

Stellungnahme in der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages zur Reform der Fahrschul Ausbildung und Fahrerlaubnisprüfung

Gerhard Tiessen

Geschäftsführer der A&G Fahrschul Akademie GmbH

Fahrlehrer seit 2007

Geschäftsführer seit 2009

Dozent in der Fahrlehrerausbildung seit 2021

Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

21(15)93-F

vom 01.10.2026

öffentl. Anhörung am 05.10.2026

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Geschäftsführer einer Fahrschule und Fahrlehrerausbildungsstätte erlebe ich die Herausforderungen, vor denen Fahrschüler, Fahrlehrer und Fahrschulen täglich stehen.

Der Führerschein ist für viele Menschen weit mehr als eine Fahrerlaubnis. Er schafft Zugang zu Ausbildung, Beruf, gesellschaftlicher Teilhabe und individueller Mobilität. Gleichzeitig beobachten wir seit Jahren einen deutlichen Anstieg der Ausbildungskosten, wodurch der Erwerb der Fahrerlaubnis für viele junge Menschen zunehmend zur finanziellen Herausforderung wird.

Vor diesem Hintergrund begrüße ich ausdrücklich, dass der Gesetzgeber den Führerscheinwerb modernisieren, Bürokratie abbauen und die Kosten der Ausbildung senken möchte. Der vorliegende Gesetzesentwurf enthält zahlreiche richtige und längst überfällige Ansätze.

Gleichzeitig sollte jede Reform an zwei zentralen Fragen gemessen werden:

1. Führt sie tatsächlich zu geringeren Kosten für Fahrschüler?
2. Bleibt das hohe Niveau an Verkehrssicherheit erhalten?

Deutschland verfügt über eines der hochwertigsten Systeme der Fahranfängerausbildung weltweit. Dieses hohe Maß an Qualität sollte trotz allen Reformbestrebungen erhalten bleiben, um die Verkehrssicherheit in Deutschland weiterhin zu gewährleisten.

Positive Aspekte des Gesetzesentwurfs

Vereinfachung des Fragenkatalogs

Die Überarbeitung und Vereinfachung des Fragenkatalogs halte ich für sinnvoll und längst überfällig. In der täglichen Praxis erleben wir regelmäßig, dass selbst Autofahrer, die seit vielen Jahren unfallfrei und ohne Verkehrsverstöße unterwegs sind, die heutige theoretische Prüfung ohne Vorbereitung häufig nicht bestehen würden. Dies zeigt, dass Teile des Systems inzwischen stärker auf das Auswendiglernen von Fragen als auf tatsächliches Verkehrsverständnis ausgerichtet sind.

Eine Modernisierung des Fragenkatalogs kann dazu beitragen, das Verständnis für den Straßenverkehr wieder stärker in den Mittelpunkt zu rücken.

Entbürokratisierung

Maßnahmen zur Entbürokratisierung begrüße ich grundsätzlich.

Weniger Verwaltungsaufwand schafft Freiräume für die eigentliche Aufgabe einer Fahrschule: die Ausbildung sicherer, verantwortungsvoller und umweltschonender Verkehrsteilnehmer. Entbürokratisierung darf jedoch nicht mit dem Abbau bewährter Qualitätsstandards verwechselt werden. Insbesondere feste Unterrichtsräume, eine verantwortliche Leitung und klar organisatorische Strukturen erfüllen eine wichtige Funktion für die Qualitätssicherung.

Fahrschulen sind Bildungseinrichtungen und benötigen feste Ansprechpartner, klare Verantwortlichkeiten

ten und geeignete Räumlichkeiten. Die Abschaffung solcher Anforderungen birgt die Gefahr, dass reine Plattform- oder Subunternehmermodelle entstehen, bei denen wirtschaftliche Interessen stärker in den Vordergrund rücken als die Ausbildungsqualität.

Neuer Rahmenplan und neues Bewertungssystem

Die Einführung eines modernisierten Rahmenplans erscheint mir sinnvoll.

Ebenso begrüße ich die Vereinfachung des Bewertungssystems. Die Änderungen sorgen insgesamt für mehr Übersichtlichkeit und können dazu beitragen, die Ausbildung praxisgerechter zu gestalten.

Flexibilisierung der Sonderfahrten

Die geplante Flexibilisierung der Sonderfahrten begrüße ich grundsätzlich. Fahrschüler lernen unterschiedlich schnell und bringen unterschiedliche Voraussetzungen mit. Ein größerer, pädagogischer Gestaltungsspielraum ermöglicht es, die Ausbildung individueller und bedarfsgerechter zu gestalten. Gleichzeitig sollte nicht die Erwartung entstehen, dass diese Maßnahme den Führerschein für die breite Masse spürbar günstiger machen wird. Zu begrüßen ist, dass die Kfz-Prüfungsrichtlinie und die damit verbundenen Prüfungsanforderungen nicht abgesenkt werden. Die für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr erforderlichen Kompetenzen werden weiterhin vorausgesetzt und durch die Fahrerlaubnisprüfung überprüft. Die Fahrerlaubnisprüfung bleibt damit ein wichtiges Instrument zur Sicherung von Ausbildungsqualität und Verkehrssicherheit.

Die für das Bestehen der Prüfung erforderlichen Fähigkeiten, insbesondere eine sichere Fahrzeugbeherrschung, eine gute Verkehrsbeobachtung, vorausschauendes Fahren, sowie das richtige Handeln in komplexen Verkehrssituationen, entstehen nicht durch weniger Ausbildung. Sie werden durch ausreichende praktische Erfahrung und eine qualitativ hochwertige Ausbildung im realen Straßenverkehr erworben. Die Flexibilisierung der Sonderfahrten kann daher im Einzelfall zu Kosteneinsparungen führen und insbesondere Fahrschülern zugutekommen, die schneller lernen oder bereits Vorerfahrungen mitbringen. Für die Mehrheit der Fahrschüler wird jedoch weiterhin der individuelle Ausbildungsbedarf entscheidend sein. Verkehrssicherheit und Ausbildungsqualität dürfen dabei nicht zugunsten einer reinen Kostenbetrachtung beeinträchtigt werden.

Entscheidend ist nicht die Anzahl der vorgeschriebenen Fahrstunden, sondern dass Fahrschüler am Ende die erforderlichen Kompetenzen sicher beherrschen, die Fahrerlaubnisprüfung erfolgreich absolvieren und verantwortungsvoll am Straßenverkehr teilnehmen können.

Fahrtrainern als Ergänzung

Den Einsatz von Fahrtrainern begrüße ich ausdrücklich als ergänzendes Ausbildungsinstrument. Die Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass viele Fahrschüler dadurch einen deutlich einfacheren Einstieg in die praktische Ausbildung finden. Grundlegende Abläufe wie Anfahren, Schalten, Blickführung oder das Verständnis von Verkehrsabläufen können bereits vor der ersten Fahrt geübt werden. Dadurch fällt vielen Fahrschülern der Übergang in den realen Straßenverkehr leichter.

Außerdem können seltene oder schwer planbare Situationen trainiert werden, beispielsweise der Umgang mit Einsatzfahrzeugen oder besonderen Gefahrensituationen. Dies kann die Ausbildung sinnvoll ergänzen und zusätzliche Lernmöglichkeiten schaffen.

Trotz dieser Vorteile sehe ich Fahrtrainern nicht als Ersatz für praktische Fahrstunden. Die Wahrnehmung des realen Verkehrs, die Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern sowie die richtige Entscheidungsfindung unter realen Bedingungen können nur im tatsächlichen Straßenverkehr erlernt werden.

Darüber hinaus stellt die Anschaffung eines Fahrtrainers eine erhebliche Investition dar. Insbesondere für kleine und mittelständische Fahrschulen können die Anschaffungs-, Wartungs- und Betriebskosten

eine erhebliche wirtschaftliche Belastung darstellen. Es sollte daher vermieden werden, durch regulatorische oder wirtschaftliche Rahmenbedingungen einen indirekten Zwang zur Anschaffung von Fahrsimulatoren zu erzeugen. Die Nutzung sollte eine freiwillige Ergänzung bleiben und nicht zu Wettbewerbsnachteilen für Fahrschulen führen, die eine solche Investition nicht leisten können.

Nach meiner Kenntnis liegen bislang keine belastbaren Nachweise dafür vor, dass Fahrsimulatoren die Gesamtkosten des Führerscheinerwerbs dauerhaft und flächendeckend reduzieren. Sie können die Ausbildung sinnvoll unterstützen, ersetzen jedoch nicht die praktische Erfahrung im realen Straßenverkehr und sind daher vor allem als ergänzendes Ausbildungsinstrument zu betrachten.

Theorieunterricht: Präsenzunterricht bleibt unverzichtbar

Den vollständigen Ersatz des Präsenzunterrichts durch digitalen Theorieunterricht sehe ich kritisch. Die theoretische Ausbildung dient nicht ausschließlich der Vermittlung von Verkehrsregeln und Prüfungswissen. Ihr Ziel ist es auch, ein Verständnis für die Bedeutung von Verkehrssicherheit zu schaffen und verantwortungsbewusstes Verhalten im Straßenverkehr zu fördern.

Verkehrsverstöße entstehen häufig nicht deshalb, weil Verkehrsteilnehmer die Regeln nicht kennen. Vielmehr werden Regeln häufig wissentlich missachtet. Ob das Überfahren eines Stoppschildes, die Nutzung eines Mobiltelefons am Steuer oder andere riskante Verhaltensweisen: Entscheidend ist oft nicht das fehlende Wissen, sondern die persönliche Einstellung zur Sicherheit und Regelbefolgung.

Gerade hier bietet der Präsenzunterricht besondere Vorteile. Durch den direkten Austausch zwischen Fahrlehrern und Fahrschülern können Erfahrungen diskutiert, Gefahren verdeutlicht und ein stärkeres Verantwortungsbewusstsein entwickelt werden. Dies geht weit über die reine Wissensvermittlung hinaus und leistet einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit.

Digitale Lernangebote können die Ausbildung sinnvoll ergänzen. Sie bieten zusätzliche Möglichkeiten zur Wiederholung, Vertiefung und individuellen Vorbereitung. Auch eine Anpassung der Anzahl verpflichtender Unterrichtseinheiten kann grundsätzlich diskutiert werden.

Den vollständigen Ersatz des Präsenzunterrichts durch Online-Unterricht halte ich jedoch für den falschen Weg. Die Erfahrungen der vergangenen Jahre haben gezeigt, dass persönlicher Unterricht häufig zu einer höheren Aufmerksamkeit, einer stärkeren Beteiligung und einem intensiveren Austausch führt. Digitale Lernformate stehen dagegen oft in Konkurrenz zu zahlreichen Ablenkungen durch andere Anwendungen und Medien. Zusätzlich kann ich durch meine Erfahrungen als Leiter von Aufbauseminaren für Fahranfänger einen deutlichen, positiven Effekt von Präsenzunterricht auf die genannte Einstellung der Fahranfänger feststellen. Dieser wäre durch reinen Online-Unterricht nicht möglich. Der persönliche Austausch von Meinungen und Erfahrungen zwischen Fahrschülern und Lehrpersonen halte ich für unersetzlich bei dem Erwerb des Führerscheins.

Aus meiner Sicht gilt deshalb: Ein einfacherer oder bequemerer Ausbildungsweg ist nicht automatisch der bessere Weg. Wenn es um die Ausbildung zukünftiger Fahrzeugführer geht, sollten Verkehrssicherheit, Lernerfolg und Verantwortungsbewusstsein weiterhin im Mittelpunkt stehen.

Die tatsächlichen Kostentreiber des Führerscheins

In der öffentlichen Diskussion wird häufig über den Theorieunterricht gesprochen. Die größten Kosten entstehen jedoch an anderer Stelle.

Die wesentlichen Kostentreiber sind:

- die Anzahl der benötigten Fahrstunden
- nicht bestandene theoretische und praktische Prüfungen
- Personal- und Ausbildungskosten
- Fahrzeug- und Betriebskosten

Die Kostenstruktur einer Fahrschule wird maßgeblich durch qualifiziertes Personal sowie moderne und sichere Ausbildungsfahrzeuge bestimmt. Diese Faktoren sind gleichzeitig die Grundlage für eine hochwertige Ausbildung und dürfen nicht als reine Kostenfaktoren betrachtet werden.

Aus meiner Sicht liegt der Schlüssel zu einem bezahlbaren Führerschein nicht in einer Absenkung der Ausbildungsqualität, sondern in einer möglichst effizienten Ausbildung. Die Aufgabe eines verantwortungsvollen Fahrlehrers ist es, Fahrschüler sicher, verantwortungsbewusst und umweltschonend, mit möglichst geringem Ausbildungsaufwand, bereits im ersten Anlauf zur bestandenen Prüfung zu führen. Dies gelingt nur mit hervorragend ausgebildeten Fahrlehrern, die in der Lage sind, sich individuell auf die Stärken, Schwächen und das Lernverhalten ihrer Fahrschüler einzustellen. Investitionen in die Qualität der Fahrlehrerausbildung sind daher nicht nur Investitionen in die Verkehrssicherheit, sondern können langfristig auch dazu beitragen, Ausbildungszeiten zu verkürzen und vermeidbare Zusatzkosten durch Wiederholungsprüfungen oder unnötige Fahrstunden zu reduzieren.

Wenn das politische Ziel tatsächlich darin besteht, den Bürger beim Führerscheinwerb finanziell zu entlasten, sollten ergänzend auch Maßnahmen außerhalb der Fahrschulausbildung geprüft werden. Dazu gehören beispielsweise steuerliche Entlastungen oder die Frage, ob die Fahrausbildung als wichtiger Beitrag zur beruflichen und gesellschaftlichen Mobilität künftig von der Mehrwertsteuer befreit werden kann.

Wer den Führerschein dauerhaft bezahlbarer machen möchte, sollte daher nicht an der Qualität der Ausbildung sparen, sondern die Rahmenbedingungen so gestalten, dass hochwertige Ausbildung effizient erbracht werden kann.

Verkürzung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung

Die geplante Verkürzung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung begrüße ich ausdrücklich.

Die bisherige Prüfungsdauer von 55 Minuten erscheint aus meiner Sicht nicht zwingend erforderlich, um die Prüfungsreife eines Bewerbers zuverlässig festzustellen. Eine kürzere Prüfungsdauer führt unmittelbar zu geringeren Kosten und verbessert gleichzeitig die Verfügbarkeit von Prüfungsterminen. Persönlich halte ich eine Prüfungsdauer von 45 Minuten für einen guten Kompromiss. Dieser Umfang hat sich in der Vergangenheit bewährt und ermöglicht weiterhin eine aussagekräftige Beurteilung der Fahrkompetenz. Eine solche Anpassung würde die Prüfungen günstiger und planbarer machen, ohne die Verkehrssicherheit zu beeinträchtigen.

Schaltkompetenzregelung B197

Die Schaltkompetenzregelung B197 wurde eingeführt, um Fahrschülern mehr Flexibilität zu ermöglichen. Der Grundgedanke dahinter ist nachvollziehbar. In der Praxis stellt sich jedoch die Frage, ob die Regelung ihren tatsächlichen Zweck erfüllt. Manche Fahrschüler lernen das Schalten bereits nach wenigen Fahrstunden sicher. Andere benötigen deutlich mehr Zeit. Die festgelegten Ausbildungsumfänge werden diesem individuellen Lernbedarf nur bedingt gerecht. Leider hat sich in vielen Fahrschulen ein Standard etabliert. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, wird häufig mit den Mindestanforderungen gearbeitet, obwohl diese einigen Fahrschülern nicht ausreichen und für andere sogar überdimensioniert sind.

Deshalb sollte kritisch hinterfragt werden, ob der heutige Nachweis der Schaltkompetenz tatsächlich aussagekräftig genug ist. Die entscheidende Frage lautet nicht, ob jemand die vorgeschriebenen Ausbildungseinheiten absolviert hat. Die entscheidende Frage lautet, ob er anschließend tatsächlich sicher schalten kann. Wie viele Fahrerlaubnisinhaber mit der Schlüsselzahl B197 können dauerhaft sicher mit einem Schaltfahrzeug fahren und wie viele besitzen lediglich die entsprechende Berechtigung? Die frühere Regelung war aus Sicht der Fahrschulen wirtschaftlicher und zugleich klarer strukturiert. Wer Schaltfahrzeuge fahren wollte, musste dies in Ausbildung und Prüfung nachweisen. Persönlich traue ich es den Verkehrsteilnehmern durchaus zu, das Schalten nach Erwerb der Fahrerlaubnis eigenständig oder durch zusätzliche Schulungen zu erlernen.

Ein Blick in die Lkw-Ausbildung zeigt einen interessanten Vergleich. Dort werden viele Prüfungen auf automatisierten Fahrzeugen abgelegt. Dennoch dürfen Fahrer anschließend Fahrzeuge mit teilweise deutlich komplexeren Schaltsystemen führen. Wenn man Berufskraftfahrern diese Entwicklung zutraut, sollte zumindest diskutiert werden, ob die heutige Ausgestaltung der B197-Regelung weiterhin erforderlich ist. Hinzu kommt, dass die Regelung zusätzliche Fahrzeuge im Fuhrpark erfordert. Dies erhöht die Investitions- und Betriebskosten der Fahrschulen. Eine Überprüfung der Regelung könnte dazu beitragen, Fuhrparks kleiner und wirtschaftlicher zu halten. Die daraus entstehenden Einsparungen könnten zuletzt auch den Fahrschülern zugutekommen.

Kritische Bewertung der geplanten Laienausbildung

Besonders kritisch sehe ich die geplante Einführung der Laienausbildung.

Ein Fahrlehrer absolviert eine umfangreiche Ausbildung mit schriftlichen, mündlichen und praktischen Prüfungen. Anschließend darf ein Fahrlehreranwärter dennoch nicht sofort eigenständig ausbilden. Im Lehrpraktikum erfolgt die Ausbildung stufenweise. Zunächst wird beobachtet, anschließend unter Anleitung begleitet und erst danach schrittweise selbst ausgebildet. Erst nach erfolgreichem Abschluss dieser Ausbildungsphasen erfolgt die eigenverantwortliche Tätigkeit.

Wenn selbst umfangreich ausgebildete Fahrlehreranwärter über Monate begleitet werden, erscheint die Vorstellung, dass eine private Begleitperson nach einer kurzen Einweisung von etwa 45 Minuten Ausbildungsaufgaben übernehmen soll, äußerst ambitioniert. Zusätzlich fügt die Einführung von Qualifizierungsprozessen der Laienausbilder der Fahrausbildung einen erheblichen bürokratischen Aufwand hinzu. Folglich wird innerhalb der geplanten Reformpunkte Bürokratie an einer Stelle abgebaut und an anderer hinzugefügt werden.

Hinzu kommt, dass private Fahrzeuge nicht über Doppelpedale verfügen.

Fahrlehrer lehren nicht nur die Bedienung eines Fahrzeugs. Sie erkennen Gefahrensituationen frühzeitig, denken mehrere Situationen voraus und greifen bei Bedarf unmittelbar ein. Genau diese Möglichkeit fehlt bei privaten Begleitpersonen. Gleichzeitig halte ich den Grundgedanken, erste praktische Erfahrungen kostengünstig zu ermöglichen, durchaus für sinnvoll. Vorstellbar wäre beispielsweise eine Freigabe bestimmter Bereiche durch entsprechende Verkehrszeichen. Denkbar wären große Parkplätze, Verkehrsübungsflächen oder besonders verkehrsarme Straßen. Über ein Zusatzschild mit zeitlicher Begrenzung könnte genau geregelt werden, wann und wo dies zulässig ist. Dadurch könnten Grundfertigkeiten wie Lenken, Anfahren, Schalten oder Bremsen legal erlernt werden. Derzeit stellt eine solche Ausbildung im öffentlichen Verkehrsraum grundsätzlich einen Gesetzesverstoß und eine Gefährdung der Verkehrssicherheit dar. Eine klar geregelte Öffnung von gesicherten Bereichen könnte deshalb ein sinnvoller Mittelweg sein, ohne die Verkehrssicherheit im regulären Straßenverkehr zu gefährden.

Transparenzregister und Veröffentlichung von Bestehensquoten

Die Einführung eines Transparenzregisters verfolgt grundsätzlich einen nachvollziehbaren Ansatz.

Mehr Transparenz kann Fahrschülern bei der Auswahl einer Fahrschule helfen. Gleichzeitig sollten mögliche Nebenwirkungen berücksichtigt werden.

In unserer Fahrschule messen wir Qualität nicht ausschließlich an der Bestehensquote. Ebenso wichtig ist die Anzahl der benötigten Fahrstunden sowie die nachhaltige Vorbereitung auf eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr. Eine hohe Bestehensquote allein sagt somit nicht automatisch etwas über die Qualität einer Ausbildung aus. Es gibt Fahrschüler mit Prüfungsängsten, Konzentrationsschwierigkeiten, Lernschwierigkeiten oder anderen persönlichen Herausforderungen. Diese Menschen benötigen oft mehr Unterstützung und manchmal mehrere Prüfungsversuche. Hier sehe ich die Gefahr, dass ein hoher Wettbewerbsdruck entsteht. Fahrschulen oder einzelne Fahrlehrer könnten folglich versucht sein, schwierige Ausbildungsfälle abzulehnen, um ihre öffentlichen Kennzahlen zu verbessern. Besonders betroffen wären möglicherweise diejenigen Fahrlehrer, die heute bewusst besonders lernschwächere oder ängstliche Menschen begleiten und erfolgreich zum Führerschein führen. Gerade diese Kolleginnen und Kollegen leisten einen wichtigen gesellschaftlichen Beitrag. Der Grundgedanke der Transparenz ist richtig. Die

Umsetzung darf jedoch keine Fehlanreize schaffen. Darüber hinaus führen die vorgesehenen Meldepflichten zu zusätzlichem Verwaltungsaufwand und zusätzlichen Kosten. Fahrschulen unterliegen bereits heute umfangreichen Kontrollen durch die zuständigen Behörden. Zudem definieren wir Qualität in unserer Branche seit jeher besonders mittels Empfehlungen und persönlichen Erfahrungen. Gute Arbeit spricht sich schnell herum und schlechte Arbeit ebenfalls. Deshalb sollte genau geprüft werden, welcher zusätzliche Nutzen mit dem Transparenzregister tatsächlich erreicht werden wird. Aus meiner Sicht wäre es zielführender, bei Fahrlehrern stärker auf persönliche und charakterliche Eignung zu achten. Denkbar wäre beispielsweise eine offiziell festgelegte Höchstgrenze im Fahreignungsregister. Wer dauerhaft selbst durch Verkehrsverstöße auffällt, sollte seine Vorbildfunktion kritisch hinterfragen müssen.

Denn unabhängig von allen Kennzahlen bleibt eine Erkenntnis bestehen:
Das wichtigste Qualitätsmerkmal einer Fahrschule ist und bleibt der Mensch.

Praktische Umsetzung der Reform

Neben den inhaltlichen Änderungen sehe ich bei der praktischen Umsetzung der Reform weiteren Klärungsbedarf. Durch das gestufte Inkrafttreten einzelner Regelungen werden klare und praxistaugliche Übergangsregelungen erforderlich sein. Fahrschulen, Fahrlehrer, technische Prüfstellen und Fahrerlaubnisbehörden benötigen frühzeitig Rechtssicherheit, um laufende Ausbildungen ordnungsgemäß fortführen zu können und Unsicherheiten für Fahrschüler zu vermeiden. Aus Sicht der Praxis besteht zudem weiterer Konkretisierungsbedarf bei den vorgesehenen Verfahren zur Feststellung beziehungsweise Übermittlung der Prüfungsreife. Das Ziel, unnötige Fehlprüfungen zu vermeiden, ist grundsätzlich sinnvoll. Allerdings sollten die Kriterien transparent, nachvollziehbar und bundesweit einheitlich ausgestaltet werden. Gleichzeitig muss verhindert werden, dass zusätzlicher Bürokratieaufwand entsteht oder unterschiedliche Maßstäbe bei der Bewertung der Prüfungsreife angewendet werden. Eine bundesweit einheitliche und rechtssichere Umsetzung ist hierfür Voraussetzung.

Eine Reform kann nur dann erfolgreich sein, wenn neben den politischen Zielen auch ihre praktische Umsetzbarkeit im Ausbildungsalltag berücksichtigt wird.

Weitere Reformansätze

Neben den im Gesetzentwurf vorgesehenen Änderungen, sehe ich weiteres Potenzial den Führerschein-erwerb effizienter und moderner zu gestalten, ohne dabei die Verkehrssicherheit oder die Ausbildungsqualität zu beeinträchtigen.

Hierzu zählen insbesondere die fortlaufende Modernisierung des theoretischen Fragenkatalogs, eine praxisnahe Weiterentwicklung der Ausbildungsinhalte sowie die weitere Flexibilisierung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung, damit Fahrschulen noch gezielter auf die individuellen Bedürfnisse ihrer Fahrschüler eingehen können.

Ebenfalls sinnvoll erscheint die regelmäßige Überprüfung von Prüfungsabläufen und Prüfungszeiten, um sicherzustellen, dass diese den heutigen Anforderungen an eine moderne Fahrerlaubnisausbildung entsprechen, ohne dabei das erforderliche Sicherheitsniveau abzusenken.

Entscheidend ist aus meiner Sicht, dass zukünftige Reformen nicht ausschließlich unter dem Gesichtspunkt möglicher Kosteneinsparungen betrachtet werden. Ziel sollte vielmehr sein, weiterhin eine hochwertige, moderne und zugleich möglichst effiziente Ausbildung zu schaffen, die Fahrschüler optimal auf die sichere Teilnahme am Straßenverkehr vorbereitet.

Fazit

Der vorliegende Gesetzentwurf enthält zahlreiche sinnvolle und längst überfällige Reformansätze. Die Vereinfachung des Fragenkatalogs, die Entbürokratisierung, die Modernisierung des Bewertungssystems, die Flexibilisierung der Sonderfahrten sowie die Verkürzung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung sind ausdrücklich zu begrüßen.

Gleichzeitig sollten die vollständige Digitalisierung des Theorieunterrichts, die aktuelle Ausgestaltung der Schaltkompetenzregelung, die geplante Laienausbildung, die Lockerung von Standort- und Raum-

vorgaben sowie die konkrete Ausgestaltung des Transparenzregisters erneut kritisch überprüft werden. Der Führerschein muss bezahlbar bleiben. Gleichzeitig dürfen Verkehrssicherheit, Ausbildungsqualität und Chancengleichheit nicht geschwächt werden.

Gerne bin ich bereit, meine praktischen Erfahrungen aus nahezu zwei Jahrzehnten als Fahrlehrer, Geschäftsführer und Dozent in der Fahrlehrerausbildung in den weiteren politischen Dialog einzubringen, um gemeinsam Lösungen zu entwickeln, die sowohl wirtschaftlich als auch verkehrspädagogisch sinnvoll und praxistauglich sind.

Mit freundlichen Grüßen,

Gerhard Tiessen

Geschäftsführer A&G Fahrschul Akademie GmbH

