



Qualitätssicherung in der Fahranfängervorbereitung

Stand und Zukunftsperspektiven

Univ. Prof. Dr. Roland Brünken

Lehrstuhl für Empirische Bildungsforschung
Universität des Saarlandes



- Fahrschulausbildung in Deutschland
- Fahrenlernen als Kompetenzerwerb
- Qualitätssicherung durch Kompetenzmonitoring: PISA und die Folgen
- Modelle der Systemevaluation: Input- vs. Outputsteuerung
- Qualitätssicherung durch Kompetenzmessung
- Qualitätssicherung durch System-Monitoring
- Transfer in andere Bildungsbereiche
- Kompetenzmessung in der Fahrschule? Möglichkeiten und Grenzen
- Implikationen und Entwicklungsanforderungen



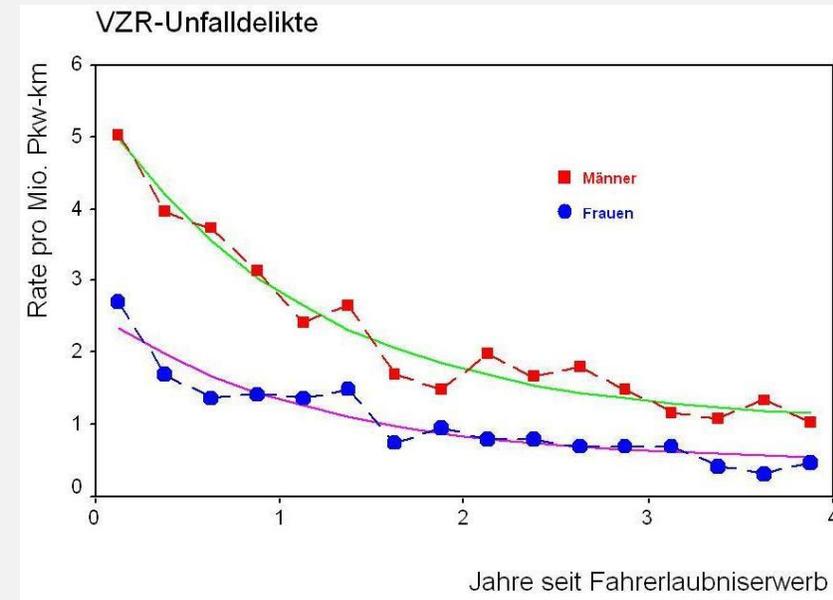
Ein paar Zahlen und Fakten

- 56,17 Mio Menschen besaßen in Deutschland 2018 einen Führerschein
- 2017: 1,8 Mio theoretische Führerlaubnisprüfungen (ca. 37% n.b.); 1,66 Mio praktische Fahrerlaubnisprüfungen (ca. 28 % n.b.)
- Ca. 11.250 Fahr- und Flugschulen in Deutschland
- Ca. 45.000 Personen mit Fahrlehrererlaubnis, davon ca. 21.000 angestellt (2016, moving)
- Professionelle, obligatorische Ausbildung
- Trennung von Ausbildung, Prüfung und Überwachung



Kompetenzen bezeichnen „die bei Individuen verfügbaren oder durch sie erlernbaren kognitiven Fähigkeiten und Fertigkeiten, um bestimmte Probleme zu lösen sowie die damit verbundenen motivationalen, volitionalen und sozialen Bereitschaften, damit die Problemlösungen in variablen Situationen erfolgreich und verantwortungsvoll genutzt werden können. (Weinert, 2001)

- Kann man Fahren lernen als Kompetenzerwerb verstehen?
- Autofahren:
 - Komplexer Prozess mit kognitiven, affektiven und psychomotorischen Komponenten
 - Erlernbar
 - Nur bedingt vorhersehbar (Problemlösen)
 - Güte ist expertiseabhängig („Schadekurve“)
- Fahrschulen vs. Schulen?
- Was können wir von Schulen lernen?



(Schade, 2001)



Was ist eine gute Schule?:

- eine gute Schule „produziert“ gute (kompetente) Schüler
- Wie macht man das?
- Kriterien guter Schulen (z.B. nach dem Saarländischen Schulpreis)
 1. Qualität von Lernen und Unterricht
 2. Individuelle Förderung und Umgang mit Heterogenität
 3. Verantwortung für sich und andere
 4. Schulklima
 5. Schule als lernende Organisation
 6. Leistung
- Voraussetzungen für das Erreichen guter Schulen
 - Professionelle Lehrende (Lehrerbildung)
 - Lernende Organisation
 - Angemessene Ressourcen
 - Kontinuierliche Evaluation



- **Input- vs. Outputsteuerung:**
 - Inputsteuerung: Definition von Curricula, Berechnung von Bedarfen, Bereitstellung von Ressourcen
 - Outputsteuerung: Messung von (Leistungs-)Ergebnissen
- **Mit der bildungspolitischen Debatte nach PISA 2000 fand in Deutschland ein Paradigmenwechsel statt (von der Input- zur Outputsteuerung; Klieme-Expertise, 2004)**
 - Idee: Ziele kann man auf verschiedenen Wegen erreichen – wichtig ist nicht er Weg, sondern das Ergebnis
- **Voraussetzung:**
 - Definition von (Bildungs-)Standards (fachlich, zielgruppenbezogen, empirisch validiert)
 - Erfassung der Lernziele (Kompetenzen) durch angemessene Instrumente (Aufgabenentwicklung, z.B. am IQB)
 - Steuerung des Systems über die Analyse von Leistungsunterschieden und (korrelativen) Beziehungen zu Hintergrundvariablen (SoS, Schulgröße, Ressourcen etc.)
- **Kritik:**
 - „vom vielen Wiegen wird das Schwein nicht fetter“
 - Technokratisch statt normativ (es fehlt eine bildungsphilosophische Debatte)
 - RCT und Replikationskrise Lortie-Forgues & Inglis, 2019)
 - Training-to-the-Test



Ebenen des System-Monitorings:

- Selbstevaluation der Schule (Schulentwicklungsprojekte)
- Externe Evaluation durch übergeordnete Institutionen (Schulämter, Ministerien)
- Wissenschaftliche Evaluation
- Evaluation durch Preise und Auszeichnungen (Deutscher Schulpreis, Stiftungspreise)
- Ziel: Systementwicklung, Aufdeckung von Schwachstellen und Risikobereichen, spezielle Förderung
- Kritik:
 - Überwachung statt Entwicklung
 - Fehlende Ressourcen zur Problembehebung



20 Jahre nach PISA

- Hohes Maß an Systemverständnis erreicht
- Valide und reliable Messinstrumente verfügbar (Bildungsstandards, Kompetenztests)
- Vergleichbarkeit der Bildung (z.B. zwischen den Ländern) verbessert (aber noch nicht erreicht, siehe BVG Urteil zu Medizinzulassung)
- Die Probleme insb. in Bezug auf die Chancengleichheit bei der Bildungsbeteiligung bleiben (Umgang mit Heterogenität, Inklusion, SoS)
- Ressourcenfragen sind nach wie vor nicht geklärt (Digitalpakt Schule, Hochschulpakt- ibs. wg. des Föderalismus problematisch)
- System-Monitoring etabliert und institutionalisiert (national, bundesländerspezifisch)
- Ziel: Vergleichbarkeit durch Standardisierung
- Generell: Ernüchterung nach einer Phase der Euphorie (das Brett ist dicker als man dachte...)
- Was kann man daraus lernen?



Was spricht dafür?

- Erreichung vergleichbarer Qualifikationsniveaus bei heterogener Anbieterstruktur
- Qualitätsentwicklung durch verbindliche Standards
- Transparenz von Anforderungen und Bildungsangebot (Passung)

Was setzt das voraus?

- Kompetenzbasierte Definition der Bildungsziele
- Entwicklung adäquater Messinstrumente
- Ressourcen- und Strukturentwicklung bei Ausbildung und Prüfung
- Weiterbildung der Akteure

Mögliche Transferfelder:

- Vorschulbereich
- Tertiäre Bildung (Hochschulen)
- Quartäre Bildung (Weiterbildung, Lebenslanges Lernen)
- Außerschulische formale Bildung (Fahrschule, ...)



Was spricht dafür – was spricht dagegen?

- Fahrenlernen kann als Prozess der Kompetenzentwicklung beschrieben werden
 - Damit läge ein Ansatz für Outputsteuerung prinzipiell vor
 - Aber: bislang kein wissenschaftliches Kompetenzmodell verfügbar – und damit auch keine (Kompetenz-) Messinstrumente
 - Vorläufiges Ziel der Kompetenzmessung: Erreichung psychometrischer Standards (Validität, Reliabilität, Objektivität) – in TFEP und PFEP
- Fahrlehrerausbildung kann weiter professionalisiert werden – Anlehnung an schulische Lehrerkompetenzmodelle sinnvoll (Brünken, Leutner, Sturzbecher et al., 2015, ZfV)
- Elemente des System-Monitorings sind etabliert und im System verteilter Rollen verankert (mitunter sogar besser als im schulischen Bereich)
- Generell: gerade in messmethodischer Hinsicht kann die schulische Bildungsforschung Modell sein; in theoretischer Hinsicht bleiben erhebliche Desiderate



- Veränderung der Bildungsmöglichkeiten
 - Die Entwicklung digitaler Technologien ermöglicht neue Formen der Vermittlung und Überprüfung von Fahrkompetenz (VR/AR/Simulation; aktuelle Beispiele: HP-Tests, elekt. Prüfprotokoll)
 - Intelligente, integrierte Konzepte zur Verzahnung von theoretischem Unterricht, Selbstlernelementen und praktischem Unterricht werden benötigt (z.B. Blended Learning Konzepte)
- Veränderung des Mobilitätskonzeptes
 - Gesellschaftlich: neue Konzepte geteilter Mobilität – Bedeutung des Individualverkehrs sinkt perspektivisch
 - Technologisch: autonomes Fahren stellt neue Anforderungen
 - Daraus ergeben sich auch neue (inhaltliche) Anforderungen an die Prüfung (z.B. Übernahmeszenarien)
- Veränderung der Klientel:
 - Zunehmende Heterogenität der (Fahr-)Schülerschaft stellt erhöhte Anforderungen an die Fahrlehrer und die Fahrschulpädagogik
 - Weiterentwicklung der professionellen Fahrlehrerausbildung erforderlich
- Generell: sich beschleunigende Systemveränderungen erfordern kontinuierliches System-Monitoring – intern und extern



Qualitätssicherung in der Fahranfängervorbereitung

Univ. Prof. Dr. Roland Brünken

Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit!