

## Stellungnahme

### zur Anhörung „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fahrerlehrgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze“ Bundestagsdrucksache 21/7404

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschifffahrt. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

Der ADAC e. V. bedankt sich für die Möglichkeit einer Stellungnahme zur Drucksache 21/7404, welche die Entwicklung der Kosten für den Autoführerschein thematisiert. Der Wunsch nach individueller und motorisierter Mobilität ist in Deutschland stark ausgeprägt. Die Möglichkeit mit einem Kraftfahrzeug unabhängig mobil zu sein, bedeutet für viele Menschen am gesellschaftlichen Leben teilnehmen zu können bzw. ihren Ausbildungs- oder Arbeitsplatz zu unterschiedlichen Uhrzeiten zuverlässig erreichen zu können. Die Voraussetzung dafür ist der Erwerb einer Fahrerlaubnis.

#### **Ziel der Reform ist ein sicherer und bezahlbarer Weg zum Führerschein**

Die aktuell vertrauten Abläufe bei der Fahrausbildung sollen in Theorie und Praxis verändert werden, um die stark gestiegenen Kosten für den Erwerb der Fahrerlaubnis zu reduzieren. Durch weniger Vorschriften eröffnet der Gesetzentwurf zusätzliche Optionen, eigenverantwortlich auf dem Weg zum Führerschein zu lernen.

So soll es ermöglicht werden, dass Fahrschülerinnen und Fahrschüler auch außerhalb der Fahrschule mehr Fahrpraxis erhalten können und Anforderungen an die Verkehrssicherheit gewährleistet werden. Die mit der Reform angestrebte aktive Beteiligung der Eltern während der Ausbildung sorgt in Nachbarstaaten bereits seit vielen Jahren für positive Erfahrungen. Das Begleiten der Übungsfahrten noch vor der Prüfung im Realverkehr und der „L“-Hinweis am Fahrzeug gehören dort zum Alltag.

Nach einer Schätzung des Fahrschulbranchenverbandes Moving fehlen mehr als 10.000 Fahrlehrende bei rund 35.000 aktiven Fahrlehrenden mit einem Durchschnittsalter von rund 55 Jahren. Das kann regional zu einer Ungleichverteilung von Angebot und Nachfrage führen. Das Reformvorhaben zielt daher auf eine (bürokratische) Entlastung der Fahrschulen und mehr Zeit für die Ausbildung von Fahrlehrenden. Es gibt zugleich Eltern wie Fahrschülern mehr Verantwortung auf dem Weg zur erfolgreichen Prüfung.

### **Entwicklung der Kosten für den Autoführerschein aus Verbrauchersicht**

Eine Umfrage des ADAC aus dem Herbst 2023 hat gezeigt, dass der Anteil der Fahrschüler, die weniger als 2500 Euro für den Erwerb der Fahrerlaubnisklasse B bezahlt haben, sich innerhalb weniger Jahre von 48 Prozent auf 21 Prozent halbiert hat. Der Anteil der Personen, die mehr als 3500 Euro und bis zu 4500 Euro aufwenden musste, hat sich im gleichen Zeitraum ungefähr verdoppelt (von 10 Prozent auf 22 Prozent). Das Bundesverkehrsministerium gibt die durchschnittlichen Kosten für den Erwerb der Fahrerlaubnisklasse B inzwischen mit 3400 Euro an. Für die Ausbildung benötigten 59 Prozent einen Zeitraum von bis zu sieben Monaten. 75 Prozent der Befragten hatten bis zu 30 Fahrstunden (plus 12 Sonderfahrten) vor der Prüfung absolviert.

### **Die Möglichkeit zu einem virtuellen Theorieunterricht bietet Chancen für die Lernenden**

Für die Reduzierung der Kosten im Rahmen der Ausbildung ist das Angebot zu einem virtuellen Theorieunterricht eine zielgerichtete Option. Die Voraussetzung dafür ist, dass der Präsenzunterricht zukünftig nicht mehr verpflichtend für die Anmeldung zur Theorieprüfung ist. Vorschriften, die einzelne Inhalte in Präsenz verlangen, würden dazu führen, dass die vollständige Infrastruktur für das Präsenzlernen in den Fahrschulen weiterhin erhalten werden muss. Eine Einsparung der laufenden Ausgaben für den Fahrschulbetrieb wäre dann an dieser Stelle nicht mehr möglich.

Mit dem Bestehen der Theorieprüfung erbringt der Fahrschüler den Nachweis, alle Anforderungen aus dem Theorieunterricht zu erfüllen. Es ist somit für den weiteren Verlauf der Ausbildung - unabhängig vom Weg der Aneignung des Wissens über Digital- oder Präsenzunterricht – ein vergleichbarer Ausgangspunkt gegeben. Ein virtueller Theorieunterricht bietet zudem die Chance unterschiedliche Experten zu den verschiedenen Themenfeldern einzuplanen und das Lerntempo im Selbststudium individuell zu gestalten. Der Inhalt würde dann nicht mehr überwiegend durch eine Person allein vermittelt werden müssen. Das eröffnet für die Anwender im Hinblick auf Didaktik und Methodik mehr Gestaltungsspielraum.

### **Die Option der Fahrpraxisanleitung zur Übung und Prüfungsvorbereitung**

Gegenwärtig erfolgt die Ausbildung zum Führerschein ausschließlich in zugelassenen und staatlich anerkannten Fahrschulen. In den benachbarten Ländern wie Frankreich, Österreich oder der Schweiz ist ein Besuch in der Fahrschule nur teilweise oder gar nicht obligatorisch vorgeschrieben. Hier können die Eltern mit ihren Kindern als Lenker auch außerhalb der Fahrschule am motorisierten Verkehr unter bestimmten Voraussetzungen teilnehmen und Übungsstunden vor der Prüfung mit dem eigenen Pkw durchführen. Bis zu 3000 km werden in dem Curriculum dabei mit Unterstützung der Eltern bis zur Prüfung absolviert.

Zum Vergleich: In Deutschland sind es im Mittel bis zur Prüfung zwischen 500 und 700 km. Sofern eine Begleitphase danach erfolgt (BF17) summiert sich die Fahrleistung bis zur ersten Fahrt ohne Begleitung auf bis zu 2000 km. Der Anteil der jungen Menschen, die ihren Führerschein noch vor dem 18. Geburtstag erwerben, liegt aktuell bei rund 25%. Vor 12 Jahren lag der Anteil mit über 40% deutlich höher. Das bedeutet, die durchschnittliche Fahrerfahrung hat mit Beginn der Möglichkeit der unbegleiteten Fahrten in den vergangenen Jahren signifikant abgenommen. Ursache hierfür ist die gestiegene Ausbildungsdauer bis zur erfolgreichen Prüfung.

Eine Kombination aus professioneller Ausbildung in der Fahrschule und Übungsstunden in vertrauter Umgebung mit Fahrpraxisanleitenden - vergleichbar zu Österreich – könnte eine hohe Zustimmung in der Bevölkerung erzielen. Diese Maßnahme könnte die Anzahl der Fahrstunden mit Begleitung vor der Prüfung deutlich erhöhen und zugleich die Kosten für den Erwerb der Fahrerlaubnis spürbar reduzieren, da das Vorziehen der Begleitphase in den laufenden Ausbildungsprozess helfen kann, die Fahrpraxis unter protektiven Bedingungen zu vergleichbar niedrigeren Kosten für einen großen Teil der Fahrschülerinnen und Fahrschüler zu steigern. Zusätzliche Kosten für die Versicherung würden auch bei einer BF17 Begleitphase entstehen und spätestens mit dem Erhalt der Fahrerlaubnis und der damit verbundenen Nutzung des Fahrzeugs fixiert werden. Die Investition wäre somit vorgezogen, mit dem Effekt das Unfallrisiko im Anschluss senken zu können.

### **Schlussbemerkung**

Eine Flexibilisierung der Fahrausbildung im Rahmen der EU-Führerscheinrichtlinie könnte in Deutschland dazu beitragen, die Kosten für den Erwerb der Fahrerlaubnis um bis zu einem Drittel zu reduzieren, und zugleich die Chance bieten, die Fahrpraxis vor der Prüfung deutlich zu erhöhen. Erfahrungen aus dem benachbarten Ausland zeigen, dass das Unfallrisiko nicht ansteigt, wenn auf Vorgaben im Fahrausbildungsprozess verzichtet wird. Im Gegenteil – die Evaluation des Begleiteten Fahrens mit 17 belegt, je mehr Fahrpraxis unter protektiven Bedingungen erlangt wird, desto größer ist der Effekt für die Verkehrssicherheit im weiteren Verlauf.

Die geplante Flexibilisierung der Prozesse sollte rasch und flächendeckend eingeführt werden, um die bestehende Unsicherheit bei Verbraucherinnen und Verbrauchern aufzulösen und einen gerechten Zugang im ganzen Land zu ermöglichen. Für eine aussagekräftige Evaluation zur Wirkung der Maßnahmen bedarf es auch einer ausreichenden Menge an Beteiligten. Da von Erfahrungen in Österreich davon auszugehen ist, dass zu Beginn sich weniger als 50 Prozent der Fahrschüler für eine Fahrpraxisanleitung außerhalb der Fahrschule entscheiden werden, ist es auch i.S. einer zeitnahen Evaluation umso hilfreicher eine flächendeckende Einführung möglichst in allen Bundesländern umzusetzen.

ADAC e.V.  
Ressort Verkehr  
Hansastraße 19  
80686 München