

# **Keine Kostensenkung – lediglich Umverteilung der Kosten**

Die Annahme sinkender Führerscheinkosten ist fachlich nicht haltbar.

## **Wegfall der Sonderfahrten**

Die Abschaffung der gesetzlichen Sonderfahrten führt zu keiner realen Entlastung:

- Die Inhalte der bisherigen Sonderfahrten bleiben für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit zwingend erforderlich.
- Autobahn-, Landstraßen- und Nachtfahrten bleiben unverzichtbare Bestandteile der Fahrausbildung, da sie grundlegende Kompetenzen für ein sicheres, verantwortungsbewusstes und umweltbewusstes Fahren vermitteln.
- Der Ausbildungsumfang verändert sich somit faktisch nicht.
- Die Ausbildungspraxis bestätigt eindeutig, dass diese Inhalte kaum reduzierbar sind.

Ein Kosteneffekt nach unten ist damit nicht gegeben.

## **Einheitspreise statt Differenzierung**

Mit dem Wegfall der Sonderfahrten entfällt die Grundlage für differenzierte Fahrstundenpreise. In der Folge stellen viele Fahrschulen auf einheitliche Stundensätze um. Einheitspreise werden eingeführt, um Diskussionen mit Fahrschülern über den erforderlichen Stundenumfang und die daraus resultierenden höheren Kosten konsequent zu vermeiden.

Diese Preise orientieren sich zwangsläufig am bisherigen höheren Preisniveau der Sonderfahrten, da jede Fahrstunde künftig sämtliche Ausbildungsanforderungen abdecken muss. Dadurch kommt es zu einer systematischen Verteuerung der bislang günstigen Übungsstunden. Das Ergebnis ist keine Kostenreduktion, sondern eine Preisangleichung auf höherem Niveau. Für Fahrschüler mit höherem Übungsbedarf bedeutet dies real steigende Gesamtkosten.

## **Kostenrealität (Praxisvergleich)**

Vor der Reform:

- $25 \text{ Übungsstunden} \times 77 \text{ €} = 1.925 \text{ €}$
- $12 \text{ Sonderfahrten} \times 89 \text{ €} = 1.068 \text{ €}$

Gesamt: 2.993 €

Nach der Reform (Einheitspreis):

- $37 \text{ Übungsstunden} \times 89 \text{ €} = 3.293 \text{ €}$

Ergebnis: ca. +300 € ( $\approx 10 \%$ )

Die angenommene Stundenstruktur von 37 Fahrstunden ist eher konservativ gewählt; in der Praxis liegt der tatsächliche Bedarf teilweise deutlich darüber.

# Qualitätsabbau – strukturelle Schwächung der Ausbildung

Die Reform führt in mehreren zentralen Bereichen zu einer messbaren Verschlechterung der Ausbildungsqualität.

## Abschaffung des Präsenzunterrichts

Der Präsenzunterricht ist ein tragender Bestandteil der Fahrausbildung:

- komplexe Inhalte werden nur im direkten Austausch nachhaltig verstanden,
- Handlungskompetenz entsteht wesentlich durch Interaktion,
- der soziale Lernraum entfällt vollständig,
- Lerndefizite werden ohne unmittelbare Rückmeldung deutlich später erkannt,
- insbesondere lernschwache Fahrschüler verlieren ein zentrales Förderinstrument.

Präsenzunterricht ist gerade für lernschwache Fahrschüler unverzichtbar. Sein Wegfall verschärft bestehende Bildungsungleichheiten unmittelbar.

Digitale Formate können ergänzen, sind jedoch strukturell nicht gleichwertig. Die Folge sind unzureichend gefestigte Grundlagen, die später im Fahrbetrieb kostenintensiv kompensiert werden müssen.

## Lernstandskontrollen

Lernstandskontrollen finden am Ende eines Präsenzunterrichts statt und sind ein wesentliches Steuerungsinstrument des Ausbildungsprozesses:

- sie ermöglichen unmittelbare Rückmeldung zum Lernstand,
- Defizite werden frühzeitig sichtbar,
- ohne sie verschiebt sich die Fehlererkennung deutlich nach hinten,
- digitale Selbsttests ersetzen keine fachliche Bewertung durch den Fahrlehrer.

Die Abschaffung dieser Kontrollen reduziert die Steuerbarkeit der Ausbildung erheblich. Fehler und Defizite werden systematisch später erkannt, was zwangsläufig zusätzlichen Fahrstundenbedarf erzeugt und die Ausbildungskosten weiter erhöht.

## Transparenzregister

- Bestehensquoten sind kein belastbarer Qualitätsindikator für Fahrschulen.
- Unterschiedliche Lernvoraussetzungen bleiben unberücksichtigt, wodurch lernschwächere Fahrschüler strukturell benachteiligt werden können.
- Fahrschulen könnten dadurch faktisch unter Druck geraten, Fahrschülerinnen und Fahrschüler mit erhöhtem Unterstützungsbedarf nicht anzunehmen oder zu meiden, obwohl gerade diese Gruppen die intensivste Förderung benötigen.
- Externe Faktoren wie Prüfungsangst, Nervosität, Tagesform, gesundheitliche Situation am Prüfungstag, Verkehrsdichte sowie Witterungsbedingungen verfälschen die Aussagekraft der Quoten erheblich.
- Die Ausbildung droht sich dadurch vom Kompetenzziel hin zu einer reinen Prüfungsoptimierung zu verschieben.

# Direkte Risiken für die Verkehrssicherheit

Die geplante Reform wirkt sich in den bereits genannten Punkten nachteilig auf die Ausbildungsqualität und damit auf die Verkehrssicherheit aus. Erschwerend kommt die vorgesehene Ausweitung der Laienausbildung hinzu.

## Laienausbildung

- kein professioneller Eingriff im Gefahrenfall möglich,
- fehlende Standardisierung der Ausbildung,
- stark schwankende Ausbildungsqualität,
- notwendige spätere kostenintensive Korrekturen durch Fahrschulen,
- Die Laienausbildung in anderen Ländern wurde nie mit dem Ziel der Kostenreduzierung eingeführt, da sich gezeigt hat, dass sie dieses Ziel nicht erreicht.
- erheblich unterschätzte reale Kosten und Haftungsrisiken.

Durch die Laienausbildung entsteht zwangsläufig ein uneinheitliches Niveau der Fahrfertigkeiten im Straßenverkehr, was zu einer massiven Gefährdung führt und die Unterschiede in der Fahrkompetenz deutlich verschärft.

## Fazit

Diese Reform verfehlt ihre politischen Zielsetzungen in zentralen Punkten klar. Die Kombination aus abgeschafftem Präsenzunterricht, abgeschwächten Kontrollmechanismen und Laienausbildung führt zu:

- keiner realistische Kostenreduktion,
- geringerer Steuerbarkeit des Lernprozesses,
- verspäteter Fehlererkennung,
- erhöhtem Nachschulungsbedarf,
- und damit zu einer messbaren Verschlechterung der Ausbildungsqualität sowie einer erheblichen Gefährdung der Verkehrssicherheit.

Statt einer Modernisierung entsteht eine strukturelle Schwächung der Fahrausbildung, ohne dass die tatsächlichen Kostentreiber adressiert werden. Die Folge ist eine höhere finanzielle Belastung bei gleichzeitig sinkender Ausbildungsqualität.

Eine nachhaltige Verbesserung wäre nur durch eine qualitative Weiterentwicklung der Ausbildung und effizientere Lernprozesse erreichbar – nicht durch den Abbau zentraler Ausbildungs- und Kontrollmechanismen.

Mit dem wissenschaftlich entwickelten Konzept OFSA 2 lag bereits eine belastbare Grundlage vor, deren Nichtberücksichtigung bislang nicht nachvollziehbar begründet wurde. Dieser Umstand sollte daher mit Nachdruck nochmals sehr kritisch hinterfragt werden.