



## **Öffentliche Anhörung zum Thema**

**„Damit Mobilität nicht zum Luxus wird – Für einen bezahlbaren Autoführerschein Drucksache 20/10610“ in der Sitzung des Ausschusses am 10. Juni 2024**

**Sachverständiger:**

**Jürgen Kopp**

**Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF)**

## **Schriftliche Stellungnahme zur Drucksache des Deutschen Bundestags 20/10610:**

Die Mobilität mit Kraftfahrzeugen in Deutschland hat für den Einzelnen mit dem Erwerb einer Fahrerlaubnis in Deutschland einen sehr hohen Stellenwert. Individuell ein Kraftfahrzeug führen zu können, bedeutet nicht nur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, es verbessert vielfach die Chancen auf einen Ausbildungs- oder Arbeitsplatz. Eine professionelle Fahrausbildung und eine bestandene Fahrerlaubnisprüfung ist deshalb die Grundlage für junge Fahranfängerinnen und Fahranfänger auf die selbstständige Mobilität mit einem Kraftfahrzeug. Der Zugang zu dieser Form der Mobilität soll für jedermann möglich sein. Die grundlegenden Anforderungen an die Fahrausbildung in Deutschland - geregelt in der Fahrerschüler-Ausbildungsordnung - haben sich seit Jahrzehnten bewährt und befinden sich gegenwärtig in einem vom BMDV geleiteten Reformprozess. Dabei fließen die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse, wie sie z.B. über das BAST-Forschungsvorhaben OFSA-II erarbeitet wurden, mit ein. Einen Referentenvorschlag dazu wird gegen Ende dieses Jahres erwartet. Oberste Priorität hat dabei die Verkehrssicherheit und das Ziel der Umsetzung von „Vision Zero“. Deshalb ist es eine vorrangige Aufgabe aller Beteiligten, diesen erfolgreichen Weg fortzusetzen und das professionelle Ausbildungs- und Prüfungssystem weiterzuentwickeln. Diese Optimierungsschritte in der Fahranfängervorbereitung sind seit vielen Jahren vom Verordnungsgeber mit allen an der Verkehrssicherheitsarbeit Beteiligten weiter vorangetrieben worden. Erklärtes Ziel ist dabei eine Senkung des Fahranfängerrisikos zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und eine stetige Weiterentwicklung der Anforderungen an die Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung. Die aktuell in der Öffentlichkeit diskutierte Verteuerung der Ausbildung zum Führerschein wird nicht nur durch den Fahrlehrermangel verursacht. Die Kosten für die Fahrschulbranche sind exorbitant gestiegen. Neben den Lebenshaltungskosten, die bekanntermaßen in Deutschland stark gestiegen sind, aber immer noch regional sehr unterschiedlich sind, haben sich auch die Betriebskosten explosionsartig verteuert. So sind Anschaffungskosten für Fahrzeuge um über 34 % gestiegen. Werkstattkosten für Wartung und Reparaturen sind auf Werte von über 220,00 Euro pro Stunde gestiegen. Die Personalkosten sind zum Teil über 70% erheblich gestiegen (siehe -Fahrlehrermangel). Für die Mitarbeitergewinnung wird mittlerweile ‚Handgeld‘ bezahlt.

Darüber hinaus sind die Anforderungen an die Bewerber deutlich gestiegen. Der Verkehr, insbesondere im innerstädtischen Bereich ist vielfältiger geworden. Notwendige Ausbildungszeiten - z. B. für wichtige Ausbildungsinhalte wie einen „Perspektivwechsel“ (dem Verständnis für andere Verkehrsteilnehmer, z. B. schwächerer Verkehrsteilnehmer (Radfahrer) - verlängern sich. Weitere verkehrssicherheitsrelevante Inhalte wurden zwischenzeitlich in Ausbildung und Prüfung aufgenommen: so zum Beispiel die Vermittlung und Überprüfung der Anforderungen durch die Nutzung von Fahrerassistenzsystemen. Dies erfordert auch auf der Seite der Fahrlehrer einen weiteren Schulungs- und Weiterbildungsbedarf. Die damit verbundenen zusätzlichen Kosten müssen an die Bewerber weitergegeben werden.

**Die folgenden Ausführungen des TÜV-Verbandes unterstütze ich:**

*„Die CDU/CSU-Bundestagsfraktion hat in einem Antrag Beschlussempfehlungen formuliert, um Kosten für den Erwerb des Führerscheins einzudämmen, Abläufe reibungsloser zu gestalten sowie zusätzliche Prüftermine zu schaffen. Zudem sollen Rahmenbedingungen geschaffen und Bürokratie abgebaut werden, um die Ausbildung effizient und zukunftsgerichtet auszugestalten.*

*Entsprechend einer Beschlusslage der Verkehrsministerkonferenz (VMK) vom 11./12. Oktober 2023 wird bereits im Rahmen einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe daran gearbeitet, die Zugangsvoraussetzungen für Fahrerlaubnisprüfer:innen bundesweit weiter zu entwickeln, um auch*

*anderen geeigneten Berufsgruppen den Zugang zum Fahrerlaubnisprüfer:in zu ermöglichen. Die*

*Arbeiten beinhalten insbesondere die Weiterentwicklung der beruflichen Zugangsvoraussetzungen, der Ausbildung und Prüfung sowie zu den Fortbildungspflichten. Eine Senkung der Kosten für den Erwerb des Führerscheins ist mit dieser Maßnahme nicht zu erwarten. Zudem wird das komplexe Zusammenspiel aus der Umsetzung von rechtlichen EU-Vorgaben und nationaler Umsetzung in dem Antrag nicht berücksichtigt.*

*Die in dem Antrag als Beschlussempfehlung formulierte Forderung, die Fahrerlaubnisprüfungen für andere Anbieter zu öffnen würde weder Prüfkapazitäten erhöhen, noch zu einer Entlastung auf der Kostenseite beitragen. Im Gegenteil: die Sicherstellung eines flächenabdeckenden Prüfangebots in Deutschland wäre gefährdet, da wirtschaftliche Interessen in einer Wettbewerbssituation der bisher gelebten Praxis eines flächendeckenden Prüfungsangebotes entgegenstehen würden. Zudem sind Anerkennungsverfahren generell komplex, da bei mehreren anzuerkennenden Trägern die Anforderungen pro Bundesland überprüft und von der Bundesanstalt für Straßenwesen begutachtet werden müssen. Diese Verfahren werden sich deutlich umfangreicher gestalten, da die zusätzlichen und insbesondere die neuen Auftragnehmer in jedem Bundesland hinsichtlich der Erfüllung aller notwendigen Anforderungen einer vollständigen Bewertung unterzogen werden müssen. Auch werden sich einige praktische Probleme ergeben, die einer bürgerfreundlichen Lösung bedürfen. So werfen z. B. das mögliche Hin- und Herwechseln von Fahrerlaubnis-Bewerbern zwischen den Anbietern im Anerkennungsgebiet weitere neue Fragen auf.*

*Alle Maßnahmen zur Veränderung des Systems der Fahrausbildung- und prüfung sind an den Maßstäben der Vision Zero auszurichten. Insgesamt werden Erwägungen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit insbesondere von Fahranfänger:innen weitgehend außer Acht gelassen. Insbesondere die 2021 eingeführte optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung leistet einen wesentlichen Beitrag zur deutlich objektivierten und individualisierten Bewertung und Rückmeldung der Fahrkompetenz der Fahrerlaubnisbewerber:innen und bietet damit für weitere Maßnahmen der Fahranfängervorbereitung (z.B. Fahrausbildung, BF17) wertvolle Hinweise für das Weiterlernen nach bestandener und nichtbestandener Prüfung.*

*Ein Konflikt mit gesamtheitlichen Ausbildungs- bzw. Fahrlehrer-Arbeitszeiten ist nicht zu erkennen und wurde auch mit der Einführung 2021 nicht als eine Herausforderung seitens der Fahrerlaubnisbewerber:innen und Fahrlehrer:innen dargestellt.*

*Die Einführung eines digitalen Antrags- und Bearbeitungsverfahrens im Rahmen des Fahrerlaubniserwerbs ist ein zentraler Baustein für die Entlastung von Behörden, Fahrschulen und Technischen Prüfstellen und trägt zu einer nachhaltigen Ressourcenschonung bei. Eine entsprechende Bund-Länder-Arbeitsgruppe ist bereits eingerichtet, die insbesondere verwaltungsrechtliche Fragen zur weiteren Umsetzung klären soll. Für die weitere Verbesserung insbesondere der Verwaltungsprozesse durch Digitalisierung und für die Anpassungen an veränderte Rahmenbedingungen der Mobilität sowie für die Berücksichtigung geänderter*

*Kompetenzvoraussetzungen der Fahrerlaubnisbewerber werden gegenwärtig bereits umfangreiche Entwicklungen durch die Technischen Prüfstellen durchgeführt.*

*Es ist zu vermuten, dass Bewerber:innen mit einer entsprechenden Mobilitäts-Biographie (z.B. durch eine absolvierte verankerte Mobilitätserziehung in der Schule) weniger Zeit bis zur Feststellung der Prüfungsreife benötigen, und somit Kosten bei der Ausbildung einsparen.*

*Der stärkere Einsatz digitaler Medien sowie vor allem eine stärkere Kontrolle der Ausbildungsqualität mit weiterentwickelten und modernen Lehr-/Lernstandards in der Fahrausbildung, wie in den Beschlussempfehlungen des Antrags der CDU/CSU-Bundestagsfraktion formuliert, stehen bereits im Ergebnis des vom BMDV beauftragten BAST-Forschungsvorhabens zur*

*Optimierung der Fahrschulausbildung (OFSA II). Ein Optimierungskonzept „Fahrschulausbildung“ mit allen im Antrag formulierten Beschlussempfehlungen steht bereits unmittelbar vor dem Rechtssetzungsverfahren.“*

### **Anmerkungen Jürgen Kopp zu einzelnen Beschlussempfehlungen des Antrags**

#### **1. Zitat aus BT-Drks. 20/10610, Beschlussempfehlung 1**

*Die Weiterbildung von Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern zu Fahrprüferinnen und Fahrprüfern zu erleichtern und dazu die Anerkennungsvoraussetzungen von einem Ingenieurstudium oder einer Ingenieurausbildung zu entkoppeln:*

Die allgemeinen Anforderungen an die Aus- und Fortbildung von Fahrerlaubnisprüfer:innen bzw. amtlich anerkannten Sachverständigen ergeben sich aktuell aus dem **KfSachvG** und der **KfSachvV**. Spezielle Anforderungen an Fahrerlaubnisprüfer ergeben sich zudem aus den Anforderungen der EU-Führerscheinrichtlinie. Zur Weiterentwicklung qualitativ angemessener Zugangsvoraussetzungen an einen Fahrerlaubnisprüfer:in ist ein Prozess zu etablieren, der kontinuierlich den Anpassungsbedarf identifiziert, bewertet und umsetzt.

Aktuell gibt es bereits in einzelnen Bundesländer Ausnahmeregelungen zu den Zugangsvoraussetzungen für Fahrerlaubnisprüfer:innen (Berlin, Hamburg, Baden-Württemberg).

Entsprechend der Beschlusslage der Verkehrsministerkonferenz (VMK) vom 11./12. Oktober 2023 wird bereits im Rahmen einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe daran gearbeitet, die Zugangsvoraussetzungen für Fahrerlaubnisprüfer:innen bundesweit weiter zu entwickeln, um auch anderen geeigneten Berufsgruppen den Zugang zum Fahrerlaubnisprüfer:in zu ermöglichen. Die Arbeiten beinhalten insbesondere berufliche Zugangsvoraussetzungen, zur Ausbildung und zur Prüfung sowie zu den Fortbildungspflichten.

Eine Abkopplung von Fahrlehrerinnen oder Fahrlehrern hin zu einer Ausbildung zum Fahrerlaubnisprüfer würde den vorhandenen Fahrlehrermangel noch verstärken. Ebenso wird es dadurch keine Entlastung von Kosten beim Führerscheinerwerb geben.

#### **2. Zitat aus BT-Drks. 20/10610, Beschlussempfehlung 2**

*Gemeinsam mit den Ländern die Voraussetzungen zu schaffen, um im Rahmen der verfügbaren Kapazitäten für die Fahrprüfung auch Prüferinnen und Prüfer von Bundeswehr sowie Bundes- und Landespolizei jeweils temporär zuzulassen, so dass bei Engpässen unmittelbar für mehr Prüftermine gesorgt werden kann:*

Der Einsatz von Fahrerlaubnisprüfern aus den Strukturen der Bundeswehr und Polizei bei den Technischen Prüfstellen ist bereits heute grundsätzlich möglich.

### **3. Zitat aus BT-Drks. 20/10610, Beschlussempfehlung 3**

*Unter Beibehaltung der geltenden Standards und der Qualität, die Fahrerlaubnisprüfung für andere Anbieter zu öffnen, so dass mehr Prüfungstermine ohne vorab festgelegte Kontingente für Fahrschulen entstehen und die Fahrschulausbildung samt Prüfung über einen kurzen Zeitraum hinweg konsistent erfolgen und abgeschlossen werden kann:*

Hier möchte ich auf die Beschlusslage der Verkehrsministerkonferenz (VMK) vom 11./12. Oktober 2023 verweisen. Die Reform/ Änderung des Kraftfahrersachverständigenengesetzes ist in diesem Zusammenhang abzuwarten, da o.g. Vorschlag keine kurzfristige Erleichterung, bzw. mehr Prüftermine bringen.

### **4. Zitat aus BT-Drks. 20/10610, Beschlussempfehlung 4**

*Eine pragmatische Lösung zu schaffen, damit die mit dem elektronischen Prüfprotokoll eingeführte Verlängerung der praktischen Prüfungszeit nicht in Konflikt mit der maximalen täglichen praktischen Ausbildungszeit der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer steht. Eine Verlängerung der*

*Ausbildungszeit darf sich nicht negativ auf die Qualität der Ausbildung und die Verkehrssicherheit auswirken und die Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer unverhältnismäßig belasten:*

Die Einführung der Optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung wurde über viele Jahre vorbereitet; auch unter Beteiligung der Fahrlehrerschaft. Die seit 2021 eingeführten und weiterentwickelten Anforderungen für die Fahrerlaubnisprüfung haben auch unmittelbare Verbesserungspotentiale für die Fahrausbildung realisiert. So wird beispielsweise der Fahraufgabenkatalog auch als Grundlage für die fahrpraktische Ausbildung herangezogen. Darüber hinaus stellt das neu eingeführte Rückmeldesystem auch eine wichtige Grundlage für den Lernprozess des Bewerbers dar.

Es sollte überprüft werden, inwieweit die Anforderungen der Fahrerlaubnisprüfung noch besser mit den Anforderungen der Fahrausbildung verzahnt werden können.

### **5. Zitat aus BT-Drks. 20/10610, Beschlussempfehlung 7**

*Das Antragsverfahren der Führerscheine weiter zu digitalisieren und die vorhandenen zügig Schnittstellen auszubauen, um den bürokratischen Aufwand bzw. Zeit- und Reibungsverluste zu minimieren:*

Diese Beschlussempfehlung stützen wir zu 100 %. Durch die extrem langen Bearbeitungszeiten (teilweise 4 Monate und mehr) zeihen sich bereits begonnene Ausbildungen unnötig in die Länge und verteuern den Führerscheinerwerb erheblich.

### **6. zusammenfassende Bewertung der Beschlussempfehlung 6, 8-12, BT-Drks. 20/10610**

Zu 8)

*Bei den Ländern anzuregen, eine frühe Verkehrserziehung im schulischen Lehrplan einzuführen (Sekundarstufen I und II), um mehr Verkehrskompetenz bereits im jungen Alter zu schaffen;*  
Die Einführung einer verpflichtenden schulischen Verkehrserziehung unterstütze ich ausdrücklich. Dazu wäre es notwendig entsprechende Kompetenzstandards zu entwickeln und über Rahmenlehrpläne umzusetzen.

Zu 9)

*Die Möglichkeiten für (digitale) formlose Lernstandskontrollen zur Vertiefung der individuellen Lernphasen in der Vor- und Nachbereitung zu schaffen;*

Die Durchführung von Lernstandskontrollen durch den Fahrlehrer im Lernprozess des Bewerbers in Fahrschulen ist zwingend notwendig. Die Empfehlungen aus OFSA-II sprechen sich deutlich für die Etablierung von Lernstandskontrollen an festen Punkten im Ausbildungsverlauf aus. Dabei sollen aber keine „formlosen“ Lernstandskontrollen zum Einsatz kommen. Vielmehr ist es wichtig (digitale) Lernstandskontrollen zu etablieren, die sich feingliedrig an den Ausbildungssetappen orientieren.

Lernstandskontrollen machen jedoch dabei aber nur Sinn, wenn sie nicht nur eine reine Wissensabfrage darstellen. Lernstandskontrollen müssen so konzipiert sein, dass sie belegen, dass Schüler den Stoff (Kompetenzkontrolle) verstanden haben und diesen anwenden können („Wissen-Verstehen-Anwenden“). Dabei sind auch neue Formate für Lernstandskontrollen notwendig.

Zu 10)

*Die Integration aller Potenziale von Fahrsimulatoren als technologiegestütztes Lernen in die Führerscheinausbildung zu ermöglichen, um nach französischem oder niederländischem Vorbild Verkehrs- und Gefahrensituationen frühzeitig zu trainieren und die Theorie- und Praxiseinheiten eng miteinander zu verzahnen:*

Aus Sicht der Verkehrssicherheit bieten Fahrsimulatoren ein hohes Potenzial zur Thematisierung von Gefahrensituationen in der Ausbildung, da solche Situationen in einer Simulation gezielt und didaktisch sinnvoll dargestellt sowie Aufmerksamkeitsmanagement und Blickstrategien trainiert werden können, ohne die Fahrschülerinnen und Fahrschüler wissentlich einer konkreten Gefährdung auszusetzen und damit ethische Grundsätze zu verletzen. Insofern ist die Forderung zu begrüßen. Offen bleibt allerdings, ob der Einsatz von Simulatoren in der Ausbildung einen Beitrag zur Lösung des hier verfolgten Anliegens (Senkung der Kosten des Führerscheinerwerbs) leisten kann. In den bisherigen (kostenintensiven) praktischen Ausbildungseinheiten wird zu Beginn vor allem die grundsätzliche Fahrzeugbeherrschung und im weiteren Verlauf der Ausbildung das sichere Führen des Kraftfahrzeugs unter besonderen Bedingungen (z.B. Fahren bei Dunkelheit) bzw. in unterschiedlichen Verkehrsumgebungen und damit verbundenen Belastungsgraden (Autobahn, Stadtverkehr etc.) trainiert. Der Umgang mit Gefahren in diesen Situationen wird dabei integrativ vermittelt. Inwieweit Simulatoren den tatsächlichen Anforderungsgehalt einer Sonderfahrt abbilden und damit die realen praktischen Erfahrungen dieser Fahrstunden ersetzen können, ist fraglich. Somit stellen Simulatoren eher ein zwar didaktisch sehr sinnvolles, aber nicht unbedingt kostensparendes (da nicht unbedingt ersetzendes) zusätzliches Element im Ausbildungsprozess dar.

Zu 11)

*Die rechtliche Grundlage zu schaffen, um den Theorieunterricht in digitaler Form zu ermöglichen und dabei einen einheitlichen und verbindlichen Leitfaden einzusetzen sowie die Fahrschulen bei der technischen Ausstattung und der Umsetzung zu unterstützen;*

Hier verweise ich auf die vorliegende Projektarbeit der DFA und auf OFSA II). Ein einheitlicher und verbindlicher Leitfaden für digitale Unterrichte ist ebenso ein idealisierter Wunschgedanke. Schon allein wegen der Altersstruktur in der Fahrlehrerschaft kann dieser Leitfaden nicht einheitlich und verbindlich umgesetzt werden. Außerdem gibt es in jeder Altersklasse Menschen mit hoher und Menschen mit niedriger Affinität zu digitalen Medien. Dasselbe ist feststellbar bei Kunden. Hinlänglich wurde in verschiedensten Studien, sogar Metastudien, bewiesen, dass es eine Reihe von Menschen gibt, die digital schlecht oder gar nicht lernen können oder wollen!

Siehe OFSA II: Mehr 50 % der Fahrschulkunden lehnen digitale Unterrichte ab, sie wollen den Präsenzunterricht, damit Zusammenhänge klar werden und besser verstanden werden. Das Erlernen des Autofahrens erfolgt nicht digital, weil Autofahren nicht digital ist, sondern analog. Aus diesem Grund muss die Lehre auch analog sein. Sonst kommt es zu Widersprüchen. Und diese kann der Autofahrende Normalbürger nicht lösen!

Zu 12)

Die Verzahnung von synchronem und asynchronem E-Learning zu unterstützen:

Die Punkte 11 und 12 werden auf Grund ihres sachlichen Zusammenhanges gemeinsam aufgegriffen.

### **Elektronische Medien können zur Erhöhung der inhaltlichen Validität von Ausbildungsinhalten und Prüfungsanforderungen in der Fahranfängervorbereitung beitragen:**

Elektronische Medien ermöglichen nicht nur eine effiziente Organisation von Lehr-Lernprozessen. PC-gestützte Visualisierungen und Modellierungen von Verkehrssituationen eignen sich prinzipiell dafür, grundlegende Zusammenhänge im Verkehrsgeschehen (z. B. Dynamik, Situationsverläufe) für Ausbildungs- und Prüfungszwecke „erlebbar“ zu machen. Dabei können insbesondere solche Anforderungssituationen berücksichtigt werden, die im Realverkehr nicht hervorgerufen werden können und sollen (z. B. Gefahrensituationen). Elektronische Medien können somit wesentlich zur Erschließung neuer Lern- und Prüfungsinhalte und damit auch zu einer Erhöhung der Lernzielvalidität in der Fahrschulung und der Inhaltsvalidität der Fahrerlaubnisprüfungen beitragen.

### **Der Nutzen elektronischer Medien in der 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 möglich, wenn der Verwendung elektronischer Medien ein pädagogisch-didaktisches Konzept zugrunde liegt, auf das in empirischen Untersuchungen Bezug genommen werden kann. Als beispielhaft für eine konzeptgeleitete Nutzung von elektronischen Medien im Bereich der PC-gestützten Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung ist die Entwicklung und empirische Untersuchung von Aufgaben mit Abbildungsvarianten zu nennen, mit denen ein oberflächliches Auswendiglernen von Antwortmustern erschwert und eine stärkere inhaltliche Auseinandersetzung der Fahrerlaubnisbewerber mit dem Prüfungsinhalt gefördert werden sollen.

### **Der Einsatz elektronischer Medien in der Fahranfängervorbereitung muss zielgruppen-gerecht erfolgen:**

Das Lernen mit elektronischen Medien erlaubt bzw. erfordert ein weitgehend selbstgesteuertes Lernen, das viele Freiheitsgrade hinsichtlich des Lerntempos und der individuell bevorzugten Lernzeiten beinhaltet. Solche Freiheitsgrade sind nicht zwingend lernförderlich, da ihre Nutzung - neben der Verfügbarkeit von IT-technischen Mitteln (z. B. PC, Smartphone, Tablet) und Grundkenntnissen zu ihrer Verwendung - ein hohes Maß an Eigenverantwortlichkeit, Gewissenhaftigkeit und Motivation für die selbständige Gestaltung des Lernprozesses verlangt. Diese Anforderungen sind mit Blick auf die heterogene Gruppe der Fahranfänger nicht ohne Weiteres von allen Lernenden gleichermaßen gut zu bewältigen. Die Verwendung elektronischer Medien

in der Fahranfängervorbereitung kann daher nur lernförderlich sein, wenn sie auf die unterschiedlichen Lern- und Leistungsbedarfe in der Zielgruppe Bezug nimmt. Die notwendige Zielgruppenorientierung in der Fahranfängervorbereitung schließt ausdrücklich ein, dass der Kompetenzerwerb durch ein breites Spektrum an (elektronischen und nichtelektronischen) Lehr-Lernmethoden und Lehr-Lernmedien unterstützt wird. Für die Fahrerlaubnisprüfung wurden Zusammenhänge zwischen Merkmalen der Zielgruppe (z. B. Alter, Geschlecht, Lern- und Leistungsvoraussetzungen) und der Bewältigung von Prüfungsanforderungen der TFEP am PC wiederholt empirisch untersucht, um eine zielgruppen-adäquate Prüfungsgestaltung sicherzustellen.

### **Elektronische Medien können den traditionellen Unterricht in der Fahrschule nicht ersetzen – jedoch sinnvoll ergänzen („Blended Learning“):**

In unterschiedlichen Lehr-Lernkontexten haben sich Formen des gemischten Lernens aus klassischem Präsenzunterricht und selbständigem Lernen (s. o. „Blended Learning“) bewährt und ihre Lernwirksamkeit durch wissenschaftliche Untersuchungen unter Beweis gestellt (z. B. Thalheimer, 2017). Auch für die Fahrschulausbildung scheint eine Entwicklung von E-Learning-Angeboten und ihre Einbindung in wissenschaftliche begründete Blended-Learning-Konzepte vielversprechend, um spezifische Kompetenzen (z. B. zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung) zu vermitteln sowie Möglichkeiten zur Lernzeitverlängerung zu erschließen. Nur bei solchen „gemischten“ Konzepten kann zudem gewährleistet werden, dass die Expertise des professionellen Fahrlehrers u.a. zur Feststellung von Lernständen und -fortschritten sowie auch zur Auswahl von Lehr-Lernmethoden, die am individuellen Bedarf in der Zielgruppe orientiert sind (s.o.), in den Lehr-Lernprozess einfließt. Die Potentiale des „Blended Learning“ werden derzeit mittels verschiedener Forschungs- und Entwicklungsprojekten erschlossen (siehe u. a. abgeschlossene und laufende Forschungsprojekte im Auftrag der BASt).

### **Ein „Online-Theorieunterricht“ kann kein Äquivalent zum Präsenzunterricht in der Fahrschule darstellen:**

Es stehen Web-Anwendungen zur Verfügung, die eine Durchführung von Online-Veranstaltungen ermöglichen, indem die Teilnehmer sich von ihrem individuellen Standort mittels PC oder Smartphone virtuell vernetzen. Durch die Verwendung von Audio und Video ist ein Austausch zwischen den Teilnehmern in Wort und Bild möglich. Mittels solcher Anwendungen ließe sich technisch auch der Theorieunterricht im Sinne eines synchronen E-Learnings (wenn nicht sogar auch „asynchron“ in Form von Lehrvideos) durchführen. Eine solche Anwendung könnte jedoch nicht den hohen pädagogisch-didaktischen Anforderungen genügen, die an einen qualifizierten Theorieunterricht zu stellen sind: Nachteile eines „Online-Theorieunterrichts“ gegenüber einem klassischen Präsenzunterricht bestehen u. a. in den eingeschränkten Möglichkeiten zur Steuerung gruppenspezifischer Prozesse, in verringerten Anwendungsmöglichkeiten diskursiver Lehr-Lernmethoden (z. B. Diskussionen, Kleingruppenarbeit) und letztlich auch in formal-organisatorischen Hürden (z. B. Kontrolle der Teilnahme und Anwesenheit).

### **Zusammenfassung:**

In vielen Lernkontexten birgt das Lernen unter Verwendung von elektronischen Medien Potenziale für die Erschließung neuer Lehr-Lernziele und Prüfungsinhalte, für die Organisation von Lehr-Lernprozessen und damit letztlich für einen besseren Fahrkompetenzerwerb. Es liegen jedoch unterschiedliche Umsetzungsformen sowie Einbindungsmöglichkeiten in bestehende Lehr-Lern-settings vor. Für die Fahrschulausbildung und die Vorbereitung auf die Fahrerlaubnisprüfung bietet die Umsetzungsform des „Blended-Learning“ einen geeigneten Zugang, weil mit dieser Umsetzungsform die spezifischen Vorteile des traditionellen klassenbasierten

Theorieunterrichts sowie des vorrangig selbstgesteuerten Lernens am PC optimal in Einklang gebracht werden können. Eine bloße Übertragung des heutigen Theorieunterrichts ins Internet, d. h. die vorübergehende Implementierung eines „Online-Theorieunterrichts“ mag in Anbetracht der Corona-Krise als vorübergehende Behelfslösung funktionieren, auch um die 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 und damit auch an Lernwirksamkeit wäre absehbar und ließe eine geringere Fahrkompetenz zum Ende der Ausbildung erwarten.

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

#### **Unsere Vorschläge:**

- 1. Sorgen Sie für eine schnelle Reform des KFSachvG (Kraftfahrersachverständigen-gesetz)**
- 2. Modernisieren Sie den Berufsstand durch ein „Mehr an Fahrlehrer-ausbildung“, welche sich strikt am 2018 geschaffenen Kompetenz-rahmen orientiert**
- 3. Modernisieren Sie die Fahrlehrerprüfung. Fünf Stunden schriftliche Wissensabfrage ist absurd. Ein Fahrlehrer sollte in der Prüfung zeigen was er kann, denn dort liegt sein Beitrag für die Lehre des richtigen Verhaltens im Straßenverkehr**
- 4. Machen Sie den Berufsstand attraktiv durch Bundeshilfen für Fahr-schulen in ländlichen Gebieten**
- 5. Legen Sie ein Förderprogramm auf: Dreitägige Weiterbildung für Fahrlehrer zum Thema „Die digitalisierte Fahrausbildung – Theorie-unterricht – Fahraufgabenkataloge – Fahren lernen – Prüfungen be- stehen“ Die BVF kann Ihnen konkrete Vorschläge zu Weiterbil- dungsinhalten zukommen lassen**
- 6. Prüfen Sie die Verwendung von Fachbegriffen in den Aufgaben der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung. Eine Vereinfachung der ver- wendeten Begrifflichkeiten kann zu höheren Bestehensquoten in der Fahrerlaubnisprüfung beitragen.**
- 7. Sorgen Sie für die rasche Umsetzung der digitalen Beantragung der Führerscheinantrages.**
- 8. Dies ist eine reale Entlastung für eine zusammenhängende Fahr- ausbildung, die nicht durch Wartezeiten einer überlangen Bearbei- tungsdauer des Verwaltungsaktes auf den „Prüfauftrag“ belastet wird (= mehr Fahrstunden für den Bewerber notwendig). Zudem werden die Behörden, die Technischen Prüfstellen und letztendlich auch der Bürger erheblich entlastet.**
- 9. Berücksichtigen Sie bei Einführung von Simulatoren in die Ausbil- dung deren Möglichkeiten und Grenzen. Dabei muss ein hohes Au- genmerk auf den Gesamtkontext der Mehrkosten (nicht nur der An- schaffung, sondern auch der notwendigen Anzahl von**

*Simulatoren, deren Pflege, Betreuungspersonal, größere Räume) gelegt werden.*

- 10. Sorgen Sie dafür, dass OFSA II wie geplant umgesetzt wird. Beachten Sie bei den Formen der Unterrichte das Selbstbestimmungsrecht der Bürger/Kunden*
- 11. Sorgen Sie dafür, dass die größte Berufsständige Vertretung ein Mitspracherecht an allen Veränderungen bekommt. Wir vertreten die Masse der Fahrlehrerschaft und müssen gehört werden.*
- 12. Evaluieren Sie jede Veränderung der Ausbildungsvorschriften*

*Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Beschlussempfehlungen des Antrages der CDU/CSU Fraktion in Summe nicht zu einer Verbilligung des Führerscheinerwerbes beiträgt. Der Großteil der Punkte ist im Eckpunktepapier zu den Gesetzes-/ Verordnungsvorhaben von der VKM im Oktober 2023 an das BMDV übermittelt worden und auch bereits in den Diskussionen und Arbeitsgruppen behandelt. Hier ist aller Wahrscheinlichkeit nach bis zum Ende dieses Jahres mit konkreten Ergebnissen zu rechnen.*