
TITELTHEMA

EINE FRAGE DES PREISES

Die Diskussion um die Kosten der Fahrausbildung hat die Reform der Fahrschulausbildung zum Erliegen gebracht. Nicht so schlimm meint mancher. Aber treibt die Fahrausbildung nach einer 27 Jahre alten Ausbildungsordnung nicht auch die Kosten in die Höhe? Es ist Zeit für Veränderungen!

TEXT: HARRY BITTNER

Mag sein, dass Verkehrsminister Schnieder gerade größere Probleme hat, als die Reform der Fahrschulausbildung endlich anzugehen und abzuschließen. Trotz das wissenschaftlich fundierte Vorschläge zur Stärkung der professionellen Fahrausbildung seit Jahren auf dem Tisch liegen, ist dies leider noch nicht gelungen. Schließlich gibt

es da noch die Probleme mit der Bahn. Mag sein, dass die Diskussion um die Kosten der Fahrausbildung schwerer wiegen, als die eigentliche Diskussion über die Inhalte und die Form der neuen Fahrschüler-Ausbildungsordnung. Eines jedoch, kann man unseren politischen Entscheidungsträgern nicht nachsagen, nämlich dass sie sich die Entscheidungen bezüglich der Fahrausbil-

dung und somit der Sicherheit auf unseren Straßen, leicht machen würden! Nein, da wird viel gesprochen, angehört, diskutiert und dann, leider dauert das nun alles schon sehr lange, entschieden.

So gehört sich das in einem föderalistisch strukturierten Land, so erwarten es die Bürger, hier natürlich in aller erster Linie die Fahrlehrer, es von denen die uns

regieren und verwalten. Die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V., als größter Interessenvertreter der Fahrlehrerschaft, diskutiert mit und bringt ihre Argumente in die Entscheidungsprozesse ein. Andere, viel kleinere Verbände und Verbändchen tun das auch. Lieder oft mit Halb- und Viertelwahrheiten oder gern auch mit Irrlichtern und Nebelkerzen.

Die Vorschläge der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände im Detail:

Die Führerscheinkosten zu reduzieren, ohne dabei auf **Qualität und Sicherheit** zu verzichten, ist vorrangiges Ziel der folgenden Vorschläge. Aus unserer Sicht, ist es deshalb essenziell, die Ausbildung selber effektiver zu gestalten und somit die Ausbildungsdauer zu verkürzen. Wir sind davon überzeugt, dass Lernen geführt und kontrolliert werden muss (Lernbegleitung, Lernstandskontrolle & Lernstandsbeurteilung).

LERNSTANDSBEURTEILUNGEN GEBEN FAHRSCHÜLERN UND FAHRLEHRERN WERTVOLLE HINWEISE ZUM ERREICHTEN LERNNIVEAU DER FAHRSCHÜLER:

- Sie können den Lernprozess unterstützen und motivierend wirken.
- Sie ermöglichen Fahrlehrern eine zielgerichtete Ausbildungsplanung.
- Die Durchführung von Lernstandsbeurteilungen stellt einen der wichtigsten Einflussfaktor auf den Prüfungserfolg dar.

Grundsätzlich können Lernstandsbeurteilungen verschiedene Funktionen erfüllen:

Bei der Durchführung einer Lernstandsbeurteilung sind vor allem zwei Aspekte zu bedenken:

- Wer führt die Lernstandsbeurteilung durch (Selbst- oder Fremdbeurteilung)?
- Welcher Bewertungsmaßstab wird angelegt (z. B. Bezugsnorm)?

Für die Fahrausbildung erscheinen als besonders geeignet nachfolgend genannte drei Bewertungsmaßstäbe oder Bezugsnormen:

- Die kriteriale Bezugsnorm
- Die soziale Bezugsnorm
- Die individuelle Bezugsnorm

Quellen:

Hesse & Latzko (2017); Ingenkamp & Lissmann (2008); Jürgens & Lissmann (2015); Kiel et al. (2014); Lerche (2014); Schlag (2013)

Bei der Verwendung der kriterialen Bezugsnorm wird die Leistung des Fahrerschülers mit Kriterien (Standards) verglichen, welche zur Erfüllung bestimmter Ausbildungsziele vorher festgelegt wur-

den. Für den Fahrlehrer ist dieses kriteriale Werk in der Regel der Fahraufgabenkatalog für die jeweilige Ausbildungsklasse. Darin festgelegte Handlungsanforderung und Handlungsalgorithmen machen die Leistung eines Fahrschülers mit den Anforderungen an das Führen eines Kraftfahrzeugs sehr gut vergleichbar.

Bei der Verwendung der sozialen Bezugsnorm wird die Leistung des Fahrerschülers mit der Leistung anderer Schüler, beispielsweise aus seine Lerngruppe, verglichen. Eine nicht immer ganz leichte Aufgabe.

Beider der Verwendung der individuellen Bezugsnorm vergleicht der Fahrlehrer eine vorherige Leistung des Schülers mit seiner aktuellen, heutigen Leistung.

Ableitend aus Lernstandsbeurteilungen lässt sich so der weitere Lernweg des Fahrerschülers genau planen. In weiteren Fahrstunden können so erkannte Schwerpunkte in Übungen bearbeitet werden. Das Lernen wird nicht dem Selbstlauf überlassen, es wird effektiver und kostensparender. Die Transparenz der Ausbildungsabläufe und Lernmotivation der Fahrschüler werden gesteigert.

WIR MACHEN VORSCHLÄGE ZUM SELBSTÄNDIGEN THEORIELERNEN

Die Aufgaben zum selbständigen Theorielernen aus dem Anhang zu OFSA II sind sehr umfangreich und haben wenig mit der tatsächlichen Fahrausbildung zu tun.

Funktion	Beispielhafte Erläuterung
Selektionsfunktion	Mit einer Lernstandsbeurteilung werden Fahrschüler ausgewählt, die ein ausreichendes Niveau an Fahrkompetenz aufweisen und damit zur Praktischen Fahrerlaubnisprüfung vorgestellt werden können.
Qualifizierungsfunktion	Mit einer Lernstandsbeurteilung wird geprüft, mit welcher Qualität eine bestimmte Leistung (z. B. Bewältigen einer Fahraufgabe) erbracht wird. Es wird das Erreichen eines vorab festgelegten Lehr-Lernziels geprüft.
Informationsfunktion	Die an der Ausbildung beteiligten Akteure (Fahrschüler, Eltern etc.) erhalten eine Rückmeldung zum aktuellen Lernstand und zum bisherigen Lernverlauf.
Anreizfunktion	Positiv ausfallende Lernstandsbeurteilungen fungieren als Lob; negativ ausfallende Lernstandsbeurteilungen können anspornend wirken.
Entwicklungsfunktion	Aufbauend auf den Ergebnissen einer Lernstandsbeurteilung wird der weitere Ausbildungsverlauf geplant.

Quellen: Jürgens & Lissmann (2015)

ANALYSE VON MOVING**1. Bürokratie: Auf- statt Abbau**

Das österreichische System der Mehrphasenausbildung konfrontiert Führerscheineulinge 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 Führerscheineuling, 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 drei, 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 unpraktisch 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 Führerscheinerwerb.

5. Versteckte Kostenfallen: Die Privatisierungstäuschung

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

6. Rechtliche und föderale Unvereinbarkeiten

Unterschiedliche Landesregelungen, Datenschutzanforderungen, 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 Ausbildungscoordination

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. 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.

Ausbildungsstrukturen soll die Fahrlehrerschaft auf die „neuen“ Anforderungen der Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung vorbereiten.

WIR SEHEN SIMULATOREN ALS UNTERSTÜTZENDE ANGEBOTE ZUM ERWERB VON FAHRKOMPETENZ

Ebenfalls fest überzeugt sind wir von unserem Vorschlag, maximal 50 % der Fahrausbildung, zum Erwerb der Schlüsselzahl 197 auf einem Simulator zuzulassen. Die erforderlichen übrigen Fahrstunden und die Testfahrt müssen dann auf einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe im Realverkehr stattfinden. Diese Herangehensweise erhöht die Kompetenz für die **Praktische** Fahrerlaubnisprüfung und somit die Aussicht diese Prüfung bei der Erstdurchführung zu bestehen.

WIR SPRECHEN DIE PROBLEME DER VERWALTUNG AN

Wir fordern eine schnellere Bearbeitung eingehender Fahrerlaubnis-Anträge bei den Fahrerlaubnisbehörden. Die zurzeit überlangen Verwaltungsvorgänge verlängern unnötig die Dauer der Ausbildung und reduzieren die Motivation der Bewerber. Wir schlagen vor, in den Fahrerlaubnisbehörden Erwerb und Umtausch von Führerschein strikt zu trennen und Fahrerlaubnis-Anträge von Fahrschülern zu priorisieren.

Natürlich setzt sich die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände auch mit den Vorschlägen anderer Verbände ausei-

inander. Zu einem demokratischen Diskussionsprozess gehört natürlich auch, dass dazu eine Meinung vertreten wird.

1. *Vorschlag anderer Verbände –*

Statt starrer Vorgaben und festgelegter Qualitätskriterien für den theoretischen und praktischen Unterricht soll es mehr pädagogische Freiheit geben.

Mit viel Engagement arbeiten täglich tausende Fahrlehrer im Rahmen einer pädagogisch qualifizierten und durch und durch professionellen Fahrausbildung. Die Fortentwicklung dieser bewährten Ausbildungsform hat in der Bundesrepublik Deutschland dazu geführt, dass die überaus schreckliche Zahl im Jahr 2000 von 1.606 Verkehrstoten in der Bevölkerungsgruppe der 18-24-jährigen auf 272 Verkehrstote aus dieser Gruppe gesunken ist. Unbestritten haben auch andere Maßnahmen zu diesem Erfolg beigetragen. Aber der Anteil der professionellen Fahrausbildung dürfte am Erfolg überwiegen. Nun soll diese Erfolgsgeschichte durch den vorbenannten Vorschlag beendet werden. Das ist nicht nur falsch, sondern es werden auch tausende Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen, Ausbilder und Dozenten in der Fahrlehrerausbildung, Wissenschaftler, Ideengeber und die Prüfer der Prüforganisationen in ihrer Arbeit diskreditiert, abgewertet, abqualifiziert. Sollten geringere Kosten in der Fahrausbildung tatsächlich mit dem Risiko der Steigerung der Anzahl der Verkehrstoten erkaufte werden?

Wir haben vorgeschlagen, dem Bewerber kurze und präzise Fragen zur Verfügung zu stellen. Dem Bewerber fällt es dann erfahrungsgemäß leichter, konkrete Antworten zu finden. Das steigert die Verständlichkeit des Lehrstoffs und damit die Erfolgsaussichten zur Theorieprüfung. Die eintretende Folge ist dann eine höhere Motivation des Bewerbers und eine kürzere Verweildauer in der Fahrschule.

WIR HABEN FORTBILDUNGSANGEBOTE FÜR DEN BERUFSSTAND ENTWICKELT

OFSA II hat den Vorschlag gemacht, den Fahraufgabenkatalog konkret in die Fahrausbildung zu integrieren. Diese Integration wird eine Annäherung der Fahrausbildung an die praktische Fahrerlaubnisprüfung herbeiführen. Das von der BVF/DFA kurz vor der Fertigstellung stehende neue Curriculum setzt genau hier an. Wir fordern eine verbindliche (digitale) Form der Lernverlaufs- und Lernstandsbeurteilung. Die eintretende Folge ist eine bessere Struktur der Ausbildung, eine kürzere und gestraffte Fahrausbildung und somit die erfolgreiche Verbesserung der Prüfungsergebnisse. Eine von der BVF e.V. und DFA e.V. entwickelte Einweisung in neue

2. *Vorschlag anderer Verbände –*

Flexibilisierung der Sonderfahrten samt der Möglichkeit, einige Sonderfahrten auf dem Simulator zu absolvieren

Ja natürlich. Im Jahr 2025 hat ein Fahr-simulator selbstverständlich eine Berechtigung. Er kann als Unterstützung der Fahrausbildung eingesetzt werden. Nicht mehr und nicht weniger, denn was kann ein Simulator abbilden? Oder besser, was kann er nicht abbilden. Allenfalls bestimmte, sich immer wiederholende Algorithmen. Wohl niemals die Vielfalt des Straßenverkehrs im zentralsten Land Europas, der Bundesrepublik Deutschland. Und genau aus diesem Grund kann ein Fahr-simulator der bestimmte, noch festzulegende Anforderungen erfüllt, die Fahrausbildung sinnvoll ergänzen. Die Ausbildung im Realverkehr ersetzen? Niemals! Zumindest nicht zum aktuellen Zeitpunkt. Im Übrigen dürfte eine Preiswertere Fahrausbildung durch die Nutzung von Fahr-simulatoren nicht zu erwarten sein, denn es gibt sie, die ersten Fahrschulen in den Unterrichtseinheit von 45 Minuten am Simulator schon 60 Euro und mehr kostet. Wer hätte das gedacht?

3. *Vorschlag anderer Verbände – Laienausbildung nach dem Vorbild von zum Beispiel Österreich*

MOVING die Interessenvertretung von europäischen Verkehrsverlagen und Unternehmen, die im Bereich der Fahrer-ausbildung tätig sind, hat diesen Vorschlag analysiert. Seit 2012 will MOVING für und mit seinen Mitgliedern einen weiteren Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten. Im Mittelpunkt der Arbeit steht die Förderung der Aufklärung und Unfallverhütung in den Bereichen Verkehrssicherheit, Verkehrserziehung und Verkehrssicherheitsausbildung sowie die damit verbundene Berufskraftfahrerausbildung und Führerscheinprüfung in Europa und weltweit. MOVING ist Mitglied der CIECA/ Internationalen Kommission für Fahrprüfungen (Brüssel), des ETSC/ Europäischen Verkehrssicherheitsrates (Brüssel) und der EU-Charta für Straßenverkehrssicherheit.

Die Analyse dieses Vorschlags ergab, dass das österreichische Führerscheinmo-

dell keine Lösung für die Debatte um steigende Führerscheinepreise bietet, sondern – im Gegenteil: Es würde die finanzielle Belastung privater Haushalte sogar erhöhen. Während der Vorschlag 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 sich nicht blenden lassen und auf gezielte Modernisierungen setzen: ergänzender Einsatz von Fahr-simulatoren, 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 84,5 Millionen Menschen und seiner regionalen und kulturellen Vielfalt wäre sie jedoch ein kostspieliger Irrweg, der weder die Verkehrssicherheit verbessert noch die Führerscheinkosten senkt.

Wesentlich effizienter scheint die Idee der Wissenschaftler um Herrn Professor Dietmar Sturzbecher zu sein, der unter anderem vom System der Fahranfängervorbereitung spricht und frühkindliche Mobilitätsbildung in Kindertagesstätten und

Schulen vorschlägt. Das würde zu mehr Verständnis für den Straßenverkehr führen, eine Eigenschaft, viele Fahrlehrer bemerken es schmerzhafte in jeder Ausbildungsstunde, die vielen Fahrschülern heute abhandengekommen ist. Kritisch dürfen auch die zum Teil sehr verkomplizierten Fragestellungen im Fragenkatalog für die Theorieprüfung gesehen werden. Wir müssen nicht aus jedem Fahrerlaubnissbewerber einen Experten für den Straßenverkehr machen. Ein solides Grundwissen und ein solides Klassenspezifisches Wissen dürfen wir zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr als ausreichend annehmen. Die gute Nachricht an dieser Stelle ist: Die Baustelle ist eröffnet. Die ARGE TP 21, die Arbeitsgemeinschaft der Technischen Prüfstellen von TÜV und DEKRA hat die Arbeit aufgenommen und ordnet die Prüfungsfragen des Prüfungsfragenkatalogs den OFSA Einheiten zu. „Entrümpelung“ und Umformulierung sind gesetzt und werden zum besseren verstehen von Aufgabenstellungen beitragen. Wenn mehr Fahrschüler mit mehr Verständnis für Aufgabenstellungen in die Theorieprüfung gehen, wird sich eine höhere Erfolgsquote einstellen und diese zur Kostenreduzierung beitragen.

Zum Schluss sei gesagt: Wir warten leider immer noch auf die dringend notwendige Novellierung der 27 Jahre alten Fahrschüler-Ausbildungsordnung. Denn nach der Fahrausbildung in der Fahrschule werden Fahrer und Fahrerinnen mit sehr moderner Fahrzeugtechnik konfrontiert. Die Argumentation, dass kaum ein Fahranfänger nach der Prüfung ein so modernes Fahrzeug mit einer Vielzahl von Fahrerassistenzsystemen wie das Fahrschulauto sein Eigen nennt, ist wahrlich ein ganz alter Hut. Fahranfänger kaufen sich sehr oft kein eigenes Auto mehr. Der Besitz desselben ist überholt, erst recht als Statussymbol. Vielmehr werden immer mehr Leih- oder Carsharing Systeme genutzt, welche modernste Kraftfahrzeuge für ihre User bereithalten. Und die leidige Diskussion um die Kosten der Fahrausbildung? Die ist obsolet! Denn ein Argument ist in Vergessenheit geraten. Die Fahrausbildung ist gar nicht zu teuer. Vielleicht war sie bisher nur zu billig! //