

Laienausbildung im Rahmen der Experimentierklausel: Wird Kostensenkung zum Sicherheitsrisiko?



Die Diskussion um eine mögliche Wiedereinführung der Laienausbildung im Rahmen einer [Experimentierklausel](#) stellt einen bedeutenden Wendepunkt in der aktuellen Debatte um die Führerscheinreform in Deutschland dar. Ziel dieser politischen Überlegungen ist es, die [Führerscheinkosten](#) zu senken und jungen Menschen den Zugang zu Mobilität zu erleichtern. Als Vorbild wird dabei regelmäßig das „österreichische Modell“ genannt, das eine längere begleitete Fahrpraxis im privaten Umfeld vorsieht.

Was in der öffentlichen Diskussion jedoch kaum thematisiert wird: Die Laienausbildung wurde in Deutschland bereits vor rund vier Jahrzehnten bewusst abgeschafft. Mit dem [Gesetzentwurf zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Fahrlehrergesetzes aus dem Jahr 1985](#) wurde die Ausbildung durch Nicht-Fahrlehrer ausdrücklich beendet. Hintergrund waren die hohen Unfallzahlen von Fahranfängern sowie die Erkenntnis, dass eine professionelle, verpflichtende Fahrschulausbildung einen entscheidenden Beitrag zur Verkehrssicherheit leistet. Die damalige Regierung (CDU/CSU und FDP) stellte klar, dass die Ausbildung zum sicheren Kraftfahrzeugführer das Ziel der Fahrschulerausbildung sei – und nicht lediglich die Vorbereitung auf eine Prüfung. Um Ausbildungsdefizite zu vermeiden und der Unerfahrenheit junger Fahrer wirksam zu begegnen, wurde die verpflichtende Teilnahme am theoretischen und praktischen Unterricht eingeführt.

Angeichts dessen wirkt die aktuelle Reformdebatte wie eine [verkehrspolitische Rolle rückwärts](#).

Nach dem derzeit [diskutierten Vorschlag, den Verkehrsminister Schnieder am 11.02.2026](#) vorgestellt hat, sollen Fahrschüler nach der Theorieprüfung und lediglich sechs praktischen Fahrstunden eine 1.000 Kilometer umfassende Begleitphase mit den Eltern oder anderen nahestehenden Personen absolvieren können. Erst im Anschluss an diese „Laienausbildung“ würde die weitere professionelle Ausbildung bis zur praktischen Prüfung erfolgen.

Damit stellt sich eine zentrale Frage: Reichen sechs Fahrstunden aus, um einen Fahranfänger verantwortungsvoll in den öffentlichen Straßenverkehr zu entlassen, selbst wenn eine Begleitperson anwesend ist? Und ist es sachgerecht, einzelne Elemente eines ausländischen Ausbildungssystems zu übernehmen, ohne dessen gesamtes strukturelles Sicherungskonzept zu berücksichtigen? Die Debatte um die Experimentierklausel ist daher keine reine Kostenfrage. Sie berührt den Kern der deutschen Fahrschul Ausbildung – und damit die Grundentscheidung, ob Verkehrssicherheit oder Kostendruck den Maßstab zukünftiger Reformen bilden sollen.

Wir beantworten folgende Fragen:

1. Wie kam der Gedanke der Laienausbildung in die politische Debatte zurück?
2. In welchem Umfang wird auf das österreichische Modell Bezug genommen?
3. Welche strukturellen Sicherungsmechanismen bleiben bislang unberücksichtigt?
4. Welche fahrerischen Fähigkeiten sind nach sechs Fahrstunden realistisch zu erwarten?
5. Mit welchen Herausforderungen sind Fahrschulen im heutigen Straßenverkehr konfrontiert?
6. Unter welchen engen Voraussetzungen ist eine begleitete Fahrphase zu verantworten?

[Erfahre alles zur geplanten Fahrschulreform](#)

Wie der Gedanke der Laienausbildung erneut in die politische Debatte gelangte

Die aktuelle Diskussion um eine Laienausbildung im Rahmen der Experimentierklausel wurde nicht vom Bundesverkehrsministerium angestoßen. Vielmehr kam der Impuls nach der [Verzögerung bei der Umsetzung von OFSA 2](#) aus dem Diskurs innerhalb der Branche selbst.

Wenige Tage vor dem Stakeholder-Dialog „Bezahlbarer Führerschein“, wurde im vergangenen Jahr in einem YouTube-Interview von Rolf Dautel-Haußmann, stellvertretender Vorsitzender des [Bundesverbandes Deutscher Fahrschulunternehmen e. V. \(BDFU\)](#)

die Idee einer „dualen“ Ausbildung vorgestellt. Dabei wurde erörtert, wie zusätzliche Fahrpraxis im privaten Umfeld in ein Ausbildungskonzept integriert werden könnte. Diese Überlegungen wurden in einem später veröffentlichten Thesenpapier aufgegriffen und in den Stakeholder-Dialog am 21. Juli 2025 eingebracht.

In der Folge fand das Thema einer erweiterten, begleiteten Praxisphase auch Eingang in Gespräche auf Bundesebene. Welche konkreten Inhalte in den anschließenden Beratungen erörtert wurden, ist öffentlich nicht dokumentiert. Eine Bewertung kann sich daher ausschließlich auf die zugänglichen Interviews, Stellungnahmen und offiziellen Arbeitspapiere stützen. Festzustellen ist jedoch, dass es zwischen den frühen, allgemein formulierten Überlegungen und dem später vom Bundesverkehrsministerium vorgestellten Modell Unterschiede gibt. Die am 11.02.2026 vom Ministerium vorgestellten [Vorschläge der Ad-hoc-Arbeitsgruppe](#) konkretisieren diese Überlegungen und sehen eine Mindestzahl von sechs Fahrstunden vor Beginn einer 1.000-Kilometer-Begleitphase vor.

Auszug: „Ergebnis der Ad-hoc Arbeitsgruppe – Entwurf“

Stand 11.02.2026

d) Experimentierklausel

Es wird vorgeschlagen, die Möglichkeit zu eröffnen, einen Teil der praktischen Fahrausbildung für den Erwerb der Fahrerlaubnisklasse B durch Personen mit einem besonderen Naheverhältnis zum Bewerber durchzuführen (Laienausbildung). Dadurch würden die Fahrschülerinnen und Fahrschüler bereits im Rahmen der Fahrausbildung deutlich mehr Fahrpraxis gewinnen. Die Anforderungen folgen dem Modell in Österreich, das dort bereits seit Jahrzehnten erfolgreich angewandt wird. Abweichungen erfolgen lediglich, soweit es erforderlich ist.

Die Regelung soll zeitlich befristet (fünf Jahre) eingeführt und begleitend evaluiert werden.

• Ablauf:

a) vor Start der Laienausbildung

- Nachweise wie bei normaler Ersterteilung der FE-Klasse B
- Erfolgreiche Absolvierung der Theorieprüfung
- 6 praktische Fahrstunden (ohne Simulatoreinsatz)
- Theoretische Einweisung gemeinsam mit den Begleitpersonen

b) Laienausbildung

- 1.000 km Fahrleistung in Begleitung
- Führen eines Fahrtenprotokolls durch Bewerber

c) Nach der Laienausbildung

- Beobachtungsfahrt mit Begleitperson und Fahrlehrer
- Mindestens 6 praktische Fahrstunden (einschließlich der besonderen Ausbildungsfahrten – ohne Simulatoreinsatz)
- Prüfungsvorbereitungsfahrt zur Feststellung der Prüfungsreife vor Anmeldung zur Prüfung

• Anforderungen an den Laienausbilder:

- a) Maximal 2 Laienausbilder (Besonderes Naheverhältnis zum Bewerber, z. B. Eltern oder nahe Verwandte)
- b) Besitz FE-Klasse B seit mindestens sieben Jahren

- c) Keine Bestrafung wegen eines Entzugsdelikts in den vorangegangenen drei Jahren und im Fahrerlaubnisregister mit nicht mehr als einem Punkt belastet
- **Anforderungen während der Laienausbildung:**
 - a) Bei der Durchführung von Übungsfahrten dürfen sowohl Bewerber als auch Laienausbilder nicht unter der Wirkung eines alkoholischen Getränks oder der Substanz Tetrahydrocannabinol stehen bzw. ein alkoholisches Getränk oder die Substanz Tetrahydrocannabinol zu sich nehmen (entspricht der aktuellen Regelung für Fahranfänger).
 - b) Kennzeichnung für Übungsfahrten vorne und hinten am Fahrzeug (in Österreich blaue Tafel mit weißer Aufschrift „L“ und Tafel mit der Aufschrift „Übungsfahrt“)

Die praktische Ausbildung in der Fahrschule und praktische Prüfung müssen hinsichtlich der Antriebsart (Automatik oder Schaltgetriebe) auf dem gleichen Fahrzeug stattfinden, wie es für die Laienausbildung genutzt wird.

Erfahre mehr zum aktuellen Stand der Verhandlungen der Arbeitsgruppe mit den Ländern

Laienausbildung in Österreich als Vorbild? Wenn Äpfel mit Birnen verglichen werden

In der aktuellen Reformdiskussion wird das „österreichische Modell“ wiederholt als Vorbild für die geplante Experimentierklausel in Deutschland genannt. Eine solche Bezugnahme setzt jedoch voraus, dass die strukturellen Unterschiede der beiden Ausbildungssysteme präzise betrachtet werden.

In [Österreich gibt es drei verschiedene Ausbildungsmodelle](#): die klassische Fahrschulausbildung (Vollausbildung), die L17-Ausbildung und die Duale-Ausbildung. Für die geplante Integration einer Laienausbildung in Deutschland dient jedoch nicht das weitverbreitete L17-Modell als Orientierung, sondern vor allem die „Duale“ Variante.

Gerade dies ist von zentraler Bedeutung. So entfielen in Österreich im Jahr 2024 etwa 32 bis 39 % der Neuerteilungen der Klasse B auf die L17-Ausbildung. Die sogenannte „Duale Ausbildung“ mit 1000 km begleiteter Fahrpraxis im privaten Umfeld liegt demgegenüber deutlich darunter und bewegt sich je nach Region im einstelligen bis niedrigen zweistelligen Prozentbereich. Während sie in ländlich geprägten Regionen häufiger Anwendung findet, ist ihr Anteil in urbanen Ballungsräumen deutlich geringer. Im Gegensatz zur L17- und Vollausbildung spielt die Dualausbildung daher keine große Rolle.

Entsprechend ist auch die Kostenperspektive differenziert zu betrachten. Die höchsten Führerscheinkosten in Deutschland finden sich regelmäßig in urbanen Ballungsräumen wie Hamburg oder München – also genau dort, wo Verkehrsdichte und Komplexität besonders hoch sind. Gerade in diesen Regionen dürfte eine extensive private Fahrpraxis organisatorisch und praktisch schwerer umzusetzen sein als im ländlichen Raum. Dort hingegen, wo die Führerscheinkosten häufig niedriger sind, könnte eine begleitete Praxisphase leichter realisiert werden. Ein Modell, das politisch mit Kostensenkung

begründet wird, könnte somit regional unterschiedlich wirken und bestehende Unterschiede zwischen Stadt und Land eher verstärken als ausgleichen. Ein Ausbildungsmodell, das in Österreich vor allem außerhalb großer Ballungsräume Anwendung findet, kann daher nicht ohne Weiteres als flächendeckendes Vorbild für ein urbanisiertes Verkehrssystem wie in Deutschland dienen.

Auch im Theorieunterricht gibt es deutliche Unterschiede. In Österreich umfasst der verpflichtende theoretische Unterricht für alle drei Modelle 32 Unterrichtseinheiten à 50 Minuten, also insgesamt 1.600 Minuten Präsenzunterricht. In Deutschland sind für die Klasse B derzeit 14 Doppelstunden à 90 Minuten, also 1.260 Minuten, vorgesehen. Während **Österreich somit auf ein umfangreicheres Präsenzformat setzt**, wird in Deutschland im Zuge der Reform eine weitere Flexibilisierung bis hin zur vollständigen digitalen Eigenverantwortung diskutiert. Die begleitete Praxisphase würde somit in zwei sehr unterschiedlich strukturierten Ausbildungssystemen stattfinden.

Bei der praktischen Ausbildung ist die nominell gleiche Zahl von sechs Fahrstunden ebenfalls nicht identisch. Im österreichischen Dualen-Modell entsprechen sechs Fahrstunden jeweils 50 Minuten, also insgesamt 300 Minuten praktische Ausbildung. In Deutschland umfasst eine Fahrstunde 45 Minuten, sodass sechs Fahrstunden 270 Minuten entsprechen. Die zeitliche Ausgangsbasis vor Beginn einer begleiteten Praxisphase unterscheidet sich daher bereits im Detail.

Hinzu kommen strukturelle Unterschiede im Fahrschulmarkt. Österreich verfügt über deutlich weniger Fahrschulen in einem weniger fragmentierten Wettbewerbsumfeld. Der Wettbewerbsdruck ist geringer als in Deutschland, wo eine hohe Anbieterzahl und intensive Konkurrenzsituation bestehen. In einem stark umkämpften Markt entstehen andere ökonomische Anreize und Steuerungsmechanismen als in einem vergleichsweise stabileren Umfeld. Auch die Qualifikationsanforderungen an verantwortliche Leiter sind unterschiedlich ausgestaltet. In Österreich sind die gewerberechtlichen Voraussetzungen eng gefasst und setzen regelmäßig eine höhere technische Qualifikation voraus. Die gewerberechtliche Zuverlässigkeit ist zentraler Bestandteil der Berufsausübung. Diese Rahmenbedingungen prägen die Struktur und Kontrolle des Ausbildungssystems.

Ein weiterer zentraler Unterschied betrifft die zweite Ausbildungsphase in Österreich. Das österreichische System endet nicht mit der praktischen Prüfung. Vielmehr folgt eine verpflichtende zweite Ausbildungsphase mit weiterführenden Maßnahmen, darunter Feedbackfahrten und verkehrspsychologische Elemente. Diese Phase dient der Nachkontrolle, Reflexion und Stabilisierung der Fahrkompetenz im realen Straßenverkehr. Die begleitete Fahrpraxis ist somit nicht als isoliertes Instrument konzipiert, sondern als Bestandteil eines gestuften Gesamtsystems aus strukturierter Erstausbildung, eigenständiger Praxis und nachgelagerter Kontrolle. Gerade diese dritte Phase wirkt als sicherheitsrelevantes Korrektiv, das Fehlentwicklungen frühzeitig erkennen und ausgleichen soll.

Im derzeit diskutierten deutschen Eckpunktepapier findet sich eine vergleichbare zweite Ausbildungsphase nicht. Übernommen wird im Wesentlichen die vorgelagerte begleitete Fahrpraxis, nicht jedoch die nachgelagerten Sicherheitsmechanismen. Damit wird

ein einzelner Baustein aus einem mehrphasigen System herausgelöst, ohne dessen vollständige Kontrollstruktur zu übertragen.

Österreich ist daher kein reines Kostensenkungsmodell, sondern ein System zur strukturierten Erweiterung von Fahrerfahrung innerhalb eines klar definierten Ausbildungskonzepts. Wer Österreich als Vorbild heranzieht, muss das vollständige System betrachten – nicht nur einzelne Bausteine wie die Kilometerzahl oder die Anzahl der Fahrstunden.

Eine vertiefte Analyse der strukturellen Unterschiede zwischen beiden Systemen wurde im [DVPI-Expertentipp](#) vom September 2025 ausführlich dargestellt.

➔ [Mehr Erfahrung zu den drei Ausbildungssystemen in Österreich](#)

Zwischen Wunschdenken und Wirklichkeit: Wie Fahrausbildung tatsächlich abläuft.

Wer die aktuelle Diskussion auf Plattformen wie Facebook oder Instagram verfolgt, gewinnt den Eindruck, die Fahrausbildung werde in Deutschland künstlich verkompliziert. Dort ist zu lesen, Autofahren sei keine Wissenschaft, man lerne es „durch Praxis“, im Ausland funktioniere die Laienausbildung schließlich auch. Teilweise entsteht der Eindruck, professionelle Fahrausbildung sei eher bürokratische Hürde als sicherheitsrelevanter Prozess.



Quelle: Instagram 2026

Diese Einschätzung erkennt die tatsächliche Komplexität des Autofahrens.

Autofahren ist kein angeborenes Verhalten. Es ist kein intuitiver Vorgang, der sich allein durch Wiederholung erschließt. Ihm liegt ein strukturierter Lernprozess zugrunde, in dem Handlungsabläufe systematisch aufgebaut, verknüpft und automatisiert werden müssen. Spiegelblick, Schulterblick, Blinken, Lenken, Geschwindigkeitseinschätzung, Vorfahrtbeurteilung, Gefahrenantizipation – all diese Elemente müssen parallel und unter Zeitdruck

funktionieren. Sie entwickeln sich nicht zufällig, sondern durch gezielte Anleitung, Korrektur und Wiederholung.

Die Realität der ersten Fahrstunden

Die praktische Ausbildung beginnt nicht im dichten Stadtverkehr oder auf der Autobahn, sondern im Stand. In der ersten Fahrstunde wird regelmäßig erklärt, wie Sitz und Spiegel korrekt eingestellt werden, wie ein Fahrzeug gestartet wird und welche Bedienelemente wofür zuständig sind. Die überwiegende Mehrheit der Fahrschüler bringt heute keinerlei Vorerfahrung mit. Fahrzeugbeherrschung beginnt faktisch bei null.

In den ersten Stunden wird im verkehrsarmen Raum gefahren, um elementare Handlungsabläufe aufzubauen: Anfahren, Bremsdosierung, Spurhalten, Abstandseinschätzung. Gerade in dieser Phase sind Eingriffe des Fahrlehrers fester Bestandteil der Sicherheit. Pedaleingriffe verhindern regelmäßig kritische Situationen – nicht wegen aggressiver Verkehrsteilnehmer, sondern wegen fehlender Routine.

Erfahrungsgemäß ist der Fahrlehrer in den ersten Stunden im Minutentakt korrigierend tätig.

Wann nehmen die Eingriffe tatsächlich ab?

Was bei der aktuellen Diskussion häufig unterschätzt wird, ist die Entwicklung der „**Eingriffswahrscheinlichkeit**“. In den ersten Fahrstunden erfolgen Korrekturen nahezu permanent. Handlungsabläufe sind noch nicht automatisiert. Fahrschüler schauen beim Schalten auf den Schalthebel, statt den Verkehr zu beobachten. Rechts-vor-links-Situationen werden übersehen. Besonders gefährlich sind „Vorfahrt gewähren“-Situationen. Fahranfänger unterschätzen regelmäßig Geschwindigkeit und Abstand des Querverkehrs, wechseln die Spur – und der Fahrlehrer muss häufig eine Vollbremsung einleiten, um einen Unfall zu verhindern.

Erfahrungsgemäß nimmt die Eingriffshäufigkeit erst ab etwa der zehnten Fahrstunde spürbar ab. Erst dann stabilisieren sich Wahrnehmung, Entscheidungsfähigkeit und Fahrzeugbeherrschung. Entsprechend wird bei Fahrschulüberwachungen kontrolliert, ob eine sachgerechte Grundausbildung von mindestens zehn Fahrstunden umfasst. Im urbanen Verkehr wird sogar von mehr ausgegangen. Erst nach Abschluss dieser Grundausbildung dürfen die Sonderfahrten, also Überland- und Autobahnfahrten, beginnen. [\(Weitere Informationen zu diesem Sachverhalt finden Sie in unserem DVPI-Expertentipp auf Seite 17\)](#)

Sechs Fahrstunden liegen deutlich unter dieser Schwelle.

Was im Straßenverkehr wirklich passiert

Fahrlehrer könnten von Tausenden alltäglichen kritischen Momenten [berichten](#). Viele dieser Situationen bleiben folgenlos – weil sie durch rechtzeitiges Eingreifen entschärft

werden. Außenstehende sehen oft nur eine Fahrstunde. Im Fahrzeug selbst jedoch laufen permanent Bewertungs- und Sicherungsprozesse ab.

Drei typische Beispiele verdeutlichen, wie fragil die Anfangsphase der Ausbildung tatsächlich ist.

Erstens: Rechts-vor-Links in Wohngebieten.

Eine enge Seitenstraße, parkende Fahrzeuge, eingeschränkte Sicht. Der Fahranfänger fährt mit unveränderter Geschwindigkeit weiter, weil er die Situation nicht frühzeitig erkannt hat. Der Fahrlehrer tritt auf die Bremse. Ohne diesen Eingriff wäre es zur Kollision gekommen. Gerade Rechts-vor-Links-Situationen werden von Fahranfängern häufig zu spät wahrgenommen oder in ihrer Bedeutung unterschätzt.

Zweitens: Vorfahrt gewähren an größeren Einmündungen.

Hier geht es nicht nur um Regelkenntnis, sondern um Geschwindigkeits- und Abstandseinschätzung. Fahranfänger unterschätzen regelmäßig, wie schnell sich ein Fahrzeug nähert oder wie lang der eigene Beschleunigungsvorgang dauert. Der Gedanke „das reicht noch“ führt zum Herausziehen in den fließenden Verkehr – der Fahrlehrer muss eine Vollbremsung einleiten, um einen Unfall zu verhindern. Vorfahrt-gewähren-Situationen gehören zu den gefährlichsten Ausbildungsphasen, weil sie komplexe Wahrnehmung, Urteilkraft und Fahrzeugbeherrschung gleichzeitig erfordern.

Drittens: Die Gelbphase an der Ampel.

Das Fahrzeug fährt mit 50 km/h auf eine grüne Ampel zu. Etwa 35 bis 40 Meter vor der Haltelinie springt das Signal auf Gelb. Der routinierte Fahrer entscheidet intuitiv. Der Fahranfänger hingegen erschrickt. Der Blick wandert zur Ampel, dann zum Tacho, dann wieder nach vorne. Ein bis zwei Sekunden Entscheidungsverzögerung entstehen. Manche reagieren mit einer abrupten Gefahrenbremsung – Auffahrgefahr. Andere verzögern erst und fahren dann unentschlossen weiter – im schlimmsten Fall über Rot. Fahrlehrer antizipieren solche Situationen. Sie erkennen frühzeitig typische Unsicherheitsmuster und geben vorbereitende Hinweise oder greifen selbst ein. Besonders kritisch wird es, wenn Fußgänger bei Gelb bereits beginnen, die Fahrbahn zu betreten – ein im Alltag häufig zu beobachtendes Verhalten. Ohne rechtzeitiges Eingreifen kann hier eine unmittelbare Gefährdung entstehen.

Diese Szenarien sind keine Ausnahmefälle. Sie gehören zum Alltag der Ausbildung im dichten Stadtverkehr.

Ein weiteres Problemfeld ist die Geschwindigkeitsanpassung. In den ersten Stunden fällt es vielen Fahrschülern schwer, Geschwindigkeiten stabil einzuhalten. In 30er-Zonen wird unbewusst beschleunigt oder zu stark gebremst. Im fließenden Verkehr werden Geschwindigkeitswechsel verzögert umgesetzt. Hintere Verkehrsteilnehmer reagieren darauf nicht selten mit dichtem Auffahren oder riskanten Überholmanövern. Auch hier

kommt es regelmäßig zu Eingriffen des Fahrlehrers, um gefährliche Situationen zu entschärfen.

Besonders deutlich zeigt sich die Diskrepanz im [verkehrsberuhigten Bereich](#). Schrittgeschwindigkeit – maximal etwa 7 km/h – wird von vielen Verkehrsteilnehmern als „übertrieben langsam“ wahrgenommen. Fahrschüler, die korrekt Schrittgeschwindigkeit fahren, erleben häufig dichtes Auffahren oder Druck von hinten. Der Fahrlehrer muss nicht nur die Einhaltung der Geschwindigkeit überwachen, sondern zugleich das Umfeld im Blick behalten. Hier stellt sich eine grundsätzliche Frage: Wie verhalten sich Begleitpersonen in einer solchen Situation? Halten sie selbst konsequent Schrittgeschwindigkeit ein? Vermitteln sie die Regelbindung didaktisch korrekt? Oder orientieren sich Fahrschüler an dem, was sie im Alltag bei ihren Eltern beobachten? Die Erfahrung zeigt, dass viele Fahrschüler in der praktischen Prüfung gerade im verkehrsberuhigten Bereich scheitern, weil sie die Schrittgeschwindigkeit nicht einhalten. Häufig spiegeln sich hier Verhaltensmuster wider, die sie aus ihrem familiären Umfeld kennen. Der Unterschied zwischen „Auto bewegen können“ und „verkehrsregelkonform fahren“ wird in solchen Momenten besonders deutlich.

An dieser Stelle ist Folgendes zu sagen: Es ist vielleicht nicht korrekt, erfahrene Autofahrer als Laien zu bezeichnen. Sie jedoch mit [professionell ausgebildeten Fahrlehrern](#) gleichzusetzen, ist ebenfalls unverhältnismäßig.

Hier liegt der Kern der Diskussion um die Laienausbildung. Viele erfahrene Autofahrer verfügen über jahrelange Fahrpraxis. Das bedeutet jedoch nicht zwangsläufig, dass sie sämtliche Verkehrsregeln sicher beherrschen oder didaktisch korrekt vermitteln können. Immer wieder wird – auch in öffentlichen Debatten – darauf hingewiesen, dass ein erheblicher Teil der heutigen Verkehrsteilnehmer eine erneute praktische Prüfung vermutlich nicht ohne Weiteres bestehen würde.

Ein Fahrlehrer arbeitet nicht nur mit Erfahrung, sondern mit strukturierter Methodik. Fehler werden analysiert, Ursachen benannt, alternative Handlungsstrategien trainiert. Pädagogische Intervention ersetzt spontane Reaktion. Doppelpedale sichern kritische Momente ab.

Wird eine begleitete Fahrphase bereits nach sechs Fahrstunden eröffnet, verlagert sich ein Teil dieser sensiblen Aufbauarbeit in ein Umfeld, das weder über professionelle Eingriffsmöglichkeiten noch über eine systematische Fehleranalyse verfügt. Gerade in den beschriebenen Alltagssituationen – Ampelstart, Geschwindigkeitsanpassung, verkehrsberuhigter Bereich – entscheidet jedoch oft ein Bruchteil einer Sekunde über Sicherheit oder Gefährdung.

Zwischen der politischen Vorstellung „mehr Praxis schafft mehr Sicherheit“ und der tatsächlichen Ausbildungsrealität liegt daher eine erhebliche Lücke. Diese Lücke besteht nicht aus Theorie, sondern aus konkreten Alltagssituationen im Straßenverkehr. Entsprechend ist ein Vergleich mit dem Ausland sehr kritisch zu sehen. Die Komplexität des deutschen Straßenverkehrssystems darf dabei keinesfalls außer Acht gelassen werden. Das [deutsche Regelwerk](#) ist sehr komplex und umfasst viele Sonderfälle. Länder wie

Österreich, die Schweiz und die skandinavischen Länder sind nicht mit Deutschland vergleichbar. In diesen Ländern ist der Straßenverkehr aufgrund der geringeren Bevölkerungsdichte wesentlich einfacher strukturiert. Hinzu kommt das [Tempolimit](#) von 120 bzw. 130 km/h auf den Autobahnen. Wer bei der Laienausbildung nach dem Prinzip „Copy and Paste“ vorgeht, riskiert, dass nationale Besonderheiten übersehen werden.

Aggressivität im Straßenverkehr – ein unterschätzter Risikofaktor

Ein Aspekt, der in politischen Eckpunkten bislang kaum systematisch berücksichtigt wird, ist die reale [Verkehrskultur, in der Fahrausbildung](#) tatsächlich stattfindet.

Fahrlehrer berichten übereinstimmend von dichtem Auffahren, aggressivem Drängeln, riskanten Überholmanövern, beleidigenden Gesten und hohem Stressverhalten im Straßenverkehr. Besonders auffällig ist dabei: Dieses Verhalten richtet sich nicht selten gezielt [gegen Fahrzeuge, die als Fahrschulfahrzeuge gekennzeichnet](#) sind. Das Dachzeichen signalisiert „Lernender“ – bei einem Teil der Verkehrsteilnehmer offenbar kein Anlass zu Rücksicht, sondern eher zu Ungeduld. Zeitdruck und geringe Fehlertoleranz prägen vielerorts den Alltag. Wer regelmäßig im Ausbildungsfahrzeug sitzt, erlebt diese Dynamik nicht theoretisch, sondern praktisch – und muss täglich darauf reagieren.

Diese Wahrnehmung ist nicht bloß eine subjektive Branchenstimme. Aktuelle Erhebungen bestätigen eine Zunahme aggressiven Verhaltens im deutschen Straßenverkehr. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat verweist [auf steigende Fälle von Nötigung](#) und ein insgesamt rauer werdendes Verkehrsklima. Auch [TÜV Süd berichtet von zunehmender Aggressivität](#) und geringer Frustrationstoleranz. Wissenschaftliche Analysen zeigen ebenfalls, wie Stress, Ärger und Zeitdruck unmittelbar das Fahrverhalten beeinflussen.

Fahrlehrer aus dem Dreiländereck Deutschland–Schweiz–Frankreich berichten zudem von spürbaren Unterschieden im alltäglichen Verkehrserleben. Während in den angrenzenden Regionen häufiger defensives Abwarten und größere Fehlertoleranz wahrgenommen werde, sei der Ausbildungsalltag auf deutscher Seite deutlich stärker von Zeitdruck und Durchsetzungsmentalität geprägt. Gerade Fahranfänger erleben ein Verkehrsumfeld, das wenig Geduld mit Unsicherheiten zeigt.

Für die Fahrausbildung bedeutet das: Fahranfänger lernen nicht in einem geschützten, rücksichtsvollen Umfeld. Sie lernen in einem System, das häufig von Ungeduld geprägt ist – und in dem gerade als Fahrschulfahrzeug erkennbare Fahrzeuge besonderen Drucksituationen ausgesetzt sind.

Der entscheidende Unterschied liegt im professionellen Umgang mit solchen Situationen. Ein Fahrlehrer bleibt in kritischen Momenten handlungsfähig. Er verfügt über Doppelpedale. Er greift ein, bevor aus Unsicherheit eine Gefahr wird. Er antizipiert typische Stressreaktionen von Fahranfängern und bereitet sie verbal vor. Er zeigt Fehler strukturiert auf und macht sie zum Lernmoment. Vor allem aber bleibt er emotional kontrolliert.

Eine Begleitperson verfügt über diese Instrumente nicht. Sie kann weder technisch eingreifen noch ist sie zwangsläufig didaktisch geschult. Hinzu kommt eine emotionale

Nähe, die Situationen zusätzlich beeinflussen kann. Eltern reagieren nicht selten impulsiv – aus Sorge, aus Ungeduld oder aus eigener Unsicherheit. Was als unterstützende Begleitung gedacht ist, kann in Stressmomenten schnell in Druck oder unklare Anweisungen umschlagen.

Es ist zudem nicht realistisch anzunehmen, dass sich das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer allein aufgrund eines „L“-Kennzeichens grundlegend ändern würde. Die Erfahrung mit regulären Fahrschulfahrzeugen legt vielmehr nahe, dass Lernfahrzeuge im Straßenverkehr häufig nicht mit erhöhter Rücksicht, sondern mit erhöhter Ungeduld konfrontiert werden.

Und genau in dieses reale, teils konflikthafte Verkehrsumfeld sollen Fahranfänger nach lediglich sechs praktischen Fahrstunden entlassen werden, um eigenständig weitere 1.000 Kilometer zu sammeln. Ob unter diesen Rahmenbedingungen eine nachhaltige Stabilisierung der Verkehrssicherheit zu erwarten ist, bleibt zumindest eine offene Frage.

Zwischen Ablehnung und Mitgestaltung: Wie ein alternatives Modell aussehen könnte

Die bisherigen Ausführungen zeigen deutlich, dass die im Eckpunktepapier vorgesehene Ausgestaltung der Experimentierklausel erhebliche systemische und sicherheitsrelevante Fragen aufwirft. Gleichwohl ist festzustellen: Der politische Wille, eine Form erweiterter begleiteter Fahrpraxis zu erproben, ist aktuell vorhanden. Die Diskussion wird geführt – und sie wird fortgesetzt werden.

Auf dem [64. Deutschen Verkehrsgerichtstag](#) in Goslar stellte [Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher](#) im Arbeitskreis VI („Überhöhte Anforderungen bei der Führerscheinprüfung?“) nicht nur die Bedeutung der Fahrausbildung als Fundament für Prüfungserfolg und Verkehrssicherheit heraus, sondern präsentierte in seinem Ausblick ausdrücklich auch einen [modellhaften Vorschlag](#) zu möglichen Lernphasen und Systemelementen.

Dabei ging es nicht um eine politische Forderung, sondern um einen strukturellen Gedankenanstoß: Wie könnten professionelle Ausbildung, digitales Lernen, Simulatoreinsatz und begleitete Fahrpraxis systematisch miteinander verzahnt werden? In seiner grafischen Darstellung wurden Lernphasen, protektive Regelungen, eine Lernstandsbeurteilung vor dem begleiteten Fahren sowie die Rahmung der professionellen Ausbildung durch ein strukturiertes Begleitmodell skizziert.

Zugleich machte Prof. Dr. Sturzbecher deutlich, dass sich die Fachwelt einem politisch angestoßenen Reformprozess nicht dauerhaft entziehen könne. Wer sich einer Diskussion grundsätzlich verweigere, laufe Gefahr, aus dem Gestaltungsprozess ausgeschlossen zu werden.

Damit stellt sich für die Branche eine strategische Grundsatzfrage.

Entweder man verweigert sich vollständig – mit dem Risiko, dass Modelle ohne substantielle fachliche Beteiligung umgesetzt werden. Oder man bringt konstruktive,

sicherheitsorientierte Vorschläge ein, um eine mögliche begleitete Fahrphase so auszugestalten, dass sie in ein tragfähiges deutsches Gesamtsystem integriert wird.

Gerade der Blick auf das von Prof. Dr. Sturzbecher skizzierte Phasenmodell zeigt: Begleitete Fahrpraxis ist dort nicht als isolierter Ersatz für professionelle Ausbildung gedacht, sondern als gerahmtes, lernstandsabhängiges Element innerhalb eines mehrstufigen Systems. Sie ist eingebettet in Theorieunterricht in der Fahrschule, selbstständiges Theorielernen, professionelle fahrpraktische Ausbildung, Simulatoreneinsatz sowie eine klare Struktur von Prüfungs- und Lernphasen.

Dies unterscheidet sich deutlich von einem Modell, bei dem nach bestandener Theorieprüfung und lediglich sechs praktischen Fahrstunden eine 1.000-Kilometer-Begleitphase beginnt.

Vor diesem Hintergrund erscheint es sachgerecht, nicht nur Kritik zu formulieren, sondern ein eigenständiges deutsches Modell zu skizzieren – eines, das die positiven Erfahrungen des begleiteten Fahrens ab 17 (BF17) aufgreift, die Systematik der professionellen Ausbildung wahrt und zugleich politische Reformimpulse konstruktiv aufnimmt.

Das Begleitete Fahren ab 17 (BF17) – warum dieses Modell funktioniert

Bevor über neue Formen einer begleiteten Fahrpraxis nachgedacht wird, lohnt sich ein nüchterner Blick auf das bestehende Modell des [Begleiteten Fahrens ab 17 \(BF17\)](#). Dieses System gilt in Deutschland als verkehrspolitischer Erfolg. Zahlreiche Evaluierungen zeigen, dass Teilnehmer des BF17 nach Erhalt der unbegleiteten Fahrerlaubnis geringere Unfallquoten aufweisen als vergleichbare Fahranfänger ohne Begleitphase. Entscheidend ist jedoch nicht allein die Existenz einer Begleitphase, sondern deren zeitliche Einordnung im Ausbildungssystem.

Beim BF17 erfolgt die Begleitphase nach vollständig abgeschlossener theoretischer und praktischer Ausbildung sowie nach bestandener theoretischer und praktischer Prüfung. Der Fahranfänger hat zu diesem Zeitpunkt sämtliche Ausbildungsstufen durchlaufen: Grundstufe, Aufbau- und Leistungsstufe, Sonderfahrten, Prüfungsvorbereitung. Er verfügt über geprüfte Regelkenntnis, praktische Handlungsroutine und eine behördlich festgestellte Mindestkompetenz.

Mit anderen Worten: Die Begleitphase beginnt nicht am Anfang des Lernprozesses, sondern am Ende.

Die Rolle der Begleitperson ist beim BF17 daher nicht die eines Ausbilders, sondern die eines zusätzlichen Erfahrungsbegleiters. Die jungen Fahrer sind in der Lage, Verkehrssituationen eigenständig zu bewerten, Regeln anzuwenden und eigenes Fehlverhalten zu reflektieren. Sie besitzen einen vollständigen Wissens- und Handlungsschatz. In vielen Fällen können sie sogar regelkonformer argumentieren als ihre Begleitpersonen.

Der sicherheitsrelevante Kern des BF17-Modells liegt somit in drei Punkten:

1. vollständige professionelle Ausbildung vor Beginn der Begleitphase
2. bestandene praktische Prüfung als objektiver Kompetenznachweis
3. Begleitung als Erfahrungsstabilisierung – nicht als Ersatz professioneller Ausbildung

Gerade dieser letzte Punkt ist entscheidend. Die Begleitphase baut auf einer abgeschlossenen Kompetenzentwicklung auf. Sie ersetzt keine Ausbildungsinhalte, sondern vertieft bereits vorhandene.

Der systematische Unterschied zur geplanten Experimentierklausel

Die aktuell diskutierte Experimentierklausel kehrt diese Reihenfolge faktisch um. Eine Begleitphase soll bereits nach bestandener Theorieprüfung und nach lediglich sechs praktischen Fahrstunden beginnen können – also in einer Phase, in der sich Fahranfänger erfahrungsgemäß noch mitten im Aufbau elementarer Handlungsabläufe befinden. Damit wird ein Instrument, das im BF17-Modell am Ende der Ausbildung steht, an den Anfang verschoben.

Hier stellt sich zwangsläufig die entscheidende Frage: Wann ist im realen Ausbildungsprozess die Eingriffswahrscheinlichkeit des Fahrlehrers am geringsten?

Die praktische Erfahrung zeigt eindeutig: In den ersten sechs Fahrstunden erfolgen Eingriffe im Minutentakt. Erst ab etwa der zehnten Stunde beginnt die Eingriffshäufigkeit spürbar zu sinken. Nach Abschluss der Sonderfahrten und in der Prüfungsvorbereitung reduziert sie sich abermals deutlich. Erst in dieser Phase bewegt sich der Fahrschüler weitgehend selbstständig und handlungssicher. Das BF17-Modell setzt genau an diesem Punkt an – am Ende der Phase mit minimaler Eingriffswahrscheinlichkeit. Eine vorgezogene Begleitphase hingegen würde in einer Ausbildungsstufe beginnen, in der Eingriffe noch regelmäßig erforderlich sind. Damit verschiebt sich die Sicherheitsverantwortung in eine Phase, in der eine professionelle Kontrollstruktur sowie Eingriffsmöglichkeiten noch einen zentralen Bestandteil des Lernprozesses bilden.

Daher sind sechs Fahrstunden bis zum Beginn der privaten Begleitphase aus Sicht (fast) aller Fahrlehrer vollkommen unrealistisch. Hinzu kommt ein Problem, das politisch völlig unterschätzt wird: Mit der Vorgabe von mindestens sechs Fahrstunden gibt der Gesetzgeber ein falsches Signal. Die Praxis wird schnell zeigen, dass Fahranfänger und Eltern in völliger Selbstüberschätzung auf dieser Mindestangabe bestehen werden. Fahrlehrer werden sehr schnell in die Situation kommen, sich rechtfertigen zu müssen. Aufgrund der starken Wettbewerbssituation wird der Markt hier eine eigene Dynamik entwickeln, die dem Schutz der Verkehrssicherheit nicht zuträglich ist.

Die eigentliche Frage

Wenn eine begleitete Fahrphase politisch gewollt ist, muss sich ein deutsches Modell zwingend an der realen Ausbildungslogik orientieren – nicht an einer pauschalen Fahrstundenzahl.

Die eigentliche Fragestellung lautet daher nicht, ob eine begleitete Fahrpraxis grundsätzlich sinnvoll sein kann, sondern: „Ab welchem nachweisbaren Kompetenzniveau kann die Begleitphase im Sinne der Verkehrssicherheit verantwortet werden?“.

Ein tragfähiges Modell dürfte eine Begleitphase frühestens dort eröffnen, wo die Eingriffswahrscheinlichkeit des Fahrlehrers signifikant abgesunken ist und eine stabile Grundautomatisierung der Fahrhandlungen erreicht wurde. Das bedeutet: sichere Fahrzeugbeherrschung, verlässliche Regelanwendung, belastbare Gefahrenantizipation und eine weitgehend selbstständige Entscheidungsfähigkeit im urbanen und außerörtlichen Verkehr.

Genau hier knüpfen die Überlegungen an, die Prof. Dr. Sturzbecher in Goslar als Gedankenanstoß formulierte und die sich in ähnlicher Struktur auch im [Positionspapier des Verbandes innovativer Fahrschulen Deutschland \(VIFD\)](#) wiederfinden. Dort wird unter dem Stichwort „professionelle Reifestellung“ vorgeschlagen, eine Begleitphase erst nach einer qualifizierten Lernstandsbeurteilung einzuleiten. Der Fahrschüler würde zu diesem Zeitpunkt nicht am Anfang, sondern am Ende der systematischen Grundausbildung stehen. Er hätte die wesentlichen Ausbildungsabschnitte – einschließlich Sonderfahrten – durchlaufen und befände sich bereits im Übergang zur Prüfungsvorbereitung.

Ein solches Modell würde die Reihenfolge nicht auflösen, sondern modifizieren.

Zunächst stünde weiterhin die vollständige professionelle Grundausbildung im Mittelpunkt – gegebenenfalls ergänzt durch einen gezielten Einsatz von Simulatoren zur Stabilisierung komplexer Verkehrssituationen. Ziel dieser Phase wäre es, ein Kompetenzniveau zu erreichen, bei dem sicherheitsrelevante Eingriffe des Fahrlehrers nur noch selten erforderlich sind.

Erst anschließend – nach dokumentierter Lernstandsbeurteilung – könnte eine zeitlich klar definierte Begleitphase einsetzen. Diese Phase wäre nicht Ersatz, sondern Ergänzung. Sie würde der Vertiefung und Stabilisierung dienen. Innerhalb eines begrenzten Zeitraums – etwa 4 bis 8 Wochen – könnten beispielsweise 1.000 Kilometer unter Begleitung einer geeigneten Person gefahren werden. Dabei ginge es nicht um freie, unstrukturierte Praxis, sondern um gezielt definierte Übungsinhalte: komplexe Parkmanöver, wiederholte Stadtfahrten, Überlandstrecken, Autobahnfahrten, Witterungserfahrung.

Der sicherheitspolitische Kern eines solchen Modells läge in der Stabilisierung vor der Prüfung. Zusätzliche reale Fahrpraxis nach weitgehend abgeschlossener Grundausbildung könnte dazu beitragen, Unsicherheiten abzubauen, Stressresistenz zu erhöhen und Prüfungsleistungen zu verbessern. Genau hier liegt auch der ökonomische Hebel:

Wiederholungsprüfungen sind ein wesentlicher Kostentreiber beim Führerscheinerwerb. Gelingt es, durch eine strukturierte Begleitphase nach erreichter Grundkompetenz die Durchfallquoten zu senken, entsteht ein realer Beitrag zur Kostendämpfung – ohne Absenkung der Prüfungsanforderungen.

Die Experimentierklausel könnte in diesem Sinne tatsächlich erproben, ob eine solche zeitlich korrekt eingeordnete Begleitphase zu besseren Prüfungsergebnissen, geringeren Wiederholungsquoten und stabileren Fahrkompetenzen führt. Entscheidend wäre jedoch, dass sie nicht am Anfang des Kompetenzaufbaus ansetzt, sondern an dessen Schwelle zur selbstständigen Fahrfähigkeit.

Damit würde das Prinzip des BF17 weitergedacht – nicht umgekehrt. Die Begleitphase würde nicht Ausbildung ersetzen, sondern auf abgeschlossener Ausbildung aufbauen. Sie würde nicht die Phase hoher Eingriffswahrscheinlichkeit betreffen, sondern jene, in der der Fahrschüler bereits weitgehend handlungssicher ist.

Genau in dieser systematischen Verschiebung liegt der Unterschied zwischen einem sicherheitskritischen und einem sicherheitsstabilisierenden Modell.

Ein weiterer zentraler Baustein eines solchen Modells betrifft die Anforderungen an die Begleitperson selbst.

Die bisherige Diskussion fokussiert stark auf die Kompetenz des Fahrschülers. Weit weniger wird die Frage gestellt, welche fachliche und didaktische Mindestqualifikation von der Begleitperson erwartet werden kann. Familiäre Nähe, soziale Bindung und Verantwortungsgefühl sind wichtige Voraussetzungen – sie ersetzen jedoch keine regelkundige Kompetenz. Erfahrung im Straßenverkehr bedeutet nicht automatisch regelkonformes oder reflektiertes Fahrverhalten. Wer über Jahre hinweg Fahrpraxis gesammelt hat, verfügt zwar über Routine – aber nicht zwingend über aktualisiertes Regelwissen, didaktische Fähigkeiten oder ein Bewusstsein für typische Anfängerfehler.

Gerade wenn eine Begleitphase systematisch in die Ausbildung integriert werden soll, kann sie nicht allein auf Vertrauen in private Selbststeuerung beruhen. Sie benötigt klare strukturelle Voraussetzungen. Hier bietet sich ein konstruktiver Ansatz an: Wenn ohnehin über asynchrones Lernen für Fahrschüler diskutiert wird, könnte dieses Instrument in sinnvoller Weise auch für Begleitpersonen genutzt werden. Vor Beginn der Begleitphase sollte die vorgesehene Begleitperson verpflichtend ein kompaktes, digitales Lernmodul absolvieren. Dieses müsste keine vollwertige Fahrschulausbildung darstellen, sondern ein strukturiertes Kompetenzprogramm zur Vorbereitung auf die Rolle als Begleiter. Inhalte könnten sein:

- Auffrischung zentraler Verkehrsregeln
- typische Fehlerbilder von Fahranfängern
- Grenzen der eigenen Eingriffsmöglichkeiten
- Verhaltensstrategien in Stresssituationen
- klare Rollendefinition: Begleiter, nicht Ausbilder

Ein solches Modul könnte vollständig asynchron über eine App erfolgen. Präsenzpflcht wäre nicht erforderlich. Entscheidend wäre jedoch eine verbindliche Teilnahme mit einem kurzen Abschlusstest, der grundlegende Inhalte überprüft. Es ginge nicht um eine zusätzliche Hürde, sondern um eine Mindestqualifikation.

Wer Verantwortung für 1.000 Kilometer Begleitpraxis übernimmt, sollte zumindest nachweisen, dass er die eigene Rolle verstanden hat. Ergänzend dazu wäre es systematisch sinnvoll, dass die Begleitperson – wie im Eckpunkt Papier bereits angedeutet – mindestens einmal aktiv an einer praktischen Ausbildungsfahrt teilnimmt, bevor die Übergabe erfolgt. Idealerweise sollte sie die Möglichkeit haben, auch häufiger teilzunehmen, um die Ausbildungslogik kennenzulernen. So würde Transparenz geschaffen, Erwartungen würden geklärt, Missverständnisse reduziert.

Ein solches Qualifikationsmodell hätte mehrere Vorteile:

- Erstens würde es die Verantwortung nicht einseitig vom professionellen System in den privaten Raum verlagern, sondern strukturiert vorbereiten.
- Zweitens würde es das Risiko reduzieren, dass falsche Routinen oder regelabweichende Alltagspraktiken unreflektiert weitergegeben werden.
- Drittens würde es die Begleitphase als ernstzunehmenden Bestandteil eines Gesamtsystems definieren – nicht als bloße Privatisierung von Ausbildung.

Damit würde deutlich: Eine begleitete Fahrpraxis kann nur dann sicherheitsstabilisierend wirken, wenn sie nicht nur beim Fahrschüler, sondern auch bei der Begleitperson ein Mindestmaß an Qualifikation voraussetzt. Andernfalls entsteht eine Schieflage: professionelle Ausbildung auf der einen Seite – private, unqualifizierte Steuerung auf der anderen.

Wenn die Experimentierklausel also als sicherheitsorientiertes Instrument verstanden werden soll, dann muss sie beide Seiten in den Blick nehmen: das Kompetenzniveau des Fahrschülers zum Zeitpunkt der Übergabe – und die Qualifikation derjenigen Person, die anschließend Verantwortung übernimmt.

Nur unter diesen Voraussetzungen ließe sich aus einem politisch motivierten Reformimpuls tatsächlich ein tragfähiges Modell entwickeln. Wenn eine Laienausbildung politisch nicht zu verhindern ist, dann sollte sie wenigstens an dem Punkt ansetzen, an dem sie die Logik professioneller Fahrausbildung respektiert – und nicht unterläuft.

Laienausbildung, Duale-Ausbildung oder Erweitertes Begleitetes Fahren - Akzeptanz als entscheidender Erfolgsfaktor

Bereits ein Blick in die sozialen Netzwerke zeigt, dass die aktuelle Diskussion um eine Laienausbildung weniger von Begeisterung als von deutlicher Skepsis geprägt ist. In den sozialen Netzwerken überwiegen die kritischen Stimmen.



Quelle: Instagram 2026

Diese Skepsis beschränkt sich nicht auf soziale Medien. Auch repräsentative Umfragen zeichnen ein zurückhaltendes Bild. So veröffentlichte der ACE Auto Club Europa gemeinsam mit dem Meinungsforschungsinstitut [forsa im Januar 2025](#) eine bundesweite Befragung zum Thema Führerschein und mögliche Reformansätze. Ebenso wurde Anfang 2025 in einer weiteren [Bevölkerungsumfrage, veröffentlicht unter anderem über WEB.DE](#), die Haltung der Deutschen zur Laienausbildung erhoben. Beide Erhebungen verdeutlichen, dass das Konzept in der Bevölkerung keineswegs auf ungeteilte Zustimmung stößt, sondern auf Verunsicherung und Ablehnung.

Ein Reformmodell kann jedoch nur dann Wirkung entfalten, wenn es akzeptiert wird. Eine Laienausbildung kann in Deutschland nur funktionieren, wenn sie von einem relevanten Teil der Beteiligten getragen wird: von Fahrlehrern, Prüfern, Fahrschülern, Eltern und der Öffentlichkeit. Ohne Akzeptanz entsteht kein Vertrauen – und ohne Vertrauen keine Nutzung.

In ihrer jetzigen Form wird die derzeit diskutierte Ausgestaltung der Experimentierklausel kaum Akzeptanz erreichen. Eine vorgezogene Laienausbildung nach nur wenigen praktischen Fahrstunden entspricht nicht der erlebten Ausbildungsrealität vieler Fahrlehrer. Wenn ein System als fachlich nicht konsistent wahrgenommen wird, entsteht keine konstruktive Mitwirkung, sondern Widerstand.

Hinzu kommen die wirtschaftlichen Folgen für alle. Aus der Versicherungswirtschaft ist bereits jetzt zu hören, dass eine umfangreiche Laienausbildung zu erhöhten Risikoeinschätzungen führen könnte. Denkbar wären steigende Beiträge oder die Verpflichtung zur Vollkaskoversicherung während der Begleitphase. Ein unter dem Gesichtspunkt der Kostensenkung diskutiertes Reformmodell darf keine verdeckten Mehrbelastungen erzeugen.

Ein auf fundierter Basis aufgebautes und akzeptiertes System könnte sogar von Vorteil für die bestehende strukturelle Situation des Fahrschulmarktes sein. Der [Fahrlehrermanifest](#) ist real. Bis 2030 wird voraussichtlich ein erheblicher Teil der aktiven Fahrlehrerschaft

altersbedingt ausscheiden. Bereits heute steigen die durchschnittlichen Fahrstunden pro Fahrschüler kontinuierlich – nicht zuletzt aufgrund zunehmender Verkehrsdichte, komplexerer Regelwerke und höherer Prüfungsanforderungen. Der Ausbildungsbedarf wächst, während die personellen Kapazitäten unter Druck geraten. In diesem Kontext könnte eine Ausbildung – bestehend aus professioneller Grundausbildung, gezieltem Simulatoreinsatz und einer kompetenzbasierten Begleitphase nach dokumentierter Reifestellung – tatsächlich zur Entlastung beitragen. Nicht als Ersatz des Fahrlehrers, sondern als strukturierte Ergänzung in einer Phase geringer Eingriffswahrscheinlichkeit. Voraussetzung ist jedoch, dass es als Weiterentwicklung des bestehenden Systems verstanden wird – nicht als dessen Aufweichung.

Akzeptanz entsteht dort, wo Beteiligte erkennen, dass ihre Rolle gestärkt und nicht geschwächt wird. Für Fahrlehrer könnte ein sinnvoll integriertes Modell bedeuten, dass Prüfungsfahrten mit stabileren, erfahreneren Kandidaten stattfinden. Für Eltern eine klar definierte, verantwortungsvolle Einbindung. Für Fahrschüler eine zusätzliche Erfahrungsphase mit erkennbarem Nutzen. Und für das Gesamtsystem eine Möglichkeit, Kapazitätsengpässe zumindest teilweise strukturell abzufedern.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten: Nur ein wissenschaftlich fundiertes, pädagogisch logisch aufgebautes und systemisch konsistentes Modell kann diese Akzeptanz erreichen. Eine unausgereifte Laienausbildung wird weder als Qualitätsgewinn noch als Beitrag zur Verkehrssicherheit wahrgenommen werden. Akzeptanz ist daher keine Begleiterscheinung – sie ist die Voraussetzung für Wirksamkeit.

Schlussbetrachtung

Unterm Strich ist festzuhalten: Eine pauschale Ablehnung der Laienausbildung mag der einfachste Weg sein – sie ist im aktuellen politischen Prozess jedoch nicht der zielführendste. Nachdem die Diskussion ins Rollen gebracht wurde, liegt die Experimentierklausel auf dem Tisch und die Frage einer erweiterten begleiteten Fahrpraxis ist Teil der politischen Agenda geworden.

Gerade deshalb kommt es nun auf fachliche Klarheit an. Als Fahrlehrerausbildungsstätte haben die DVPI hierbei die Aufgabe, diesen [Prozess nicht nur kritisch zu begleiten](#), sondern auch analytisch zu hinterfragen.

Dazu gehört es, Risiken offen zu benennen und Schwachstellen klar zu adressieren – aber ebenso, in den eigenen Reihen die Diskussion zu führen. Wir sehen es als unsere Verantwortung, gemeinsam mit Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern konstruktiv zu erörtern, unter welchen Rahmenbedingungen ein begleitendes Modell überhaupt verantwortbar sein könnte. Nicht, um eine Laienausbildung unkritisch zu befürworten, sondern um zu verhindern, dass sie ohne fachliche Mitwirkung ausgestaltet wird. Mitgestaltung bedeutet nicht Zustimmung. Sie bedeutet, Expertise einzubringen, Mindeststandards zu definieren und dafür zu sorgen, dass Verkehrssicherheit, Ausbildungsqualität und Professionalität auch in einem veränderten politischen Umfeld gewahrt bleiben.

Bei einem so sensiblen Thema wie der möglichen Einführung einer Laienausbildung wird die Debatte derzeit jedoch unter falschen Vorzeichen geführt. Anstatt darüber zu diskutieren, wie ein solches Modell in das bestehende Ausbildungssystem integriert werden könnte und welche Auswirkungen es auf die Ausbildungsqualität, die Verkehrssicherheit und das Prüfungsniveau hätte, steht vielfach die Erwartung im Vordergrund, auf diesem Weg die Kosten für den Führerschein zu senken. In seiner derzeitigen Ausgestaltung ist das vom Bundesverkehrsministerium skizzierte Modell jedoch kaum geeignet, die Ausbildungskosten nachhaltig zu reduzieren. Vielmehr besteht die Gefahr, dass zusätzliche Ausbildungsbedarfe oder notwendige Korrekturen später zu noch höheren Kosten führen.

Abschließend sei gesagt, dass eine Fahrausbildung nicht erst in der Fahrschule beginnt. Sie kann weitaus vorgelagert in den Schulen durch eine vernünftige Frühverkehrserziehung stattfinden. Des Weiteren können Eltern ihre Kinder schon frühzeitig im Alltag auf Verkehrssituationen und das richtige Verkehrsverhalten aufmerksam machen und sie anleiten, indem sie ihr Handeln nachvollziehbar erklären. Außerdem haben Eltern heute schon die Möglichkeit, mit ihren Kindern die ersten Fahrversuche auf einem Verkehrsübungsplatz zu machen. Wer sich über die Kosten des Führscheins beschwert, sollte sich durchaus einmal über diese Möglichkeiten Gedanken machen.

Autor: Markus Dill
Stand: März 2026

[Erfahre alles zur geplanten Fahrschulreform](#)

Hinweis zur Artikelserie

Dieser Beitrag ist Teil einer DVPI-Artikelserie zur geplanten Reform der Fahrausbildung. In mehreren Fachbeiträgen analysieren wir zentrale Elemente der aktuellen Reformdiskussion und ordnen deren mögliche Auswirkungen auf Ausbildungssystem, Verkehrssicherheit und Führerscheinkosten ein.

Weitere Beiträge der Serie:

- Zwischen McDonaldisierung und Überisierung – Wie die Reform des Theorieunterrichts die Fahrschulbranche verändern wird
- Die Kürzung der Sonderfahrten – Warum eine Reduktion nicht automatisch zu geringeren Ausbildungskosten führt

Den einführenden Hauptartikel sowie alle Beiträge der Serie finden Sie hier:

<https://dvpi.de/news/dvpi-kritik-fahrschulreform-schieder.html>

Impressum

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

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

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 Beitrag und die 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).