

Warum das 2-Phasen-Modell für die Fahrausbildung der Klasse B (Österreichisches Führerscheinmodell) für Deutschland ungeeignet ist

Berlin, den 01.09.2025

Die **Übertragung des österreichischen 2-Phasen-Modells** für die Fahrausbildung der Klasse B auf **Deutschland** würde entgegen der öffentlichen Wahrnehmung **keine Kostensenkung** bewirken, sondern zu **erhöhten Gesamtkosten**, **massiven Infrastrukturinvestitionen**, **erhöhtem Verwaltungsaufwand** und **verstärkter sozialer Ungleichheit** führen.

I. Die drei österreichischen Ausbildungsmodelle im Detail

1. **B-Vollausbildung (Standardmodell)**

Strukturmerkmale:

- Mindestalter (Ausbildungsbeginn): ab 16,5 Jahre; (Prüfung): ab 18 Jahre.
- 1. Ausbildungsphase:
 - Theorieausbildung: 32 Lektionen (20 Grundwissen + 12 Klasse B).
 - Praxisausbildung: Mindestens 18 Fahrstunden à 50 Minuten.
- 2. Ausbildungsphase:
 - 2 Perfektionsfahrten à 2 Fahrstunden (1. Fahrt nach 2-4 Monaten nach bestandener fahrpraktischer Prüfung, 2. Fahrt mindestens 3 Monate nach erster Fahrt).
 - 1 Fahrsicherheitstraining à 6 Lektionen je 50 Minuten nach 3-9 Monaten nach bestandener fahrpraktischer Prüfung.
 - 1 Verkehrspsychologisches Gruppengespräch à 2 Lektionen nach 3-9 Monaten nach bestandener fahrpraktischer Prüfung.

Kostenstruktur:

Kosten für die erste Phase (inkl. behördlicher Gebühren, Erste-Hilfe-Kurs, Arzt und Lehrmittel) schwanken regional und je nach zusätzlich benötigten Fahrstunden zwischen 1.500€ und 2.500€.

- Die Kosten für die zweite Ausbildungsphase liegen zwischen 500€ und 600€.
- **Gesamtkosten: 2.000€ - 3.100€.**

2. L17-Modell (Vorgezogene Lenkerausbildung)

Strukturmerkmale:

- Mindestalter (Ausbildungsbeginn): ab 15,5 Jahre; (Prüfung): ab 17 Jahre.
- 1. Ausbildungsphase:
 - Theorieausbildung: 32 Lektionen (20 Grundwissen + 12 Klasse B).
 - Praxisausbildung:
 - Mindestens 20 Fahrstunden, davon 5 gemeinsam mit Begleiter.
 - Pflicht-Begleitfahrten: insgesamt min. 3.000 km innerhalb von 18 Monaten (keine Verlängerung möglich).
- 2. Ausbildungsphase (reduziert):
 - 1 Fahrsicherheitstraining à 6 Lektionen je 50 Minuten nach 3-9 Monaten nach bestandener fahrpraktischer Prüfung.
 - 1 Verkehrspsychologisches Gruppengespräch à 2 Lektionen nach 3-9 Monaten nach bestandener fahrpraktischer Prüfung.
 - 1 Perfektionsfahrten à 2 Fahrstunden (6-12 Monate nach bestandener fahrpraktischer Prüfung).

Kostenstruktur:

- Kosten für die erste Phase in der Fahrschule (inkl. behördlicher Gebühren, Erste-Hilfe-Kurs, Arzt und Lehrmittel) schwanken regional und je nach zusätzlich benötigten Fahrstunden zwischen 1.600€ und 2.600€.
- Versteckte Kosten
 - Fahrzeugkosten 3.000 km: ca. 1.800€
 - Zeitaufwand Begleiter: 900 €
- Die Kosten für die zweite Ausbildungsphase liegen zwischen 400€ und 500€.
- **Reale Gesamtkosten: 4.700€ - 5.800€**

3. Dual-Modell (Mischform)

Strukturmerkmale:

- Mindestalter Ausbildungsbeginn: ab 16,5 Jahre; Prüfung: ab 18 Jahre.

- 1. Ausbildungsphase:
 - Theorieausbildung: 32 Lektionen (20 Grundwissen + 12 Klasse B).
 - Praxisausbildung:
 - Mindestens 14 Fahrstunden, davon 2 gemeinsam mit Begleiter.
 - Pflicht-Begleitfahrten: insgesamt min. 1.000 km innerhalb von 18 Monaten (keine Verlängerung möglich).
- 2. Ausbildungsphase:
 - 2 Perfektionsfahrten à 2 Fahrstunden (1. Fahrt nach 2-4 Monaten nach bestandener fahrpraktischer Prüfung, 2. Fahrt nach 6-12 Monaten - mindestens 3 Monate nach erster Fahrt).
 - 1 Fahrsicherheitstraining à 6 Lektionen je 50 Minuten nach 3-9 Monaten nach bestandener fahrpraktischer Prüfung.
 - 1 Verkehrspsychologisches Gruppengespräch à 2 Lektionen nach 3-9 Monaten nach bestandener fahrpraktischer Prüfung.

Kostenstruktur:

- Kosten für die erste Phase in der Fahrschule (inkl. behördlicher Gebühren, Erste-Hilfe-Kurs, Arzt und Lehrmittel) schwanken regional und je nach zusätzlich benötigten Fahrstunden zwischen 1.400€ und 2.100€.
- Versteckte Kosten
 - Fahrzeugkosten 1.000 km: ca. 600€
 - Zeitaufwand Begleiter: 300€
- Die Kosten für die zweite Ausbildungsphase liegen zwischen 500€ und 600€.
- **Gesamtkosten: 2.800€ - 3.600€.**

Alle Modelle erfordern die **verpflichtende Mehrphasenausbildung** über 12 Monate: erste Perfektionsfahrt nach 2-4 Monaten, Fahrsicherheitstraining mit verkehrspsychologischen Elementen nach 3-9 Monaten, und zweite Perfektionsfahrt nach 6-12 Monaten. Bei Versäumung der Fristen droht die Entziehung der Lenkberechtigung bis zur vollständigen Absolvierung.

II. Argumente gegen eine Systemübertragung:

1. Bürokratie: Auf- statt Abbau

Das österreichische System der Mehrphasenausbildung konfrontiert Führerscheinneulinge mit einem komplexen Geflecht zeitlicher Vorgaben.

Bei Versäumnis dieser Fristen greift ein mehrstufiges Sanktionssystem. Zunächst erfolgt ein Erinnerungsschreiben mit einer viermonatigen Nachfrist. Wird auch diese versäumt, verlängert sich die Probezeit um ein Jahr. Als letzte Konsequenz droht der Führerscheinentzug bis zur nachträglichen Absolvierung der versäumten Maßnahmen.

Dieser Ansatz generiert einen erheblichen Verwaltungsaufwand für die Behörden. Die kontinuierliche Fristenüberwachung für jeden einzelnen Führerscheinneuling, der Versand von Erinnerungsschreiben, die Erstellung von Bescheiden bei Säumigkeit sowie die Bearbeitung von Verwaltungsverfahren für Probezeitverlängerungen und eventuelle Rechtsmittelverfahren binden beträchtliche Ressourcen. Die Behörden werden dadurch in hohem Maße mit reiner Fristenverwaltung belastet, ohne dass ein entsprechender Sicherheitsgewinn nachweisbar wäre.

2. Die Infrastruktur-Illusion: Unmögliche Skalierung

Das österreichische System basiert auf 11 spezialisierten Fahrausbildungszentren (ÖAMTC betreibt acht Standorte/ARBÖ weitere 3 sowie haben ca. 15 große Fahrschulen eigene Plätze für Mehrphasenausbildung). Die Hochrechnung für Deutschland zeigt massive Herausforderungen: Bei 83,45 Millionen Einwohnern wären etwa 100 Fahrsicherheitszentren mit 943 Hektar Gesamtfläche erforderlich. Die Investitionskosten lägen bei schätzungsweise 300-700 Millionen Euro, zusätzlich zu 200-300 Millionen Euro jährlichen Betriebskosten. Deutschland verfügt bereits über etwa 11 ADAC-Fahrsicherheitszentren, sodass 85-90 weitere Zentren entstehen müssten. Die dezentrale Struktur in Deutschland mit kurzen Wegen würde durch zentralisierte Systeme mit langen Anfahrtswegen ersetzt – ökologisch und sozial ein Rückschritt.

3. Demografische Inkompatibilität: Die Alters-Falle

In Österreich ist der Führerschein mit 17 Jahren kulturell etabliert, während in Deutschland das Durchschnittsalter beim Erwerb steigt. Viele deutsche Fahrschüler sind älter, berufstätig oder in Ausbildung, was Modelle mit umfangreichen Begleitfahrten unpraktikabel macht.

4. Soziale Selektion als Systemfehler

Das L17-Modell enthält strukturelle Diskriminierung durch restriktive Begleitpersonen-Regelungen. Begleiter müssen im "Naheverhältnis" stehen, mindestens sieben Jahre den B-Führerschein besitzen und drei Jahre nachweisbare Fahrpraxis aufweisen. Diese Voraussetzungen schließen systematisch bestimmte Bevölkerungsgruppen aus (Single-Haushalte, Alleinerziehende, Menschen ohne Zweitfahrzeug, Personen mit Migrationshintergrund). Rund 30 % der Bevölkerung wären strukturell benachteiligt. Das 2-Phasen-System schafft eine Zwei-Klassen-Gesellschaft beim Führerscheinwerb.

5. Versteckte Kostenfallen: Die Privatisierungs-Täuschung

Die vermeintliche Kostenersparnis verschleiert erhebliche Folgekosten wie Fahrzeugverschleiß, Versicherungen, Kraftstoff, Zeitaufwand für Begleiter und zusätzliche verpflichtende Ausbildungsbausteine.

6. Rechtliche und föderale Unvereinbarkeiten

Unterschiedliche Landesregelungen, Datenschutzerfordernissen, Versicherungsrecht und die Befristung der Ausbildungserlaubnis führen zu erheblichen Problemen bei einer Umsetzung in Deutschland.

7. Fehlende Infrastruktur an Verkehrspsychologen

Neben der unzureichenden Infrastruktur für Ausbildungsplätze stellt sich die Frage nach der Verfügbarkeit ausreichend vieler Verkehrspsychologen. Ein flächendeckender Einsatz, wie in Österreich, ist in Deutschland derzeit nicht realisierbar.

8. Hoher administrativer Aufwand der Ausbildungsorganisation

Ein solches Modell würde auch während der Ausbildung einen hohen organisatorischen Aufwand erfordern. Unklar ist, ob Fahrschüler selbst ihre Ausbildungsbausteine koordinieren und Nachweise erbringen müssten oder ob Fahrschulen oder andere Institutionen diese Rolle übernehmen würden. In jedem Fall wären erhebliche administrative Strukturen notwendig, um Erbringung und Kontrolle sicherzustellen.

9. Riesiger Zeitverlust durch Rechtssetzung und Aufbau

Die Einführung eines solchen Systems in Deutschland würde Jahre an Vorbereitungen erfordern: Klärung von Prozessabläufen, Zuständigkeiten, Aufbau von Infrastruktur, Anpassung von Verordnungen sowie wissenschaftliche Evaluationen. Damit wären alle bisherigen Vorarbeiten, etwa durch OFSA II und den bereits weit fortgeschrittenen Referentenentwurf, praktisch obsolet. Politisch wäre dies in der laufenden Legislaturperiode kaum realisierbar.

10. Fehlender Nachweis von Kostensenkungen und Qualitätsgewinnen

Weder lassen sich echte Kostensenkungen noch ein signifikanter Qualitätsgewinn erkennen, die einen solch tiefgreifenden Paradigmenwechsel rechtfertigen würden. Der hohe Investitionsbedarf und der lange zeitliche Vorlauf stünden in keinem Verhältnis zum Nutzen.

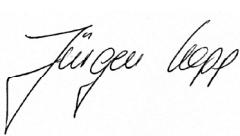
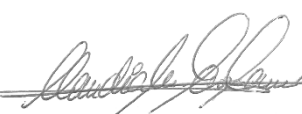
Fazit

Das österreichische Führerscheinmodell bietet keine Lösung für die Debatte um steigende Führerscheinpreise – im Gegenteil: Es würde die finanzielle Belastung privater Haushalte sogar erhöhen. Während die Politik mit diesem Modell vordergründig niedrigere Einstiegspreise suggerieren könnte, entstehen durch die verpflichtende Mehrphasenausbildung, die notwendigen Infrastrukturinvestitionen und den massiv gesteigerten Verwaltungsaufwand letztlich höhere Gesamtkosten für die Bürger. Die vermeintliche Kostensenkung entpuppt sich als reine Verlagerung von öffentlichen zu privaten Ausgaben.

Diese Kostenverschiebung trifft besonders sozial schwächere Haushalte und Bewohner ländlicher Regionen, die durch das zentralisierte System strukturell benachteiligt werden. Die Politik würde mit der Übernahme des österreichischen Modells also genau das Gegenteil dessen erreichen, was in der öffentlichen Diskussion gefordert wird: bezahlbare Mobilität für alle Bevölkerungsschichten.

Deutschland verfügt bereits über ein funktionierendes System mit dezentraler Struktur und sozialer Durchlässigkeit. Statt eines problematischen Systemimports sollte die Politik auf gezielte Modernisierungen setzen: verstärkter Einsatz von Fahrsimulatoren, verbindliche Lernstandskontrollen und eine optimierte Ausbildungsstruktur. Diese Maßnahmen könnten tatsächlich Kosten senken, ohne neue soziale Hürden zu errichten.

Die österreichische Lösung mag für ein kleines, zentralistisch organisiertes Land mit neun Millionen Einwohnern praktikabel sein. Für die föderale Struktur Deutschlands mit 84 Millionen Menschen und seiner regionalen Vielfalt wäre sie jedoch ein kostspieliger Irrweg, der weder die Verkehrssicherheit verbessert noch die Führerscheinkosten senkt.

Verband der Fahrlehrerausbildungs- stätte e.V. (BAGFA)	Bundesvereinigung der Fahrlehrer- verbände e.V. (BVF)	Deutsche Fahrlehrer- Akademie e.V. (DFA)	MOVING International Road Safety Association e. V. (MOVING)
Bernd Brenner	Jürgen Kopp	Claudia Maria Ewers-Lauer	Jörg-Michael Satz
			

Hinweis zur Dokumentenverarbeitung und zum Haftungsausschluss

Dieses Dokument wurde nach bestem Wissen und Gewissen auf der Grundlage verfügbarer Informationen und offizieller Quellen zusammengestellt und zusammengefasst. Es dient ausschließlich zu Informationszwecken und stellt keine rechtsverbindliche Auslegung oder Handlungsempfehlung dar. Trotz sorgfältiger Prüfung kann keine Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte übernommen werden. Eine Haftung für Schäden oder Konsequenzen, die sich direkt oder indirekt aus der Verwendung dieses Dokuments ergeben, ist ausgeschlossen.

Aus Gründen der Lesbarkeit wird im Bericht auf eine geschlechtsneutrale Doppelnennung verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen sind geschlechtsneutral zu verstehen.