zu halten.</li> </ul>					

### 11. Organisation von Erfahrungsberichten

<input type="checkbox"/> ++	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --	Beobachtet	Bemerkungen
<input type="checkbox"/> ++ <input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> - <input type="checkbox"/> -- Der Unterrichtsaufbau des Fahrlehrers lässt nicht genügend Raum für Erfahrungsberichte der Fahrschüler bereits im Ansatz. Der Fahrlehrer nutzt die Beiträge der Fahrschüler nicht im weiteren Unterrichtsverlauf.					
<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Fahrlehrer regt die Fahrschüler im Unterrichtsverlauf ausdrücklich dazu an, über eigene Erfahrungen zu berichten.</li> <li>Der Unterrichtsaufbau des Fahrlehrers lässt genügend Raum für Erfahrungsberichte der Fahrschüler.</li> <li>Der Fahrlehrer nutzt die Beiträge der Fahrschüler im weiteren Unterrichtsverlauf.</li> </ul>					

### 12. Organisation von Diskussionen

<input type="checkbox"/> ++	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --	Beobachtet	Bemerkungen
<input type="checkbox"/> ++ <input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> - <input type="checkbox"/> -- Der Fahrlehrer fordert die Fahrschüler nicht zur Meinungsbildung und Meinungsdarstellung auf. Der Fahrlehrer gibt im Unterrichtsverlauf nicht genügend Raum für Diskussionen zu verschiedenen Aspekten. Der Fahrlehrer moderiert die Diskussion zwischen den Fahrschülern nicht zielgerichtet und nicht themenorientiert. Der Fahrlehrer nutzt die Ergebnisse der Diskussion nicht im weiteren Unterrichtsverlauf.					
<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Fahrlehrer fordert die Fahrschüler ausdrücklich zur Meinungsbildung und Meinungsdarstellung auf.</li> <li>Der Fahrlehrer lässt im Unterrichtsverlauf genügend Raum für Diskussionen zu verschiedenen Aspekten.</li> <li>Der Fahrlehrer moderiert die Diskussion zwischen den Fahrschülern zielgerichtet und themenorientiert.</li> <li>Der Fahrlehrer nutzt die Ergebnisse der Diskussion im weiteren Unterrichtsverlauf.</li> </ul>					

### 13. Durchführung von Lernkontrollen

<input type="checkbox"/> ++	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --	Beobachtet	Bemerkungen
<input type="checkbox"/> ++ <input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> - <input type="checkbox"/> -- Der Fahrlehrer weist nicht darauf hin, dass Lernkontrollen zu den wichtigen Lerninhalten stattfinden. Es werden keine Lernkontrollen (weder mündlich noch schriftlich) durchgeführt und ausgewertet.					
<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Fahrlehrer weist darauf hin, dass Lernkontrollen zu wichtigen Lerninhalten stattfinden.</li> <li>Es werden Lernkontrollen (mündlich oder schriftlich) durchgeführt und ausgewertet (oder die Auswertung wird angekündigt).</li> </ul>					

## 7 Angaben zum Ausbildungsplan

Die Fahrschule kann einen Ausbildungsplan gemäß §4 FahrschAusbO nachweisen?	ja	nein
Der Ausbildungsplan ist in den Geschäftsräumen der Fahrschule ausgehängt oder ausgelegt?	ja	nein
Das Thema der Unterrichtseinheit entspricht dem Thema, das auf dem ausgehängten bzw. ausgelegten Ausbildungsplan ausgewiesen ist?	ja	nein

## 8 Angaben zum Anwesenheitsnachweis

Wie wird die Anwesenheit der Fahrschüler nachgewiesen?		
- Mittels Anwesenheitsliste ( Mindestinhalt: Name, Vorname des Fahrschülers, angestrebte Klasse, Beginn und Ende des Unterrichts, Dauer des Unterrichts, Datum, Name des Fahrlehrers, der den Unterricht durchführt; darüber hinaus wurden alle teilnehmenden Fahrschüler nachgewiesen)	ja	nein
- Mittels eines anderen Nachweises, nämlich: _____ _____ _____	ja	nein

## 9 Inhalte des Auswertungsgesprächs

<input type="checkbox"/> Keine Beanstandungen/keine empfohlene Maßnahme <input type="checkbox"/> Geringe Beanstandungen/keine empfohlene Maßnahme Im anschließenden Auswertungsgespräch habe ich die festgestellten Mängel angesprochen. Der Fahrlehrer ist aus meiner Sicht bereit/in der Lage, diese Mängel eigenständig abzustellen.
<input type="checkbox"/> Geringe Beanstandungen/Maßnahmeempfehlung Im anschließenden Auswertungsgespräch habe ich die festgestellten Mängel angesprochen. Es erscheint mir jedoch sehr fraglich, ob der Fahrlehrer bereit/in der Lage ist, diese Mängel eigenständig abzustellen.
<input type="checkbox"/> Erhebliche Mängel/Maßnahmeempfehlung Ich empfehle: <input type="checkbox"/> eine ausführliche Praxisberatung (mind. 2 Zeitstunden) <input type="checkbox"/> eine Hospitation (mind. 2 Zeitstunden) <input type="checkbox"/> eine Weiterbildung zum Themenbereich: _____ <input type="checkbox"/> eine Nachkontrolle durch die Erlaubnisbehörde (bei formalen Mängeln). Zusätzliche Anmerkungen zu den empfohlenen Maßnahmen: ..... ..... .....



**Anlage 2:**

# Auswertungsbogen zum Beobachtungsinventar für die praktische Fahrschul Ausbildung

□ — □ □ □ — □ — □ □

**ID-Code bitte eintragen!**

Tag der Überprüfung: ..... Beginn der Überprüfung: ..... Ende der Überprüfung: .....

## 4 Angaben zur praktischen Fahrausbildung

4.1	Ausbildungsklasse und Stufe der praktischen Ausbildung		
4.2	Name des Fahrschülers/der Fahrschülerin	4.3	Anzahl der bereits durchgeführten Fahrstunden
4.4	Beginn der Fahrstunde ..... Uhr	4.5	Ende der Fahrstunde ..... Uhr

Bemerkungen: .....

.....

.....

Die Unterrichtsinhalte entsprechen den Vorgaben der FahrschAusbO.	ja	nein
---	----	------

## Lehrkompetenz in der praktischen Fahrschulausbildung

### 1. Strukturierung der Ausbildungseinheit

<input type="checkbox"/> ++	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --	Der Fahrlehrer formuliert zu Beginn die expliziten Ziele und Inhalte der Ausbildungseinheit nicht und erläutert diese nicht in Zusammenhang mit dem bisherigen Ausbildungsablauf (theoretischer Unterricht, vorangegangene Fahrstunden). Zum Ende der Ausbildungseinheit führt der Fahrlehrer kein Auswertungsgespräch mit dem Fahrschüler und geht nicht noch einmal auf die wesentlichen Aspekte ein. Der Fahrlehrer gibt keinen Ausblick auf die folgende Ausbildungseinheit.	Beobachtet	Bemerkungen
				• Zu Beginn der Ausbildungseinheit formuliert der Fahrlehrer klar die Ziele und Inhalte der Ausbildungseinheit und erläutert diese in Zusammenhang mit dem bisherigen Ausbildungsablauf (theoretischer Unterricht, vorangegangene Fahrstunden).		
				• Zum Ende der Ausbildungseinheit führt der Fahrlehrer ein Auswertungsgespräch mit dem Fahrschüler und geht auf die wesentlichen Aspekte der Ausbildungseinheit nochmals ein.		
				• Der Fahrlehrer gibt einen Ausblick auf die folgende Ausbildungseinheit.		

### 2. Orientierung am Ausbildungsstand des Fahrschülers

<input type="checkbox"/> ++	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --	Der Fahrlehrer wählt einen zu großen oder zu kleinen Umfang und Schwierigkeitsgrad bei den Zielen und Inhalten der Ausbildungseinheit. Die gewählte Schulungsstrecke sowie die Plätze zur Durchführung besonderer Fahraufgaben (z.B. Einparken, Wenden) entsprechen nicht dem Ausbildungsstand des Fahrschülers bzgl. der Verkehrs- und Straßenverhältnisse (einschließlich Verkehrsichte) und der speziellen Anforderungen durch Kreisverkehre, gleichberechtigte Straßen oder andere Bedingungen. Der Fahrlehrer wählt keine sinnvolle Abfolge der Lehrinhalte (nicht vom Einfachen zum Schwierigen).	Beobachtet	Bemerkungen
				• Der Fahrlehrer wählt einen angemessenen Umfang und Schwierigkeitsgrad bei den Zielen und Inhalten der Ausbildungseinheit.		
				• Die gewählte Schulungsstrecke sowie die Plätze zur Durchführung besonderer Fahraufgaben (z.B. Einparken, Wenden) entsprechen dem Ausbildungsstand des Fahrschülers bzgl. den Verkehrs- und Straßenverhältnissen (einschließlich Verkehrsichte) und den speziellen Anforderungen durch Kreisverkehre, gleichberechtigte Straßen oder andere Bedingungen.		
				• Der Fahrlehrer wählt eine sinnvolle Abfolge der Lehrinhalte (vom Einfachen zum Schwierigen).		

### 3. Qualität des Methodeneinsatzes

<input type="checkbox"/> ++	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --
Der Fahrlehrer setzt die folgenden Methoden nicht situationsgemäß ein: verbale Erklärungen; Demonstrieren des zu erlernenden Verhaltens; Verwenden von Modellen, Schemata oder Skizzen; Kommentieren des Fahrverhaltens des Fahrerschülers; Kommentieren des Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer, um korrektes Fahrverhalten zu erläutern; Anleiten des Fahrerschülers zum richtigen Verhalten durch Fragen oder Impulse; Geben von Lernhinweisen beispielsweise in Bezug auf mentales Training oder die Wiederholung von Inhalten des theoretischen Unterrichts. Der Fahrlehrer regt den Fahrlehrer nicht zu Selbsteinschätzungen seiner Leistung an. Der Fahrlehrer verwendet seine Unterrichtsmethoden nicht in zielführender Weise: Der Einsatz der jeweiligen Methode erhöht nicht die Verständlichkeit der Anweisungen oder Erklärungen; der Einsatz der jeweiligen Methode hilft dem Fahrlehrer nicht, sein Fahrverhalten zu verbessern.			
Beobachtet		Bemerkungen	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Fahrlehrer setzt situationsgemäß die folgenden Methoden ein: verbale Erklärungen (1); Demonstrieren des zu erlernenden Verhaltens (2); Verwenden von Modellen, Schemata oder Skizzen (3); Kommentieren des Fahrverhaltens des Fahrerschülers (4); Kommentieren des Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer, um korrektes Fahrverhalten zu erläutern (5); Anleiten des Fahrerschülers zum richtigen Verhalten durch Fragen oder Impulse (6); Geben von Lernhinweisen beispielsweise in Bezug auf mentales Training oder die Wiederholung von Inhalten des theoretischen Unterrichts (7).</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Fahrlehrer regt den Fahrlehrer zu Selbsteinschätzungen seiner Leistung an.</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Fahrlehrer verwendet seine Unterrichtsmethoden in zielführender Weise: Der Einsatz der jeweiligen Methode erhöht die Verständlichkeit der Anweisungen oder Erklärungen; der Einsatz der jeweiligen Methode hilft dem Fahrlehrer, sein Fahrverhalten zu verbessern.</li> </ul>			

### 4. Qualität verbaler Anweisungen

<input type="checkbox"/> ++	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --
Der Fahrlehrer formuliert seine Anweisungen unklar und unverständlich. Der Fahrlehrer gibt die Anweisungen zum Verlauf der Fahrstrecke, zur Ausführung von Fahraufgaben und zu Besonderheiten des Verkehrsgeschehens, die der Fahrlehrer nicht selbst wahrnimmt, zu spät. Der Fahrlehrer verwendet ein inadäquates Kommunikationsniveau (Art der Ansprache, Sprechtempo, Lautstärke und die Verwendung von Fachtermini wie „Schulterblick“ sind unangemessen).			
Beobachtet		Bemerkungen	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Fahrlehrer formuliert alle Anweisungen klar und verständlich.</li> <li>Der Fahrlehrer gibt stets rechtzeitig Anweisungen zum Verlauf der Fahrstrecke, zur Ausführung von Fahraufgaben und zu Besonderheiten des Verkehrsgeschehens, die der Fahrlehrer nicht selbst wahrnimmt.</li> <li>Der Fahrlehrer verwendet ein adäquates Kommunikationsniveau (Art der Ansprache, Sprechtempo, Lautstärke und die Verwendung von Fachtermini wie „Schulterblick“ sind angemessen).</li> </ul>			

### 5. Fachliche Korrektheit der Ausbildungsinhalte und Orientierung am Ausbildungscurriculum

<input type="checkbox"/> ++	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --	
<p>Die vom Fahrlehrer vermittelten Lehrinhalte sind fachlich nicht korrekt. Die zum Thema der Ausbildungseinheit gehörenden wichtigen Lehrinhalte sind nicht vollständig vermittelt worden. Der Fahrlehrer ergänzt seine Ausführungen nicht durch die Darstellung von Zusammenhängen zum theoretischen Unterricht und dem vermittelten Wissen oder zur Fahrzeugphysik.</p>				
<p>Alle vom Fahrlehrer vermittelten Lehrinhalte sind fachlich korrekt.</p>				
<p>Die zum Thema der Ausbildungseinheit gehörenden wichtigen Lehrinhalte sind vollständig vermittelt worden.</p>				
<p>Der Fahrlehrer ergänzt seine Ausführungen, indem er Zusammenhänge zum theoretischen Unterricht und dem vermittelten Wissen oder zur Fahrzeugphysik herstellt.</p>				

### 6. Schaffung einer guten Ausbildungsatmosphäre

<input type="checkbox"/> ++	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --	
<p>Der Fahrlehrer zeigt einen Verhaltensstil, der nicht am Fahrschüler orientiert ist, beispielsweise im Hinblick auf seine Freundlichkeit, Geduld, Dialogbereitschaft und Partnerschaftlichkeit. Der Fahrlehrer bestärkt und ermutigt den Fahrschüler nicht hinsichtlich seiner Kompetenzen und seiner Lernfähigkeit. Weiterhin kommentiert der Fahrlehrer das Fahrverhalten des Fahrschülers nicht in motivierender Weise, beispielsweise indem er Leistungen durch Lob honoriert und dem Fahrschüler nach Misserfolgserlebnissen neuen Mut vermittelt. Der Fahrlehrer wirkt in eventuell Angst auslösenden Situationen (z.B. enge Straßenverhältnisse, Vorsicht erfordernde Aufgaben wie Einparken) nicht beruhigend auf den Fahrschüler ein.</p>				
<p>Der Fahrlehrer zeigt einen am Fahrschüler orientierten Verhaltensstil beispielsweise im Hinblick auf seine Freundlichkeit, Geduld, Dialogbereitschaft und Partnerschaftlichkeit.</p>				
<p>Der Fahrlehrer bestärkt und ermutigt den Fahrschüler hinsichtlich seiner Kompetenzen und seiner Lernfähigkeit. Weiterhin kommentiert der Fahrlehrer das Fahrverhalten des Fahrschülers in motivierender Weise, beispielsweise indem er Leistungen durch Lob honoriert und dem Fahrschüler nach Misserfolgserlebnissen neuen Mut vermittelt.</p>				
<p>Der Fahrlehrer wirkt in eventuell Angst auslösenden Situationen (z.B. enge Straßenverhältnisse, Vorsicht erfordernde Aufgaben wie Einparken) beruhigend auf den Fahrschüler ein.</p>				

### 7. Angemessenes Reagieren auf Fahrfehler

<input type="checkbox"/> ++	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --
<p>Die Reaktion des Fahrlehrers ist dem Fehler nicht angemessen, beispielsweise in Hinblick auf die Rechzeitigkeit der Reaktion, die Gestik und Mimik des Fahrlehrers, seine verbalen Äußerungen sowie seine Fahrreingriffe und ihre Kommentierung. Die Art der Reaktion des Fahrlehrers hilft dem Fahrschüler nicht, seinen Fahrfehler bzw. seine Fehleinschätzung zu erkennen und sich zu verbessern. Der Fahrlehrer wendet nicht das Prinzip der „dosierten Hilfe“ an: Er gibt zu viel oder zu wenig Hilfestellung, und er lässt keinen Raum für Selbstkorrekturen des Fahrschülers.</p>			
			Bemerkungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Reaktion des Fahrlehrers ist dem Fehler angemessen, beispielsweise in Hinblick auf die Rechzeitigkeit der Reaktion, die Gestik und Mimik des Fahrlehrers, seine verbalen Äußerungen sowie seine Fahrreingriffe und ihre Kommentierung.</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Art der Reaktion des Fahrlehrers hilft dem Fahrschüler, seinen Fahrfehler bzw. seine Fehleinschätzung zu erkennen und sich zu verbessern.</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Fahrlehrer wendet das Prinzip der „dosierten Hilfe“ an: Er gibt (nur) so viel Hilfestellung, wie der Fahrschüler benötigt; und er lässt Raum für Selbstkorrekturen des Fahrschülers.</li> </ul>			

### 7 Inhalte des Auswertungsgesprächs

<input type="checkbox"/>	Keine Beanstandungen/keine empfohlene Maßnahme
<input type="checkbox"/>	Geringe Beanstandungen/keine empfohlene Maßnahme Im anschließenden Auswertungsgespräch habe ich die festgestellten Mängel angesprochen. Der Fahrlehrer ist aus meiner Sicht bereit/in der Lage, diese Mängel eigenständig abzustellen.
<input type="checkbox"/>	Geringe Beanstandungen/Maßnahmeempfehlung Im anschließenden Auswertungsgespräch habe ich die festgestellten Mängel angesprochen. Es erscheint mir jedoch sehr fraglich, ob der Fahrlehrer bereit/in der Lage ist, diese Mängel eigenständig abzustellen.
<input type="checkbox"/>	Erhebliche Mängel/Maßnahmeempfehlung Ich empfehle: <input type="checkbox"/> eine ausführliche Praxisberatung (mind. 2 Zeitstunden) <input type="checkbox"/> eine Hospitation (mind. 2 Zeitstunden) <input type="checkbox"/> eine Nachkontrolle durch die Erlaubnisbehörde (bei formalen Mängeln). Zusätzliche Anmerkungen zu den empfohlenen Maßnahmen: ..... ..... .....

**Anlage 3:**

## Kurzbericht zur Formalüberwachung (Theoretische Ausbildung)

□ \_ □ □ □ \_ □ \_ □ □

**ID-Code bitte eintragen!**

Tag der Überprüfung: .....

Beginn der Überprüfung: .....

Ende der Überprüfung: .....

Anwesende Personen:

**3 Angaben zum Geschäftsraum** (entsprechend § 19 FahrIG i.V.m. § 7 und Anlage 5 DV-FahrIG)

3.1	Sind die Geschäftsbedingungen im Geschäftsraum angebracht?	ja	nein
3.2	Ist der Preisaushang in den Geschäftsräumen ausgehängt?	ja	nein
3.3	Sind die Ausbildungspläne für die theoretische Ausbildung im Geschäftsraum ausgehängt oder ausgelegt?	ja	nein
3.4	Sind die Ausbildungspläne für die praktische Ausbildung im Geschäftsraum ausgehängt oder ausgelegt?	ja	nein
3.5	Sind die Ausbildungspläne für die Funktions- und Sicherheitskontrolle im Geschäftsraum ausgehängt oder ausgelegt?	ja	nein

Bemerkungen: .....

.....

.....

**4 Unterrichtsraum** (entsprechend § 3 und Anlage 2 DV-FahrIG)

4.1	Lage des Unterrichtsraumes im Gebäude (z.B. Raum-Nr.)		
4.2	Ist die Beschaffenheit und Einrichtung des Unterrichtsraumes entsprechend Anlage 2 DV-FahrIG?	ja	nein

Bemerkungen: .....

.....

.....

### 5 Lehrmittel (entsprechend § 4 DV-FahrlG)

5.1	Ist eine Magnettafel, eine Schreibtafel oder eine andere Visualisierungsmöglichkeit vorhanden?	ja	nein
5.2	Zur Darstellung des Lehrstoffes müssen wahlweise Modelle, Lehrtafeln, Sichtfolien, Video- oder andere Filme, Dias, elektron. Datenträger und die erforderlichen Vorführgeräte vorhanden sein.		
5.2.1	Sind diese Lehrmittel <b>für den Grundstoff</b> vorhanden (für alle Klassen; Ziffer 2.1 AusstattRichtl)?	ja	nein
5.2.2	Sind diese Lehrmittel <b>für den klassenspezifischen Stoff</b> vorhanden (Ziffer 2.2 AusstattRichtl)?	ja	nein
	Allgemeiner Teil	Verlag	Art der Materialien
a)	Alle Klassen		
	Zusätzlicher Teil in den Klassen	Verlag	Art der Materialien
b)	A1, A, M		
c)	B, S		
d)	C1, C		
e)	CE		
f)	D1, D		
g)	L		
h)	T		
5.3	Ist eine straßenverkehrsrechtliche Textsammlung (Ziffer 2.3 AusstattRichtl) vorhanden?	ja	nein

Bemerkungen: .....

.....

.....

### 6 Hinweise, Bemerkungen, Zusammenfassung

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Ort

Datum

**Anlage 4:**

## Kurzbericht zur Formalüberwachung (Praktische Ausbildung)

—    —  —

**ID-Code bitte eintragen!**

Tag der Überprüfung: .....

Beginn der Überprüfung: .....

Ende der Überprüfung: .....

Anwesende Personen:

**3 Ausbildungsfahrzeug** (entsprechend § 5 DV-FahrIG i.V.m. Anlage 7 Abschnitt 2.2 der FeV)

	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8
	Amtl. Kennzeichen/ Vers.-Kennzeichen	Fabrikat	Ausbil- dungs- Klasse	Der Fahrzeug- schein wurde vorgelegt.	Das Ausbil- dungsfahrzeug wurde besichtigt.	Es ist keine Werbung nach vorn und/oder nach hinten am Ausbildungs- fahrzeug angebracht.	Das Fahrzeug ist Eigentum.	Wenn nein: Es liegt ein Nut- zungsvertrag vor.
a)				ja    nein	ja    nein	ja    nein	ja    nein	ja    nein
b)				ja    nein	ja    nein	ja    nein	ja    nein	ja    nein
c)				ja    nein	ja    nein	ja    nein	ja    nein	ja    nein

Bemerkungen: .....

.....

.....

**4 Technische Angaben zur Einordnung des Ausbildungsfahrzeuges** (gemäß vorgelegtem Fahrzeugschein)

---



---



---



---



---



## 5 Sonstige Angaben zum Ausbildungsfahrzeug

5.1	War das Kraftfahrzeug in einem ordentlichen Zustand, soweit sichtbar?	ja	nein
5.2	War das Kraftfahrzeug technisch in Ordnung, soweit sichtbar?	ja	nein

Bemerkungen: .....

.....

.....

## 6 Fahrschülersausbildung

6.1	Dokumentiert der/die Fahrlehrer(in) den jeweiligen Ausbildungsstand durch Aufzeichnungen, die erkennen lassen, welche Inhalte behandelt wurden?	ja	nein
-----	---	----	------

Bemerkungen: .....

.....

.....

## 7 Tägliche Arbeitszeit (entsprechend §§ 6 und 18 Abs. 2 Satz 3 FahrIG und § 6 Abs. 2 i.V.m. dem Muster der Anlage 4 DV-FahrIG)

7.1	Entspricht der Tagesnachweis dem Muster der Anlage 4 DV-FahrIG?	ja	nein
7.2	Wird der Tagesnachweis gemäß dem Muster ausgefüllt?	ja	nein

Bemerkungen: .....

.....

.....

## 8 Aufzeichnungen (entsprechend § 18 FahrIG i.V.m. § 6 Abs. 1 i.V.m. dem Muster der Anlage 3 DV-FahrIG sowie den §§ 4 und 6 FahrschAusbO)

8.1	Entspricht der Ausbildungsnachweis dem Muster der Anlage 3 DV-FahrIG?	ja	nein
8.2	Wird der Ausbildungsnachweis gemäß dem Muster ausgefüllt?	ja	nein

Bemerkungen: .....

.....

.....

## 9 Hinweise, Bemerkungen, Zusammenfassung

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Ort

Datum

## Anlage 5:

Begleituntersuchung zur Pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung im Land Brandenburg

### Überwachung der theoretischen Fahrschulbildung

ID-Code

-  --



### Meine Erfahrungen als überwachter Fahrlehrer

#### ALLGEMEINE ANGABEN

1	Wann wurde bei Ihnen die Überwachung durchgeführt?	<input type="text"/> <input type="text"/> . <input type="text"/> <input type="text"/> . <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
2	Wie gut waren Sie über das Verfahren der neu gestalteten Überwachung bereits im Vorfeld informiert?	<input type="checkbox"/> Sehr gut <input type="checkbox"/> Eher gut <input type="checkbox"/> Eher schlecht <input type="checkbox"/> Sehr schlecht Begründung _____ _____ _____
3	Haben Sie sich im Vorfeld aktiv über das Verfahren der neuen Überwachung informiert?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, wie haben Sie sich informiert: Mehrfachnennungen möglich! <input type="checkbox"/> Über das Manual zur PQFÜ <input type="checkbox"/> Über den Fahrlehrerverband <input type="checkbox"/> Über das MIR (Erlass) <input type="checkbox"/> Über die Erlaubnisbehörde <input type="checkbox"/> Andere Informationsquellen, nämlich: _____ _____ _____
4	Welches Unterrichtsthema/ welche Unterrichtsthemen haben Sie in der überwachten Ausbildungseinheit behandelt?	_____ _____ _____
5	Wie oft haben Sie dieses Unterrichtsthema in der theoretischen Ausbildung insgesamt bereits durchgeführt?	<input type="checkbox"/> < 5 Mal <input type="checkbox"/> 5 bis 10 Mal <input type="checkbox"/> 11 bis 20 Mal <input type="checkbox"/> > 20 Mal

6	Wie gründlich haben Sie sich auf die überwachte Ausbildungseinheit vorbereitet?	<input type="checkbox"/> Weniger gründlich als sonst <input type="checkbox"/> Genauso gründlich wie sonst <input type="checkbox"/> Gründlicher als sonst
7	Wie viele Fahrschüler haben an der überwachten Ausbildungseinheit teilgenommen?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte die Anzahl eintragen!
8	Wiesen die Teilnehmer Besonderheiten auf?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche: <span style="float: right;">Mehrfachnennungen möglich!</span> <input type="checkbox"/> Behinderte Teilnehmer (Hör-, Sehbehinderung) <input type="checkbox"/> Ausländische Teilnehmer <input type="checkbox"/> Große Altersunterschiede der Teilnehmer <input type="checkbox"/> Verhaltensauffälligkeiten der Teilnehmer <input type="checkbox"/> Sonstige Besonderheiten, nämlich _____ _____
9	Erfolgte die Überwachung unangekündigt?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, durch wen erfolgte die Vereinbarung des Überwachungstermins: <input type="checkbox"/> Durch den Sachverständigen <input type="checkbox"/> Durch die Fahrschule <input type="checkbox"/> Durch die Behörde <input type="checkbox"/> Durch andere Personen, nämlich _____ _____ Geben Sie bitte den konkreten Grund für eine Terminvereinbarung an: _____ _____
10	Haben Sie im Vorfeld der Überwachung mit dem Sachverständigen persönlich gesprochen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, warum: <span style="float: right;">Mehrfachnennungen möglich!</span> <input type="checkbox"/> Der Sachverständige hat mit mir einen konkreten Termin zur Überwachung vereinbart. <input type="checkbox"/> Der Sachverständige hat sich über die mitgeteilten Ausbildungstermine vergewissert. <input type="checkbox"/> Der Sachverständige hat sich vergewissert, ob der/die zu überwachende FahrlehrerIn die mitgeteilten Unterrichtstermine tatsächlich durchführt. <input type="checkbox"/> Es gab andere Gründe, nämlich _____ _____

11	Wann ist der Sachverständige in der Fahr- schule eingetroffen?	<input type="text"/> <input type="text"/> : <input type="text"/> <input type="text"/> Bitte die Uhrzeit eintragen!
12	Waren Sie zu diesem Zeitpunkt bereits an- wesend?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, wann sind Sie erschienen? <input type="text"/> <input type="text"/> : <input type="text"/> <input type="text"/> Bitte die Uhrzeit eintragen!
13	Wie lange dauerte die überwachte Ausbil- dungseinheit?	Von <input type="text"/> <input type="text"/> : <input type="text"/> <input type="text"/> bis <input type="text"/> <input type="text"/> : <input type="text"/> <input type="text"/> Bitte die Uhrzeiten eintragen!
14	Wie lange dauerte die gesamte Überwa- chung?	Von <input type="text"/> <input type="text"/> : <input type="text"/> <input type="text"/> bis <input type="text"/> <input type="text"/> : <input type="text"/> <input type="text"/> Bitte die Uhrzeiten eintragen!

### ANGABEN ZUM EINSATZ DES KURZBERICHTS ZUR FORMALÜBERWACHUNG

15	Wann hat der Sachverständige den Kurzbe- richt zur Formalüberwachung bearbeitet?	Mehrfachnennungen möglich! <input type="checkbox"/> Vor der Unterrichtsbeobachtung <input type="checkbox"/> Während der Unterrichtsbeobachtung <input type="checkbox"/> Nach der Unterrichtsbeobachtung Anmerkungen zum Bearbeitungszeitpunkt: _____ _____ _____
16	Wie viel Zeit hat die Bearbeitung des Kurz- berichts in Anspruch genommen?	<input type="text"/> <input type="text"/> Bitte die Zeit in Minuten notieren!
17	Ist die Durchführung der verkürzten Formal- überwachung in der vorliegenden Form aus Ihrer Sicht praktikabel?	<input type="checkbox"/> Sehr praktikabel <input type="checkbox"/> Eher praktikabel <input type="checkbox"/> Eher nicht praktikabel <input type="checkbox"/> Gar nicht praktikabel Begründung: _____ _____ _____

18	Gab es für Sie Probleme bei der Durchführung der verkürzten Formalüberwachung?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche:                      Mehrfachnennungen möglich! <input type="checkbox"/> Die verkürzte Formalüberwachung ist zu lang. <input type="checkbox"/> Die verkürzte Formalüberwachung ist zu kompliziert. <input type="checkbox"/> In der verkürzten Formalüberwachung fehlen wichtige Aspekte: _____ _____ _____ <input type="checkbox"/> Der Einsatz der verkürzten Formalüberwachung stört den Ausbildungsablauf. <input type="checkbox"/> Es gab andere Probleme, nämlich: _____ _____ _____
----	--	--

**ANGABEN ZUM EINSATZ DES BEOBACHTUNGSINVENTARS**

**Vorgespräch**

19	Hat der Sachverständige mit Ihnen ein Vorgespräch geführt?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, warum nicht: <input type="checkbox"/> Mir fehlte die Zeit für ein Vorgespräch. <input type="checkbox"/> Dem Sachverständigen fehlte die Zeit für ein Vorgespräch. <input type="checkbox"/> Ich wollte kein Vorgespräch führen. <input type="checkbox"/> Es gab andere Gründe, nämlich: _____ _____ _____
----	--	---

Wenn der Sachverständige **kein Vorgespräch** mit Ihnen geführt hat, machen Sie bitte mit der **Frage 27** weiter!

20	Wie viel Zeit hat das Vorgespräch in Anspruch genommen?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte die Zeit in Minuten notieren!
21	Wie ist es dem Sachverständigen gelungen, Ihnen die Verfahrensweise der PQFÜ zu erläutern?	<input type="checkbox"/> Sehr gut <input type="checkbox"/> Eher gut <input type="checkbox"/> Eher schlecht <input type="checkbox"/> Sehr schlecht Begründung: _____ _____ _____

22	Haben Sie Fragen und/oder Probleme angesprochen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche: <hr/> <hr/> <hr/>
23	Hat die Durchführung des Vorgesprächs zu Veränderungen im Ausbildungsablauf geführt?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, zu welchen:      Mehrfachnennungen möglich! <input type="checkbox"/> Der Beginn der Ausbildungseinheit hat sich verzögert. <input type="checkbox"/> Meine Unterrichtsvorbereitung wurde gestört. <input type="checkbox"/> Es gab andere Veränderungen, nämlich: <hr/> <hr/> <hr/>
24	Wie schätzen Sie die Atmosphäre während des Vorgesprächs ein?	<input type="checkbox"/> Sehr gut <input type="checkbox"/> Eher gut <input type="checkbox"/> Eher schlecht <input type="checkbox"/> Sehr schlecht Begründung: <hr/> <hr/> <hr/>
25	Was ist dem Sachverständigen im Vorgespräch besonders gut gelungen?	<p style="text-align: right;">Mehrfachnennungen möglich!</p> <input type="checkbox"/> Allgemeine Erläuterung zur Verfahrensweise der PQFÜ <input type="checkbox"/> Konkrete Erläuterung zum Ablauf der heutigen Überwachung <input type="checkbox"/> Abbau von Ängsten des/der FahrlehrerIn <input type="checkbox"/> Anderes, nämlich: <hr/> <hr/> <hr/>
26	Sollte die Gestaltung des Vorgesprächs aus Ihrer Sicht verändert werden?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, was sollte verändert werden: <hr/> <hr/> <hr/>

## Beobachtung der theoretischen Fahrschul Ausbildung

27	<p>Hat der Sachverständige seinen Platz im Unterrichtsraum so gewählt, dass er für die Beobachtung geeignet war, aber den Unterrichtsablauf nicht beeinflusst hat?</p>	<p><input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein</p> <p>Wenn Nein, warum nicht: Mehrfachnennungen möglich!</p> <p><input type="checkbox"/> Von seinem Platz aus, konnte der Sachverständige das Unterrichtsgeschehen nicht gut verfolgen.</p> <p><input type="checkbox"/> Der Platz des Sachverständigen befand sich nicht weit genug vom eigentlichen Unterrichtsgeschehen weg.</p> <p><input type="checkbox"/> Es gab andere Gründe, nämlich:</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>
28	<p>Wie haben Sie sich in den Unterrichtspausen verhalten?</p>	<p><input type="checkbox"/> Es gab keine Unterrichtspausen.</p> <p style="text-align: right;">Mehrfachnennungen möglich!</p> <p><input type="checkbox"/> Ich habe mit dem Sachverständigen den bisherigen Unterrichtsverlauf besprochen.</p> <p><input type="checkbox"/> Ich habe Smalltalk mit dem Sachverständigen und/oder den Teilnehmern geführt.</p> <p><input type="checkbox"/> Ich bin meine folgenden Unterrichtsinhalte durchgegangen.</p> <p><input type="checkbox"/> Anderes, nämlich:</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>
29	<p>Wie hoch schätzen Sie Ihre Anspannung während der Ausbildungseinheit ein, die durch die Anwesenheit des Sachverständigen verursacht wurde?</p>	<p><input type="checkbox"/> Sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> Eher hoch</p> <p><input type="checkbox"/> Eher niedrig</p> <p><input type="checkbox"/> Sehr niedrig</p> <p>Begründung:</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>

30	Haben Sie sich mit Fragen oder Problemen an den Sachverständigen gewendet?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche: <span style="float: right;">Mehrfachnennungen möglich!</span> <input type="checkbox"/> Fragen, die die Überwachung betreffen <input type="checkbox"/> Allgemeine Fragen zur FSA <input type="checkbox"/> Fachspezifische Fragen zur FSA (z.B. Verkehrstechnik, Verkehrsregeln, gesetzliche Grundlagen) <input type="checkbox"/> Methodische Fragen zur Unterrichtsgestaltung <input type="checkbox"/> Geschäftliche Fragen <input type="checkbox"/> Andere, nämlich: _____ _____ _____
----	--	---

### Auswertungsgespräch

31	Hat der Sachverständige mit Ihnen ein Auswertungsgespräch geführt?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, warum nicht: <input type="checkbox"/> Mir fehlte die Zeit für ein Auswertungsgespräch. <input type="checkbox"/> Dem Sachverständigen fehlte die Zeit für ein Auswertungsgespräch. <input type="checkbox"/> Ich wollte kein Auswertungsgespräch führen. <input type="checkbox"/> Es gab andere Gründe, nämlich: _____ _____
----	--	--

Wenn der Sachverständige **kein Auswertungsgespräch** mit Ihnen geführt hat, machen Sie bitte mit der **Frage 42** weiter!

32	Wie groß war die Zeitspanne zwischen dem Ende der Ausbildungseinheit und dem Beginn des Auswertungsgesprächs?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte die Zeit in Minuten notieren! Bei Zeitspannen über 15 min: Wodurch war die längere Zeitspanne bedingt: <span style="float: right;">Mehrfachnennungen möglich!</span> <input type="checkbox"/> Die Teilnehmer suchten im Anschluss an die Ausbildungseinheit das persönliche Gespräch mit mir. <input type="checkbox"/> Ich war mit organisatorischen Dingen beschäftigt (Telefonate, Aufräumen, Vorbereiten der nächsten Einheit...) <input type="checkbox"/> Der Sachverständige war mit der Auswertung der Überwachung beschäftigt. <input type="checkbox"/> Es gab andere Gründe, nämlich: _____ _____
----	---	---



33	Wie viel Zeit hat das Auswertungsgespräch in Anspruch genommen?	<input type="text"/> <input type="text"/> Bitte die Zeit in Minuten notieren!
34	Wie ist es dem Sachverständigen gelungen, Ihnen die Ergebnisse der Überwachung (Vergabe der Qualitätseinschätzungen) zu übermitteln?	<input type="checkbox"/> Sehr gut <input type="checkbox"/> Eher gut <input type="checkbox"/> Eher schlecht <input type="checkbox"/> Sehr schlecht Begründung: <hr/> <hr/> <hr/>
35	Haben Sie die Einschätzungen des Sachverständigen akzeptiert?	<input type="checkbox"/> Vollkommen akzeptiert <input type="checkbox"/> Eher akzeptiert <input type="checkbox"/> Eher nicht akzeptiert <input type="checkbox"/> Gar nicht akzeptiert Begründung: <hr/> <hr/> <hr/>
36	Hat der Sachverständige auf Grund von festgestellten Qualitätsmängeln in der Ausbildung eine Maßnahme empfohlen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche: <input type="checkbox"/> Erneute Überwachung <input type="checkbox"/> Ausführliche Praxisberatung <input type="checkbox"/> Hospitation <input type="checkbox"/> Andere, nämlich: <hr/> <hr/> <hr/>
Wenn der Sachverständige <b>keine Maßnahme</b> empfohlen hat, machen Sie bitte mit <b>Frage 39</b> weiter!		
37	Wie gut ist es dem Sachverständigen gelungen, seine Empfehlung zu begründen?	<input type="checkbox"/> Sehr gut <input type="checkbox"/> Eher gut <input type="checkbox"/> Eher schlecht <input type="checkbox"/> Sehr schlecht Begründung: <hr/> <hr/> <hr/>

38	Wie haben Sie auf die Empfehlung des Sachverständigen reagiert?	<input type="checkbox"/> Sehr positiv <input type="checkbox"/> Eher positiv <input type="checkbox"/> Eher negativ <input type="checkbox"/> Sehr negativ Begründung: <hr/> <hr/> <hr/>
39	Haben Sie selbst im Auswertungsgespräch Fragen und/oder Probleme angesprochen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche: <hr/> <hr/> <hr/>
40	Wie schätzen Sie die Atmosphäre während des Auswertungsgesprächs ein?	<input type="checkbox"/> Sehr gut <input type="checkbox"/> Eher gut <input type="checkbox"/> Eher schlecht <input type="checkbox"/> Sehr schlecht Begründung: <hr/> <hr/> <hr/>
41	Sollte die Gestaltung des Auswertungsgesprächs aus Ihrer Sicht verändert werden?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, was sollte verändert werden: <hr/> <hr/> <hr/>

**Gesamteinschätzung der Überwachung**

42	Wie schätzen Sie insgesamt die Durchführung der Überwachung ein?	<input type="checkbox"/> Sehr gut <input type="checkbox"/> Eher gut <input type="checkbox"/> Eher schlecht <input type="checkbox"/> Sehr schlecht Begründung: <hr/> <hr/> <hr/>
----	--	--

43	Wie schätzen Sie insgesamt die Atmosphäre zwischen Ihnen und dem Sachverständigen während der Überwachung ein?	<input type="checkbox"/> Sehr gut <input type="checkbox"/> Eher gut <input type="checkbox"/> Eher schlecht <input type="checkbox"/> Sehr schlecht Begründung: <hr/> <hr/> <hr/>
44	Sind für Sie im Zusammenhang mit der Überwachung offene Fragen zum Verfahren der PQFÜ aufgetreten?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche: <hr/> <hr/> <hr/>
45	Hatten Sie im Rahmen der Überwachung Kontakt mit Ihrer Erlaubnisbehörde?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, wie schätzen Sie die Zusammenarbeit mit der Erlaubnisbehörde ein: <input type="checkbox"/> Sehr gut <input type="checkbox"/> Eher gut <input type="checkbox"/> Eher schlecht <input type="checkbox"/> Sehr schlecht Begründung: <hr/> <hr/> <hr/>
Wenn Ihre Behörde die PQFÜ nicht von der IVS durchführen lässt, entfällt für Sie die Beantwortung der folgenden Frage 46!		
46	Hatten Sie im Rahmen der Überwachung Kontakt zur IVS?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, wie schätzen Sie die Zusammenarbeit mit der IVS ein: <input type="checkbox"/> Sehr positiv <input type="checkbox"/> Eher positiv <input type="checkbox"/> Eher negativ <input type="checkbox"/> Sehr negativ Begründung: <hr/> <hr/> <hr/>

**Uns interessiert Ihre persönliche Meinung zum PQFÜ-System!**

Die folgenden Fragen beziehen sich nicht mehr auf die konkret durchgeführte Überwachung, sondern befassen sich mit grundsätzlichen (allgemeinen) Aspekten rund um das PQFÜ-System. Aus diesem Grund müssen Sie die folgenden Fragen nur beantworten, wenn Sie diesen Fragebogen zum ersten Mal ausfüllen!

47	Für wie wichtig halten Sie es, dass sich die Überwachung nicht mehr nur auf formale Aspekte, sondern auch auf die Ausbildungsqualität bezieht?	<input type="checkbox"/> Sehr wichtig <input type="checkbox"/> Eher wichtig <input type="checkbox"/> Eher unwichtig <input type="checkbox"/> Vollkommen unwichtig Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
48	Für wie wichtig halten Sie es, dass Fahr-schulen mit unzureichender Ausbildungs-qualität identifiziert werden?	<input type="checkbox"/> Sehr wichtig <input type="checkbox"/> Eher wichtig <input type="checkbox"/> Eher unwichtig <input type="checkbox"/> Vollkommen unwichtig Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
49	Für wie wichtig halten Sie es, dass Fahr-schulen mit unzureichender Ausbildungs-qualität entsprechende Auflagen und Hilfe-stellungen erhalten?	<input type="checkbox"/> Sehr wichtig <input type="checkbox"/> Eher wichtig <input type="checkbox"/> Eher unwichtig <input type="checkbox"/> Vollkommen unwichtig Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
50	Ist es aus Ihrer Sicht berechtigt, dass Fahr-schulen mit guter Ausbildungsqualität eine Verlängerung des Überwachungszeitraumes erhalten?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, warum nicht: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>

51	Ist das PQFÜ-System aus Ihrer Sicht ein geeignetes Verfahren, Qualitätsunterschiede in der Ausbildung aufzudecken und Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität zu erkennen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, warum nicht: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
52	Ist aus Ihrer Sicht der Aufwand der Überwachung (Beobachtung einer Ausbildungseinheit) zur Einschätzung der Ausbildungsqualität angemessen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, warum nicht: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>

**Herzlichen Dank für Ihre Mühe!**

## Anlage 6:

Begleituntersuchung zur Pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung im Land Brandenburg

### Überwachung der praktischen Fahrschulausbildung

ID-Code

—  ——



### Meine Erfahrungen als überwachter Fahrlehrer

#### ALLGEMEINE ANGABEN

1	Wann wurde bei Ihnen die Überwachung durchgeführt?	<input type="text"/> <input type="text"/> . <input type="text"/> <input type="text"/> . <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
2	Wie gut waren Sie über das Verfahren der neu gestalteten Überwachung bereits im Vorfeld informiert?	<input type="checkbox"/> sehr gut <input type="checkbox"/> eher gut <input type="checkbox"/> eher schlecht <input type="checkbox"/> sehr schlecht  Begründung _____ _____ _____
3	Haben Sie sich im Vorfeld aktiv über das Verfahren der neuen Überwachung informiert?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, wie haben Sie sich informiert: Mehrfachnennungen möglich! <input type="checkbox"/> über den Fahrlehrerverband <input type="checkbox"/> über das MIR (Erlass) <input type="checkbox"/> über die Erlaubnisbehörde <input type="checkbox"/> über das Manual zur PQFÜ <input type="checkbox"/> andere Informationsquellen, nämlich: _____ _____ _____
4	Wie erfolgte die Terminabsprache mit dem Sachverständigen?	<input type="checkbox"/> Der Sachverständige hat den Termin mit mir persönlich abgesprochen. <input type="checkbox"/> Die Terminabstimmung erfolgte durch die Behörde/IVS. <input type="checkbox"/> anderes, nämlich: _____ _____

5	Handelte es sich bei der überwachten Ausbildungseinheit um eine Fahrstunde, die sowohl eine Fahrt im Realverkehr als auch das Üben von Grundfahraufgaben im Anfangsstadium enthielt?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, warum nicht: <input type="checkbox"/> Ich war über die Notwendigkeit der spezifischen Auswahl der Fahrstunde nicht informiert. <input type="checkbox"/> Ich habe eigenständig eine andere Fahrstunde ausgewählt. <input type="checkbox"/> anderes, nämlich: _____ _____ _____
6	Wie gründlich haben Sie sich auf die überwachte Ausbildungseinheit vorbereitet?	<input type="checkbox"/> weniger gründlich als sonst <input type="checkbox"/> genauso gründlich wie sonst <input type="checkbox"/> gründlicher als sonst
7	Wies der Fahrschüler Besonderheiten auf?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche:                      Mehrfachnennungen möglich! <input type="checkbox"/> behinderter Fahrschüler (Hör-, Sehbehinderung) <input type="checkbox"/> ausländischer Fahrschüler <input type="checkbox"/> Verhaltensauffälligkeiten des Fahrschülers <input type="checkbox"/> sonstige Besonderheiten, nämlich _____ _____ _____
8	Wann ist der Sachverständige in der Fahrschule eingetroffen?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> : <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte die Uhrzeit eintragen!
9	Waren Sie zu diesem Zeitpunkt bereits anwesend?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, wann sind Sie erschienen? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> : <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte die Uhrzeit eintragen!
10	Wie lange dauerte die überwachte Ausbildungseinheit?	von <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> : <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> bis <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> : <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte die Uhrzeiten eintragen!
11	Wie lange dauerte die gesamte Überwachung?	von <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> : <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> bis <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> : <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte die Uhrzeiten eintragen!

## ANGABEN ZUM EINSATZ DES KURZBERICHTS ZUR FORMALÜBERWACHUNG

12	Wann hat der Sachverständige den Kurzbericht zur Formalüberwachung bearbeitet?	<p style="text-align: right;">Mehrfachnennungen möglich!</p> <input type="checkbox"/> vor der Unterrichtsbeobachtung <input type="checkbox"/> während der Unterrichtsbeobachtung <input type="checkbox"/> nach der Unterrichtsbeobachtung Anmerkungen zum Bearbeitungszeitpunkt: <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black; margin: 2px 0;"/> <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black; margin: 2px 0;"/> <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black; margin: 2px 0;"/>
13	Wie viel Zeit hat die Bearbeitung des Kurzberichts in Anspruch genommen?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte die Zeit in Minuten notieren!
14	Ist die Durchführung der verkürzten Formalüberwachung in der vorliegenden Form aus Ihrer Sicht praktikabel?	<input type="checkbox"/> sehr praktikabel <input type="checkbox"/> eher praktikabel <input type="checkbox"/> eher nicht praktikabel <input type="checkbox"/> gar nicht praktikabel Begründung: <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black; margin: 2px 0;"/> <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black; margin: 2px 0;"/> <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black; margin: 2px 0;"/>
15	Gab es für Sie Probleme bei der Durchführung der verkürzten Formalüberwachung?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche:                      Mehrfachnennungen möglich! <input type="checkbox"/> Die verkürzte Formalüberwachung ist zu lang. <input type="checkbox"/> Die verkürzte Formalüberwachung ist zu kompliziert. <input type="checkbox"/> In der verkürzten Formalüberwachung fehlen wichtige Aspekte: <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black; margin: 2px 0;"/> <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black; margin: 2px 0;"/> <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black; margin: 2px 0;"/> <input type="checkbox"/> Der Einsatz der verkürzten Formalüberwachung stört den Ausbildungsablauf. <input type="checkbox"/> andere Probleme, nämlich: <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black; margin: 2px 0;"/> <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black; margin: 2px 0;"/> <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black; margin: 2px 0;"/>



## ANGABEN ZUM EINSATZ DES BEOBACHTUNGSINVENTARS

### Vorgespräch

16	Hat der Sachverständige mit Ihnen ein Vorgespräch geführt?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, warum nicht: <input type="checkbox"/> Mir fehlte die Zeit für ein Vorgespräch. <input type="checkbox"/> Dem Sachverständigen fehlte die Zeit für ein Vorgespräch. <input type="checkbox"/> Ich wollte kein Vorgespräch führen. <input type="checkbox"/> andere Gründe, nämlich: _____ _____ _____
Wenn der Sachverständige <b>kein Vorgespräch</b> mit Ihnen geführt hat, machen Sie bitte mit der <b>Frage 24</b> weiter!		
17	Wie viel Zeit hat das Vorgespräch in Anspruch genommen?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte die Zeit in Minuten notieren!
18	Wie ist es dem Sachverständigen gelungen, Ihnen die Verfahrensweise der PQFÜ zu erläutern?	<input type="checkbox"/> sehr gut <input type="checkbox"/> eher gut <input type="checkbox"/> eher schlecht <input type="checkbox"/> sehr schlecht Begründung: _____ _____ _____
19	Haben Sie Fragen und/oder Probleme angesprochen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche: _____ _____ _____
20	Hat die Durchführung des Vorgesprächs zu Veränderungen im Ausbildungsablauf geführt?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche:                      Mehrfachnennungen möglich! <input type="checkbox"/> Der Beginn der Ausbildungseinheit hat sich verzögert. <input type="checkbox"/> Meine Unterrichtsvorbereitung wurde gestört. <input type="checkbox"/> andere, nämlich: _____ _____ _____

21	Wie schätzen die Atmosphäre während des Vorgesprächs ein?	<input type="checkbox"/> sehr gut <input type="checkbox"/> eher gut <input type="checkbox"/> eher schlecht <input type="checkbox"/> sehr schlecht Begründung: <hr/> <hr/> <hr/>
22	Was ist dem Sachverständigen im Vorgespräch besonders gut gelungen?	<p style="text-align: right;">Mehrfachnennungen möglich!</p> <input type="checkbox"/> allgemeine Erläuterung zur Verfahrensweise der PQFÜ <input type="checkbox"/> konkrete Erläuterung zum Ablauf der heutigen Überwachung <input type="checkbox"/> Abbau von Ängsten des/der FahrlehrerIn <input type="checkbox"/> anderes, nämlich: <hr/> <hr/> <hr/>
23	Sollte die Gestaltung des Vorgesprächs aus Ihrer Sicht verändert werden?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, was sollte verändert werden: <hr/> <hr/> <hr/>

### Beobachtung der praktischen Fahrschul Ausbildung

24	Wie beurteilen Sie den Platz des Sachverständigen im Auto hinsichtlich der Eignung für eine Beobachtung der Ausbildungseinheit?	<input type="checkbox"/> sehr gut geeignet <input type="checkbox"/> eher gut geeignet <input type="checkbox"/> eher schlecht geeignet <input type="checkbox"/> sehr schlecht geeignet Begründung: <hr/> <hr/> <hr/>
----	---	--

25	Wie haben Sie sich in den Unterrichtspausen verhalten?	<input type="checkbox"/> Es gab keine Unterrichtspausen. <p style="text-align: right;">Mehrfachnennungen möglich!</p> <input type="checkbox"/> Ich habe mit dem Sachverständigen den bisherigen Unterrichtsverlauf besprochen. <input type="checkbox"/> Ich habe Smalltalk mit dem Sachverständigen und/oder dem Fahrschüler geführt. <input type="checkbox"/> Ich bin meine folgenden Unterrichtsinhalte durchgegangen. <input type="checkbox"/> anderes, nämlich: <hr/> <hr/> <hr/>
26	Wie hoch schätzen Sie Ihre Anspannung während der Ausbildungseinheit ein, die durch die Anwesenheit des Sachverständigen verursacht wurde?	<input type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> eher hoch <input type="checkbox"/> eher niedrig <input type="checkbox"/> sehr niedrig Begründung: <hr/> <hr/> <hr/>
27	Haben Sie sich mit Fragen oder Problemen an den Sachverständigen gewendet?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche:                      Mehrfachnennungen möglich! <input type="checkbox"/> Fragen, die die Überwachung betreffen <input type="checkbox"/> allgemeine Fragen zur FSA <input type="checkbox"/> fachspezifische Fragen zur FSA (z.B. Verkehrstechnik, Verkehrsregeln, gesetzliche Grundlagen) <input type="checkbox"/> methodische Fragen zur Unterrichtsgestaltung <input type="checkbox"/> geschäftliche Fragen <input type="checkbox"/> andere, nämlich: <hr/> <hr/> <hr/>

## Auswertungsgespräch

28	Hat der Sachverständige mit Ihnen ein Auswertungsgespräch geführt?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, warum nicht: <input type="checkbox"/> Mir fehlte die Zeit für ein Auswertungsgespräch. <input type="checkbox"/> Dem Sachverständigen fehlte die Zeit für ein Auswertungsgespräch. <input type="checkbox"/> Ich wollte kein Auswertungsgespräch führen. <input type="checkbox"/> andere Gründe, nämlich: _____ _____ _____ _____
Wenn der Sachverständige <b>kein Auswertungsgespräch</b> mit Ihnen geführt hat, machen Sie bitte mit der <b>Frage 39</b> weiter!		
29	Wie groß war die Zeitspanne zwischen dem Ende der Ausbildungseinheit und dem Beginn des Auswertungsgesprächs?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte die Zeit in Minuten notieren! Bei Zeitspannen über 15 min: Wodurch war die längere Zeitspanne bedingt: <p style="text-align: right;">Mehrfachnennungen möglich!</p> <input type="checkbox"/> Der Fahrschüler suchte im Anschluss an die Ausbildungseinheit das persönliche Gespräch mit mir. <input type="checkbox"/> Ich war mit organisatorischen Dingen beschäftigt (Telefonate Vorbereiten der nächsten Einheit...) <input type="checkbox"/> Der Sachverständige war mit der Auswertung der Überwachung beschäftigt. <input type="checkbox"/> anderes, nämlich: _____ _____ _____
30	Wie viel Zeit hat das Auswertungsgespräch in Anspruch genommen?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte die Zeit in Minuten notieren!
31	Wie ist es dem Sachverständigen gelungen, Ihnen die Ergebnisse der Überwachung (Vergabe der Qualitätseinschätzungen) zu übermitteln?	<input type="checkbox"/> sehr gut <input type="checkbox"/> eher gut <input type="checkbox"/> eher schlecht <input type="checkbox"/> sehr schlecht Begründung: _____ _____ _____ _____

32	Haben Sie die Einschätzungen des Sachverständigen akzeptiert?	<input type="checkbox"/> vollkommen akzeptiert <input type="checkbox"/> eher akzeptiert <input type="checkbox"/> eher nicht akzeptiert <input type="checkbox"/> gar nicht akzeptiert Begründung: _____ _____ _____
33	Hat der Sachverständige auf Grund von festgestellten Qualitätsmängeln in der Ausbildung eine Maßnahme empfohlen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche: <input type="checkbox"/> erneute Überwachung <input type="checkbox"/> ausführliche Praxisberatung <input type="checkbox"/> Hospitation <input type="checkbox"/> andere, nämlich: _____ _____ _____
Wenn der Sachverständige <b>keine Maßnahme</b> empfohlen hat, machen Sie bitte mit <b>Frage 36</b> weiter!		
34	Wie gut ist es dem Sachverständigen gelungen, seine Empfehlung zu begründen?	<input type="checkbox"/> sehr gut <input type="checkbox"/> eher gut <input type="checkbox"/> eher schlecht <input type="checkbox"/> sehr schlecht Begründung: _____ _____ _____
35	Wie haben Sie auf die Empfehlung des Sachverständigen reagiert?	<input type="checkbox"/> sehr positiv <input type="checkbox"/> eher positiv <input type="checkbox"/> eher negativ <input type="checkbox"/> sehr negativ Begründung: _____ _____ _____

36	Haben Sie selbst im Auswertungsgespräch Fragen und/oder Probleme angesprochen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche: <hr/> <hr/> <hr/>
37	Wie schätzen Sie insgesamt die Atmosphäre während des Auswertungsgesprächs ein?	<input type="checkbox"/> sehr gut <input type="checkbox"/> eher gut <input type="checkbox"/> eher schlecht <input type="checkbox"/> sehr schlecht Begründung: <hr/> <hr/> <hr/>
38	Sollte die Gestaltung des Auswertungsgesprächs aus Ihrer Sicht noch verändert werden?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, was könnte verbessert werden: <hr/> <hr/> <hr/>

**Gesamteinschätzung der Überwachung**

39	Wie schätzen Sie insgesamt die Durchführung der Überwachung ein?	<input type="checkbox"/> sehr gut <input type="checkbox"/> eher gut <input type="checkbox"/> eher schlecht <input type="checkbox"/> sehr schlecht Begründung: <hr/> <hr/> <hr/>
40	Wie schätzen Sie insgesamt die Atmosphäre zwischen Ihnen und dem Sachverständigen während der Überwachung ein?	<input type="checkbox"/> sehr gut <input type="checkbox"/> eher gut <input type="checkbox"/> eher schlecht <input type="checkbox"/> sehr schlecht Begründung: <hr/> <hr/> <hr/>

41	Sind für Sie im Zusammenhang mit der Überwachung offene Fragen zum Verfahren der PQFÜ aufgetreten?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche: <hr/> <hr/> <hr/>
42	Hatten Sie im Rahmen der Überwachung Kontakt mit Ihrer Erlaubnisbehörde?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, wie schätzen Sie die Zusammenarbeit mit der Erlaubnisbehörde ein: <input type="checkbox"/> sehr gut <input type="checkbox"/> eher gut <input type="checkbox"/> eher schlecht <input type="checkbox"/> sehr schlecht Begründung: <hr/> <hr/> <hr/>
Wenn Ihre Behörde die PQFÜ nicht von der IVS durchführen lässt, entfällt für Sie die Beantwortung der folgenden Frage 43!		
43	Hatten Sie im Rahmen der Überwachung Kontakt zur IVS?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, wie schätzen Sie die Zusammenarbeit mit der IVS ein: <input type="checkbox"/> sehr positiv <input type="checkbox"/> eher positiv <input type="checkbox"/> eher negativ <input type="checkbox"/> sehr negativ Begründung: <hr/> <hr/> <hr/>

**Uns interessiert Ihre persönliche Meinung zum PQFÜ-System!**

Die folgenden Fragen beziehen sich nicht mehr auf die konkret durchgeführte Überwachung, sondern befassen sich mit grundsätzlichen (allgemeinen) Aspekten rund um das PQFÜ-System. Aus diesem Grund müssen Sie die folgenden Fragen nur beantworten, wenn Sie diesen Fragebogen zum ersten Mal ausfüllen!

44	Für wie wichtig halten Sie es, dass sich die Überwachung nicht mehr nur auf formale Aspekte, sondern auch auf die Ausbildungsqualität bezieht?	<input type="checkbox"/> sehr wichtig <input type="checkbox"/> eher wichtig <input type="checkbox"/> eher unwichtig <input type="checkbox"/> vollkommen unwichtig Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
45	Für wie wichtig halten Sie es, dass Fahr-schulen mit unzureichender Ausbildungsqualität identifiziert werden?	<input type="checkbox"/> sehr wichtig <input type="checkbox"/> eher wichtig <input type="checkbox"/> eher unwichtig <input type="checkbox"/> vollkommen unwichtig Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
46	Für wie wichtig halten Sie es, dass Fahr-schulen mit unzureichender Ausbildungsqualität entsprechende Auflagen und Hilfestellungen erhalten?	<input type="checkbox"/> sehr wichtig <input type="checkbox"/> eher wichtig <input type="checkbox"/> eher unwichtig <input type="checkbox"/> vollkommen unwichtig Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
47	Ist es aus Ihrer Sicht berechtigt, dass Fahr-schulen mit guter Ausbildungsqualität eine Verlängerung des Überwachungszeitraumes erhalten?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, warum nicht: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>



48	Ist das PQFÜ-System aus Ihrer Sicht ein geeignetes Verfahren, Qualitätsunterschiede in der Ausbildung aufzudecken und Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität zu erkennen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, warum nicht: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
49	Ist aus Ihrer Sicht der Aufwand der Überwachung (Beobachtung einer Ausbildungseinheit) zur Einschätzung der Ausbildungsqualität angemessen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, warum nicht: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>

**Herzlichen Dank für Ihre Mühe!**

## Anlage 7:

Begleituntersuchung zur Pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung im Land Brandenburg

### Überwachung der theoretischen Fahrschulbildung



ID-Code

—  ——

### Meine Erfahrungen als Sachverständiger

#### ALLGEMEINE ANGABEN

1	Wann haben Sie die Überwachung durchgeführt?	<input type="text"/> <input type="text"/> . <input type="text"/> <input type="text"/> . <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
2	Wie viele Überwachungen der theoretischen Ausbildung haben Sie insgesamt bereits durchgeführt?	<input type="text"/> <input type="text"/> Bitte die Anzahl eintragen!
3	Wie gut war der/die FahrlehrerIn über das Verfahren der neu gestalteten Überwachung informiert?	<input type="checkbox"/> Sehr gut <input type="checkbox"/> Eher gut <input type="checkbox"/> Eher schlecht <input type="checkbox"/> Sehr schlecht Begründung _____ _____ _____
4	Welches Unterrichtsthema/ welche Unterrichtsthemen behandelte der/die FahrlehrerIn in der überwachten Ausbildungseinheit?	_____ _____ _____
5	Wiesen die Teilnehmer Besonderheiten auf?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche: Mehrfachnennungen möglich! <input type="checkbox"/> Behinderte Teilnehmer (Hör-, Sehbehinderung) <input type="checkbox"/> Ausländische Teilnehmer <input type="checkbox"/> Große Altersunterschiede der Teilnehmer <input type="checkbox"/> Verhaltensauffälligkeiten der Teilnehmer <input type="checkbox"/> Sonstige Besonderheiten, nämlich _____ _____ _____

6	Erfolgte die Überwachung unangekündigt?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, durch wen erfolgte die Vereinbarung des Überwachungstermins: <input type="checkbox"/> Durch den Sachverständigen <input type="checkbox"/> Durch die Fahrschule <input type="checkbox"/> Durch die Behörde <input type="checkbox"/> Durch andere Personen, nämlich _____ _____ Geben Sie bitte den konkreten Grund für eine Terminvereinbarung an: _____ _____ _____
7	Haben Sie im Vorfeld des Überwachungstermins mit dem/der InhaberIn/FahrlehrerIn persönlich gesprochen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, warum:                      Mehrfachnennungen möglich! <input type="checkbox"/> Ich habe mit dem/der FahrlehrerIn einen konkreten Überwachungstermin vereinbart. <input type="checkbox"/> Ich habe mich über die mitgeteilten Ausbildungstermine vergewissert. <input type="checkbox"/> Ich habe mich vergewissert, ob der/die zu überwachende FahrlehrerIn die mitgeteilten Unterrichtstermine tatsächlich durchführt. <input type="checkbox"/> Ich hatte andere Gründe, nämlich _____ _____ _____
8	Wann sind Sie in der Fahrschule eingetroffen?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> : <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte die Uhrzeit eintragen!
9	War der/die zu überwachende FahrlehrerIn zu diesem Zeitpunkt bereits anwesend?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, wann erschien der/die FahrlehrerIn? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> : <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte die Uhrzeit eintragen!
10	Wie lange dauerte die überwachte Ausbildungseinheit?	Von <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> : <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> bis <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> : <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte die Uhrzeiten eintragen!
11	Wie lange dauerte die gesamte Überwachung?	Von <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> : <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> bis <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> : <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte die Uhrzeiten eintragen!

## ANGABEN ZUM EINSATZ DES KURZBERICHTS ZUR FORMALÜBERWACHUNG

12	Wann haben Sie den Kurzbericht zur Formalüberwachung bearbeitet?	<p style="text-align: right;">Mehrfachnennungen möglich!</p> <input type="checkbox"/> Vor der Unterrichtsbeobachtung <input type="checkbox"/> Während der Unterrichtsbeobachtung <input type="checkbox"/> Nach der Unterrichtsbeobachtung Anmerkungen zum Bearbeitungszeitpunkt: <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black; margin-bottom: 5px;"/> <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black; margin-bottom: 5px;"/> <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black;"/>
13	Wie viel Zeit haben Sie für die Bearbeitung des Kurzberichts benötigt?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte die Zeit in Minuten notieren!
14	Ist die Durchführung des Kurzberichts zur Formalüberwachung in der vorliegenden Form aus Ihrer Sicht praktikabel?	<input type="checkbox"/> Sehr praktikabel <input type="checkbox"/> Eher praktikabel <input type="checkbox"/> Eher nicht praktikabel <input type="checkbox"/> Gar nicht praktikabel Begründung: <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black; margin-bottom: 5px;"/> <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black; margin-bottom: 5px;"/> <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black;"/>
15	Gab es für Sie Probleme bei der Anwendung des Kurzberichts zur Formalüberwachung?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche:                      Mehrfachnennungen möglich! <input type="checkbox"/> Der Kurzbericht ist zu lang. <input type="checkbox"/> Der Kurzbericht ist zu kompliziert. <input type="checkbox"/> Im Kurzbericht fehlen wichtige Aspekte: <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black; margin-bottom: 5px;"/> <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black; margin-bottom: 5px;"/> <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black;"/> <input type="checkbox"/> Der Einsatz des Kurzberichts stört den Ausbildungsablauf. <input type="checkbox"/> Andere Probleme, nämlich: <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black; margin-bottom: 5px;"/> <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black; margin-bottom: 5px;"/> <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black;"/>

## ANGABEN ZUM EINSATZ DES BEOBACHTUNGSINVENTARS

### Vorgespräch

16	Haben Sie mit dem/der zu überwachenden FahrlehrerIn ein Vorgespräch geführt?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, warum nicht: <input type="checkbox"/> Mir fehlte die Zeit für ein Vorgespräch. <input type="checkbox"/> Dem/der FahrlehrerIn fehlte die Zeit für ein Vorgespräch. <input type="checkbox"/> Der/die FahrlehrerIn wollte kein Vorgespräch führen. <input type="checkbox"/> Es gab andere Gründe, nämlich: _____ _____ _____
Wenn Sie <b>kein Vorgespräch</b> mit dem/der zu überwachenden FahrlehrerIn geführt haben, machen Sie bitte mit der <b>Frage 24</b> weiter!		
17	Wie viel Zeit haben Sie für das Vorgespräch benötigt?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte die Zeit in Minuten notieren!
18	Wie ist es Ihnen gelungen, dem/der FahrlehrerIn die Verfahrensweise der PQFÜ zu erläutern?	<input type="checkbox"/> Sehr gut <input type="checkbox"/> Eher gut <input type="checkbox"/> Eher schlecht <input type="checkbox"/> Sehr schlecht Begründung: _____ _____ _____
19	Hat der/die FahrlehrerIn Fragen und/oder Probleme angesprochen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche: _____ _____ _____
20	Hat die Durchführung des Vorgesprächs zu Veränderungen im Ausbildungsablauf geführt?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, zu welchen:      Mehrfachnennungen möglich! <input type="checkbox"/> Der Beginn der Ausbildungseinheit hat sich verzögert. <input type="checkbox"/> Die Unterrichtsvorbereitung des/der Fahrlehrer/In wurde beeinträchtigt. <input type="checkbox"/> Es gab andere Veränderungen, nämlich: _____ _____ _____

21	Wie schätzen Sie die Atmosphäre während des Vorgesprächs ein?	<input type="checkbox"/> Sehr gut <input type="checkbox"/> Eher gut <input type="checkbox"/> Eher schlecht <input type="checkbox"/> Sehr schlecht Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
22	Was ist Ihnen im Vorgespräch besonders gut gelungen?	<p style="text-align: center;">Mehrfachnennungen möglich!</p> <input type="checkbox"/> Allgemeine Erläuterung zur Verfahrensweise der PQFÜ <input type="checkbox"/> Konkrete Erläuterung zum Ablauf der heutigen Überwachung <input type="checkbox"/> Abbau von Ängsten des/der FahrlehrerIn <input type="checkbox"/> Anderes, nämlich: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
23	Sollte die Gestaltung des Vorgesprächs aus Ihrer Sicht verändert werden?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, was sollte verändert werden: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>

### Beobachtung der theoretischen Fahrschulausbildung

24	Wie beurteilen Sie Ihren Platz im Unterrichtsraum hinsichtlich der Eignung für eine Beobachtung der Ausbildungseinheit?	<input type="checkbox"/> Sehr gut geeignet <input type="checkbox"/> Eher gut geeignet <input type="checkbox"/> Eher schlecht geeignet <input type="checkbox"/> Sehr schlecht geeignet Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
----	---	--

25	Wie kamen Sie mit der inhaltlichen Verlaufs- dokumentation der Ausbildungseinheit zu- recht?	<input type="checkbox"/> Sehr leicht gefallen <input type="checkbox"/> Eher leicht gefallen <input type="checkbox"/> Eher schwer gefallen <input type="checkbox"/> Sehr schwer gefallen Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
26	Wie kamen Sie mit der Beurteilung der Beobachtungsindikatoren (beobachtet/nicht beobachtet) zurecht?	<input type="checkbox"/> Sehr leicht gefallen <input type="checkbox"/> Eher leicht gefallen <input type="checkbox"/> Eher schwer gefallen <input type="checkbox"/> Sehr schwer gefallen Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
27	Wie kamen Sie mit dem Notieren der „Bemerkungen“ zu den Beobachtungsindikatoren zurecht?	<input type="checkbox"/> Sehr leicht gefallen <input type="checkbox"/> Eher leicht gefallen <input type="checkbox"/> Eher schwer gefallen <input type="checkbox"/> Sehr schwer gefallen Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
28	Wie kamen Sie mit der Vergabe der Qualitätseinschätzungen („gut“, „befriedigend“, „ausreichend“, „mangelhaft“) zurecht?	<input type="checkbox"/> Sehr leicht gefallen <input type="checkbox"/> Eher leicht gefallen <input type="checkbox"/> Eher schwer gefallen <input type="checkbox"/> Sehr schwer gefallen Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>

29	Gab es für Sie Probleme bei der Anwendung des Beobachtungsinventars?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche: <span style="float: right;">Mehrfachnennungen möglich!</span> <input type="checkbox"/> Das Beobachtungsinventar ist zu lang. <input type="checkbox"/> Das Beobachtungsinventar ist zu kompliziert. <input type="checkbox"/> Im Beobachtungsinventar fehlen wichtige Aspekte: _____ _____ _____ <input type="checkbox"/> Der Einsatz des Beobachtungsinventars stört den Ausbildungsablauf. <input type="checkbox"/> Andere Probleme, nämlich: _____ _____ _____
30	Wie schätzen Sie insgesamt die Praktikabilität des Beobachtungsinventars ein?	<input type="checkbox"/> Sehr praktikabel <input type="checkbox"/> Eher praktikabel <input type="checkbox"/> Eher nicht praktikabel <input type="checkbox"/> Gar nicht praktikabel Begründung: _____ _____ _____ _____
31	Wie haben Sie sich in den Unterrichtspausen verhalten?	<input type="checkbox"/> Es gab keine Unterrichtspausen. <span style="float: right;">Mehrfachnennungen möglich!</span> <input type="checkbox"/> Ich habe mit dem Fahrlehrer den bisherigen Unterrichtsverlauf besprochen. <input type="checkbox"/> Ich habe Smalltalk mit dem Fahrlehrer und/oder den Teilnehmern geführt. <input type="checkbox"/> Ich habe meine bisherigen Aufzeichnungen ergänzt. <input type="checkbox"/> Anderes, nämlich: _____ _____ _____



32	Wie hoch schätzen Sie die Anspannung des/der FahrlehrerIn während der Ausbildungseinheit ein, die durch Ihre Anwesenheit verursacht wurde?	<input type="checkbox"/> Sehr hoch <input type="checkbox"/> Eher hoch <input type="checkbox"/> Eher niedrig <input type="checkbox"/> Sehr niedrig Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
33	Hat sich der/die FahrlehrerIn mit Fragen oder Problemen an Sie gewendet?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche: <span style="float: right;">Mehrfachnennungen möglich!</span> <input type="checkbox"/> Fragen, die die Überwachung betreffen <input type="checkbox"/> Allgemeine Fragen zur FSA <input type="checkbox"/> Fachspezifische Fragen zur FSA (z.B. Verkehrstechnik, Verkehrsregeln, gesetzliche Grundlagen) <input type="checkbox"/> Methodische Fragen zur Unterrichtsgestaltung <input type="checkbox"/> Geschäftliche Fragen <input type="checkbox"/> Andere, nämlich: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>

### Auswertungsgespräch

34	Haben Sie mit dem/der überwachten FahrlehrerIn ein Auswertungsgespräch geführt?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, warum nicht: <input type="checkbox"/> Mir fehlte die Zeit für ein Auswertungsgespräch. <input type="checkbox"/> Dem/der FahrlehrerIn fehlte die Zeit für ein Auswertungsgespräch. <input type="checkbox"/> Der/die FahrlehrerIn wollte kein Auswertungsgespräch führen. <input type="checkbox"/> Es gab andere Gründe, nämlich: <hr/> <hr/> <hr/>
----	---	--

Wenn Sie **kein Auswertungsgespräch** mit dem/der überwachten FahrlehrerIn geführt haben, machen Sie bitte mit der **Frage 45** weiter!

35	Wie groß war die Zeitspanne zwischen dem Ende der Ausbildungseinheit und dem Beginn des Auswertungsgesprächs?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte die Zeit in Minuten notieren! Bei Zeitspannen über 15 min: Wodurch war die längere Zeitspanne bedingt: Mehrfachnennungen möglich! <input type="checkbox"/> Die Teilnehmer suchten im Anschluss an die Ausbildungseinheit das persönliche Gespräch mit dem/der FahrlehrerIn. <input type="checkbox"/> Der/die FahrlehrerIn war mit organisatorischen Dingen beschäftigt (Telefonate, Aufräumen, Vorbereiten der nächsten Einheit...) <input type="checkbox"/> Ich war mit der Auswertung der Überwachung beschäftigt. <input type="checkbox"/> Anderes, nämlich: _____ _____ _____
36	Wie viel Zeit haben Sie für das Auswertungsgespräch benötigt?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte die Zeit in Minuten notieren!
37	Wie ist es Ihnen gelungen, dem/der FahrlehrerIn die Ergebnisse der Überwachung (Vergabe der Qualitätseinschätzungen) zu übermitteln?	<input type="checkbox"/> Sehr gut <input type="checkbox"/> Eher gut <input type="checkbox"/> Eher schlecht <input type="checkbox"/> Sehr schlecht Begründung: _____ _____ _____ _____
38	Wie hat der/die FahrlehrerIn Ihre Einschätzung der Ausbildungsqualität akzeptiert?	<input type="checkbox"/> Vollkommen akzeptiert <input type="checkbox"/> Eher akzeptiert <input type="checkbox"/> Eher nicht akzeptiert <input type="checkbox"/> Gar nicht akzeptiert Begründung: _____ _____ _____ _____

39	Haben Sie auf Grund von festgestellten Qualitätsmängeln in der Ausbildung eine Maßnahme empfohlen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche: <input type="checkbox"/> Erneute Überwachung <input type="checkbox"/> Ausführliche Praxisberatung <input type="checkbox"/> Hospitation <input type="checkbox"/> Andere, nämlich: _____ _____ _____
Wenn Sie <b>keine Maßnahme</b> empfohlen haben, machen Sie bitte mit <b>Frage 42</b> weiter!		
40	Wie ist es Ihnen gelungen, Ihre Empfehlung zu begründen?	<input type="checkbox"/> Sehr gut <input type="checkbox"/> Eher gut <input type="checkbox"/> Eher schlecht <input type="checkbox"/> Sehr schlecht Begründung: _____ _____ _____ _____
41	Wie hat der/die FahrlehrerIn auf Ihre Empfehlung reagiert?	<input type="checkbox"/> Sehr positiv <input type="checkbox"/> Eher positiv <input type="checkbox"/> Eher negativ <input type="checkbox"/> Sehr negativ Begründung: _____ _____ _____ _____
42	Hat der/die FahrlehrerIn von sich aus im Auswertungsgespräch Fragen und/oder Probleme angesprochen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche: _____ _____ _____ _____

43	Wie schätzen Sie die Atmosphäre während des Auswertungsgesprächs ein?	<input type="checkbox"/> Sehr gut <input type="checkbox"/> Eher gut <input type="checkbox"/> Eher schlecht <input type="checkbox"/> Sehr schlecht Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
44	Sollte die Gestaltung des Auswertungsgesprächs aus Ihrer Sicht verändert werden?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, was sollte verändert werden: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>

### Gesamteinschätzung der durchgeführten Überwachung

45	Wie schätzen Sie insgesamt die Durchführung der Überwachung ein?	<input type="checkbox"/> Sehr gut <input type="checkbox"/> Eher gut <input type="checkbox"/> Eher schlecht <input type="checkbox"/> Sehr schlecht Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
46	Wie schätzen Sie insgesamt die Atmosphäre zwischen Ihnen und dem/der überwachten FahrlehrerIn während der Überwachung ein?	<input type="checkbox"/> Sehr gut <input type="checkbox"/> Eher gut <input type="checkbox"/> Eher schlecht <input type="checkbox"/> Sehr schlecht Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>

47	Haben Sie persönliche Schlussfolgerungen für die Durchführung zukünftiger Überwachungen gezogen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
48	Sind für Sie im Zusammenhang mit der Überwachung offene Fragen zum Verfahren der PQFÜ aufgetreten?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
Wenn Sie als Sachverständiger von der Erlaubnisbehörde beauftragt werden, entfällt für Sie die Beantwortung der folgenden Frage 49! Beantworten Sie bitte die Frage 50!		
49	Wie schätzen Sie die Zusammenarbeit mit der IVS im Rahmen der Überwachung ein?	<input type="checkbox"/> Sehr positiv <input type="checkbox"/> Eher positiv <input type="checkbox"/> Eher negativ <input type="checkbox"/> Sehr negativ Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
Wenn Sie als Sachverständiger von der IVS beauftragt werden, entfällt für Sie die Beantwortung der folgenden Frage 50! Prüfen Sie bitte, ob Sie die Frage 49 beantwortet haben!		
50	Wie schätzen Sie die Zusammenarbeit mit der Erlaubnisbehörde im Rahmen der Überwachung ein?	<input type="checkbox"/> Sehr positiv <input type="checkbox"/> Eher positiv <input type="checkbox"/> Eher negativ <input type="checkbox"/> Sehr negativ Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>

**Uns interessiert Ihre persönliche Meinung zum PQFÜ-System!**

Die folgenden Fragen beziehen sich nicht mehr auf die konkret durchgeführte Überwachung, sondern befassen sich mit grundsätzlichen (allgemeinen) Aspekten rund um das PQFÜ-System. Aus diesem Grund müssen Sie die folgenden Fragen nur beantworten, wenn Sie diesen Fragebogen zum ersten Mal ausfüllen!

51	Für wie wichtig halten Sie es, dass sich die Überwachung nicht mehr nur auf formale Aspekte, sondern auch auf die Ausbildungsqualität bezieht?	<input type="checkbox"/> Sehr wichtig <input type="checkbox"/> Eher wichtig <input type="checkbox"/> Eher unwichtig <input type="checkbox"/> Vollkommen unwichtig Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
52	Für wie wichtig halten Sie es, dass Fahr-schulen mit unzureichender Ausbildungsqualität identifiziert werden?	<input type="checkbox"/> Sehr wichtig <input type="checkbox"/> Eher wichtig <input type="checkbox"/> Eher unwichtig <input type="checkbox"/> Vollkommen unwichtig Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
53	Für wie wichtig halten Sie es, dass Fahr-schulen mit unzureichender Ausbildungsqualität entsprechende Auflagen und Hilfestellungen erhalten?	<input type="checkbox"/> Sehr wichtig <input type="checkbox"/> Eher wichtig <input type="checkbox"/> Eher unwichtig <input type="checkbox"/> Vollkommen unwichtig Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
54	Ist es aus Ihrer Sicht berechtigt, dass Fahr-schulen mit guter Ausbildungsqualität eine Verlängerung des Überwachungszeitraumes erhalten?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, warum nicht: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>

55	Ist das PQFÜ-System aus Ihrer Sicht ein geeignetes Verfahren, Qualitätsunterschiede in der Ausbildung aufzudecken und Fahr-schulen mit unzureichender Ausbildungsqua-lität zu erkennen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, warum nicht: <hr/> <hr/> <hr/>
56	Ist aus Ihrer Sicht der Aufwand der Überwa-chung (Beobachtung einer Ausbildungsein-heit) zur Einschätzung der Ausbildungsquali-tät angemessen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, warum nicht: <hr/> <hr/> <hr/>
57	Wurden Sie durch die 12-tägige Schulung ausreichend auf die Tätigkeit als Sachver-ständiger im Rahmen der PQFÜ vorbereitet?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, warum nicht: <hr/> <hr/> <hr/>
58	Wünschen Sie sich als Sachverständiger regelmäßige Beratungen und/oder Fortbil-dungen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, zu welchen Aspekten: <hr/> <hr/> <hr/>
59	Wünschen Sie sich als Sachverständiger einen regelmäßigen Erfahrungsaustausch mit anderen Sachverständigen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein

**Herzlichen Dank für Ihre Mühe!**

## Anlage 8:

Begleituntersuchung zur Pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung im Land Brandenburg

### Überwachung der praktischen Fahrschul Ausbildung

ID-Code

—  ——



### Meine Erfahrungen als Sachverständiger

#### ALLGEMEINE ANGABEN

1	Wann haben Sie die Überwachung durchgeführt?	<input type="text"/> <input type="text"/> . <input type="text"/> <input type="text"/> . <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
2	Wie viele Überwachungen der praktischen Ausbildung haben Sie insgesamt bereits durchgeführt?	<input type="text"/> <input type="text"/> Bitte die Anzahl eintragen!
3	Wie gut war der/die FahrlehrerIn über das Verfahren der neu gestalteten Überwachung informiert?	<input type="checkbox"/> sehr gut <input type="checkbox"/> eher gut <input type="checkbox"/> eher schlecht <input type="checkbox"/> sehr schlecht Begründung: _____ _____ _____
4	Wie erfolgte die Terminabsprache mit dem/der zu überwachenden FahrlehrerIn?	<input type="checkbox"/> Ich habe den Termin mit dem/der zu überwachenden FahrlehrerIn persönlich abgesprochen. <input type="checkbox"/> Die Terminabstimmung erfolgte durch die Behörde/IVS. <input type="checkbox"/> anderes, nämlich: _____ _____ _____
5	Handelte es sich bei der überwachten Ausbildungseinheit um eine Fahrstunde, die sowohl eine Fahrt im Realverkehr als auch das Üben von Grundfahraufgaben im Anfangsstadium enthielt?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, warum nicht: <input type="checkbox"/> Der/die FahrlehrerIn war über die Notwendigkeit der spezifischen Auswahl der Fahrstunde nicht informiert. <input type="checkbox"/> Der/die FahrlehrerIn hat eigenständig eine andere Fahrstunde ausgewählt. <input type="checkbox"/> anderes, nämlich: _____ _____ _____



6	Wies der Fahrschüler Besonderheiten auf?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche:                      Mehrfachnennungen möglich! <input type="checkbox"/> behinderter Fahrschüler (Hör-, Sehbehinderung) <input type="checkbox"/> ausländischer Fahrschüler <input type="checkbox"/> Verhaltensauffälligkeiten des Fahrschülers <input type="checkbox"/> sonstige Besonderheiten, nämlich _____ _____ _____
7	Wann sind Sie in der Fahrschule eingetroffen?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> : <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte die Uhrzeit eintragen!
8	War der/die zu überwachende FahrlehrerIn zu diesem Zeitpunkt bereits anwesend?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, wann erschien der/die FahrlehrerIn? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> : <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte die Uhrzeit eintragen!
9	Wie lange dauerte die überwachte Ausbildungseinheit?	von <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> : <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> bis <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> : <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte die Uhrzeiten eintragen!
10	Wie lange dauerte die gesamte Überwachung?	von <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> : <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> bis <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> : <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte die Uhrzeiten eintragen!

## ANGABEN ZUM EINSATZ DES KURZBERICHTS ZUR FORMALÜBERWACHUNG

11	Wann haben Sie den Kurzbericht zur Formalüberwachung bearbeitet?	<p style="text-align: right;">Mehrfachnennungen möglich!</p> <input type="checkbox"/> vor der Unterrichtsbeobachtung <input type="checkbox"/> während der Unterrichtsbeobachtung <input type="checkbox"/> nach der Unterrichtsbeobachtung  Anmerkungen zum Bearbeitungszeitpunkt: <hr/> <hr/> <hr/>
12	Wie viel Zeit haben Sie für die Bearbeitung des Kurzberichts benötigt?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte die Zeit in Minuten notieren!
13	Ist die Durchführung des Kurzberichts zur Formalüberwachung in der vorliegenden Form aus Ihrer Sicht praktikabel?	<input type="checkbox"/> sehr praktikabel <input type="checkbox"/> eher praktikabel <input type="checkbox"/> eher nicht praktikabel <input type="checkbox"/> gar nicht praktikabel  Begründung: <hr/> <hr/> <hr/>
14	Gab es für Sie Probleme bei der Anwendung des Kurzberichts zur Formalüberwachung?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche:                      Mehrfachnennungen möglich! <input type="checkbox"/> Der Kurzbericht ist zu lang. <input type="checkbox"/> Der Kurzbericht ist zu kompliziert. <input type="checkbox"/> Im Kurzbericht fehlen wichtige Aspekte: <hr/> <hr/> <hr/> <input type="checkbox"/> Der Einsatz des Kurzberichts stört den Ausbildungsablauf. <input type="checkbox"/> andere Probleme, nämlich: <hr/> <hr/> <hr/>

## ANGABEN ZUM EINSATZ DES BEOBACHTUNGSINVENTARS

### Vorgespräch

15	Haben Sie mit dem/der zu überwachenden FahrlehrerIn ein Vorgespräch geführt?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, warum nicht: <input type="checkbox"/> Mir fehlte die Zeit für ein Vorgespräch. <input type="checkbox"/> Dem/der FahrlehrerIn fehlte die Zeit für ein Vorgespräch. <input type="checkbox"/> Der/die FahrlehrerIn wollte kein Vorgespräch führen. <input type="checkbox"/> andere Gründe, nämlich: _____ _____ _____
Wenn Sie <b>kein Vorgespräch</b> mit dem/der zu überwachenden FahrlehrerIn geführt haben, machen Sie bitte mit der <b>Frage 23</b> weiter!		
16	Wie viel Zeit haben Sie für das Vorgespräch benötigt?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte die Zeit in Minuten notieren!
17	Wie ist es Ihnen gelungen, dem/der FahrlehrerIn die Verfahrensweise der PQFÜ zu erläutern?	<input type="checkbox"/> sehr gut <input type="checkbox"/> eher gut <input type="checkbox"/> eher schlecht <input type="checkbox"/> sehr schlecht Begründung: _____ _____ _____
18	Hat der/die FahrlehrerIn Fragen und/oder Probleme angesprochen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche: _____ _____ _____
19	Hat die Durchführung des Vorgesprächs zu Veränderungen im Ausbildungsablauf geführt?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche:                      Mehrfachnennungen möglich! <input type="checkbox"/> Der Beginn der Ausbildungseinheit hat sich verzögert. <input type="checkbox"/> Die Unterrichtsvorbereitung des/der Fahrlehrer/In wurde gestört. <input type="checkbox"/> andere, nämlich: _____ _____ _____

20	Wie schätzen Sie die Atmosphäre während des Vorgesprächs ein?	<input type="checkbox"/> sehr gut <input type="checkbox"/> eher gut <input type="checkbox"/> eher schlecht <input type="checkbox"/> sehr schlecht Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
21	Was ist Ihnen im Vorgespräch besonders gut gelungen?	<p style="text-align: right;">Mehrfachnennungen möglich!</p> <input type="checkbox"/> allgemeine Erläuterung zur Verfahrensweise der PQFÜ <input type="checkbox"/> konkrete Erläuterung zum Ablauf der heutigen Überwachung <input type="checkbox"/> Abbau von Ängsten des/der FahrlehrerIn <input type="checkbox"/> anderes, nämlich: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
22	Sollte die Gestaltung des Vorgesprächs aus Ihrer Sicht verändert werden?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, was sollte verändert werden: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>

**Beobachtung der praktischen Fahrschul Ausbildung**

23	Wie beurteilen Sie Ihren Platz im Auto hinsichtlich der Eignung für eine Beobachtung der Ausbildungseinheit?	<input type="checkbox"/> sehr gut geeignet <input type="checkbox"/> eher gut geeignet <input type="checkbox"/> eher schlecht geeignet <input type="checkbox"/> sehr schlecht geeignet Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
----	--	--

24	Wie kamen Sie mit der inhaltlichen Verlaufsdokumentation der Ausbildungseinheit zurecht?	<input type="checkbox"/> sehr leicht gefallen <input type="checkbox"/> eher leicht gefallen <input type="checkbox"/> eher schwer gefallen <input type="checkbox"/> sehr schwer gefallen Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
25	Wie kamen Sie mit der Beurteilung der Beobachtungsindikatoren (beobachtet/nicht beobachtet) zurecht?	<input type="checkbox"/> sehr leicht gefallen <input type="checkbox"/> eher leicht gefallen <input type="checkbox"/> eher schwer gefallen <input type="checkbox"/> sehr schwer gefallen Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
26	Wie kamen Sie mit dem Notieren der „Bemerkungen“ zu den Beobachtungsindikatoren zurecht?	<input type="checkbox"/> sehr leicht gefallen <input type="checkbox"/> eher leicht gefallen <input type="checkbox"/> eher schwer gefallen <input type="checkbox"/> sehr schwer gefallen Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
27	Wie kamen Sie mit der Vergabe der Qualitätseinschätzungen („gut“, „befriedigend“, „ausreichend“, „mangelhaft“) zurecht?	<input type="checkbox"/> sehr leicht gefallen <input type="checkbox"/> eher leicht gefallen <input type="checkbox"/> eher schwer gefallen <input type="checkbox"/> sehr schwer gefallen Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>

28	Gab es für Sie Probleme bei der Anwendung des Beobachtungsinventars?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche: <span style="float: right;">Mehrfachnennungen möglich!</span> <input type="checkbox"/> Das Beobachtungsinventar ist zu lang. <input type="checkbox"/> Das Beobachtungsinventar ist zu kompliziert. <input type="checkbox"/> Im Beobachtungsinventar fehlen wichtige Aspekte: _____ _____ _____ <input type="checkbox"/> Der Einsatz des Beobachtungsinventars stört den Ausbildungsablauf. <input type="checkbox"/> andere Probleme, nämlich: _____ _____ _____
29	Wie schätzen Sie insgesamt die Praktikabilität des Beobachtungsinventars ein?	<input type="checkbox"/> sehr praktikabel <input type="checkbox"/> eher praktikabel <input type="checkbox"/> eher nicht praktikabel <input type="checkbox"/> gar nicht praktikabel Begründung: _____ _____ _____ _____
30	Wie haben Sie sich in den Unterrichtspausen verhalten?	<input type="checkbox"/> Es gab keine Unterrichtspausen. <span style="float: right;">Mehrfachnennungen möglich!</span> <input type="checkbox"/> Ich habe mit dem Fahrlehrer den bisherigen Unterrichtsverlauf besprochen. <input type="checkbox"/> Ich habe Smalltalk mit dem Fahrlehrer und/oder dem Fahrschüler geführt. <input type="checkbox"/> Ich habe meine bisherigen Aufzeichnungen ergänzt. <input type="checkbox"/> anderes, nämlich: _____ _____ _____ _____

31	Wie hoch schätzen Sie die Anspannung des/der FahrlehrerIn während der Ausbildungseinheit ein, die durch Ihre Anwesenheit verursacht wurde?	<input type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> eher hoch <input type="checkbox"/> eher niedrig <input type="checkbox"/> sehr niedrig Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
32	Hat sich der/die FahrlehrerIn mit Fragen oder Problemen an Sie gewendet?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche: <span style="float: right;">Mehrfachnennungen möglich!</span> <input type="checkbox"/> Fragen, die die Überwachung betreffen <input type="checkbox"/> allgemeine Fragen zur FSA <input type="checkbox"/> fachspezifische Fragen zur FSA (z.B. Verkehrstechnik, Verkehrsregeln, gesetzliche Grundlagen) <input type="checkbox"/> methodische Fragen zur Unterrichtsgestaltung <input type="checkbox"/> geschäftliche Fragen <input type="checkbox"/> andere, nämlich: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>

### Auswertungsgespräch

33	Haben Sie mit dem/der überwachten FahrlehrerIn ein Auswertungsgespräch geführt?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, warum nicht: <input type="checkbox"/> Mir fehlte die Zeit für ein Auswertungsgespräch. <input type="checkbox"/> Dem/der FahrlehrerIn fehlte die Zeit für ein Auswertungsgespräch. <input type="checkbox"/> Der/die FahrlehrerIn wollte kein Auswertungsgespräch führen. <input type="checkbox"/> andere Gründe, nämlich: <hr/> <hr/> <hr/>
----	---	---

Wenn Sie **kein Auswertungsgespräch** mit dem/der überwachten FahrlehrerIn geführt haben, machen Sie bitte mit der **Frage 44** weiter!

34	Wie groß war die Zeitspanne zwischen dem Ende der Ausbildungseinheit und dem Beginn des Auswertungsgesprächs?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte die Zeit in Minuten notieren! Bei Zeitspannen über 15 min: Wodurch war die längere Zeitspanne bedingt: <p style="text-align: right;">Mehrfachnennungen möglich!</p> <input type="checkbox"/> Der Fahrschüler suchte im Anschluss an die Ausbildungseinheit das persönliche Gespräch mit dem/der FahrlehrerIn. <input type="checkbox"/> Der/die FahrlehrerIn war mit organisatorischen Dingen beschäftigt (Telefonate Vorbereiten der nächsten Einheit...) <input type="checkbox"/> Der Sachverständige war mit der Auswertung der Überwachung beschäftigt. <input type="checkbox"/> anderes, nämlich: _____ _____ _____ _____
35	Wie viel Zeit haben Sie für das Auswertungsgespräch benötigt?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte die Zeit in Minuten notieren!
36	Wie ist es Ihnen gelungen, dem/der FahrlehrerIn die Ergebnisse der Überwachung (Vergabe der Qualitätseinschätzungen) zu übermitteln?	<input type="checkbox"/> sehr gut <input type="checkbox"/> eher gut <input type="checkbox"/> eher schlecht <input type="checkbox"/> sehr schlecht Begründung: _____ _____ _____ _____
37	Wie hat der/die FahrlehrerIn Ihre Einschätzung der Ausbildungsqualität akzeptiert?	<input type="checkbox"/> vollkommen akzeptiert <input type="checkbox"/> eher akzeptiert <input type="checkbox"/> eher nicht akzeptiert <input type="checkbox"/> gar nicht akzeptiert Begründung: _____ _____ _____ _____



38	Haben Sie auf Grund von festgestellten Qualitätsmängeln in der Ausbildung eine Maßnahme empfohlen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche: <input type="checkbox"/> erneute Überwachung <input type="checkbox"/> ausführliche Praxisberatung <input type="checkbox"/> Hospitation <input type="checkbox"/> andere, nämlich: _____ _____ _____
Wenn Sie <b>keine Maßnahme</b> empfohlen haben, machen Sie bitte mit <b>Frage 41</b> weiter!		
39	Wie ist es Ihnen gelungen, Ihre Empfehlung zu begründen?	<input type="checkbox"/> sehr gut <input type="checkbox"/> eher gut <input type="checkbox"/> eher schlecht <input type="checkbox"/> sehr schlecht Begründung: _____ _____ _____ _____
40	Wie hat der/die FahrlehrerIn auf Ihre Empfehlung reagiert?	<input type="checkbox"/> sehr positiv <input type="checkbox"/> eher positiv <input type="checkbox"/> eher negativ <input type="checkbox"/> sehr negativ Begründung: _____ _____ _____ _____
41	Hat der/die FahrlehrerIn von sich aus im Auswertungsgespräch Fragen und/oder Probleme angesprochen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche: _____ _____ _____ _____

42	Wie schätzen Sie die Atmosphäre während des Auswertungsgesprächs ein?	<input type="checkbox"/> sehr gut <input type="checkbox"/> eher gut <input type="checkbox"/> eher schlecht <input type="checkbox"/> sehr schlecht Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
43	Sollte die Gestaltung des Auswertungsgesprächs aus Ihrer Sicht verändert werden?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, was könnte verbessert werden: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>

**Gesamteinschätzung der Überwachung**

44	Wie schätzen Sie insgesamt die Durchführung der Überwachung ein?	<input type="checkbox"/> sehr gut <input type="checkbox"/> eher gut <input type="checkbox"/> eher schlecht <input type="checkbox"/> sehr schlecht Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
45	Wie schätzen Sie insgesamt die Atmosphäre zwischen Ihnen und dem/der überwachten FahrlehrerIn während der Überwachung ein?	<input type="checkbox"/> sehr gut <input type="checkbox"/> eher gut <input type="checkbox"/> eher schlecht <input type="checkbox"/> sehr schlecht Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>

46	Haben Sie persönliche Schlussfolgerungen für die Durchführung zukünftiger Überwachungen gezogen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche: <hr/> <hr/> <hr/>
----	--	--

47	Sind für Sie im Zusammenhang mit der Überwachung offene Fragen zum Verfahren der PQFÜ aufgetreten?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, welche: <hr/> <hr/> <hr/>
----	--	--

Wenn Sie als Sachverständiger von der Erlaubnisbehörde beauftragt werden, entfällt für Sie die Beantwortung der folgenden Frage 48! Beantworten Sie bitte die Frage 49!

48	Wie schätzen Sie die Zusammenarbeit mit der IVS im Rahmen der Überwachung ein?	<input type="checkbox"/> sehr positiv <input type="checkbox"/> eher positiv <input type="checkbox"/> eher negativ <input type="checkbox"/> sehr negativ Begründung: <hr/> <hr/> <hr/>
----	--	--

Wenn Sie als Sachverständiger von der IVS beauftragt werden, entfällt für Sie die Beantwortung der folgenden Frage 49! Prüfen Sie bitte, ob Sie die Frage 48 beantwortet haben!

49	Wie schätzen Sie die Zusammenarbeit mit der Erlaubnisbehörde im Rahmen der Überwachung ein?	<input type="checkbox"/> sehr positiv <input type="checkbox"/> eher positiv <input type="checkbox"/> eher negativ <input type="checkbox"/> sehr negativ Begründung: <hr/> <hr/> <hr/>
----	---	--

**Uns interessiert Ihre persönliche Meinung zum PQFÜ-System!**

Die folgenden Fragen beziehen sich nicht mehr auf die konkret durchgeführte Überwachung, sondern befassen sich mit grundsätzlichen (allgemeinen) Aspekten rund um das PQFÜ-System. Aus diesem Grund müssen Sie die folgenden Fragen nur beantworten, wenn Sie diesen Fragebogen zum ersten Mal ausfüllen!

50	Für wie wichtig halten Sie es, dass sich die Überwachung nicht mehr nur auf formale Aspekte, sondern auch auf die Ausbildungsqualität bezieht?	<input type="checkbox"/> sehr wichtig <input type="checkbox"/> eher wichtig <input type="checkbox"/> eher unwichtig <input type="checkbox"/> vollkommen unwichtig Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
51	Für wie wichtig halten Sie es, dass Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität identifiziert werden?	<input type="checkbox"/> sehr wichtig <input type="checkbox"/> eher wichtig <input type="checkbox"/> eher unwichtig <input type="checkbox"/> vollkommen unwichtig Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
52	Für wie wichtig halten Sie es, dass Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität entsprechende Auflagen und Hilfestellungen erhalten?	<input type="checkbox"/> sehr wichtig <input type="checkbox"/> eher wichtig <input type="checkbox"/> eher unwichtig <input type="checkbox"/> vollkommen unwichtig Begründung: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
53	Ist es aus Ihrer Sicht berechtigt, dass Fahrschulen mit guter Ausbildungsqualität eine Verlängerung des Überwachungszeitraumes erhalten?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, warum nicht: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>

54	Ist das PQFÜ-System aus Ihrer Sicht ein geeignetes Verfahren, Qualitätsunterschiede in der Ausbildung aufzudecken und Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität zu erkennen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, warum nicht: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
55	Ist aus Ihrer Sicht der Aufwand der Überwachung (Beobachtung einer Ausbildungseinheit) zur Einschätzung der Ausbildungsqualität angemessen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, warum nicht: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
56	Wurden Sie durch die 12-tägige Schulung ausreichend auf die Tätigkeit als Sachverständiger im Rahmen der PQFÜ vorbereitet?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Nein, warum nicht: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
57	Wünschen Sie sich als Sachverständiger regelmäßige Beratungen und/oder Fortbildungen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Wenn Ja, zu welchen Aspekten: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
58	Wünschen Sie sich als Sachverständiger einen regelmäßigen Erfahrungsaustausch mit anderen Sachverständigen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein

**Herzlichen Dank für Ihre Mühe!**

## Anlage 9:

### Arbeitshilfe für die Empfehlung von Maßnahmen im Anschluss an die Überwachung des theoretischen Unterrichts

<b>Strukturierung der Beobachtungskriterien</b>	<b>Bewertung</b>
<b>1. Planung und Strukturierung</b>	
<i>Strukturierung der Ausbildungseinheit (1)</i>	
Tempo der Vermittlung der Unterrichtsinhalte (6)	
<i>Binnendifferenzierung (4)</i>	
<b>2. Motivierung und Visualisierung</b>	
Motivierung der Fahrschüler und Praxisbezug (2)	
Visualisierung der Unterrichtsinhalte durch Medien (8)	
<b>3. Vermittlung und Instruktion</b>	
Fachliche Vermittlung der Unterrichtsinhalte (3)	
Qualität der Lehrvorträge (10)	
<b>4. Interaktion</b>	
<i>Organisation von Diskussionen (12)</i>	
<i>Organisation von Erfahrungsberichten (11)</i>	
<i>Diskursive Unterrichtsgestaltung durch Medien (9)</i>	
Angemessenes Reagieren auf Beiträge der Fahrschüler (5)	
<b>5. Festigung und Kontrolle</b>	
<i>Durchführung von Lernkontrollen (13)</i>	
Festigung (7)	

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



