



Verkehrssicherheit zuerst. Bezahlbarer Führerschein?

Fachcheck der Reformpunkte 1–9



Dieses Dokument wurde erstellt, um die aktuell diskutierten Reformpunkte zur Fahrausbildung fachlich einzuordnen.

Wir unterstützen jede Modernisierung, die nachweislich Kosten reduziert und gleichzeitig die Ausbildungsqualität sowie die Verkehrssicherheit stärkt.

Gleichzeitig sehen wir in mehreren Reformpunkten erhebliche Risiken: Inhalte werden aus unserer Sicht teils so vereinfacht oder verlagert, dass dies in der Praxis zu Mehrkosten (durch zusätzliche Fahrstunden und Wiederholungsprüfungen) und zu einer Gefährdung der Verkehrssicherheit führen kann – insbesondere bei Fahranfängern in ihrer ohnehin risikoreichsten Anfangsphase.

Ziel dieses Dokuments ist es, Bürgerinnen und Bürgern in Deutschland, insbesondere Eltern und jungen Menschen, eine realistische und verständliche Einschätzung zu geben, welche Folgen die geplanten Reformpunkte der Fahrausbildung im Alltag haben können.

Wir möchten aufzeigen, wo scheinbare Erleichterungen in der Praxis zu mehr Kosten, mehr Stress und im schlimmsten Fall zu mehr Risiko im Straßenverkehr führen können – damit Familien fundiert mitreden, nachfragen und verantwortungsbewusste Entscheidungen treffen können.

Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort

2. Reformpunkte 1 bis 9

2.1 Punkt 1: Theorie ohne Präsenzpflcht (App-Only)

2.2 Punkt 2: Reduktion der Sonderfahrten (Überland/Autobahn/Nacht)

2.3 Punkt 3: Kürzung des Fragenkatalogs

2.4 Punkt 4: Stärkerer Einsatz von Simulatoren

2.5 Punkt 5: Verkürzung der praktischen Prüfungsfahrzeit

2.6 Punkt 6: Laienausbildung / Experimentierklausel (Begleitpersonen)

2.7 Punkt 7: Bürokratieabbau & Wegfall von Raum- /Strukturvorgaben

2.8 Punkt 8: Online-Transparenz (Preise & Durchfallquoten)

2.9 Punkt 9: Marktsteuerung durch Vergleichsportale – Risiken & Nebenwirkungen

3. Schlusswort

1.Vorwort:

Offizielles Statement der Gruppe der Fahrlehrer und Fahrlehrer-Anwärter im (FahrlehrerNetzwerkDeutschland)

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir, die Gruppe der Fahrlehrer und Fahrlehrer-Anwärter im FahrlehrerNetzwerkDeutschland, nehmen hiermit Stellung zu den aktuell diskutierten Reformvorschlägen zur Fahrausbildung. Wir unterstützen grundsätzlich jede Modernisierung, die nachweislich Kosten senkt, Qualität sichert und Verkehrssicherheit erhöht. Gleichzeitig warnen wir ausdrücklich vor Reformelementen, die zwar administrativ „einfach“ wirken, in der Realität jedoch pädagogisch-psychologisch das Risiko von Mehrkosten, höheren Durchfallquoten und Sicherheitsverlusten deutlich erhöhen.

Im Folgenden behandeln wir die Reformpunkte 1 bis 9 und bewerten diese aus fachlich-pädagogischer, verkehrspsychologischer und sicherheitsrelevanter Perspektive.

2.Reformpunkte 1 bis 9

Punkt 1: Theorie ohne Präsenzpflicht – warum das psychologisch riskant ist

1.1 Verkehrssicherheit entsteht nicht durch „Wissen“, sondern durch „Handlungskompetenz“

Die Theorieprüfung misst primär deklaratives Wissen (Regeln, Zeichen, Definitionen). Verkehrssicherheit im Alltag hängt aber maßgeblich von prozeduralen Kompetenzen ab: Wahrnehmung, Antizipation, Entscheidung unter Zeitdruck, Impulskontrolle, Risikoeinschätzung und Selbstregulation.

Aus psychologischer Sicht ist das eine klassische Lücke zwischen:

- „Ich weiß es“ (Wissen, Wiedererkennen, Multiple-Choice),
- und „Ich kann es unter Stress anwenden“ (Handlungssteuerung in Echtzeit).

Wenn die Reform die Theorie in ein reines Selbstlern-Format verschiebt, steigt das Risiko, dass Fahrschüler zwar Fragen „trainieren“, aber die kognitiven Prozesse, die im Verkehr lebenswichtig sind, unzureichend entwickeln.

Praktische Folge: Mehr Fahrschüler starten in die Fahrpraxis mit „Wissensfragmenten“ statt stabiler Regel- und Gefahrenschemata. Das führt zu mehr Korrekturbedarf → mehr Fahrstunden → am Ende höhere Gesamtkosten.

1.2 Reale Angst im Auto: Wie Stress Lernen und Abruf blockiert

Neulinge erleben im Auto häufig echte Angst, besonders bei:

- hoher Verkehrsdichte,
- komplexen Kreuzungen,
- Autobahnauffahrten,
- unübersichtlichen Situationen,
- aggressivem Umfeld (Drängeln/Hupen),
- Zeitdruck („Ich halte alle auf“).

Psychologisch ist das relevant, weil Angst und Stress die Informationsverarbeitung verändern:

- Aufmerksamkeit verengt sich („Tunnelblick“),
- Arbeitsgedächtnis wird belastet,
- Fehler werden wahrscheinlicher,
- Gelernte Inhalte werden schlechter abgerufen.

Das bedeutet: Selbst, wenn jemand die Theorie „in der App“ korrekt gelernt hat, kann sie unter Stress nicht verfügbar sein. Präsenzunterricht kann hier gezielt wirken, weil dort Situationen durchgesprochen, mental simuliert, korrigiert und sozial normalisiert werden: „Diese Reaktion ist typisch, so gehst du strukturiert vor.“

Ohne diesen Rahmen steigt die Gefahr, dass Fahrschüler erst im realen Verkehr ihre Stressreaktion erleben, also genau dort, wo Fehler Folgen haben.

1.3 Unterschiedliche Lerntypen und Voraussetzungen: App-only erhöht Ungleichheit

In der Pädagogik ist klar: Menschen unterscheiden sich stark in

- Selbststeuerung,
- Konzentrationsspanne,
- Sprachkompetenz,
- Vorwissen,
- Lernstrategien,
- Motivation,
- Prüfungsangst und
- Alltagsbelastung (Job, Familie, psychischer Druck).

Ein App-only-System setzt voraus, dass der Lernende

- sich selbst organisiert,
- Verständnislücken erkennt,
- Fragen korrekt interpretiert,
- aktiv wiederholt,
- und Transfer schafft.

Genau daran scheitern viele nicht aus „Dummheit“, sondern weil Selbstlernen ein hochanspruchsvoller Lernmodus ist. Präsenzunterricht wirkt hier als didaktische Struktur: feste Zeiten, Lernkontrolle, Erklärungen, Rückfragen, Beispiele, Feedback.

Reformrisiko: Wenn Präsenz optional wird, verzichten häufig gerade diejenigen darauf, die ihn am meisten benötigen (Kosten, Zeit, Unterschätzung). Das führt zu mehr Durchfällern und mehr Praxisstunden. Die behauptete Kostenreduktion wird so in der Realität neutralisiert oder ins Gegenteil verkehrt.

1.4 Gefahren hinter dem „Fragenlernen“: Illusion von Kompetenz

Digitale Lernsysteme fördern oft ungewollt eine „Prüfungsstrategie“:

- Wiedererkennen statt Verstehen,
- Musterlernen statt Regelanwendung,
- schnelle Klick-Erfolge statt sauberen mentalen Modells.

Das erzeugt die bekannte Kompetenzillusion: Man fühlt sich sicher, weil die App „grün“ zeigt, aber im realen Verkehr ist das mentale Modell nicht stabil.

Sicherheitsproblem: Kompetenzillusion plus Anfängerüberschätzung ist eine gefährliche Kombination. Gerade Fahranfänger unterschätzen Risiken und überschätzen ihre Fähigkeiten häufiger, weil ihnen Erfahrungsmarker fehlen.

1.5 Konkrete Alltagsszene: „Eltern helfen beim Fahren“ – ohne Pedale, ohne didaktische Kompetenz

Selbst wenn Punkt 1 „nur Theorie“ betrifft, hängt er praktisch oft mit der Idee zusammen, Ausbildung zu „privatisieren“ und mehr nach Hause zu verlagern. Hier wird die Sicherheitslücke besonders sichtbar:

Realbeispiel: Ein junger Anfänger sitzt am Steuer, Panik in einer unerwarteten Situation (z. B. Radfahrer taucht plötzlich auf, Gegenverkehr, enge Straße).

Im Fahrschulauto kann der Fahrlehrer:

- mit Doppelpedalen sofort bremsen,
- die Situation physisch sichern,
- und danach didaktisch sauber aufarbeiten.

Im Privatfahrzeug kann ein Elternteil:

- nicht eingreifen (keine Pedale),
- oft nur rufen („BREMS! STOPP!“),
- und steht selbst unter Stress, wodurch Kommunikation eskaliert.

Psychologisch passiert dann häufig:

- der Fahrschüler „friert“ ein (Freeze-Reaktion),
- reagiert zu spät oder hektisch,
- macht Übersteuerung / Fehlbedienung,
- und lernt aus der Situation nicht sauber, sondern traumatisch („Auto = Angst“).

Didaktischer Kern: In kritischen Momenten ist das wichtigste Element nicht nur Wissen, sondern Kontrollmöglichkeit + ruhige Fehlerkultur + sofortige Sicherheitsintervention. Genau diese Elemente fehlen im privaten Setting.

Wenn Theorie gleichzeitig nur noch App-basiert erfolgt, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass die erste reale Auseinandersetzung mit gefährlichen Situationen ohne professionellen Rahmen stattfindet.

1.6 Unser fachlicher Mindeststandard (Forderung) zu Punkt 1

Wir fordern daher, dass eine Reform der Theorie nicht als „Entweder Präsenz oder App“ umgesetzt wird, sondern kompetenzorientiert:

1. Verbindliche Präsenz- oder Live-Interaktion als Qualitätsanker (auch hybrid möglich),

2. Verpflichtende Lernstandskontrollen (nicht nur Übungsfragen, sondern Verständnistests und Gefahrensituations-Analyse),
3. Didaktische Mindeststandards für digitale Inhalte (Szenarien, Fehleranalyse, Transferfragen),
4. Nachweis von Hazard-Perception-Training (Gefahrenwahrnehmung) als Bestandteil,
5. Schutz der Risikogruppen: Menschen mit Sprachbarrieren, Prüfungsangst, niedriger Selbststeuerung dürfen nicht durch ein reines Selbstlernmodell strukturell benachteiligt werden.

Punkt 2: Reduktion des Fragenkatalogs um ~30 %

(z. B. 1.169 → ~840 Fragen)

warum das psychologisch/psychometrisch riskant ist?

Die geplante Kürzung des Fragenkatalogs in der Theorieprüfung wird als „Entschlackung“ verkauft. Tatsächlich ist das aus Sicht der Lernpsychologie und Testtheorie (Psychometrie) ein Hochrisiko-Eingriff: Man greift in das Messinstrument ein, das entscheiden soll, ob jemand ausreichend vorbereitet in die Praxis geht.

2.1 Messproblem: Weniger Items = höhere Fehlklassifikation (False Pass / False Fail)

Ein Test ist immer nur eine Stichprobe aus einem Kompetenzbereich. Kürzt man die Anzahl der Items deutlich, steigt typischerweise das Risiko, dass der Test unzuverlässiger wird bzw. Entscheidungen schlechter absichert – besonders, wenn er als „Bestehen/Nichtbestehen“-Gate genutzt wird. In der Psychometrie ist der Grundgedanke klar: Mehr Items reduzieren den relativen Messfehler und stabilisieren Entscheidungen; Short-Forms sind möglich, aber nur mit sorgfältiger Neukalibrierung und Validierung.

Folgen in der Realität:

- False Fail: eigentlich geeignete Fahrschüler fallen wegen ungünstiger Item-Stichprobe → mehr Wiederholungsgebühren, mehr Frust, mehr Kosten.
- False Pass: eigentlich noch lückenhafte Fahrschüler bestehen → starten mit „Prüfungs- statt Verkehrskompetenz“ in die Praxis → erhöhtes Risiko und oft später mehr Korrektur-Fahrstunden.

Das ist keine Theorie-Spielerei: Schon kleine Verschlechterungen in der Messqualität wirken bei Massentests stark, weil aus kleinen Prozentsätzen schnell viele Betroffene werden.

2.2 Konstrukt-Unterrepräsentation: Man kürzt oft genau das, was selten vorkommt, aber sicherheitskritisch ist

Die gefährlichsten Verkehrssituationen sind häufig nicht die häufigsten. Wenn man 30 % kürzt, besteht ein systematisches Risiko, dass Inhalte rausfallen, die

- selten abgefragt werden,
- schwer zu formulieren sind,
- oder „kompliziert“ wirken,

aber genau die sicherheitskritischen Long-Tail-Fälle abdecken: atypische Vorfahrtslagen, verdeckte Gefahren, Sonderfälle mit Fußgängern/Radfahrern, eingeschränkte Sicht, Mehrdeutigkeiten.

Aus lernpsychologischer Sicht ist das besonders relevant, weil Anfänger Wissen nicht als „Netz“ gespeichert haben, sondern als bruchstückhafte Regeln. Wenn der Test die Breite reduziert, lernen viele automatisch schmaler („teaching to the reduced test“).

2.3 Praktischer Lernfehler: Kürzung verstärkt „Wiedererkennen“ statt „Verstehen“

Mit weniger Fragen steigt der Anreiz, sich auf Wiedererkenn-Muster zu trainieren:

- Schlagworte,
- typische Antwortoptionen,
- App-Mechanik („Grün = kann ich“).

Das erzeugt Kompetenzillusion: subjektive Sicherheit ohne robuste mentale Modelle. Sobald Stress dazukommt (Realverkehr), bricht diese Sicherheit weg. Hier wird das Problem nicht nur didaktisch, sondern sicherheitsrelevant.

2.4 Individuelle Unterschiede: Kürzung benachteiligt bestimmte Gruppen und erhöht indirekt Kosten

Ein großer Fragenpool wirkt (wenn gut konstruiert) wie ein breiter Trichter: Er zwingt zu breiter Auseinandersetzung und deckt verschiedene Verständnistiefen ab.

Wird der Pool gekürzt, profitieren eher Menschen, die:

- schnell auswendig lernen,
- hohe Test-Smartness haben,
- gute Sprache/Prüfungserfahrung besitzen.

Benachteiligt werden häufiger Personen mit:

- Prüfungsangst,
- Sprachbarrieren,
- schwächerer Selbststeuerung,
- geringerem Vorwissen.

Das führt nicht zu „bezahlbarer“, sondern zu ungleicher Ausbildung: Wer mehr Unterstützung braucht, wird in der Praxis teurer (mehr Stunden) oder fällt häufiger durch.

2.5 Sicherheitskern: Theorie darf nicht auf Faktenwissen schrumpfen – Hazard Perception ist der eigentliche Hebel

Wenn ein Reformziel wirklich Verkehrssicherheit sein soll, muss die Theorie stärker auf Gefahrenwahrnehmung (Hazard Perception) und Antizipation ausgerichtet werden, denn genau dort unterscheiden sich Novizen und erfahrene Fahrer deutlich. Systematische Übersichten und Studien zeigen: Novizen erkennen Gefahren typischerweise langsamer/unsicherer; Hazard-Perception-Messungen können Risiko-/Leistungsunterschiede abbilden.

Der entscheidende Punkt: Wenn man den Fragenkatalog einfach verkleinert, ohne das Prüfungsformat kompetenzorientiert umzubauen (Szenarien, Video, Antizipation), spart man nicht „Ballast“ – man spart häufig das Falsche.

2.6 Langzeitwirkung: Kurzfristiges Bestehen bedeutet nicht dauerhaftes Können

Selbst wenn eine Kürzung kurzfristig die Vorbereitung „leichter“ macht, sagt das wenig darüber aus, ob das Wissen nach Wochen und Monaten noch zuverlässig verfügbar ist – genau dann, wenn Fahranfänger im Alltag alleine fahren müssen.

Der Hintergrund ist ein gut bekanntes Problem in der Lernpsychologie:

- Prüfungslernen (kurzfristig): Viele schaffen es, Inhalte so zu lernen, dass sie sie bis zur Prüfung abrufen können. Danach fällt dieses Wissen oft schnell ab, weil es nicht stabil verankert wurde.
- Dauerhaftes Lernen (langfristig): Damit Regeln und Gefahrenschemata im Kopf bleiben, braucht es Wiederholung über Zeit und aktives Abrufen – nicht nur „durchklicken“ und wiedererkennen.

Wenn der Fragenkatalog deutlich verkleinert wird, entsteht in der Praxis leicht ein falscher Anreiz:

Viele Lernende investieren weniger Zeit in die inhaltliche Durchdringung und mehr in „schnell fertig werden“. Das führt zu oberflächlicher Sicherheit: Man fühlt sich bereit, weil die Prüfung geschafft ist – aber die mentalen Strukturen sind nicht stabil genug, um sie später unter Stress zuverlässig anzuwenden.

Sicherheitsfolge: Im realen Verkehr reicht es nicht, eine Regel „zu kennen“. Man muss sie in Sekunden erkennen, einordnen und anwenden – oft unter Druck. Wenn das Wissen nach der Prüfung schneller verblasst, steigt das Risiko für Fehlentscheidungen (z. B. Zögern, falsches Einfädeln, unklare Vorfahrtentscheidungen). Gerade bei Fahranfängern ist das kritisch, weil die erste Zeit nach dem Führerschein ohnehin die Phase mit dem höchsten Risiko ist.

Kurz gesagt: Eine Kürzung kann kurzfristig den Prüfungsweg verkürzen, aber sie kann langfristig die Stabilität der Verkehrskompetenz schwächen – und damit die Verkehrssicherheit gefährden.

Punkt 3: Sonderfahrten auf ein „Mindestmaß“ reduzieren (z. B. 12 → 3: je 1× Überland, Autobahn, Dunkelheit) – warum das sicherheitskritisch ist

Die Reformidee, die verpflichtenden Sonderfahrten stark zu reduzieren, wird mit „Kosten senken“ begründet. [Bundesministerium für Verkehr \(BMV\)](#) nennt als Beispiel sogar nur noch drei Sonderfahrten (eine Überland-, eine Autobahn-, eine Dunkelfahrt) und betont zugleich, dass diese nicht im Simulator stattfinden sollen.

Genau hier liegt das Problem: Diese drei Fahrten sind aus pädagogisch-psychologischer Sicht viel zu wenig, um zentrale Sicherheitskompetenzen zuverlässig aufzubauen – und die Folge kann am Ende sogar Mehrkosten bedeuten.

3.1 Sonderfahrten sind kein „Extra“, sondern gezielte Risiko-Exposition

Sonderfahrten haben eine klare Funktion: Sie bringen Fahrschüler unter Anleitung in Umgebungen, die

- höhere Geschwindigkeit,
- höhere Informationsdichte,
- schlechtere Sicht (Dunkelheit),
- und komplexere Entscheidungen

erzwingen. Das sind genau die Bereiche, in denen Fahranfänger typischerweise überfordert sind.

Lernpsychologisch ist das „situitives Lernen“: Kompetenzen entstehen nicht nur aus Regeln, sondern aus wiederholter Anwendung in realen Kontexten, bis Handlungen automatisierter, sicherer und stressresistenter werden.

Wenn man Sonderfahrten auf ein Minimum kürzt, passiert häufig:

- Man „hat es einmal gesehen“ – aber nicht gefestigt.
- Es fehlt die Wiederholung, die aus Unsicherheit Routine macht.

3.2 Angst und Stress im Realverkehr: einmal reicht fast nie

Gerade bei Autobahn und Nachtfahrt erleben viele Neulinge echte Anspannung:

- Autobahn: Auffahren/Einfädeln, hoher Geschwindigkeitsunterschied, Spiegel-/Schulterblick-Timing, Abstand
- Nacht: reduzierte Wahrnehmung, Blendung, schlechtere Tiefenabschätzung, unerwartete Fußgänger/Radfahrer
- Überland: Tempo, Kurven, Kuppen, Überholen, Wildwechsel, eingeschränkte Sicht

- Unter Stress verengt sich Aufmerksamkeit („Tunnel“), das Arbeitsgedächtnis wird überlastet, Entscheidungen werden impulsiver oder zögerlicher. Die Ausbildung braucht deshalb mehrere geführte Durchläufe, um:
 - Stress schrittweise zu senken,
 - Blickführung zu stabilisieren,
 - und sichere Handlungsabläufe aufzubauen.

Eine einzige Autobahnfahrt und eine einzige Dunkelfahrt sind pädagogisch eher „Erlebnis“ als „Kompetenzaufbau“.

3.3 Kostenargument kippt oft ins Gegenteil

Kurzfristig spart man Pflichtstunden – aber praktisch entstehen zwei typische Kostenpfade:

1. Korrekturkosten in der Grundausbildung:

Wenn Sonderfahrten fehlen, muss der Fahrlehrer viele dieser Kompetenzen indirekt in normalen Stunden nachschulen (weil die Prüfung sonst nicht verantwortbar ist). Das sind dann zusätzliche Fahrstunden – häufig teurer als die vermeintliche Einsparung.

2. Durchfallkosten in der Praxisprüfung:

Unsichere Autobahn-/Nachtkompetenzen führen zu Prüfungsfehlern (Abstand, Einfädeln, Blicktechnik, Geschwindigkeit, vorausschauendes Fahren) → Wiederholungsprüfung + weitere Stunden.

Ergebnis: „Weniger Pflicht“ heißt nicht automatisch „weniger Gesamtstunden“. Es kann sogar mehr werden.

3.4 Sicherheitsverschiebung: Risiko wird nach der Prüfung verlagert

Wenn Ausbildungs-Exposition gekürzt wird, lernt der Fahranfänger diese Szenarien häufig erst allein nach dem Führerschein – genau in der Phase, in der Anfänger ohnehin am verletzlichsten sind.

Das ist der Kern der Sicherheitskritik:

Die Reform senkt nicht nur Ausbildungszeit, sie verschiebt reale Lernerfahrungen in den ungeschützten Alltag – ohne Doppelpedale, ohne Fehlerkultur, ohne sofortige Intervention.

3.5 Praxisnahes Beispiel: „Wie soll der Fahranfänger reagieren?“ – und warum Wiederholung nötig ist

Autobahnauffahrt: Fahrschüler beschleunigt zu zögerlich, Spiegel-Schulterblick kommt zu spät, Einfädeln wird hektisch.

Beim ersten Mal ist das normal. Entscheidend ist: Wie oft wird das unter Anleitung geübt, bis es sicher abrufbar ist?

Mit stark reduzierten Sonderfahrten steigt die Wahrscheinlichkeit, dass genau dieses Verhalten entweder

- in der Prüfung scheitert (Kosten), oder
- nach der Prüfung in Echtverkehr passiert (Sicherheitsrisiko).

Punkt 4: Simulatoren stärker einsetzen (und reale Fahrstunden ersetzen) – wo es hilft, wo es gefährlich wird

Die Reform sieht vor, Simulatortraining stärker zuzulassen bzw. rechtlich zu verankern – teils mit der Idee, damit reale Ausbildungsanteile zu ersetzen (z. B. Schaltkompetenz, standardisierte Situationen).

Das klingt modern – ist aber nur dann sicher, wenn Simulatoren ergänzen und nicht „billig ersetzen“. Denn die wissenschaftliche Hauptfrage lautet: Transfer, also: Geht das, was im Simulator gelernt wird, zuverlässig auf die echte Straße über? Genau da ist die Evidenz vorsichtig bis gemischt.

4.1 Was Simulatoren gut können (echter Sicherheitsnutzen – aber begrenzt)

Simulatoren sind stark, wenn es um risikofreies Üben geht:

- Gefahren erkennen lernen (z. B. verdeckte Risiken, plötzlich auftauchende Konflikte)
- Blicktechnik/Scanning systematisch trainieren
- Notfallszenarien ohne reale Gefahr üben (Auffahrgefahr, plötzliches Bremsen, Glätte-Szenarien – wenn der Simulator das realistisch abbildet)

Gerade beim Thema „Gefahrenwahrnehmung“ gibt es gute Hinweise, dass Training die Leistung verbessern kann – allerdings variiert stark, wie trainiert wird und wie dauerhaft die Effekte sind.

Kurz: Simulator = stark für „sehen, erkennen, mental reagieren“ – in einem kontrollierten Rahmen.

4.2 Wo das Risiko beginnt: „Transfer“ ist nicht automatisch gegeben

Mehrere Übersichtsarbeiten kommen (vereinfacht) zu diesem Muster:

- Im Simulator verbessert man oft Simulator-Leistung zuverlässig.
- Ob sich das gleich stark in besserem Verhalten auf der realen Straße und messbar mehr Sicherheit niederschlägt, ist nicht immer klar – besonders wenn Simulatorstunden reale Fahrstunden ersetzen sollen.

Warum ist das psychologisch plausibel?

Weil reales Fahren ein Bündel aus Wahrnehmung + Motorik + Timing + sozialen Signalen ist. Wenn ein Teil davon im Simulator nicht realistisch ist, lernt der Schüler teilweise am falschen Modell.

4.3 Konkrete Gefahren für die Verkehrssicherheit (psychologisch + praktisch)

A) Fehlendes „Körpergefühl“ und echte Dynamik

Im echten Auto lernt man über kinästhetische Rückmeldungen: Beschleunigung, Verzögerung, Seitenkräfte, Fahrbahnunebenheiten. Dieses Körperfeedback stabilisiert Entscheidungen (z. B. Abstand, Kurvengeschwindigkeit, Bremsdosierung).

Wenn Simulatoren das nicht realistisch abbilden, entsteht eine gefährliche Lücke: Der Fahrschüler kann im Simulator „richtig“ handeln, aber im realen Auto zu spät, zu hart oder zu weich reagieren.

B) Übertragungsfehler in Stressmomenten

Stress ist im echten Verkehr anders: Geräusche, echte Konsequenz, sozialer Druck, Unvorhersehbares.

Ein Fahrschüler kann im Simulator souverän wirken – und im echten Auto bei einer kritischen Situation „erstarren“ oder hektisch werden. Das ist kein Charakterfehler, sondern eine bekannte Stressreaktion.

C) Risiko der Kompetenzillusion (Schein-Sicherheit)

Wenn Simulatorstunden als Ersatz verkauft werden, entsteht schnell:

„Ich kann Autobahn / ich kann Gefahrensituationen“, obwohl man sie nie real erlebt hat. Diese Schein-Sicherheit ist für Fahranfänger besonders gefährlich, weil sie die eigene Grenze zu spät erkennen.

D) Simulator-Übelkeit und Konzentrationsabfall

Ein Teil der Menschen reagiert auf Simulatoren mit Übelkeit/Schwindel (sogenannte „Simulator-Krankheit“). Das senkt Lernqualität und kann bei manchen Gruppen (z. B. empfindliche Personen) die Ausbildung sogar erschweren.

4.4 Kostenargument: Simulatoren sind nicht automatisch billiger

Simulatoren sind Investitionen (Anschaffung, Wartung, Raum, Schulung). Viele Fahrschulen werden das verständlich über Preise refinanzieren.

Wenn zusätzlich der Transfer nicht sauber klappt, entstehen Doppel-Kosten: Simulator + später doch reale Nachschulung, weil die Kompetenz im echten Verkehr noch nicht stabil ist.

Punkt 5: Praktische Prüfung: Fahrzeit auf EU-Minimum (25 Minuten) verkürzen – warum das die Aussagekraft senkt und Sicherheitsrisiken verschiebt

Die Reform sieht vor, die Fahrzeit in der praktischen Prüfung für Pkw/Motorrad (u. a. Klasse B/BE) auf die europarechtlichen Mindestvorgaben von 25 Minuten zurückzuführen (bei gleichzeitig insgesamt ca. 40 Minuten Prüfungsdauer inkl. nicht-Fahranteilen).

Das klingt nach „Effizienz“, ist aber aus Testtheorie, Verkehrspsychologie und pädagogischer Praxis ein kritischer Eingriff, weil er die Prüfung als Sicherheitsfilter schwächt.

5.1 Kernproblem: Eine kürzere Prüfung ist eine kleinere Stichprobe aus der Realität

Eine Fahrprüfung ist immer nur eine Stichprobe aus dem Verhalten eines Menschen im Straßenverkehr. Je kürzer die Fahrzeit, desto höher die Wahrscheinlichkeit, dass zentrale Situationen gar nicht vorkommen (z. B. dichter Stadtverkehr, komplexe Kreuzungen, unerwartete Konflikte, schwierige Blickführung, Abbiegen mit Radverkehr).

Konsequenz: Die Prüfung trifft häufiger Entscheidungen auf Basis von „Momentaufnahme“ statt stabiler Kompetenz.

5.2 Messfehler steigt: Mehr „zu Unrecht bestanden“ oder „zu Unrecht durchgefallen“

In der Testtheorie gilt: Wenn man die Dauer/Umfang eines Tests reduziert, steigt typischerweise der Messfehler, die Entscheidung „Bestanden/Nicht bestanden“ wird weniger stabil.

Das hat zwei teure und sicherheitsrelevante Folgen:

- Zu Unrecht durchgefallen: Kandidaten, die grundsätzlich prüfungsreif wären, scheitern wegen zufällig ungünstiger Situationen → Wiederholungsprüfungen + zusätzliche Fahrstunden (Mehrkosten).
- Zu Unrecht bestanden: Kandidaten bestehen, obwohl wichtige Kompetenzbereiche nicht ausreichend sichtbar wurden → Risiko wird in den Alltag nach der Prüfung verlagert (Sicherheitsproblem).

Die BASt hat in einem Bericht zur Optimierung der praktischen Fahrprüfung ausdrücklich darauf hingewiesen, dass eine Verlängerung der Prüfungsdauer historisch die Beurteilungsqualität verbessert hat, und verknüpft das mit testtheoretischen Überlegungen (Zuverlässigkeit steigt mit Dauer).

5.3 Prüferübereinstimmung: Kürzer = mehr Interpretationsspielraum

Fahrprüfungen beinhalten zwangsläufig Bewertungselemente, bei denen Prüfer „Gewichtung“ vornehmen (z. B. wie gravierend war ein Zögern, wie sicher war die Blicktechnik über die gesamte Fahrt). Studien zur Übereinstimmung von Prüferurteilen zeigen, dass Konsistenz ein eigenes Thema ist – und je weniger beobachtete Fahrzeit, desto weniger „Beobachtungsmaterial“ gibt es, um ein robustes Urteil zu fällen.

5.4 Verkehrspsychologisch heikel: Risiko wird in die gefährlichste Phase verschoben

Fahranfänger sind in den ersten Monaten nach Erwerb der Fahrerlaubnis besonders vulnerabel (wenig Erfahrung, hohe kognitive Last, Stress, Selbstüberschätzung). Wenn die Prüfung kürzer wird, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass bestimmte Risikolagen erst nach dem Führerschein „zum ersten Mal alleine“ bewältigt werden. Das ist genau die Phase, in der Fehler am teuersten und gefährlichsten sind.

5.5 Pädagogischer Punkt: „Prüfungsfitness“ statt „Verkehrskompetenz“

Wenn die Prüfung kürzer wird, wird die Ausbildung stärker darauf optimiert, „die typischen 25-Minuten-Prüfungsmuster“ zu bestehen. Das fördert:

- taktisches Fahren für die Prüfung,
- weniger breite Absicherung,
- weniger Belastungstests in komplexen Situationen.

Das widerspricht dem eigentlichen Zweck der Prüfung: Sicheres, stabiles Verhalten unter wechselnden Bedingungen.

Punkt 6: „Experimentierklausel“ / Einbezug nahestehender Personen („Laienausbildung“) – warum das ohne harte Leitplanken teuer und gefährlich werden kann

Die Reform sieht vor, über eine Experimentierklausel zu prüfen, inwieweit nahestehende Personen (typischerweise Eltern/Partner/Freunde) in die Fahrausbildung einbezogen werden können.

6.1 Der entscheidende Unterschied:

Strukturiertes Stufenmodell

vs.

ungeprüfte Privat-Ausbildung

International gibt es wirksame Modelle, die Fahranfänger sicherer machen: sogenannte Stufenführerscheinsysteme (international oft „Graduated Driver Licensing“ genannt). Der Sicherheitsgewinn entsteht dort aber nicht durch „mehr private Fahrten an sich“, sondern durch ein Regelpaket: verpflichtete Lernphase, klare Einschränkungen (z. B. Nacht/Peers), Mindeststandards, Kontrolle und schrittweiser Kompetenzaufbau. Systematische Übersichten zeigen deutliche Unfallreduktionen solcher Stufenmodelle.

Wenn man dagegen „Laienausbildung“ einführt, ohne diese Sicherheitsplanken (und ohne didaktische Qualifizierung der Begleitpersonen), entsteht ein anderes System: unstandardisiert, sozial ungleich, schwer kontrollierbar – mit hohem Risiko, dass Kosten und Gefährdung steigen.

6.2 Kernrisiko 1: Keine Doppelbedienung – wie sollen Eltern bei Fehlern

sicher reagieren?

Im Fahrschulauto ist die Sicherheitslogik klar: Der Fahrlehrer kann bei einem kritischen Fehler physisch eingreifen (Doppelpedale) und die Situation sofort stabilisieren.

Im Privatfahrzeug fehlt das. In der Praxis heißt das:

- Bei einem Anfängerfehler (z. B. „nicht bremsen“, „falscher Blick“, „falsches Einfädeln“) bleibt Eltern oft nur verbales Eingreifen („BREMS!“ „PASS AUF!“).
- Genau in Stressmomenten reagieren Fahranfänger aber häufig mit Erstarren (Freeze) oder hektischer Überreaktion. Dann kommen Zurufe zu spät oder verschlimmern das Chaos.

Das ist keine moralische Kritik an Eltern das ist ein Systemproblem: Ein Lernsetting ohne Notintervention ist in der kritischsten Lernphase (Anfang) objektiv riskanter.

6.3 Kernrisiko 2: Lernpsychologisch wird falsches Verhalten leicht „eingelernt“

Anfänger lernen stark über Wiederholung. Wenn in der privaten Begleitung

- Fehler nicht richtig erkannt werden,
- Korrektur zu spät kommt,
- oder falsche „Tricks“ vermittelt werden („mach es immer so, klappt schon“),

dann stabilisieren sich falsche Routinen.

Die Folge ist oft paradox:

- später müssen Fahrlehrer in echten Fahrstunden entlernen (Fehlmuster abbauen) statt nur aufbauen → das kostet mehr Stunden, also mehr Geld.

6.4 Kernrisiko 3: Stressdynamik Eltern–Kind verschlechtert Lernqualität

Fahrenlernen ist hoch emotional: Zeitdruck, Angst, Scham („ich halte auf“), soziale Bewertung. In Familien kommen zusätzlich Rollen und Konflikte rein („du hörst nie zu“, „ich hab’s dir gesagt“). Forschung zeigt, dass Kommunikation in Familien mit Risikoverhalten und dem Erfolg elternbezogener Interventionen zusammenhängt.

Heißt praktisch:

- In stabilen Familien kann Begleitung helfen.
- In belasteten Familien kann es zu Streit, Druck, Schuldzuweisung kommen – und genau das verschlechtert Aufmerksamkeit, Fehlerverarbeitung und Lernfortschritt.

Ein Berufsausbilder ist hier methodisch trainiert (Fehlerkultur, Ruhe, Dosierung). Laien in der Regel nicht.

6.5 Kernrisiko 4: Ungleichheit – nicht jeder hat „geeignete Begleiter“

Ein System, das stark auf private Begleitung setzt, bevorzugt automatisch Fahrschüler, die

- ein ruhiges Umfeld,
- Zeitressourcen,
- ein geeignetes Fahrzeug,
- und eine geeignete, sichere Begleitperson haben.

Andere werden strukturell benachteiligt und brauchen am Ende mehr professionelle Stunden oder scheitern häufiger. Das widerspricht dem Ziel „bezahlbarer Führerschein“ und verschiebt Kosten auf die Schwächeren.

6.6 Was man wissenschaftlich sauber sagen kann

- Stufenmodelle können Sicherheit verbessern, wenn sie als Gesamtpaket mit Regeln/Restriktionen/Monitoring gebaut sind.
- Eltern können positiv wirken, aber Eltern-Interventionen sind oft anspruchsvoll und nicht „automatisch“ wirksam – sie brauchen Anleitung, Struktur und klare Regeln.
- Die geplante „Experimentierklausel“ benennt zwar den Wunsch nach mehr Fahrpraxis, ist aber ohne verpflichtende Sicherheitsarchitektur ein Risiko für Verkehrssicherheit und kann Kosten durch Korrektur- und Wiederholungsaufwand erhöhen.

Punkt 7: Bürokratieabbau & Wegfall von Raum-/Organisationsvorgaben – wo es sinnvoll ist, wo es Qualität zerstört

Bei Punkt 7 muss man sauber trennen: Bürokratieabbau kann sinnvoll sein (weniger Papier, weniger Doppelarbeit), aber das Wegfallen von Mindeststandards (z. B. Schulungsräume/Strukturen) kann eine Reform in Richtung „Billig, aber unkontrolliert“ kippen. Der Reformrahmen nennt explizit Entlastungen, z. B. weniger Vorgaben für Theorie-Schulungsräume und allgemein Bürokratieabbau.

7.1 Was an Bürokratieabbau wirklich helfen kann (ohne Sicherheitsverlust)

Sinnvoll ist alles, was Zeit frisst, aber keinen Sicherheitswert hat, z. B.:

- doppelte Dokumentation (einmal im System, einmal auf Papier),
- unnötige Aufbewahrungs- oder Nachweisformen ohne Prüfbezug,
- Medienbrüche (Ausdruck–Scan–Upload),
- Prozesse, die nicht prüfen ob Ausbildung gut war, sondern nur dass irgendwo ein Haken gesetzt wurde.

Das senkt Kosten, erhöht Kapazität und entlastet Fahrlehrer, ohne die Ausbildungsqualität zu schwächen.

7.2 Wo das Risiko beginnt: Wenn Struktur- und Qualitätsanker wegfallen

Wenn gleichzeitig (wie in Punkt 1) Präsenz- bzw. strukturierte Theorie an Verbindlichkeit verliert und dazu noch Raum-/Organisationsvorgaben wegfallen, entsteht das zentrale Risiko:

Qualität wird schwer prüfbar und verschiebt sich von „pädagogisch geführt“ zu „irgendwie absolviert“.

Psychologisch-pädagogisch bedeutet das:

- Lernende mit hoher Selbststeuerung kommen klar.

- Lernende mit geringer Selbststeuerung, Sprachbarrieren, Prüfungsangst oder belastetem Alltag verlieren den didaktischen Rahmen.
- Genau diese Gruppe produziert dann häufiger Wissenslücken → mehr Praxisstunden/Fehlversuche → Mehrkosten statt Entlastung.

7.3 Der Raum ist nicht „Luxus“, sondern ein Qualitätsinstrument

Ein Schulungsraum ist nicht nur Möbel. Er steht für:

- feste Lernzeiten,
- Lernklima ohne Ablenkung,
- Interaktion (Rückfragen, Fehlerkorrektur),
- Feedback, soziale Normen und Risikobewusstsein.

Wenn Räume/Präsenzstrukturen nicht mehr nötig sind, kann Theorie auf ein Minimum schrumpfen: „App + Prüfung“. Das fördert Prüfungslernen statt Verkehrskompetenz (siehe Punkt 1) und schwächt insbesondere die Gefahrenwahrnehmung und das sichere Entscheiden unter Druck.

7.4 Systemeffekt: Weniger Kontrolle + mehr Marktdruck = falsche Anreize

Wenn der Staat Standards lockert und gleichzeitig Transparenz-/Preisvergleich (Punkt 9) steigt, entstehen Marktanreize:

- „billiger und schneller“ wirkt attraktiver,
- Qualitätsarbeit (Zeit, Struktur, pädagogische Führung) wird schwieriger zu verkaufen,
- seriöse Fahrschulen geraten unter Druck, Standards zu senken, um konkurrenzfähig zu bleiben.

Das ist ein klassischer Mechanismus: Wenn Qualität schwer sichtbar und schwer kontrollierbar ist, setzt sich oft „scheinbar günstig“ durch – mit Folgekosten bei Durchfallquoten, Mehrstunden und Unfällen.

Punkt 8: Online-Transparenz über Preise und Durchfallquoten – sinnvoll, aber psychologisch anfällig für Fehlanreize

Die Reform sieht vor, die bisherige Preisaushang-Pflicht vor Ort zu streichen und stattdessen eine einheitliche, regelmäßige Online-Preisübermittlung (u. a. Grundgebühr, Lehrmaterial, Fahrstunde, Sonderfahrt, Prüfungsvorstellung) an eine zentrale Datenbasis vorzuschreiben, damit Vergleichsportale diese Daten verbraucherfreundlich darstellen können.

Zusätzlich sollen Kosten- und Durchfallquoten je Fahrschule online vergleichbar werden.

Transparenz kann Verbraucher schützen, aber ohne Qualitätsregeln erzeugt sie psychologisch und ökonomisch starke Fehlanreize.

8.1 Kernproblem: Durchfallquoten wirken „objektiv“, sind aber ohne Kontext oft unfair und leicht missverständlich

Die Durchfallquote hängt nicht nur von Unterrichtsqualität ab, sondern stark von:

- Ausgangsniveau (Sprachkompetenz, Vorwissen),
- Prüfungsangst/Stress,
- sozialer Lage, Lernzeit, Arbeitsbelastung,
- Anzahl Wiederholungsprüfungen,
- regionalen Rahmenbedingungen (Verkehrsdichte, Prüfungsstrecken).

Dass Durchfallquoten aktuell hoch sind, ist unstrittig, aber genau deshalb ist die Kennzahl politisch „geladen“ und anfällig für Fehlinterpretation.

8.2 Psychologischer Fehlanreiz: „Was gemessen wird, wird optimiert“ – nicht unbedingt das Richtige

Wenn Fahrschulen öffentlich nach Preis und Durchfallquote gerankt werden, entsteht Druck, diese zwei Zahlen zu „schönen“. Das führt typischerweise zu Strategien wie:

- Selektieren statt ausbilden: Schwächere Fahrschüler werden indirekt abgeschreckt/abgewiesen („bei uns sehr teuer“, „mach erst woanders Theorie“, „komm später wieder“). Ergebnis: gute Quote, aber schlechter Zugang für Risikogruppen.
- Prüfungstaktik statt Kompetenzaufbau: Fokus auf „wie bestehe ich möglichst schnell“ statt stabile Verkehrskompetenz. Kurzfristig sinkt Durchfall, langfristig kann Sicherheit leiden.
- Prüfungsanmeldung steuern: Prüfungen werden später angemeldet, bis „Quote passt“. Das kann die Quote verbessern, aber die Gesamtkosten für Fahrschüler erhöhen (mehr Stunden vor der Anmeldung).

Das ist kein Vorwurf an einzelne Fahrschulen – das ist ein Systemeffekt, wenn Rankings ohne Kontext eingeführt werden.

8.3 Preisvergleich kann ebenfalls in die falsche Richtung ziehen

Ein reiner Preisvergleich fördert:

- Race-to-the-bottom: billig wirken wird wichtiger als pädagogische Qualität.
- Intransparente Pakete: Preise werden formal gemeldet, aber der reale Endpreis entsteht über Nebenpositionen, Zeitverluste, Zusatzstunden.

Gleichzeitig sind Führerscheinkosten ohnehin stark umstritten und variieren je nach Quelle/Erhebung.

Punkt 9: Preis- und Qualitätsvergleich als „Marktsteuerung“ – warum das ohne Schutzmechanismen Qualität drückt und Sicherheit indirekt schwächt

Die Reform setzt erkennbar darauf, dass mehr Vergleichbarkeit (Preise, Kennzahlen, ggf.

Quoten) einen Wettbewerb erzeugt, der den Führerschein „bezahlbarer“ macht.

Das kann in Teilen funktionieren, aber: Fahrausbildung ist keine normale Ware. Sie ist eine Sicherheitsdienstleistung mit „Folgekosten“ (Unfälle, Fehlverhalten, Nachschulungen), die in einem reinen Preiswettbewerb nicht sauber abgebildet werden. Genau deshalb ist dieser Punkt psychologisch und systemisch heikel.

9.1 Kernmechanismus: Wenn Qualität schwer messbar ist, gewinnt oft der billigste Eindruck

In Märkten, in denen Kunden die Qualität vor dem Kauf schlecht beurteilen können (hier: Ausbildungsqualität, didaktische Kompetenz, echte Sicherheitswirkung), entsteht ein typischer Effekt:

- Anbieter, die günstiger wirken, ziehen mehr Nachfrage an.
- Anbieter, die in Qualität investieren (Zeit, Struktur, gute Didaktik), wirken teurer.
- Wenn der Kunde die Qualität nicht sicher erkennt, verliert Qualität im Wettbewerb an Gewicht.

In der Praxis kann das zu einem Abwärtsdruck führen: weniger Unterrichtstiefe, weniger Interaktion, mehr „durchschleusen“. Das ist nicht zwingend böswillig – es ist ein Wettbewerbsresultat, wenn man Marktsteuerung ohne Qualitätsplanken einführt.

9.2 Psychologischer Effekt bei Fahrschülern: „Preisanker“ schlägt Sicherheitsdenken

Fahrschüler stehen oft unter Budget- und Zeitdruck. Wenn Vergleichsportale primär Preise und Quoten zeigen, passiert psychologisch:

- der Preis wird zum dominanten Entscheidungskriterium („Anker“),
- Qualität wird indirekt über einfache Kennzahlen geschätzt,
- und man wählt „billig + schnelle Prüfung“, obwohl das nicht zwingend das beste Sicherheitsprofil hat.

Damit wird ein System belohnt, das „schnell und billig“ signalisiert – nicht zwingend eines, das nachhaltig sicher macht.

9.3 Systemrisiko: Wettbewerb + gelockerte Standards = „Race to the bottom“

Wenn parallel Standards gelockert werden (z. B. weniger verpflichtende Präsenztheorie, weniger Pflicht-Sonderfahrten, kürzere Prüfungsfahrzeit), dann kann Wettbewerb auf Kosten der Sicherheit laufen:

- weniger Mindest-Exposition,
- mehr Prüfungsfokussierung,
- weniger pädagogische Kontrolle,
- und am Ende „besteht irgendwie“, statt „kann stabil“.

Das Ergebnis ist oft nicht wirklich günstiger, weil:

- Durchfallquote und Wiederholungen steigen können,
- Korrektur-Fahrstunden nötig werden,
- und die Kosten bei den Fahrschülern oder später gesellschaftlich (Unfälle/Schäden) anfallen.

3.Schlusswort

Wir bitten alle Leserinnen und Leser, insbesondere Eltern und junge Menschen, diese Reformvorschläge nicht nur als „Vereinfachung“, sondern in ihren realen Folgen zu betrachten: für Kosten, Lernqualität und vor allem für die Verkehrssicherheit.

Aus unserer fachlichen Sicht führen die vorgeschlagenen Maßnahmen in ihrer aktuellen Form nicht zu einem „bezahlbaren Führerschein“, sondern bergen das Risiko von Mehrkosten durch Umwege (zusätzliche Stunden, Wiederholungsprüfungen) und einer gefährlichen Verlagerung von Lerndefiziten in die Zeit nach der Prüfung – genau dann, wenn Fahranfänger erstmals alleine Verantwortung tragen.

Wir wünschen uns, dass Politik und Öffentlichkeit kritisch nachdenken, die Reformpläne in dieser Form nicht übernehmen und stattdessen Lösungen wählen, die Bezahlbarkeit nur gemeinsam mit Qualität und Sicherheit erreichen.

Erstellt von: Benjamin Sarfaraz

in Mitwirkung der Fahrlehrerinnen, Fahrlehrer und Fahrlehrer-Anwärter der Gruppe:
FahrlehrerNetzwerkDeutschland

