

# Stellungnahme der MOVING International Road Safety Association e.V. zum Entwurf des Arbeitspapiers „Reform der Fahrschul Ausbildung – Ergebnis der Ad-hoc Arbeitsgruppe“ (Stand 11.02.2026)

Berlin, den 16.02.2026

## Zusammenfassung

Die MOVING International Road Safety Association e.V. begrüßt das Ziel des Bundesministeriums für Verkehr und der Länder, den Erwerb der Fahrerlaubnis bezahlbarer zu gestalten. Kostenreduktion und die Weiterentwicklung einer professionellen, verkehrssicherheitswirksamen Fahrausbildung schließen sich nicht aus – im Gegenteil: Wissenschaftliche Evidenz und unsere empirischen Auswertungen von über 250.000 Führerscheinausbildungen der Klasse B im Jahr 2024 zeigen, dass gezielte Qualitätsverbesserungen die wirksamsten Kostensenkungshebel darstellen.

MOVING unterstützt eine ambitionierte Reform der Fahrausbildung. Wir sind jederzeit bereit, Veränderungen mitzutragen, sofern diese nicht zulasten der Verkehrssicherheit gehen. Einzelne Vorschläge des Arbeitspapiers – insbesondere die vollständige Abschaffung des Präsenzunterrichts, die drastische Reduktion der Sonderfahrten auf drei sowie die Verkürzung der praktischen Prüfungszeit – bergen aus unserer Sicht jedoch erhebliche Risiken für die Verkehrssicherheit und könnten paradoxerweise zu Kostensteigerungen führen.

**Unsere Analyse identifiziert ein realistisches Gesamteinsparpotenzial von rund 907 € pro Fahrausbildung (ca. 26,5 % der durchschnittlichen Ausbildungskosten von 3.424 €) – ohne Absenkung der Verkehrssicherheitsstandards. Dieses Potenzial ergibt sich aus drei Säulen: verbindliche Lernstandskontrollen und strukturierte Ausbildungsplanung, erweiterter Simulatoreinsatz in der Grundausbildung sowie die Teilsubstitution von Sonderfahrten durch Simulatorstunden.**

## 1. Theoretische Fahrausbildung: Blended Learning als Qualitätsmotor der Modernisierung

Die theoretische Fahrausbildung bietet erhebliche Chancen für eine zeitgemäße Modernisierung. MOVING begrüßt das Bestreben, digitale Lernformate systematisch in die Fahrausbildung zu integrieren, und sieht in einem wissenschaftlich fundierten Blended-Learning-Ansatz den Schlüssel zu besseren Lernergebnissen bei gleichzeitig effizienterer

Gestaltung der Ausbildung. Die wesentlichen Kostensenkungspotenziale liegen allerdings nicht im Bereich der Theorie, sondern in der fahrpraktischen Ausbildung – eine vollständige Abschaffung des Präsenzunterrichts könnte die angestrebte Kostenreduktion sogar konterkarieren.

### **Wissenschaftliche Befundlage**

Die internationale Forschung belegt eindeutig und konsistent, dass Blended-Learning-Formate – also die systematische Verzahnung von Präsenzunterricht und digitalen Lernformaten – signifikant bessere Lernergebnisse erzielen als reines Präsenzlernen und reines E-Learning (s. eine aktuelle Meta-Analyse von Schmid et al. 2023). Insbesondere für heterogene Zielgruppen, wie sie in der Fahrausbildung typisch sind, hat sich die Verknüpfung von asynchronem E-Learning und Präsenzlernen bewährt.

Dagegen zeigt die Evidenz, dass der Ersatz von Präsenzformaten durch ausschließlich digitales Lernen zu erheblichen Einbußen bei der Lernwirksamkeit führt – insbesondere bei Lernenden mit geringerem sozioökonomischen Status (Hammerstein et al. 2021). Der renommierte Verkehrspsychologe Prof. Dr. Sturzbecher kommt auf dem 64. Deutschen Verkehrsgerichtstag (Januar 2026) zum Ergebnis: „Das Potenzial digitaler Medien liegt in der Ergänzung, nicht im Ersatz traditioneller Unterrichtsgestaltung.“

### **Aktuelle Prüfungsstatistik weist auf Optimierungspotenziale hin**

Die Bestehensquoten in der Theorieprüfung werden in der öffentlichen Debatte häufig isoliert betrachtet und pauschal als Beleg für ein Systemversagen der Fahrausbildung herangezogen. Eine sachgerechte Bewertung erfordert jedoch eine differenzierte Analyse.

Unstrittig ist: Die Zahlen von TÜV und DEKRA für 2024/2025 weisen mit einer Bestehensquote von knapp über 55 % – bei Wiederholungsprüfungen lediglich 44 % – auf gezielte Optimierungspotenziale hin. Jede nicht bestandene Prüfung verlängert die Ausbildungsdauer und erhöht die Kosten für die Bewerberinnen und Bewerber.

Ein differenzierter Blick auf die Datenlage offenbart jedoch ein deutlich positiveres Bild als die öffentliche Wahrnehmung suggeriert: Auf Bewerberebene zeigt sich, dass rund zwei Drittel aller Prüflinge (63,2 %) die Theorieprüfung bereits im ersten Anlauf erfolgreich absolvieren. Beim Begleiteten Fahren ab 17 liegt die Erstbestehensquote mit 71,6 % nochmals deutlich höher. Auch in der praktischen Prüfung meistern 65,3 % die Anforderungen auf Anhieb – im BF17-Segment sogar 76,5 %. Die große Mehrheit der Fahrschülerinnen und Fahrschüler wird demnach bereits heute gut auf die Prüfungen vorbereitet. Die Herausforderungen konzentrieren sich primär auf den Bereich der Wiederholungsprüfungen, die die Gesamtquote überproportional belasten. Dies spricht nicht für ein grundlegendes Versagen des Ausbildungssystems, sondern für gezielten Handlungsbedarf bei der Nachschulung und Prüfungsvorbereitung von Wiederholern.

Der signifikante Leistungsvorsprung jüngerer Bewerberinnen und Bewerber gegenüber älteren ist dabei kein Zufall: Er belegt, dass eine strukturierte Lernbegleitung, ein festes Ausbildungsumfeld und eine zielgerichtete Prüfungsvorbereitung messbar auf den Prüfungserfolg wirken. Genau hier liegt der entscheidende Hebel – sowohl für die Steigerung der Ausbildungsqualität als auch für die Begrenzung der Kostenbelastung.

### **Empirische Befunde aus MOVING-Erhebungen**

Repräsentative Umfragen der MOVING zeigen: Bei vollständiger Substitution des Präsenzunterrichts durch Online-Unterricht rechnen 48 % der Fahrschulen mit durchschnittlich acht zusätzlichen Fahrstunden. Der Grund: Im Präsenzunterricht wird nicht nur theoretisches Prüfungswissen, sondern auch praxisnahes Handlungswissen vermittelt – etwa zum richtigen Verhalten in komplexen Verkehrssituationen, zur Fahrzeugbedienung oder zur Blickführung. Fällt dieser Unterricht weg, muss dieses Wissen im Fahrzeug jedem Fahrschüler einzeln und zeitaufwendig erklärt werden, was den praktischen Ausbildungsbedarf erheblich erhöht. Bei einem durchschnittlichen Fahrstundenpreis von 63,70 € (MOVING-Branchenaussicht 2025) würde dies zu Mehrkosten von über 500 € pro Fahrschüler führen und das Einsparpotenzial der vorgeschlagenen Reformen nahezu vollständig aufzehren.

Zudem befürchten 42 % der befragten Fahrlehrer Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit. 75 % der Fahrschüler und 87 % der Fahrlehrer bewerten die Interaktionsqualität im Präsenzunterricht als deutlich überlegen.

### **MOVING-Position: Blended Learning als Chance nutzen**

Wir empfehlen daher ein differenziertes, wissenschaftlich fundiertes Blended-Learning-Konzept für die theoretische Fahrausbildung. Die gezielte Verzahnung von Präsenz- und Digitalformaten ermöglicht es, die Ausbildungsqualität nachweislich zu steigern und zugleich die Kostenbelastung für die Bewerberinnen und Bewerber zu begrenzen. Wissens- und regelorientierte Inhalte eignen sich dabei gut für synchronen Online-Unterricht oder asynchrone E-Learning-Formate – vorausgesetzt, die sicherheitskritischen Kompetenzen bleiben verbindlich im interaktiven Präsenzunterricht verankert.

Unfallanalysen und Prüfungsdaten belegen übereinstimmend: Defizite in der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung sind zentrale Prädiktoren sowohl für das hohe Unfallrisiko in der Anfangsphase nach dem Fahrerlaubniserwerb als auch für das Nichtbestehen der praktischen Prüfung (Pöge, Bode & Simon, 2025). Daraus ergibt sich eine klare Konsequenz.

Hochsicherheitsrelevante Lerninhalte müssen künftig prioritär und verbindlich in interaktiven Präsenzsequenzen verankert werden. Das betrifft insbesondere Themen der höheren Ebenen der GDE-Matrix – Motive, Einstellungen und ein realistisches Fahrerselbstbild –, die gezielte Bearbeitung typischer Fahranfängerrisiken (u. a. Geschwindigkeit, Ablenkung, Abstand, Überholen, Fahrtüchtigkeit und Substanzeinfluss) sowie die Förderung von Wahrnehmungs-

und Entscheidungsprozessen. Diese Kompetenzen erfordern dialogische Lehr-Lernprozesse, Feedback und Perspektivwechsel – Qualitäten, die selbstgesteuerte Online-Formate nur begrenzt leisten können.

Dass dieser Ansatz wirkt, ist empirisch belegt: Bredow (2025) zeigt in einer Studie mit über 300 Fahrschülerinnen und Fahrschülern, dass eine stärkere Ausrichtung des Theorieunterrichts auf diese sicherheitskritischen Themen die Chance des Bestehens der praktischen Prüfung um das 3,06-Fache erhöht und in den ersten neun Monaten nach Fahrerlaubniserwerb zu signifikant weniger kritischen Fahrsituationen und Beinahe-Unfällen führt.

Wissens- und regelorientierte Inhalte können demgegenüber effizient digital vorbereitet, geübt und überprüft werden. Der Weg führt nicht in ein Entweder-oder, sondern in einen evidenzbasierten Blended-Learning-Ansatz, der Präsenz- und Digitalformate nach ihrer jeweiligen didaktischen Stärke einsetzt.

## **2. Reduzierung des Fragenkatalogs: Qualitative Weiterentwicklung statt pauschaler Kürzung**

MOVING steht dem Bestreben einer Reduzierung des Fragenkatalogs grundsätzlich positiv gegenüber. Eine pauschale Kürzung um 30 % darf jedoch nicht isoliert unter quantitativen Aspekten erfolgen. Eine reine Reduktion der Fragenanzahl führt zudem nicht automatisch zu höheren Bestehensquoten.

Entscheidend ist vielmehr die qualitative Weiterentwicklung der Prüfungsfragen. Wie Prof. Dr. Sturzbecher wissenschaftlich nachweist, müssen sich alle verkehrssicherheitsrelevanten Ausbildungsinhalte in entsprechenden Prüfungsinhalten widerspiegeln – nach dem Grundsatz: „Was nicht geprüft wird, wird auch nicht gelernt.“ Die bereits laufenden Arbeiten zur kriteriengeleiteten Restrukturierung des Fragenkatalogs bieten dafür eine gute Ausgangslage. Wir empfehlen darüber hinaus, die Prüfungsfragen konsequent unter der Prämisse einer leichteren Sprache weiterzuentwickeln. Dies trägt der aktuellen Lebensrealität in Deutschland Rechnung, ohne den sicherheitsrelevanten Charakter der Prüfung zu verändern. Das vorgeschlagene vereinfachte Bewertungssystem (ein Punkt pro Frage mit Sperrfragen für sicherheitsrelevante Inhalte) begrüßen wir.

## **3. Praktische Fahrausbildung: Simulatoreinsatz als Schlüssel zur Kostensenkung**

Die fahrpraktische Ausbildung stellt mit rund 76 % den mit Abstand größten Anteil an den Gesamtausbildungskosten dar. Hier konzentrieren sich substanzielle Einsparpotenziale – und hier sollte eine wirksame Reform ansetzen.

### **3.1 Simulatoreinsatz in der Grundausbildung**

MOVING unterstützt nachdrücklich den verstärkten Einsatz von Fahrsimulatoren in der fahrpraktischen Ausbildung. Der Forschungsbericht des IfA-Instituts im Auftrag der BAST hat wissenschaftlich belegt, dass Fahrsimulatoren einen substanziellen Beitrag zur Entwicklung

fahrpraktischer Kompetenzen leisten können. Insbesondere die Grundausbildung – das Erlernen von Fahrzeugbedienung, Anfahren, Lenken, Bremsen und Schalten sowie das erste Fahren im Verkehrsraum, Abbiegen und Vorfahrtsituationen zu trainieren – eignet sich für den Simulatoreinsatz. Fahrschülerinnen und Fahrschüler erwerben grundlegende Fertigkeiten in einer geschützten Umgebung, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden.

Auf Grundlage der aktuellen Preisstruktur – reguläre Fahrstunde: Ø 63,70 €; Simulatorstunde: Ø 39,00 € (MOVING-Branchenaussicht 2025) – ergibt sich eine Kostendifferenz von 24,70 € je Unterrichtseinheit. Bei einer Substitution von rund 30 % der Übungsfahrten, entsprechend acht Einheiten, durch Simulatorstunden im Rahmen der Grundausbildung ergibt sich eine Einsparung von 197,60 € je Fahrschülerin und Fahrschüler.

### **3.2 B197-Ausbildung auf dem Simulator**

MOVING befürwortet darüber hinaus die vollständige Durchführung der B197-Ausbildung einschließlich Überprüfungsfahrt auf Fahrsimulatoren. Der Schaltkompetenznachweis ist für diesen Einsatzbereich prädestiniert, da standardisierte Fahraufgaben unter reproduzierbaren Bedingungen trainiert und geprüft werden können. Zu diesem Ergebnis gelangt auch eine Studie des IfA-Instituts, in der der simulatorgestützte Schaltkompetenzerwerb wissenschaftlich untersucht wurde.

Bei vollständiger Verlagerung der sieben Ausbildungsstunden zuzüglich Überprüfungsfahrt auf den Simulator lassen sich weitere 197,60 € je Fahrschülerin und Fahrschüler einsparen.

### **3.3 Betriebswirtschaftlicher Mehrwert für Fahrschulen**

Der erweiterte Simulatoreinsatz bietet Fahrschulunternehmen einen signifikanten betriebswirtschaftlichen Nutzen, der sich auf zwei zentrale Kostenbereiche erstreckt. Erstens können Simulatoren weitestgehend autonom, das heißt ohne kontinuierlichen Personaleinsatz, betrieben werden. Dies reduziert die Personalkosten als größten Einzelposten der Fahrschulbetriebe erheblich und verbessert den Deckungsbeitrag pro Ausbildungseinheit. Zweitens ermöglicht die Verlagerung von Ausbildungsanteilen auf Simulatoren eine Reduktion des betrieblichen Fahrzeugbestands. Die damit verbundenen Einsparungen bei Fahrzeughaltung, Versicherung, Kraftstoff und Wartung senken die Fixkostenbelastung der Betriebe substantiell.

In der Gesamtbetrachtung schaffen beide Effekte den betriebswirtschaftlichen Spielraum, die erzielten Einsparungen an die Fahrschülerinnen und Fahrschüler weiterzugeben und damit die Gesamtkosten der Führerscheinausbildung strukturell zu senken.

Dass die Branche dieses Potenzial bereits antizipiert, belegen die Ergebnisse der MOVING-Branchenaussicht 2025: 40 % der befragten Fahrschulen planen, bis Ende 2026 Simulatoren in den Ausbildungsbetrieb zu integrieren – ein empirisch fundierter Indikator für die wachsende Akzeptanz und Marktdurchdringung dieser Technologie.

### 3.4 Sonderfahrten: Differenzierte Reduktion statt pauschaler Absenkung

Dem Vorschlag des Arbeitspapiers, die besonderen Ausbildungsfahrten für die Klasse B von derzeit zwölf auf lediglich drei zu reduzieren, stehen wir äußerst kritisch gegenüber. Eine derart drastische Kürzung kann nicht sicherstellen, dass alle Bewerberinnen und Bewerber tatsächlich Autobahnfahrten, Überlandfahrten sowie Fahrten bei Dämmerung und Dunkelheit ausreichend trainieren.

Die aktuelle Unfallstatistik des Statistischen Bundesamtes unterstreicht die Notwendigkeit ausreichender Sonderfahrten: Im Jahr 2024 kamen insgesamt 2.770 Menschen im Straßenverkehr ums Leben. 57 % aller tödlichen Unfälle (1.571 Getötete) ereigneten sich auf Landstraßen, 30 % waren geschwindigkeitsbedingt. Junge Erwachsene zwischen 18 und 24 Jahren bleiben eine Hochrisikogruppe, die überproportional von Unfällen auf Außerortsstraßen betroffen ist.

Wir schlagen daher eine Reduktion der besonderen Ausbildungsfahrten auf neun vor und empfehlen, vorbereitende Ausbildungsfahrten zu den Themen Autobahn und Überlandfahrt teilweise auf Simulatoren durchzuführen. Im Einzelnen:

Sonderfahrtentyp	Aktuell	MOVING-Vorschlag (Real + Simulator)	Arbeitspapier
Überlandfahrten	5	3 Real + 2 Simulator = 5	1
Autobahnfahrten	4	2 Real + 1 Simulator = 3	1
Dunkelfahrten	3	1 Real	1
<b>Gesamt</b>	<b>12</b>	<b>9 (davon 3 auf Simulator)</b>	<b>3</b>

Bei Substitution von drei Sonderfahrten durch Simulatorstunden ergibt sich ein weiteres Einsparpotenzial von ca. 108 € pro Fahrschüler (3 × [ca. 75 € – 39,00 €]).

### 3.5 Simulatoren für Sonderfahrten: Potenzial nutzen statt ausschließen

Der Vorschlag des Arbeitspapiers, dass Sonderfahrten in keiner Fahrerlaubnisklasse auf einem Simulator durchgeführt werden dürfen, widerspricht dem wissenschaftlichen Erkenntnisstand. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) e. V. hat sich in seinem aktuellen Positionspapier ausdrücklich dafür ausgesprochen, Sonderfahrten teilweise auf geeigneten Simulatoren durchzuführen, sofern anerkannte pädagogische Konzepte zur Anwendung kommen. Die Simulation von Überholvorgängen, Rettungsgassenbildung oder Nachtfahrtszenarien bietet pädagogische Möglichkeiten, die im Realverkehr so nicht sicher trainiert werden können. Wir plädieren dafür, diese Passage des Arbeitspapiers zu überarbeiten.

## 4. Verbindliche Lernstandskontrollen: Der wirksamste Hebel zur Kostensenkung

Unsere empirische Auswertung von über 250.000 Führerscheinausbildungen der Klasse B identifiziert Prüfungswiederholungen als einen der bedeutsamsten Kostentreiber in der Fahrausbildung. Statistisch gesehen bestehen Fahrschüler die praktische Prüfung im Schnitt erst nach 1,4 Versuchen.

**Jeder zusätzliche praktische Prüfungsversuch** erhöht die Kosten um durchschnittlich 500–550 €.

**Jeder zusätzliche theoretische Prüfungsversuch** erhöht die Kosten um 100–150 €.

Geringe Bestehensquoten sind ein zentraler Kostentreiber der Fahrausbildung – sie lösen Wiederholungsprüfungen und vermeidbare Zusatzstunden aus. Der wirksamste Hebel dagegen sind verbindliche Lernstandskontrollen: Empirische Daten belegen einen engen Zusammenhang zwischen Lernstatus und Prüfungserfolg. Gut vorbereitete Fahrschülerinnen und Fahrschüler mit hinreichendem Lernstand erreichen in der Theorieprüfung Bestehensquoten von bis zu 95,4 % – gegenüber lediglich 39,3 % bei unzureichender Vorbereitung. Zugleich hatte nur etwa ein Drittel der Prüflinge vor der ersten Theorieprüfung einen hinreichenden Lernstatus erreicht. Das zeigt: Das Potenzial einer systematischen Lernstandsdiagnostik wird bislang bei Weitem nicht ausgeschöpft.

Vor diesem Hintergrund wäre die vorgeschlagene Streichung von Prüfungsreifefeststellung und Ausbildungsnachweis nicht nur qualitäts-, sondern auch kostenpolitisch kontraproduktiv. Empirische Analysen bestätigen, dass der Abbau verbindlicher Lernkontrollen die Effizienz der Ausbildung vermindert, das Kompetenzniveau senkt und in der Folge die Bestehensquoten reduziert (Sturzbecher & Brünken, 2022). Statt Lernstandskontrollen abzubauen, sollten sie deshalb verbindlich vorgeschrieben und systematisch in die Ausbildung integriert werden.

Der Kosteneffekt einer solchen Steuerung ist erheblich: Fahrschülerinnen und Fahrschüler, die ihre Ausbildung innerhalb eines optimalen Zeitrahmens von 90 bis 180 Tagen abschließen und die Prüfung beim ersten Versuch bestehen, zahlen im Durchschnitt 3.020 € – rund 400 € bzw. knapp 12 % weniger als der empirische Gesamtdurchschnitt von 3.424 €. Das macht verbindliche Lernstandskontrollen zum mit Abstand wirksamsten einzelnen Hebel zur Kostensenkung in der Fahrausbildung.

Sollte der Theorieunterricht künftig nicht mehr verpflichtend im institutionellen Rahmen der Fahrschule stattfinden, würde eine systematische Lernstandsdiagnostik zusätzlich erschwert – bei gleichzeitig erhöhtem Risiko, dass sicherheitsrelevante Kompetenzdefizite unerkannt bleiben und sich in der unfallkritischen frühen Fahrerkarriere auswirken.

## **5. Experimentierklausel – Laienausbildung: Differenzierte Betrachtung erforderlich**

Grundsätzlich unterstützt MOVING das Ziel, Fahranfängerinnen und Fahranfängern mehr Fahrpraxis unter geschützten Bedingungen zu ermöglichen. Maßnahmen, die zum Zeitpunkt der Prüfung zu einem nachweislich höheren Fahrpraxisniveau führen, sind aus Sicht der Verkehrssicherheit ausdrücklich zu begrüßen. Das geeignete Instrument hierfür sind nach Überzeugung von MOVING Fahrsimulatoren – nicht eine Laienausbildung nach österreichischem Vorbild.

MOVING lehnt eine Übertragung des österreichischen Zweiphasen-Modells auf Deutschland ab. Wie wir bereits im August 2025 dargelegt haben, wäre ein solcher Transfer – entgegen der verbreiteten öffentlichen Wahrnehmung – nicht mit einer Kostensenkung verbunden. Zu erwarten wären vielmehr höhere Gesamtkosten, erhebliche Infrastrukturinvestitionen, gesteigerter Verwaltungsaufwand sowie eine Verschärfung sozialer Ungleichheit.

Die Laienausbildung setzt voraus, was keineswegs flächendeckend gegeben ist: ein geeignetes Fahrzeug, ausreichend Zeit und Begleitpersonen mit solider Fahrpraxis. Hinzu kommt der notwendige erweiterte Versicherungsschutz, dessen Kosten beim bestehenden BF17-Modell je nach Anbieter und Fahrzeug zwischen 200 und 500 € liegen – bei den geplanten Neuregelungen ist mit einem deutlich höheren Aufwand zu rechnen. Auch die Nutzung von Verkehrsübungsplätzen entlastet Familien nicht spürbar: Beim größten deutschen Automobilclub kostet eine Stunde rund 25 € – zuzüglich Anfahrt, Fahrzeugnutzung und Zeitaufwand. Ein nennenswerter Einspareffekt zu realen Fahrstunden ist in einer Vollkostenbetrachtung damit nicht realisierbar. Was bleibt, ist eine strukturelle Benachteiligung einkommensschwächerer Familien und damit eine Verschärfung sozialer Ungleichheit beim Zugang zur Fahrausbildung.

Sollte die Experimentierklausel dennoch zur Anwendung kommen, fordert MOVING, dass die Anforderungen in einer bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) angesiedelten Projektgruppe erarbeitet und wissenschaftlich begleitet werden – analog zur bewährten Entwicklung des BF 17.

## **6. Praktische Fahrprüfung: Qualität der Kompetenzfeststellung erhalten**

Dem Vorschlag, die Fahrzeit bei der praktischen Prüfung auf das europarechtliche Mindestmaß von 25 Minuten zu reduzieren und die Prüfungsdauer auf 40 Minuten zu verkürzen, stehen wir kritisch gegenüber. Europäische Mindeststandards sind der kleinste gemeinsame Nenner – kein Qualitätsmaßstab. Die praktische Fahrerlaubnisprüfung dient in Deutschland einer objektivierten Kompetenzeinschätzung sowie einer differenzierten, lernförderlichen Rückmeldung von Stärken und Schwächen. Beide Funktionen setzen eine ausreichende Beobachtungszeit voraus.

Eine verkürzte Fahrzeit verringert die Validität dieser Kompetenzfeststellung: Bei weniger Beobachtungszeit steigt das Risiko, dass sicherheitsrelevante Situationen nicht abgedeckt werden und nicht hinreichend ausgebildete Bewerberinnen und Bewerber die Prüfung bestehen – mit unmittelbaren Folgen für die Verkehrssicherheit. Zudem bleibt in den BMV-Eckpunkten bislang offen, ob und wie sich Umfang und Tiefe der zu prüfenden Inhalte bei reduzierter Fahrzeit verändern sollen. Müssen Prüflinge dieselben Kompetenzanforderungen in kürzerer Zeit demonstrieren, steigt der Leistungsdruck und damit das Stressniveau – ein Effekt, der erfahrungsgemäß nicht zu besseren Bestehensquoten führt, sondern die Prüfungsleistung verzerren kann.

Das mit der Verkürzung verfolgte Ziel – kürzere Wartezeiten und mehr Prüfungen pro Tag – lässt sich wirkungsvoller erreichen, ohne die Prüfungsqualität zu gefährden: Durch eine Erleichterung des Zugangs zum Beruf des Fahrerlaubnisprüfers und einen gezielten Kapazitätsausbau, wie es das Arbeitspapier in Abschnitt 4 selbst vorschlägt.

## 7. Preistransparenz und Erfolgstransparenz

MOVING befürwortet nachdrücklich die vorgeschlagene Transparenzoffensive bei Ausbildungspreisen und Bestehensquoten. Diese Maßnahme fördert einen qualitätsorientierten Wettbewerb im Fahrschulmarkt – ein marktbasierter Ansatz mit unmittelbarer Wirkung, ohne regulatorische Eingriffe in die Ausbildungsinhalte.

Die erforderlichen Daten zu fahrschulspezifischen Bestehensquoten liegen den zuständigen Behörden bereits vor und können ohne zusätzlichen Erhebungsaufwand zeitnah veröffentlicht werden. Die Meldung an die Mobilithek des BMV und der Zugang für Vergleichsportale sind sinnvolle und zeitnah umsetzbare Maßnahmen.

Darüber hinaus empfehlen wir, dass Fahrschulen im Rahmen ihrer Leistungsversprechen auch aggregierte Daten aus ihren ERP-Systemen transparent kommunizieren können – etwa durchschnittliche Ausbildungsdauern, Fahrstundenzahlen und Bestehensquoten der eigenen Schüler. Moderne Fahrschul-ERP-Systeme erfassen diese Daten ohnehin; ihre strukturierte Offenlegung stärkt das Vertrauen der Verbraucher und ermöglicht fundierte Entscheidungen bei der Wahl der Fahrschule.

### Gesamtkostenanalyse

Auf Grundlage der Auswertung von über 250.000 Fahrausbildungen der Klasse B im Jahr 2024 und der aktuellen Preisstruktur (MOVING-Branchenaussicht 2025) lassen sich folgende kumulierten Kosteneffekte quantifizieren:

Maßnahme	Mögliche Einsparung	Ausbildungskosten gesamt	Einsparung relativ (kum.)
<b>Durchschnittliche Ausbildungskosten (Status quo, empirisch 2024)</b>	–	3.424,31 €	–
<b>Verbindliche Lernstandskontrollen und strukturierte Ausbildungsplanung</b>	404,61 €	3.019,70 €	–11,8 %
<b>Erweiterter Simulatoreinsatz in der Grundausbildung und bei B197 (2x 8 Std. × 24,70 € Differenz)</b>	395,20 €	2.624,50 €	–23,4 %
<b>Teilsubstitution Sonderfahrten durch Simulatorstunden (3 Std. × ca. 36 € Differenz)</b>	108,00 €	2.516,50 €	–26,5 %

**Gesamteinsparpotenzial: 907,81 € pro Fahrausbildung (–26,5 % gegenüber dem empirischen Durchschnitt).**

Preisgrundlagen: Reguläre Fahrstunde Ø 63,70 €, Simulatorstunde Ø 39,00 €, Sonderfahrt Ø ca. 75 € (MOVING-Branchenaussicht 2025). Empirische Kostenbasis: 250.044 Führerscheinausbildungen Klasse B, Erhebungsjahr 2024.

## Fazit und Handlungsempfehlungen

Die MOVING International Road Safety Association e.V. unterstützt das Reformvorhaben „Bezahlbarer Führerschein“ und teilt das Ziel, den Führerscheinwerb zugänglicher zu gestalten. Deutschland verfügt mit seinen wissenschaftlich fundierten Ausbildungskonzepten und den BAST-Forschungsberichten zum Simulatoreinsatz über eine im internationalen Vergleich herausragende Evidenzbasis für die Weiterentwicklung der Fahrausbildung. Diese vorhandene Evidenz sollte konsequent genutzt werden, anstatt unerprobte Wege einzuschlagen, die das hohe Niveau der Verkehrssicherheit in Deutschland gefährden könnten. Die Reform wird nur dann nachhaltig erfolgreich sein, wenn sie auf dieser wissenschaftlichen Grundlage aufbaut und Kostensenkung nicht durch eine Absenkung der Ausbildungs- und Prüfungsstandards erreicht wird – sondern durch eine intelligenteren Strukturierung der Ausbildung, unterstützt durch den gezielten Einsatz moderner Technologien.

### Unsere Handlungsempfehlungen im Überblick:

1. **Verbindliche Lernstandskontrollen und strukturierte Ausbildungsplanung** als wirksamster einzelner Hebel zur Kostensenkung einführen (Einsparpotenzial: ca. 405 € pro Ausbildung).
2. **Kompakte, kontinuierliche Fahrpraxis sicherstellen:** Kurze Abstände zwischen Fahrstunden verhindern Lernverlust, reduzieren Wiederholungsbedarf und senken die Gesamtkosten der Ausbildung.
3. **Evidenzbasiertes Blended-Learning-Konzept für die theoretische Ausbildung umsetzen** – mit verpflichtendem Präsenzunterricht für sicherheitskritische Inhalte und gezielter Integration digitaler Formate für wissens- und regelorientierte Lerninhalte.
4. **Simulatoreinsatz ausweiten** – in der Grundausbildung bei B197 und auf Teile der Sonderfahrten. Das im Arbeitspapier vorgesehene Simulatorverbot für Sonderfahrten ist evidenzbasiert nicht begründbar und sollte gestrichen werden (Einsparpotenzial: ca. 500 € pro Ausbildung).
5. **Sonderfahrten differenziert auf neun reduzieren statt auf drei** – unter Berücksichtigung der Unfallstatistik und bei teilweiser Durchführung im Simulator (Einsparpotenzial: ca. 108 € pro Ausbildung – enthalten in 4.).
6. **Fragenkatalog qualitativ weiterentwickeln** – unter der Prämisse leichterer Sprache und didaktischer Überarbeitung, nicht ausschließlich quantitativer Kürzung.
7. **Prüfungsqualität in der praktischen Prüfung erhalten** – den Zugang zum Prüferberuf erleichtern und Kapazitäten ausbauen, statt die Prüfungszeit abzusenken.

**In der Kombination dieser Maßnahmen ergibt sich ein realistisches Gesamteinsparpotenzial von rund 907 € pro Fahrausbildung – eine Senkung der durchschnittlichen Ausbildungskosten um knapp 26,5 %, bei gleichzeitiger Stärkung der**

**Verkehrssicherheit. Diese Einsparung basiert auf bestehender wissenschaftlicher Evidenz und erfordert keine Absenkung der Ausbildungs- oder Prüfungsstandards.**

Wir stehen für weitere Gespräche und zur Unterstützung bei der Umsetzung dieser wichtigen Reform jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

MOVING International Road Safety Association e.V.

Hinweis zur Dokumentenverarbeitung und zum Haftungsausschluss

Dieses Dokument wurde nach bestem Wissen und Gewissen auf der Grundlage verfügbarer Informationen und offizieller Quellen zusammengestellt und zusammengefasst. Es dient ausschließlich zu Informationszwecken und stellt keine rechtsverbindliche Auslegung oder Handlungsempfehlung dar. Trotz sorgfältiger Prüfung kann keine Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte übernommen werden. Eine Haftung für Schäden oder Konsequenzen, die sich direkt oder indirekt aus der Verwendung dieses Dokuments ergeben, ist ausgeschlossen.