

## Fahrerlaubniswerb für Menschen mit einer sprachlichen und/oder lernbedingten Behinderung

**Schlagworte:** Fahrerlaubniswerb, Schnittstelle, Sonderpädagogik, Fahrlehrer\*innen, FSP Sprache (FSP S), FSP Lernen (FSP L), Ressourcen, Optimierungspotenzial

### Abstract

#### Hintergrund:

Die Nichtbestehensquote sowohl der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung (im Folgenden: TFEP) als auch der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung (im Folgenden: PFEP) sind in den Jahren 2013 bis 2022 angestiegen (KBA 2024). Die Nichtbestehensquote der TFEP ist um fast 10% auf 38,9% angestiegen, was ungefähr dem Zweikommafünffachen des Anstiegs der Nichtbestehensquote der PFEP entspricht (ebd.). Dieser Umstand bietet aus Sicht des Untersuchenden Anlass den Themenkomplex in den Blick der Pädagogik – im speziellen der Sonderpädagogik – zu bringen, um Wirkmechanismen und Einflussfaktoren auf Lernerfolg in diesem Themenfeld zu untersuchen. Auch international sind Untersuchungen des Fahrerlaubniswerbs mit sonderpädagogischer Sichtweise zu finden (BREAUET ET AL. 2018, S. 92; RANDALL ET AL. 2021). In Deutschland wurde sich zuletzt dem Themenbereich der *Leichten Sprache* in der TFEP zugewandt (SCHRAUTH, ZIELINSKI & MEDERER 2020, S. 43 f.). Menschen mit sprachlichen und/oder lernbedingten Behinderungen könnten mutmaßlich besondere Herausforderungen im Bereich der Theorieprüfung erleben, weshalb sie als Risikogruppe in diesem Forschungsprojekt fokussiert wurden.

#### Ziel und Fragestellung:

In der quantitativ angelegten Studie wurden explorative Daten generiert, welche die Einschätzung der Fahrlehrer\*innen in den Fokus rücken, um einen Eindruck dafür zu bekommen, ob ein weitergehender Forschungsbedarf besteht. Des Weiteren soll ermittelt werden, wie die Passung zwischen Lernenden, Lehrenden und dem Unterrichtsinhalt optimiert werden kann. Die folgende Fragestellung ist vor diesem Hintergrund entstanden: „Wie schätzen Fahrlehrer\*innen die vorhandene Schnittstelle sowie Ressourcen und Optimierungspotenzial des Fahrerlaubniswerbs für Menschen mit einer sprachlichen und/oder lernbedingten Behinderung ein?“

#### Methode:

Mithilfe des Online-Fragebogens SoSci-survey® wurde ein Fragebogen erstellt, der darauffolgend an ausgewählte Fahrschulen in Baden-Württemberg und Thüringen sowie in einem weiteren Schritt an 20 Verbände für Fahrlehrer\*innen – mit der Bitte um Weiterleitung – verschickt wurde. Besonders unterstützend wirkte bei der Akquise der Proband\*innen der Fahrlehrerverband Baden-Württemberg e.V., wodurch eine Stichprobengröße von  $n=40$  erreicht wurde, davon 29 aus Baden-Württemberg.

#### Ergebnisse:

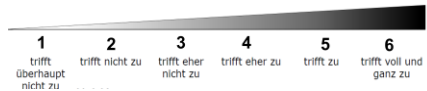
Kontakt mit Lernenden der Förderschwerpunkte:

Wert	Beschreibung
-9	nicht beantwortet
1	1
2	weniger als 5
3	zwischen 5 und 10
4	mehr als 10

Förderschwerpunkt	Kennwerte	Anzahl	Normalverteilung
FSP Körperliche Ent.	$M=1,69$ ; $SD=0,87$ ; $Min.=1$ ; $Max.=4$	35	n. nv.
FSP Lernen	$M=2,13$ ; $SD=0,98$ ; $Min.=1$ ; $Max.=4$	32	n. nv.
FSP Emotional-soziale Ent.	$M=1,97$ ; $SD=0,90$ ; $Min.=1$ ; $Max.=4$	32	n. nv.
FSP Sprache	$M=1,54$ ; $SD=0,84$ ; $Min.=1$ ; $Max.=4$	28	n. nv.
FSP Geistige Ent.	$M=1,88$ ; $SD=0,86$ ; $Min.=1$ ; $Max.=4$	17	n. nv.

Der **FSP Lernen** wird zahlenmäßig als am häufigsten vertreten eingeschätzt. Dies konnte auch durch eine Abstimmung per Handzeichen bei der Handicap-Fortbildung des Verkehrsinstituts Bielefeld am 19.02.2024 bestätigt werden. Bei dieser Gelegenheit konnten die Ergebnisse dankenswerterweise schon ein erstes Mal vorgestellt werden. Der **FSP Sprache** scheint neben dem **FSP Geistige Entwicklung** am wenigsten vertreten zu sein und damit gefährdet, möglicherweise weniger Beachtung zu erfahren. Der **FSP Emotional-Soziale Entwicklung** sollte zukünftig aufgrund der Besetzung des zweiten Platzes in dieser Rangfolge zunehmend in den Fokus gerückt werden. Der FSP Körperliche Entwicklung erfährt gegenwärtig vergleichsweise viel Beachtung, was weitere Forschungsbemühungen nicht schmälern soll, sondern im Gegenteil als wegweisendes Beispiel dienen kann.

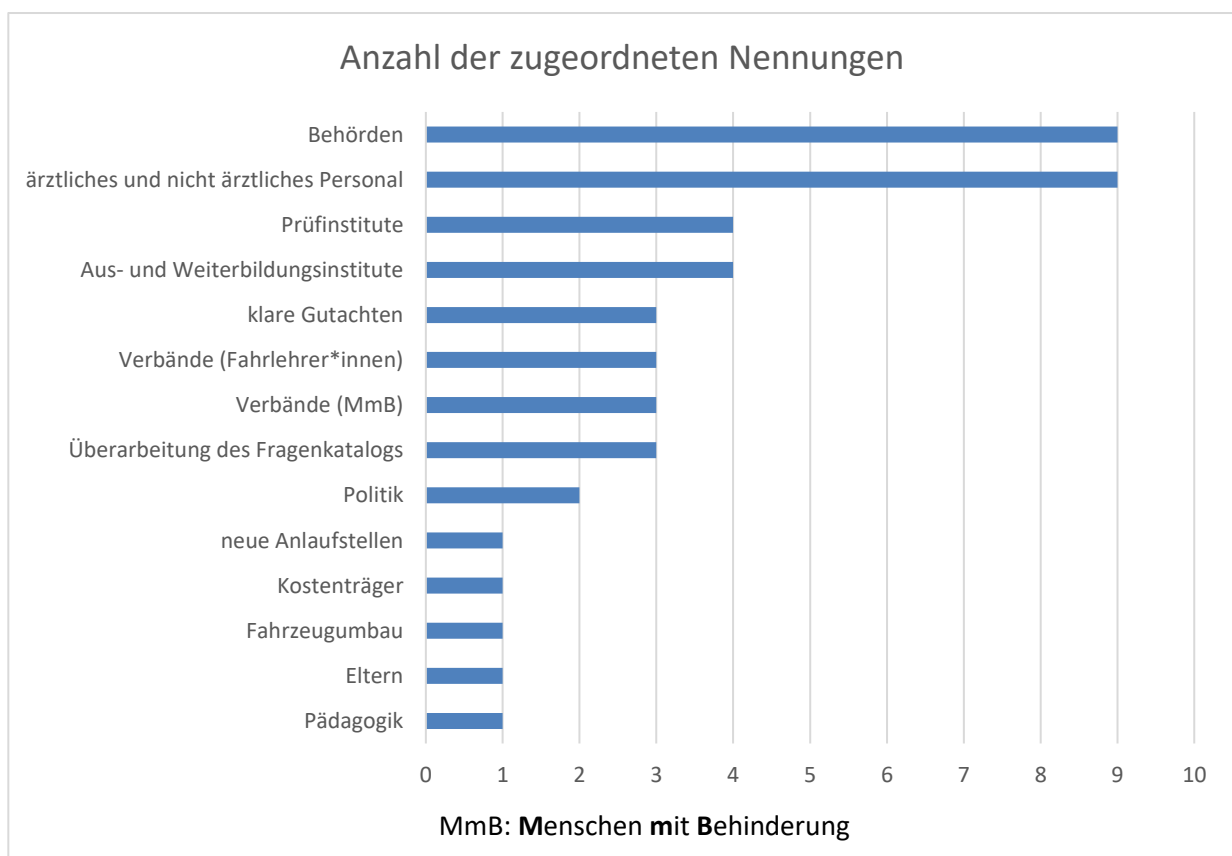
Vorhandene **Ressourcen** und zukünftiges **Optimierungspotenzial**:



Ressourcen		Optimierungspotenzial	
<b>Wissen über Lernfortschritt</b>	<b>M=5,03</b> SD=1,03	<b>viele Anfragen</b> (Fokus FSP L + FSP S)	<b>M=2,95</b> SD=1,18 ↑
<b>Kollegialer Austausch</b>	<b>M=4,47</b> SD=1,55	<b>Antrag ist komplex</b>	<b>M=4,30</b> SD=1,44 ↓
<b>Möglichkeit Fahrerlaubnis zu erwerben</b> (Fokus FSP L + FSP S)	<b>M=4,43</b> SD=1,06	<b>Vorbereitung durch eigene Ausbildung</b>	<b>M=3,30</b> SD=1,44 ↑
<b>Möglichkeit Unterricht an Lernende anzupassen</b>	<b>M=4,08</b> SD=1,27	<b>Eignung des Lernmaterials</b> (Fokus FSP L + FSP S)	<b>FSP L M=3,25</b> SD=1,30 <b>FSP S M=3,53</b> SD=1,22 ↑
		<b>Wunsch nach Unterstützung</b> (Fokus FSP L + FSP S)	<b>FSP L M=3,95</b> SD=1,28 <b>FSP S M=3,78</b> SD=1,35 ↓

Die roten Pfeile gaben dabei die angestrebte Richtung vor, in welche sich die Mittelwerte zukünftig entwickeln sollten.

In Bezug auf den Wunsch nach Unterstützung konnten bei dem Item „[v]on wem und in welchen Situationen wünschen Sie sich Unterstützung“ offene Angaben getätigt werden, welche nachfolgend zusammenfassend und ausschnitthaft wiedergegeben werden.



---

### Schlussfolgerungen:

Das vorhandene Optimierungspotenzial kann Implikationen für die Zukunft liefern. Zum einen wurde die Idee der spezialisierten Anlaufstellen vorgeschlagen, welche sich um die Beratung aller am Fahrerlaubniswerb Beteiligten, kümmern. Zudem kann eine interdisziplinäre Zusammenarbeit durch Erarbeitung gewisser Standards gegenseitiges Verständnis und gute Zusammenarbeit befördern. Zukünftig wäre dafür ein qualitatives und möglicherweise partizipatives Forschungsprojekt denkbar, in dem Expert\*innen aller am Fahrerlaubniswerbsprozess für Menschen mit Behinderung Beteiligten zusammenarbeiten: Fahrerlaubniswärter\*innen, Eltern, Verbände für Fahrlehrer\*innen und Verbände für Menschen mit Behinderung, Menschen mit Behinderung selbst, Mitarbeiter der Verlage für Lernmaterialien und viele weitere mehr.

### Literatur:

BREault, C., GIROUX, L., GAUVREAU, A., BELANGER, S., LAMONTAGE, M.-E. & MORALES, E. (2019). ACCEPTABILITY OF THE PROCESS OF OBTAINING A DRIVER'S LICENSE BY YOUNG PEOPLE WITH AND WITHOUT DISABILITIES. *Journal of Accessibility and Design for All*, 9(1), 90–117. <http://dx.doi.org/10.17411/jacces.v9i1.198>

KBA (2024, 18.02.) *Fahrerlaubnisprüfungen 2022*. [https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubnispruefungen/fahrerlaubnispruefungen\\_node.html?yearFilter=2022](https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubnispruefungen/fahrerlaubnispruefungen_node.html?yearFilter=2022).

RANDALL, K. N., RYAN, J. B., STIERLE, J. N., WALTERS, S. M. & BRIDGES, W. (2021). Evaluating and Enhancing Driving Skills for Individuals With Intellectual Disabilities Through Simulator Training. *Focus on Autism and Other Developmental Disabilities*, 36(4), 191–200. <https://doi.org/10.1177/1088357620985458>

SCHRAUTH, B., ZIELINSKI, B. & MEDERER, B. (2020). Leichte Sprache in der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung. *Mensch und Sicherheit, Heft M 296*. <https://doi.org/2019>

### Kontaktadresse:

---

Jonathan Josef Hötzel

E-Mail: [jonathan.hoetzel@uni-erfurt.de](mailto:jonathan.hoetzel@uni-erfurt.de)



Der QR-Code führt Sie direkt zum Fragebogen!