



S. Mörl | D. Sturzbecher

# VERKEHRsverHALTENsLEHRE FÜR FAHRLEHRER II

Fahraufgaben in der Fahranfängervorbereitung

Auflage 2

1.1.1.5 | Verkehrsverhalten

## » Die Autoren



### **Dr. Susann Mörl (M.A.)**

War von 2009 bis 2021 Geschäftsführerin des Instituts für Prävention und Verkehrssicherheit GmbH und verantwortete dort die Forschungs- und Entwicklungsarbeiten zur Optimierung und Weiterentwicklung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Von 2010 bis 2016 leitete sie die Expertengruppe „Fahraufgabenbeschreibung“, in welcher der Fahraufgabenkatalog erarbeitet wurde.



### **Dr. habil. Dietmar Sturzbecher**

Apl. Professor für Familien-, Jugend- und Bildungssoziologie an der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Potsdam a. D.; Direktor des Instituts für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung (IFK) an der Universität Potsdam. Arbeitsschwerpunkte: pädagogisch-psychologische und testpsychologische Forschungs- und Entwicklungsprojekte im Bereich der Fahrausbildung, Fahrerlaubnisprüfung, Fahrlehrerausbildung, Fahrschulüberwachung und Nachschulung verkehrsauffälliger Kraftfahrer, Entwicklung von Qualitätsmanagementsystemen für Bildungseinrichtungen.

Wir danken Herrn Sebastian Ewald für seine konstruktiven Anmerkungen aus Fahrlehrersicht im Allgemeinen und für die Mitwirkung bei der Erarbeitung von praxisnahen Beispielen zur Ausbildung von Fahraufgaben im Besonderen.

## Inhaltsverzeichnis

1	Fahraufgaben in der Fahranfängervorbereitung	7
1.1	Was sind Fahraufgaben und wozu braucht man sie?	9
1.2	Welche Fahraufgaben sind am wichtigsten?	12
1.3	Wie werden die prüfungsrelevanten Fahraufgaben bereitgestellt?	16
1.4	Welche Bedeutung haben Fahraufgaben als Bindeglied zwischen den verschiedenen Teilsystemen der Fahranfängervorbereitung?	33
2	Fahraufgaben in der Fahrausbildung	35
2.1	Wie verläuft die Fahrausbildung?	37
2.2	Wie können Fahraufgaben im Theorieunterricht thematisiert werden?	39
2.3	Wie können Fahraufgaben in der Fahrpraktischen Ausbildung bearbeitet werden?	44
2.4	Wie können der Lernstand und der Lernverlauf von Fahrschülern erfasst werden?	52
3	Fahraufgaben in der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung	57
3.1	Wie verläuft die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung?	59
3.2	Welche Rolle spielen Fahraufgaben in der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung?	60
3.3	Wie kommt die Prüfungsentscheidung zustande?	66
3.4	Wie wird das Prüfungsergebnis zurückgemeldet?	66
4	Fahraufgaben in der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung	67
4.1	Wie verläuft die Praktische Fahrerlaubnisprüfung?	69
4.2	Wie werden die Fahraufgaben beobachtet?	72
4.3	Wie werden die Fahraufgaben bewertet?	75
4.4	Wie kommt die Prüfungsentscheidung zustande?	76
4.5	Wie werden das Verkehrsverhalten und die Bewertungen dokumentiert?	78
4.6	Wie wird das Prüfungsergebnis zurückgemeldet?	84
	Literaturverzeichnis	87

# 1 » Fahraufgaben

---

In der Fahranfängervorbereitung

## 1 » Fahraufgaben in der Fahranfängervorbereitung

### 1.1 Was sind Fahraufgaben und wozu braucht man sie?

Fahraufgaben gibt es schon fast solange, wie es Kraftfahrzeuge gibt, auch wenn man in den ersten Jahrzehnten in der Geschichte der Kraftfahrzeuge diesen Begriff nicht benutzte. Hinter dem Begriff „Fahraufgaben“ verbergen sich „Anforderungsportionen“, mit deren Bewältigung der Fahrlehrer<sup>1</sup> seine Fahrschüler beauftragt, damit sie das selbstständige, sichere und umweltbewusste Führen eines Kraftfahrzeugs erlernen. Auch Fahrerlaubnisprüfer beauftragen die Fahrerlaubnisbewerber in der Prüfung mit der Bearbeitung solcher „Anforderungsportionen“. Allerdings wollen die Fahrerlaubnisprüfer damit herausfinden, ob die Fahrerlaubnisbewerber zur selbstständigen, sicheren und umweltbewussten Führung eines Kraftfahrzeugs bereits in der Lage sind. Damit die Tätigkeiten des Fahrlehrers und des Fahrerlaubnisprüfers aufeinander bezogen werden können und in der Prüfung das gefordert wird, was in der Ausbildung vermittelt wird, ist es notwendig, sowohl die „Anforderungsportionen“ als auch die Bewertungskriterien für die Anforderungsbewältigung genau zu beschreiben. Und damit sind wir bei unserem verkehrspädagogischen Begriff der „Fahraufgabe“.

Die Notwendigkeit, in der Verkehrspädagogik einen solchen Begriff ins Leben zu rufen, erkannte man Anfang der 1970er Jahre. Zu dieser Zeit schritt in Deutschland einerseits die Vollmotorisierung stark voran und beinahe alle Haushalte konnten

<sup>1</sup> Für die bessere Lesbarkeit des Textes wird auf die Verwendung geschlechtsspezifischer Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten für alle Geschlechter.

sich den Wunsch nach Mobilität und Freiheit durch den Besitz eines Automobils erfüllen. Andererseits erreichte das Unfallgeschehen in dieser Zeit mit rund 20.000 Verkehrstoten pro Jahr (Statistisches Bundesamt, 2018) einen traurigen Höhepunkt. Die Tatsache, dass in jedem Jahr quasi die Einwohnerschaft einer Kleinstadt auf den Straßen der Bundesrepublik starb, erzeugte einen enormen politischen Handlungsdruck. Es wurde klar, dass man mit dem Ausbau der Verkehrsüberwachung und der Einführung von passiven Sicherheitssystemen im Fahrzeug allein keine bedeutende Reduzierung der Anzahl der Verkehrsunfälle sowie der dabei Verletzten und Getöteten erreichen kann. Mit dieser Erkenntnis brachen eine Zeit der Pädagogisierung der Fahrausbildung und eine Verschiebung der Ausbildungsinhalte an; die dritte Epoche in der Entwicklung der Fahrschulausbildung und Fahrerlaubnisprüfung (kurz: Fahranfängervorbereitung) wurde eingeläutet.

Welche beiden Etappen waren dieser Zeit vorangegangen? In den ersten Jahren nach der Erfindung des Automobils glaubte man noch, dass die Fähigkeit, ein Kraftfahrzeug führen zu können, eine angeborene Persönlichkeitseigenschaft sei; pädagogische Versuche der Fahrkompetenzvermittlung erschienen wenig aussichtsreich. In dieser ersten Epoche der Fahranfängervorbereitung wurde bei der Auswahl guter Chauffeure auf einen „wachen Blick“ und „blutsmäßiges Verantwortungsbewusstsein“ geachtet. Die Ausbildung in den zu Beginn des 20. Jahrhunderts entstehenden Fahrschulen, die zunächst von den Kraftfahrzeug-

herstellern betrieben wurde, war auf die Vermittlung technischen Wissens fokussiert: Chauffeure mussten zuallererst ihre Fahrzeuge betreiben und reparieren können. Aber schon bald veränderten sich die Anforderungen an Chauffeure, weil mit der Verbreitung der Kraftfahrzeuge die Unfallquote in die Höhe schoss und Kraftfahrer als Bedrohung des Allgemeinwohls empfunden wurden. 1909 erreichte die Quote der Getöteten je 10.000 zugelassener Kraftfahrzeuge einen Wert von 46,5; die Vergleichsquote von 2020 beträgt 0,3 (Statistisches Bundesamt, 2021). Damit begann die zweite Epoche der Fahranfängervorbereitung: Mit dem „Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ von 1909 und der „Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ von 1910 wurden erstmals Regularien für die Ausbildung und Prüfung festgelegt. Technische Ausbildungs- und Prüfungsinhalte besaßen zwar immer noch eine große Bedeutung, jedoch wurden sie durch Regelkunde und das Training von Regelbefolgung ergänzt.

Kehren wir zurück zu den 1970er Jahren und der Pädagogisierung der Fahranfängervorbereitung. McKnight, einem hervorragenden US-amerikanischen Verkehrswissenschaftler, gebührt das Verdienst, als Erster die Notwendigkeit von Fahraufgaben sowohl für die Fahrausbildung als auch für die Fahrerlaubnisprüfung erkannt und – auch aus heutiger Sicht – anspruchsvolle wissenschaftliche Wege zu ihrer Beschreibung und Erprobung beschritten zu haben. Allerdings nannte er die zu definierenden „Anforderungsportionen“ noch „Fahrer-Aufgaben“ und nicht „Fahr-Aufgaben“. Die Forschergruppe unter der Leitung von McKnight verfolgte um das Jahr 1970 herum das Ziel, „gutes Fahrverhalten“ zu beschrei-

ben und somit die notwendigen Ausbildungsinhalte und Ausbildungsziele der Fahrausbildung wie auch die Prüfungsinhalte eines „Fahrtests“ zu konkretisieren. Dazu führten sie auf unterschiedlichen Wegen (u. a. Beobachtungen, Befragungen) eine umfassende und detaillierte Anforderungsanalyse des motorisierten Straßenverkehrs durch. Aus den gefundenen Merkmalen wurden systematisch ca. 1.500 Verhaltensweisen abgeleitet, mit denen ein Fahrer angemessen auf Anforderungen von typischen Verkehrssituationen reagieren kann. Aus Praktikabilitätsgründen wurden die gefundenen Verhaltensweisen strukturiert und zu komplexeren Handlungsmustern (den o. g. „Fahreraufgaben“) zusammengefasst. Im Anschluss an diese Arbeiten erfolgte eine Gruppierung der identifizierten Handlungsmuster in sogenannte „Off-Road Behaviors“ (Aufgaben, die nicht direkt das Autofahren betreffen, z. B. Fahrvorbereitung, Wartung, rechtliche Pflichten) und „On-Road Behaviors“ (Aufgaben, die direkt das Autofahren betreffen, z. B. Beobachten, Navigieren, Einparken, Überholen, Kurvenfahren). Eine ausführliche Darstellung der Anforderungsanalyse findet sich bei Sturzbecher, Mörl und Kaltenbaek (2014).

Die Forschungsergebnisse wurden natürlich auch in Deutschland zur Kenntnis genommen und als große Chance für die Professionalisierung der Fahrausbildung und vor allem der Fahrerlaubnisprüfung angesehen: 1977 wurde vom Leiter der „Studienstelle für Kraftfahrzeug-Führerprüfungen“ beim TÜV Rheinland, Bernhard Hampel, ein Vorschlag zur Vereinheitlichung und Neustrukturierung der Fahraufgaben in der deutschen Praktischen Fahrerlaubnisprüfung vorgelegt.

Damit war der Begriff der „Fahraufgabe“ als Anforderungsstandard in der Fahranfängervorbereitung geboren; in den Prüfungsrichtlinien wurden Fahraufgaben beschrieben und als Anforderungsstandards in der Fahrerlaubnisprüfung genutzt. Allerdings wurde das Fahraufgabenkonzept theoretisch nicht weiterentwickelt, weil mit der Schließung der Studienstelle für Kraftfahrzeugführerprüfungen Mitte der 1980er Jahre die verkehrspsychologische Weiterentwicklung der Fahrerlaubnisprüfung zum Erliegen kam. Erst 2005 begann mit der Aufnahme der Optimierungsarbeiten zur Praktischen Fahrerlaubnisprüfung (s. Kap. 4) durch die Technischen Prüfstellen ein Neuanfang.

Eine Forschungsgruppe um Sturzbecher griff 2005 das aus der Pädagogischen Psychologie stammende und seit der „empirischen Wende“ um das Jahr 2000 in den Bildungswissenschaften handlungsleitende Kompetenzkonzept auf und wendete es auf das Fahraufgabenkonzept an. Sturzbecher ging – im Einklang mit dem sich damals durchsetzenden kompetenztheoretischen Denken – davon aus, dass es sich beim Straßenverkehr um eine „schlecht definierte“ bzw. „lebensweltliche“ Anforderungsdomäne handelt (Sturzbecher, 2010). Derartige Domänen sind durch wenig plan- bzw. steuerbare Bedingungen gekennzeichnet (im Straßenverkehr z. B. Verkehrsdichte, Anwesenheit und Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer, Witterungsverhältnisse), die zu unterschiedlichen und sich oft dynamisch verändernden Anforderungen in konkreten Verkehrssituationen führen. Für die Fahranfängervorbereitung bedeutet dies wiederum, dass es kaum konkrete Regeln oder Prinzipien gibt, die für die Bewältigung aller Anforderungssituationen gleichermaßen

zutreffen. Stattdessen können für bestimmte Klassen von anforderungsähnlichen Verkehrssituationen – die Fahraufgaben – lediglich prototypische Problemlösestrategien vermittelt und gelernt werden, die vom Lernenden bzw. Handelnden an die jeweilige konkrete Situation anzupassen sind. Fahraufgaben stellen somit prototypische („musterhafte“) Klassen von zu bewältigenden ähnlichen Verkehrssituationen dar. Die Ähnlichkeit dieser Verkehrssituationen bezieht sich auf die äußeren Strukturen der Situationen (straßenbauliche Gegebenheiten wie „Kreuzungen“, Verkehrsbedingungen, Akteure, Aktionen), auf die notwendigen Handlungsabläufe zur Situationsbewältigung und auf die situationsspezifischen (Prüfungs-) Anforderungen, die der Kraftfahrzeugführer erfüllen muss (Sturzbecher et al., 2014). Davon zu unterscheiden sind – wie schon von McKnight erkannt – situationsübergreifende Anforderungen, die es bei jeder Fahraufgabe zu bewältigen gilt. Dazu gehören die Verkehrsbeobachtung, die Fahrzeugpositionierung, die Geschwindigkeitsanpassung, die Kommunikation und die Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise.

Eine zentrale Aufgabe von Fahrlehrern besteht darin, Fahranfängern die verkehrssichere und fehlerfreie Bewältigung von Fahraufgaben im Hinblick auf die fahraufgabenübergreifenden Anforderungen zu vermitteln. Diese zentrale Aufgabe wurde auch in der im Jahr 2018 neu geregelten Fahrlehrerausbildung berücksichtigt (Brünken et al., 2017): Im rechtlich verankerten Kompetenzrahmen ist seitdem explizit festgelegt, dass Fahrlehrer aller Fahrerlaubnisklassen die Fahraufgaben kennen und hinsichtlich ihrer

Verhaltensanforderungen und sicheren Durchführung erläutern können müssen. Ebenso müssen sie die jeweiligen Fahraufgaben selbst fehlerfrei absolvieren und deren Durchführung kriteriengeleitet beurteilen können. Unverzichtbare Ausbildungsinhalte der Fahrlehrerausbildung stellen hierbei der Fahraufgabenkatalog einschließlich der Durchführungs- und Bewertungsstandards sowie die fahraufgabenrelevanten Vorschriften der StVO dar.

Fassen wir zusammen: Das Führen eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr stellt vielfältige und komplexe Anforderungen an Kraftfahrzeugführer. Um die erfolgreiche Bewältigung dieser Anforderungen in der Fahrausbildung zu erlernen und in der Fahrerlaubnisprüfung nachzuweisen, muss die Anforderungskomplexität auf eine überschaubare Anzahl von situationsbezogenen Fahraufgaben und situationsübergreifenden Kompetenzbereichen reduziert werden. Die Fahraufgaben ermöglichen es Fahrschülern, für verschiedene wichtige Fahrmanöver die richtigen Handlungsschritte kennenzulernen und üben zu können; sie sind die grundlegenden Basisbausteine der Fahrausbildung und der Fahrerlaubnisprüfung.

Eine Frage ist offen geblieben: In welcher Epoche der Fahranfängervorbereitung befinden wir uns heute? Mit der Internationalisierung des Blicks auf die Fahranfängervorbereitung und ihre vielfältige nationale Ausgestaltung im Weltmaßstab zeigten sich in den 1990er Jahren zwei grundlegende Modelle. Das eine Modell beinhaltet die Graduated Licensing Systems in den USA und Übersee, die vorrangig auf eine Laienausbildung

und den stufenweisen Erwerb von Fahrprivilegien bei bestandenen Fahrerlaubnisprüfungen setzen. Das andere Modell umfasst die verkehrspädagogisch anspruchsvollen und Einstellungsinterventionen einschließenden professionellen Ausbildungssysteme in Westeuropa und Skandinavien. Der wissenschaftlich fundierte Vergleich dieser beiden Modelle (Genschow, Sturzbecher & Willmes-Lenz, 2013) führte zu der Erkenntnis, dass beide Modelle verkehrspädagogisch sinnvolle Maßnahmen enthalten, die im Interesse der Fahranfängersicherheit zu verzahnen sind. In den vergangenen Jahren wurde die Verbindung unterschiedlicher obligatorischer und fakultativer Ausbildungsmaßnahmen (Fahrausbildung, Begleitetes Fahren, Fahrsicherheitstrainings, Feedbackfahrten) im Rahmen des Bildungssystems „Fahranfängervorbereitung“ in Deutschland zur Normalität. Ein systemischer Ansatz des Lehrens, Lernens und Prüfens von Fahrkompetenz sowie eine durch Forschung und Entwicklung geprägte wissenschaftsbasierte Steuerung charakterisieren also die derzeitige Epoche der Fahranfängervorbereitung.

## 1.2 Welche Fahraufgaben sind am wichtigsten?

Den Ausgangspunkt bei der Erarbeitung der Fahraufgaben für die Fahranfängervorbereitung in Deutschland bildeten die bereits erwähnten Anforderungsanalysen des motorisierten Straßenverkehrs von McKnight und Hampel aus den 1970er Jahren (s. Kap. 1.1). Diese Anforderungsanalysen und die daraus resultierenden Fahraufgabenkataloge wurden von Sturzbecher et al. (2014) aufgegriffen und für die Optimierung des deutschen Prüfungssystems weiterentwickelt. Als Kritikpunkt an dem seit 1987 nahezu unver-

ändert geltenden Fahraufgabenkatalog wurde dabei vorgetragen, dass sich die Fahraufgaben hinsichtlich ihrer Komplexität und ihres Abstraktionsniveaus stark unterscheiden; situative Handlungsanforderungen (z. B. „Fahrstreifenwechsel“) und Rahmenbedingungen (z. B. „Außerorts“) werden dabei nicht voneinander abgegrenzt. Darüber hinaus wurde kritisiert, dass die bisherigen Fahraufgaben nicht als Anforderungsstandards an den Fahrerlaubnisbewerber definiert und unzureichend beschrieben werden. Schließlich finden sich auch inhaltliche Redundanzen und methodische Inkonsistenzen, deren Beseitigung die Prüfungsgestaltung, Prüfungsbeobachtung, Prüfungsbewertung und Prüfungsentscheidung erleichtern würden (Sturzbecher, Biedinger et al., 2010; Bönninger et al., 2010).

Ein zentraler Meilenstein der Forschungsarbeiten von Sturzbecher und Kollegen lag in der Erarbeitung eines Fahrkompetenzmodells, in das sich die in der Fahrausbildung zu vermittelnden und bei der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung zu prüfenden Fahrkompetenzkomponenten einordnen lassen. Die wichtigsten sicherheitsrelevanten Anforderungen des Fahrens im Realverkehr sollten dabei möglichst zeitgemäß und erschöpfend voneinander getrennt in einem Katalog von Fahraufgaben dargestellt werden. Zudem sollten die Fahraufgaben einschließlich der ereignisbezogenen Bewertungskriterien – bezogen auf Fahrfehler und überdurchschnittliche Fahrleistungen – beschrieben und die weitgehend fehlerfreie Bewältigung dieser Fahraufgaben als Mindeststandard für die Praktische Fahrerlaubnisprüfung festgelegt werden.

Wie wurde bei der Festlegung und Beschreibung der Fahraufgaben vorgegangen? Zunächst wurden historische Quellen, internationale Rechercheergebnisse, die deutschen fahrerlaubnisrechtlichen Vorgaben, die Curricularen Leitfäden der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände und die Ausbildungsmaterialien der Fahrschulverlage ausgewertet. Weiterhin wurden Aussagen zur Ausbildungsnotwendigkeit und Ausbildungsweise der Fahraufgaben in der Fahrausbildung sowie zur Prüfungsnotwendigkeit bei der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung erfasst. Darüber hinaus wurden fahraufgabenbezogene Recherchen zu fahranfängertypischen Fahrkompetenzdefiziten und fahranfängerspezifischen Hauptunfallursachen durchgeführt.<sup>2</sup> Schließlich wurden bei der Erarbeitung und Festlegung der Fahraufgaben auch die EU-Vorgaben und internationale Standards berücksichtigt: Der Reformvorschlag wurde damit nicht nur theoretisch und methodisch begründet, sondern stimmt auch mit den – ebenfalls auf wissenschaftlicher Grundlage erarbeiteten – Lehrzielen bzw. Prüfungsinhalten der Fahrausbildung bzw. Praktischen Fahrerlaubnisprüfung von Ländern überein, die fortschrittliche Systeme der Fahranfängervorbereitung besitzen.

Für jede Fahraufgabenbeschreibung wurde zunächst ein Entwurf erarbeitet. Dieser Entwurf umfasste jeweils die Definition der Handlungsanforderungen zur Bewältigung der Fahraufgabe mit Bezug zu den Fahrkompetenzbereichen und die Festlegung von Bewertungskriterien.

<sup>2</sup> Die Recherche bezog sich u. a. auf folgende Werke: Bartl und Hager (2006); Braitman, Kirley, McCartt und Chaudhary (2008); Cavallo, Bruin-Dei, Laya & Neboit (1989); Duncan, Williams & Brown (1991); Ellinghaus & Steinbrecher (1990); Grattenthaler, Krüger und Schoch (2009); Jamson (1999); McCartt, Mayhew, Braitman, Ferguson und Simpson (2009); Statistisches Bundesamt (2010).

Die Entwürfe stellten den Ausgangspunkt für die Erarbeitung des Fahraufgabenkatalogs im Allgemeinen und für die Beschreibung der Fahraufgaben im Besonderen in einem Expertengremium dar.<sup>3</sup> Die Einbeziehung dieses Expertengremiums sicherte die Praxistauglichkeit der zunächst wissenschaftlich begründeten Entwicklungsarbeiten.

Bevor wir uns dem reformierten Fahraufgabenkonzept im Detail widmen, sei darauf hingewiesen, dass die Fahraufgaben nicht grundsätzlich neu sind, sondern im Zuge der Entwicklungsarbeiten vor allem neu strukturiert und gestrafft wurden. Dies zeigt auch die nachfolgende Tabelle 1: Im Ergebnis des Vergleichs der Fahraufgabenkataloge von 1977, der bis einschließlich 2020 geltenden Prüfungspraxis und der seit 2021 geltenden Prüfungspraxis ist festzustellen, dass sich die reformierten Fahraufgaben auch in den Fahraufgabenkonzepten aus der Vergangenheit wiederfinden. Daher sollten Fahrlehrern alle Fahraufgaben des neuen Fahraufgabenkatalogs – mit geringen formalen Abweichungen – bereits bekannt sein. Ferner sei bereits an dieser Stelle angemerkt, dass die bundesweite Einführung der neu definierten Fahraufgaben inzwischen nicht nur für die optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung, sondern auch für weitere Bestandteile der Fahranfängervorbereitung (z. B. Fahrlehrerausbildung, s. oben) erfolgt ist. Folgt man den Empfehlungen des Projekts

„Ausbildungs- und Evaluationskonzept zur Optimierung der Fahrausbildung in Deutschland“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (Sturzbecher & Brünken, 2021), so sollen die neu definierten Fahraufgaben künftig zudem stärker dazu herangezogen werden, den Theorieunterricht und die Fahrpraktische Ausbildung an Fahrschulen zu strukturieren.

---

<sup>3</sup> Diesem Expertengremium gehörten Vertreter der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASf), der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF), der Technischen Prüfstellen, der Bundeswehr und der TÜV I DEKRA arge tp 21 sowie des Instituts für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung (IFK e.V.) an der Universität Potsdam und des Instituts für Prävention und Verkehrssicherheit (IPV GmbH) an.

Fahraufgabenvorschlag TÜV Rheinland (1977)	Fahraufgaben in der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung (bis einschließlich 2020)	Fahraufgaben der optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung (seit 2021)
Benutzung von Fahrstreifen	Durchführen von Fahrstreifenwechseln (außerhalb des Kreuzungsbereichs)	Befahren von Ein- und Ausfädelungsstreifen sowie Durchführen von Fahrstreifenwechseln
Autobahnen und Kraftfahrstraßen	Autobahnen in erreichbarer Nähe	
An- und Einfahren, Halten	Anfahren (Einfädeln) im fließenden Verkehr vom Fahrbahnrand aus	Geradausfahren
	Befahren von Straßen mit mehreren markierten Fahrstreifen für eine Richtung	
Fußgänger und Radfahrer	Heranfahren an und Passieren von Fußgängerüberwegen	Annähern und Vorbeifahren an Haltestellen für Busse/Straßenbahnen sowie Annähern an und Überqueren von Fußgängerüberwegen
Omnibus und Schienenverkehr	Passieren von Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel	Heranfahren an und Überqueren von Bahnübergängen sowie Annähern an Straßenbahnen und/oder Straßenbahnschienen
		Annähern an und Befahren von Kreisverkehren
Abbiegen bei Gegenverkehr Beachtung von Vorfahrtregelungen	Befahren von Kreuzungen mit der Regelung „Rechts vor Links“	Überqueren von und Abbiegen an Kreuzungen und Einmündungen sowie Einfahren
	Befahren von Kreuzungen mit Verkehrszeichen 206 („Stoppsschild“)	
	Befahren von Kreuzungen, die durch Lichtzeichen geregelt sind	
	Linksabbiegen auf Fahrbahnen mit Gegenverkehr	
	Rechts/Links-Abbiegen unter besonderer Berücksichtigung von Radfahrern auf Radwegen oder Seitenstreifen	
	Befahren von Kreuzungen oder Einmündungen mit abknickender Vorfahrt	
	Befahren von Einbahnstraßen mit der Möglichkeit des Linksabbiegens	
	Einfahren (Einfädeln) in Vorfahrtstraßen	
	Fahren außerorts (Kurven und unübersichtliche Stellen)	Annähern an und Durchfahren von Kurven
Vorbeifahren an anderen Verkehrsteilnehmern und Überholen	Fahren außerorts (mit Überholmöglichkeiten)	Vorbeifahren an Hindernissen und Engstellen sowie Überholen anderer Verkehrsteilnehmer
	Grundfahraufgaben außerhalb des fließenden Verkehrs (z. B. Seitenstraße oder Sackgasse), ausgenommen für Prüfungen der Klassen A, A2, A1 und AM	
	Befahren von Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mindestens 100 Fahrzeugen pro Stunde	

Tabelle 1: Vergleichender Überblick über den Fahraufgabenvorschlag des TÜV Rheinland von 1977, die bis 2020 in der Prüfung geltenden Fahraufgaben gemäß Anforderungen an den Prüfort und die seit 2021 in der Prüfung geltenden Fahraufgaben