

Elektronische Medien: Neue Möglichkeiten und Grenzen für die theoretische Fahrausbildung

Um Fahrerlaubnisbewerber optimal durch die Ausbildung zu führen, sie auf die Fahrerlaubnisprüfung vorzubereiten und ihre Kompetenzen zu fördern, werden in der Fahrausbildung zunehmend unterstützend elektronische Medien eingesetzt.

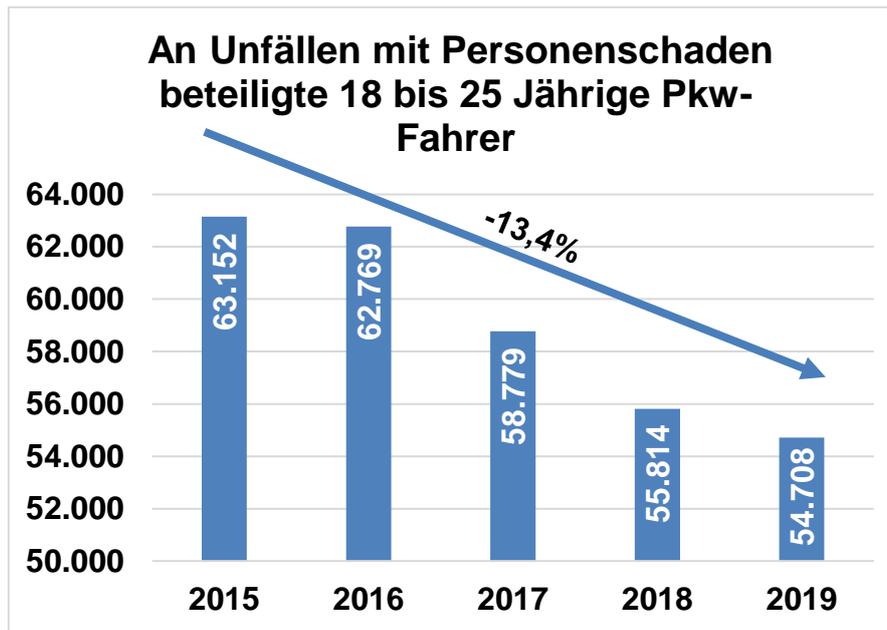
Diese Entwicklung wird sowohl von den Fahrlehrerverbänden als auch von den etablierten Fahrschulen und Fahrschul-Fachverlagen grundsätzlich begrüßt.

Unter der Last der Corona-Pandemie wird verstärkt der Ruf nach Einführung von Möglichkeiten zum „Online-Lernen“ laut – zumeist unter rein wirtschaftlichen Zwängen und Ängsten einzelner Fahrschulen sowie unter dem Druck einzelner Anbieter von rein elektronischen Lehr-/Lernmaterialien, die sich hierdurch neue Märkte erschließen wollen. Dabei werden gelegentlich auch Forderungen formuliert, die das bewährte und in Deutschland durch den Gesetzgeber bewusst implementierte System der professionellen Fahrausbildung in Frage stellen und eine bloße Übertragung von Ausbildungsinhalten in das Internet als ausreichend erachten.

Im Zuge dieser Entwicklungen und vor allem vor dem Hintergrund des bereits laufenden Forschungsprojekts der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) „Ansätze zur Optimierung der Fahrschulbildung in Deutschland“ sollten folgende Aspekte unbedingt berücksichtigt werden:

- **Zunächst muss eine eindeutige Definition der mittlerweile vielfältig und unscharf verwendeten Begrifflichkeiten erfolgen** (E-Learning, synchrones und asynchrones Lernen, Blended Learning, Online-Lernen und weitere), um sicherzustellen, dass sich alle Beteiligten auf einer abgestimmten und einheitlichen Grundlage verständigen.
- **Elektronische Medien können zur Erhöhung der inhaltlichen Validität von Ausbildungsinhalten und Prüfungsanforderungen in der Fahranfängervorbereitung beitragen** und damit auch zu einer Erhöhung der Lernzielvalidität in der Fahrschulbildung und der Inhaltsvalidität der Fahrerlaubnisprüfungen führen.
- **Der Nutzen elektronischer Medien für die Fahranfängervorbereitung lässt sich nur in einem spezifischen Anwendungskontext beurteilen.** Die Einsatzmöglichkeiten elektronischer Medien sind ausgesprochen vielfältig und reichen von Tablet- oder Smartphone-gestützten Anwendungen zum Prüffragenlernen über elaborierte computergestützte Lernprogramme bis hin zu komplexen Fahrsimulationen und Virtual-Reality-basierten Lernumgebungen. Eine Beurteilung der Zweckmäßigkeit bestimmter Umsetzungsformen ist dabei jedoch immer nur dann möglich, wenn der Verwendung elektronischer Medien ein pädagogisch-didaktisches Konzept zugrunde liegt, auf das in empirischen Untersuchungen Bezug genommen werden kann.
- **Der Einsatz elektronischer Medien in der Fahranfängervorbereitung muss zielgruppengerecht erfolgen.** Er ist nur dann lernförderlich, wenn die unterschiedlichen Lernbedürfnisse und Leistungsfähigkeiten innerhalb der Zielgruppe berücksichtigt werden. Die notwendige Zielgruppenorientierung in der Fahranfängervorbereitung schließt ausdrücklich ein, dass der Kompetenzerwerb durch ein breites Spektrum an (elektronischen und nicht-elektronischen) Lehr-/Lernmethoden und Lehr-/Lernmedien unterstützt wird.

- **Elektronische Medien können den traditionellen Präsenzunterricht in der Fahrschule nicht ersetzen, jedoch mittels „Blended Learning“ sinnvoll ergänzen.** Für die Fahrschulausbildung sind eine Entwicklung von E-Learning-Angeboten und ihre Einbindung in wissenschaftlich begründete Blended-Learning-Konzepte vielversprechend, um spezifische Kompetenzen zu vermitteln sowie Möglichkeiten zur Lernzeitverlängerung zu erschließen. Nur bei solchen „gemischten“ Konzepten kann zudem gewährleistet werden, dass die Expertise des professionellen Fahrlehrers unter anderem zur Feststellung von Lernständen und -fortschritten sowie zur Auswahl von Lehr-Lernmethoden, die an den individuellen Bedürfnissen innerhalb der Zielgruppe orientiert sind (siehe oben), in den Lehr-Lernprozess einfließt.
- **Für eine moderne, adaptive bewerberzentrierte Förderung braucht es Blended Learning Konzepte.** Blended Learning bietet großes Potenzial, um effektiv und frühzeitig bewerbenspezifische Kompetenzdefizite im Sinne einer am individuellen Bewerber ausgerichteten, adaptiven Förderung abzubauen. Die Grundlagen, gezielt und auf den jeweiligen Fahranfänger zugeschnittene Inhalte in Blended Learning Konzepten einzubetten, zu wiederholen und zu vertiefen wurden in jüngerer Vergangenheit durch die systemische Beschreibung von Ausbildungsverläufen und situationsbezogenen Fahrkompetenzen zu deren Erfassung bereits geschaffen.
- **Ausschließlich online durchgeführter Theorieunterricht kann kein Äquivalent zum Präsenzunterricht in der Fahrschule darstellen.** Diese Unterrichtsform kann aus mehreren Gründen nicht den pädagogisch-didaktischen Anforderungen genügen, die an einen qualifizierten Theorieunterricht zu stellen sind. Nachteile gegenüber einem klassischen Präsenzunterricht bestehen unter anderem in den eingeschränkten Möglichkeiten zur Steuerung gruppenspezifischer Prozesse, in deutlich geringeren Anwendungsmöglichkeiten diskursiver Lehr-Lernmethoden (zum Beispiel Diskussionen, Kleingruppenarbeit) sowie in formal-organisatorischen Hürden (zum Beispiel Kontrolle der Teilnahme und Anwesenheit). Gerade die interaktiven gruppenspezifischen Prozesse sind aber notwendig, um auf Einstellungen und Motive einwirken zu können und somit die notwendigen Voraussetzungen für ein sicheres Miteinander im Straßenverkehr zu schaffen. Auch die konstant sinkende Unfallbeteiligung der Risikogruppe der Fahranfänger zeigt, dass das aktuelle Ausbildungssystem einen wichtigen Pfeiler für die Vision Zero darstellt. So hat sich die Zahl der Unfälle mit Personenschäden in Deutschland, verursacht durch 18 bis 25-Jährige Pkw-Fahrer, zwischen 2015 und 2019 um 13 Prozent reduziert. Die Verkehrsunfälle mit getöteten 18 bis 25-Jährigen sind im selben Zeitraum sogar um 23 Prozent zurückgegangen, während der Anteil der Kraftfahrer dieser Altersgruppe insgesamt ungefähr gleich geblieben ist.



Datenquelle: Destatis - Unfallstatistik Zeitreihe 2019, Wiesbaden 2020

Getötete nach Altersgruppe	18-21	21-25	Zusammen
2015	210	263	473
2019	189	174	363
Veränderung	-10,0%	-33,8%	-23,3%

Datenquelle: Destatis - Unfallstatistik Zeitreihe 2019, Wiesbaden 2020

Für Fahrschulen ist Online-Unterricht zudem nicht nur mit einem hohen finanziellen Aufwand verbunden. Vor einer Einführung von Blended Learning muss deshalb sichergestellt sein, dass alle Beteiligten durch eine ausreichende Netzabdeckung auch davon partizipieren können. Die Netzqualität in den Regionen ist so unterschiedlich, dass sich hierdurch eine spürbare Wettbewerbsverzerrung ergeben würde. Für Fahrschüler, die nicht die Möglichkeiten haben, die notwendige Hardware zu nutzen, würde sich zudem eine Zugangsbarriere zum Führerschein und damit zur Mobilität ergeben.

- **Die durch den Präsenzunterricht sichergestellte regionalisierte Wissensvermittlung ist ein wichtiger Baustein zur Verhinderung von durch Fahranfänger verursachte Verkehrsunfälle.** Der überwiegende Teil der Unfälle von Fahranfängern ereignet sich im direkten Umfeld ihres Wohnortes. Aus diesem Grund wurde auch die Prüfortbindung eingeführt. Präsenzunterricht schafft die Möglichkeit, theoretische Wissensvermittlung mit spezifischen regionalen Bezügen praxisnah zu verknüpfen. So kann auch anhand von regionalen Charakteristika und Besonderheiten Wissen gezielter vermittelt und gefestigt werden. Darüber hinaus führt die hierdurch bedingte höhere emotionale Involviertheit der Fahrschüler zu einer deutlich höheren Lernmotivation. Ein vom Präsenzunterricht losgelöster, isolierter und regionalunspezifischer Online-Unterricht kann die notwendige regionalisierte Wissensvermittlung nicht erfüllen.
- **Die Verantwortung für die professionelle Fahrausbildung muss in der Hand einer Fahrschule liegen.** Aktuell liegt die Ausbildungsqualität in der Verantwortung der ausbildenden Fahrschule. Werden Teile des theoretischen Unterrichts durch externe Dritte erbracht, ist davon auszugehen,

dass durch mangelnde Abstimmung der Beteiligten potenziell verkehrssicherheitsrelevante Lerninhalte nicht vermittelt werden. Erkennt der Fahrlehrer beispielsweise heute im Theorieunterricht bei einem Bewerber Probleme, kann im praktischen Unterricht gezielt darauf eingegangen werden, ohne den Schüler vor der Lerngruppe bloßzustellen

- **Die Ausbildungshoheit der Fahrschulen gewährleistet den barrierefreien Zugang zur Mobilität.** Planung, Organisation und Durchführung der Fahrausbildung liegen aktuell in der Hand der Fahrschulen. Sie gewährleisten so für jeden Schüler eine nach Zeit, Budget und Lerngeschwindigkeit individualisierte Ausbildung und verhindern eine potenzielle sozial diskriminierende Barriere zum Führerscheinerwerb.
- **Bevor Blended Learning Konzepte eingeführt werden, muss sichergestellt sein, dass die Fahrlehrer in der Aus- und Weiterbildung entsprechend geschult worden sind.** Dies hat auch der Einsatz von elektronischen Lehrformen im Schul- und Hochschulbereich klar gezeigt.
- **Hierfür müssen bundesweit einheitliche Standards gelten.** Ein Flickenteppich von unterschiedlichen Vorgaben würde zu einer von Bundesland zu Bundesland differierenden Qualität der Fahrausbildung führen und würde insgesamt die hohe Qualität und gegenseitige Anerkennung der Fahrausbildung in Deutschland gefährden.
- **Fahrschulbildung lässt sich nicht willkürlich trennen.** Aufgabe des Fahrschulunterrichts ist gerade nicht die ausschließliche Vorbereitung auf die theoretische oder praktische Fahrerlaubnisprüfung. Fahrausbildung hat vor allem den Zweck, Fahrschüler zu sicheren und verantwortungsvollen Kraftfahrer/-innen auszubilden. Der theoretische Unterricht bereitet nicht nur auf die Theorieprüfung vor, sondern zu einem wesentlichen Teil auch auf das praktische Fahren. Als ein mit der Praxis verknüpfter und verzahnter Ausbildungsteil verkürzt und optimiert er die praktische Ausbildung. Der Transfer von theoretischem Wissen in die Praxis erfolgt durch den Bezug des praktisch vermittelten Unterrichtsstoffs auf das zuvor in der Theorie Erlernte. Dies ist insbesondere bei Dilemmasituationen von großem Wert. Eine willkürliche Trennung der Fahrausbildung in einen nicht durch die Fahrschule koordinierten theoretischen Ausbildungsteil und einen praktischen Ausbildungsteil würde unweigerlich zu einer Verschlechterung der Ausbildungsqualität führen.
- **Die Verkehrssicherheitsrelevanz der Fahrschulbranche darf für den Wunsch nach Digitalisierung nicht geopfert werden.** Die Bedeutung des Theorieunterrichts – auch für das praktische Fahren lernen schlägt sich auch in der Preiskalkulation der Fahrschulen nieder. Übernehmen bei einem reinen Online-Theorieunterricht bundesweite Anbieter, verbleibt lediglich die praktische Ausbildung in den Fahrschulen. Dies würde, wie bei den ähnlich gelagerten strukturellen Veränderungen in Frankreich, auch in Deutschland zu einer Masseninsolvenz der Fahrschulbetriebe führen. Dies hätte weitreichende Folgen. So haben insbesondere Fahrschulen in den vergangenen Jahren auch für eine Steigerung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung in Deutschland gesorgt. Zwischen 2015 und 2019 betrug der Anstieg sozialversicherungspflichtiger Arbeitsverhältnisse im Wirtschaftszweig der Fahrlehrer 22 Prozent gegenüber 8 Prozent im Bundesdurchschnitt [Zentraler Statistik-Service der Bundesagentur für Arbeit, Nürnberg, 2020]. Es ist zu erwarten, dass dieser Trend anhalten wird. Zerstört man das derzeitige Ausbildungsmodell der Fahrschulen, wären Modelle wie in der Schweiz oder in den Vereinigten Staaten mit ihren negativen Folgen für Ausbildungsqualität und Verkehrssicherheit die logische Konsequenz. Dabei darf nicht unerwähnt bleiben, dass die Schweiz mit dem, zum aktuellem BASt-Projekt OFSA2 vergleichbaren, Opera-Projekt zurück zum Präsenzunterricht tendiert. Auch eine deutliche Verteuerung der praktischen Ausbildung und somit insgesamt steigende Kosten der Führerscheinausbildung wären die Folge.

Zusammenfassung:

Das Lernen unter Verwendung von elektronischen Medien bietet auch in der Fahrausbildung Potenziale für die Erschließung neuer Lehr-Lernziele und Prüfungsinhalte sowie für die Organisation von Lehr-Lernprozessen. Hierfür geeignet ist „Blended Learning“, weil mit dieser Umsetzungsform die spezifischen Vorteile des traditionellen klassenbasierten Theorieunterrichts mit dem vorrangig selbstgesteuerten Lernen am elektronischen Endgerät optimal in Einklang gebracht werden können.

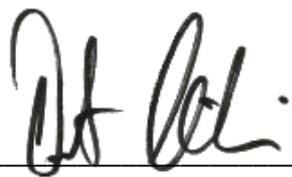
Eine bloße Übertragung des heutigen Theorieunterrichts ins Internet, also die Implementierung eines „Online-Theorieunterrichts“ mag in Anbetracht der Corona-Krise als vorübergehende Behelfslösung einigermaßen funktionieren, um Empfehlungen des Bundes und der Länder zum Infektionsschutz umzusetzen. Vorteile mit Blick auf die Lernwirksamkeit sind aus einem „Online-Theorieunterricht“ nicht zu erwarten. Im Gegenteil: Ein Verlust an Methodenvielfalt, an Verbindlichkeit, an individualisierter Förderung und damit auch an Lernwirksamkeit wäre die Folge und ließe eine geringere Fahrkompetenz zum Ende der Ausbildung erwarten.

Mit der Einführung des Online-Theorieunterrichts besteht zudem nicht nur die Gefahr, dass für einen Teil der Bevölkerung eine Barriere zur Mobilität aufgebaut wird. Es würde sich auch die bisherige Branchenstruktur radikal verändern. Damit stünde ein kompletter Sektor mittelständischer Betriebe vor der drohenden Insolvenz beziehungsweise könnte diese nur verhindern, indem sich die praktische Ausbildung erheblich verteuert.

Es müssen jetzt pädagogisch begründete Konzepte für den zielgruppen- und bedarfsgerechten Einsatz von elektronischen Medien entwickelt und die Lernförderlichkeit dieser Konzepte empirisch untersucht werden.



Bernd Brenner
1. Vorsitzender
BAGFA e.V.



Dieter Quentin
Vorsitzender
BVF e.V.



Gerhard von Bressensdorf
Präsident
DEUTSCHE FAHRLEHRER-
AKADEMIE e.V.



Mathias Rüdell
Geschäftsführer
TÜV | DEKRA arge tp 21 GbR



Jörg-Michael Satz
Präsident
MOVING International Road Safety Association e.V.