

DVPI® Expertentipp

Führerschein günstiger durch Laienausbildung? Das Österreich-Modell auf dem Prüfstand

Autor: Bernd Brenner und Markus Dill

Vorwort 2

Teil 1. Aufbau und Rahmenbedingungen der Führerscheinausbildung in Österreich 3

1.1 Historischer Hintergrund und Entwicklung der Ausbildungsmodelle in Österreich 3 | 1.2 Aufbau der Führerscheinausbildung in Österreich 3 | 1.3 Ablauf der Ausbildungsmodelle zum Erwerb der Klasse-B-Fahrerlaubnis in Österreich 4 | 1.3.1 B-Ausbildung (Vollausbildung) 4 | 1.3.2 L17-Ausbildung 5 | 1.3.3 B-Ausbildung (dual) 6 | 1.4 Regelungen zu privaten Fahrten in Österreich 7 | 1.4.1 Voraussetzungen für Begleitpersonen 7 | 1.4.2 Zeitliche Rahmenbedingungen 8 | 1.4.3 Dokumentationspflicht: Fahrtenbuch 8 | 1.4.4 Begutachtungsfahrt (Beobachtungsfahrt) 9 | 1.4.5 Kennzeichnungspflicht der Fahrzeuge 9 | 1.4.6 Geografische Reichweite der Übungsfahrten 9 | 1.5 Die Mehrphasenausbildung in Österreich 9 | 1.5.1 Die drei Maßnahmen der Mehrphasenausbildung 9 | 1.5.2 Umsetzung in den verschiedenen Ausbildungsmodellen 10 | 1.6 Besonderheiten im österreichischen Fahrschulmarkt & Ausbildungssystem 10 | 1.6.1 Fahrerlehrer und Fahrschullehrer 10 | 1.6.2 Fahrschulen 11 | 1.6.3 Prüfungssystem 12 | 1.7 Zusammenfassung und Ausblick 13

Teil 2. Kritische Würdigung 14

2.1 Pädagogische Rahmenbedingungen 15 | 2.2. Rechtliche Rahmenbedingungen 16 | 2.3 Institutionelle Rahmenbedingungen 19 | 2.4 Strukturelle Rahmenbedingungen 20 | 2.5 Schlussbemerkung und Empfehlung 23

Quellen 27



DVPI.



Frankfurt

Freiburg

DVPI.

Hamburg

DVPI.

Heilbronn

DVPI.

Mannheim

VM

Verkehrsinstitut München

München

SCHIELEIN

FAHRLEHRAUSBILDUNGSTÄTTE

Nürnberg

DVPI.

Rendsburg

VKS

Vereins-
Körpers
Saarbrücken

Saarbrücken

DVPI.

Würzburg



FAHRSCHULE

Führerschein günstiger durch Laienausbildung?

Das Österreich-Modell auf dem Prüfstand

Von Bernd Brenner und Markus Dill (DVPI Frankfurt)

Die Diskussion über die steigenden Kosten für den Führerscheinwerb in Deutschland hat in den vergangenen Monaten deutlich an Fahrt aufgenommen. Eigentlich sollte mit der auf OFSA II (Optimierte Fahrschulausbildung) basierenden Reform der Fahrschüler-Ausbildungsordnung bereits Mitte 2026 ein modernes System eingeführt werden. Dieses sollte stärker auf Kompetenzen, Lernerfolgskontrollen, Blended Learning und die Ausbildung am Simulator setzen. Doch der von der Merkel-Regierung initiierte und von der Ampel-Regierung fortgeführte Reformprozess ist ins Stocken geraten. Das Bundesverkehrsministerium unter der neuen Leitung von Patrick Schnieder (CDU) hat kurz nach Amtsantritt im Mai 2025 die Arbeiten am Referentenentwurf zurückgestellt. Stattdessen wurde ein interministerielles Gremium eingesetzt, das vorrangig die Möglichkeiten zur Kosteneindämmung prüfen soll.

Vor diesem Hintergrund haben verschiedene Akteure aus der Fahrschulbranche eigene Vorschläge eingebracht, um der Kostenentwicklung entgegenzuwirken. Besonders ins Gespräch kam dabei das sogenannte österreichische Modell, das unter den Schlagworten „Laien- oder Dualausbildung“ diskutiert wird. Vertreter eines Branchenverbandes stellten es im Sommer 2025 als mögliches Vorbild für Deutschland vor. In der Folge nahmen auch das Ministerium und andere Verbände dazu Stellung. Damit ist die Debatte um eine mögliche Übertragbarkeit des österreichischen Systems nach Deutschland eröffnet ist.

Dieser DVPI-Expertentipp verfolgt daher einen doppelten Ansatz. Im ersten Teil zeigen wir die Abläufe, institutionellen Strukturen und rechtlichen Rahmenbedingungen der Laienausbildung in Österreich. Im zweiten Teil folgt dann eine kritische Würdigung, in der geprüft wird, ob und in welchem Umfang sich dieses Modell auf Deutschland übertragen ließe – insbesondere mit Blick auf das politische Ziel, die Kosten des Führerscheinwerbs zu senken. Damit soll die Debatte auf eine sachliche Grundlage gestellt werden und zugleich deutlich werden, worüber in Deutschland aktuell tatsächlich gesprochen wird.

Teil 1: Aufbau und Rahmenbedingungen der Führerscheinausbildung in Österreich

1.1 Historischer Hintergrund und Entwicklung der Ausbildungsmodelle in Österreich

Bis in die 1990er-Jahre hinein war die Führerscheinausbildung in Österreich weniger stark reguliert als heute. Neben der klassischen Fahrschulausbildung, die ganz ähnlich wie in Deutschland organisiert war, existierte auch die Möglichkeit, große Teile der Praxisfahrten privat zu absolvieren. Diese gesetzliche Sonderregelung erlaubte, mit einer Begleitperson Übungsfahrten im Straßenverkehr zu dokumentieren und nur eine kurze Grundausbildung in der Fahrschule zu absolvieren. In der Praxis führte dieses Modell jedoch häufig dazu, dass Fahranfänger ohne ausreichende pädagogische Begleitung und ohne einheitliche Qualitätsstandards auf die Straße kamen.

Gerade mit Blick auf die Verkehrssicherheit wuchs daher die Kritik. Österreich hatte in den 1980er- und 1990er-Jahren eine vergleichsweise hohe Unfallquote bei Fahranfängern. Um dem entgegenzuwirken, wurde das Ausbildungssystem umfassend reformiert. Ein zentraler Schritt war die Einführung des **L17-Modells**, das am 1. März 1999 in Kraft trat. Es war eines der ersten europaweiten Modelle, das den Erwerb des Führerscheins bereits mit 17 Jahren ermöglichte. Die Besonderheit besteht darin, dass Jugendliche die Ausbildung schon mit 15,5 Jahren beginnen können, zunächst eine Grundausbildung in der Fahrschule durchlaufen und danach in eine begleitete Praxisphase übergehen.

Das L17-Modell setzte sich zunächst nur langsam durch, da es für die Familien einen erheblichen organisatorischen Aufwand bedeutete. Inzwischen hat es sich aber fest etabliert: Heute entscheidet sich ein erheblicher Anteil der Jugendlichen in Österreich für diesen Ausbildungsweg, da er den Vorteil bietet, bereits mit 17 Jahren eigenständig fahren zu dürfen. In den folgenden Jahren

wurde das System um eine weitere Variante ergänzt: das sogenannte **Duale Modell**. Dieses Modell richtet sich an Fahrschüler, die nicht bereits mit 17, sondern klassisch mit 18 Jahren allein fahren möchten, gleichzeitig aber von der Mischform aus Fahrschulausbildung und privater Praxis profitieren wollen.

Damit existieren in unserem Nachbarland heute drei parallele Ausbildungsvarianten für die Klasse B: die klassische Vollausbildung ausschließlich in der Fahrschule, das L17-Modell mit frühem Fahrerlaubniserwerb ab 17 und 3.000 Kilometern begleiteter Fahrpraxis sowie das Duale Modell mit 1.000 Kilometern privatem Praxisanteil und Prüfung ab 18. Alle drei sind gesetzlich gleichwertig, unterscheiden sich aber deutlich in Ablauf, Dauer und den Anforderungen an Fahrschüler und deren Familien.

Wichtig in diesem Zusammenhang ist: Österreich hat mit der Einführung eines Mehrphasenmodells europaweit einen Sonderweg beschritten hat: Die Fahrausbildung endet nicht mit der Fahrprüfung, sondern umfasst obligatorische Nachschulungen in einer zweiten Ausbildungsphase, ist also für alle drei Modelle zweistufig aufgebaut.

1.2 Aufbau der Führerscheinausbildung in Österreich

Die Führerscheinausbildung in Österreich folgt einem klar gegliederten Stufenmodell, das im Führerscheingesetz (FSG) und in der Führerscheingesetz-Durchführungsverordnung (FSG-DV) festgelegt ist. Auch wenn die pädagogische Terminologie von jener in Deutschland abweicht, lässt sich die Ausbildung in vergleichbare Abschnitte unterteilen.

In Österreich beginnt die Ausbildung mit der **Grundausbildung**, die sich wiederum aus zwei Abschnitten zusammensetzt: der Vorschulung und der Grundschulung.

Die Vor-schulung umfasst die ersten Fahrlektionen, in denen grundlegende Fahrzeugbeherrschung und elementare Verkehrsregeln vermittelt werden. Dadurch sollen Fahrschüler ein Fahrzeug im leichten Verkehr sicher bewegen können. Daran schließt die Grundschulung an, die den Übergang in den dichteren Stadtverkehr vorsieht. Hier werden zentrale Fahraufgaben wie Anfahren, Abbiegen, Einordnen, Vorrangregeln und einfache Manöver im Straßenverkehr trainiert.

Die anschließende **Hauptschulung** erweitert das Spektrum auf komplexere Verkehrssituationen, vor allem im dichten Stadtverkehr und in anspruchsvolleren Fahrsituationen. In der klassischen Vollausbildung wird diese Stufe komplett innerhalb der Fahrschule erbracht. In den Modellen L17 und B-Dual dagegen wird die Hauptschulung weitgehend in die private Fahrpraxis verlagert: Wesentliche Teile – insbesondere längere Überland- und Autobahnfahrten – werden in Begleitung eingetragener Personen absolviert und durch Fahrtenbücher dokumentiert. In diesen Modellen übernimmt die Fahrschule vor allem die begleitenden Beobachtungsfahrten, mit denen die Ausbildungsqualität gesichert und die Fortschritte überprüft werden.

Darauf folgt die Perfektionsschulung, in der besonders sicherheitsrelevante Fahrsituationen wie Überlandfahrten, Autobahnfahrten und Nachtfahrten exemplarisch behandelt werden. Diese Phase gibt den Fahrschulen die Möglichkeit, die Inhalte flexibel an den individuellen Lernfortschritt anzupassen. Direkt im Anschluss daran erfolgt die Prüfungsvorbereitung, in der die Fahrprüfung simuliert und letzte Defizite gezielt aufgearbeitet werden.

Die erste Ausbildungsphase endet mit der theoretischen und praktischen Fahrprüfung. Diese wird von staatlich bestellten und unabhängigen Prüfern durchgeführt.

Im Vergleich zu Deutschland zeigt sich ein wesentlicher Unterschied in der Ausbildungslogik. Das deutsche Modell gliedert sich in die Einweisungs-, Aufbau- und Leistungsstufe, anschließend folgen die Sonderfahrten

und die Prüfungsvorbereitung. Die Anzahl und der Inhalt der Sonderfahrten (Überland-, Autobahn- und Nachtfahrten) sind dabei festgelegt. Ihr Zweck ist die gezielte, pädagogisch angeleitete Bewältigung besonders unfallträchtiger Verkehrssituationen. Damit tragen sie zu einer bundesweit einheitlichen Qualitätssicherung bei (Fahrschüler-Ausbildungsordnung/Curricularer Leitfaden Pkw).

Hinzu kommt ein weiterer Systemunterschied: In Österreich endet die Ausbildung nicht automatisch mit der Fahrprüfung, sondern diese ist Teil eines **Mehr-Phasen-Modells**. Hier gibt es eine verpflichtende zweite Ausbildungsphase nach Erwerb des Führerscheins, die Elemente wie Fahrsicherheitstraining, verkehrspsychologische Reflexion und Perfektionsfahrten umfasst. Das Mehr-Phasen-Modell wird im weiteren Verlauf noch ausführlicher dargestellt.

1.3 Ablauf der Ausbildungsmodelle zum Erwerb der Klasse-B-Fahrerlaubnis in Österreich

Aktuell existieren in der Alpenrepublik drei gleichwertige Wege zum Pkw-Führerschein der Klasse B: die klassische Vollausbildung, das L17-Modell und das Dualmodell. Der Unterschied liegt in: Dauer, Zeitpunkt der Fahrerlaubnis und Umfang der privaten Fahrpraxis. Die Ausbildung beginnt grundsätzlich in der Fahrschule mit der theoretischen Grundausbildung. In der Theorie sind – wie bei allen Modellen – 32 Lektionen à 50 Minuten vorgeschrieben, bestehend aus 20 Lektionen Grundstoff und 12 klassenspezifischen Lektionen für die Klasse B.

1.3.1 | B-Ausbildung (Vollausbildung)

Die klassische Vollausbildung in Österreich entspricht im Grundsatz dem deutschen Modell, weist jedoch entscheidende Unterschiede im Aufbau auf. Die gesamte Ausbildung findet in der Fahrschule statt. Privates Üben mit Begleitpersonen ist während der Ausbildung nicht erlaubt. Begonnen werden kann die Ausbildung frühestens mit 17 ½ Jahren, die Prüfung kann frühestens mit

Erreichen des 18. Lebensjahres abgelegt werden.

Das Gesetz sieht mindestens 18 Fahrstunden à 50 Minuten¹ vor, die sich in eine Grundausbildung mit sechs Fahrstunden (Vorschulung und Grundschulung) sowie eine Hauptschulung mit ebenfalls sechs Fahrstunden à 50 Minuten gliedern. Bereits hier zeigt sich ein erster Unterschied bei der gesetzlichen Strukturierung der Fahrpraxis. In Deutschland gibt es keine Mindestanzahl an regulären Fahrstunden; deren Umfang richtet sich allein nach dem individuellen Lernfortschritt. Vorgeschrieben sind nur die besonderen Ausbildungsfahrten, wovon insgesamt zwölf absolviert werden, die typische Risikosituationen – Überland-, Autobahn- und Nachtfahrten – abdecken. Diese sind vor der Prüfungsreife zu absolvieren. Österreich wählt den umgekehrten Ansatz: Dort ist eine verbindliche Mindestanzahl von 18 Fahrstunden vorgeschrieben, während es keine starren Vorgaben für die Sonderfahrten gibt.

Doch ist im Rahmen der Vollausbildung nach Abschluss der Hauptschulung eine Perfektionsschulung verbindlich. Sie umfasst fünf Unterrichtseinheiten, die exemplarisch jeweils eine Fahrt auf der Autobahn, auf Überlandstrecken und bei Nacht beinhalten. Die genaue Gestaltung liegt im pädagogischen Ermessen der Fahrschule, solange alle Inhalte abgedeckt werden. Zusätzlich ist eine Prüfungsvorbereitungseinheit von 50 Minuten vorgesehen, die direkt auf die Anforderungen der praktischen Fahrprüfung ausgerichtet ist. Erst danach erfolgt die Zulassung zur fahrpraktischen Prüfung.

Wie in Deutschland muss die praktische Prüfung in der Vollausbildung in Anwesenheit eines Fahrlehrers und Prüfers stattfinden. Anders als in Deutschland kann die Prüfung (dies gilt für alle Ausbildungsmodelle) sowohl im Fahrschulauto als auch im Privatauto abgenommen werden, sofern das Fahrzeug den gesetzlichen Voraussetzungen

entspricht. Von dieser Möglichkeit wird bei der Vollausbildung allerdings wenig Gebrauch gemacht.

Ein weiterer grundlegender Unterschied: In Deutschland ist mit der bestandenen Fahrprüfung die Ausbildung vollständig abgeschlossen und der Führerschein uneingeschränkt gültig. In Österreich dagegen beginnt nach der Fahrprüfung eine zweite Ausbildungsphase. Damit zeigt sich: Während Deutschland auf ein formalisiertes System mit fixen Sonderfahrten setzt, legt Österreich den Schwerpunkt auf eine klar definierte Grundausbildung mit Mindestumfang, flexiblen Perfektionsschulungen und einer obligatorischen zweiten Ausbildungsphase.

1.3.2 | „L17“-Ausbildung



Die Ausbildung im L17-Modell beginnt mit der theoretischen Grundausbildung in der Fahrschule. Parallel dazu erfolgt die praktische Ausbildung. Insgesamt sind mindestens 20 Fahrstunden zu je 50 Minuten² vorgesehen, verteilt über den gesamten Verlauf der Ausbildung. Bevor die Fahrpraxis mit einer Begleitperson beginnt, werden in der praktischen Grundausbildung in der Fahrschule rund zwölf Fahrstunden (Vor- und Grundschulung) absolviert. Damit werden die elementaren Kenntnisse vermittelt, um anschließend mit Begleitung am Straßenverkehr teilzunehmen.

¹ 18 Fahrstunden à 50 Minuten in Österreich entsprechen 20 Fahrstunden à 45 Minuten in Deutschland.

² 20 Fahrstunden à 50 Minuten in Österreich entsprechen etwa 22 Fahrstunden à 45 Minuten in Deutschland.

Ist die Grundausbildung abgeschlossen, bescheinigt die fachlich verantwortliche Leitung der Fahrschule – in Österreich in der Regel der Fahrschulinhaber oder der verantwortliche Leiter –, dass der Fahrschüler die notwendigen Grundlagen erworben hat und in die begleitete Ausbildungsphase eintreten kann. Eine unabhängige Prüfung durch eine externe Prüforganisation, ist hier nicht vorgesehen.

Darauf folgt die Phase der begleiteten Fahrpraxis. In diesem Abschnitt müssen mindestens 3.000 Kilometer gemeinsam mit eingetragenen Begleitpersonen absolviert und lückenlos in einem Fahrtenbuch dokumentiert werden. Um die Qualität dieser Übungsphase sicherzustellen, schreibt das Gesetz drei Begutachtungsfahrten (in der Praxis auch häufig als ‚Beobachtungsfahrt‘ bezeichnet) vor: die erste nach etwa 1.000 Kilometern, die zweite nach rund 2.000 Kilometern und die dritte am Ende der Übungsphase nach 3.000 Kilometern. Diese Begutachtungsfahrten finden im Privatfahrzeug des Schülers statt. Der Fahrlehrer nimmt dabei auf der Rückbank Platz, verfügt jedoch über keine Doppelpedale und kann nicht aktiv eingreifen, sondern beurteilt ausschließlich das Fahrverhalten. Damit wird die Qualität der Ausbildung überprüft, ohne den Charakter der privaten Übungsfahrten zu unterlaufen.

An die letzte Begutachtungsfahrt nach 3.000 Kilometern schließt sich in der Fahrschule die Perfektionsschulung im Ausmaß von fünf Fahrstunden à 50 Minuten an, die zugleich der unmittelbaren Vorbereitung auf die Fahrprüfung dient. Zusammen mit der Grundausbildung, den drei Begutachtungsfahrten und der Perfektionsschulung ergibt sich die erforderliche Gesamtsumme von mindestens 20 Fahrstunden.

Nach Abschluss dieser Stufe kann die praktische Fahrprüfung abgelegt werden, die von staatlich bestellten Prüfern durchgeführt wird. Im Rahmen des L17-Modells ist diese frühestens mit Vollendung des 17. Lebensjahres möglich. Als Prüfungsfahrzeug kann sowohl ein Fahrschulwagen als auch ein Privatfahrzeug verwendet werden. Auf dem

Beifahrersitz sitzt entweder ein Fahrlehrer der Fahrschule oder eine eingetragene Begleitperson. Diese Person ist während der Prüfung anwesend, greift jedoch nicht in den Prüfungsverlauf ein. In der Praxis zeigt sich, dass insbesondere dann, wenn eine Begleitperson an der Prüfung teilnimmt, häufiger ein Privatfahrzeug verwendet wird.

Auch für Absolventen des L17-Modells schließt sich verpflichtend eine zweite Ausbildungsphase an, deren Inhalte und Ablauf im weiteren Verlauf noch detailliert erläutert werden.

1.3.3 | B-Ausbildung (dual)



Die duale Ausbildung („B-Dual“) stellt in Österreich eine Mischform zwischen der klassischen Vollausbildung in der Fahrschule und dem L17-Modell dar. Sie verbindet eine verkürzte Grundausbildung in der Fahrschule mit einer anschließenden Phase privater Übungsfahrten in Begleitung. Im Unterschied zur klassischen Vollausbildung wird damit ein Teil der praktischen Fahrpraxis nicht ausschließlich in der Fahrschule erworben, sondern in einem überwachten Rahmen mit eingetragenen Begleitpersonen. Der Einstieg ist ab 17,5 Jahren möglich, die Fahrprüfung frühestens mit Vollendung des 18. Lebensjahres.

Die praktische Grundausbildung umfasst zunächst sechs Fahrstunden à 50 Minuten mit dem Fahrlehrer. In der sechsten Fahrstunde müssen die künftigen Begleitpersonen anwesend sein. Während dieser Stunde werden sie in die pädagogischen Anforderungen

eingeführt und auf ihre Rolle praktisch vorbereitet. Nach Abschluss bescheinigt die fachlich verantwortliche Leitung der Fahrschule dem Fahrschüler, dass er die notwendigen Grundlagen erworben hat, um in die private Übungsphase einzutreten. Eine fahrpraktische Prüfung durch eine unabhängige Prüforganisation findet zu diesem Zeitpunkt nicht statt.

Damit beginnt die Phase der privaten Übungsfahrten: Der Fahrschüler muss mindestens 1.000 Kilometer mit den eingetragenen Begleitpersonen zurücklegen. Diese Fahrten sind lückenlos im Fahrtenbuch zu dokumentieren.

Nach Absolvierung dieser Fahrpraxis ist eine Begutachtungsfahrt (à 50 Minuten) vorgeschrieben. Sie wird von der Fahrschule organisiert, findet aber im Privatfahrzeug des Schülers statt. Dabei begleitet der Fahrlehrer den Fahrschüler und die Begleitperson auf der Rückbank, beobachtet das Fahrverhalten und kann Hinweise geben, jedoch nicht direkt eingreifen. Diese Besonderheit unterscheidet die Begutachtungsfahrt grundlegend von regulären Fahrstunden.

An die Begutachtungsfahrt schließt sich in der Fahrschule die Perfektionsschulung an. Sie umfasst im Dualmodell fünf Fahrstunden à 50 Minuten und dient der Festigung und Erweiterung der erworbenen Kompetenzen sowie der unmittelbaren Vorbereitung auf die Fahrprüfung. Unter dem Strich kommen mindestens 12 Fahrstunden à 50 Minuten³ zusammen, die sich auf den gesamten Ausbildungszeitraum verteilen.

Die praktische Fahrprüfung im Dualmodell folgt denselben organisatorischen Vorgaben wie im L17-Modell: Das Prüfungsfahrzeug kann sowohl ein Fahrschul- als auch ein Privatfahrzeug sein. Der Prüfer nimmt auf dem Rücksitz Platz, während auf dem Beifahrersitz entweder ein Fahrlehrer oder eine eingetragene Begleitperson anwesend ist, die jedoch nicht in den Prüfungsverlauf eingreift. Gerade im Dualmodell wird in der Praxis

besonders häufig die Kombination aus Privatfahrzeug und Begleitperson genutzt.

Ebenso wie bei der Vollausbildung und dem L17-Modell schließt sich im Dualmodell eine verpflichtende zweite Ausbildungsphase an.

1.4 Regelungen zu privaten Fahrten in Österreich

Ein zentrales Charakteristikum der österreichischen Führerscheinausbildung ist die Einbindung privater Fahrpraxis in Begleitung von Laien, also nicht professionellen Fahrlehrern. Dieses Element unterscheidet Österreich wesentlich vom deutschen Ausbildungssystem, in dem die Fahrpraxis ausschließlich innerhalb der Fahrschule erworben wird. Dafür gibt es zwei Varianten: das Dualmodell, bei dem private Fahrten als Übungsfahrten bezeichnet werden, und das L17-Modell, bei dem sie als Ausbildungsfahrten gelten

1.4.1 | Voraussetzungen für Begleitpersonen

Für die Begleitpersonen gelten bestimmte gesetzliche Kriterien. Sie müssen mindestens 25 Jahre alt sein, seit mindestens sieben Jahren im Besitz der Lenkberechtigung der Klasse B und dürfen in den letzten drei Jahren keine schwerwiegenden Verkehrsverstöße begangen haben. Zudem dürfen sie vor und während der Ausbildungsfahrten keinen Alkohol konsumieren und müssen jederzeit in der Lage sein, korrigierend einzugreifen. Vor Aufnahme der Begleitfahrten ist eine verpflichtende Einweisung in der Fahrschule vorgesehen, die sowohl den Fahrschülerinnen und Fahrschülern als auch den Begleitpersonen die pädagogischen Grundlagen und die rechtlichen Rahmenbedingungen vermittelt. Als Begleitpersonen können höchstens zwei Personen gemeldet werden. Sie müssen in einem engen persönlichen Verhältnis zum Fahrschüler stehen, in der Regel handelt es sich um Mitglieder des Haushalts oder enge Angehörige.

³ 12 Fahrstunden à 50 Minuten in Österreich entsprechen etwa 13 1/3 Fahrstunden à 45 Minuten in Deutschland.

1.4.2 | Zeitliche Rahmenbedingungen

Für die begleitete Fahrpraxis bestehen in Österreich klare Vorgaben, die sicherstellen sollen, dass die erforderliche Fahrpraxis nicht in einem zu kurzen Zeitraum „abgefahren“ wird, sondern kontinuierlich erfolgt und nachhaltige Lerneffekte ermöglicht. Im L17-Modell gilt, dass die mindestens 3.000 Kilometer mit einer Begleitperson nicht nur lückenlos zu dokumentieren sind, sondern auch über einen gewissen Zeitraum verteilt absolviert werden müssen. Das Gesetz schreibt vor, dass zwischen zwei Begutachtungsfahrten jeweils mindestens 1.000 Kilometer und 14 Tage liegen müssen. Daraus ergibt sich eine Mindestausbildungsdauer von sechs Wochen. In der Praxis ist die Ausbildungsphase jedoch meist deutlich länger, häufig ein Jahr oder mehr, da die 3.000 Kilometer ansonsten kaum sinnvoll zu bewältigen wären.

Beim Dualmodell sind im Gegensatz zu L17 lediglich 1.000 Kilometer Übungsfahrten mit Begleitperson vorgeschrieben. Eine gesetzlich vorgeschriebene Mindestdauer oder Staffellung, wie sie bei L17 vorliegt, ist hier nicht vorgesehen. Die Verteilung der Fahrten liegt im Wesentlichen in der Verantwortung der Fahrschüler und ihrer Begleitpersonen. Allerdings ist die behördliche Bewilligung für diese Ausbildungsfahrten zeitlich auf maximal 18 Monate befristet; eine Verlängerung ist nicht möglich. Damit wird der Übungszeitraum zwar nach oben hin begrenzt, allein ohne ein festes Mindestmaß vorzuschreiben.

Abb. 1: Fahrtenbuch bei Dual- und L17

1.4.3 | Dokumentationspflicht: Fahrtenbuch

Sowohl beim L17- als auch beim Dualmodell müssen sämtliche Ausbildungsfahrten mit der Begleitperson lückenlos in einem Fahrtenprotokoll dokumentiert werden. Dieses Fahrtenbuch ist während der Ausbildung stets im Fahrzeug mitzuführen und auf Verlangen den Kontrollorganen vorzulegen. Es dient sowohl der Nachvollziehbarkeit des Ausbildungsfortschritts als auch der Kontrolle durch die Fahrschule, die anhand der dokumentierten Kilometerstände die ordnungsgemäße Durchführung der Übungsphase überprüft.

In der Vorlage müssen für jede Fahrt die folgenden Informationen festgehalten werden:

- Datum: Der Tag, an dem die Fahrt stattgefunden hat.
- Gefahrene Kilometer: Die Anzahl der Kilometer, die bei dieser Fahrt zurückgelegt wurden.
- Kilometerstand (von/bis): Der Kilometerstand des Fahrzeugs vor und nach der Fahrt.
- Kfz-Kennzeichen: Das Kennzeichen des verwendeten Fahrzeugs.
- Tageszeit: Die ungefähre Uhrzeit, zu der die Fahrt begonnen bzw. beendet wurde.
- Fahrstrecke/-ziel: Eine kurze Beschreibung der Route oder des Ziels der Fahrt.
- Straßenzustand/Witterung: Angaben wie „trocken“, „nass“, „Schnee“ etc.
- Unterschrift (Begleiter/Bewerber): Sowohl der Bewerber als auch der Begleitfahrer müssen die Fahrt bestätigen.

Fahrtenprotokoll

gemäß § 19 Abs. 8 FSG

[illegible]

1.4.4 | Begutachtungsfahrt (Beobachtungsfahrt)

Um die Qualität der privat absolvierten Fahrpraxis sicherzustellen, sind Fahrten in der Fahrschule gefordert. Im L17-Modell müssen drei Begutachtungsfahrten absolviert werden: die erste nach rund 1.000 Kilometern, die zweite nach 2.000 Kilometern und die dritte am Ende der Übungsphase nach 3000 Kilometern. Im Dualmodell ist dagegen nur eine Begutachtungsfahrt nach Abschluss der 1.000 Kilometer vorgeschrieben. Diese Fahrten stellen sicher, dass die Ausbildung nicht allein in privater Verantwortung abläuft, sondern durch professionelle Rückmeldungen der Fahrschule ergänzt wird.

1.4.5 | Kennzeichnungspflicht der Fahrzeuge

Die für Ausbildungszwecke verwendeten Fahrzeuge müssen in Österreich mit einem deutlich sichtbaren Schild gekennzeichnet sein. Dieses Kennzeichen besteht aus einem weißen „L“ (für das Dualmodell) beziehungsweise „L17“ (für das L17-Modell) auf blauem Grund und muss mindestens 15 x 15 cm groß sein. Es ist an der Rückseite des Fahrzeugs anzubringen, kann aber zusätzlich auch an der Vorderseite angebracht werden. Andere Verkehrsteilnehmer können so erkennen, dass das Fahrzeug im Rahmen einer Ausbildungs- oder Übungsfahrt mit eingetragener Begleitperson geführt wird. Indem der besondere Status der Fahranfänger kenntlich gemacht wird, fördert man auch ein erhöhtes Maß an Rücksichtnahme im Straßenverkehr.

1.4.6 | Geografische Reichweite der Übungsfahrten

Die privaten Ausbildungsfahrten sind grundsätzlich auf Österreich beschränkt. Eine Ausnahme gilt im L17-Modell: Vor Vollendung des 18. Lebensjahres dürfen Übungsfahrten auch in Deutschland durchgeführt werden, da dort eine entsprechende Anerkennung vereinbart ist. Mit Erreichen des 18. Lebensjahres wird die L17-Lenkberechtigung automatisch in einen vollwertigen Führerschein der Klasse B umgewandelt, der in allen EU- und EWR-Staaten gültig ist. Außerhalb der EU/EWR kann in manchen Ländern zusätzlich

eine Übersetzung oder ein internationaler Führerschein erforderlich sein.

Für das Dualmodell bestehen keine entsprechenden Ausnahmeregelungen; hier sind die Übungsfahrten ausschließlich innerhalb Österreichs zulässig.

1.5 Die Mehrphasenausbildung in Österreich

Ein wesentliches Merkmal der österreichischen Führerscheinausbildung: Sie endet nicht mit der praktischen Fahrprüfung. Vielmehr schließt sich eine zweite Ausbildungsphase an, die in mehreren Schritten durchgeführt werden muss. Diese sogenannte Mehrphasenausbildung (2-Phasen-Modell) wurde 2003 eingeführt, um die Unfallzahlen bei Fahranfängern nachhaltig zu senken. Ziel ist es, junge Fahrerinnen und Fahrer nach dem erstmaligen Erwerb der Lenkberechtigung weiter zu begleiten, ihre Fahrkompetenz unter realen Bedingungen zu festigen und zugleich risikorelevante Einstellungen zu reflektieren. Die zweite Phase gliedert sich in drei aufeinander abgestimmte Elemente: ein Fahrsicherheitstraining, ein verkehrspsychologisches Gruppengespräch sowie eine Perfektionsfahrt in der Fahrschule.

1.5.1 | Die drei Maßnahmen der Mehrphasenausbildung

Fahrsicherheitstraining: Das Fahrsicherheitstraining findet auf speziellen Übungsplätzen statt, die in Österreich von anerkannten Organisationen betrieben werden (z. B. ÖAMTC oder ARBÖ, vergleichbar mit dem ADAC in Deutschland). Es handelt sich um ein eintägiges Intensivtraining, das typischerweise vier bis sechs Unterrichtseinheiten umfasst. Im Mittelpunkt stehen Fahrübungen unter erschwerten Bedingungen, etwa Bremsmanöver auf nasser Fahrbahn, Ausweichübungen, Kurvenfahren oder das Verhalten bei plötzlich auftretenden Hindernissen. Durch den geschützten Rahmen soll ein sicheres Erleben der physikalischen Grenzen des Fahrzeugs ermöglicht werden, ohne dass für die Teilnehmer ein reales Unfallrisiko besteht.

Verkehrspsychologisches Gruppengespräch: Das verkehrspsychologische Gruppengespräch wird von eigens zugelassenen Verkehrspsychologen durchgeführt. Es findet in Kleingruppen mit bis zu acht Teilnehmenden statt und dauert in der Regel rund zwei Stunden. Ziel ist es, die eigenen Erfahrungen in den ersten Monaten des selbstständigen Fahrens zu reflektieren und gemeinsam mit anderen Fahranfängern Strategien für eine sichere, verantwortungsvolle und defensive Fahrweise zu entwickeln. Inhaltliche Schwerpunkte sind insbesondere Risikowahrnehmung, Gefahreinschätzung, Einstellung zu Geschwindigkeit, Alkohol und Ablenkung. Anders als beim Fahrsicherheitstraining stehen hier nicht fahrpraktische Fertigkeiten, sondern psychosoziale Faktoren im Vordergrund.

Perfektionsfahrt: Die Perfektionsfahrt wird in einer Fahrschule unter Anleitung eines Fahrlehrers durchgeführt. Sie dient der Überprüfung und Rückmeldung nach einigen Monaten eigenständiger Fahrpraxis. Der Fahrlehrer beobachtet dabei das Verhalten im Straßenverkehr und bewertet, ob die Fahrweise sicher, regelkonform und vorausschauend ist. Typische Inhalte sind Fahrten im Stadtverkehr, auf Landstraßen und Autobahnen.

Für die Perfektionsfahrt wird ein Fahrschulfahrzeug mit Doppelpedalerie verwendet, sodass der Fahrlehrer bei Bedarf aktiv eingreifen kann. Damit bleibt der Charakter einer klassischen Fahrausbildung erhalten, auch wenn der Schwerpunkt stärker auf Beobachtung, Analyse und Feedback liegt.

1.5.2 | Umsetzung in den verschiedenen Ausbildungsmodellen

Vollausbildung (klassische B-Ausbildung): Die erste Perfektionsfahrt (2 Fahrstunden à 50 Minuten) ist zwischen dem zweiten und vierten Monat nach der bestandenen Fahrprüfung zu absolvieren. Im Zeitraum vom dritten bis zum neunten Monat folgen das Fahrsicherheitstraining (6 Lektionen à 50 Minuten) und das verkehrspsychologische Gruppengespräch (2 Lektionen à 50 Minuten); das Gruppengespräch schließt in der

Regel an das Training an. Die zweite Perfektionsfahrt (2 Fahrstunden à 50 Minuten) ist zwischen dem sechsten und zwölften Monat zu absolvieren und muss mindestens drei Monate nach der ersten Perfektionsfahrt liegen.

L17-Ausbildung: Für das Fahrsicherheitstraining und das verkehrspsychologische Gruppengespräch gelten die gleichen Regelungen wie bei der Vollausbildung. Zusätzlich ist hier nur eine Perfektionsfahrt (2 Fahrstunden à 50 Minuten) im Zeitraum zwischen dem sechsten und dem zwölften Monat vorgeschrieben. Da die Fahrprüfung im L17-Modell bereits ab dem vollendeten 17. Lebensjahr abgelegt werden kann, fällt die Mehrphasenausbildung häufig in eine Phase, in der die Fahrschüler noch minderjährig sind. Dies erfordert von Fahrschulen und Verkehrspsychologen eine besondere organisatorische Betreuung.

Dualmodell (B-Dual): Hier gelten für die zweite Ausbildungsphase die gleichen Regelungen wie bei der Vollausbildung.

1.6 Besonderheiten im österreichischen Fahrschulmarkt & Ausbildungssystem

Die Besonderheiten des österreichischen Fahrschulwesens prägen neben dem dortigen Ausbildungssystem auch die Marktstruktur. Diese Unterschiede betreffen insbesondere die Ausgestaltung der Fahrlehrerberufe, die Zugangsvoraussetzungen für die Gründung und Führung einer Fahrschule sowie die Organisation der Führerscheinprüfung. Damit ist die Regulierung nicht unbedingt strenger, wohl aber in zentralen Punkten anders ausgestaltet als im deutschen System.

1.6.1 | Fahrlehrer und Fahrschullehrer

In Österreich wird klar zwischen Fahrlehrern und Fahrschullehrern unterschieden. Fahrlehrer sind in erster Linie für die fahrpraktische Ausbildung zuständig und begleiten die Fahrschüler im Fahrzeug. Fahrschullehrer hingegen, die über eine weitergehende

Qualifikation verfügen, führen auch den theoretischen Unterricht durch. Für sie gelten dementsprechend höhere Anforderungen an Ausbildung und Berufspraxis.

Der Weg zum Fahrlehrer setzt zunächst den Erwerb der Fahrlehrerqualifikation voraus. Hinzu kommt eine mehrjährige Tätigkeit als Fahrlehrer sowie eine weiterführende Ausbildung mit zusätzlichen pädagogischen und theoretischen Inhalten. Auf diese Weise bildet sich ein gestuftes Karrieremodell, das entweder eine Spezialisierung auf die praktische Ausbildung oder eine umfassendere Tätigkeit als Lehrkraft in Theorie und Praxis ermöglicht.

Im Unterschied dazu gibt es in Deutschland keine solche formale Trennung. Hier sind Fahrlehrer grundsätzlich befugt, sowohl Theorie als auch Praxis zu unterrichten, sofern sie die Fahrlehrerlaubnis besitzen. Unser Nachbarland zeichnet sich damit durch eine klarere Rollen- und Kompetenzdifferenzierung aus, die sowohl die Berufslaufbahn als auch die inneren Strukturen von Fahrschulen beeinflusst.

1.6.2 | Fahrschulen

Ein weiterer markanter Unterschied zwischen beiden Ländern betrifft die rechtlichen Voraussetzungen zur Gründung und Leitung einer Fahrschule. Während in Deutschland die Fahrschülerlaubnis nach § 17 FahrlG im Wesentlichen an die persönliche Zuverlässigkeit, fachliche Eignung und geeignete Räumlichkeiten geknüpft ist, gelten in Österreich ein deutlich strengere Zugangsvoraussetzungen.

Für die Eröffnung einer Fahrschule ist hier in der Regel ein abgeschlossenes Hochschulstudium im Bereich Technik oder Ingenieurwesen erforderlich, häufig mit Bezug zum Verkehrs- oder Maschinenwesen. Alternativ kann der Nachweis einer vergleichbaren Qualifikation anerkannt werden, wobei die Hürden bewusst hoch angesetzt sind. Dadurch soll die fachliche und organisatorische Qualität der Fahrschulen dauerhaft sichergestellt und zugleich ein hoher Professionalisierungsgrad der Branche garantiert werden.

Außerdem darf die Konzession für den Betrieb einer Fahrschule nur an österreichische Staatsbürger oder an Staatsangehörige eines EU-/EWR-Mitgliedstaates erteilt werden. Drittstaatsangehörige sind – anders als hierzulande – grundsätzlich ausgeschlossen, sofern sie nicht über eine besondere Niederlassungs- und Gewerbeberechtigung verfügen. Diese Regelung ist Teil des österreichischen Gewerberechts, das für zahlreiche reglementierte Berufe gilt, etwa auch für Apotheken, Schornsteinfeger oder bestimmte sicherheitsrelevante Gewerbe. Begründet wird dies mit dem Schutz öffentlicher Interessen: Die Qualität der Dienstleistungen soll gesichert, die Zuverlässigkeit der Konzessionsinhaber überprüfbar und die behördliche Aufsicht effektiv gewährleistet werden. Im Falle der Fahrschulen steht dabei insbesondere die Verkehrssicherheit im Vordergrund. Die Bindung an EU-/EWR-Bürger erleichtert zudem die rechtliche Durchsetzbarkeit von Aufsichts- und Sanktionsmaßnahmen, da eine enge Anbindung an den europäischen Rechts- und Vollzugsraum gegeben ist.

Dieser Umstand wirkt sich auf die Marktstruktur aus. Da die Gründung einer Fahrschule mit einem erheblichen Qualifikations- und Investitionsaufwand verbunden ist und zugleich an die Staatsangehörigkeit gebunden bleibt, ist die Zahl der Fahrschulen in Österreich im Verhältnis zur Bevölkerungszahl niedriger als in Deutschland. Gleichzeitig verfügen die bestehenden Betriebe häufig über größere Strukturen, da sie von Beginn an in einem stärker regulierten Umfeld agieren.

Damit zeigt sich: Der österreichische Fahrschulmarkt ist nicht nur kleiner, sondern auch stärker auf wenige, hochqualifizierte Akteure konzentriert. Das unterscheidet ihn deutlich vom deutschen Markt, der stärker durch mittelständische Familienbetriebe geprägt ist, die in ihrer Mehrheit ohne akademischen Hintergrund geführt werden und bei denen keine Einschränkungen hinsichtlich der Staatsangehörigkeit bestehen.

1.6.3 | Prüfungssystem

Auch das österreichische Prüfungssystem unterscheidet sich wesentlich von dem in Deutschland etablierten Modell. Während hier die Durchführung der theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfungen auf zwei große Prüfungsorganisationen – TÜV und DEKRA – konzentriert ist, folgt man dort einem stärker dezentralisierten Ansatz.

Die Prüfungen werden von staatlich ermächtigten, aber organisatorisch eigenständigen Prüfern („Prüfer für den Kraftfahrlenkerbereich“) abgenommen. Diese sind in der Regel bei den Landesregierungen oder den jeweiligen Bezirksverwaltungsbehörden verankert. Sie arbeiten daher nicht in monopolartigen Strukturen, sondern treten als Einzelpersonen oder in kleineren Teams auf, die regional zugeordnet sind. Die praktische Fahrprüfung findet meist direkt an der Fahrschule oder an einem zentralen Prüfplatz statt, wobei die Prüfer dabei als unabhängige Organe auftreten. Das System soll Neutralität und Transparenz gewährleisten und gleichzeitig eine stärkere Nähe zu den regionalen Gegebenheiten des Straßenverkehrs sichern.

Ein wesentlicher Unterschied zeigt sich auch in den Qualifikationsanforderungen an die Prüfer. Während in Deutschland Prüfer in der Regel vereidigte Sachverständige mit einem ingenieurwissenschaftlichen Hintergrund – etwa in Maschinenbau oder Elektrotechnik – sind, ist das österreichische System weniger streng technikorientiert. Dort basiert die Tätigkeit stärker auf verwaltungsrechtlichen Voraussetzungen und gezielten Fortbildungen, ohne dass zwingend ein Ingenieurstudium erforderlich ist. Damit unterscheiden sich sowohl die Zugangswege als auch die inhaltlichen Schwerpunkte der Prüfertätigkeit deutlich von den deutschen Vorgaben.

Auch die Organisation der Theorieprüfung folgt in der Alpenrepublik einem anderen Ansatz. Sie wird vielfach elektronisch abgelegt, teilweise direkt in den Räumlichkeiten der Fahrschulen unter Aufsicht eines Prüfers. Dies verringert den organisatorischen Aufwand für die Kandidaten, während die

Prüfungsstandards dennoch durch staatliche Vorgaben einheitlich geregelt bleiben.

Ein deutlicher Unterschied zeigt sich auch im Ablauf der praktischen Fahrprüfung. In Österreich beginnt diese mit einer sogenannten Lenkerkontrolle, bei der grundlegende Fahrzeugfunktionen überprüft werden. Anschließend folgen Grundfahrlübungen in einem verkehrsfreien Raum oder auf einem Übungsplatz. Dazu zählen unter anderem das Einparken in eine Parklücke, das Umkehren sowie weitere Manöver wie Rückwärtsfahren in eine markierte Garage oder Zielbremsungen. Erst danach wird in den öffentlichen Straßenverkehr gewechselt, wo Fahrten im Stadtgebiet, auf Landstraßen und – soweit möglich – auf Autobahnen oder Schnellstraßen geprüft werden. Die Mindestdauer der Fahrprüfung beträgt 25 Minuten reine Fahrzeit, insgesamt liegt der zeitliche Rahmen bei etwa 40 Minuten. In Deutschland dagegen findet die gesamte praktische Prüfung im öffentlichen Verkehrsraum statt; Grundfahrlübungen wie Parken oder Wenden werden dort unmittelbar im Verkehr absolviert.

Tabelle 1: Umfang und Dauer der praktischen Fahrprüfung in Österreich (Quelle: Handbuch für die praktische Fahrprüfung)

Die praktische Fahrprüfung besteht aus vier Teilen (Richtwerte sowie Mindestdauer in Minuten):		
A.	Überprüfungen am Fahrzeug	5
B.	Übungen im verkehrsfreien Raum	5
C.	Fahren im Verkehr	mind. 25
D.	Besprechung von erlebten Situationen	5
	Gesamt	40

Mit einer Dauer von 55 Minuten ist die deutsche Prüfung länger angesetzt und durch die Reform von 2021 zudem auf eine kompetenzorientierte Grundlage gestellt, die mithilfe eines elektronischen Prüfprotokolls sowie verbindlicher Prüfungsrichtlinien eine einheitliche und strenge Bewertung sicherstellt.

Insgesamt ist das österreichische Prüfungssystem weniger stark zentralisiert und stärker in föderale Strukturen eingebettet. Es bietet den Vorteil kürzerer Wege und einer besseren Anpassung an regionale Besonderheiten, unterscheidet sich aber deutlich vom deutschen Modell, das durch die monopolartige

Organisation, strengere Qualifikationsanforderungen und eine höhere Standardisierung geprägt ist

1.7 Zusammenfassung und Ausblick

Damit wurde deutlich, dass sich die österreichische Führerscheinausbildung in wesentlich vom deutschen System unterscheidet. Insbesondere die Einbindung privater Ausbildungsfahrten mit Begleitpersonen, die verpflichtende Mehrphasenausbildung sowie die rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen zeigen, dass hier von

einem eigenständigen Modell gesprochen werden muss.

Im Zentrum der aktuellen Debatte in Deutschland steht die Frage, ob durch eine Übertragung solcher Elemente die Führerscheinkosten gesenkt werden könnten. Hierzu wollen wir prüfen, inwieweit das österreichische Modell auf deutsche Verhältnisse übertragbar ist und ob es tatsächlich zu einer Kostenentlastung führen würde – oder ob es vielmehr erhebliche Risiken birgt, ohne den gewünschten Effekt zu erzielen. Damit bildet die vorliegende sachliche Darstellung die Grundlage für eine differenzierte Auseinandersetzung, die in einem zweiten Beitrag folgen wird.

Teil 2: Kritische Würdigung

Bereits in der ersten Ausgabe des neuen Jahrtausends titelte das Branchenmagazin Fahrschule (vgl. Abb.2) mit den Worten: „Fahrausbildung: Die Laien kommen zurück.“ Auslöser war die damals vielbeachtete Uni-Royale-Studie, die zeigte, dass in zahlreichen europäischen Ländern auf die Laienbildung gesetzt wird. Besonders im Fokus stand das österreichische Modell L17, das 1999 eingeführt worden war und als Beispiel für eine alternative Form der Fahranfängervorbereitung galt. In Deutschland stieß diese Debatte überwiegend auf Ablehnung. Fachleute aus der Fahrschulbranche sowie das Bundesverkehrsministerium wiesen darauf hin, dass junge Fahranfänger eine pädagogisch fundierte Ausbildung benötigen und die Laienbildung deshalb nicht übertragbar sei. Auch die Fahrlehrerverbände machten geltend, dass die deutsche Bevölkerung den professionellen Weg der Fahrschule klar bevorzuge.

Ein Vierteljahrhundert später erscheint es fast befremdlich, dass das Thema erneut auf der politischen Tagesordnung steht. Wieder rückt die Laienbildung und das österreichische Modell in den Mittelpunkt – diesmal jedoch nicht nur in Fachkreisen, sondern auf Initiative eines kleineren Fahrlehrerverbands, der es in die politische Debatte eingebracht hat. Dies geschah im Rahmen der vom neuen Verkehrsminister Patrick Schnieder einberufenen Stakeholder-Versammlung, in der über Maßnahmen zur Senkung der Führerscheinkosten beraten wurde. Seither wird das Modell auf Ministerial- wie auch auf Länderebene intensiv diskutiert, stets mit dem Ziel, den Erwerb der Fahrerlaubnis kostengünstiger zu gestalten. Dabei hat Deutschland bereits 1986 bewusst entschieden, die Laienbildung aufzugeben und die Ausbildung von Fahranfängern in die Hände professionell ausgebildeter Fahrlehrer zu legen. Der eingeschlagene Weg wurde seitdem stetig weiterentwickelt. Durch die Reformen von 1999 und insbesondere von 2018 wurden Fahrlehrer noch klarer als Verkehrspädagogen definiert und die Ausbildung stärker

Abb. 2: Titelseite der Fahrschule (Ausgabe 1, 2000)



pädagogisch ausgerichtet. Heute ist die Fahrlehrerausbildung in Deutschland darauf ausgerichtet, Kompetenzen methodisch aufzubauen und die Qualität der Verkehrssicherheit zu gewährleisten – ein Ansatz, der sich deutlich vom österreichischen Modell unterscheidet.

Gleichzeitig ist nicht zu übersehen, dass Deutschland mit dem OFSA-Projekt seit über einem Jahrzehnt einen Reformprozess verfolgt, der inzwischen weitgehend abgeschlossen ist und kurz vor seiner Umsetzung steht. Dieses Projekt war von Beginn an als konsequente Weiterentwicklung der bestehenden Fahrausbildung angelegt und zielt auf eine Optimierung des professionellen Verfahrens – die Laienbildung spielte dabei nie eine Rolle. Die Leitlinien setzen auf qualifizierte Kompetenzorientierung, auf die enge Verzahnung von Theorie und Praxis, auf verbindliche Lernstandskontrollen und auf konsequente Qualitätssicherung. Damit knüpft man nicht nur an die bisherigen Reformen der Fahrlehrerausbildung an, sondern auch an die 2021 eingeführte Reform der

fahrpraktischen Prüfung, die erstmals ein standardisiertes, kompetenzorientiertes Prüfungsverfahren etabliert hat. Vor diesem Hintergrund wirkt die Diskussion um eine mögliche Übertragung des österreichischen Modells widersprüchlich: Sie blendet aus, dass in Deutschland längst ein eigener Reformpfad etabliert wurde, der inhaltlich ganz andere Ziele verfolgt und gerade deshalb nicht mit dem österreichischen Ansatz vereinbar ist.

Die zentrale Frage lautet deshalb nicht, ob das österreichische Modell an sich sinnvoll oder erfolgreich ist. Eine pauschale Kritik an der Laienausbildung wäre hier fehl am Platz. Zweifellos hat unser südliches Nachbarland gezeigt, dass seine laiengestützte Ausbildung in Verbindung mit der Mehrphase tragfähig ist. Entscheidend ist vielmehr, ob und inwieweit diese Systemlogik auf die deutschen Rahmenbedingungen übertragbar wäre. Um dies einzuordnen, sollen im Folgenden die wesentlichen Unterschiede – von den pädagogischen Grundlagen über die rechtlichen und institutionellen Rahmenbedingungen bis hin zu den strukturellen Voraussetzungen – näher dargelegt werden. Mit dieser Betrachtung wird deutlich, weshalb eine Übertragung des Modells problematisch wäre.

2.1 | Pädagogische Rahmenbedingungen

Im Hinblick auf die Übertragbarkeit des österreichischen Modells ist die pädagogische Ebene der erste Aspekt, der kritisch zu beleuchten ist. In Deutschland sind Fahrlehrer diejenigen, die vor allem als Verkehrspädagogen, die Lernprozesse steuern, methodisch aufbauen und gezielt begleiten. Entscheidend ist, dass die deutsche Fahrausbildung den gesamten Lernprozess professionell absichert – von der Wissensvermittlung über das praktische Können bis hin zur Reflexion des eigenen Fahrverhaltens. Genau darin unterscheidet sich das deutsche System grundlegend von der österreichischen Logik, bei der große Teile der Fahrpraxis in die Hände ungeschulter Begleitpersonen gelegt werden. Gerade dieser Gegensatz

verdeutlicht, warum Deutschland seit Jahren einen anderen Weg verfolgt hat und mit dem OFSA-II-Projekt ein Konzept entwickelt wurde, das die pädagogische Professionalität systematisch stärkt.

Auch wenn dieses Reformvorhaben wegen seiner Komplexität und seiner starren Strukturen vielfach kritisiert wurde, steht es doch für einen Paradigmenwechsel: Während die bisherige Ausbildungsordnung noch stark auf Rahmenplänen beruhte, die Inhalte und Mindeststunden vorgaben, wurde mit OFSA erstmals ein umfassendes Curriculum entwickelt. Dieses Curriculum beschreibt die erforderlichen Kompetenzen systematisch und macht deren Erfüllung zum eigentlichen Maßstab der Ausbildung. Damit wird die Fahrausbildung nicht länger allein über Unterrichtsumfänge gesteuert, sondern über klar definierte Kompetenzbereiche, die durch verbindliche Lernstandsrückmeldungen abgesichert und durch eine enge Verzahnung von Theorie und Praxis weiterentwickelt werden.

Dem setzt das österreichische Modell ein völlig anderes Verständnis gegenüber. So werden Fahrschüler im Dual-Modell bereits nach sechs und im L17-Modell nach zwölf Fahrstunden in die Laienausbildung entlassen. Zu diesem Zeitpunkt sind sie in Deutschland noch weit davon entfernt, selbstständig am Straßenverkehr teilzunehmen. Hinzu kommt, dass die theoretische Ausbildung in Österreich deutlich umfangreicher ist. Dort umfasst sie 32 Unterrichtseinheiten à 50 Minuten, also 1.600 Minuten. In Deutschland sind es 14 Doppelstunden à 90 Minuten, also 1.260 Minuten – fast sechs Stunden weniger. Dieser größere Umfang ist grundsätzlich positiv zu bewerten, da die Fahrschüler mit umfangreichem Wissen in die Praxis starten und dies Vorteile für die anschließende Laienausbildung verschafft. Gerade hier zeigt sich jedoch der entscheidende Unterschied: Im Rahmen des OFSA-II-Projekts hat man sich in Deutschland ganz bewusst gegen eine Verlängerung des Theorieumfangs entschieden, um keine zusätzlichen Kosten zu erzeugen. Ein längerer Theorieunterricht, wie er in der Alpenrepublik vorgesehen ist, würde nämlich

nicht nur den zeitlichen Aufwand, sondern auch die Grundbeträge der Fahrschulen erhöhen – eine Entwicklung, die man in Deutschland bewusst vermeiden wollte. Stattdessen setzt das Konzept auf Blended Learning und das Prinzip des Flipped Classroom: Ein Teil des Wissens wird im Selbststudium zu Hause erworben, während die Präsenzzeit in der Fahrschule vor allem der Festigung und Anwendung dient. Begleitet wird dies durch regelmäßige Lernstandskontrollen, die sicherstellen, dass die einzelnen Kompetenzbereiche tatsächlich erreicht werden und der Lernerfolg kontinuierlich überprüft wird. Damit bleibt die Theorie zeitlich im gleichen Rahmen, wird aber didaktisch neu strukturiert und zugleich qualitätsgesichert.

Im Unterschied dazu wird in Österreich das Wissen zwar vermittelt, aber nicht zwingend geprüft, bevor die Fahrschüler in die Laienausbildung entlassen werden. Trotz des größeren zeitlichen Theorieumfangs können so ungesicherte oder lückenhafte Kenntnisse in die private Praxis gelangen. Gerade mit Blick auf die Komplexität des deutschen Verkehrsrechts und die Vielfalt an Verkehrssituationen ist ein solches Vorgehen aus pädagogischer Sicht höchst problematisch.

Besonders kritisch ist die Ausgestaltung der praktischen Begleitung. Bei den gesetzlich vorgeschriebenen Begutachtungsfahrten sitzt der Fahrlehrer im Privatfahrzeug des Schülers und kann nicht eingreifen. Sowohl im L17- als auch im Dualmodell ist es darüber hinaus möglich, dass die Fahrprüfung im Privatfahrzeug und ohne Beteiligung der Fahrschule durchgeführt wird. Dadurch wird die pädagogische Rolle des Fahrlehrers deutlich reduziert. In Deutschland dürfen die Sonderfahrten – Überland-, Autobahn- und Nachtfahrten – erst nach einer soliden Grundausbildung von mindestens zehn Übungsstunden (vgl. hierzu ausführlich Kapitel 2.2 „Rechtliche Rahmenbedingungen“) stattfinden – stets mit einem Fahrlehrer an der Seite. Bei unseren Nachbarn hingegen dürfen Jugendliche mit vergleichbar geringer Vorbereitung bereits in Begleitung von

eingetragenen Laien Autobahnen befahren. Die Unterschiede könnten kaum deutlicher sein.

All dies führt zu einer deutlichen Verschiebung der Rollenverteilung. Im österreichischen System begleiten Fahrlehrer die Ausbildung nicht kontinuierlich, sondern lediglich in bestimmten Schlüsselphasen – etwa in der Grundausbildung, bei den Begutachtungsfahrten und in der Perfektionsschulung. Der Großteil der praktischen Lernerfahrung wird also in Begleitung von Laien gesammelt. Wesentliche Teile des Lernprozesses finden somit außerhalb des direkten pädagogischen Einflusses der Fahrschule statt. Damit unterscheidet sich das Modell grundlegend vom deutschen System, in dem Fahrlehrer die Ausbildung durchgehend methodisch steuern, Fehler korrigieren und pädagogisch aufarbeiten. Wird diese Rolle durch die Laienausbildung eingeschränkt, verliert die Tätigkeit der Fahrlehrer einen wesentlichen Teil ihres pädagogischen Profils.

Aus unserer Sicht zeigt sich damit klar: Die pädagogischen Rahmenbedingungen stehen hierzulande auf einem Fundament der Professionalität und der systematischen Qualitätsentwicklung. Das österreichische Modell dagegen bleibt bei formalen Vorgaben – Kilometerzahlen, Pflichtmodule, standardisierte Nachschulungen – und blendet die eigentliche pädagogische Dimension aus. Genau deshalb halten wir eine Übertragung auf die deutschen Verhältnisse für nicht vertretbar.

2.2 | Rechtliche Rahmenbedingungen

Betrachtet man die rechtlichen Voraussetzungen, wird schnell deutlich, dass eine Übertragung solcher Modelle nach Deutschland mit erheblichen Hürden verbunden wäre. Österreich hat in den 90er-Jahren seine Laienausbildung nicht aus dem Nichts geschaffen, sondern auf einem bestehenden System aufgebaut, das über Jahre hinweg weiterentwickelt wurde. Deutschland dagegen hat sich bereits 1986 bewusst für die Abschaffung der Laienausbildung entschieden und seither

keinerlei rechtliches Fundament geschaffen, auf das sich ein solches Modell heute stützen ließe.

Schon an diesem Punkt stellt sich eine grundlegende Frage, die in der politischen Diskussion bislang kaum beantwortet wurde: Von welcher Form der Laienbildung sprechen wir überhaupt? Meint man das L17-Modell, das ausschließlich für Jugendliche ab 17 Jahren offensteht und mit 3.000 Kilometern Privatfahrten verbunden ist? Oder das Dual-Modell, das zwar für alle Führerscheinbewerber offensteht, doch nur 1.000 Kilometer vorsieht und bereits nach sechs Fahrstunden in der Fahrschule den Übergang in die private Ausbildung erlaubt? Diese Unterscheidung ist keineswegs nebensächlich. Mit L17 würde man ältere Führerscheinbewerber von vornherein ausschließen und eine Ungleichbehandlung schaffen. Unter dem Gesichtspunkt, die Führerscheinkosten spürbar zu senken, wäre das Modell zudem kaum geeignet, da es nur einer vergleichsweise kleinen Gruppe junger Fahrschüler zugutekäme. Mit dem Dual-Modell würde man zwar die breite Masse erreichen, dafür aber mit deutlich weniger Vorbereitung und einer sehr frühen Entlassung in den Straßenverkehr. Spätestens hier wird klar, dass es nicht genügt, von „der Laienbildung“ zu sprechen: Jede Variante hat völlig unterschiedliche Zielgruppen und birgt erhebliche Risiken. Gerade mit Blick auf die Verkehrsdichte und Komplexität in Deutschland ist insbesondere die Vorstellung, nach sechs Fahrstunden lediglich mit einer Laien-Begleitperson auf die Straße zu gehen, aus rechtlicher und sicherheitspolitischer Sicht hoch problematisch.

Nicht umsonst gibt es in Deutschland eine klare behördliche Vorgabe (vgl. Abb. 3): Fahrschüler sollen vor Beginn der Sonderfahrten – Überland, Autobahn und Nacht – mindestens zehn Fahrstunden absolviert haben. Wird dieser Wert unterschritten, muss der Fahrlehrer dies ausdrücklich begründen. Die Einhaltung wird im Rahmen der Fahrschulüberwachung streng kontrolliert; Abweichungen werden dokumentiert (vgl. Abb. 4) und können im Wiederholungsfall bis hin zum Entzug der Fahrschülerlaubnis führen.

Diese Praxis macht deutlich, dass der Staat selbst davon ausgeht, dass Fahranfänger nach zehn Stunden noch nicht in der Lage sind, auch in Begleitung eines Fahrlehrers, komplexe Fahrsituationen wie Überland- oder Autobahnfahrten sicher zu bewältigen.

Vor diesem Hintergrund wirkt es widersprüchlich, wenn nun darüber diskutiert wird, ein österreichisches Modell zu übernehmen, das Fahrschüler in einem vergleichbaren Ausbildungsstadium bereits in die Begleitfahrten entlässt – in Privatfahrzeugen, mit nicht pädagogisch ausgebildeten Begleitpersonen und ohne technische Eingriffsmöglichkeiten außer gegebenenfalls einer Handbremse. Fahrlehrer sind aufgrund ihrer Ausbildung darauf geschult, Gefahrensituationen frühzeitig zu erkennen, angemessen zu antizipieren und aktiv gegenzusteuern, um kritische Momente gar nicht erst entstehen zu lassen. Ein Laie mag über viele Jahre eigene Fahrerfahrung verfügen, doch fehlt ihm die professionelle Perspektive, wie ein Fahranfänger in solchen Situationen womöglich reagiert – und genau diese Unvorhersehbarkeit macht die pädagogische Begleitung durch einen Fahrlehrer so unverzichtbar. Wollte der Laienbegleiter im Ernstfall reagieren, stehen ihm weder Doppelpedale noch andere sicherheitsrelevante Vorrichtungen zur Verfügung. Im besten Fall bleibt ihm nur der Griff zur Handbremse – ein Eingriff, der oft zu spät kommt und selbst wiederum zusätzliche Risiken birgt (zumal moderne Fahrzeuge häufig nur noch über elektronische Feststellbremsen verfügen, die sich in Gefahrensituationen nicht gezielt dosieren lassen).

Besonders kritisch erweist sich bei näherem Hinsehen die Dual-Ausbildung auch in Bezug auf die Anforderungen an die Begleitpersonen. Sie müssen mindestens sieben Jahre im Besitz einer Fahrerlaubnis sein, dürfen in dieser Zeit keine schwerwiegenden Verstöße begangen haben und müssen zudem in einem nahen verwandtschaftlichen oder besonders engen persönlichen Verhältnis zum Fahrschüler stehen. Diese Vorgabe soll sicherstellen, dass die Begleitung von einem hohen Verantwortungsgefühl getragen wird und die Beteiligten aus persönlicher Nähe heraus bemüht sind, gefährliche Situationen

zu vermeiden. Diese Anforderung setzt zwar eine lange Fahrerfahrung voraus, garantiert aber nicht, dass die Begleitpersonen über aktuelles Wissen im Verkehrsrecht verfügt, von modernen Ausbildungsstandards ganz zu schweigen. Während Fahrlehrer sich alle vier Jahre fortbilden müssen und damit stets auf dem neuesten Stand bleiben, bleiben Laien oftmals auf dem Informationsstand ihrer mehr oder weniger lange zurückliegenden Ausbildung. Selbst wenn in unserem Nachbarland eine kurze verpflichtende Einweisung vorgesehen ist, beschränkt sich diese auf organisatorische Hinweise und die Rolle als Begleitperson – nicht aber auf die Vermittlung aktueller rechtlicher oder pädagogischer Inhalte. So entsteht nicht nur die Gefahr, dass veraltete oder falsche Informationen weitergegeben werden, sondern auch, dass die Qualität der Ausbildung erheblich verwässert. Auch können Menschen, die erst weit wenigen Jahren in Deutschland leben, die geforderten Voraussetzungen faktisch nicht erfüllen. Damit wären deren Kinder sowohl von beiden Ausbildungsmodellen mit Begleitpersonen ausgeschlossen. Diese strukturelle Ungleichheit ist mit dem Anspruch auf Chancengleichheit nur schwer vereinbar.

Ein weiterer Aspekt betrifft die Sprachregelung. Österreich hat die Zahl der zulässigen Prüfungssprachen stark begrenzt und Türkisch im Jahr 2019 sogar gestrichen. Begründet wurde dies politisch mit dem Hinweis, dass Fahrschüler die Landessprache ausreichend beherrschen müssen, um eine sichere Fahrausbildung zu gewährleisten. In Deutschland hingegen steht die theoretische Prüfung in einer Vielzahl von Sprachen zur Verfügung. Für eine Laienausbildung nach österreichischem Muster wäre dies ein gravierendes Problem: In der L- und L17-Ausbildung kann die Prüfung auch im Privatfahrzeug stattfinden, wo kein Fahrlehrer anwesend ist und Verständigungsprobleme sowohl beim Prüfling als auch bei der mitfahrenden Begleitperson unmittelbar sicherheitsrelevant werden können. In der deutschen Praxis federt der Fahrlehrer solche Situationen bislang ab, indem er zumindest grundlegende sprachliche Verständigung

ermöglicht. Ein Verzicht auf diese Absicherung würde zusätzliche Risiken schaffen.

Darüber hinaus stellt sich die Frage, wer überhaupt die Qualität einer Laien-ausbildung zuverlässig überwacht. In der Alpenrepublik wird dies im Wesentlichen über Fahrtenbücher geregelt, deren Führung jedoch in hohem Maße auf Vertrauen beruht. Eine konsequente Kontrolle, ob die vorgeschriebenen Kilometer tatsächlich absolviert wurden, ist praktisch nicht gegeben. Gerade in Deutschland, wo in den vergangenen Jahren und zuletzt verstärkt Fälle von Betrug im Bereich der Fahrerlaubnis aufgedeckt wurden, wäre ein solches System besonders anfällig. Ohne wirksame Kontrollmechanismen bestünde das Risiko, dass Kilometerleistungen und Ausbildungsfortschritte lediglich „auf dem Papier“ nachgewiesen würden.

Ein weiterer Aspekt ist die systemische Verknüpfung mit der Mehrphasen-Ausbildung. In Österreich sind nach der Prüfung Fahrsicherheitstrainings, verkehrspsychologische Gruppengespräche und Perfektionsfahrten gesetzlich vorgeschrieben. Erst durch diese zweite Ausbildungsphase wird die Qualität der Laienausbildung abgesichert. Für Deutschland würde das bedeuten, dass ein völlig neuer Rechtsrahmen geschaffen werden müsste, um eine Ausbildung in einer weiteren Phase verbindlich fortzusetzen. Damit wären nicht nur zusätzliche Kosten und Bürokratie verbunden, sondern auch erhebliche praktische Probleme: Wer etwa nach dem Abitur für Studium oder Ausbildung ins Ausland geht, könnte die zweite Ausbildungsphase kaum absolvieren, müsste Ausnahmeregelungen beantragen oder seine Fahrerlaubnis riskieren. Ohne diese zweite Phase würde die Laienausbildung aber ihre Logik verlieren und qualitativ nicht tragfähig sein.

Darüber hinaus wären umfangreiche Rechtsfragen zu klären. So stellt sich etwa beim Arbeitsschutz die Frage, ob angestellte Fahrlehrer im Rahmen von Begutachtungsfahrten überhaupt in Privatfahrzeugen ohne Doppelpedale eingesetzt werden dürfen. Ebenso fraglich ist, ob Prüfer in Deutschland bereit wären, praktische Prüfungen in

Privatfahrzeugen abzunehmen, ohne dass die Fahrschule anwesend ist und ohne jegliche Eingriffsmöglichkeiten.

Zusammenfassend: Die rechtlichen Rahmenbedingungen in Deutschland sind auf ein professionelles Ausbildungssystem mit staatlich geprüften Fahrlehrern zugeschnitten. Eine Laienausbildung würde nicht nur tiefgreifende Änderungen im Verkehrsrecht erfordern, sondern auch angrenzende Rechtsgebiete wie Arbeitsschutz, Versicherungsrecht und Gleichbehandlungsgrundsätze betreffen. Hinzu kommt, dass ohne eine vollständige Übernahme der Mehrphasen-Ausbildung das gesamte Modell unvollständig und qualitativ riskant wäre. Unter diesen Voraussetzungen erscheint es kaum vorstellbar, dass eine solche Reform rechtssicher und praxistauglich umgesetzt werden könnte und zugleich mit dem Anspruch auf Qualität und Chancengleichheit vereinbar bliebe.

2.3 | Institutionelle Rahmenbedingungen

Ein weiterer signifikanter Unterschied zwischen dem deutschen und dem österreichischen System betrifft die institutionellen Rahmenbedingungen des Fahrschulwesens. Während der deutsche Markt stark fragmentiert ist und überwiegend von kleinen und mittelständischen Betrieben getragen wird, ist das Fahrschulwesen in Österreich durch strenge Zugangsbedingungen von vornherein anders strukturiert. Wer dort eine Fahrschule eröffnen möchte, muss hohe Hürden überwinden: Voraussetzung sind unter anderem ein technisches Studium, der Nachweis umfangreicher fachlicher Qualifikationen sowie die Einhaltung der Bestimmungen der Gewerbeordnung, die eine österreichische oder EU/EWR-Staatsangehörigkeit vorschreibt. Dadurch ist die Zahl der Fahrschulen dort deutlich geringer, die Qualität hingegen institutionell abgesichert.

Diese Unterschiede lassen sich auch aus einer Governance-Perspektive erklären. Nach dem Prinzip der Compliance Governance gilt: Je höher die Eintrittsbarrieren und Qualifikationsanforderungen, desto geringer

die Wahrscheinlichkeit von Fehlverhalten. Wer viel in seine Ausbildung und Zulassung investieren musste, ist stärker an die eigene Reputation gebunden und weniger geneigt, Regeln zu unterlaufen. Diese Logik wird in der Forschung unter anderem durch das sogenannte Harrington-Paradox beschrieben: Selbst bei geringer behördlicher Kontrolle halten sich Organisationen an Vorschriften, wenn ihre Lizenz mit hohen Kosten und einem klaren Reputationswert verbunden ist. Für das österreichische Fahrschulwesen bedeutet dies: Die strengen Vorgaben bei der Zulassung wirken wie ein institutionelles Qualitätssiegel, das den Anreiz für Betrug oder Manipulation deutlich reduzieren.

In Deutschland zeigt sich hingegen ein anderes Bild: Die Vielzahl der Fahrschulen sorgt für einen intensiven Wettbewerb, der zwar Kundennähe und Flexibilität gewährleistet, in einzelnen Fällen aber auch Fehlanreize setzen kann. Wenn Preise und Ausbildungszeiten im Konkurrenzdruck noch stärker in den Vordergrund rücken, steigt die Gefahr, dass Bescheinigungen zu leichtfertig ausgestellt oder Ausbildungsinhalte verkürzt werden. Genau dies wäre im Fall einer Laienausbildung problematisch, denn die formale Bestätigung, dass ein Fahrschüler nach wenigen Fahrstunden in die private Ausbildungsphase entlassen werden darf, müsste durch den Fahrschulinhaber erfolgen. Hier liegt ein zentrales Risiko: In einem stark fragmentierten Markt könnten einzelne Betriebe in Versuchung geraten, diese Bescheinigungen weniger streng zu handhaben, um Kunden zu gewinnen.

Das österreichische System setzt dem einen klaren institutionellen Mechanismus entgegen: Die Verantwortung für den Beginn der Laienausbildung liegt bei den Fahrschulen selbst, deren Zahl begrenzt ist und deren Inhaber hohe Qualifikationshürden überwinden mussten. Diese enge Verknüpfung von strenger Zulassung, klarer Verantwortlichkeit und staatlicher Aufsicht zeigt, dass die Laienausbildung in Österreich nicht isoliert betrachtet werden kann, sondern in ein umfassendes Governance-System eingebettet ist. Genau dieses institutionelle Fundament fehlt

in Deutschland – und ohne ein vergleichbares System wäre die Übertragung des Modells mit erheblichen Risiken verbunden. Wollte man ernsthaft eine solche Reform in Deutschland umsetzen, müsste man nicht nur die Ausbildungsmethoden ändern, sondern auch die institutionellen Rahmenbedingungen grundlegend anpassen. Das würde vor allem bedeuten, die Anforderungen an Fahrschulinhaber und an die Zulassung neuer Betriebe deutlich zu erhöhen, um die notwendige Zuverlässigkeit, Verantwortung und Qualität auch institutionell sicherzustellen.

Nicht übersehen werden darf auch: Die Laienausbildung in Österreich beruht auf einem stark formalisierten Verwaltungsverfahren. Der Beginn der Ausbildungsphase muss von der Fahrschule bescheinigt und gegenüber der Behörde angezeigt werden, die Fahrtenbücher müssen erfasst und kontrolliert werden, und auch die Elemente der Mehrphasen-Ausbildung sind behördlich zu überwachen. Damit ist das gesamte Modell eng mit einem komplexen System von Formularen und Anträgen verknüpft, das von den zuständigen Behörden organisatorisch getragen werden muss. Überträgt man dieses System auf Deutschland, entstünde ein erheblicher

zusätzlicher Verwaltungsaufwand. Schon heute sind viele Führerscheinanträge mit langen Wartezeiten verbunden, und nicht selten verzögert sich die Ausbildung, weil die Bearbeitung in den Fahrerlaubnisbehörden stockt. Würde man nun weitere Antrags- und Kontrollmechanismen für eine Laienausbildung einführen, müssten zusätzliche Stellen geschaffen und erhebliche staatliche Mittel aufgebracht werden. Gerade mit Blick auf das politische Ziel, die Kosten der Fahrerlaubnis-erlangung zu senken, würde dies einen Widerspruch darstellen: Statt einer Entlastung käme es zwangsläufig zu neuen Belastungen, die letztlich die Allgemeinheit tragen müsste.

2.4 | Strukturelle Rahmenbedingungen

Deutschland und Österreich sind zwar sprachlich und kulturell eng miteinander verbunden, unterscheiden sich jedoch in ihren infrastrukturellen Rahmenbedingungen (vgl. Tabelle 2) ganz erheblich. Deutschland ist mit einer Bevölkerung von mehr als 80 Millionen ein Land von völlig anderer Größenordnung als sein südlicher Nachbar mit rund 9 Millionen Einwohnern. Dies wirkt sich unmittelbar

Tabelle 3: Vergleich Ballungsräume Deutschland vs. Österreich (Stand 2025)

Deutschland (Ballungsräume / Metropolregionen)	Einwohner (ca.)	Österreich (größere Zentren)	Einwohner (ca.)
Rhein-Ruhr (Dortmund, Essen, Duisburg, Düsseldorf, Köln, Bonn, Wuppertal, Leverkusen)	10,20 Mio.	Wien	1,98 Mio.
Rhein-Main (Frankfurt, Wiesbaden, Mainz, Darmstadt)	5,95 Mio.	Graz	300.000
Metropolregion München (München, Augsburg, Ingolstadt, Rosenheim, Landshut)	6,15 Mio.	Linz	210.000
Metropolregion Berlin-Brandenburg (Berlin, Potsdam, Umland)	6,22 Mio.	Salzburg	160.000
Metropolregion Hamburg (Hamburg, Lübeck, Lüneburg, Stade, Umland)	5,51 Mio.	Innsbruck	130.000
Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg	3,95 Mio.	Klagenfurt	100.000
Metropolregion Nürnberg (Nürnberg, Fürth, Erlangen, Bamberg, Bayreuth)	3,52 Mio.	–	–
Region Stuttgart (Stuttgart, Esslingen, Ludwigsburg, Reutlingen, Tübingen)	2,73 Mio.	–	–
Rhein-Neckar (Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg, Speyer, Worms)	2,39 Mio.	–	–
Bremen-Oldenburg (Nordwest) (Bremen, Bremerhaven, Oldenburg, Wilhelmshaven)	2,68 Mio.	–	–

auf die Verkehrsdichte aus: Das deutsche Straßennetz ist nicht nur erheblich länger, sondern auch ungleich stärker belastet. Damit sind Fahranfänger in Deutschland von Beginn an mit deutlich komplexeren Verkehrssituationen konfrontiert.

Noch deutlicher werden die Unterschiede, wenn man die städtische Infrastruktur miteinander vergleicht. Einzig Wien, das rund zwei Millionen Einwohner zählt, erreicht die Dimensionen einer deutschen Metropole. Die zweitgrößte Stadt Graz hat etwas mehr als 300.000 Einwohner – eine Größenordnung, die in Deutschland Städten wie Mannheim oder Karlsruhe entspricht. Während unser Nachbarland also im Wesentlichen von kleineren urbanen Zentren geprägt ist, existieren in Deutschland mehr als zehn große Ballungsräume (vgl. Tabelle 3), die jeweils mehrere Millionen Einwohner umfassen. Diese Verdichtung führt in Deutschland zu einem sehr viel größeren Verkehrsaufkommen und bringt damit für Fahranfänger wesentlich komplexere Anforderungen mit sich.

Für seine Mehrphasen-Ausbildung hat Österreich auch über Jahrzehnte hinweg gezielt Infrastruktur aufgebaut. Dazu gehören ein flächendeckendes Netz an Verkehrsübungsplätzen, Fahrtrainern für die Perfektionsfahrten sowie Fachkräfte für die

verkehrspsychologischen Gruppengespräche. All dies ist integraler Bestandteil des Systems und sichert die Qualität der Laienausbildung ab. Hierzulande hingegen existiert ein solches Netz bislang nicht. Angesichts der jährlich weit höheren Zahl von Fahrerlaubniserteilungen wäre kaum davon auszugehen, dass kurz- oder mittelfristig eine vergleichbare Versorgung aufgebaut werden könnte. Gerade im Bereich der Übungsplätze und der spezialisierten Fachkräfte würde die Schaffung entsprechender Kapazitäten nicht nur Jahre dauern, sondern auch erhebliche Investitionen erfordern.

Ferner unterscheidet sich die Ausgestaltung des Autobahnnetzes erheblich. Während die Alpenrepublik – wie nahezu alle europäischen Staaten – ein generelles Tempolimit von 130 km/h vorsieht, gilt in der Berliner Republik lediglich eine Richtgeschwindigkeit. Das bedeutet, dass Fahranfänger hier in Situationen geraten können, in denen Geschwindigkeiten von 160 km/h und mehr keine Seltenheit sind. Gerade im Hinblick auf die Diskussion um eine mögliche Einführung der Laienausbildung muss deshalb kritisch gefragt werden, ob eine solche Ausbildungsform mit der deutschen Realität überhaupt kompatibel ist. Sollten politische Entscheidungsträger ernsthaft in Betracht ziehen, ein Laienausbildung auf Deutschland zu

Tabelle 2: Vergleich Rahmenbedingungen Deutschland vs. Österreich (Stand 2024/2025)

Kennzahl	Deutschland	Österreich
Straßennetz gesamt (km)	ca. 830.000	128.267
Autobahnen (km)	13.210	1.749 (nur Autobahnen) / 2.250 inkl. Schnellstraßen
Kfz-Bestand (zugelassene Kfz)	61,10 Mio.	7,42 Mio.
Davon Pkw-Zulassungen	49,34 Mio.	5,23 Mio.
Pkw pro Straßenkilometer	ca. 59	ca. 41
Anzahl Großstädte $\geq$ 100.000 Ew.	80	6
Bevölkerung	83,6 Mio.	9,20 Mio.
Anteil mit Migrationshintergrund / -geschichte	30,4 %	27,8 %
Neuerteilungen Klasse B (2024)	830.877 (davon 166.489 BF17)	83.382 (davon 32–39 % L17)
Anzahl Fahrschulen (Hauptstellen)	10.352 (+ 7.425 Zweigstellen)	461
Anzahl Fahrlehrerlaubnisse	45.898 (bis 74 Jahre)	ca. 2.000

übertragen, wäre dies aus Gründen der Verkehrssicherheit wohl nur unter der Voraussetzung denkbar, dass auch hierzulande ein generelles Tempolimit eingeführt wird.

Doch nicht nur die infrastrukturellen Unterschiede werfen erhebliche Fragen im Hinblick auf die Übertragbarkeit des österreichischen Modells, auch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sind von zentraler Bedeutung. Oft wird behauptet, die Laienausbildung könne die Kosten für den Erwerb der Fahrerlaubnis spürbar senken. Ein genauer Blick zeigt jedoch, dass dies nur bedingt zutrifft.

In Österreich entstehen die Einsparungen für die Fahrschüler in erster Linie durch die Verlagerung eines erheblichen Teils der praktischen Ausbildung in den privaten Bereich. Was dabei oft vergessen wird: Die Kosten werden lediglich umverteilt. Familien stellen ihre eigenen Fahrzeuge zur Verfügung, tragen die Kosten für Treibstoff und Verschleiß und übernehmen zugleich die Verantwortung für die Begleitung. Anzunehmen ist auch, dass für Fahrzeuge, die für die Privatausbildung genutzt werden, höhere Versicherungsbeiträge zu zahlen sind. Hinzu kommen die verpflichtenden Elemente der zweiten Ausbildungsphase, die zusätzliche Ausgaben nach sich ziehen. Branchenanalysen – unter anderem im gemeinsamen Papier von BAGFA, BVF, DFA und MOVING („*Warum das 2-Phasen-Modell für die Fahrausbildung der Klasse B (Österreichisches Führerscheinsmodell) für Deutschland ungeeignet ist*“) – haben gezeigt, dass der Führerschein in Österreich keineswegs günstiger ist.

Das Dokument ist öffentlich online abrufbar über die Website von Moving.

(https://www.moving-roadsafety.com/wp-content/uploads/2025/09/Final_BAGFA_BVF_DFA-und-MOVING_2-Phasen-Modell_Oesterreich.pdf).

Ein Modell mit privaten Ausbildungsanteilen würde zu einem Bedeutungs- und Einnahmeverlust der Fahrschulen führen. Stattdessen würden neue Akteure wie Anbieter von Sicherheitstrainings, Betreiber von Verkehrsübungsplätzen oder große Organisationen wie der ADAC gestärkt. Die Kosten für den Fahrschüler blieben insgesamt nahezu

unverändert, sie würden lediglich von der eigentlichen Fahrschulausbildung in eine nachgelagerte Phase verlagert. Damit handelt es sich nicht um eine echte Kostensenkung, sondern um eine Umverteilung – mit der Folge, dass die professionell ausgebildeten Fahrlehrer geschwächt und andere Institutionen gestärkt würden, ohne dass der Erwerb der Fahrerlaubnis tatsächlich günstiger würde.

Da die strukturellen Fixkosten der Fahrschulen – Fahrzeuge, Räumlichkeiten, Verwaltung und Personalkosten – unverändert bestehen bleiben würden, hätte dies vermutlich eine Anhebung der Preise zur Folge, um die sinkende Auslastung zu kompensieren. Doch in einem Markt mit tausenden von kleinen und mittelständischen Fahrschulen wird es in der Realität eher zu einem Preiswettbewerb nach unten kommen. Für die Politik mag dies kurzfristig wie ein Erfolg aussehen, weil die durchschnittlichen Führerscheinkosten scheinbar sinken. Tatsächlich aber gerieten die Fahrschulen dadurch in eine prekäre wirtschaftliche Lage: Sie könnten ihre Fixkosten nicht mehr decken, verlören ihre Wettbewerbsfähigkeit und liefen Gefahr, in großer Zahl vom Markt zu verschwinden. Damit wäre nicht nur die Ausbildungsqualität gefährdet, sondern auch die Zukunft des Fahrlehrerberufs. Gerade unter den Bedingungen des bereits bestehenden Fahrlehrermangels müssten Fahrschulen in der Lage bleiben, qualifizierte Fahrlehrer angemessen zu entlohnen und den Beruf attraktiv zu gestalten. Eine Reform, die die wirtschaftliche Basis der Fahrschulen schwächt, würde diese Entwicklung konterkarieren und eine Abwärtsspirale in Gang setzen: Weniger Betriebe, sinkende Ausbildungskapazitäten und ein verschärfter Fahrlehrermangel – mit letztendlich gravierenden Folgen für die Verkehrssicherheit.

Darüber hinaus wirft die Laienausbildung auch Fragen der sozialen Gerechtigkeit auf. Ein Vergleich mit dem deutschen Modell BF17 macht den Unterschied deutlich: Dort erhalten Jugendliche nach einer vollwertigen Fahrausbildung die Möglichkeit, bis zum 18. Geburtstag in Begleitung zu fahren. Ob sie diese Chance tatsächlich nutzen, hängt zwar

von den Lebensumständen ab. Doch selbst wer keine Fahrpraxis mit den Eltern sammeln kann, hat mit 18 einen vollwertigen Führerschein und darf anschließend sofort alleine fahren. Ganz anders beim österreichischen L17: Hier ist das Absolvieren von 3.000 Kilometern im Privatfahrzeug Voraussetzung, um überhaupt zur Prüfung zugelassen zu werden. Familien ohne eigenes Auto oder ohne geeignete Begleitperson geraten dadurch massiv ins Hintertreffen. Wer beispielsweise in einer Familie aufwächst, in der die Eltern kein Auto besitzen oder beruflich stark eingespannt sind – etwa durch Schichtarbeit im Krankenhaus oder im Transportgewerbe –, hat kaum eine realistische Chance, die geforderten Kilometer fristgerecht zu absolvieren. In solchen Fällen steigt der Druck, Kilometer künstlich zu erzeugen oder sogar Fahrtenbücher zu manipulieren, um die Vorgaben zu erfüllen. Damit würde ein System eingeführt, das gerade sozial schwächere Haushalte strukturell benachteiligt und die Chancengleichheit beim Führerscheinwerb verschärft.

Schließlich ist auch die ökologische Dimension nicht zu unterschätzen. Die Pflicht, 3.000 Kilometer im Rahmen des L17-Modells nachzuweisen, mag auf den ersten Blick den Erfahrungsschatz der Fahrschüler vergrößern. In der Praxis besteht jedoch die Gefahr, dass viele dieser Kilometer nicht aus realem Mobilitätsbedarf entstehen, sondern nur „abgefahren“ werden, um die Vorgabe zu erfüllen. Gerade wenn Fristen drängen, steigt die Wahrscheinlichkeit unnötiger Fahrten. Dies steht in deutlichem Widerspruch zu den aktuellen Zielen der Verkehrspolitik, die auf CO₂-Einsparung und die Vermeidung überflüssiger Fahrten ausgerichtet sind. Ein Modell, das künstlich zusätzlichen Verkehr erzeugt, wäre daher auch aus ökologischer Sicht kaum vertretbar.

2.5 | Schlussbemerkung und Empfehlung

Die Idee klingt verlockend: Wer weniger Fahrstunden in der Fahrschule nimmt, muss weniger für den Führerschein zahlen. Doch bei genauerem Hinsehen zeigt sich, dass die

Laienausbildung nach österreichischem Vorbild kein Wundermittel ist, sondern ein hochkomplexes System, das sich nicht ohne Weiteres auf deutsche Verhältnisse übertragen lässt. Österreich hat seine Laienausbildung über Jahrzehnte entwickelt und mit entsprechenden Qualitätsstandards abgesichert – durch hohe Zugangsvoraussetzungen für Fahrschulen, eine verpflichtende zweite Ausbildungsphase und eine gezielt aufgebaute Infrastruktur. Wer glaubt, man könne dieses System einfach übernehmen, erkennt nicht nur die grundlegenden Unterschiede in den Rahmenbedingungen, sondern auch die massiven Kosten, die ein solcher Schritt in Deutschland nach sich ziehen würde.

Deutschland hat sich nicht ohne Grund in den vergangenen Jahrzehnten konsequent von der Laienausbildung abgewandt. Seit der bewussten Entscheidung von 1986, diese Form der Ausbildung aufzugeben, stand sie in keiner Reformdiskussion mehr ernsthaft zur Debatte. Weder bei den großen Novellen der Fahrschüler-Ausbildungsordnung noch im Rahmen wissenschaftlicher Gutachten wie OFSA spielte die Laienausbildung auch nur ansatzweise eine Rolle. Dass sie nun plötzlich wieder als vermeintliche Lösung auf der Agenda steht, wirkt weniger wie das Resultat eines langjährigen Diskurses als vielmehr wie ein kunstvoller Griff in die Trickkiste. Wäre dieses Modell tatsächlich die Antwort auf unsere Herausforderungen, hätte man es längst aufgegriffen und systematisch geprüft.

Besonders deutlich wird dies, wenn man sich die Systemlogik vor Augen führt. In Österreich existiert die Laienausbildung nicht isoliert, sondern ausschließlich im Zusammenspiel mit der verpflichtenden Mehrphasen-Ausbildung. Erst dieses Gesamtkonzept sorgt dafür, dass die Qualität abgesichert wird und mögliche Defizite aus der privaten Ausbildung aufgefangen werden. Wer das Modell auf Deutschland übertragen möchte, darf daher nicht nur den Baustein „Laienausbildung“ herausgreifen. Ohne die zweite Phase würde das System seine Grundlage verlieren, mit ihr stünde Deutschland jedoch vor enormen zusätzlichen Kosten und organisatorischen Hürden.

Deutschland hat stattdessen mit dem Begleiteten Fahren ab 17 längst ein eigenes Modell geschaffen, das jungen Fahranfängern zusätzliche Praxis ermöglicht. Der entscheidende Unterschied: Diese Fahrpraxis baut auf einer vollständigen professionellen Fahrschul Ausbildung auf und ergänzt sie, anstatt sie zu ersetzen. Gerade darin zeigt sich, dass Deutschland bewusst auf die pädagogische Begleitung durch Fahrlehrer setzt und die Laien Ausbildung als tragendes Element der Fahrausbildung ablehnt. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang auch die Debatte um ein mögliches „BF16“, also die Absenkung des Mindestalters für das Begleitete Fahren. Schon diese vergleichsweise moderate Reform ist in der Vergangenheit an rechtlichen und praktischen Bedenken gescheitert. Wenn also bereits eine solche Absenkung nicht umgesetzt werden konnte, erscheint es umso unrealistischer, nun auch noch ein Modell wie das österreichische L17 einzuführen, das den Beginn der Fahrausbildung schon mit 15½ Jahren vorsieht.

Vor diesem Hintergrund wirkt die Diskussion um eine Laien Ausbildung wie eine 180-Grad-Wende kurz vor dem Ziel. Zwar ist es durchaus sinnvoll, unterschiedliche Modelle in den Blick zu nehmen und auf ihre Eignung zu prüfen, doch erscheint es weit angemessener, die bestehenden Reformprozesse konsequent weiterzuführen. Mit OFSA II liegt ein wissenschaftlich fundiertes Konzept vor, das seit Jahren entwickelt und erprobt wurde. Wer sich mit diesem Ansatz befasst, erkennt schnell: Hinter den oft kritisierten Konzepten – etwa den verbindlichen Lernstandskontrollen oder der stärkeren Verzahnung von Theorie und Praxis – steckt das Potenzial, die Ausbildung strukturiert, effizienter und zugleich qualitätsgesichert zu gestalten. Dabei darf nicht übersehen werden, dass OFSA II nie das Ziel hatte, die Ausbildung zu verbilligen. Vielmehr stand von Anfang an im Mittelpunkt, die Qualität zu sichern und eine pädagogisch tragfähige Struktur zu schaffen. Dass sich daraus mittelbar auch Effizienzgewinne ergeben, die langfristig zu einer besseren Kostenkontrolle beitragen können, ist ein positiver Nebeneffekt.

Allerdings sind klare politische Rahmenbedingungen notwendig, damit diese Potenziale auch tatsächlich wirksam werden. Sobald der Referentenentwurf vorliegt und die Vorstellungen der Bundesregierung konkretisiert sind, haben die Verbände diese auf ihre Praxistauglichkeit hin zu prüfen. Entscheidend wird sein, die Reform so auszugestalten, dass Fahrschulen nicht durch zusätzliche Bürokratie belastet, sondern in ihrer Arbeit effizienter unterstützt werden. Nur dann lässt sich die doppelte Zielsetzung erreichen: eine qualitativ hochwertige Ausbildung, die zugleich hilft, Kosten der Fahrschüler einzudämmen.

Ein weiterer zentraler Bestandteil der geplanten Reform ist der Einsatz von Fahrsimulatoren, die die Ausbildung nicht ersetzen, sondern gezielt ergänzen sollen. Gerade weil die Technik noch am Anfang ihrer Entwicklung steht, wird sie in den kommenden Jahren enorme Fortschritte erzielen. Simulatoren eröffnen die Möglichkeit, komplexe oder gefährliche Situationen realitätsnah und gefahrlos zu üben und dadurch Lernprozesse effizienter zu gestalten. Damit diese Technologie fruchtbringend eingesetzt werden kann, ist die Politik gefordert, den Fahrschulen die Investitionen in diese neue Technologie zu ermöglichen. Denn, ohne besondere Abschreibungsmodelle und Förderprogramme werden insbesondere kleine und mittelständische Betriebe kaum in der Lage sein, die notwendige Ausstattung anzuschaffen. Eine flächendeckende Verbreitung, die Voraussetzung für den Erfolg dieses Ansatzes ist, würde so von vornherein verhindert.

Gerade im Vergleich zum österreichischen Modell zeigt sich hier ein wesentlicher Unterschied: Während die dortige Laien Ausbildung auf die zusätzliche Nutzung von Simulatoren vollständig verzichtet, setzt Deutschland mit OFSA II bewusst auf deren Einführung als Teil einer modernen, pädagogisch fundierten Ausbildung. Ob beide Konzepte – Laien Ausbildung und Einsatz von Simulatoren – überhaupt sinnvoll miteinander kombinierbar wären, ist bislang ungeklärt. Eine solche Doppelstrategie würde in jedem Fall umfangreiche wissenschaftliche Studien und

Erprobungen erfordern, um zu belegen, dass die Verkehrssicherheit dadurch nicht gefährdet wird. Andernfalls stünde der Eindruck im Raum, dass der Fahrlehrer als zentrale pädagogische Instanz durch Technik und Laienbegleitung überflüssig gemacht werden soll. Genau hier liegt die entscheidende Frage: Wozu braucht es dann noch professionelle Fahrlehrer, wenn sowohl Simulator als auch Laienbegleitung zentrale Ausbildungsbestandteile wären?

Neben dieser Grundsatzfrage darf nicht übersehen werden: Es gibt längst konkrete Ansätze, die Kosten des Führerscheinerwerbs zu begrenzen – ohne die Qualität der Ausbildung zu gefährden. Zwei Maßnahmen lassen sich dabei kurzfristig umsetzen, eine weitere ist eher als langfristige Strategie zu verstehen.

Kurzfristig ist vor allem das Prüfungswesen in den Blick zu nehmen. Schon heute entstehen für Fahrschüler erhebliche Mehrkosten, weil Prüfplätze fehlen und sich Wartezeiten über Wochen oder gar Monate hinziehen. Jeder verzögerte Prüfungstermin verlängert die Ausbildung, macht zusätzliche Übungsstunden notwendig und treibt die Kosten in die Höhe. Eine effizientere Organisation der Prüfungsressourcen und eine Ausweitung der Kapazitäten würden hier unmittelbare Entlastung schaffen – ganz ohne Abstriche bei der Qualität.

Ebenfalls kurzfristig umsetzbar wäre eine steuerliche Entlastung. MOVING hat in seiner Pressemitteilung „Führerschein bis zu 20 Prozent günstiger – MOVING weiß wie!“ vorgeschlagen, die Führerscheinkosten in der Einkommensteuer absetzbar zu machen (MOVING 2025). Damit könnten die Kosten für viele Familien unmittelbar gesenkt werden, ohne dass die Ausbildungsqualität angetastet wird. Dies wäre zielführend, schneller und verlässlicher als der Versuch, ein völlig neues Ausbildungsmodell einzuführen.

Ein weiterer Aspekt, der in der Debatte nicht übersehen werden darf, ist der Fahrlehrermangel. Anstatt den Beruf durch eine Auslagerung in die Laienausbildung zu

entwerten und damit seine Attraktivität weiter zu schwächen, sollte die Politik gezielt in Maßnahmen investieren, die den Fahrlehrerberuf stärken und neue Fachkräfte gewinnen. Dazu gehört auch, bestehende gesetzliche Möglichkeiten endlich konsequent anzuwenden. So wird etwa die Ausnahmeregelung des § 54 Abs. 4 FahrlG, die geeigneten Bewerbern trotz fehlender formaler Voraussetzungen den Zugang zur Fahrlehrerausbildung eröffnen könnte, vielerorts restriktiv gehandhabt oder gar nicht genutzt. Auf diese Weise werden Engpässe teilweise künstlich erzeugt. Eine transparente, einheitliche Anwendung und eine gezielte Förderung geeigneter Quereinsteiger würden dem Fahrlehrermangel wesentlich wirksamer entgegenwirken – und zugleich vermeiden, dass zusätzliche Investitionskosten für neue Ausbildungsstrukturen entstehen.

Als langfristige Perspektive schließlich sollte die Verkehrserziehung an den Schulen gestärkt werden. Insbesondere in den Altersgruppen zwischen 15 und 16 Jahren könnte frühzeitige Mobilitätsbildung dazu beitragen, dass junge Menschen besser vorbereitet in die Fahrausbildung starten. Eine solide Grundbildung in Verkehrsregeln, Gefahrenwahrnehmung und Mobilitätskultur würde nicht nur die Durchfallquoten senken, sondern auch die Zahl der notwendigen Fahrstunden verringern – und damit mittelbar ebenfalls zu einer Kostenreduktion beitragen.

Zusammengefasst zeigt die Diskussion um eine Laienausbildung, dass sie von Anfang an auf einer falschen Argumentationsgrundlage geführt wurde. Die Initiatoren sprechen von einer „Fahrausbildung 5.0“ – ein Etikett, das Fortschritt suggeriert, tatsächlich aber eine Rückkehr zu überholten Konzepten bedeutet. Besonders irritierend wirkt dabei, dass diese Idee ausgerechnet jetzt – vor Veröffentlichung des Referentenentwurfs, nach einem jahrelangen wissenschaftlich begleiteten Reformprozess, an dem auch die Initiatoren beteiligt waren – in die Debatte eingebracht wird. Und auch die Umbenennung in „duale Ausbildung“ ändert nichts daran, dass entscheidende

Ausbildungsabschnitte nicht von pädagogisch geschulten Fahrlehrern, sondern von Laien durchgeführt werden. Dass alle großen Verbände der Branche hier so geschlossen Sturm laufen, hat einen einfachen Grund: Es handelt sich um eine Idee, deren Umsetzung nicht ohne Weiteres auf die deutsche Realität übertragbar ist und die mehr Unruhe stiftet, als Lösungen zu bieten. Hinzu kommt, dass das österreichische Modell im Kern ausschließlich auf die Pkw-Ausbildung (Klasse B) zugeschnitten ist und sich nicht schlichtweg auf andere Fahrerlaubnisklassen übertragen lässt. Damit blendet es große Teile der Fahrausbildung aus, während das in Deutschland entwickelte OFSA-Konzept eine systematische Grundlage für sämtliche Klassen schafft.

Nicht zu vergessen ist die Realität der Implementierung von Reformen in Deutschland: Grundsätzlich ist klar, dass das österreichische Modell nur als Beispiel genannt würde, um eine andere Form der Fahrausbildung unter Ausnutzung einer „altersunabhängigen Phase des begleiteten Fahrens“ aufzuzeigen. Aber selbst, wenn man ein auf Deutschland angepasstes Konzept der „Laienausbildung“ entwickeln würde, das allen Anforderungen an Verkehrssicherheit, Qualität und Rechtssicherheit genügt, würde es erfahrungsgemäß mindestens ein Jahrzehnt dauern, bis daraus ein rechtlich tragfähiges, wissenschaftlich erprobtes und praktisch umsetzbares Modell entstünde. Gerade der Vergleich zwischen Deutschland und Österreich verdeutlicht, dass eine

seit Jahren etablierte Laienausbildung mit Mehrphasensystem einerseits und ein ausschließlich professionelles Fahrschulsystem andererseits auf völlig unterschiedlichen Strukturen beruhen – und welche hohen Hürden ein solcher Neuaufbau in Deutschland mit sich brächte. Realistisch wäre also frühestens Mitte der 2030er Jahre eine Einführung zu erwarten. Damit aber verliert die Debatte ihren aktuellen Bezug: Sie bietet keinerlei kurzfristige Perspektive, die Führerscheinkosten tatsächlich zu senken.

Vielmehr spricht alles dafür, dass die Qualität von Lernsystemen, Simulatoren und KI-basierter Unterstützung sich in den kommenden Jahren rasant weiterentwickeln wird. Schon heute zeigen erste Anwendungen, wie realitätsnah Szenarien abgebildet werden können. In zehn Jahren wird diese Technik in einer Qualität verfügbar sein, die wir derzeit kaum erraten können. Vor diesem Hintergrund wirkt die Diskussion um die Übernahme des österreichischen Modells nicht nur rückwärtsgewandt, sondern stellt auch ein Risiko für die Verkehrssicherheit dar. Sie widerspricht damit der in Europa seit Jahren verfolgten grundlegenden Zielsetzung: Vision Zero – die Zahl der Verkehrstoten langfristig auf null zu senken. Während man sich in Deutschland längst auf eine kompetenzorientierte, digital gestützte Ausbildung zubewegt, würde eine Laienausbildung diesen Fortschritt konterkarieren und den erreichten Standard der Verkehrssicherheitsarbeit gefährden.

Hinweis: Dieses Dokument wurde nach bestem Wissen und Gewissen auf Grundlage der uns zur Verfügung stehenden Informationen erstellt. Grundlage der Recherche waren öffentlich zugängliche Quellen im Internet, darunter Webseiten österreichischer Fahrschulen sowie die einschlägigen Gesetzestexte. Trotz größtmöglicher Sorgfalt kann es in der praktischen Umsetzung in Österreich zu Abweichungen kommen, die hier nicht vollständig abgebildet sind. Es handelt sich daher um ein theoretisches Arbeitspapier, das auf recherchierten Fakten beruht, ohne Anspruch auf vollständige Übereinstimmung mit allen Detailregelungen in der Praxis.



Weiterführende Informationen zu den Führerscheinkosten

Die Diskussion um das österreichische Modell wird häufig mit der Frage nach den Kosten des Führerscheins in Deutschland verknüpft. Wer verstehen möchte, warum die Preise in den letzten Jahren so stark gestiegen sind, findet eine detaillierte Analyse im DVPI-Expertentipp „Führerscheinkosten – Ist er wirklich zu teuer?“.

Darin werden die Aufgaben und Kostenstrukturen von Fahrschulen aufgezeigt, die Zusammensetzung des Führerscheinspreises erklärt und die betriebswirtschaftlichen Hintergründe des Preisanstiegs nachvollziehbar dargestellt. Zudem enthält das Dokument Empfehlungen, wie steigende Kosten abgemildert werden können.

Das vollständige Dokument steht unter folgendem Link bzw. über den QR-Code zum Download bereit.

<https://dvpi.de/news/ist-der-fuehrerschein-zu-teuer.html>



Quellen:

Literatur:

- **Auto Motor und Sport:** Kommentar zum Auto-Führerschein - Unsere Fahrausbildung ist untauglich und unbezahlbar (2024), Zugriff am 18.09.2025 unter: https://www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/kommentar-zum-auto-fuehrerschein-teuer-veraltet-und-buerokratisch/?fbclid=IwZXh0bgNhZWQCMTEAR3uzWfw4VOHh2LImXlZr7JKzav-AVfJJAuznc7mEDYGutL3lsKBpDEWM_aem_gVfKgTQckaL5e86ckLPDw
- **Autorevue.at:** B-Führerschein in Österreich [Ausbildung, Prüfung, Kosten], Zugriff am 18.09.2025 unter: <https://www.autorevue.at/ratgeber/b-fuehrerschein-oesterreich>
- **Autorevue.at:** Ablauf und Infos zur theoretischen Führerscheinprüfung in Österreich [Klasse B], Zugriff am 18.09.2025 unter: <https://www.autorevue.at/ratgeber/theoretische-fuehrerschein-pruefung>
- **autorevue.at:** Ablauf der praktischen Fahrprüfung für den Führerschein (Klasse B), Zugriff am 18.09.2025 unter: <https://www.autorevue.at/ratgeber/fahrpruefung-ablauf>
- **autorevue.at:** L17 - Führerschein mit 17 Jahren, Zugriff am 18.09.2025 unter: <https://www.autorevue.at/ratgeber/theoretische-fuehrerschein-pruefung>
- **BAGFA, BVF, DFA, Moving:** Warum das 2-Phasen-Modell für die Fahrausbildung der Klasse B (Österreichisches Führerscheinmodell) für Deutschland ungeeignet ist (2025)
- **Bartl, Gregor und Hager, Barbara:** Evaluation von L 17 und Fahrprüfung (2006), Zugriff am 18.09.2025 unter: <https://www.alles-fuehrerschein.at/dokumente/L%2017%20Be-richt%2011%202006%20-%2003%202009.pdf>
- **BDFU:** Reduzierung der Führerscheinkosten (2025), Zugriff am 18.09.2025 unter: <https://bdfu.org/blog/>
- **Bittner, Harry:** Eine Frage des Preises; Magazin Fahrschule (Ausgabe 9 / September 2025, S. 12-16)
- **Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK):** Evaluierung Mehrphasen - Führerscheinausbildung Klasse B, Band 079 (2021), Zugriff am 18.09.2025 unter: https://www.bmimi.gv.at/dam/jcr:dad14579-4d4c-4359-8799-cf8f99e74bb/Summary_MEP_VSF.pdf&ved=2ahUKewjysCLmuqPAxUt_7slHS-fgI6gQFnoECBgQAQ&usq=AOvVaw3EuckJcVGm1Y9hc-_dh6u
- **Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK):** Handbuch für die praktische Fahrprüfung (Fahrprüfungshandbuch), Zugriff am 18.09.2025 unter: https://www.easydrivers.at/downloads/Fahrpruefungshandbuch_2023_Grundsatzliches_fur%20alle_Klassen.pdf?utm_source=chatgpt.com
- **Bouska, May:** Fahrlern Recht (11. Auflage), in Vogel-Verlag (2009)
- **Der Standard:** Ein Drittel aller Jugendlichen machte den L17-Führerschein (2024), Zugriff am 18.09.2025 unter: <https://www.derstandard.at/story/3000000233589/ein-drittel-aller-jugendlichen-machte-den-l17-f252hrschein>
- **Deutsche Fahrlehrer-Akademie e. V.:** Curricularer Leitfaden PKW - 15. Auflage (2022)
- **Deutscher Bundestag:** Debatte zu Kosten für den Autoführerschein, Zugriff am 18.09.2025 unter: <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2024/kw11-de-autofuehrer-schein-988628>
- **Deutscher Bundestag:** Autoführerschein: Verkehrssicherheit vor Kostensenkung, Zugriff am 18.09.2025 unter: <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2024/kw24-pa-verkehr-fuehrerschein-1005642>
- **Deutsche Fahrlehrer-Akademie e. V.:** Curricularer Leitfaden PKW - 15. Auflage (2022)
- **Deutschlandfunk:** Kein Türkisch für Fahranfänger (2018), Zugriff am 18.09.2025 unter: <https://www.deutschlandfunk.de/oesterreich-kein-tuerkisch-fuer-fahranfaenger-100.html>
- **Dill, Markus:** Führerscheinkosten: Ist er wirklich zu teuer? Eine Analyse der Ursachen und Zusammenhänge des Preisanstiegs (1. Auflage), DVPI-Expertentipp (2024), Zugriff am 18.09.2025 unter: <https://dvpi.de/news/ist-der-fuehrerschein-zu-teuer.html>
- **Dreier, Frank:** Führerschein: Was kostet er wirklich – und wie können wir Kosten fair gestalten?; Hessischer Fahrlehrerverband (Rundschreiben 04/2025, Seite 12-18)
- **Drucksache 20/10610:** Antrag der Fraktion CDU/CSU – Damit Mobilität nicht zum Luxus wird - Für einen bezahlbaren Autoführerschein (2024)
- **Dr. Dauer:** Fahrlehrerrecht (3. Auflage), in Vogel-Verlag (2022)
- **Dr. Dauer et al.:** Handbuch des Fahrerlaubnisrechts (6. Auflage), in Kirschbaum-Verlag (2023)
- **DVPI:** Fahrlehrer werden: Mit diesen bürokratischen Hürden müsst Ihr rechnen (2024), Zugriff am 18.09.2025 unter: <https://dvpi.de/news/fahrlehrerberuf-voraussetzungen-eig-nungstest.html>
- **DVPI:** Referentenentwurf verzögert sich (2025), Zugriff am 18.09.2025 unter: https://dvpi.de/news/ofsa_referentenentwurf_verzoegerung.html
- **DVPI:** Reform der Fahrausbildung: Simulatoren werden zukünftig in Fahrschulen eine größere Rolle spielen; Zugriff am 18.09.2025 unter: https://dvpi.de/news/fahrschulre-form_fahrsimulatoren.html
- **Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR):** Die Vision Zero (2012), Schriftenreihe 16
- **Focus Online:** Zu blöd zum Autofahren! Psychologie rechnet mit Führerschein-Durchfallen ab (2024), Zugriff am 18.09.2025 unter: https://www.focus.de/auto/ratgeber/kosten/im-mer-mehr-fallen-durch-der-grund-fuer-unser-fuehrerschein-desaster-ist-wachsende-verdummung_id_259760526.html
- **Fortbildung33.de:** OFSA 2 Zukunft: So könnte es weitergehen! (2025), Zugriff am 18.09.2025 unter: https://www.youtube.com/watch?v=pypY_05Frzw
- **Heilig:** Der Fahrlehrer als Verkehrspädagoge, in Vogel-Verlag (2013)
- **HNA Online:** Führerschein bald 1000 Euro günstiger? Verband kritisiert Unions-Konzept – „Völliger Unsinn“ (2024), Zugriff am 18.09.2025 unter: <https://www.hna.de/verbraucher/unsinn-fahrsimulatoren-fuehrerschein-1000-euro-guenstiger-verband-kritisiert-unions-konzept-92862331.html>
- **Kosmo.at:** Keine Rückkehr zur Führerscheinprüfung auf Türkisch (2025), Zugriff am 18.09.2025 unter: <https://www.kosmo.at/keine-rueckkehr-zur-fuehrerscheineinpruefung-auf-tuer-kisch/>
- **Mehlkopf, Sylke:** Laienausbildung in Deutschland, Magazin Fahrschule (Ausgabe 1 / Januar 2000, S. 10-13)
- **Moving:** Ausarbeitung – Warum steigen die Führerscheinkosten? (2024)
- **Moving:** Analyse der Einflussfaktoren auf Führerscheinkosten (2025)
- **Moving:** Branchenaussichten 2025
- **Moving:** Branchenreport 2023; 2025
- **Moving:** Fahrlehrermangel Analyse (2024)
- **Moving:** Nachhaltige Senkung der Führerscheinkosten und Effizienzsteigerung durch den Einsatz von Fahrsimulatoren in der Fahrausbildung (2024)
- **Moving:** Ausarbeitung – Warum steigen die Führerscheinkosten? (2024)
- **Moving:** Stellungnahme: Unterstützung der Novellierung der Fahrschulausbildung und des OFSA2-Konzepts mit erweitertem Einsatz von Fahrsimulatoren (2025)
- **Reindl et al.:** Einsatzmöglichkeiten von Fahrsimulatoren in der Ausbildung von Fahrschülern, in BAST M348 (2024)
- **Statistik Austria:** Kfz-Lenkberechtigungen (2024), Zugriff am 18.09.2025 unter: <https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/fahrzeuge/kfz-lenkberechtigungen>
- **Sturzbecher, Brünken:** Ausbildungs- und Evaluationskonzept zur Optimierung der Fahrausbildung in Deutschland (auch OFSA-II Gutachten), in BAST M330 (2022)
- **SWR Aktuell:** Fahrlehrerverband in BW gibt Politik die Schuld an steigenden Führerscheinkosten (2024), Zugriff am 18.09.2025 unter: <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuert-temberg/fahrlehrer-warren-vor-steigenden-fuehrerschein-kosten-100.html>
- **Vogel Verlag:** OFSA 2 - Neue Chancen. Neue Potenziale. Mit System, Zugriff am 18.09.2025 unter: <https://www.vogel-system.de/de/ofsa-2>
- **Wirtschaftskammer Österreich (WKO):** 20 Jahre Mehrphasenausbildung und 25 Jahre L-17 Ausbildung; Zugriff am 18.09.2025 unter: <https://www.wko.at/oe/transport-ver-kehr/fahrschulen-allgemeiner-verkehr/20-jahre-mehrphasenausbildung-25-jahre-l-17-ausbildung>
- **Wirtschaftskammer Österreich (WKO):** Verband der Fahrschulunternehmer Österreichs; Zugriff am 18.09.2025 unter: <https://www.wko.at/oe/verband-der-fahrschulunterneh-mer/start>

Gesetztexte, Verordnungen und Richtlinien:

Deutschland

- **Gesetz über das Fahrlehrerwesen (FahrIG),** Zugriff am 18.09.2025 unter: https://www.gesetze-im-internet.de/fahrIg_2018/index.html#BJN_R216210017BJNE0001011_24
- **Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz (FahrIGDV),** Zugriff am 18.09.2025 unter: https://www.gesetze-im-internet.de/fahrIg_2018dv/index.html
- **Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusbO),** Zugriff am 18.09.2025 unter: https://www.gesetze-im-internet.de/fahrschAusbO_2012/index.html
- **Richtlinie für die theoretische Prüfung der Bewerber um eine Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen nach Anlage 7 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV),** Prüfungsrichtlinie – theoretische Prüfung (ThKFZFPPrüRL), Beck'sche Textausgabe Straßenverkehrsrecht (EL 110)
- **Richtlinie für die praktische Prüfung der Bewerber um eine Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen nach Anlage 7 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV),** Prüfungsrichtlinie – praktische Prüfung (PrKFZFPPrüRL), Beck'sche Textausgabe Straßenverkehrsrecht (EL 108)

Österreich

- **Fahrprüferverordnung (FSG-PV),** Zugriff am 18.09.2025 unter: <https://www.jusline.at/gesetz/fsg-pv/gesamt>
- **Führerscheingesetz (FSG),** Zugriff am 18.09.2025 unter: <https://www.jusline.at/gesetz/fsg>
- **Führerscheingesetz-Durchführungsverordnung (FSG-DV),** Zugriff am 18.09.2025 unter: <https://www.jusline.at/gesetz/fsg-dv>
- **Kraftfahrgesetz (KFG),** Zugriff am 18.09.2025 unter: <https://www.jusline.at/gesetz/kfg/gesamt>
- **Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung (KDV),** Zugriff am 18.09.2025 unter: https://www.jusline.at/gesetz/kdv_1967

Zusätzlich zu den genannten Quellen wurden auch verschiedene Internetpräsenzen österreichischer Fahrschulen als Informationsgrundlage herangezogen, die jedoch aufgrund ihrer Vielzahl und wechselnden Inhalte nicht einzeln im Quellenverzeichnis aufgeführt sind.

Über die Autoren:



Ass.jur. Bernd Brenner (Foto: rechts), geboren 1965 in Horb a.N.. Nach dem Abitur Studium der Rechtswissenschaften an der Universität Tübingen. Referendariat am Landgericht Rottweil mit Abschluss 2. Staatsexamen. Kurze Tätigkeit in 2 Anwaltskanzleien bei Tübingen. Danach Ausbildung zum Fahrlehrer Klasse BE, A, CE beim VPI Frankfurt. Seit Juli 2000 Geschäftsführer und verantwortlicher Leiter der DVPI Fahrlehrerfachschule Frankfurt a.M. GmbH. Seit 2014 Vorsitzender der Bundesarbeitsgemeinschaft der Fahrlehrerausbildungsstätten (BAGFA e.V.)

<https://www.linkedin.com/in/bernd-brenner-8673837b/>

Markus Dill (Foto: links), geboren 1979 in Mainz, absolvierte nach einer kaufmännischen Ausbildung im Jahr 2000 die Fahrlehrerausbildung und trat 2001 in die Fahrschule seines Vaters ein. Von 2005 bis 2021 führte er die Fahrschule in der 3. Generation. Für ein besseres Verständnis betriebswirtschaftlicher Zusammenhänge absolvierte er von 2008 bis 2010 eine Weiterbildung zum Wirtschaftsfachwirt (IHK). Dem folgte von 2017 bis 2021 ein Studium der Wirtschaftswissenschaften an der JGU in Mainz.

Seit 2021 ist Dill hauptberuflich beim DVPI in Frankfurt tätig, wo er für Marketing und Vertrieb zuständig ist. Darüber hinaus ist er Dozent in verschiedenen Fort- und Weiterbildungen zu betriebswirtschaftlichen Themen im Fahrschulbereich. Seine Themenschwerpunkte sind unter anderem "Nachwuchsgewinnung für die Fahrschulbranche" und "Wettbewerbsfähigkeit von Fahrschulen".

<https://www.linkedin.com/in/markus-dill-mz/>

Kontakt: dill@dvpi-frankfurt.de

Über das DVPI:



Das DVPI gehört zu den führenden und renommiertesten Fahrlehrerausbildungsstätten in Deutschland. Dabei reichen die Wurzeln des heutigen DVPI bis zum Deutschen Verkehrspädagogischen Institut mit Sitz in Urbach zurück, das bereits 1964 die ersten Fahrlehrerfortbildungen in der Bundesrepublik Deutschland durchführte. Inzwischen ist das DVPI eine eingetragene Marke und Teil der 2023 gegründeten Education Group mit Sitz in Ludwigsburg.

Zur DVPI-Gruppe gehören neben dem DVPI Frankfurt die Standorte Hamburg, Heilbronn, Mannheim, Nürnberg, Rendsburg und Würzburg. Gemeinsam mit den eigenständigen Fahrlehrerausbildungsstätten VM München, VerkehrsKolleg Saarbrücken und VPZ Freiburg hat sich die DVPI-Gruppe zum Verbund „DVPI | Die Fahrlehrer-Lehrer“ zusammengeschlossen, um die Fahrlehrerausbildung zu optimieren und den Fahrlehrerberuf zu fördern.

www.dvpi.de

Folgen Sie uns auf Social Media und bleiben Sie immer auf dem neuesten Stand.



Impressum

DVPI Fahrlehrerfachschule Frankfurt am Main GmbH
Hugo-Junkers-Straße 3
60386 Frankfurt am Main
www.dvpi-frankfurt.de

Eine Gesellschaft der EDUCATION Holding GmbH
<https://education-group.de>

Führerschein günstiger durch Laienausbildung? Das Österreich-Modell auf dem Prüfstand
Stand: 24.09.2025 (1. Auflage)

Copyright © DVPI Fahrlehrerfachschule Frankfurt am Main GmbH
Alle Rechte vorbehalten. Die aufgeführten Inhalte sind mit größter Sorgfalt erstellt worden.
Für die Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte können wir jedoch keine Gewähr übernehmen.
Für Druckfehler und Irrtümer, ist jede Haftung ausgeschlossen.

Der DVPI-Expertentipp und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ohne Zustimmung des Herausgebers verstößt gegen das Urheberrecht und ist strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen jeder Art, die damit gegebenenfalls verbundene Weitergabe an Dritte und die Einspeicherung in elektronische Systeme (Internet).