



Crantik, A. Röhle/www.spezialatlas.de

Neue Serie

Die P-Schein-Prüfung

Folge 1: Der Ortskundekatalog für 2013 und Prüfungserfahrungen

„Die jüngeren von euch werden den Flughafen vielleicht noch miterleben“, ist eine Ankündigung, die momentan hier und da in P-Schein-Kursen sinngemäß fallen dürfte. Eigentlich wollte man auch mit der Veröffentlichung des nächsten Ortskundekatalogs (OKK) warten, bis Wowereits, Platzeck und Ramsauers Stiefbaby das Licht der Welt erblicken würde. Im Sommer hieß es noch, der OKK würde wohl erst nächstes Jahr erscheinen. Doch dann überschlugen sich die Ereignisse, indem in Schönefeld nicht mehr viel passierte („niemand hat die Absicht, einen Flughafen zu errichten“). So lange wollte man mit dem OKK dann doch nicht warten. Wer weiß, ob bis zur Flughafeneröffnung nicht bereits durch den Klimawandel Teile Berlins unter dem neuen Meeresspiegel liegen oder aufgrund der Kontinentaldrift die Einflugschneisen noch schnell neu mit den Anwohnern abgestimmt werden müssen.

Seit Mitte November ist öffentlich, was P-Schein-Anwärter ab Anfang Februar in der Prüfung erwarten wird, und dieses Datum bietet Taxischulen Anlass zur Kritik: Laut selbst auferlegter Galgenfrist gewährt die Prüfungskommission dem Nachwuchs in der Regel drei Monate, um eine Straßenumbenennung, einen Objektumzug usw. zu verinnerlichen. Wie für einen ganzen OKK mit zahlreichen Änderungen dagegen zweieinhalb Monate ausreichen sollen, konnten die verdutzten Ausbilder bereits bei Erscheinen des letzten OKK im Februar 2011 ebensowenig nachvollziehen wie diesmal. Abziehen ist noch der Zeitraum, bis das Erscheinen des Katalogs sich herumgesprochen hat und die Neuerungen in den Spezialatlas und in die Ausbildungsunterlagen der Taxischulen eingearbeitet sind.

Hinter der Formulierung „zahlreiche Änderungen“ stecken – abgesehen von der üblichen inhaltlichen Fluktuation – zunächst einmal einige überfällige, aber auch weniger sinnvoll erscheinende Unterschiede zum Katalog 2011. Nachdem es diesmal kompetente Hilfe von außen gab (eine Liste mit 57 Änderungsvorschlägen aus dem Hause Spezialatlas), wurde vieles bereinigt. Das reicht von der Streichung des Chamissoplatzes und des Arkonaplatzes bis hin zu korrigierten Ortsbezeichnungen, z. B. „St. Marien-Krankenhaus (Lankwitz)“ statt wie bisher mit dem falschen Zusatz „Steglitz“. Die unübliche Formulierung „Deutscher Bundesrat“ wurde in die offizielle Bezeichnung „Bundesrat“ geändert. Auch sinnlose Überschriften, die anscheinend in der Redaktion niemandem aufgefallen waren, wurden verjüngt. So wurde aus der Kategorie „Sehenswürdigkeiten“, die für Objekte wie die Gedenkstätte Deutscher Widerstand

oder die neue Wache unangemessen war, jetzt „Sehenswürdigkeiten und Gedenkstätten“, während aus „Firmen und Betriebe“ nur noch „Firmen“ wurden, nachdem – wie es im Spezialatlas-Newsletter heißt – „Forscher herausgefunden hatten, dass Firmen Betriebe sind“. Die Überschrift „Museen und Bibliotheken“ wurde mangels Bibliotheken zu „Museen“ entrümpelt.

Mit der Hellen Mitte in Hellersdorf hat eine neue Siedlung bei den Ortsteilen Einzug gehalten. Das Nikolaiviertel wurde – nun mit korrekter Schreibung – von „Ortsteile und Siedlungen“ zu den Sehenswürdigkeiten verschoben, da für die (hauptsächlich bei Touristen beliebte) Altstadt-Attrappe weniger der zugehörige Bezirk von Bedeutung ist als die drei Zugänge.

Im langen Abschnitt Straßen blieb alles unverändert (keine Berücksichtigung fand die neue Straße, die nach dem CDU-Politiker Jürgen Wohlrabe benannt ist, der in einer legendären Debatte von Herbert Wehner als „Übelkrähe“ beschimpft wurde). Das wahllose Durcheinander von Bezirks- und Ortsteilzusätzen bei Straßen mit Mehrfachnamen ist geblieben, enthält aber zumindest keine eindeutig falschen Angaben mehr.

Bei den Plätzen sorgen die Änderungen zum Teil für – gelinde ausgedrückt – Verwunderung. Sicherlich wird die Streichung des Arkonaplatzes und des Chamissoplatzes von Ausbildern (und natürlich von Kursteilnehmern) begrüßt, denn die Sinnhaftigkeit dieser beiden Katalogeinträge wurde doch sehr angezweifelt. Das Verhältnis aus praktischer Bedeutung und Schwierigkeitsgrad der Anfahrt in der Prüfung erzeugte bei nicht wenigen Taxischulen den Verdacht, hier sollte es den Prüflingen absichtlich nicht zu leicht gemacht werden. Ebenso begrüßt wurde – im Februar 2011 – die Streichung des Viktoria-Luise-Platzes, da auch für seine An- und Abfahrt eine Extra-Straße je Himmelsrichtung zu lernen war. Umso größeres Kopfschütteln ruft die Entscheidung hervor, denselben Platz nun wieder in den Katalog aufzunehmen. Schulungsleiter Túpac Sáenz aus Friedrichshain fragt halb ungläubig, halb ironisch: „Ob die Prüfungskommission sich Sorgen macht, Taxischulen hätten auch nichts zu tun?“

Die meisten Änderungen sind wie üblich im Bereich Hotels zu verzeichnen. Sieben Häuser sind entfallen, 14 neue hinzugekommen, darunter sowohl Nobelherbergen wie das Ramada Alexanderplatz als auch solche für das weniger verwöhnte Publikum wie das direkt nebenan befindliche H₂-Hotel (beide nebeneinander in der Karl-Liebknecht-Straße). Auch

hier eine analoge Situation wie beim Viktoria-Luise-Platz: Das Hotel Inside by Meliá, Anfang 2011 aus dem Katalog entfernt, darf nun wieder in die Schulungsunterlagen der Ausbilder eingearbeitet werden.

„Konzeptlosigkeit ist für so ein willkürliches Hin und Her wohl noch eine milde Formulierung“, ärgert sich Matthias Bornschein von der Berliner Taxivereinerung e.V. (BTV) und selbst Leiter einer Taxischule. Ein schwer nachvollziehbares Kuriosum ist für Ausbilder auch das einjährige Katalog-Dasein des Hotels „Das Stue“, das nun, nachdem seine Eröffnung gefühlt bereits so lange auf sich warten lässt wie die des Flughafens, wieder aus dem Katalog verschwunden ist. „Warum nimmt die Prüfungskommission ein noch nicht eröffnetes und wenig bekanntes Hotel praktisch in vorseilendem Gehorsam in den Katalog auf, streicht es wieder, aber die tatsächlich als Attraktion bevorstehende Eröffnung des Hotels Waldorf Astoria am Zoo wird einfach vergessen“, wundert sich Bornschein.

Aus der eigentlich eher starren Krankenhauslandschaft Berlins haben es – bei Streichung eines bestehenden und eines geschlossenen Standortes – überraschenderweise drei Häuser in den OKK gebracht, darunter wiederum ein „alter Bekannter“ (in der Drontheimer Straße in Gesundbrunnen) und ein weniger bekanntes Haus, dessen Adresse mit der des Krankenhauses Havelhöhe identisch ist. Im Bereich Lokale wurde diesmal nur eine Handvoll ausgetauscht, und um den positiven Saldo bei den Hotels auszugleichen, wurden zwei ohnehin geschlossene und zwei noch bestehende Gerichte sowie zwei Privat-Fernsehender gestrichen. Die Änderung des Firmennamen Kraft Foods in Mondelez International wurde nachträglich mündlich festgestellt.

Neu im OKK ist ein Abschnitt zur „erweiterten“ Prüfung, eingeleitet mit den Worten „Beabsichtigt der Bewerber, später am Flughafen Berlin-Brandenburg zu laden“... nebst 30 willkürlich ausgewählten Objekten in Potsdam, LDS und TF. Aufgrund der rechtlich aktuell unklaren Situation soll dies erst in einer späteren Folge Thema sein.

Der Katalog wirft erneut die Frage nach der Sinnhaftigkeit der Prüfungskriterien auf, und zwar nicht nur der ungeschriebenen. Die Vorgabe, dass „der Bewerber“ in der mündlichen Prüfung den kürzesten Weg nennen soll, halten zum einen die meisten Ausbilder und Kursteilnehmer zurecht für praxisfern. Als Taxifahrer wird man bei den meisten Fahrgelegenheiten wenig Begeisterung hervorrufen, wenn

man ihnen auf einer Fahrt vom St.-Marien-Krankenhaus in der Gallwitzallee zum Lichterfelder Klinikum Benjamin Franklin in der Brahmstraße eine Abkürzung über Dessauerstraße, Seydlitzstraße, Beethovenstraße, Kaulbachstraße, Mozartstraße und – als Sahnehäubchen – auch noch durch den Dalandweg zumutet, wie die Prüfer es im April 2009 von einem Prüfling erwarteten. Die Ersparnis gegenüber der Leonorenstraße beträgt um die 100 Meter. Ähnliche Versuche für Prüfer bietet der neue OKK, etwa in Form der beiden o. g. Hotels in der Karl-Liebknecht-Straße. Wer von hier aus den absolut kürzesten Weg zur Karl-Marx-Allee auswendig lernen möchte, darf sich Straßennamen wie Wadzeckstraße, Bernhard-Weiß-Straße und Theanolte-Bähnisch-Straße ans Bein binden. Über die Mollstraße ist es mehr als 200 Meter länger.

Zum anderen ist die Menge an Wissen, die ein Anwärter theoretisch in seinen Kopf bringen muss, selbst mit der überdurchschnittlichen Lernfähigkeit eines 22-jährigen Medizinstudenten nur schwer in angemessener Zeit zu bewältigen. Für viele Leser sind die Zahlen nicht neu: Neben den 12 Bezirken enthält der OKK aktuell 89 der 96 Ortsteile sowie 17 Siedlungen (z. B. Wendenschloß und Kohlhasenbrück), die wie Ortsteile behandelt werden. Unklar ist, warum in der Ortsteilliste – neben den sechs Ortsteilen, deren Namen denen der Bezirke gleichen – als einziger Ortsteil nach wie vor trotz Hinweises die Stadttrandsiedlung Malchow fehlt. Mit 475 Straßen ist ein Großteil dessen im OKK verzeichnet, was in Stadtplänen gelb dargestellt ist, wogegen die seit Jahren unveränderte Zahl von 73 Plätzen sich fast bescheiden ausnimmt.

Herzstück des Kataloges sind traditionell die Objekte, aktuell 435 Stück. 120 davon – mehr als ein Viertel – sind Hotels. Mit der Konzentration der Bundesinstitutionen und des Tourismus im Stadtzentrum hat sich seit der Wiedervereinigung auch der Anteil der Objekte im früheren sowie im heutigen Bezirk Mitte immer weiter erhöht. Im Bezirk Mitte liegen 148 (gut ein Drittel) der Objekte, davon 97 im ursprünglichen Bezirk und heutigen Ortsteil Mitte.

Da die Prüfer Start- und Zielpunkt (A und B) in der mündlichen Prüfung aus Ortsteilen/Siedlungen, Plätzen und Objekten, also aus insgesamt 614 Einträgen wählen können, ergeben sich rechnerisch zunächst 188.191 mögliche A-B-Kombinationen. Davon abzuziehen sind unsinnige Kombinationen wie etwa Kottbusser Tor – Kreuzberg oder Hackescher Markt – Hackesche Höfe. Geht man großzügig davon aus, dass jeder der 614 Startpunkte unter seinen 613 theoretischen Fahrzielen 20 unsinnige hat, bleiben noch 182.051 mögliche A-B-Kombinationen. Geht man ferner davon aus, dass jede zweite Rückfahrt (B – A) von der jeweiligen Hinfahrt (A – B) abweicht, so kommt man unter dem Strich auf 273.076 mögliche Zielfahrten, die Prüflinge und Prüfer im optimalen Fall beherrschen müssen. Ein Zehntel davon wäre noch immer absurd viel. Bei einem Hundertstel käme man in eine realistischere Größenordnung.

So viel zu den offiziellen Prüfungsgegebenheiten. Ein nicht minder großes Problem sehen Ausbilder allerdings in den *ungeschriebenen* Regeln, die – nach Erfahrungen unzähliger Absolventen – so ziemlich jeder Prüfer scheinbar ohne Absprache nach Gutdünken festlegt. Mal seien 400 Meter Umweg zulässig, mal seien 150 Meter schon zu viel. Mal geht es von der Joachim-Friedrich- in die Seesener Straße „links rum“, ein anderer Prüfling wird belehrt: „Wennse da links rum fahrn, fahrnse inne Tür vom Puff!“ Mal enden Zielfahrten grundsätzlich dort, wo man öffentliches Straßenland verlässt, mal wollen die Prüfer hören, dass man nach dem Brebacher Weg noch zweimal auf dem Biesdorfer Klinikgelände links abbiegen muss, um zur Augenklinik zu gelangen. Mal reicht als Objektadresse die Standard-Kombination Straßennamen – Straßenseite – Querstraße, mal gibt der Prüfer keine Ruhe, bis er zu hören bekommt, dass das Johannesstift „hinter den Bahngleisen“ liegt. Mal darf der Prüfling zwischen zwei gleichbedeutenden Objekt-Eingängen wählen, mal passt dem Prüfer der Eingang zur Eierschale in der Schorlemerallee nicht.

Beide Regelwerke – die offiziellen Prüfungskriterien und die ungeschriebenen – ergeben insgesamt offenbar eine mehr oder weniger unwägbar Prüfungssituation, die dazu führt, dass Kursteilnehmer mit umfangreichen, präzisen Kenntnissen anscheinend keine viel höhere Wahrscheinlichkeit zum Bestehen der mündlichen P-Schein-Prüfung haben als Kandidaten, die sich nach dreimonatigem Lernen mit Halbwissen in die Prüfung trauen. Wie viele Teilnehmer, die ordentlich gelernt hatten, erzählten nach ihren misslungenen mündlichen Prüfungen von vermeintlichen Fehlern oder Ungenauigkeiten, die in der Praxis absolut kein Problem bedeuten würden?

Ausbilder, die eine solide Ortskunde vermitteln, stöhnen über die „zum Teil nichtigen“ Gründe, aus denen ihre Schützlinge durch die mündliche Prüfung fallen. Umwege von 200 Metern, Straße vergessen, Platz vergessen, in der Aufregung rechts statt links gesagt, Wendestelle nicht exakt gewusst...

Doch können die Kritiker sich in die andere Perspektive hineinversetzen? Auch Prüfer können ein Lied von leidigen Prüfungssituationen singen. Glaubt man ihnen, so erscheint der überwiegende Teil der Prüflinge mangelhaft vorbereitet und erwartet, mit ein bisschen Rudimentärwissen und kessen Sprüchen das Schwierige der Prüfung irgendwie an sich vorübergehen zu lassen: „Der Prüfer wird schon merken, dass ich mich auskenne, und dann hat er ja keinen Grund, mich durchfallen zu lassen.“ Oder ein Prüfling kann kein richtiges Deutsch, nuschelt irgend etwas und spekuliert darauf, dass man bei Verständnisschwierigkeiten ein Auge zudrückt und „im Zweifel für denjenigen in der schwächeren Position“ entscheidet – laut Prüfern alles andere als ein Einzelfall. Um sich eine solche Blöße zu ersparen, soll schon ein Prüfling mit Dolmetscher erschienen sein. Auch Ausbilder kennen Verständigungsschwierigkeiten aus ihren Kursen. Taxifahren ist aber eine kom-

munikative Tätigkeit, bei der auch konkrete und verbindliche Verständigung notwendig ist, schon aus Sicherheitsgründen – eine doppelte Herausforderung für viele Nicht-Muttersprachler, für die jeder Straßennamen zuerst einmal eine neue Vokabel ist.

Zu konfliktträchtigen Meinungs- bzw. Wahrnehmungsverschiedenheiten führen mitunter auch Aufregtheit und Stress bis hin zu extremer Prüfungsangst. Prüfer berichten wiederholt von Fällen, in denen sich ein Prüfling – dem Blackout (oder auch dem Wahnsinn) nahe – zwischen zwei Wegen nicht entscheiden kann, in Gedanken beide Wege mehrmals im Zeitraffer fährt, sich schließlich für einen der Wege entscheidet und diesen zum Besten gibt, nach dem Durchfallen aber dreihundertsechzigprozentig davon überzeugt ist, den anderen Weg genannt zu haben – der dummerweise besser gewesen wäre und ein Happy End bewirkt hätte. Für Psychologen und Juristen ist dieses Phänomen nichts Besonderes: In adrenalinträchtigen Situationen ist die Wahrnehmung schnell eine andere, so dass Zeugen desselben Vorfalles sich häufig komplett widersprechen. Für den einzelnen Prüfling ist es dagegen schwer zu akzeptieren, dass die Prüfer etwas anderes protokolliert haben als das in der eigenen Erinnerung.

Auch kuriose Fälle sind belegt. So glaubte ein Prüfer vor Jahren in einer mündlichen Prüfung, Stimmen zu hören, während die Kandidatin konzentriert und in sich gekehrt über die beste Route nachdachte. Es stellte sich heraus, dass sie – unter ihrem wallenden Haar versteckt – einen Ohrhörer trug, durch

Professionelle Taxischulen, Ausbilder und Prüfer benutzen das Standardwerk:



Stadtpläne sind für Otto-Normal-Verbraucher gemacht und enthalten zahlreiche Ungenauigkeiten und Fehler. Keiner genügt den Anforderungen der P-Schein-Schulung. Diese Lücke schließt der Spezialatlas.

...und im App-Store:

TaxiCoach Berlin

Das Lernprogramm für P-Schein-Schüler aus dem Hause SPEZIALATLAS

erhältlich für iPhones und iPads von Apple
www.spezialatlas.de/app

den ihr ortskundiger Freund, der im Auto vor der Tür saß, ihr den Weg flüsterte. Inzwischen fahren beide Taxi, doch seit diesem und ähnlichen Vorkommnissen achten die Prüfer sehr genau darauf, dass alle elektronischen Geräte während der Prüfung abgeschaltet sind und keine verdächtigen Gegenstände am oder im Ohr stecken. Mehr oder weniger dreiste Versuche, in der Prüfung zu schummeln, gibt es dennoch immer wieder.

Die genannten Fälle sind allesamt vorstellbar – und geben den Prüfern schwer zu widerlegende Argumente – aber Argumente wofür? Berechtigt der Frust über unwissende, unhöfliche, respektlose, gleichgültige oder halbseidene Kandidaten die Prüfer, ihrerseits willkürlich zu entscheiden und Prüflinge von oben herab zu behandeln?

Spricht man mit seriösen Prüfungsveteranen, die sich umfangreich und fleißig vorbereitet hatten, ergibt sich ein durchwachsendes Bild vom Verhalten der Prüfer. Verschiedene Netzwerke aus Taxischulen tauschen sich regelmäßig über die Erlebnisse ihrer Absolventen aus und tragen Berichte zusammen. Häufig erzählen die glücklichen neuen P-Schein-Inhaber von fairen, netten Prüfern, anspruchsvollen aber nicht zu schwierigen Fahrten und insgesamt angenehmen Prüfungssituationen – kurzgesagt so, wie es sein sollte.

Doch ein Teil der Berichte liest sich komplett anders. Häufig beginnt der Ärger bereits beim Eintreffen des Prüflings: Egal ob Innung oder TVB, viele Befragte beschreiben das Personal sowohl bei der Terminvergabe als auch beim Empfang zur Prüfung als (vorsichtig ausgedrückt) nicht gerade freundlich. Erscheint man verspätet, so ist man oft automatisch durchgefallen und darf für eine erneute Anmeldung die nächsten 55 Euro auf den Tisch legen. Leider stellen die Prüfer diese hohen Ansprüche offensichtlich nur an die Prüflinge, jedoch mitnichten an sich selbst. Ein Auszug aus der Sammlung an Erfahrungsberichten, die seit Jahren von Ausbildungsbetrieben der BTV geführt wird:

• 8.3.2007: „Die Prüfung begann um 1:15 h verspätet.“ • 6.1.2009: „Der Schüler wurde angerufen und gebeten, schon um 14:00 Uhr statt 15:00 Uhr zur Prüfung zu erscheinen und saß dann bis 15:30 Uhr rum, bis er wirklich drankam.“ • 6.4.2009: „Der Prüfling musste eine ganze Stunde warten und wurde dann sehr unfreundlich behandelt.“ • 11.5.2010: „Als der Teilnehmer zu seinem 11-Uhr-Termin pünktlich erschien, saßen noch zwei mit 10-Uhr-Termin im Wartezimmer, die gegen 12 Uhr aufgerufen wurden. [...] Als er die Vorzimmerdame bat, das Gebäude kurz zum Rauchen verlassen zu dürfen, wurde ihm dies in äußerst unfreundlichem und herablassendem Ton verwehrt mit der Begründung, wenn in der Zeit die Prüfer ihn aufrufen, würden sie ihn ja nicht antreffen. Seine Prüfung begann schließlich um 12.45 Uhr.“ • 19.10.2010: „Der Prüfling hatte seinen Termin um 15.00 Uhr, wie auch 5 weitere Schüler. Er durfte dann um 16.30 Uhr als letzter der 6 Prüflinge seine mündliche Prüfung beginnen.“ • 27.10.2010: „Als der Prüfling pünktlich um kurz vor 10 Uhr erschien, sa-

ßen noch zwei Kandidaten mit 9-Uhr-Termin im Wartezimmer. Einen 10-Uhr-Termin hatten noch zwei weitere Kandidaten. Unser Prüfling war dann um 11.45 Uhr dran. Aber Prüflinge, die fünf Minuten zu spät sind, lassen die Prüfer meist sofort durchfallen.“

Ein weiteres häufiges Ärgernis benennt Jens Meyer von der BTV: „Oft beschließen die Prüfer irgendwas, nach dem Motto, aus dem Urban-Klinikum darf man jetzt mal nicht mehr zur Wilmsstraße rausfahren, und ab sofort fällt jeder, der das trotzdem tut, weil es seinem Kenntnisstand entspricht, durch.“ Die BTV-Sammlung nennt noch erstaunlichere Beispiele, an was Prüfer sich hochziehen, so z. B. am 18.3.2008: „Die Prüfer legten großen Wert auf ‚geradeaus‘ anstatt ‚im Verlauf‘ [...] und die Aussage, das Amtsgericht Pankow-Weißensee liegt auf der westlichen Straßenseite, wurde mit der Bemerkung ‚damit kann ich nichts anfangen, ich habe keinen Kompass dabei‘ abgebugelt.“ Und am 17.5.2010: „Auch als er schon in der Reinickendorfer Straße war, fragte der Prüfer energisch nach, wie er das mit der Reinickendorfer Straße genau meinte. Da ihn das aus dem Konzept brachte, erbat er sich einen Moment Bedenkzeit zum Überlegen. Einer der Prüfer stöhnte währenddessen pausenlos gelangweilt, ‚mmm, das müssen sie aber wissen, na jetzt aber los...‘, bis er völlig nervös war und den Rest vergeigte.“ Ähnlich am 26.4.2010: „Da der Kandidat sich angewöhnt hatte, statt ‚geradeaus‘ immer ‚im Verlauf‘ zu sagen, weil irgendein Prüfer das vor langer Zeit mal so verlangt hatte, unterbrachen die Prüfer ihn ständig, dass er nicht ‚im Verlauf‘ sagen sollte, wenn er ‚geradeaus‘ meinte. Schließlich war er so nervös und konfus, dass er Fehler machte und durchfiel.“

Schulungsleiter Meyer ist ob solcher Vorkommnisse verärgert: „Muss man für ein derart willkürliches Verhalten etwa Verständnis haben? Die Prüfungsordnung entspricht überhaupt nicht dem praktischen Straßenverkehr, und wenn die Prüfer sich uneinig sind, wird das im Zweifelsfall zuungunsten des Prüflings ausgelegt.“

Auch an Formulierungen wie „halblinks“ und „halbrechts“ haben offenbar einige Prüfer einen Narren gefressen – oder eher „einen Kasper gefrühstückt“? So ist aus Prüfungen gerade in den letzten Jahren des öfteren zu hören, Prüfer würden einem Kandidaten, der sich bemüht, eine Fahrtroute präzise zu beschreiben, mit der Aussage ins Wort fallen: „Halbrechts gibt's nicht! Geradeaus oder rechts?“ Doch wer etwa vom Corrensplatz in die Ladenbergstraße fährt oder von der Schönhauser Allee in die Pappelallee, dem bleibt wohl keine andere Formulierung als „halbrechts“ übrig: Fährt er geradeaus, so bleibt er in der Schönhauser Allee, biegt er rechts ab, kommt er in die Danziger Straße. Am Attilaplatz gibt es (mit einer Ausnahme) ausschließlich Abbiegeverknüpfungen, die nur mit einer der Vorsilben „halb“ oder „scharf“ eindeutig zu beschreiben sind. So mancher verzweifelte Prüfling, der zu einer Wiederholungsprüfung verdonnert wurde, fragt sich, ob „man eigentlich hellsehen muss, was die hören wollen“.

Ein ebenfalls großes, jedoch leichter nachweisbares Problem sehen die Ausbilder in den Fehlentscheidungen, die offensichtlich auf eklatanter Unkenntnis einzelner Prüfer beruhen. Auch hier ist die BTV-Sammlung eine wahre Fundgrube. • 25.3.2009: „Bei der zweiten Zielfahrt waren die Prüfer der Meinung, vom Robinienweg nach links zur Heineseestraße wäre erst Tegeler Straße (angeblich bis zur Brücke) und dann erst Schulzendorfer Straße.“ • 30.4.2009: „Bei dieser Fahrt wollte der Prüfer [...] Ottomar-Geschke-Straße, links Spindlersfelder Straße hören! Starkes Stück!“ • 31.8.2009: „[...] wollten die Prüfer hören: ‚...Kapelleufer, rechts Friedrich-List-Ufer, ...‘. Der Prüfling sagte aber korrekt: ‚Kapelleufer, geradeaus Rahel-Hirsch-Str., rechts Friedrich-List-Ufer.‘ Der Prüfer wertete die Rahel-Hirsch-Str. als falsch und sagte voller Überzeugung: ‚Die benutzen sie beim besten Willen kein Bisschen. Also wenn sie jetzt wenigstens den Namen der Brücke genannt hätten – aber so ist es falsch.‘ Auch als der Prüfling dem Prüfer die Seite im Spezialatlas zeigte, blieb er uneinsichtig.“ • 8.12.2010: „[...] ein Prüfer [...] sagte außerdem: ‚Sie haben einen Platz nicht genannt.‘ Der andere Prüfer [...] fragte ihn mit Blicken, was er meinte. Der erste Prüfer sagte: ‚Na den Hansaplatz.‘ Der Prüfling stellte richtig, dass ein Hansaplatz aber nicht im Ortskundekatalog steht. Darauf entgegnete der erste Prüfer in freundlichem aber bestimmtem Ton, er fände es merkwürdig, dass ein Prüfling ihm sagen wollte, was er zu wissen hätte. Auch der zweite Prüfer musste erst nachgucken, um dem Prüfling recht zu geben.“ • 19.6.2012: „Als der Prüfling korrekt von der Leipziger Straße links in die A.-Springer-Straße abbog, beharrte ein Prüfer darauf, dass dort keine Leipziger Straße wäre und man vom Spittelmarkt links abbiegen würde. Keiner der anderen Prüfer widersprach.“ • 29.10.2012: „Bei der ersten Tour beharrte der Prüfer darauf, dass man unbedingt den Schulze-Delitzsch-Platz nennen muss, wenn man über Brücken- und Köpenicker Straße fährt.“ Legendar ist auch eine mündliche Prüfung, bei der der bestens vorbereitete

Prüfling einen Punkt in Kladow und einen Punkt in Rummelsburg nennen sollte, und die überraschten Prüfer sich bei beiden Angaben – Krankenhaus Havelhöhe und Bahnhof Lichtenberg – erst im Stadtplan von der Richtigkeit überzeugen mussten.

Weniger gesprächsbereit als die genervten Ausbilder zeigen sich zum Thema Prüfung die Prüfer. Während einer den vereinbarten Gesprächstermin aus privaten Gründen absagen musste, lehnte ein anderer ein Gespräch von vornherein ab: „Wenn ich dazu was sage, gibt’s ja gleich wieder Stress von oben.“ Sehr viel auskunftsfreudiger gab sich am Telefon ein entspannter Ex-Prüfer: Die Prüflinge täten ihm leid, da die Prüfung heute ja „nur noch Glückssache“ sei. Die „praxisfremden“ Entscheidungen, Prüflinge durchfallen zu lassen, wenn sie Umwege von 400 Metern beschrieben, kann er nicht nachvollziehen. Die Prüfungsordnung sei „absolut idiotisch“. Auch dass etwa ausländische Prüflinge, die gut gelernt hätten und dann wegen fünf Rechtschreibfehlern durchfielen, nochmals „vier Wochen Schulung mit allem drum und dran“ absolvieren müssten, findet er völlig unangemessen. Von vielen seiner damaligen Kollegen hält der Prüfer a. D. nicht viel: „Einmal saß ein Oberprüfer mit in der Prüfung, und der Prüfling fuhr vom Centrovital zum Café am Neuen See korrekt über die Nonnendammallee. Der Oberprüfer sagte, man könnte ja auch über Reichsstraße fahren. Dem sagte ich anschließend unter vier Augen, ‚wenn sie hier Prüfer wären, würden sie sich ja ganz schön blamieren‘. Wenig später wurde ich aus dem Verkehr gezogen. Vermutlich war das der Grund.“

Wie oft in der P-Schein-Prüfung Fehlentscheidungen aus Willkür fallen oder aus Inkompetenz, lässt sich schwer sagen. Es gilt als offenes Geheimnis, dass die Prüfungen ein wichtiges finanzielles Standbein der Verbände sind, für einen vielleicht das hauptsächliche. Logische Folge: Je häufiger Prüflinge durchfallen, umso mehr lässt sich die Geldknappheit aufgrund sinkender Mitgliederzahlen oder anderer Ursachen kompensieren. Doch offenbar sind neben Mitgliedern auch kompetente Prüfer schlicht und einfach „Mangelware“. Als ein Taxiunternehmer dieses Jahr als Prüfer anheuerte, ließ er sich von einem kompetenten P-Schein-Ausbilder Privatunterricht erteilen, da er kein Problem damit hatte, sich seine Inkompetenz einzugestehen. Nach zwei Stunden Intensiv-Ortskunde und mit einer exklusiv zusammengestellten Liste von Prüfungsfahrten ging er an seine neue Arbeit. Nach einem halben Jahr zeigte er sich zufrieden und erleichtert: „Fast alle Prüfer, die ich erlebt habe, haben genau so wenig Ahnung wie ich.“

Voraussichtlich in der nächsten Ausgabe: Meinungen von Ausbildern und Prüfern und Konzepte zur Umgestaltung der P-Schein-Prüfung – Beiträge gerne willkommen.

Ich wünsche Ihnen erholsame Weihnachten, einen angenehmen Jahreswechsel und eine gute Silvesterkasse.

Axel Rühle