
MOVING Stellungnahme zur Novelle der Fahrschülersausbildung

Berlin, 29.02.2024

Wir möchten uns zunächst einmal recht herzlich für die Einladung zum Termin zur Novelle der Fahrschülersausbildung am 05. Februar 2024 in Bonn bedanken.

Gerne nehmen wir die Möglichkeit zur Stellungnahme wahr und haben zu den Themen „synchrones E-Learning“ und „Simulatoreinsatz in der künftigen Fahrschülersausbildung“ nachfolgende Anmerkungen:

Präsentation „Synchrones E-Learning in der novellierten Fahrschülersausbildung“

Grundsätzlich ist zunächst zu begrüßen, dass es überhaupt eine Regelung zum synchronen E-Learning geben soll, die über den Status einer Ausnahmegenehmigung hinausgeht und diese in der Pandemie bewährte Unterrichtsform somit in einen regulären Status überführt wird. Es bei den während der Pandemie bewährten Vorgaben zur Durchführung zu belassen (Anlage 2a FahrlG2018DV), und die gleichen Qualitätskriterien (Anlage 2 FahrlAusbV) wie für Präsenzunterricht anzuwenden, erscheint plausibel.

Dass es sich beim synchronen digitalen Unterricht um eine freiwillige Option für die Fahrschulen handelt und weiterhin alle Unterrichte in Präsenz durchgeführt werden dürfen, halten wir für angemessen. So muss nicht jede Fahrschule in jeder Filiale digitalen synchronen Unterricht anbieten.

Gleichwohl bedeutet synchroner digitaler Unterricht für den Fahrschüler eine Reduzierung des zeitlichen und ggf. finanziellen Aufwands zur Teilnahme am Unterricht durch den Wegfall der An- und Abreise.

Auf der anderen Seite halten wir es ebenso für genau richtig, dass der Präsenzunterricht nicht komplett durch synchrones digitales E-Learning substituiert werden kann. Wir folgen der Argumentation der BaSt vollumfänglich, dass es für einige Lernziele unumgänglich ist, in direkter sozialer Interaktion der Fahrschüler untereinander und unter Steuerung gruppenspezifischer Prozesse durch den Fahrlehrer in Präsenz zu agieren. Dabei handelt es sich vornehmlich um solche Lernziele, die auf Einstellungen und adäquates Sozialverhalten der künftigen Teilnehmer am Straßenverkehr abzielen. Für Klarheit sorgt in diesem Zusammenhang die Festlegung, welche Ausbildungseinheiten in Präsenz zu absolvieren sind und welche sich für synchrones E-Learning eignen.

Im Detail lässt sich sicher jedoch noch darüber diskutieren, welche Einheiten genau nur für Präsenzlernen beim Ersterwerb der Klasse B im 2. Lernbereich „Fahraufgaben, Grundfahraufgaben und Prüfungsvorbereitung TFEP“ geeignet sind.

Die Anteile und deren Verteilung auf die Ausbildungsphasen sind jedoch adäquat. Ebenso ist der Start der Ausbildungsteile in Präsenz zu begrüßen, so dass sich eine Lerngruppe (zumindest in der Basisausbildung) herausbilden kann. Dass gleich auf den Ausbildungsverlauf gemäß OFSAll abgestellt wird, ist folgerichtig und erspart Übergangsszenarien für den synchronen Unterricht im Rahmen der bisherigen Fahrschüler-Ausbildungsordnung.

Präsentation „Zeitlicher Umfang des optionalen synchronen E-Learnings in den Fahrerlaubnisklassen A, C, D, L & T“

Unsere Aussagen zum synchronen E-Learning beim Ersterwerb der Klasse B lassen sich weitestgehend auf die vorgelegten Pläne für die Erweiterer übertragen und die Regelungen dazu erscheinen konkludent.

Positiv hervorzuheben ist hier insbesondere die stärkere Berücksichtigung und Verpflichtung zur Lernstandskontrolle und zur Überprüfung des Vorwissens durch die Fahrschule. Damit gewährleistet werden kann, dass die Lernziele erreicht werden und die Qualität der Ausbildung hoch bleibt, sollte noch klargestellt werden, in welcher Form die Fahrschule die Kontrolle des Vorwissens durchführen soll und welche Zeitansätze für das selbständige Theorielernen bei Erweiterern jeweils angesetzt werden sollen.

Eine generelle Klarstellung wäre außerdem wünschenswert in Bezug auf Kooperationen von Fahrschulen nach §20 FahrIG im Zusammenhang mit dem Ausbildungsverlauf gemäß OFSA II. Hier müsste definiert werden, was genau „Teile der Ausbildung“ sind.

Präsentation „Einsatzmöglichkeiten Fahrsimulatoren“

MOVING befürwortet die diskutierte gesetzliche Anerkennung von auf Fahrsimulatoren vermittelten Ausbildungsinhalten in Fahrschulen ausdrücklich. Vor dem Hintergrund stetig steigender Führerscheinkosten sowie dem zunehmenden Fahrlehrermangel erachten wir den Einsatz von Fahrsimulatoren in der Fahrausbildung als sinnvolle Maßnahme, da sie den Lernenden eine praxisnahe Erfahrung, mit im Vergleich zur Ausbildung im Fahrzeug deutlich reduziertem Ressourceneinsatz (Fahrzeug- oder Humanressourcen), bieten. Dies trägt zu einer potenziellen Kostensenkung bei und kann so den Zugang zur Fahrausbildung, insbesondere für finanziell weniger privilegierte Personen erleichtern.

Mit der Änderung des Klimaschutzgesetzes hat die Bundesregierung die Klimaschutzvorgaben verschärft und das Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2045 verankert. Durch den gesetzlich legitimierten Einsatz von Simulatoren könnten Fahrschulen einen wichtigen Beitrag leisten, da diese im Vergleich zum PKW neben einem deutlich geringeren CO₂-„Fußabdruck“ auch im Betrieb, nach Auswertungen der TECVIA GmbH, um den Faktor 14 reduzierte CO₂-Emissionen produzieren.

Alle großen Automobilhersteller haben angekündigt im Neuwagenbereich keine PKW mit Schaltgetriebe mehr anzubieten und setzen dies bei aktuellen Modellen bereits um. Somit wird es für Fahrschulen immer schwieriger geeignete Schulungsfahrzeuge zu beschaffen.

Zudem beträgt das Durchschnittsalter für PKW in Deutschland aktuell 10 Jahre, wodurch Fahr-schüler bei der Auswahl ihres ersten Autos im Gebrauchtwagenbereich überwiegend auf Schaltfahrzeuge treffen werden. Um diese Fahrzeuge behände und verkehrssicher im Stra-ßenverkehr bewegen zu können ist ein hohes Maß an Schaltkompetenz unerlässlich. Fahr-simulatoren in Fahrschulen können beide Problemstellungen auflösen.

Mit großem Interesse haben wir die Ergebnisse der Studie "Einsatzmöglichkeiten von Fahr-schulsimulatoren in der Ausbildung von Fahrschülern" des ifa-Instituts zur Verwendung von Fahrsimulatoren in der Fahrausbildung verfolgt, die am 5. Februar 2024 in Bonn präsentiert wurden. Die Erkenntnis, dass Fahrsimulatoren das Potenzial haben, einen Großteil der in der Fahrausbildung erforderlichen Lerninhalte und Kompetenzen zu vermitteln entspricht unseren und den Erfahrungen der Fahrschulen, welche bereits heute Simulatoren erfolgreich einsetzen. Die dargestellte Matrix, laut welcher 81,5% der Ausbildungsinhalte, repräsentiert durch Lerninhalte und Fahrkompetenzen durch Simulatoren meistens uneingeschränkt (51,9%) oder partiell (29,6%) zu vermitteln sind, ist ein deutlicher Hinweis auf die Effektivität dieser Techno-logie.

Die Integration von Fahrsimulatoren in den Ausbildungsverlauf nach OFSA2 ist ein zielführen-der Ansatz, der die zukünftige praktische Ausbildung durch Fahrlehrer*innen im Fahrzeug sinnvoll und effizienzsteigernd ergänzt. Die vorgeschlagenen, durch Fahrsimulatoren in Theo-rie und Praxis ganz oder partiell vermittelbaren Fahraufgaben und Kompetenzen spiegeln die Erfahrungen wider, welche bereits in Fahrschulen gesammelt wurden, und bieten eine solide Basis für die Einführung einer simulatorgestützten professionellen Fahrausbildung von Fahr-schüler*innen.

Die diskutierte Ausweitung der Anerkennung von Simulationsfahrten auf die besonderen Aus-bildungsfahrten bei Dämmerung oder Dunkelheit sehen wir kritisch, da die physiologischen Anpassungen des menschlichen Auges an unterschiedliche Lichtverhältnisse und die Wahr-nehmung von Blendeffekten komplexe Prozesse darstellen, die in einer simulierten Umgebung auf Monitoren oder VR-Brillen nur schwer nachzubilden und deshalb aktuell noch sehr reali-tätsfern sind.

Dahingegen würden wir die Erweiterung der Anerkennung auf Befahren von Überlandstrecken positiv bewerten. Die aktuell im Markt befindlichen Fahrsimulatoren bieten bereits Module, die es den Fahrschüler*innen ermöglichen, sich auf Überlandfahrten vorzubereiten. Der daraus resultierende Fahrkompetenzgewinn wird von Fahrlehrer*innen durchweg positiv beurteilt.

Sowohl in der 2023 vom ifa-Institut durchgeführten Studie als auch in der Ergebnispräsentation wird Fahrsimulatoren die Vermittlung von Schaltkompetenz attestiert. Hier sehen wir eine po-tenzielle Chance die aktuelle B197-Regelung für Fahrschulen und Fahrschüler*innen effizien-ter und damit kostengünstiger zu gestalten. Nach unserem Dafürhalten führt die aktuelle Re-gelung zu Mehraufwänden im Fuhrpark sowie der Planung bei Fahrschulen und dank der dadurch notwendigen Ausbildung in, unserer Erfahrung nach, nicht immer exakt zum Lernsta-tus der Fahrschüler*innen abgestimmten praktischen Ausbildungsphasen (im Fahrzeug mit Schalt- oder Automatikgetriebe) zu zeitlichen und damit monetären Mehraufwendungen. Dies könnte durch eine breite Anerkennung aller 10 am PKW mit Schaltgetriebe zu absolvierenden Mindest-Fahrstunden mittels Simulatoren gelöst werden.

Die Forderung nach einer Zertifizierung von Fahrsimulatoren und einer kontinuierlichen Anpassung der Anforderungen ist ein wesentlicher Schritt, um die Qualität und Relevanz der Fahrsimulatoren zu gewährleisten.

Die Einbeziehung von Fremdsprachen und die auditive Rückmeldung des virtuellen Fahrtrainers als Musskriterien sind unserer Meinung nach wichtige Ergänzungen, die die Barrierefreiheit und Effektivität der Simulatoren erhöhen würden.

Die Notwendigkeit, Hardware-Anforderungen für bereits eingesetzte Fahrsimulatoren zu reduzieren, sollte unbedingt beachtet werden. Wir befürworten dies ausdrücklich, um sicherzustellen, dass aktuell bereits hinsichtlich Fahrkompetenzerwerb und Kostenreduktion erfolgreich eingesetzte Geräte nicht dank technologischer Einschränkungen zwangsweise ausgetauscht werden müssen. Eine Übergangsfrist von drei bis fünf Jahren scheint vor dem Hintergrund der Investitionssicherheit und effizienten Nutzung von Ressourcen mehr als sinnvoll.

Aufgrund der Tatsache, dass die Integration in ein integriertes System der Lernstandsdiagnostik einen entscheidenden Faktor für die Lernwirksamkeit darstellt, sollte hinsichtlich der Softwareanforderung keine Übergangsfrist verabschiedet werden.

Die Verzahnung von Fahrausbildung im Unterricht, Fahrausbildung an Simulatoren und praktischer Fahrausbildung ist ein zentraler Aspekt, der geregelt werden muss, um die Effizienz und Qualität der simulatorgestützten Fahrausbildung zu steigern. Nur durch eine, in ein System aus interagierenden Lehr- und Ausbildungsmedien integrierte und durch eine Fahrschule durchgeführte Fahrausbildung können die Ergebnisse aus allen Phasen der Lernbereiche inhaltlich verzahnt und darauf aufbauend optimiert werden. Allein so lassen sich eine Effizienzsteigerung und damit potenzielle Kosteneinsparungen für Fahrschüler*innen realisieren.

Zusammenfassend unterstützt unsere Vereinigung die Weiterentwicklung und Modernisierung der Fahrausbildung durch gezielte Digitalisierungsmaßnahmen. Die vorgestellten Konzepte und Studien zum synchronen E-Learning, den Einsatzmöglichkeiten von Fahrsimulatoren sowie der Erarbeitung von Kompetenzrahmen und Verlaufsplänen für alle Fahrerlaubnisklassen außer B sind unserer Meinung nach nicht nur fundiert ausgearbeitet, sondern die sich daraus ergebenden Implikationen auch durch die Branche umsetzbar. Schon heute offerieren Lernmittelverlage niederschwellige Angebote für Simulatoren, sogenannte „pay-per-use“-Modelle, welche sicherstellen, dass die gesetzliche Anerkennung von Fahrsimulatoren zu keiner Wettbewerbsverzerrung führen würde. Wir begrüßen die angedachte Reform der Fahrschülerausbildungsordnung, welche unserer Meinung nach die Balance zwischen Verkehrssicherheit, Digitalisierung, Innovation, Qualitätssicherung und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit sicherstellt und würden uns freuen, weiterhin daran mitzuarbeiten.