

---

## Weiterentwicklung der professionellen Fahrausbildung mittels geeigneter Blended Learning Konzepte

**Berlin, 29. September 2022**

MOVING International Road Safety Association e.V. ist eine Interessenvereinigung europäischer Verkehrsverlage und Unternehmungen, die im Bereich der Fahrerlaubnisausbildung tätig sind. Seit 2012 möchte MOVING für und mit seinen Mitgliedern einen weiteren Beitrag zugunsten der Verkehrssicherheit leisten. Die Arbeitsschwerpunkte liegen in der Förderung von Erziehung und Bildung sowie Unfallverhütung in den Bereichen Verkehrssicherheit, Verkehrsschulung und Verkehrserziehung nebst der damit verbundenen professionellen Fahrerlaubnis-Ausbildung sowie Fahrerlaubnis-Prüfung in Europa und weltweit.

Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Fahrlehrerausbildungsstätten (BAGFA e.V.) ist ein eingetragener Verein und ein Zusammenschluss von renommierten Fahrlehrerausbildungsstätten in der Bundesrepublik Deutschland. Ziel und Zweck der BAGFA e.V. ist es, die Qualität der Aus- und Fortbildung von Fahrlehrern stetig weiter zu verbessern und auf faire und gerechte Prüfungen im gesamten Bundesgebiet hinzuwirken.

MOVING und BAGFA haben sich in diesem Zusammenhang mit der aktuellen Diskussion um die Etablierung eines reinen Online-Theorieunterrichtes in der Fahrschulausbildung beschäftigt. Die Digitalisierung hat schon vor vielen Jahren Einzug in den Bereich der Fahrschulen gehalten. Der Einsatz neuer Medien hat den Fahrschulunterricht verändert, und die Fahrschul-App ermöglicht das Lernen am Smartphone. Sowohl inhaltlich als auch methodisch gab es erhebliche Weiterentwicklungen, die dafür gesorgt haben, dass Ausbildungs- und Prüfungsprozesse modernisiert wurden. Dies aber immer in Kombination mit dem Präsenzunterricht, der für eine Vertiefung der gelernten Inhalte und für ein soziales Miteinander unentbehrlich ist.

Dass die Fahrschulen damit auf dem richtigen Weg sind, das belegen die aktuellen Unfallzahlen, die in den vergangenen zehn Jahren deutlich zurückgegangen sind. Vor allem die Zahlen im Bereich der Personenschäden zeigen, dass sich die Verkehrssicherheit verbessert hat. Gab es im Jahr 2011 noch 306.266 Unfälle mit Personenschaden, so waren dies 2021 mit 258.987 rund 15,5 Prozent weniger. Die Zahl der Getöteten sank noch signifikanter von 4.009 auf 2.562 und damit um 36,1 Prozent<sup>1</sup>. Speziell bei den jungen Fahranfängern reduzierte sich das Unfallrisiko stärker als in allen anderen Gruppen. Hier zeigt die professionelle Ausbildung in den Fahrschulen ihre Wirkung. Die Bundesregierung möchte die Zahl der Verkehrstoten bis zum

---

<sup>1</sup> Verkehrsunfälle und Verunglückte im Zeitvergleich (ab 1950), Statistisches Bundesamt

Jahr 2030 um weitere 40 Prozent verringern. Dazu sollen verstärkt digitale Elemente in den Unterricht der Fahrschulen integriert werden.

Durch die Corona-Pandemie hat sich die Digitalisierung auch in den Fahrschulen beschleunigt, und der Online-Unterricht war lange Zeit die einzige Möglichkeit, um das theoretische Wissen zu vermitteln. Aber sowohl die Fahrlehrer als auch die Fahrschüler waren erleichtert, als sie wieder in den Präsenzunterricht gehen konnten. MOVING International Road Safety Association e.V. hat dazu zwei Umfragen – im Januar<sup>2</sup> und im August 2022<sup>3</sup> – durchgeführt, die zu sehr klaren Ergebnissen kamen. Im August sprachen sich 97 Prozent (95 % im Januar 2022) der befragten Fahrschulen gegen eine reine Distanz-Theorieausbildung aus. 66 Prozent (60 % im Januar) waren sogar der Meinung, dass die Theorieausbildung nach der Pandemie als reiner Präsenz-Theorieunterricht absolviert werden sollte. Für eine Mischform aus Präsenz und Online plädierten 31 Prozent (35 % im Januar), während der reine Online-Unterricht von zwei Prozent favorisiert wurde. Sowohl die aktuellen Zahlen als auch der Trend weisen eindeutig darauf hin, dass der Präsenzunterricht von den Fahrschulen aufgrund der gemachten Erfahrungen als unverzichtbar angesehen wird.

Bestrebungen, den Theorieunterricht nur noch als digitalen Distanzunterricht anzubieten, hält Prof. Dr. Dr. Manfred Spitzer von der Universität Ulm für nicht zielführend. „Die Diskussion der für den Erwerb der Fahrerlaubnis wesentlichen Lernprozesse verdeutlicht, dass digitaler Distanzunterricht den Präsenzunterricht nicht zu ersetzen vermag. Hinzu kommt, dass die Straßenverkehrsordnung in erster Linie den Umgang mit anderen Verkehrsteilnehmern regelt, also letztlich menschliches Sozialverhalten betrifft.“<sup>4</sup> Nur durch den Umgang miteinander sei das Sozialverhalten zu lernen – und zwar in der realen Welt und nicht im virtuellen Raum. Studien zu den Auswirkungen digitaler Informationstechnik auf Lernprozesse hätten gezeigt, dass sie deutlich negative Auswirkungen auf das Lernen habe. „Dies gilt insbesondere für das Lernen junger Menschen mit bildungsferneren und/oder ökonomisch benachteiligtem psychosozialen Hintergrund. Daher ist auch mit Blick auf die Forderung nach Chancengleichheit für die Teilhabe am sozialen Gemeinschaftsleben der Ersatz des Präsenzunterrichts durch digitalen Distanzunterricht problematisch: Man schadet den sozial bzw. ökonomisch Schwachen am meisten.“<sup>4</sup>

Doch nicht nur die Fahrschulen, sondern auch die Fahrschüler sprechen sich mit großer Mehrheit bei der MOVING-Umfrage gegen einen reinen Online-Theorieunterricht aus. Nach der Pandemie wünschen sich 52 Prozent ausschließlich Präsenzunterricht und weitere 35 Prozent eine Kombination aus Präsenz- und Onlineunterricht, lediglich elf Prozent plädieren für den reinen Onlineunterricht. In der Addition bedeutet das, dass 87 Prozent aller Fahrschülerinnen und Fahrschüler den Präsenzunterricht präferieren. Die wichtigsten Faktoren für diese Ent-

---

<sup>2</sup> MOVING Fahrschulmarkt 2022\_1: Umfrage im Auftrag der MOVING International Road Safety Association e.V.: Telefonische Interviews mit 400 Entscheidern in Fahrschulen, Befragungszeitraum: 25.01.-06.02.2022, Durchführendes Institut: MiiOS GmbH, Nürnberg.

<sup>3</sup> MOVING Fahrschulmarkt 2022\_2: Umfrage im Auftrag der MOVING International Road Safety Association e.V.: Telefonische Interviews mit 400 Entscheidern in Fahrschulen, Befragungszeitraum: 02.-23.08.2022, Durchführendes Institut: MiiOS GmbH, Nürnberg.

<sup>4</sup> Theorieunterricht in Fahrschulen: Digital oder in Präsenz? Gutachterliche Stellungnahme von Prof. Dr. Dr. Manfred Spitzer, Universität Ulm

scheidung liegen vor allem im sozialen Miteinander, denn hier bewerten 75 Prozent den Austausch mit den Fahrlehrern und den anderen Fahrschülern im Präsenzunterricht besser, nur fünf Prozent bewerten hier online höher. Zudem sei Präsenz besser geeignet, um Fragen zu stellen und Erklärungen zu erhalten (72 %) sowie das richtige Verkehrsverhalten und den Umgang mit anderen Verkehrsteilnehmern zu lernen (68 %)⁵.

Fahrlehrer und Fahrschüler entwickeln im Rahmen der Ausbildung eine persönliche Beziehungsebene, die nicht nur beim praktischen Fahrunterricht ein wesentliches Element darstellt. Gerade im Theorieunterricht in der Gruppe können viele Themen auf dieser Basis intensiver und emotionaler bearbeitet werden. Gestik und Mimik sind elementare Bausteine der Kommunikation, die beim Distanzunterricht fast vollständig verloren gehen, und das führt zu Defiziten auf der Beziehungsebene und schadet der Persönlichkeitsentwicklung des Fahrschülers.

Die Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer beurteilen in der MOVING-Umfrage auch die Qualität des Präsenzunterrichtes im Vergleich zum Online-Theorieunterricht deutlich höher. Dabei haben die Befragten verschiedene Aspekte bewertet: Vor allem die Interaktion zwischen Lehrer und Schüler wird um 89 Prozent höher eingeschätzt, 66 Prozent sagen sogar „viel besser“. Die Vermittlung sozialer Kompetenz für das Verhalten im Straßenverkehr ist nach Meinung von 87 Prozent der Fahrlehrerschaft im Präsenzunterricht höher. Das gilt auch für die Vermittlung möglicher Gefahrensituationen im Straßenverkehr (81 %) und die Nachhaltigkeit des Erlernten (80 %).

Die Zahlen sind aus der Augustumfrage und liegen alle um ein bis fünf Prozent über denen der Januarumfrage. Neben der deutlich besseren Interaktion zwischen Fahrlehrer und Schüler spielt auch die Interaktion zwischen den Fahrschülern eine große Rolle, und die würde bei einem reinen Online-Unterricht komplett entfallen. Das Ziel, die Fahrschüler mit der notwendigen Fahr- und Verkehrskompetenz auszustatten, damit sie sicher am Straßenverkehr teilnehmen können, ist damit eindeutig gefährdet.

Der Online-Theorieunterricht erfordert vom Fahrschüler große Selbstdisziplin, denn er muss alle Ablenkungen in seinem privaten Umfeld ausschalten, um den Inhalten aufmerksam folgen zu können. Ob jeder in der Lage ist, sich zu 100 Prozent auf den Unterricht zu konzentrieren, ist angesichts der bisherigen Erfahrungen eher unwahrscheinlich.

Vor allem kleinere Fahrschulen betrachten den Online-Theorieunterricht eher als wirtschaftliches Risiko, denn als Chance. 37 Prozent sehen sogar ein großes Risiko, während es 42 Prozent der großen Fahrschulen als Chance sehen. Gerade in den ländlichen Regionen besteht die Gefahr, dass durch den reinen Online-Unterricht große Ketten ihre kleineren Filialen schließen und damit die Versorgungsdichte verschlechtern. Deren Ziel ist es, durch den reinen Online-Unterricht Personal einzusparen und Standorte im ländlichen Bereich zu reduzieren. Hier geht es nicht um die Qualität der Ausbildung, sondern einzig und allein um finanzielle Interessen. Das Beispiel Frankreich mit Ornikar sollte hier als Warnung dienen.

---

<sup>5</sup> MOVING Trendstudie 2022 Umfrage im Auftrag der MOVING International Road Safety Association e.V.: Online-Interviews mit 803 Fahrschülern, davon 548 Personen ab 16 Jahren, die innerhalb der letzten 18 Monate den PKW-Führerschein gemacht haben und 255 Personen ab 16 Jahren, die aktuell den PKW-Führerschein machen. Befragungszeitraum 24.02.-07.03.2022, Durchführendes Institut: Interrogare GmbH, Bielefeld

In Deutschland ist die Zahl der kleinen Fahrschulen mit einem Jahresumsatz von bis zu 50.000 Euro schon seit Jahren rückläufig. Im Jahr 2020 betrug ihr Anteil nur noch elf Prozent, während er fünf Jahre zuvor noch bei 19 Prozent lag. Den gleichen Rückgang erlebten die Fahrschulen, die 50.000 bis 100.000 Euro Jahresumsatz haben und die nun noch 15 Prozent aller Betriebe darstellen (2015 waren es 20 %). Umgekehrt sind dafür die großen Fahrschulen mit einem Umsatz von 250.000 bis 500.000 Euro um fünf Prozent auf nunmehr 17 Prozent angewachsen. Die größten Fahrschulen mit einem Umsatz von über 500.000 Euro haben ihren Marktanteil ebenfalls deutlich vergrößert.

Die räumliche Nähe spielt für die Fahrschüler eine große Rolle bei der Wahl, und der Anfahrtsweg dauert derzeit laut Umfrage<sup>5</sup> im Durchschnitt rund 14 Minuten. Wie wichtig der persönliche Kontakt ist, zeigen die Antworten auf die Frage, wo das erste Beratungsgespräch stattfinden soll. 75 Prozent aller Befragten wünschen dies in den Räumlichkeiten der Fahrschule vor Ort und nur 15 Prozent als Online-Gespräch. Darum müssen die kleinen Fahrschulen in der Fläche erhalten bleiben, um die Wege kurz zu halten.

Die Fahrschulen befürchten durch den reinen Online-Theorieunterricht negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. 67 Prozent der Fahrschulen sind dieser Meinung, und hier hat sich seit Befragung im Januar 2022 eine deutliche Veränderung ergeben, denn da waren es erst 42 Prozent. Dass sich der Prozentsatz so klar erhöht hat, liegt daran, dass die Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer erkannt haben, dass der Online-Unterricht nicht zu den gewünschten Ergebnissen geführt hat, denn viele Fahrschüler wiesen erhebliche Defizite in ihrer Fahr- und Verkehrskompetenz auf. Dies belegen auch die Studienergebnisse im OFSA-II-Projektbericht, in dem auf elf empirische Studien verwiesen wird, die sich mit den Auswirkungen des Distanzunterrichtes in den Schulen beschäftigt haben. Die Leistungen der Schülerinnen und Schüler entsprachen nicht dem geforderten Niveau, und diese negativen Effekte waren vor allem bei jüngeren Schülern sowie bei Schülern aus sozial schwachen Familien besonders gravierend.

Die Kosten für den Führerschein würden durch den reinen Online-Unterricht voraussichtlich deutlich steigen. 63 Prozent der Fahrschulen rechnen damit, dass sich die Zahl der Fahrstunden um acht Stunden erhöhen würde, und das schlägt dann mit rund 444 Euro zu Buche und würde einen durchschnittlichen Führerschein auf mindestens 3.000 Euro verteuern. Höhere Kosten werden dann in erster Linie die sozioökonomisch benachteiligten Menschen am stärksten treffen. Wie sollen künftig Migrantinnen und Migranten in der Lage sein, die Kosten für einen Führerschein aufzubringen?

---

<sup>5</sup> MOVING Trendstudie 2022 Umfrage im Auftrag der MOVING International Road Safety Association e.V.: Online-Interviews mit 803 Fahrschülern, davon 548 Personen ab 16 Jahren, die innerhalb der letzten 18 Monate den PKW-Führerschein gemacht haben und 255 Personen ab 16 Jahren, die aktuell den PKW-Führerschein machen. Befragungszeitraum 24.02.-07.03.2022, Durchführendes Institut: Interrogare GmbH, Bielefeld.

Ein weiteres Problem des reinen Online-Unterrichts liegt in der Unsicherheit bezüglich der vorgeschriebenen Fahrschulüberwachung. Dass diese Überwachung hier gewährleistet werden kann, ist für 53 Prozent der Fahrschulen unwahrscheinlich. Vor allem kleine Fahrschulen sind zu 60 Prozent der Meinung, dass diese Überwachung nicht funktionieren wird. Zwar ließen sich die Rahmendaten wie Dauer des Unterrichts oder die Zahl der teilnehmenden Schüler überprüfen, aber ob der Theorieunterricht den vom Gesetzgeber geforderten Ansprüchen genügt, lässt sich nicht mehr kontrollieren.

MOVING und BAGFA setzen sich deshalb dafür ein, dass der Präsenzunterricht erhalten bleibt und mit digitalen Elementen des E-Learnings in der theoretischen Ausbildung ergänzt wird. Mit dieser Kombination werden die digitalen Vorteile in die klassische Fahrschulbildung integriert. Damit können die Lehr- und Lernprozesse optimiert und neue Lehr- und Lernziele erschlossen werden. Als besonders geeignet erscheint hier „Blended Learning“, eine Verzahnung der beiden unterschiedlichen Lehr- und Lernformen, die dabei so aufeinander abgestimmt werden, dass sie sich optimal ergänzen. So können die Vorteile des Präsenzunterrichts in der Theorie weiter genutzt und das selbstständige Lernen über die digitalen Elemente zum Erwerb weiterer Kompetenzen unterstützt werden, so dass sich eine ideale Kombination ergibt, die zur bestmöglichen Ausbildung führt. Sehr wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass der Lernfortschritt im E-Learning durch die für die Ausbildung verantwortliche Fahrschule gemonitort wird.

Die Projekte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) „Ansätze zur Optimierung der Fahrschulbildung (OFSA-I)“ und „Ausbildungs- und Evaluationskonzept zur Optimierung der Fahrausbildung in Deutschland (OFSA-II)“ bilden die Basis für die Position von BAGFA und MOVING und die folgenden Handlungsempfehlungen. Der jetzige gesamte Prozess um die Digitalisierung der Theorieausbildung sollte in den Umsetzungsprozess von OFSA-II integriert werden: Kein Stückwerk und kein Schnellschuss, denn das deutsche Ausbildungs- und Prüfungsmodell ist international anerkannt. OFSA-II basiert auf wissenschaftlichen Erkenntnissen, die nicht ignoriert werden dürfen. Die Projektergebnisse wurden dem Bundesverkehrsministerium und den Landesverkehrsministerien bereits Ende 2021 vorgestellt.

Unterzeichner empfehlen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine stärkere Einbindung digitaler Elemente in die Ausbildung, um damit die Qualität der Inhalte der Ausbildung noch weiter zu erhöhen und die Vorbereitung auf die Fahrprüfung zu optimieren. Dazu sollte ein Blended-Learning-Konzept entwickelt werden, das auf wissenschaftlichen Grundlagen basiert. Um die Lernwirksamkeit zu überprüfen, sollte ein Pilotprojekt initiiert und evaluiert werden. Das asynchrone E-Learning (Blended Learning) ist geeignet, um spezifische Kompetenzen zu vermitteln, aber auch, um weitere Möglichkeiten zur Lernzeitverlängerung zu generieren ohne die Führerscheinkosten merklich zu beeinflussen.

Digitale Angebote eröffnen viele Einsatzmöglichkeiten und können auf vielen verschiedenen Endgeräten – Computer, Tablet, Smartphone – eingesetzt werden, um Prüfungsinhalte zu lernen. Die hochprofessionellen Lernprogramme weisen die Fahrschüler direkt auf Fehler hin, so dass eine sofortige Lernkontrolle stattfindet. Dabei ist es aber unumgänglich, dass alle digitalen Lerninhalte in ein pädagogisch-didaktisches Gesamtkonzept integriert werden.

Im Zuge der weiteren Digitalisierung der Professionellen Fahrausbildung muss auch seitens des Gesetzgebers der Rahmen für den gezielten Einsatz von geeigneten Fahrsimulatoren innerhalb der fahrpraktischen Ausbildung geschaffen werden. Bereits heute leisten Fahrsimulatoren bei der Vermittlung von Grundfertigkeiten in der Fahrausbildung einen wichtigen Beitrag. Vor dem Hintergrund des aktuell bereits bestehenden Fachkräftemangels und der allgegenwärtigen Herausforderung des Klimaschutzes muss dringend eine gesetzliche Grundlage für den Einsatz von Fahrsimulatoren in der Fahrausbildung geschaffen werden.

Wissen, das sich die Fahrschüler digital selbst angeeignet haben, muss in der Fahrschule aufgegriffen und vertieft werden, um im Bedarfsfall auch korrigierend eingreifen zu können. Die Interaktion zwischen Fahrlehrer und Fahrschüler spielt dabei eine wesentliche Rolle, aber auch die Interaktion mit allen anderen Fahrschülern sorgt für eine aufmerksame und emotionale Beteiligung am Unterricht. Dieses ganzheitlichere Lernen verankert das erworbene Wissen wesentlich nachhaltiger und tiefer bei den Fahrschülern, die damit eine bessere Fahr- und Verkehrskompetenz erwerben.

Damit hier alle Fahrschulen auf der gleichen Grundlage ausbilden, sollte in der Fahrschüler-Ausbildungsverordnung festgehalten werden, wie sich die Vermittlung der Lerninhalte gestaltet. Was muss verpflichtend in Präsenz unterrichtet werden, und was kann über E-Learning vermittelt werden? Zusätzlich müssen hier auf der Basis wissenschaftlicher Daten Qualitätsstandards für den Präsenzunterricht und für das E-Learning eingezogen werden. Hier sollte es keine Wahlmöglichkeit zwischen Online- und Präsenzunterricht geben, sondern ganz klare Richtlinien, um die Qualität der Ausbildung zu gewährleisten.

Bei allen Empfehlungen müssen die Fahrschülerinnen und Fahrschüler in die Überlegungen einbezogen werden, denn die kommen mit sehr unterschiedlichen Voraussetzungen in die Ausbildung. Hier muss die Kombination der Lehrangebote individuell auf die verschiedenen Menschen angepasst werden, und das lässt sich über Blended Learning sehr gut darstellen. So kann für jede Zielgruppe ein optimales Lehrangebot bereitgestellt werden, zum Beispiel durch verschiedene Sprachen, eine Vorlesefunktion oder das mehrfache Wiederholen bestimmter Inhalte. Das setzt voraus, dass der Kompetenzerwerb durch vielfältige Methoden und Medien unterstützt wird. Eine bildungswissenschaftliche Studie belegt, dass eine Kombination von Präsenzlernen und Blended Learning bei heterogenen Zielgruppen zu hohen Lernerfolgen führt<sup>6</sup>. Dieser Erkenntnisstand ist in das OFSA-II-Projekt eingeflossen und macht deutlich, dass Blended Learning dem reinen Distanzunterricht bei der Vermittlung der Fahr- und Verkehrskompetenz deutlich überlegen ist.

E-Learning-Angebote funktionieren nicht, indem der Präsenzunterricht – wie bislang oft üblich - unverändert übernommen wird, wie eine Metaanalyse von Means et al. nachweist<sup>7</sup>. Es muss

---

<sup>6</sup> Marczok (2016): Blended Learning as response to student heterogeneity. In V. Dermal, A. Trunk & M. Smrkolj (Hrsg.), Managing Innovation and Diversity in Knowledge Society through turbulent Time. Proceedings of the MakeLearn and TIIM Joint International Conference 25-27 Mai 2016 (S. 101-108). Bangkok, Celje, Lublin: ToKnowPress.

<sup>7</sup> Means, B., Toyama, Y., Murphy, R. & Baki, M. (2013): The effectiveness of online and blended learning: A meta-analysis of the empirical literature. Teachers College Record, 115.

eine komplett neue Konzeption entwickelt werden, um die Lehrinhalte erfolgreich zu transportieren und durch E-Learning-Angebote zu optimieren.

Die Rolle der Fahrer\*innen und Fahrer verändert sich durch die Einführung der digitalen Elemente, denn sie müssen nicht nur unterrichten, sondern auch das E-Learning fachkundig begleiten und ihren Präsenzunterricht entsprechend dieser Inhalte modifizieren. Darum ist es wichtig, dass die Fahrer\*innen vor der Einführung der Blended-Learning-Konzepte entsprechend aus- und weitergebildet werden. Bisher sieht die Fahrer\*innenausbildung noch keine E-Learning-Ausbildung vor, das ist aber als Grundlage absolut notwendig.

Ein reiner Online-Unterricht ist nicht empfehlenswert, da er Nachteile im Hinblick auf den Lernerfolg hat und damit die Qualität der Ausbildung verringert und auch die Sicherheit auf den Straßen gefährdet. Das wäre für die Vision Zero der Bundesregierung kontraproduktiv und ein großer Rückschlag, der die Verkehrssicherheit um Jahre zurückwerfen kann. Zu dieser Erkenntnis kommt auch Prof. Dr. Dr. Manfred Spitzer in seiner gutachterlichen Stellungnahme: „Positive Effekte sind nicht zu erwarten. Die bereits bekannten Nebenwirkungen von digitalem Distanzunterricht und die zu erwartenden Risiken für den einzelnen Fahrschüler und die Gemeinschaft der Verkehrsteilnehmer dagegen sind erheblich.“<sup>24</sup>

Grundsätzlich ist der Einsatz digitaler Elemente in die Fahrschulerausbildung zu begrüßen, aber es müssen pädagogische Konzepte entwickelt werden, damit sie zielgruppen- und bedarfsgerecht in die Ausbildung integriert werden können. Dabei muss empirisch geprüft werden, ob durch das Blended-Learning die Lernerfolge so gegeben sind, dass die Fahrschüler sicher in den Straßenverkehr entlassen werden können. Denn die oberste Prämisse muss die Verkehrssicherheit sein, und dafür müssen die bestehenden Qualitätsstandards gesichert und noch weiter optimiert werden. Ein reiner Online-Unterricht würde dies konterkarieren und die Fahrschüler\*innen und Fahrschüler schlecht vorbereitet in den Straßenverkehr entlassen. Für BAGFA und MOVING ist es darum unerlässlich, weiter auf Präsenzunterricht zu setzen und diesen durch das digitale E-Learning aufzuwerten. Der Umsetzungsprozess von OFSA-II sollte darum die Integration von Blended Learning in die Theorieausbildung beinhalten, um die Fahrschulen zukunftsfähig zu gestalten und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.



Jörg-Michael Satz

Präsident

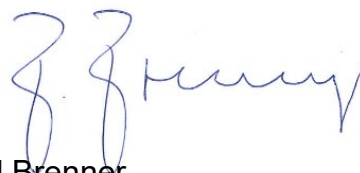
MOVING International Road Safety Association e.V.

Schumannstraße 17, 10117 Berlin

030/ 25 74 16 70

[info@moving-roadsafety.com](mailto:info@moving-roadsafety.com)

[www.moving-roadsafety.com](http://www.moving-roadsafety.com)



Bernd Brenner

1. Vorsitzender

Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Fahrer\*innenausbildungsstätten (BAGFA e.V.)

Minnfelder Seestr. 17, 64807 Dieburg

069 / 76 800 60

[mail@bagfa.com](mailto:mail@bagfa.com)

[www.bagfa.org](http://www.bagfa.org)