

Wege zu einer bezahlbaren und zeitgemäßen Fahrausbildung

Replik auf Gegenargumente zu unserem Thesenpapier

Unsere Thesenpapiere zur Novelle der Ausbildungsordnung haben für Wirbel in der Branche gesorgt – bis hin zum Vorwurf, wir seien ihre Totengräber.

Die alten Fahrlehrerverbände setzen auf bekannte Wege mit an manchen Stellen ausgebessertem Belag – und erkennen dabei, dass Reparaturen zu Flickwerk führen, was bei Gesetzesnovellierungen in der Regel bedeutet: noch mehr Kleinklein, noch mehr Detailregelungen, noch mehr Bürokratie.

Dabei hat das Verkehrsministerium klar signalisiert: OFSA II ist Geschichte.

Zudem soll im 1. Halbjahr 2026 eine europaweit geltende Führerscheinrichtlinie kommen, die auch in Deutschland umgesetzt werden muss (in Teilen auch nur werden kann) – und in der das begleitete Fahren vorgesehen ist, selbst für Schwerlastklassen.

Abgesehen davon ist Fakt, dass in den nächsten Jahren rund die Hälfte aller Fahrlehrer in den Ruhestand gehen wird. Selbst wenn Interessierte Schlange stehen würden für eine Ausbildung zum Fahrlehrer – was, wie wir wissen, nicht der Fall ist –, hätten wir gar nicht genügend Ausbildungsplätze, um den Mangel auszugleichen.

Eine Totalverweigerung und ein Bestehen auf OFSA II helfen somit nicht weiter. Wir müssen neu denken. Jetzt gilt es, die Ausbildungsordnung zu entschlacken und umfassend zu modernisieren. Und hierfür haben wir Vorschläge entwickelt.

Duale Fahrausbildung

Gegner der dualen Fahrausbildung suggerieren mit dem Kampfbegriff „Laienausbildung“, dass völlig Unbedarfe die Arbeit der Fahrlehrer übernehmen sollen. Zum einen ist es verunglimpfend, Menschen mit jahrzehntelanger Fahrpraxis als Laien zu bezeichnen (im Schwerlastverkehr wären es sogar Berufskraftfahrer.) Zum anderen geht es bei unserem Vorschlag darum, das begleitete Fahren, das ohnehin kommen wird (siehe europäische Führerscheinrichtlinie), in einer sinnvoll angelegten dualen Fahrausbildung zielführend zu gestalten.

Nun kann man natürlich versuchen, mit weit hergeholt Argumenten alles schlechtzureden: Begleitetes Fahren führt zu Mehrkosten durch Fahrzeugverschleiß,

Versicherungen, Kraftstoff, Zeitaufwand für Begleiter – meint die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände und negiert dabei die positiven Erfahrungen mit BF 17.

Und man kann den Fahrlehrermangel, der mit Sicherheit kommen wird, einfach ignorieren.

Oder man denkt positiv, nutzt die gesammelten Erfahrungen, filtert die besten Lösungen heraus und setzt sie in der neuen Ausbildungsordnung um. Wir haben in Deutschland bereits Erfahrungen mit begleitetem Lernen (BF 17). Und in vielen europäischen Ländern (Skandinavien, Luxemburg, Österreich etc.) ist die duale Fahrausbildung längst eingeführt. Es ging uns nie darum, das österreichische Modell eins zu eins zu kopieren. Aber wir setzen uns dafür ein, dass Fahrschüler nicht erst nach, sondern schon vor der Prüfung Fahrerfahrungen in der Praxis sammeln können, indem die Ausbildung in mehrere Phasen untergliedert wird (Punkte 6 und 7 unseres Thesenpapiers). Wie dies genau aussehen soll, wird man nach der Analyse der Erfahrungen anderer Länder sehen.

Weitere Möglichkeiten der Kostenreduzierung

Was gerne vergessen wird, ist, dass die Einführung der dualen Fahrausbildung nicht unser einziger Vorschlag zur Kostenreduzierung ist. Wir haben vielmehr noch zahlreiche weitere – hier einige Stichworte (mehr dazu im Thesenpapier):

- **Verschlankung der Vorgaben**, hin zu einem Kompetenzrahmen. Pädagogik und Methodik sollten in der Verantwortung der Fahrlehrer liegen. Beispiel: Flexibler Umgang mit Sonderfahrten. (Wer seit Jahren Motorrad fährt, braucht keine vier Autobahnfahrten.)
- **Moderne Unterrichtsformen** wie der Einsatz von Simulatoren sowie Blended Learning und Online-Unterricht
- **Modernisierung der Theorie- und Praxisprüfung** – mindestens Halbierung der Prüfungsfragen, Rückkehr zur früheren Dauer der praktischen Prüfung auf 45 Minuten. Öffnung des Prüfungsmarktes für weitere Anbieter
- **Steuerliche Berücksichtigung der Ausbildungskosten**

Ob die Bundesvereinigung den Einsatz von Simulatoren und Online-Unterricht wirklich aus inhaltlichen Gründen ablehnt, oder ob wirtschaftliche mitspielen, sei dahingestellt.

Stuttgart, im Oktober 2025