



■ DEUTSCHE FAHRLEHRER-AKADEMIE E.V.



International Road Safety Association e.V.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr  
Bundesminister Dr. Volker Wissing  
Invalidenstraße 44  
D-10115 Berlin

*-per Mail-*

19. Januar 2022

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

im Handelsblattbeitrag vom 08.01.2022 „Transporteure fordern auch nach Corona digitale Ausbildung“ haben der Logistikverband (BGL), der Bundesverband der Omnibusunternehmen (BDO) und der Verband Innovativer Fahrschulen Deutschland (VIFD) die 15. Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung kritisiert. Insbesondere wurde bemängelt, dass der Theorieunterricht in digitaler Form in den Fahrschulen nur in begründeten Ausnahmefällen stattfinden kann, da die genannten Verbände in der Digitalisierung des Theorieunterrichts einen wichtigen Lösungsansatz sehen, um den Fachkräftemangel bei den Berufskraftfahrer:innen zu beenden.

Wir möchten im Namen der **MOVING** International Road Safety Association, einer Interessenvereinigung europäischer Verkehrsverbände und Unternehmungen, der **Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.**, dem größten Zusammenschluss der Fahrlehrer in der Bundesrepublik Deutschland, mit Landesverbänden in allen Bundesländern, und der **Deutschen Fahrlehrer-Akademie e. V.** der wissenschaftliche Beirat der Fahrlehrer, die im Bereich der Fahrausbildung tätig sind, den Darstellungen der eingangs genannten Verbände vehement widersprechen und betonen, dass eine digitale Theorieausbildung das o.g. Fachkräfteproblem nicht einmal ansatzweise lösen würde (s. u.). Wir befürworten zwar ebenfalls die fortschreitende Digitalisierung von Ausbildungs- und Verwaltungsprozessen in Fahrschulen, weil damit den Fahrschüler:innen der Zugang zum Führerschein erleichtert wird. Dennoch vertreten wir den Standpunkt, dass eine Digitalisierung nicht in jedem Bereich der Fahrausbildung sinnvoll ist. So sehen wir in einer rein digitalen Theorieausbildung auch Gefahren für die Verkehrssicherheit. Diese liegen beispielsweise darin begründet, dass im Online-Theorieunterricht die sicherheitsrelevanten Potentiale diskursiver Lehr-Lernformen (z. B. die Überzeugungskraft von Erfahrungsberichten und Diskussionen) kaum genutzt werden können und die lernwirksame Vermittlung von Verkehrssicherheitseinstellungen nicht möglich ist. Diese Einschätzung wird im Übrigen von den Unterzeichnern vollumfänglich geteilt. Lassen Sie uns daher auf die einzelnen Punkte des Beitrags eingehen und darstellen, welche Lösungen wir für die weitere Entwicklung der Fahrausbildung für sinnvoll erachten.

## **1. Online-Theorieunterricht verstärkt das Problem des Fachkräftemangels**

MOVING als ein international tätiger Verband und die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände, auch vertreten in der Europäischen Fahrschulassoziation mit guten internationalen Kontakten ist und in Bezug auf das Thema Fahrlehrermangel ein fachkundiger Blick nach Frankreich möglich. Schon seit einiger Zeit ist dort der Online-Theorieunterricht – auch ohne den Besuch einer Fahrschule – möglich. Diese Entwicklung hat nachweislich in Frankreich zu einem Fahrschulsterben und damit auch zu einer Verringerung der Ausbildungskapazitäten geführt. Die Ausbildungsressourcen wurden also nicht verbessert, sondern reduziert. Mit der Verringerung der Ausbildungskapazitäten wurde dann auch der Fachkräftemangel bei Berufskraftfahrer:innen in Frankreich verstärkt. Auch wenn sich nicht alle Erfahrungen, die in Frankreich gemacht wurden, auf die deutsche Fahrschulbranche übertragen lassen, können wir dennoch daraus schlussfolgern, dass der rein digitale Theorieunterricht auch hierzulande eher negative Auswirkungen auf die Verfügbarkeit von Fachkräften haben würde.

In Deutschland führte der Online-Theorieunterricht in der Vergangenheit nach den Befunden unserer Begleitforschung dazu, dass mehr praktische Fahrstunden notwendig wurden und sich die Ausbildungszeiten somit verlängerten.

In Frankreich erreichten viele Fahrschüler:innen - das Lernziel erst, nachdem sie am Präsenz-Theorieunterricht teilgenommen hatten. Weiterhin ist festzuhalten, dass sich eine Mehrheit der Fahrerlaubnisbewerber:innen aufgrund geringerer Erfolgsaussichten beim Online-Theorieunterricht bereits zu Ausbildungsbeginn bewusst für eine ausschließliche Präsenzausbildung in der Fahrschule entschieden hatte und dafür Wartezeiten in Kauf nahm.

## **2. Die Digitalisierung der Fahrschulen und der Fahrausbildung hat bereits einen guten Stand erreicht, muss aber weiter ausgebaut werden**

In Handelsblattbeitrag wird der Eindruck geweckt, die Fahrschulen in Deutschland hätten den „digitalen Anschluss“ verpasst. Diese Darstellung ist irreführend! Wir möchten ihr deshalb unbedingt widersprechen, denn die deutschen Fahrschulen sind bereits in den Arbeitsbereichen, in denen es arbeitsorganisatorisch und verkehrspädagogisch zielführend ist, digital sehr gut ausgestattet. Die intensive Nutzung von digitalen Ressourcen betrifft beispielsweise die Verwaltung der Fahrschule und das Lernmanagement, die Nutzung von ergänzenden E-Learning-Angeboten und zusätzlichen Lern-Apps zum selbständigen Lernen, die vertiefende und erweiternde Nachbereitung von Unterrichtsinhalten im weitesten Sinne sowie nicht zuletzt die Prüfungsvorbereitung und vieles andere mehr (s. Anhang „Digitale Fahrschule“). An diesen Digitalisierungsgrad gilt es künftig anzuknüpfen, indem man den Präsenz-Theorieunterricht durch darauf bezogene E-Learning-Einheiten zur selbständigen Vor- und Nachbereitung des Unterrichts ergänzt. Damit könnte die Lernwirksamkeit – wie eine Reihe vorliegender Befunde der pädagogischen Forschung zeigt – merklich erhöht werden. Dies gilt insbesondere dann, wenn mit dem Ausbau der Digitalisierung in den Fahrschulen und ein zielgerichteter Einsatz von Simulatoren mit der Fahrausbildung wissenschaftlich begleitet wird.

## **3. Aufgeführte Studie der Uni Saarland ist wissenschaftlich nicht belastbar**

In dem eingangs genannten Handelsblattbeitrag wird der falsche Eindruck erweckt, dass es eine wissenschaftliche Studie gäbe, mit der eine höhere Lernmotivation und bessere

Prüfungsergebnisse bei Fahrschüler:innen im Online-Theorieunterricht gegenüber dem traditionellen Präsenzunterricht nachgewiesen wurde. Die in diesem Zusammenhang im angesprochenen Artikel von Marcel Bürger (VIFD) genannte Kurzstudie unter der Leitung von Prof. Brünken ist nicht annähernd repräsentativ und damit – wie Prof. Brünken selbst einräumt – auch in keiner Weise zu verallgemeinern. Die Studie beruht allein auf den Daten des wirtschaftlich auf den Online-Unterricht ausgerichteten Unternehmens 123fahrschule, das Theorieunterricht als Video-Livestream anbietet. Vergleicht man die Merkmale der Stichprobe der Kurzstudie mit den vom KBA veröffentlichten Daten der Grundgesamtheit der Fahrschüler:innen in Deutschland, zeigt sich eine Reihe von substantiellen Abweichungen. Dazu gehört das bedeutend höhere Durchschnittsalter der Fahrschüler:innen in der Kurzstudie (etwa 28 Jahre) im Vergleich zur Grundgesamtheit (etwa 19 Jahre). Darüber hinaus wird die Bestehensquote in der Grundgesamtheit fälschlicherweise zu gering angegeben (59,6% anstatt 66,7% im Zeitraum 2018/2019), um eine möglichst große Differenz bei den Ausbildungsergebnissen zu suggerieren. Es sei auch darauf hingewiesen, dass Prof. Brünken auf dem Workshop zur Präsentation der Ergebnisse am 25.11.2021 hinsichtlich seiner eigenen Studie zu der grundsätzlichen Schlussfolgerung kam, dass eine vergleichende Bewertung von Präsenz-Theorieunterricht und Online-Theorieunterricht auf Basis der derzeitigen Befundlage nicht möglich ist! Wir stimmen dieser Aussage ausdrücklich zu und sind darüber erstaunt, dass in der Öffentlichkeitsarbeit des VIFD trotzdem derartige Schlussfolgerungen in die Fachöffentlichkeit getragen werden (s. Anlage „MOVING Kommentar zur VIFD Stellungnahme“).

#### **4. Rein digitaler Online-Theorieunterricht gefährdet die Verkehrssicherheit**

Die Statistik zeigt, dass die Zahl der Unfälle mit Personenschäden bei den 18- bis 25-jährigen PKW-Fahrer:innen von 2015 auf 2019 um 13 Prozent reduziert werden konnte. Verkehrsunfälle mit getöteten 18- bis 25-Jährigen sind sogar um 23 Prozent zurückgegangen. Diese respektablen Erfolge in den letzten Jahren sind auch auf die ständige Verbesserung der Ausbildungsqualität in vielen deutschen Fahrschulen zurückzuführen. Zu den diesbezüglichen Trends zählen beispielsweise der ergänzende Einsatz von digitalen Lehr- und Lernmitteln im Präsenz-Theorieunterricht und das selbständige Lernen sowie die Nutzung von digitalen Lernplattformen mit fachdidaktisch geführten Lernwegen. Der für die anstehende Reform der Fahrausbildung im wissenschaftlichen OFSA-II-Bericht von Prof. Sturzbecher und Prof. Brünken vorgeschlagene Weg (v. a. Ausbau des sog. „gemischten Lernens“ bzw. Blended-Learning mit Präsenz-Theorieunterricht und digitalem selbständigem Lernen, Ausbau der regionalisierten Gefahrenlehre) wurde von vielen Fahrschulen also bereits erfolgreich beschritten. Ein Online-Theorieunterricht kann diese Ausbildungsqualität und die damit verbundenen Verkehrssicherheitsgewinne niemals erreichen, weil das flexible Eingehen auf die Lern- und Leistungsvoraussetzungen aller Fahrschüler:innen und auf die konkrete Unterrichtssituation durch die stets zeitaufwändige und zuweilen störanfällige digitale Durchführungsform des Unterrichts erheblich beeinträchtigt wird. Dies führt zur Einschränkung interaktiver und insbesondere diskursiver Lehr-Lernformen (z. B. Erfahrungsberichte, Diskussionen), nicht zuletzt weil die Körpersprache und die Reaktionen der Fahrschülerinnen nicht effizient und umfassend von Fahrlehrer:innen erfassbar sind. Nur im Präsenz-Theorieunterricht ist es möglich, die für die Vermittlung von Verkehrssicherheitseinstellungen unabdingbaren und nachgewiesenermaßen lernwirksamen Diskussionen ohne großen Aufwand anzuregen und sich daran zu beteiligen. Wir sind deshalb überzeugt davon,

dass der Präsenz-Theorieunterricht in den Fahrschulen eine wichtige Voraussetzung für die weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit ist und ein rein digitaler Online-Theorieunterricht ein deutlicher Rückschritt bei der verkehrspädagogischen Ausbildungsqualität wäre. Auch wenn die in der Schulforschung vielfach beschriebenen Nachteile des Online-Lernens (Distanzunterricht) noch nicht vollständig wissenschaftlich erforscht sind, sollte es doch zu denken geben, wenn sowohl Hochschulen als auch allgemeinbildende und berufsbildende Schulen die Beibehaltung bzw. Gewährleistung des Präsenzunterrichtes fordern. Diese Forderungen werden vor dem Hintergrund erhoben, dass derzeit kostenträchtige ergänzende Bildungsmaßnahmen konzipiert werden, um die unzweifelhaft auf den Distanzunterricht zurückzuführenden Kompetenzdefizite bei Schüler:innen langfristig wieder aufzuholen.

## **5. Online-Theorieunterricht diskriminiert sozial benachteiligte Menschen und Menschen mit Migrationshintergrund**

Die Fahrausbildung und vor allem der Präsenz-Theorieunterricht können einen wichtigen Beitrag zur Integration und zur gesellschaftlichen Teilhabe für Menschen mit Migrationshintergrund und Geflüchtete leisten. Diese Integrationsleistung beruht auf der Verbesserung des direkten sozialen Austausches und der Sprachfähigkeiten im Rahmen des gemeinsamen Lernens in Raum und Zeit. Nur im Rahmen des kooperativen Lernens können sich die Fahrschüler:innen im Sinne der Peer-Education bei der Aneignung von Wissen und Können sowie vor allem von Verkehrssicherheitseinstellungen zur Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr unterstützen. Gerade die Gleichaltrigen beeinflussen – vielmehr als die Fahrlehrer:innen – welche Wertorientierungen als persönlich bedeutsam und handlungsleitend verinnerlicht werden. Von diesen Zusammenhängen ist eine relativ große und wachsende Zielgruppe der Fahrausbildung in Deutschland betroffen: Jedes Jahr werden ca. 1.7 bis 1.9 Mio. Theorieprüfungen in Deutschland abgenommen; der Anteil von Fremdsprachprüfungen lag 2019 bei knapp 15 Prozent und wird wahrscheinlich deutlich unterschätzt, weil nicht alle Fahrschüler:innen mit Migrationshintergrund eine Prüfung in ihrer Muttersprache ablegen (oder ablegen können). Wenn sich der Online-Theorieunterricht in den Fahrschulen durchsetzen sollte, haben wir große Bedenken, dass es zu einer systematischen Benachteiligung von Menschen mit Migrationshintergrund und Geflüchteten kommt, weil diese höchstwahrscheinlich geringeren Erfolgschancen beim Bestehen der Fahrerlaubnisprüfung und damit höhere Ausbildungskosten haben werden. Dies führt im Übrigen auch zu einer zusätzlichen vermeidbaren Belastung der Fahrschulen (s. Anlage „IFK-Sturzbecher Stellungnahme“).

## **6. Keine qualitativ hochwertige Fahrausbildung ohne Präsenz-Theorieunterricht**

Vor kurzem ist die wissenschaftliche Studie OFSA-II zur Weiterentwicklung der Fahrausbildung in Deutschland veröffentlicht worden. Dieses aktuelle Ausbildungs- und Evaluationskonzept zur Optimierung der Fahrausbildung geht genauer u.a. auf die Nutzung von elektronischen Lernmedien in der Fahrausbildung ein und spricht sich nachvollziehbar und überzeugend für die Blended Learning-Methode aus. OFSA-II ist bisher die einzige Studie, die empirisch belastbare Aussagen und begründete Vorschläge zur Weiterentwicklung der Fahrausbildung bietet. Durch den OFSA-II-Bericht erfährt die Theorieausbildung, bestehend aus Präsenz-Theorieunterricht und digitalem selbständigen Lernen zu seiner Vor- und

Nachbereitung, einen weiteren verkehrspädagogisch sinnvollen Schub in Richtung Blended-Learning. Folgende entscheidende Gründe sprechen für dieses Blended-Learning-Konzept:

- In der Fahrschülerschaft spiegelt sich der Querschnitt unserer Gesellschaft wider. Dementsprechend handelt es sich um eine Zielgruppe, die hinsichtlich ihrer Lern- und Leistungsvoraussetzung sehr unterschiedlich ist. Dies muss bei der fachdidaktisch flexiblen schülerbezogenen Gestaltung der Fahrausbildung grundlegend berücksichtigt werden und kann am besten im Präsenzunterricht umgesetzt werden: Fahrschüler:innen können im Präsenzunterricht am wirkungsvollsten „abgeholt und mitgenommen“ werden.
- Die für alle Ausbildungseinheiten des Theorieunterrichts besonders wichtigen Lernziele, Verkehrssicherheitseinstellungen sowie der Aufbau von Wissen und Können zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung, lassen sich nur im diskursiven Präsenzunterricht erreichen: Die Lebendigkeit und Überzeugungskraft realer Diskussionen kann in digitalen Formaten nicht annähernd verwirklicht werden.
- Nicht zuletzt hat sich das von MOVING, der BVF und der DFA favorisierte Blended-Learning-Konzept in den wesentlichen vorliegenden empirischen Studien häufig als im Vergleich mit bloßem digitalen Lernen als lernförderlicher und lernwirksamer erwiesen.

## **7. Unterstützung der Fahrschulbranche ist notwendig**

Weder das Fachkräfteproblem bei den Berufskraftfahrern – wie im Handelsblattbeitrag unterstellt – noch der Fahrlehrermangel lassen sich durch Online-Theorieunterricht lösen. Unbestritten gibt es aber nicht genug Fahrlehrer:innen für die Lkw- und Busklassen (C und D), um die Fahrschüler:innen zeitnah auszubilden. Dieser Zustand wurde durch die Überalterung der Fahrlehrerschaft und durch die Tatsache verursacht, dass der bisherige Zugang von C- und D- Fahrlehrer:innen überwiegend aus der Bundeswehr erfolgte. Die Anzahl der Fahrlehrer:innen in Deutschland sank bis 2018 jährlich. Seit 2019 meldet das KBA jedoch einen Zuwachs, der in erster Linie auf die Reform des Fahrlehrerrechts in 2018 und die damit verbundenen veränderten Zugangsvoraussetzungen sowie die verbesserte Entlohnung der angestellten Fahrlehrer:innen zurückzuführen ist. Die Digitalisierung der Ausbildung ist dagegen kein besonderer Anreiz, um als Fahrlehrer:in tätig zu sein. Darauf lässt eine von MOVING in Fahrlehrerausbildungsstätten durchgeführte Vollbefragung von 207 Fahrlehreranwärter:innen schließen, die mit nur rund 5 Prozent die Digitalisierung als einen Grund für ihre Berufsentscheidung angaben. Viel wichtiger scheint die Freude an der direkten Kommunikation mit jungen Menschen zu sein, wie sie für den Präsenz-Theorieunterricht und die praktische Fahrausbildung typisch ist. 65 Prozent der Befragten gaben diese Gründe für ihre Berufsentscheidung an.

Ein wirksamer Beitrag zur Unterstützung der Fahrschulbranche könnte – im Gegensatz zur offensichtlich kontraproduktiven Einführung des Online-Theorieunterrichts – der Aufbau eines Steuerungsgremiums zur Verbesserung der effizienten Koordinierung und gemeinsamen fachlichen Weiterentwicklung der vielfältigen Akteure der Fahrschulbranche darstellen. Daher regen wir an, analog zur TÜV | DEKRA arge tp 21, die sich als Zusammenschluss der Prüforganisationen und im Zusammenwirken mit Behörden, wissenschaftlichen Einrichtungen und der Fahrlehrerschaft um die fachliche Ausgestaltung und Qualitätssicherung der Fahrerlaubnisprüfung kümmert, eine “Arge Ausbildung” zu gründen. In dieser Arbeitsgemeinschaft sollten die Vertreter:innen des Fahrschulwesens (z. B. der Fahrlehrerschaft und der Fahrlehrerausbildungsstätten) mit den Behörden, wissenschaftlichen

Einrichtungen und den Prüforganisationen zusammenarbeiten, um zu einem institutionalisierten und kontinuierlichen Prozess der Weiterentwicklung und des Qualitätsmanagements der Fahranfängervorbereitung im Allgemeinen und der Fahrausbildung im Besonderen zu gelangen.

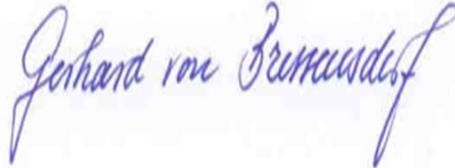
Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Kopp  
Vorsitzender  
Bundesvereinigung der  
Fahrlehrerverbände e. V.

Bessemerstr. 82  
12103 Berlin

Tel.: +49 30 74 30 65 76-0  
Fax: +49 30 74 30 65 76-69  
Mail: [info@bvf-deutschland.de](mailto:info@bvf-deutschland.de)



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

Postfach 11 45 ·  
70807 Korntal-Münchingen

Tel.: +49 711 80688-64  
Fax: +49 711 80688-65  
Mail: [hotline@dfakad.de](mailto:hotline@dfakad.de)



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

Schumannstraße 17  
10117 Berlin,

Tel.: +49 30 25 74 16 70  
Fax: +49 30 25 74 16 71  
Mail: [info@moving-roadsafety.com](mailto:info@moving-roadsafety.com)