

# UPDATE

Newsletter

Ausgabe 19  
März 2025

# DFA

wissenschaftlich. theoretisch. praktisch.  
DEUTSCHE FAHRLEHRER-AKADEMIE E.V.



Bild: chungking/Fotolia

[www.dfakad.de](http://www.dfakad.de)

## Wechsel im Präsidium und im Wissenschaftlichen Beirat der Deutschen Fahrlehrer-Akademie e.V.

### Newsletter neu aufgelegt

Der letzte Newsletter der DFA wurde im September 2016 versendet und befasste sich mit einer Bestandsaufnahme zur Fahranfänger-ausbildung in Deutschland im internationalen Vergleich (OFSA I) und ersten Verbesserungsansätzen.

Seitdem hat die DFA eine Vielzahl von Projekten im Sinne der Verkehrssicherheit erfolgreich bearbeitet, über die aber nicht mehr berichtet wurde. Das wollen wir nun ändern und zukünftig die interessierte Fachöffentlichkeit auf diesem Weg wieder über die Aktivitäten der DFA unterrichten. Geplant sind keine regelmäßigen Erscheinungszyklen, sondern es wird über die jeweiligen Projekte nach Bedarf berichtet. Daher heißt der Newsletter nun „UPDATE“.

Eine Weiterleitung der UPDATES ist ausdrücklich erwünscht, da wir als eines unserer ersten Ziele formuliert haben, die DFA bei allen Organisationen und Personen, die in irgendeiner Weise mit der Fahrausbildung in Verbindung stehen, bekannter zu machen und zur Unterstützung, Mitarbeit oder Kooperation zu motivieren.

### Neue Führung in Präsidium und Wissenschaftlichem Beirat

Nachdem Gerhard von Bressensdorf, dem wir auf diesem Wege nochmals ganz herzlich für seine erfolgreiche Arbeit danken möchten, seine Präsidentschaft im Mai 2024 niedergelegt hat, wurden viele Ämter neu sortiert und glücklicherweise konnten auch neue kompetente Mitglieder für die Gremien gewonnen werden. Die Gremien der DFA setzen sich nun wie folgt zusammen:

#### Präsidium:

Dipl.-Päd. Claudia Maria Ewers-Lauer,  
Präsidentin  
Frank Walkenhorst, Vizepräsident  
Dipl.-Psych. Bianca Bredow  
Dipl.-Kfm. Ansgar Brendel  
Jochen Klima  
Jürgen Kopp

#### Wissenschaftlicher Beirat:

M.A. Barbara Alsleben, Vorsitzende  
Dipl.-Päd. Frank Dreier, stellvertr. Vorsitzender  
Dr. Matthias Aull  
Harry Bittner  
Dipl.-Psych. Jürgen Brenner-Hartmann  
Manfred Hacker  
Prof. Dr. Hans-Christian Reuss  
Dr. Jens Schade  
Dr. Wolfgang Schade  
Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher

# BAST-Bericht - Mensch und Sicherheit Heft M 349

## Novelle der Fahrerschulerausbildungsordnung

Die DFA wurde im Jahr 2023 beauftragt, die Erkenntnisse aus dem OFSA II-Bericht, der sich ausschließlich auf die Fahrerlaubnisklassen B und BE bezogen hat, auf sämtliche anderen Klassen zu übertragen, um eine Grundlage für eine vollumfängliche Erneuerung der Fahrerschulerausbildungsordnung zu schaffen. Im Folgenden lesen Sie Auszüge aus dem Bericht, der unter folgendem Link zum Download zur Verfügung steht:

<https://bast.opus.hbz-nrw.de/frontdoor/index/index/docId/3003>

### Ausgangssituation und Zielstellung

Im Mai 2022 wurde das Ausbildungs- und Evaluationskonzept zur Optimierung der Fahrausbildung in Deutschland in der Schriftenreihe Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen als Heft M 330 Mensch und Sicherheit nebst entsprechendem Anhang veröffentlicht. Dieser Bericht zum Forschungsprojekt 82.0706 beinhaltet im Hinblick auf die Fahranfängervorbereitung ein Konzept zur Optimierung der Fahrausbildung zum Fahrerlaubniserwerb der Klasse B im Ersterwerb und als Erweiterung einer Fahrerlaubnisklasse und umfasst somit den Grundstoff und den klassenspezifischen Zusatzstoff. Im Mittelpunkt steht ein Kompetenzrahmen sowie ein Ausbildungsplan: Standards zum Erwerb von Fahr- und Verkehrskompetenzen wurden hier ebenso festgelegt wie Mindestausbildungsinhalte.

Darüber hinaus wurden verschiedene Lehr-Lernformen zugeordnet und zudem eine zeitliche Zuordnung vorgenommen. Empfehlungen zur inhaltlichen und methodischen Gestaltung sowie zur Mediennutzung wurden sowohl für das Selbstständige Theorielernen als auch für den Theoretischen Unterricht ausgesprochen. Die genannten Empfehlungen beziehen sich dabei auf den Theoretischen Unterricht in der Fahrschule und auf das eigenständige Lernen außerhalb des Fahrschulunterrichts. Es entstand ein konkreter Ausbildungsverlauf zum Erwerb der Fahrerlaubnisklasse B (vgl. Bericht M 330, Bild 4-3, S. 149) mit entsprechenden Ausbildungseinheiten und zeitlichen Mindestvorgaben für das Selbstständige Theorielernen, den Theoretischen Unterricht und Teilen der Fahrpraktischen Ausbildung.

Ziel dieses Projektes ist die Erstellung von Kompetenzrahmen und Verlaufsplänen zu allen übrigen Fahrerlaubnisklassen entsprechend der Systematik des BAST-Berichtes M 330. Hierbei gilt es zu berücksichtigen, dass sowohl Konzepte für den Ersterwerb als auch für die Erweiterung einer Klasse erstellt werden sollen.

Ziel ist ebenfalls die Überprüfung der Rahmenpläne dahingehend, ob bzw. inwiefern diese Rahmenpläne der Klassen für die schweren Fahrzeuge (C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D und DE) inhaltlich und in Bezug auf den zeitlichen Umfang des Präsenzunterrichts vereinfacht werden können. Darüber hinaus soll untersucht werden, ob bzw. inwiefern Ausbildungsinhalte aus der Berufskraftfahrerqualifizierung eingeplant werden und damit Synergien entstehen können. Entsprechende Überlegungen sollen dazu dargestellt und in die entsprechenden Kompetenzrahmen eingearbeitet werden.

Eine übersichtliche Aufstellung von Doppelungen der Inhalte aus den Rahmenplänen und der Berufskraftfahrerqualifizierung ist ebenfalls Ziel dieses Projektes. Dabei soll auch dargestellt werden, welche Ansätze die Fahrausbildung liefern kann, verbunden mit der Erkenntnis, dass die in der Berufskraftfahrer-Qualifikation geforderte Wissensvertiefung in der Fahrausbildung nicht erreicht werden kann.

### Überschneidung von Fahrerschulerausbildung und Berufskraftfahrerausbildung

Es wurde festgestellt, dass die Überschneidungen der Führerscheinausbildung und der Berufskraftfahrerausbildung nur im Wortlaut in einigen Punkten existieren. Die Berufskraftfahrerausbildung geht erheblich über die Fahrerschulerausbildung hinaus und verlangt sehr viel mehr fachspezifische Ausbildung. Während die Fahrerschulerausbildung sich mit der Basisausbildung von Personen, die ein Fahrzeug der entsprechenden Fahrerlaubnisklasse führen möchten, befasst, wird dies in der Berufskraftfahrerausbildung sehr viel tiefer und auf die jeweiligen Einsatzbereiche verstärkt ausgebildet. Eine Synergie zwischen Fahrerschulerausbildung und Berufskraftfahrerausbildung herzustellen, erscheint aus unserer Sicht daher nicht machbar. Die Arbeitsgruppe stellt darüber hinaus sogar klar, dass es sinnvoll ist, die Fahrausbildung als Basisausbildung anzusehen und vor der Grundqualifikation stattfinden muss.

## **Theoretische Unterrichte in Präsenz, Selbständiges Theorielernen und Überprüfung des Lernstandniveaus**

Der in OFSA II vorgestellte Grundstoff für die Fahrerlaubnisklasse B wird grundsätzlich als ausreichend für alle Fahrerlaubnisklassen angesehen. Der Ausbildungsverlauf soll allerdings gleichzeitig auch weiterhin in einem hohen Maß flexibel und am individuellen Bewerberbedarf und auch in Teilen an den Ausbildungskapazitäten/-ressourcen der Fahrschulen ausgerichtet adaptierbar sein, sodass ein praxistaugliches und bewerberzentriertes Ausbildungssystem gewährleistet wird. Es ist daher geboten, Flexibilität bei der Erarbeitung von Themenschwerpunkten innerhalb von Lernbereichen nicht zu ermöglichen, parallel dazu die Abfolge des Einsatzes verschiedener Lehr/Lernmethoden im Sinne eines Blended-Learning-Ansatzes verbindlich zu regeln, u. a. die Kombination von asynchronem E-Learning zur Vor- und Nachbereitung mit dem Einsatz diskursiver Lehr/Lernmethoden im Präsenzunterricht. So kann das angestrebte Ziel einer Lernzeitverlängerung (durch selbstständiges Lernen) auch unter Berücksichtigung von Bewerberbedürfnissen erreicht werden.

Die Fahrschüler sollen zukünftig stärker vom Blended-Learning profitieren und damit sowohl in Präsenz unterrichtet werden als auch asynchron eigenständig mithilfe von E-Learning-Einheiten Wissensgrundlagen schaffen. Dabei ergibt sich eine verbesserte Möglichkeit der thematischen Verzahnung der theoretischen und praktischen Ausbildung. Die entsprechenden Blended-Learning-Module können in die bisher vorhandenen Lehr-Lernprogramme sinnvoll integriert werden. Voraussetzung dafür ist ein geführtes Lernmanagement, das sowohl geführte Wissensaktivierung und Wissenskonsolidierung als auch geführte Lernkontrollen beinhaltet. Diese soll bei allen Erweiterungen Anwendung finden und auch für die Inhalte gelten, die bereits bei vorherigem Fahrerlaubniserwerb unterrichtet wurden.

Um zu verhindern, dass, wie bisher bei einer Erweiterung einer Fahrerlaubnisklasse, wahllos theoretische Unterrichte besucht werden, hat die Arbeitsgruppe darüber nachgedacht, inwiefern auf den Besuch des allgemeinen Grundstoffs verzichtet werden kann. Ein geführtes, nachvollzieh- und überprüfbares Lernmanagement ist Voraussetzung zur Wissensaktivierung bzw. Wissenskonsolidierung inkl. Wissenserweiterung und Kompetenzerwerb, welches als Distanzmodul dem selbstständigen Lernbereich zugeordnet werden kann. Eine umfangreiche Lernkontrolle, durch die Fahrschule gesteuert und überprüft, wird dabei

als zwingend notwendig angesehen. Unerlässlich ist es, ausbildungsbegleitende Lernstandsbeurteilungen weiterzuentwickeln und z. B. Menti-Tools und/oder virtuelle Realitäten in die Lehr-Lernprogramme zu integrieren. Eine einfache Handhabung ist hierbei ebenso wichtig wie ein geringer Aufwand der entsprechenden Tools zur Lernstandsbeurteilung.

Zur Vermeidung einer Lernmonokultur und zur Aktivierung unterschiedlicher Regionen im Gehirn, ist es notwendig, unterschiedliche Lernkanäle anzusprechen. Fahrschüler müssen sich konzeptionelles Wissen aneignen, Zusammenhänge verstehen und auch Sachverhalte im ursprünglichen Sinn begreifen. Damit größtmögliche Lernerfolge erreicht werden, muss die Heterogenität der Schüler auch bezüglich der Methoden- und Medienwahl im Präsenzunterricht berücksichtigt werden. Methodische und mediale Wechsel führen dazu, dass im Gehirn Informationen zu Wissen verarbeitet werden - das setzt allerdings eine entsprechende Methoden- und Medienkompetenz der Fahrlehrer voraus.

Wie aus den Beschreibungen der Ausbildungseinheiten hervorgeht, wird für die Fahrerlaubnisklassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE eine Vielzahl von Vorschlägen unterbreitet, welche zur selbständigen Wissensgenerierung genutzt werden können. Wegen der enormen soziokulturellen, sozioökonomischen und intellektuellen Heterogenität der Lerngruppen muss dieses generierte Wissen im theoretischen Unterricht besprochen, kontrolliert, klassenspezifisch kanalisiert und eventuell korrigiert werden (vgl. OFSA II, M 330 Mensch und Sicherheit, S. 146 ff). Daraus folgt, dass konsequenterweise die Selbstlernphase eine stärkere Bedeutung als bisher bekommt und gleichzeitig die Fahrlehrerschaft bezüglich der Durchführung von Lernkontrollen stärker gefordert wird.

### **Grundstoff in digitaler Form**

Für alle Fahrerlaubnisbewerber, die eine Erweiterung anstreben und eine erfolgreiche Aneignung aller Kompetenzen des Grundstoff-Kompetenzrahmens bereits im Rahmen eines vorherigen Fahrerlaubniserwerbs (z. B. der Klasse AM) durch den Fahrlehrer bestätigt bekommen, dies in der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung nachgewiesen haben, sollte eine Wiederholung des Grundstoffunterrichts, der alle wesentlichen Aktualisierungen beinhaltet und zudem das vorhandene Wissen auffrischt, kostengünstig lediglich im Rahmen von asynchronen E-Learning-Modulen zum Selbstständigen Theorielernen ermöglicht werden. Durch die Fahrschulen sollte das Ange-

bot für die Schüler bestehen, die Inhalte im Präsenzunterricht zu wiederholen und zu festigen, um die Ausbildungsziele zu erreichen. Der Lernstand muss auf jeden Fall zwingend durch die ausbildende Fahrschule überprüft werden.

### **Synergieeffekte**

Um die gewünschten Synergieeffekte in der Fahrausbildung der Klassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE zu erreichen, schlägt die Arbeitsgruppe vor, gemeinsamen klassenübergreifenden Zusatzstoff bei Erweiterungen der Fahrerlaubnisklassen B/BE auf vorbenannte Klassen einzuführen. In großen Teilen der Theorieunterrichte können diese Bewerber gemeinsam unterrichtet werden. Die gewünschte, auf die Fahrerlaubnisklassen bezogene Vertiefung wird dann im weiteren Verlauf durch den klassenspezifischen Zusatzstoff erreicht. Diese Herangehensweise wird in Tabellen für den Erwerb der Fahrerlaubnisklassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE beschrieben.

### **Fahraufgabenkonzept (OPFEP)**

Mit der Implementierung der Optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung am 01.01.2021 sind der Fahraufgabenkatalog und das ihm zugrundeliegende Fahraufgabenkonzept ein fester und verbindlicher Bestandteil einer wichtigen Maßnahme im System der Fahranfängervorbereitung geworden. Das Fahraufgabenkonzept stellt damit das wissenschaftlich begründete Fundament für die Beurteilung von Fahrkompetenz im Anschluss an die obligatorisch zu absolvierende Fahrausbildung dar. Die im OFSA II Bericht skizzierten Grundlagen des Fahraufgabenkonzepts sind in unsere Arbeit als wesentlicher Sicherheitsaspekt eingeflossen und stellen nunmehr auch die Brücke zum Kompetenzrahmen für die reformierte Fahrlehrerausbildung her. Damit erfüllt das Fahraufgabenkonzept zu großen Teilen die Funktion des „inneren Gerüsts“ im Maßnahmen- und Bildungssystem „Fahranfängervorbereitung“. Eine Einbindung des Fahraufgabenkonzepts in die Steuerungsgrundlagen der Fahrausbildung in allen Ausbildungsklassen erschien uns als dringend geboten.

**Im Bericht folgen Beschreibungen der Kompetenzbereiche, Lernbereiche und Ausbildungseinheiten unterteilt in Selbstlernphasen und Theorieunterricht. Des Weiteren werden Vorschläge zum zeitlichen Umfang der theoretischen und praktischen Ausbildung gemacht. Abschließend werden auch noch Ausbildungsverlaufspläne für sämtliche Variationen des Erwerbs der Fahrerlaubnisklassen (Ersterwerb oder Erweiterung) schematisch dargestellt.**

## **impresum**

Herausgeber Deutsche Fahrlehrer-Akademie e.V., gemeinnütziger Verein  
Verantwortlich für den Inhalt Claudia Maria Ewers-Lauer, Enger  
Beitrag Frank Walkenhorst, Kiel  
Redaktion Frank Walkenhorst, Kiel  
Gesamtherstellung Dagmar Ganzloser, Korntal-Münchingen  
Sekretariat Zuffenhauser Str. 3, 70825 Korntal-Münchingen  
Fon 0711/80688-64 Fax 0711/80688-65 E-Mail hotline@dfakad.de  
Rechtssitz des Vereins ► Stuttgart, Register AG Stuttgart VR 4896  
Steuernummer ► 70054/38624 beim Finanzamt in 71229 Leonberg