

## Michael Fingskes: Online- oder Präsenzunterricht?

Mit Interesse verfolge ich die Diskussion der Fahrlehrerschaft und ihrer Interessenvertreter zu diesem Thema. Als fast Außenstehender, da ich selbst kein Fahrlehrer bin: Ich habe aber als Verkehrspädagoge viele Jahre daran mitgewirkt, Fahrlehrer dafür fit zu machen, guten Präsenzunterricht durchzuführen. Ich habe mich darüber gefreut, dass auch in die rechtlichen Bestimmungen (Fahrschülerausbildungsordnung, Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung) eine Reihe wichtiger pädagogischer Grundsätze aufgenommen worden sind. Ich habe einen umfangreichen Kriterienkatalog entwickelt, anhand dessen bei der pädagogischen Überwachung geschaut werden kann, wie gut es dem beobachteten Fahrlehrer gelingt, diese Grundsätze in die Praxis umzusetzen. Und ich beurteile als Mitglied eines Fahrlehrerprüfungsausschusses die Qualität des Unterrichts, den neue Fahrlehrer in ihren Lehrproben durchführen.

Selbstverständlich spielen in der aktuellen Diskussion auch berufsständische Aspekte eine wichtige Rolle, vor allem die Frage: Wer soll in Zukunft in welchen Organisationsformen Fahrausbildung durchführen? So wichtig diese Fragen sein mögen, als Pädagoge will ich mich damit nicht näher beschäftigen. Aber ich frage mich schon, ob nicht manchmal auch pädagogische Argumente konstruiert werden, obwohl es in Wirklichkeit um etwas ganz anderes geht.

Manche Argumente, wie sie z. B. Prof. Spitzer in Heft 8/22 der Zeitschrift „Fahrschule“ anführt, finde ich nicht sehr überzeugend, andere schon. Deshalb hier eine kleine Betrachtung dazu.

### 1. Soziale Kompetenz

Die Teilnahme am Straßenverkehr ist zweifelsohne Sozialverhalten, denn man muss das eigene Handeln ständig (nonverbal) mit dem Handeln der anderen Verkehrsteilnehmer und den für das Miteinander geltenden - formellen und informellen - Regeln abstimmen. Aber ist das wirklich mit dem vergleichbar, was an Interaktion in einem (guten) Fahrschulunterricht geschieht? Das, was dort an sozialem Miteinander z.B. bei Partner- oder Kleingruppenarbeit notwendig ist, hat denkbar wenig Ähnlichkeit mit dem Verkehrsverhalten. Da wäre der Vergleich mit dem Verhalten bei einer Mannschaftssportart - z. B. Fußball - sicher sehr viel geeigneter. Aber es fordert doch niemand die aktive Mitgliedschaft in einem Sportverein als Voraussetzung für den Erwerb des Führerscheins. Umso weniger ist die aktive Teilnahme am theoretischen Fahrschulunterricht eine notwendige Voraussetzung für das Erlernen der im Straßenverkehr notwendigen sozialen Kompetenz.

### 2. Lernen am Modell

Das Lernen am Modell, d.h. das „Sich-Abgucken“ des richtigen Verhaltens, ist keine Methode des theoretischen Unterrichts. Was sollte sich der Fahrschüler dort für sein Fahrverhalten vom Fahrlehrer anschauen? Allenfalls kann er an den Äußerungen des Fahrlehrers, aus seiner Darstellung von Konfliktsituationen und ihrer Lösung, aus seiner Bewertung von Fahrschülerantworten oder aus den Schilderungen eigener Fahrerlebnisse des Fahrlehrers erkennen, welche Verhaltensweisen dieser für sinnvoll und erwünscht hält. Aber dafür braucht es keinen Präsenzunterricht, all das geht genauso gut, wenn der Schüler den Fahrlehrer am Computer sieht und hört.

### 3. Fahrausbildung besteht aus zwei sich ergänzenden, aufeinander bezogenen Teilen

Es ist meiner Meinung nach falsch, die Qualität der Fahrausbildung fast ausschließlich am theoretischen Unterricht festzumachen (wie das „Nur-Pädagogen“ leider allzu oft machen). Denn der macht in der Regel höchstens die Hälfte der Fahrausbildung aus. Gerade die Aspekte des Sozialverhaltens im Straßenverkehr lassen sich viel besser in den praktischen Fahrstunden vermitteln und dort kann auch sehr viel eher ein „Lernen am Modell“ des Fahrlehrers stattfinden: Der Fahrschüler lernt ganz direkt in vielen verschiedenen Situationen die notwendige Abstimmung mit den anderen Verkehrsteilnehmern, sei es bei der Vorfahrt, bei der Begegnung an Engstellen oder bei der Beobachtung von Radfahrern beim Abbiegen. Und er erlebt, wie der Fahrlehrer das Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer bewertet, wo er ihn zu besonderer Rücksicht auffordert oder sich bei einem Anderen für dessen Rücksicht bedankt.

Wenn Prof. Spitzer (zu Recht) die Wichtigkeit der „persönlichen Beziehung und Bindung zum Fahrlehrer“ betont, dann kommt diese ganz wesentlich in den praktischen Fahrstunden zum Tragen und nicht im Theorieunterricht, in dem der einzelne Fahrschüler oft wenig in Erscheinung tritt und sich manchmal sogar ganz bewusst in der Gruppe „versteckt“.

Die zweigeteilte Ausbildung ist der entscheidende Grund dafür, warum Vergleiche mit dem Schulunterricht nur bedingt möglich sind: Was dort, wo es (fast) nur theoretischen Unterricht in oft viel zu großen Gruppen gibt, richtig ist, lässt sich nicht eins zu eins auf die Fahrausbildung übertragen, in der die Einzelausbildung in der direkten Beziehung zwischen Fahrlehrer und Fahrschüler ein ganz entscheidender Lernaspekt ist.

### 4. „Pauken“ ist in keiner Form des theoretischen Unterrichts das wesentliche Unterrichtsziel

Das - auch von Prof. Spitzer - kritisierte „Auswendiglernen von Einzelheiten“, d.h. insbesondere der Verkehrsregeln und -zeichen, ist unabhängig von der Art des theoretischen Unterrichts nie sein alleiniges Ziel. Immer geht es auch darum, den Fahrschülern den Sinn der Regeln zu vermitteln, ihre Bereitschaft zum sozialen Miteinander und ihr Verständnis für das Verkehrssystem zu fördern.

Trotzdem ist das (Auswendig-) Lernen von Verkehrsregeln und -zeichen wichtig und sogar Voraussetzung dafür, dass die praktische Ausbildung funktionieren kann. Denn wer würde - auch trotz Doppelbedienung - schon gerne neben einem Fahrschüler sitzen, der nicht weiß, dass er beim Abbiegen dem Gegenverkehr Vorrang gewähren muss. In manchen Fahrschulen wurde früher deshalb mit der praktischen Fahrausbildung überhaupt erst begonnen, wenn die theoretische Prüfung bestanden war.

### 5. Die Nachteile des Online-Unterrichts

Einige der von Prof. Spitzer genannten Nachteile des Online-Unterrichts können ohne allerdings weiteres aus dem Schulbereich auf den Fahrschulbereich übertragen werden, vor allem die leichtere Ablenkbarkeit, die Problematik der nachlassenden Aufmerksamkeit und die Benachteiligung schwächerer Schüler.

Es besteht außerdem die Gefahr, dass die für nachhaltiges Lernen wichtige und deshalb auch rechtlich geforderte Methoden-Vielfalt durch die eingeschränkten Möglichkeiten des Online-Unterrichts leidet: Man kann eben am Computer kein Warndreieck aufbauen oder verschiedene Medikamenten-Beipackzettel auf verkehrsrelevante Nebenwirkungen untersuchen lassen. In den Lehrproben der neuen Fahrlehrer ist jedoch deutlich erkennbar, wie sehr sich die Methoden- und Medien-Kompetenz durch den vergrößerten Pädagogik-Anteil in der Fahrlehrerausbildung verbessert hat. Schlimm, wenn diese Unterrichtsverbesserungen nun auf der Strecke bleiben würden.

Aber da will ich mich als „Theoretiker“ nicht zu weit aus dem Fenster lehnen: Nur warte ich halt immer noch auf praktische Beispiele, die mich davon überzeugen könnten, dass die pädagogischen Grundsätze der Fahrschulerausbildungsordnung und die in der Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung (Anlage 2) genannten Qualitätskriterien auch in einem Online-Unterricht gewährleistet werden können.

## 6. Blended Learning

Das in vielen Diskussions-Beiträgen als Mittelweg oder Kompromiss gepriesene „Blended Learning“ erscheint auch mir die geeignete Art, digitales Lernen mit dem Präsenzunterricht zu verbinden. Denn damit lassen sich gleich mehrere Wünsche an eine moderne Fahrausbildung erfüllen:

Wenn Programme wie z. B. „dreiv“ mit dem Präsenzunterricht verzahnt werden, können im Unterricht teilnehmerorientierte und zeitintensivere Methoden eingesetzt werden, ohne dass dies auf Kosten der Vollständigkeit der behandelten Themen geht. Und diese Methoden sind erwiesenermaßen sehr viel lernwirksamer als z. B. ein Frontalunterricht, wie er in vielen digitalen Lehrveranstaltungen, die ich mir bisher anschauen konnte, stark überwiegt.

Das auch heute schon notwendige und von den Fahrschülern praktizierte Selbstlernen, durch das sich die individuelle Lernzeit deutlich verlängert, bleibt beim Blended Learning nicht auf das „Pauken“ von Prüffragen beschränkt. Es kann durch die Verzahnung mit dem Unterricht sehr viel zielgerichteter eingesetzt werden, weil es vom Fahrlehrer als Teil der Ausbildung geplant und eingesetzt wird.

Die vielfach geforderte „Binnendifferenzierung“ gelingt dadurch, dass Fahrschüler im Selbstlernteil in ihrem eigenen Tempo und ggf. auch in ihrer Muttersprache lernen können. Und sie können diesen Teil des Lernens zu individuell passenden Zeiten und an selbst gewählten Orten ausführen.

Unterschiedliche Lerntypen kommen auf ihre Kosten: sowohl der, der die Gruppe und den Austausch braucht, als auch der, der lieber für sich alleine lernt. Und die bei vielen jungen Leuten vorhandene Vorliebe für digitale Medien (am besten mit vielen interaktiven Möglichkeiten) kann sich positiv auf die Lernmotivation auswirken.

Aus diesen Gründen sollten meiner Meinung nach alle wohlmeinenden Akteure ihre Kraft lieber in die Ausarbeitung und Erprobung von Blended-Learning-Lektionen stecken, als sich in der Auseinandersetzung Präsenz- oder Online-Unterricht aufzureiben.