



Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.
Mittlerer Pfad 5
70499 Stuttgart
Tel.: 0711 8265363-0, E-Mail: info@bvf-deutschland.de



Deutsche Fahrlehrer-Akademie e.V.
Zuffenhauser Straße 3
70825 Korntal-Münchingen
Tel.: 0711 80688-64, E-Mail: hotline@dfakad.de

Reform der Fahrschulerausbildung unter der Prämisse der Kostenreduzierung

Inhaltlicher Überblick:

1. Klärung des Reformbegriffs und Einschätzung
2. Geschichtlicher Hintergrund (Reform vs. Deregulierung)
3. Vorgaben und Standards
4. Bildungsprozess
5. Vermutete Kostenreduzierung
6. Zwischenfazit
7. Tatsächliche Kostenreduktion
8. Zwischenfazit
9. Was bisher vernachlässigt wurde
10. Exkurs
11. Unvergleichbar verschieden
12. Fazit

1. Klärung des Reformbegriffs:

Mit dem Begriff „Reform“ wird eine Umgestaltung bezeichnet, mit der man Dinge oder Strukturen verändert, ohne sogleich alles radikal anders zu machen (vgl. www.bpb.de).

Grundsätzlich steht die Fahrlehrerschaft einer Reform positiv gegenüber, denn die Fahrschüler-Ausbildungsordnung, die seit 1998 kaum mehr nennenswerte Veränderungen erfahren hat, muss dringend aktualisiert und an die technischen und sozialen Hintergründe angepasst werden.

Als zentraler Impulsgeber für die Vorbereitung auf den Straßenverkehr vornehmlich junger Menschen trägt die Fahrausbildung eine enorme Verantwortung, die sie derzeit kaum erfüllen kann. Ohne pädagogische Qualitätsanker, z.B. wie Kompetenzrahmen, klare Mindestausbildungsinhalte und strukturierte Ausbildungspläne, bleibt sie hinter ihren Möglichkeiten zurück. Um das Gesamtsystem zu verbessern, braucht es dringend fachlich-strukturelle Reformen und eine koordinierende Fachinstanz.

2. Geschichtlicher Hintergrund

2.1 (De)Regulierung

Bereits seit 1910 gibt es eine „Verordnung zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf öffentlichen Wegen oder Plätzen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“. Hier stand insb. die Prüfung und Kennzeichnung der Fahrzeuge, aber auch das Verhalten der Führer und

die Prüfung der Führer von Kraftfahrzeugen im Vordergrund. 1921 entstand eine Verordnung, die die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern betrifft und weitere Verordnungen.

1933 kam es zu einer Deregulierung in Bezug auf die Voraussetzungen, um als Fahrlehrer tätig zu sein; genauso entfiel die Zweigstellenerlaubnis, Lehrmittel wurden nicht mehr vorgeschrieben und auch auf die Prüfung der Fahrlehrer wurde verzichtet, sofern die grundsätzliche Eignung vermutet werden konnte.

Erst 1957 entstand wieder eine Verordnung über Fahrlehrer im Kraftfahrzeugverkehr und von 1969 bis 1998 entwickelten sich die Gesetze über das Fahrlehrerwesen mit den dazugehörigen Durchführungsverordnungen weiter. Die Fahrschüler-Ausbildungsordnung wurde von 1958 bis 1998 stets weiter optimiert. Nach 1998 gab es lediglich kleine Ergänzungen, die durch Änderungen in der Fahrerlaubnis-Verordnung entstanden. Mit Änderung der Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung in Verbindung mit anhängenden Rechtsvorschriften wurden qualitativ hohe pädagogische Standards festgelegt, die auch eine Verbesserung der Ausbildung von Fahrschülern mit sich bringen sollte.

Die nun geplante **Reform** kommt einer **Deregulierung** des Fahrschulmarktes gleich. Die einschlägige Literatur beschreibt eine Deregulierung als eine „wirtschaftspolitische Maßnahme, bei der staatliche Vorschriften, Normen und Beschränkungen abgebaut werden, um Märkte zu liberalisieren“ (vgl. www.bpb.de). Ziel einer solchen Maßnahme ist i.d.R. die Erhöhung des Wettbewerbs, die Förderung von Innovationen, der Bürokratieabbau und die Steigerung des Wirtschaftswachstums. Dies geschieht, indem Firmen einen größeren Handlungsspielraum erhalten.

Hier muss sich die Politik die Frage gefallen lassen, ob sie sich intensive Gedanken über die Auswirkungen einer Deregulierung, die dem Motto „alles kann, nichts muss“ folgt, gemacht hat.

2.2 Laienausbildung

Bis 1986 gab es in der BRD bereits die Laienausbildung. Der Gesetzentwurf (Drucksache 10/4490; 05.12.1985) zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Fahrlehrergesetzes beinhaltete neben der Einführung der Probezeit auch die „Obligatorische Teilnahme am Fahrschulunterricht als Voraussetzung für den Erwerb einer Fahrerlaubnis“, den „Wegfall der Fahrschülerausbildung durch Laien“ sowie „erhöhte Anforderungen an die Qualifikation der Fahrlehrer“.

Insbesondere die damaligen Erläuterungen zum Gesetzentwurf sind lesens- und zudem merkwürdig und ließen sich annähernd wortgetreu auf die heutigen Reformpläne übertragen.

„(...) Es erscheint unvertretbar, die Ausbildung von Fahrschülern jemanden anzuvertrauen, der nicht seine geistige, körperliche sowie fachliche Eignung nachgewiesen hat. Durch die vom Bundesrat angestrebte Regelung kann nicht ausgeschlossen werden, daß ungeeignete Personen zur Ausbildung ermächtigt werden. (...) Ebenso wenig kann die fachliche Eignung ohne weiteres unterstellt werden. (...) Angesichts der gestiegenen Anforderungen an die

Fahrschülerausbildung (z.B. Autobahn-Nachtschulung) stellt die Ausbildung durch ungeeignete Personen eine hochgradige Gefährdung des öffentlichen Straßenverkehrs dar. Bei einer Beibehaltung der Fahrschülerausbildung durch Laien ist zu befürchten, daß das Ziel der Ausbildung, nämlich die Ausbildung zum ‚sicheren‘ Fahrzeugführer, nicht erreicht wird. Das Ziel der Laienausbildung wird vielmehr ausschließlich in der Vorbereitung der auf die Fahrerlaubnisprüfung gesehen werden. (...) Es ist auch nicht einzusehen, daß einerseits die Anforderungen der Fahrlehrer angehoben (...), andererseits aber die Ausbildung durch Nichtfachleute weiterhin erhalten bleiben und die Voraussetzungen hierfür (...) sogar noch gelockert werden sollen.“ (vgl. Drucksache 10/4490, zu 22).

3. Vorgaben und Standards

Durch die angedachte Reform soll an verschiedenen Parametern Veränderungen vorgenommen werden. Hier entsteht ein kumulativer Effekt: Während einzelne Maßnahmen für sich genommen möglicherweise noch durch das Ausbildungssystem kompensiert werden können, ist in ihrer Gesamtheit voraussichtlich mit einer strukturellen Schieflage zu rechnen.

Ein Wegfall fester Vorgaben und Standards schafft Flexibilität, birgt aber auch erhebliche Nachteile:

3.1 Qualitätsverlust:

- Lehrinhalte werden uneinheitlich und/oder lückenhaft.
- Lernziele werden nicht systematisch erreicht.

3.2 Ungleichheit und Bildungsgerechtigkeit:

- Zugang zu hochwertigen Schulungen, wie z.B. Präsenzunterricht, ist abhängig von den finanziellen Ressourcen.
- Zugang zu Onlineformaten ist ebenfalls abhängig von Ressourcen wie Datenvolumen, Hardware (Smartphone, Tablet, Laptop, PC).
- Personen mit niedrigen sozioökonomischen Voraussetzungen werden abgehängt und damit Bildungschancen ungleich verteilt.

3.3 Überforderung der Fahrlehrerschaft:

- Lehrkräfte haben weniger Orientierung durch wegfallende Curricula.
- Es entsteht ein erhöhter Klärungsbedarf mit der Kundschaft in Bezug auf durchzuführende Inhalte.

3.4 Risiko von Beliebigkeit

- Ausbildungsinhalte werden zufällig und/oder subjektiv ausgewählt.
- Dem Lehren und Lernen fehlt die klare Struktur und das eindeutig definierte Ziel.

3.5 Kommerzialisierung:

- Anbieter orientieren sich eher am Profit als an der Bildung.
- Attraktive statt zielgerichtete Inhalte werden bevorzugt.
- Qualitätssicherung wird vernachlässigt.

3.6 Mangelnde Kontrolle:

- Fehlentwicklungen können nur durch externe Evaluation erkannt werden.
- Transparenz für Fahrerlaubnisbewerber fehlt, da konkrete inhaltliche Vorgaben fehlen.

4. Bildungsprozess

Betrachtet man den Bildungsprozess etwas konkreter, so entstehen folgende negative Auswirkungen:

4.1 Verlust des sozialen Lernkontexts

Auch das Lernen in der Fahrschule ist ein sozialer Prozess. In der Fahrausbildung geht es nicht nur um die rein kognitive Wissensvermittlung und um Fakten (z.B. Vorfahrtregeln, Verkehrszeichen etc.), sondern um **Einstellungen und Werte**.

Nachteil: Durch Online-Theorie und asynchrones Lernen am Bildschirm entfällt der Austausch zwischen den Schülern.

Folge: Diskussionen über moralische Dilemmata (z. B. „Warum halte ich mich an Verkehrsregeln, auch wenn die Straße frei ist?“) finden nicht statt. Die Lehrkraft kann die Körpersprache und emotionale Reaktion der Lernenden nicht mehr lesen und korrigieren.

4.2 Entstehung einer „Kompetenzillusion“

Digitale Lernsysteme sind darauf optimiert, Wissen schnell abzufragen („Bulimie-Lernen“ für die Prüfung).

Nachteil: Schüler „klicken“ sich durch Apps, bis die Ampel auf Grün steht. Das suggeriert ein Können, das in der komplexen Realität nicht standhält.

Folge: Es fehlt die **Transferleistung**. Lernende wissen zwar, welche Antwort in der App richtig ist, verstehen aber nicht das zugrundeliegende physikalische oder rechtliche Prinzip für den realen Straßenverkehr.

4.3 Erosion der pädagogischen Führung

Der Fahrlehrer wird vom „Lernbegleiter“ zum reinen „Prüfungs-Vorbereiter“ (und er muss fehlerhafte Verhaltensweisen, die z.B. durch die Eltern gelehrt wurden, kompensieren).

Nachteil: Wenn die Theorie vom Fahrlehrer entkoppelt wird (z. B. durch externe Online-Plattformen), verliert dieser den Überblick über den individuellen Wissensstand seiner

Lernenden.

Folge: Die Verzahnung von Theorie und Praxis bricht auf. Die einzelne Lehrkraft weiß im Auto nicht mehr, welche theoretischen Grundlagen die Lernenden bereits (wirklich) verinnerlicht haben.

4.4 Das „Race to the Bottom“ (Qualitäts-Dumping)

Deregulierung führt zwangsläufig zu einem harten Preiswettbewerb.

Nachteil: Wenn Mindeststandards (z. B. Raumvorgaben, Lehrmittel) fallen, die Qualität der Vermittlung sekundär.

Folge: Investitionen in moderne Pädagogik (Medien, Fortbildungen) unterbleiben. Der Fokus verschiebt sich von „Wie bilde ich sicher aus?“ zu „Wie bilde ich am kostengünstigsten aus?“.

4.5 Vernachlässigung der Persönlichkeitsentwicklung

Die Fahrausbildung ist eine große „Erziehungsinstanz“ für junge Erwachsene vor dem Eintritt in den realen, komplexen und oftmals aggressiv-gefährlichen Verkehrsraum.

Nachteil: Deregulierte Systeme neigen dazu, die Ausbildung auf die instrumentellen Fertigkeiten (Lenken, Bremsen) zu reduzieren, da diese leichter messbar und günstiger zu vermitteln sind.

Folge: Die Ausbildung der **Selbstreflexionsfähigkeit** (GDE-Matrix Ebene 4: Ziele für die Lebensgestaltung) entfällt. Das Risiko für Unfälle durch jugendtypisches Risikoverhalten steigt.

4.6 Lehrkraft

Die Beziehung zwischen der Lehrkraft und den Fahrschülerinnen und Fahrschülern ist essentiell für eine erfolgreiche Fahrausbildung.

Nachteil: Degradierung zum „Instruktor“.

Folge: Verlust der Vertrauensbasis und Vorbildfunktion.

Deregulierung kann Bildung in ein **Produkt** verwandeln. Während man Produkte günstiger machen kann, indem man Material spart, kann „Sparen am Material“ beim Fahrerlaubnisserwerb (Lehrzeit, pädagogische Tiefe, Betreuung) zu einem instabilen Fundament führen. Das Ergebnis sind Fahrer, die zwar irgendwie (nach mehreren Anläufen) eine Prüfung bestanden haben, aber für die lebenslangen Anforderungen des Straßenverkehrs nicht ausreichend **ausgebildet** sind.

5. Welche der angedachten Veränderungen können zu einer Verringerung der Ausbildungskosten führen?

5.1 Wegfall der Präsenzpflcht & Theorie-Apps

5.1.1 Digitale Theorie: Die Pflicht, in einem physischen Unterrichtsraum zu sitzen, entfällt. Lerninhalte können per App oder Online-Kurse erworben werden. Eine Lernapp ist deutlich günstiger als verpflichtender Präsenzunterricht oder synchroner Onlineunterricht. Hier könnten theoretisch Teile des Grundbetrages, der allgemeine Aufwendungen und den theoretischen Unterricht beinhaltet, eingespart werden.

Das ist ein *Irrglaube*, denn Inhalte, die oberflächlich gelernt wurden, bedürfen der Erklärungen in den praktischen Fahrstunden, was wiederum zu mehr Lernzeit in der Praxis führt. Das zuvor eingesparte Geld, wird in den Fahrstunden ausgegeben.

5.1.2 Raumkosten: Fahrschulen müssen künftig keine teuren Schulungsräume mehr vorhalten. Diese Ersparnis soll (theoretisch) über geringere Grundbeträge an die Schüler weitergegeben werden.

Das ist ein *Irrglaube*, denn für Beratungsgespräche und/oder das Aufstellen eines Simulators wird weiterhin ein Raum benötigt.

5.1.3 Gestraffter Fragenkatalog: Der Katalog wird um ca. 30 % gekürzt, was die Vorbereitungszeit und das Risiko teurer Wiederholungsprüfungen senken soll.

Das ist ein *Irrglaube*, denn wenn hier die persönliche Unterstützung durch den Fahrlehrer oder die intrinsische Motivation sowie die klare Kompetenzfeststellung fehlt und kann die Prüfung nach dem Prinzip „ich probiere es mal“ absolviert werden, werden mehrere Versuche notwendig sein, was die Kosten steigen statt sinken lässt.

5.2 Einsatz von Fahr simulatoren

Simulatoren sollen teure reale Fahrstunden im Auto ersetzen.

5.2.1 Schaltkompetenz: Wer den Automatik-Führerschein (B197) macht, soll die notwendigen Schaltstunden komplett im Simulator absolvieren können – die Kompetenzfeststellung soll jedoch im Realverkehr stattfinden.

Eine Kostenersparnis ist ein **Irrglaube**, denn sofern dann die Simulatorstunden nicht ausgereicht haben, müssen Fahrstunden im Realverkehr absolviert werden. Darüber hinaus hält die Fahrschule dann sowohl einen Simulator als auch einen Schaltwagen bereit. Das steigert die Kosten eher als dass es sie senkt.

5.2.2 Gefahretraining: Auch Teile der Grundausbildung sollen an den Simulator verlagert werden. Das ist zu begrüßen, da insbesondere nicht alltäglich auftretende Situationen geübt werden können.

Einsparung: Eine Simulatorstunde ist deutlich günstiger als eine reale Fahrstunde, da kein Sprit verbraucht wird und keine Verschleißkosten anfallen.

Aber: Zusätzliche Fahrstunden im Realverkehr können jedoch anfallen und das Vorhalten eines Simulators und eines Schaltwagens erhöhen die Kosten.

5.3 Reduktion der Besonderen Ausbildungsfahrten

Reduktion der Sonderfahrten von 5-4-3 in der Klasse B auf 1-1-1.

Problem/Gefahr: Überlandfahrten und Fahrten bei Dunkelheit bilden laut Unfallstatistik den Unfallschwerpunkt junger Fahrer. In der kurzen Ausbildungsphase könnten somit maximal rudimentäre Grundlagen geschult werden. Die fehlenden Inhalte müssten zwingend durch zeitintensive Fahrten mit den Begleitpersonen nachgeholt werden.

Einsparung: Die im Verhältnis zu den Übungsstunden i.d.R. teureren Sonderfahrten bieten ein Einsparungspotenzial von € 500,- und mehr.

Aber: Auch die zu investierende Zeit der Begleitpersonen, der Kraftstoffverbrauch und kleinere/größere Unfälle aufgrund fehlender Eingriffsmöglichkeiten und auch angepasste Versicherungstarife müssen bei der Kalkulation berücksichtigt werden.

5.4 Einführung der „Laienausbildung“

Nach dem Vorbild Österreichs sollen Eltern oder andere Begleitpersonen eine aktivere Rolle übernehmen dürfen.

Private Übungsfahrten: Nach einer professionellen Grundausbildung sollen Schüler unter Aufsicht privater Begleiter Fahrpraxis sammeln dürfen.

Effekt: Die notwendige Routine wird nicht mehr teuer beim Fahrlehrer „erfahren“, sondern im privaten PKW. Dies könnte die Anzahl der benötigten Übungsstunden massiv reduzieren und Kosten einsparen.

Aber: Auch die zu investierende Zeit der Begleitpersonen, der Kraftstoffverbrauch und kleinere/größere Unfälle aufgrund fehlender Eingriffsmöglichkeiten und auch angepasste Versicherungstarife müssen bei der Kalkulation berücksichtigt werden.

Kompetenzillusion: 80 Prozent der „erfahrenen“ Kraftfahrer behaupten von sich selbst, sie würden heute weder eine theoretische noch eine praktische Prüfung bestehen. Hier läuft man also Gefahr, dass den jungen Menschen „falsche“ Inhalte vermittelt werden, die dann durch die professionelle Lehrkraft kompensiert werden müssen. Fähigkeiten und Fertigkeiten, die einmal falsch gelernt wurden, brauchen deutlich mehr Zeit, um sie wieder zu ändern, als wenn sie von Anfang an richtig gelernt werden. Diese dann eigentlich unnötigen Fahrstunden machen die Ausbildung also nicht günstiger.

Unfälle: Zu bedenken ist auch, dass die Eltern lediglich verbal und/oder durch Eingriff in das Lenkrad beeinflussen können. Hier bedarf es dringend einer rechtlichen Klarheit: Sofern der Fahrer dann auch verantwortlich zeichnet („verantwortlicher Fahrzeugführer“), wäre der Eingriff in das Lenkrad durch die Begleitperson als ein „gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr“ zu werten, was wiederum rechtliche Schritte nach sich ziehen kann. Die Gefahr kleinerer Bordsteinrempler, aber leider wohl auch größerer Unfälle führen zu hohen Reparaturkosten. Auch diese Kosten müssen berücksichtigt werden, wenn von einem „günstigen Führerschein“ die Rede ist.

5.5 Kürzere Praktische Prüfung

Die reine Fahrzeit in der praktischen Prüfung soll auf **25 Minuten** verkürzt werden (Gesamtdauer dann evtl. 45 statt bisher 55 Minuten.).

Einsparung: Geringfügig sinkende Prüfungsgebühren und weniger Kosten für die Bereitstellung des Fahrschulautos am Prüfungstag.

6. Zwischenfazit:

Auch wenn ein Teil der Vorschläge zunächst ein Einsparpotential bietet, muss vor einer „Kostenfalle“ gewarnt werden:

6.1 Qualitätsverlust:

Defizite aus der Laienausbildung müssen oft mühsam (und teuer) vom Fahrlehrer korrigiert werden, bevor die Prüfungsreife erreicht ist.

6.2 Höhere Quote der nicht bestandenen Prüfungen:

Wer weniger professionell trainiert (Sonderfahrten) oder nur per App lernt, fällt statistisch öfter durch. Jede Wiederholung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung kostet ca. **400 € bis 600 €** (Prüfungsgebühren + neue Fahrstunden + Vorstellungsentgelt).

6.3. Zeit und Kraftstoff-/Unfallkosten:

Eltern müssen sich einerseits Zeit nehmen, um mit ihrem Kind zu fahren. Auch die Kraftstoffkosten, die hier entstehen, müssen fairerweise in die „Ausbildungskosten“ eingeplant werden. Kleinere und größere Unfälle führen zu einer enormen Steigerung der Kosten.

7. Was kann die Kosten tatsächlich senken?

7.1 Verbesserung der Bestehensquote in Theorie und Praxis (Bestehen im ersten Anlauf)

Der mit Abstand größte Kostentreiber sind **Wiederholungsprüfungen**. Eine nicht bestandene theoretische Prüfung kostet zwischen (€ 22,49 Gebühren zzgl. € 45,- bis 100,- Vorstellungsentgelt der Fahrschule) und eine nicht bestandene praktische Prüfung kostet heute inklusive Gebühren, Vorstellungsentgelt und obligatorischen Fahrstunden zwischen 500,- und € 800,-.

Die Lösung: Verbindliche **Lernfortschritts- und Lernstandsbeurteilungen**. Wenn eine Software oder ein standardisierter Check (theor. Ausbildung) garantiert, dass der Schüler die Prüfungsreife erlangt hat und erst zur Prüfung vorgestellt wird, wenn die Chance, diese zu bestehen bei annähernd 100 Prozent liegt.

Die Ersparnis: Wiederholungsprüfungen werden vermieden (Prüfungsgebühren und Vorstellungsentgelt). Gleiches gilt für den praktischen Teil der Ausbildung: hier kann eine verbindliche Lernfortschritt-/Lernstands-/Prüfungsreifebeurteilung (vgl. OFSA II und eLBe)

im Schnitt hunderte Euro Kosten einsparen.

7.2 Funktionale Verzahnung

Bisher ist die Theorie oft vom praktischen Fahren entkoppelt. Der Schüler lernt für die Prüfung, nicht für die Straße.

*Die Lösung: **Vorbereitendes E-Learning.*** Wenn der Schüler sich beispielsweise die Technik (z. B. „Wie funktioniert eine Berganfahrhilfe?“) digital zu Hause aneignet, muss der Fahrlehrer das nicht mehr minutenlang im Fahrzeug erklären.

Die Ersparnis: Jede „Erklär-Minute“, die in den privaten Bereich verlagert wird, senkt die Anzahl der benötigten Realstunden.

7.3 Gezielter Simulatoreinsatz

Realstunden sind aufgrund von Kraftstoff, Verschleiß und Versicherung teurer.

Die Lösung: Automatisierungstraining im Simulator.

Das Schalten, das richtige Lenken oder Beobachtungsmatrix sowie Gefahrenwahrnehmung kann in den meisten Simulator relativ realitätsnah trainiert werden.

Die Ersparnis: Der Fahrschüler steigt mit einer viel höheren Grundkompetenz in den Realverkehr ein. Nach einer kurzen Eingewöhnungsphase kann die Fahrstunde voraussichtlich gleich für komplexe Verkehrssituationen genutzt werden.

7.4. Transparenz durch digitale Ausbildungspläne

Fehlende Kompetenzbeurteilungen führen dazu, dass Fahrschülerinnen und Fahrschüler oftmals nicht wissen, wo sie im Ausbildungsprozess stehen.

Die Lösung: Ein **digitaler, kompetenzorientierter Lernfortschrittsnachweis**, der für die Lernenden (und die zahlenden Eltern) jederzeit einsehbar ist. Er zeigt genau, welche Inhalte bereits behandelt, gekonnt und noch offen sind.

Die Ersparnis: Das verhindert unnötige, der Unsicherheit geschuldete Übungsstunden und sorgt für einen straffen, zielorientierten Lernpfad.

7.5 Amtl. Prüfungsfragen und digitale Prüfprotokolle

Ein Teil der Kosten ist rein bürokratisch.

Die Lösung: Kostenfreier Zugang zu amtlichen Prüfungsfragen (wie beim VGT 2026 gefordert). Sicherstellung, dass die Ziele erreicht sind durch die Fahrschule mit entsprechenden Lernzielkontrollen. Darüber hinaus kann die Verknüpfung des Elektronischen Prüfprotokolls (ePp) und der Elektronischen Lernstandbeurteilung (eLBe) das Vorbereiten auf die Prüfung deutlich transparenter machen. Wenn Schüler genau wissen, nach welchen Kriterien sie bewertet werden, können sie gezielter darauf hinarbeiten.

Die Ersparnis: Reduktion von Unsicherheiten und damit verbunden Prüfungsangst durch

volle Transparenz und somit höhere Chance, die Prüfung im ersten Anlauf erfolgreich abzuschließen. Folgekosten für Wiederholungsprüfungen werden eingespart.

8. Zwischenfazit

Eine verbesserte Vorbereitung auf die theoretische Fahrerlaubnisprüfung und eine Verkürzung der Lernzeit im Auto, in dem die Vorbereitung auf die praktische Ausbildung im theoretischen Unterricht und in Selbstlernphasen optimiert wird, hilft, Kosten einzusparen. Ein digital dokumentierter Lernfortschritt hilft sowohl Fahrlehrern als auch Fahrschülern, den aktuellen Ausbildungsstand besser zu verstehen und schafft zudem mehr Transparenz über den Ausbildungsprozess. Dadurch lässt sich auch erkennen, wann jemand wirklich prüfungsreif ist. Unnötige Prüfungsversuche sparen Geld und Zeit.

9. Was bisher vernachlässigt wurde

9.1 Eigeninitiative

Das soziale Umfeld insbesondere der jungen Menschen suggeriert die Notwendigkeit des Fahrerlaubnisenerwerbs. Sie melden sich somit an, ohne eine motivationale und volitionale Bereitschaft zu haben, die Fahrerlaubnis auch wirklich zu erwerben.

9.2 Passiver Konsumentenhabitus

Die Ausbildung wird als ein reziprokes Austauschverhältnis verstanden: Ein Lernerfolg (Führerscheinenerwerb) wird durch die Zahlungen an die Fahrschule erwartet.

9.3 Digital Distraction

Das so oft gelobte E-Learning führt zur Unterbrechung der Aufmerksamkeit durch digitale Geräte und deren Anwendungen (Apps).

9.4 Verweildauer der Fahrschüler im Ausbildungsprozess

Durchschnittlich verweilen sie von der Anmeldung (Kl. B) in der Fahrschule bis zur ersten (unabhängig, ob erfolgreich oder erfolglos) praktischen Fahrerlaubnisprüfung 362 Tage und bis zur zweiten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung 414 Tage (Quelle: Moving International Road Safety Association e.V., 2025). Zwischen der ersten Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung und der erfolgreichen Praktischen Fahrerlaubnisprüfung vergehen durchschnittlich 122 Tage (Quelle: arge tp 21, 2026).

Je länger die Ausbildung dauert, desto teurer wird sie auch. Die o.g. Punkte sind somit zusätzliche „Kostentreiber“ in der Fahrschule. Hier ist es notwendig, dass sich aus pädagogisch-psychologischer Sicht damit auseinandergesetzt wird, inwiefern diese Zeit reduziert werden kann.

10. Exkurs: Lehrer-Schüler-Verhältnis

Das Verhältnis/die Beziehung zwischen Lehrkraft und lernender Person spielt in jedem Bildungsprozess eine übergeordnete Rolle. Hier gilt der Grundsatz: Keine Erziehung ohne

Beziehung.

10.1 Welche Rolle spielt die *Lehrkraft* bei der Optimierung eines Lernprozesses?

Die *Lehrkraft* zeichnet verantwortlich für

- Didaktik und Struktur,
- Fehleranalyse, Lernfortschritt und Lernstand,
- Sicherheitsgefühl und
- Binnendifferenzierung.

Sie macht ihre *pädagogische Expertise* sichtbar durch

- fürsorgliches und klares Handeln,
- herausfordernden Unterricht,
- auslösende Faszination/Begeisterung,
- offenes Gehör für unterschiedliche Meinungen und
- solide Wissensvermittlung.

Die Haltung der Lehrkraft ist wesentlich für den Einfluss, den sie auf die Lernenden hat.

10.2 Welche Rolle spielt der *Schüler* bei der Optimierung eines Lernprozesses?

Die *lernende Person* ist im Idealfall

- intrinsisch motiviert und diszipliniert,
- lernbereit und kritikfähig,
- selbstreflektiert und
- umsetzungs- und transferfähig.

Sie wird zudem (hoffentlich) familiär bzw. von ihrem sozialen Umfeld unterstützt und hat eine hohe Selbstwirksamkeitserwartung.

10.3 Zusammenhang

10.3.1 *Erfolgreiches Lernen* erfordert

- Einsatz und Anstrengung,
- Kooperation, Austausch und Rückmeldung,
- Umwege, Irrwege und Fehler,
- Herausforderung anstelle Über-/Unterforderung.

10.3.2 *Großen Einfluss* auf die Leistungen hat

- das Ausformulieren unterschiedlicher Anforderungsniveaus entsprechend der Lernstände,
- die Lehrer-Schüler-Beziehung,
- die Leidenschaft für den Beruf an sich, für die Inhalte und die Lernenden.

WICHTIG: Die Fachkompetenz einer Lehrkraft hat kaum Einfluss auf die Leistungen der

Lernenden.

(Vgl. Klaus Zierer: Hattie für gestresste Lehrer 2.0: Was hat Einfluss auf die Leistung?; Schneider Verlag Hohengehren GmbH, 2026)

11. Unvergleichbar verschieden:

Warum das Österreichische Mehrphasenmodell nicht als Maßstab für die von Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder geplante Reform taugt!

Ein Vergleich, der keiner ist!

Dass die Führerscheinausbildung gesellschaftlich als zu teuer gilt, ist im Grunde kein neues Phänomen. Dass aber die Politik die Kosten zum Fahrerlaubniserwerb als eine Art Wahlkampfthema aufgenommen und damit in die Öffentlichkeit gebracht hat, ist schon etwas Besonderes. Vornehmlich hat der Bundesverkehrsminister seinen Blick nach Österreich gerichtet und verdeutlicht immer wieder, dass dort die „Laienausbildung“ erfolgreich und damit verbunden der Führerscheinerwerb günstiger sei – ohne negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und Unfallzahlen.

Die Mehrphasenausbildung (MPA), neben der Vollausbildung und dem L17-Modell, gibt es in Österreich schon seit 2003. Seitdem ist die Zahl der getöteten PKW-Fahreranfänger um zwei Drittel gesunken, was für dieses Modell der Ausbildung spricht (vgl. <http://wko.at/verkehr>) und deutlich macht, dass sich grundsätzlich ein Blick nach Österreich lohnt, um herauszufinden, ob sich das Erfolgsmodell auf Deutschland übertragen lässt.

Was nach dem vergleichenden Blick nach Österreich von der Politik jedoch noch nie in die Öffentlichkeit getragen wurde, ist, dass die Bewerber um die Fahrerlaubnis der Klasse B, egal für welches der drei möglichen Ausbildungsmodelle sie sich entscheiden, obligatorisch eine 32 UE umfassende theoretische Ausbildung durchlaufen müssen (20 Theorielektionen *Grundwissen für alle Klassen* und 12 Theorielektionen *Spezialwissen* für die Klasse B). Diese Ausbildung findet in Präsenz und zudem häufig als Kurssystem statt.

Darüber hinaus ist die praktische Ausbildung in Abhängigkeit vom gewählten Ausbildungsmodell gebunden an Grundausbildung, Mindestkilometerleistungen (1.000 bzw. 3.000 km, die dokumentiert werden müssen) mit Begleitperson, gemeinsame Ausfahrt mit anschließendem Reflexionsgespräch, Perfektionsschulung und Perfektionsfahrt(en), bestehend aus 6 Stunden Theorie und 3 Stunden Praxis, einstündige Schulung der Begleitperson in der Fahrschule.

Deutlich wird, dass auch Österreich die Fahrausbildung reguliert, um die Unfallzahlen zu senken. Insbesondere die intensive Theorieausbildung macht deutlich, dass es nicht nur darum geht, Wissen zu vermitteln bzw. auswendig zu lernen, um die Prüfung zu bestehen, sondern Einstellungen zu prägen. Reines Wissen und reines Können schützt nicht davor, in einen Unfall verwickelt zu sein oder diesen zu verursachen. Dass man weder alkoholisiert noch unter Drogen ein Fahrzeug führen darf, dass das Handy ablenkt, dass es hilfreich ist, sich an die vorgegebenen Vorschriften zu halten, wissen Verkehrsteilnehmer. Gefahrenkenntnis, Gefahrenbewusstsein und die Motivation, sich an Regeln zu halten

entsteht im Dialog, im Diskurs, im Austausch mit anderen Fahrschülern und der zuweilen kritisch hinterfragenden Lehrkraft (GDE-Matrix Ebenen 3 und 4).

Auch inwiefern das Autofahren in Österreich an sich mit dem in Deutschland vergleichbar ist, bleibt weiter fraglich; das machen u.a. folgende Zahlen deutlich:

- ▶ PKW-Bestand in Deutschland (**D**) zum 01.01.2025: 49,1 Mio (Quelle: kba)
PKW-Bestand in Österreich (**A**) zum Ende 2024: 5,2 Mio (Quelle: Statistik Austria)
- ▶ Geschwindigkeit auf Autobahnen in **D**: **Richt**geschwindigkeit 130 km/h (Quelle: StVO; Autobahn-Richtgeschwindigkeits-V)
Geschwindigkeit auf Autobahnen in **A**: **Höchst**geschwindigkeit 130 km/h;
während der Nachtzeit auf bestimmten Transitstrecken: 110 km/h (Quelle: ÖAMTC)
- ▶ Autobahnnetz in **D**: ca. 13.000 km (Quelle: ADAC)
Autobahn-/Schnellstraßennetz in **A**: ca. 2.249 km (Quelle: VCÖ).

Im Verhältnis zur Einwohnerzahl hat Österreich ein um circa 55 Prozent größeres „hochrangiges Straßennetz“ als Deutschland.

Was von der Politik als Fortschritt verkauft wird, ist bei genauerem Hinsehen nichts anderes als ein Rückbau bewährter Standards. Der oft bemühte Blick nach Österreich dient dabei weniger der sachlichen Orientierung als vielmehr der politischen Rechtfertigung – obwohl die Systeme strukturell kaum vergleichbar sind. Hier wurde ein Scheinvergleich konstruiert, der mehr verschleiert als erklärt.

12. Fazit

Für Deutschland hatte die Fahrausbildung und die sichere Teilnahme am Straßenverkehr immer eine besondere Bedeutung: gesetzliche Grundlagen wie u.a. StVO, StVG, FeV, FahrIG und selbstverständlich die FahrschAusbO stellen die Verkehrssicherheit und den Erhalt eines hohen Ausbildungsniveaus, um den Besonderheiten des komplexen Verkehrsgeschehens zu genügen, in den Vordergrund. Fahrschüler müssen Kompetenzen entwickeln, um sich sicher, verantwortungsvoll und umweltbewusst im Straßenverkehr zu bewegen. Das sind die primären Ausbildungsziele. Die Vorbereitung auf die Fahrerlaubnisprüfung wird ganz bewusst als sekundäres Ausbildungsziel in § 1 (1) FahrschAusbO genannt.

Seit 1957 wurden Regelungen rund um den Fahrerlaubniserwerb, und dazu gehören auch und insbesondere die Fahrschüler-Ausbildungsordnung und die Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung, geschaffen und immer wieder optimiert. Ziel dieser Regelungen war immer die Verbesserung der Fahranfängervorbereitung, das Absenken der Unfallzahlen, die Reduzierung tödlicher Unfälle. Auch heute muss eine Reform diese Ziele im Auge behalten. Eine Deregulierung, ein Aufweichen von bewährten Anforderungen, eine Experimentierklausel/eine Laienausbildung wird diesen Zielen niemals mehr gerecht werden können.



Wenn politische Symbolik über fachliche Substanz gestellt wird, entpuppt sich eine angekündigte Reform beim näheren Hinsehen als Rückschritt mit Ansage.

Dipl.-Päd. Claudia Maria Ewers-Lauer
Präsidentin Deutsche Fahrlehrer-Akademie e.V.

Korntal-Münchingen, 22.04.2026