

Positionspapier

Die geplante Reform der Fahrschulausbildung ist notwendig und überfällig. Sie setzt an den richtigen Stellen an und eröffnet die Chance, ein veraltetes System strukturell zu modernisieren. Digitalisierung, Bürokratieabbau und Flexibilisierung sind zentrale Hebel, um Ausbildung effizienter, zeitgemäßer und langfristig bezahlbar zu gestalten. Wir als Verband begrüßen diesen Reformansatz ausdrücklich. Gleichzeitig sehen wir in einzelnen Punkten erhebliches Potenzial zur konzeptionellen Nachschärfung. Ziel muss es sein, neue Freiräume nicht zulasten der Verkehrssicherheit zu eröffnen, sondern Flexibilität und klare Leistungsanforderungen systematisch miteinander zu verbinden.

1. Theoretische Fahrausbildung

Die Öffnung der Theorie für digitale Lernformate ist richtig und überfällig. Digitalisierung schafft flexible Strukturen und ermöglicht eine zeitgemäße Wissensvermittlung. Wir befürworten digitale Formate sowie synchronen Onlineunterricht ausdrücklich als gleichwertige Formen moderner Präsenz. Digitale Präsenz kann Interaktion, Diskussion und pädagogische Begleitung in gleicher Qualität leisten wie klassischer Unterricht im Seminarraum.

Gleichzeitig halten wir es fachlich für geboten, einen verbindlichen Anteil der theoretischen Ausbildung in synchroner Form mit direkter Interaktion vorzusehen. Theorie ist nicht auf reine Wissensvermittlung zu reduzieren. Sie umfasst auch Wertebildung, Risikobewusstsein und Reflexion. Themen wie Verantwortung, Gefahren einschätzung und Verkehrsethik profitieren vom moderierten Austausch und von professioneller pädagogischer Begleitung. Eine vollständige Entkopplung der Theorie von der Fahrschule sehen wir daher kritisch.

2. Bürokratieabbau

Der Abbau detaillierter Raum- und Ausstattungsvorgaben sowie die Reduzierung formaler Ausbildungsnachweise sind sachgerecht. Fahrschulen benötigen Gestaltungsfreiheit statt Detailsteuerung. Qualität entsteht durch professionelle Ausbildung, nicht durch starre Verwaltungsformulare.

3. Prüfungsfragen und Leistungsniveau

Die Reduzierung und Vereinfachung des Fragenkatalogs ist grundsätzlich sinnvoll. Der derzeitige Umfang der Theorieprüfung führt vielfach zu Auswendiglernen, ohne dass daraus automatisch ein besseres Verkehrsverständnis entsteht. Eine reine Quantität an Fragen erhöht weder die Verkehrssicherheit noch die Ausbildungsqualität. Insofern ist eine Straffung überfällig.

Gleichzeitig darf die Kürzung nicht mit einer inhaltlichen Absenkung der Anforderungen verwechselt werden. Entscheidend ist nicht, wie viele Fragen gestellt werden, sondern was geprüft wird. Wir empfehlen daher ausdrücklich, die Theorieprüfung konsequent kompetenzorientiert auszurichten. Geprüft werden sollten Verständnis, Entscheidungsfähigkeit und die Fähigkeit, Verkehrssituationen richtig zu beurteilen, nicht das bloße Wiedererkennen standardisierter Antwortmuster.

Konkret bedeutet das eine stärkere Gewichtung von situationsbezogenen Fragestellungen, vernetztem Denken und sicherheitsrelevanten Prioritäten. Weniger Detailwissen, mehr Regelverständnis. Weniger Spezialfälle, mehr reale Entscheidungssituationen. Nur so lässt sich eine verkürzte Theorieprüfung fachlich rechtfertigen und gleichzeitig qualitativ aufwerten.

4. Verpflichtende Sonderfahrten

Die Reduzierung der Sonderfahrten eröffnet pädagogische Spielräume. Fahrlehrer können individueller auf die Bedürfnisse der Fahrschüler eingehen. Wir empfehlen jedoch ein verbindliches Mindestpraxisniveau von 20 Fahrstunden zu je 45 Minuten. Diese bilden einen stabilen Rahmen für individuelle Schwerpunktsetzungen und sichern ein belastbares Kompetenzfundament.

5. Laienausbildung

Die im Arbeitspapier vorgesehene Laienausbildung stellt einen ambitionierten Ansatz dar, frühzeitig mehr Fahrpraxis zu ermöglichen. Gleichwohl sehen wir das vorgeschlagene Modell in der aktuellen Ausgestaltung kritisch. Eine zu frühe Übergabe in die Laienbegleitung birgt das Risiko, dass grundlegende fahrpraktische Automatismen noch nicht ausreichend gefestigt sind. Gerade in der Anfangsphase entscheidet die Qualität der Anleitung darüber, ob sichere Routinen entstehen oder sich fehlerhafte Muster verfestigen.

Wir schlagen daher ein alternatives, strukturiertes Modell vor:

1. Zunächst erfolgt eine verpflichtende Grundausbildung durch Personen mit einem besonderen Näheverhältnis zum Bewerber, beispielsweise Eltern oder nahe Verwandte, auf einem Verkehrsübungsplatz. Diese sollte anhand eines strukturierten Skizzenbuchs durchgeführt werden, das definierte Basiskompetenzen systematisch aufbaut. Ziel ist es, elementare Fahrzeugbeherrschung, Blickführung und Handlungssicherheit ohne Zeit- und Prüfungsdruck zu entwickeln.
2. Im Anschluss erfolgt die reguläre professionelle Fahrausbildung in der Fahrschule. Hier werden komplexe Verkehrssituationen, Regelverständnis und Risikokompetenz vertieft.

3. Erst nach professioneller Reifefeststellung durch die Fahrschule erfolgt der Übergang in die Laienphase. Zu diesem Zeitpunkt verfügt der Fahrschüler über stabile Grundautomatismen und ein strukturiertes Verständnis sicherer Fahrweise.

Dieses Modell reduziert frühzeitigen Prüfungsdruck, stärkt professionelle Ausbildungsstandards und stellt sicher, dass die Laienbegleitung auf einem belastbaren Fundament aufsetzt. Die zusätzliche Fahrpraxis wird so zur sinnvollen Ergänzung und nicht zum Ersatz professioneller Ausbildung.

Für Bundesländer, die ein solches Modell pilotieren möchten, empfehlen wir eine verpflichtende wissenschaftliche Begleitung und Evaluation. Ziel muss es sein, belastbare Daten zu Verkehrssicherheit, Bestehensquoten, Ausbildungsdauer und Kompetenzentwicklung zu erheben. Nur auf dieser Grundlage kann eine nachhaltige und bundesweite Entscheidung getroffen werden. Laienbegleitung kann ein wertvoller Baustein sein. Sie sollte jedoch auf gesicherter Kompetenz aufbauen und strukturell abgesichert werden.

6. Simulatoren

Die rechtliche Verankerung des Simulators in der Fahrausbildung begrüßen wir ausdrücklich. Simulatoren sind ein wirksames und zukunftsorientiertes Instrument der Kompetenzentwicklung, insbesondere in den Bereichen Gefahrenwahrnehmung, Entscheidungsfindung und situatives Handeln. Für diese Kompetenzfelder bietet der Simulator nachweislich didaktische Vorteile und ergänzt den Realverkehr sinnvoll.

Davon zu unterscheiden ist jedoch der spezielle Anwendungsfall des Schaltkompetenznachweises. Hier sieht das „Ergebnis der Ad-hoc Arbeitsgruppe“ aktuell eine verpflichtende einzelne Fahrstunde im Realverkehr vor. Diese Vorgabe halten wir fachlich nicht für erforderlich. Uns ist bewusst, dass sie aus der vierten EU-Führerscheinrichtlinie resultiert. In der nationalen Umsetzung führt sie jedoch zu erheblichen strukturellen und wirtschaftlichen Belastungen für die Fahrschulen, ohne dass ein klarer zusätzlicher Sicherheitsgewinn erkennbar ist.

In der Praxis zwingt diese Regelung Fahrschulen dazu, parallel Simulatoren sowie Fahrzeuge mit Schaltgetriebe dauerhaft vorzuhalten. Dadurch entstehen zusätzliche Investitions-, Wartungs- und Betriebskosten. Diese Mehrkosten stehen in keinem angemessenen Verhältnis zum Nutzen, zumal die Schaltkompetenz technisch eindeutig und reproduzierbar auch im Simulator vermittelt und überprüft werden kann. Eine reale Kostenentlastung für Fahrschüler und Betriebe bleibt unter diesen Voraussetzungen aus.

Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Elektromobilität und des absehbaren Rückgangs klassischer Schaltfahrzeuge empfehlen wir daher eine konsequente Weiterentwicklung der Regelung. Der Simulator sollte auch beim Erwerb der Schaltkompetenz als eigenständiger und voll-

wertiger Ausbildungs- und Nachweisbaustein anerkannt werden, ohne verpflichtende Zusatzfahrten im Realverkehr. Nur so lassen sich Modernisierung, Wirtschaftlichkeit und fachliche Qualität sinnvoll miteinander verbinden.

7. Fahrprüfung

Die Verkürzung der Prüfungsdauer kann Wartezeiten reduzieren. Entscheidend bleibt jedoch, dass die Prüfung inhaltlich anspruchsvoll und kompetenzbasiert ausgestaltet wird. Nicht die Dauer entscheidet über Qualität, sondern die valide Messung relevanter Handlungskompetenzen.

8. Preistransparenz

Die Einführung eines digitalen Meldesystems für Preise und Erfolgsquoten unterstützen wir. Transparenz stärkt das Vertrauen der Verbraucher. Gleichzeitig müssen regionale Unterschiede im Preisniveau sowie strukturelle Einflussfaktoren auf Bestehensquoten sachgerecht berücksichtigt werden, um Fehlinterpretationen zu vermeiden.

9. Fahrlehrerausbildung

Die Flexibilisierung und Digitalisierung der Fahrlehrerausbildung ist grundsätzlich zu begrüßen. Sie greift jedoch zu kurz, wenn sie nicht mit einer strukturellen Neuausrichtung verbunden wird. Wir empfehlen daher eine konsequente Modernisierung des Ausbildungssystems.

Die Ausbildung sollte modular in acht Monatsabschnitte gegliedert werden. Jeder Abschnitt bildet ein eigenständiges Kompetenzfeld und schließt mit einer verbindlichen Leistungsfeststellung ab.

Dieses Modell orientiert sich bewusst am Hochschulsystem. Ein Medizinstudium kann in der Regelstudienzeit absolviert werden, einzelne Studierende benötigen für bestimmte Abschnitte mehr Zeit. Maßgeblich ist nicht die Dauer der Ausbildung, sondern das Bestehen der Abschlussprüfung. Am Ende operieren beide, da sie das gleiche Examen abgelegt haben. Übertragen auf die Fahrlehrerausbildung bedeutet dies eine flexible Ausbildungsdauer bei gleichbleibend hohen Anforderungen an die Abschlussprüfung. Dieses Modell erhöht die Durchlässigkeit, ermöglicht berufsbegleitende Ausbildungswege und bietet einen strukturellen Ansatz, dem Fachkräftemangel nachhaltig zu begegnen.

10. Fahrprüferqualifikation

Eine Öffnung der Zugangsvoraussetzungen ist nachvollziehbar, sofern das Qualitätsniveau der Prüfung gesichert bleibt. Auch hier gilt: Am Ende entscheidet die fachliche Kompetenz.

11. Evaluierung

Die begleitende Evaluierung aller Maßnahmen ist unerlässlich. Reformen dieser Tragweite benötigen eine systematische wissenschaftliche Begleitung sowie eine datenbasierte Weiterentwicklung.

Schlussbemerkung

Die Reform eröffnet die Chance, die Fahrausbildung strukturell neu auszurichten. Weniger Detailsteuerung, mehr Vertrauen in professionelle Verantwortung und klar definierte Kompetenzmaßstäbe müssen dabei das Fundament bilden. Entscheidend ist nun, diese Ansätze konsequent weiterzuentwickeln, belastbare Umsetzungsstrukturen zu schaffen und alle relevanten Akteure frühzeitig und verbindlich einzubinden. Politik, Länder, Fahrschulen, Ausbildungsstätten, Prüforganisationen und Wissenschaft tragen hierbei gemeinsam Verantwortung. Gelingt es, Flexibilität mit klaren Leistungsanforderungen systematisch zu verbinden, entstehen die Voraussetzungen für einen qualitativen Wettbewerb hochwertiger Ausbildungskonzepte. Auf dieser Basis kann ein modernes Ausbildungssystem entstehen, das Verkehrssicherheit, Qualität und Bezahlbarkeit dauerhaft miteinander vereint.