



## Stellungnahme zum Vorschlag zur Reform des Führerscheins

Die Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen begrüßt die Initiative zur Weiterentwicklung der Fahrausbildung, betont jedoch, dass die Verkehrssicherheit stets Vorrang vor reinen Kostenreduktionen haben muss. Eine qualitativ hochwertige Ausbildung ist der effektivste Weg, um die überproportional hohe Unfallbeteiligung von Fahranfängern zu senken und gleichzeitig den volkswirtschaftlichen Schaden zu mindern, der durch Unfälle entsteht.

### Digitalisierung

Ein Zwang, alle Lerninhalte nur in Präsenzveranstaltungen zu vermitteln, ist nicht mehr zeitgemäß. Aber Lernen ist auch mehr als das sture Einpauken von Antworten in einer App. Für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr bedarf es neben den Regeln ein Verständnis von Verkehrssituationen und die Fähigkeit, dazu passendes Verhalten abzurufen. Dies kann man allerdings ganz ohne pädagogische Begleitung kaum erreichen, da sich theoretisches Wissen insbesondere durch lebhaftere Diskussionen und die Möglichkeit von direkten Rückfragen nachweislich besser festigt.

Insofern befürworten wir weiterhin eine Pflicht, am Unterricht teilzunehmen. Wir sind aber auch der Meinung, dass manche Inhalte sich gut im Online-Unterricht vermitteln lassen, wie z.B. Verkehrsschilder. Bei anderen Themen wie Einstellungen oder Risikobewusstsein ist die Diskussion in der Präsenz meist erfolgreicher. Insofern plädieren wir für eine Mischform aus verpflichtendem Unterricht mit einem Mindestanteil in Präsenz, der durch Formen des Selbstlernens ergänzt wird.

### Neue Vermittlungsformen: Simulatoren und Coaching

An der breiten Ausbildung („Umfang des Wissens“) sollte nichts geändert werden. Dies ist aber keinesfalls gleichbedeutend damit, starr am Status quo festzuhalten. Stattdessen sind sowohl die Ausbildungsinhalte als auch die Formen der Vermittlung entsprechend neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen und gesellschaftlichen Entwicklungen regelmäßig anzupassen.

Wissenschaftliche Studien zeigen, dass der Einsatz von Fahrsimulatoren und E-Learning das Fahrverhalten von Fahranfängern messbar verbessern kann. Simulatorbasiertes Training, das auf die Erkennung von Risikosituationen und die Nutzung von Sicherheitsmetriken ausgelegt ist, reduziert riskante Fahrverhaltensweisen bei Fahranfängern signifikant, kann allerdings nur einen Teil des im Straßenverkehr relevanten Verhaltens adressieren.

So haben Fahranfänger oft Defizite in der frühzeitigen Antizipation von Gefahren im Straßenverkehr. Wissenschaftliche Erkenntnisse zeigen, dass Fähigkeiten zur Gefahrenwahrnehmung durch spezifisches Training trainierbar sind und dies das Unfallrisiko senken kann. Interventionen, die aktive und praktische Komponenten enthalten, bei denen junge Fahrer potenziellen Konfliktsituationen ausgesetzt werden, verbessern deren Fähigkeit, reale Gefahren schneller zu antizipieren. Zudem zeigt sich, dass kombinierte Trainings, die Verständnis für Fahrerassistenzsysteme mit Gefahrenwahrnehmung verbinden, zu einem besseren Umgang mit komplexen Gefahrensituationen führen.

Die Aufgaben der Fahrlehrer sind umfangreicher geworden. Viel Potential verspricht vor allem die Unterstützung des Lernens durch Coaching, wie es sich in anderen Feldern zum Aufbau eines sozialen und sicheren Verhaltens bewährt hat. Dies stellt höhere Anforderungen an die Fahrlehrerausbildung.

### **Weiterer Bürokratieabbau**

Unter Sicherheitsaspekten nicht notwendige Regelungen sollten gestrichen werden. Die Streichung der Prüfungsfeststellung vor Absolvierung der Theorieprüfung sollte überdacht werden. Feedback ist ein wichtiger Bestandteil eines jeden Unterrichts. Ohne Feedback besteht zudem die Gefahr, dass die Durchfallquote und somit auch die Kosten erhöht werden.

### **Prüfungsfragen**

Für die Überprüfung des Lernzieles ist die Qualität der Fragen wichtiger als die Quantität. Statt sturer Regelabfragen mit teils nicht mehr besonders gängigen Begriffen müssen die Fragen vielmehr so aufbereitet werden, dass erkennbar wird, ob ein Prüfling Verkehrssituationen richtig bewerten und darauf adäquat reagieren kann. Hierzu gibt es vielversprechende Neuentwicklungen u.a. durch die TÜV/DEKRA arge tp 21 in Dresden. Diese Entwicklungen haben ihrerseits bedeutsame Konsequenzen für die Fahrausbildung.

### **Sonderfahrten**

Sonderfahrten sind nicht ohne Grund eingeführt worden. Insoweit halten wir die Reduzierung auf nur noch 25 % für zu weitgehend. Wir schlagen vor, mindestens sechs Sonderfahrten verpflichtend vorzusehen. Die Aufteilung auf die drei Fahrttypen (Überland-, Autobahn- und Dunkelfahrt) sollte im Ermessen des Fahrlehrers stehen, sofern jeder Fahrttyp einen Umfang von mindestens einer Unterrichtsstunde hat. Im weiteren Verlauf könnte dann auch eine Dunkelfahrt mit einer anderen Sonderfahrt verbunden werden. Im Rahmen einer Evaluation kann festgestellt werden, ob die Zahl später einmal erhöht werden muss oder weiter gesenkt werden kann.

### **Schaltkompetenz**

Der Vorschlag, hier auch, aber nicht ausschließlich, Simulatoren einsetzen zu können, ist sinnvoll.

### **Fahrprüfung**

Bezüglich der hier angedachten maßvollen Anpassung der Prüfungszeiten bestehen keine Bedenken.

### **Experimentierklausel**

Die erste Fahrpraxis nicht allein, sondern in Begleitung zu absolvieren, ist sinnvoll. Studien zu BF 17 in Deutschland, L 17 in Österreich oder zu dem schwedischen Modell zeigen deutliche Vorteile.

Die Förderung des „Begleiteten Fahrens“ unter Einbindung von Praxisvertretern ist aus Sicht der Verkehrssicherheit folgerichtig. Internationale Modelle zum stufenweisen Führerscheinerwerb, die begleitete Fahrphasen vor dem alleinigen Fahren vorsehen, reduzieren das Unfallrisiko jüngerer Fahrer nachweislich um 20 bis 40 Prozent. Die Unfallraten von Fahranfängern sinken insbesondere in den ersten sechs Monaten des Fahrens am stärksten, weshalb es essenziell ist, diese erste Phase in einer fehlerverzeihenden, begleiteten Umgebung stattzufinden. Ein begleiteter Einstieg ermöglicht es jungen Fahrerlaubnisinhabern, unter Aufsicht praktische Erfahrungen in risikoärmeren Situationen zu sammeln, bevor sie eigenverantwortlich komplexeren Fahrbedingungen ausgesetzt werden.

Leider ist der BF 17 nur für Minderjährige ein Anreiz, die ersten Fahrten in Begleitung zu unternehmen. Um auch älteren Schülern einen Anreiz zu geben, eine längere Ausbildung mit mehr Fahrerfahrung zu absolvieren, ist die Laienausbildung eine gute Möglichkeit.

Vor der Laienausbildung sollte die Theorieprüfung bestanden und die Grundfertigkeiten des Fahrens erlernt sein. Zudem sind hier Anforderungen an die Lehrenden zu stellen. Wir empfehlen ausdrücklich die Anlehnung an das österreichische Modell L 17, vgl. <https://www.wko.at/oe/transport-verkehr/fahrschulen-allgemeiner-verkehr/25-jahre-l-17-ausbildung.pdf>.

Die bisher vorgesehenen sechs Fahrstunden vor der Laienausbildung sind deutlich zu wenig. Wir plädieren ausdrücklich dafür, wie in Österreich, mindestens zwölf Fahrstunden mit dem Fahrlehrer vor der Laienausbildung vorzusehen, je Typus sollte eine Sonderfahrt schon durchgeführt worden sein.

Eine Mindestanforderung von 1.000 km halten wir für angebracht, empfehlen aber auch die Öffnung für eine höhere km-Leistung mit zwischenzeitlichen Überprüfungsfahrten wie in Österreich.

Die erwähnten Anforderungen an die Laienausbilder scheinen uns das Mindestmaß zu sein. Aber selbst jemand, der in diesem Sinne ein guter Fahrer ist, sollte auf die gemeinsamen Fahrten vorbereitet werden. Insofern empfehlen wir wie auch in Österreich, ergänzend verpflichtende Fahrten und Besprechungen von Fahr- schüler, Fahrlehrer und Laienausbilder vorzusehen.

#### **Fahrlehrerausbildung / Qualifikation der Fahrerlaubnisprüfer**

Solange die Qualität der Ausbildung und der Prüfer nicht leidet, scheint eine Flexibilisierung bei der Ausbildung und eine Abkehr von einzelnen Berufsbildern bei den Prüfern sinnvoll. Leider werden nur bislang notwendige Qualifikationen (Ingenieurstudium und Sachverständiger) gestrichen, ohne ein bestimmtes Qualifikationsniveau festzulegen. Hier wäre nachzuarbeiten.

In Bezug auf geplante Kostenerleichterungen sollten mittelfristig Durchführungs- und Marktstrukturen im Anmelde- und Prüfungsbereich überdacht werden, um gewonnene Kostenvorteile bei den Prüfungen an die Fahr- schüler weiterzugeben.

Düsseldorf, 10.3.2026

---

*Präsident:* RA **Klaus Vousse**m MdL, Düsseldorf  
*Vizepräsidenten:* **Maria Brendel-Sperling**, Essen  
**Gabriele Pappai**, Düsseldorf  
Prof. Dr. **Bernhard Schlag**, Aachen  
EPHK **Peter Schlanstein**, Münster

*Geschäftsführer:* Dipl.-Ök. **Jörg Weinrich**, Düsseldorf  
*Eingetragen im* Vereinsregister Düsseldorf, VR 4342  
*IBAN:* DE31 3005 0110 0021 0454 55  
*Steuernummer:* 106/5742/0547