FahrSchulPraxis November 2020 - Ausgewählte Artikel dieser Ausgabe im WWW > mehr ...

Durch Auswahl eines Links wird Ihnen der vollständige Artikel bzw. weitere Informationen dazu angezeigt:

594 Inhalt
593 EDITORIAL: Neue Automatikregelung bringt Bewegung in die Branche

598 UPDATE: Mit ID.3 First Edition auf Jungfernfahrt
602 Praktische Prüfung ab 1. Januar 2021: Verlängerung der Prüfzeiten
604 Fortbildung 2021: Ein vielseitiges Programm
635 Die andere Prüfungsfrage
636 Neues Recht Bus- und Lkw-Fahrer: Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz aktualisiert
638 "Der Rausch der Geschwindigkeit": Fahrerverantwortung und Unternehmerpflichten
641 Neue Kfz-Steuer: E-Autos bis 2030 steuerfrei
646 Verwaltungsgericht: Ein Face Shield ist keine Maske
656 Gerichtsurteile: (2488) Grenzen der Vollkaskoversicherung / (2489) Rechtmäßiges Radfahrverbot
662 Mit Privat-Pkw zur Fahrlehrerversicherung: 10 Prozent Rabatt bei Online-Abschluss

Mitglieder des FLVBW finden die FPX als PDF-Datei im Downloadbereich des internen InternetForums...

Praktische Prüfung ab 1. Januar 2021: Verlängerung der Prüfzeiten

© FahrSchulPraxis - Entnommen aus Ausgabe November/2020, Seite 602

Zum 1. Januar 2021 wird in Deutschland die *Optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung (OPFEP)* eingeführt. Zusammen mit den neuen Prüfungsrichtlinien für die theoretische und praktische Prüfung sowie dem Fahraufgabenkatalog und dem elektronischen Prüfprotokoll ergeben sich ab Jahresbeginn bedeutsame Änderungen im Prüfungsgeschehen; hinzu kommt die

verlängerte Prüfzeit – siehe Tabelle unten.

Gegenwärtig erhalten Bewerber nach nichtbestandener praktischer Prüfung eine stichwortartige handschriftliche Rückmeldung über ihre wesentlichen Fehler. Diese kurzen Niederschriften werden von den Prüforganisationen zwar aufbewahrt, aber nicht ausgewertet. Es gibt also bisher keine Statistik über die wesentlichen Gründe des Misslingens von Prüfungen. Abgeglichen mit den Hauptunfallursachen junger Fahrer könnten diese Informationen zur Verbesserung und Weiterentwicklung der Fahrausbildung und der Prüfung beitragen.

Dokumentation der Fahrkompetenz

Im Vorwort des BMVI (September 2019) zur Einführung der neuen Prüfungsrichtlinien heißt es u. a.:

„Zur Verbesserung der Sicherheit von Fahranfängern gehört auch die bessere Beurteilung und Dokumentation ihrer Fahrkompetenz in der praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Hierzu wurden im Rahmen von Projekten der BASt über mehrere Jahre ein Fahraufgabenkatalog und ein elektronisches Prüfprotokoll entwickelt und getestet.“

Da sich offensichtlich im Rahmen dieses Projektes gezeigt hatte, dass ein und dieselbe Prüfungsfahrt von verschiedenen Sachverständigen und Prüfern ganz unterschiedlich bewertet worden war, setzte sich die Erkenntnis durch, dass es an der Zeit war, die Prüfung zu standardisieren, ihre Objektivität und Transparenz zu verbessern und gleichzeitig den Bewerbern künftig – auch wenn die Prüfung bestanden wurde – eine adäquate Rückmeldung über ihre Fahrkompetenz zu geben.

Fahraufgabenkatalog und E-Prüfprotokoll

Als Werkzeuge für das Erreichen dieser Ziele wurden der Fahraufgabenkatalog und das elektronische Prüfprotokoll entwickelt. Im Fahraufgabenkatalog sind die Anforderungsstandards und die dazugehörigen Bewertungskriterien aller vorkommenden Fahrmanöver für die Prüfungsfahrt festgelegt. Dabei werden die Anforderungsstandards als Fahraufgaben und Kompetenzbereiche (= Beobachtungskriterien) beschrieben. Mit dem elektronischen Prüfprotokoll werden die Leistungen des Bewerbers dokumentiert. Nach der Prüfung hat der aaSoP mit Hilfe dieser Aufzeichnungen am Ende der Fahrt eine Fahrkompetenzeinschätzung vorzunehmen, das Ergebnis der Prüfung festzulegen, den Bewerber über das Ergebnis zu unterrichten und ihm eine ausführliche Rückmeldung über die Einschätzung seines Fahrkompetenzniveaus zu geben. Wichtig ist, dass das elektronische Prüfprotokoll lediglich eine Hilfe für die Bewertung durch den aaSoP darstellt. Die Entscheidung über das Prüfungsergebnis muss und wird auch künftig einzig und allein durch ihn und nicht durch einen Computer gefällt. Darüber hinaus muss dem Bewerber grundsätzlich und ausnahmslos eine schriftliche Rückmeldung ausgehändigt oder elektronisch zur Verfügung gestellt werden. Diese ist künftig bundesweit einheitlich.

Verlängerung der Prüfzeiten

Der nunmehr größere Aufwand für die Erstellung der ausführlichen Dokumentation erfordert laut BMVI und Prüforganisationen eine Verlängerung der Prüfzeiten. Faktisch bedeutet dies, dass während eines regulären Prüfungstages (33 Punkte à 15 Minuten) künftig nicht mehr 11 Klasse-B-Bewerber, sondern nur noch 9 Prüflinge vorgestellt werden können.

Prüfzeiten für praktische Prüfungen in Minuten ab 1. Januar 2021				
Klasse	**neu**	**davon Fahrzeit**	**bisher**	**davon Fahrzeit**
B, BE*	55	30	45	25
A, A2 (direkt)	70	30	60	25
A, A2 (Aufstieg)	60	30	40	25
A1	70*	30	45	25
AM	55	30	45	25
T	70	35	60	30

C, CE, C1, C1E	85	50	75	45
D, D1	85	50	75	45
DE, D1E	80	50	70	45

*Hinweis: An diesen Stellen wurden hier Fehler berichtigt, die in der Druckversion der FPX leider noch abgedruckt sind.

BMVI lehnt Antrag auf Verschiebung ab

Mit Schreiben vom 17.07.2020 hatte sich die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. (BVF) für eine Verschiebung der Einführung der OPFEP um mindestens 6 Monate ausgesprochen. Begründet wurde der Antrag damit, dass wegen der 2-monatigen coronabedingten Schließung der Fahrschulen und den ohnehin knappen, ja teilweise unzureichenden, Kapazitäten der Prüforganisationen mit einer weiteren Verschärfung bei der Versorgung der Fahrschulen mit Prüfungsplätzen und einem Prüfungsstau zu rechnen sei. Das BMVI teilte mit, man sehe keine Veranlassung für eine Verschiebung. Man habe auf Nachfrage von den Prüforganisationen die Auskunft erhalten, dass diese dank ihrer langfristigen Personalplanung keinen Anstieg der Wartezeiten infolge der Einführung von OPFEP erwarten.

Jochen Klima