

PresseMitteilung

ACE Auto Club Europa e.V.
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Verantwortlich: Rainer Hillgärtner
Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart

Tel.: 0711 / 53 03-266/277

Fax: 0711 / 53 03-288

www.ace-online.de

E-Mail: presse@ace-online.de

51. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2013

Arbeitskreis VII: „Ist die Fahrausbildung noch zeitgemäß?“

ACE: Fahrausbildung modernisieren

Bilanz der Fahrausbildung in anderen EU-Ländern: weniger Unfälle

Stuttgart / Goslar (ACE) 23. – 25. Januar 2013 – Die Fahrausbildung zum Erwerb eines Führerscheins muss für junge Leute auch künftig noch erschwinglich bleiben. Diese Forderung hat der *ACE Auto Club Europa* auf dem Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar erhoben. Der Club verweist dabei auf Schüler, Studierende und Auszubildende, die in aller Regel über kein eigenes großes Finanzpolster verfügen. Der Club befürchtet, dass sich mit der Einführung einer Mehrphasenausbildung der Führerschein noch einmal spürbar verteuern könnte. Wer nach theoretischer und praktischer Fahrausbildung die Pkw-Führerscheinprüfung im ersten Anlauf besteht, muss laut ACE heute bereits alles in allem bis zu 1800 Euro zahlen, bei Wiederholungsprüfungen wird es noch kostspieliger. Für eine Sonderfahrt verlangen Fahrschulen heute bis zu 50 Euro, rechnet der Club weiter vor. Seinen Angaben zufolge beträgt demgegenüber die tarifliche monatliche Ausbildungsvergütung (2011) in Deutschland im Schnitt nur 708 Euro brutto. Damit reichen selbst zwei Monatsvergütungen nicht mehr aus, um einen Führerschein zu finanzieren, moniert der ACE.

Der Club bemängelt außerdem, dass im Schnitt und seit Jahren unverändert rund jeder dritte Pkw-Führerscheinaspirant in Deutschland beim ersten Versuch durch die Fahrprüfung rasselt. Statt Fahrschülern jetzt weitere gebührenpflichtige Ausbildungsstufen im Rahmen sogenannter Mehrphasenmodelle auferlegen zu wollen, sollten zuallererst die pädagogischen Misserfolge im herrschenden System beseitigt werden, fordert der ACE.

„Selbstverständlich kostet qualifizierter Fahrunterricht Geld, was eine gute Investition in die Verkehrssicherheit bedeutet, wir wollen aber nicht, dass sich hier mittels zahlloser Ausbildungsschleifen ein lukratives Geschäftsmodell zulasten der Fahrschüler etabliert“, heißt es vonseiten des ACE, dessen Fazit lautet: „Wo nicht qualifiziert unterrichtet und nicht kostendeckend gearbeitet wird, da erhöht sich das Risiko, durch die Fahrprüfung zu fallen.“

Fahrschulen „mit dem Rücken an der Wand“

Einem Teil der Fahrschulen im Lande gelingt es nach Beobachtungen des Clubs nicht mehr, die eigenen hohen Qualitätsansprüche einzulösen. Es sei daher notwendig, sich noch stärker als bisher auch alternativen Lernmethoden zu öffnen und die methodisch-didaktische Befähigung von Fahrlehrern zu heben. Selbst in Kreisen der Fahrlehrer wird laut ACE das dort fehlende pädagogische Niveau bemängelt.

Vielen Fahrschulen geht es bei rückläufigen Schülerzahlen wirtschaftlich zunehmend schlecht. Der Club weist darauf hin, dass knapp ein Viertel der deutschen Fahrschulen weniger als 25 000 Euro Umsatz pro Jahr machen. „Fahrlehrer, die mit dem Rücken an der Wand um ihr ökonomisches Überleben kämpfen, können keine Verkehrssicherheit vermitteln“, zitiert der ACE aus einem 2011 veröffentlichten Bericht des Bundesverbandes Deutscher Fahrschulunternehmen (BDFU).

Weniger Führerscheine, mehr Fahrlehrer

Auch die Überalterung der Fahrlehrerschaft entwickelt sich zu einem wachsenden Problem; jeder sechste Fahrlehrer ist über 65 Jahre alt, dieser Altersgruppe gehören inzwischen insgesamt 8 180 Pädagogen an, berichtet der ACE unter Berufung auf Angaben des Kraftfahrtbundesamtes (KBA).

Eine gegenläufige Entwicklung gibt es dem ACE-Bericht zufolge bei der Zahl der Fahrerlaubnisse und der Fahrlehrer. Demnach sind im Jahr 2011 mit 885 000 Fahrerlaubnisurkunden etwa 40 000 Führerscheine weniger ausgestellt worden als 2009, obwohl die Zahl der Fahrlehrer im fraglichen Zeitraum von 54 395 (2009) auf 55 109 (2011) angewachsen ist.

Außerschulischer Unterricht kein Tabu

An die Adresse der Politik und an die Verbände der Fahrlehrer gerichtet sagte ACE-Experte Gert Schleichert: „Wir dürfen nicht länger im Althergebrachten verharren, sondern müssen im Interesse der Verkehrssicherheit eine qualitätsorientierte Erneuerung des Führerscheinerwerbs weiter vorantreiben.“ Dabei kann nach Meinung von Schleichert auch ein Blick über die Grenzen helfen. „Wir wollen die neue Generation der Fahrlehrer ermutigen, es besser zu machen.“

Nach Angaben des ACE-Experten ist Deutschland der einzige Staat in Europa, in dem die Ausbildung von Führerscheinaspiranten ausschließlich in den Händen der Fahrschulen liegt. In allen anderen Ländern sei es ebenso normal, sich zumindest auf die theoretische Prüfung eigenständig vorzubereiten. „Das sollte uns doch zu denken geben“, meinte ACE-Experte Schleichert, der dafür plädiert, die hierzulande bewährte gesetzlich geregelte Fahrausbildung weiterzuentwickeln.

„Mit neuen Formen der Vermittlung von Erfahrungswissen und mit dem bewährten Konzept des begleiteten Fahrens / Führerschein ab 17 stehen wir hierzulande erst noch am Anfang“, sagte Schleichert. „Bemerkenswert ist doch, dass die Zahl der Unfälle durch mehr Selbstunterricht nicht ansteigt, eher das Gegenteil ist der Fall.“ In Vergleichsländern wie Schweden, Großbritannien und den Niederlanden liegen nach den Angaben von Schleichert die Verkehrsoferzahlen in Relation erkennbar unter denen in Deutschland. Eindringlich weist der ACE auf das hohe Unfallrisiko von Fahranfängern hin. Bei Unfällen mit Personenschäden, an denen 18- bis 25-Jährige beteiligt waren, stellte diese Altersgruppe 71,3 Prozent der Hauptverursacher. Zur Verbesserung der Situation schlägt der Club vor, das Konzept des begleiteten Fahrens so weiterzuentwickeln, dass es gelingt, mehr junge Führerscheinnovizen für diese Form der Fahrausbildung zu gewinnen. Das begleitete Fahren hat laut ACE nachweislich dazu geführt, dass die Probanden später weniger in Unfälle verwickelt und bei Verkehrsdelikten weniger auffällig gewesen sind.

ACE: Qualifizierter Unterricht kostet, aber ...

So sehr der ACE für eine methodische Erweiterung der Fahrausbildung plädiert und dabei auf Freiwilligkeit setzt, so sehr warnt der Club aber auch davor, der sogenannten Mehrphasenausbildung unreflektiert das Wort zu reden. Der behauptete Erfolg derartiger Maßnahmen muss nach Ansicht des ACE erst noch wissenschaftlich belastbar belegt werden.

Daten und Fakten: Fahrausbildung in Europa

Eine Studie des *ACE Auto Club Europa*

- 1 Vorbemerkung**
- 2 Deutschland bei Verkehrstoten nur im Mittelfeld**
- 3 Unfallgefährdung junger Fahrer**
- 4 Pkw-Fahrausbildung in Deutschland**
- 5 Vergleich Fahrausbildung in Europa**

1 Vorbemerkung

Für den *ACE Auto Club Europa* ist die derzeitige Fahrschul Ausbildung in Deutschland kein absoluter Garant für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Die Bundesrepublik befindet sich, was die Anzahl der Verkehrstoten pro 100 000 Einwohner betrifft, nur im europäischen Mittelfeld.

Deutschland ist der einzige Staat in Europa, in dem die Ausbildung von Führerscheinaspiranten ausschließlich in den Händen der Fahrschulen liegt, belegbare Vorteile im Sinne von mehr Verkehrssicherheit haben sich daraus aber bislang nicht ergeben. In allen anderen Ländern ist es ebenso üblich, sich zumindest auf die theoretische Prüfung eigenständig vorbereiten zu können. Zum Teil dürfen Fahranfänger auch praktisch Auto fahren lernen, wenn eine geeignete Begleitperson im Wagen sei. Eine dadurch bedingte Zunahme der Unfallzahlen ist jedoch nicht nachweisbar. Im Gegenteil – in Vergleichsländern wie Schweden, Großbritannien und den Niederlanden liegen die relativen Opferzahlen erkennbar unter denen in Deutschland.

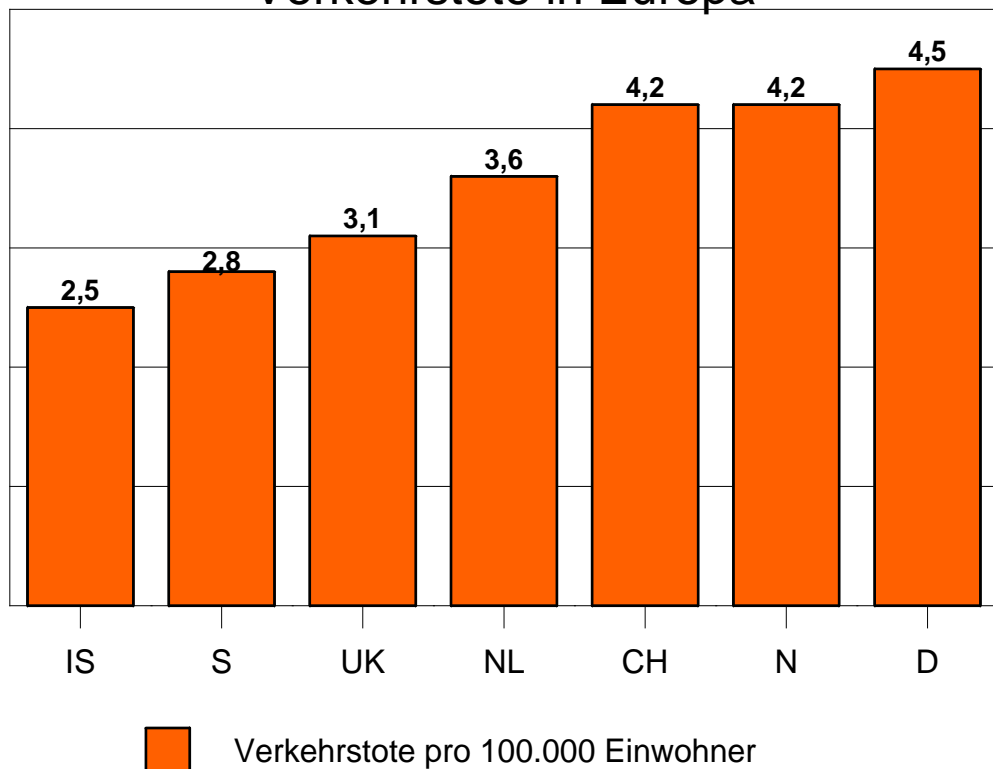
Die seit Jahren hohe Durchfallquote von Führerscheinaspiranten ist kein Anzeichen für eine hochqualifizierte Ausbildung seitens der Fahrschulen. Nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes fiel im Jahr 2010 jeder dritte Prüfling durch. In diesem Zusammenhang soll nicht unerwähnt bleiben, dass knapp ein Viertel der deutschen Fahrschulen weniger als 25 000 Euro Umsatz pro Jahr machen. Nicht auszuschließen ist, dass bei schlechter Ertragslage einige Institute auf eine hohe Durchfallquote spekulieren, um anschließend zusätzliche Fahrstunden abrechnen zu können.

2 Deutschland bei Verkehrstoten nur im Mittelfeld

Beim Vergleich der Unfallstatistiken verschiedener europäischer Staaten konnte Deutschland im Jahr 2010 keinen der vorderen Plätze erringen. Mit einer Quote von 4,5 Getöteten im Straßenverkehr pro 100 000 Einwohner belegte die Bundesrepublik nur den 7. Rang im internationalen Ranking. Für das Jahr 2011 ist wegen der gestiegenen Opferzahlen mit einem ungünstigeren Ergebnis zu rechnen.

Bestes Land im von der International Road Traffic and Accident Database IRTAD ermittelten Vergleich ist der Inselstaat Island mit nur 2,5 Todesopfern im Straßenverkehr je 100 000 Einwohner des Landes. Auf den folgenden drei Plätzen finden sich die SUN-Staaten Schweden, Großbritannien (UK) sowie die Niederlande. Seit Jahren gelten diese drei Staaten als Vorreiter in Sachen Verkehrssicherheit. Mit etwas schlechteren Werten, aber noch klar vor den Ergebnissen Deutschlands folgen die Schweiz und Norwegen.

Verkehrstote in Europa



Datenbasis: IRTAD, Zeitraum: 2010

3 Unfallgefährdung junger Fahrer

Fahranfänger gehören seit Jahren zu den hochgefährdeten Gruppen im Straßenverkehr. Trotz der in den vergangenen Jahren immer weiter verbesserten Fahrausbildung bleibt deren Unfallrisiko überproportional hoch. Zur Verdeutlichung des Unfallrisikos der 18- bis 25-jährigen Fahrer – diese Altersgruppe stellt lediglich einen Anteil von rund 8,2 Prozent an der Gesamtbevölkerung – lassen sich aus der aktuellen Verkehrsunfallstatistik des Statistischen Bundesamts einige Eckdaten benennen:

16,4 %

aller Unfälle mit Personenschaden wurden im Jahr 2011 durch 18- bis 24-Jährige verursacht.

19,5 %

der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Pkw-Fahrer waren im Alter zwischen 18 und 25 Jahren.

23 %

Bei fast einem Viertel der Unfälle, bei denen Pkw-Fahrer als Hauptverursacher ermittelt wurden, saß ein 18- bis 25-jähriger Fahrer am Steuer.

71,3 %

War ein 18- bis 25-Jähriger an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt, verursachte er in 71,3 Prozent der Fälle den Unfall.

26,3 %

aller getöteten Benutzer von Pkw gehörten im Jahr 2011 der Altersgruppe der 18- bis 25-Jährigen an.

Datenbasis: Statistisches Bundesamt

4 Pkw-Fahrausbildung in Deutschland

30 Seiten umfasst das Fahrlehrergesetz in seiner aktuellen Fassung, 50 Paragraphen setzen die Maßstäbe für eine Fahrausbildung, die Verkehrsteilnehmer dazu befähigen soll, künftig gefahrlos am Straßenverkehr teilzunehmen.

Fast jeder Dritte, der erstmals zu einer Fahrprüfung der Klasse B (Pkw) antritt, besteht den theoretischen oder praktischen Test nicht. Bei den Wiederholungsprüfungen liegen die Zahlen zum Teil deutlich darüber (siehe Tabelle). Über die Gründe lässt sich nur spekulieren, doch werfen die seit Jahren hohen Durchfallquoten kein gutes Licht auf die Branche der Fahrschulen. Fakt ist, dass die Mehrzahl deutscher Fahrschulen auf wirtschaftlich schwachen Beinen steht. Eine Verlautbarung des Bundesverbandes Deutscher Fahrschulunternehmen BDFU aus dem Jahr 2011 kommt zu dem Ergebnis, dass 55,5 Prozent aller Fahrschulen auf einen jährlichen Umsatz kommen, der unter 100 000 Euro liegt. Fast ein Viertel aller Fahrschulen (23,5 Prozent) erzielte nur einen Jahresumsatz zwischen 17 500 und 25 000 Euro. Finanziert werden müssen davon Büro- und Schulungsräume ebenso wie Fahrzeuge. Das Fazit des BDFU: „Fahrlehrer, die mit dem Rücken an der Wand um ihr ökonomisches Überleben kämpfen, können keine Verkehrssicherheit vermitteln.“

Nach Schätzungen der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände gab es in Deutschland 12 950 Fahrschulunternehmen. Als Prüfungsorganisationen kommen die Technischen Überwachungsvereine im alten Bundesgebiet und die DEKRA in den neuen Ländern zum Zuge.

Nachdem die Änderung des Fahrlehrergesetzes vom 13.05.1986 die Möglichkeit einer Laienausbildung per Ausnahmegenehmigung ausschloss, liegt die Fahrausbildung in Deutschland ausschließlich in der Hand der Fahrschulen. Deutschland ist damit das einzige Land in Europa, in dem Fahrschulen eine Monopolstellung innehaben.

Pkw-Führerscheinprüfungen in 2010 (Klasse B)				
		durchgeführt	nicht bestanden	Durchfallquote
Theorie	Erstprüfung	533.445	164.345	30,8 %
	Wiederholungsprüfung	230.141	106.129	46,1 %
Praxis	Erstprüfung	497.726	160.787	32,3 %
	Wiederholungsprüfung	237.925	87.852	36,9 %
Datenbasis: KBA				

5 Vergleich Fahrausbildung in Europa

Allen EU-Vereinheitlichungen zum Trotz sind die Regularien für den Führerscheinerwerb in Europa nicht einheitlich geregelt. In allen Ländern der EU gibt es die Möglichkeit, die Fahrerlaubnis durch eine Ausbildung bei einer Fahrschule zu erlangen. Darüber hinaus bieten – bis auf Deutschland – andere Länder die Möglichkeit, durch begleitetes Fahren zum vollwertigen Führerschein zu kommen.

Interessant ist ein Blick auf die Länder, die seit Jahren führend sind bei der Reduzierung von Verkehrsunfällen. Allen voran die sogenannten SUN-Staaten, also Schweden, Großbritannien und die Niederlande, zusätzlich wurden die Bedingungen in der Schweiz herangezogen. In jedem dieser Länder können sich Führerscheinaspiranten die theoretischen Kenntnisse in Eigenarbeit aneignen. In Schweden und Großbritannien ist begleitetes Fahren ohne vorherige Prüfung möglich.

In allen Ländern werden erstausgestellte Führerscheine nur auf Probe ausgestellt, zum Teil sind die Auflagen für Fahranfänger in den ersten Jahren rigider als in Deutschland.

Pkw-Fahrausbildung in Europa					
	Deutschland	Schweden	Großbritannien	Niederlande	Schweiz
Mindestalter	18 Jahre	18 Jahre	17 Jahre	18 Jahre	18 Jahre
Begleitetes Fahren	ab 17 J. nach bestandener Fahrprüfung	ab 16 J. ohne vorherige Prüfung	ab 16 J. ohne vorherige Prüfung	ab 17 J. nach bestandener Fahrprüfung	ab 18 J. nach bestandener Theorieprüfung
Mindestanforderung Theorie	14 Doppelstd. durch Fahrschule	kann selbstständig erlernt werden	kann selbstständig erlernt werden	kann selbstständig erlernt werden	- kann selbstständig erlernt werden - 8 Lektionen Verkehrskundeunterricht (VKU)
Mindestanforderung Praxis	Grundausbildung durch Fahrschule, + 4 h Autobahn + 5 h Überland + 3 h Dunkelheit	Gefahren- und Schleudertraining durch anerkannten Instruktoren	keine	Fahrstunden	2 Schulungskurse binnen 3 Jahren
Fahrschul-ausbildung	vorgeschrieben	empfohlen	empfohlen	nur für Praxis vorgeschrieben	für VKU und Schulungskurse vorgeschrieben, sonst empfohlen
Praktische Prüfung	45 min	k.A.	k.A.	55 min	60 min
Theoretische Prüfung	30 Fragen	65 Fragen	35 Fragen plus Videotest: Gefahrenwahrnehmung	65 Fragen	50 Fragen
Probezeit	2 Jahre	2 Jahre	2 Jahre	5 Jahre	3 Jahre
Gültigkeit	keine Höchstdauer	10 Jahre	Ab 70 J. ärztliches Attest erforderlich (alle 3 Jahre)	10 Jahre 5 Jahre (ü. 70 J.)	Ab 70. Lebensjahr ärztliches Attest erforderlich (alle 2 Jahre)
Datenbasis: FLVBW, Förarprov, Gov.UK, CBR, SMFV			Stand: Juli 2012, alle Angaben ohne Gewähr		

Daten und Fakten: Führerscheinprüfungen und Durchfallquoten

Eine Studie des *ACE Auto Club Europa*

- 1 Problemfall Führerscheinprüfung**
- 2 Begleitetes Fahren auf Erfolgskurs**
- 3 Regionaldaten: Führerschein-Durchfallquoten**
- 4 Schwachpunkt Theorie**
- 5 Praktische Prüfungen: Ein Viertel fällt durch**
- 6 Durchfallquoten nach Führerscheinklassen**

1 Problemfall Führerscheinprüfung

Der Erwerb des Führerscheins bleibt ein steiniger Weg – nicht einmal zwei Drittel aller Prüflinge schaffen den theoretischen oder praktischen Test zur Erlangung der Pkw-Fahrerlaubnis auf Anhieb. Auf alle Führerscheinklassen bezogen fallen 27,7 Prozent durch. Besonders bedenklich stellt sich die Situation vor allem in den neuen Ländern dar, die allesamt höhere Durchfallquoten aufweisen als der Bundesdurchschnitt.

Die immer noch horrend hohen Durchfallquoten betreffen sowohl die theoretischen als auch die praktischen Prüfungen. Im Bundesdurchschnitt stieg die Quote aller nicht bestandenen Prüfungen jüngst noch einmal leicht um 0,03 Prozent an, insgesamt fallen 27,7 Prozent aller Führerscheinaspiranten durch. Als problematisch müssen vor allem die theoretischen Prüfungen angesehen werden. Bundesweit liegt die Nichtbestehensquote bei knapp 30 Prozent.

Wie schon vor zwei Jahren offenbart die durch den ACE vorgenommene Auswertung der KBA-Zahlen ein starkes Ost-West-Gefälle: Die größten Chancen auf eine bestandene Prüfung haben Fahrschüler in Hessen, wo durchschnittlich 78 Prozent aller Prüfungen mit einem positiven Ergebnis enden. Sämtliche neuen Länder sowie Berlin weisen dagegen Zahlen aus, die mitunter weit unter dem Durchschnitt liegen. Schlusslicht des Ländervergleichs ist wiederum Sachsen-Anhalt, wo 40 Prozent der Prüflinge die theoretischen Tests nicht bestehen. Im Stadtstaat Hamburg fallen doppelt so viele Führerscheinbewerber durch die praktische Prüfung wie in Hessen.

Allerdings steht die Bestehensquote in klarem Zusammenhang mit der Führerscheinklasse. Mehr als ein Drittel der Aspiranten auf einen Pkw-Führerschein muss nach misslungener Prüfung erneut antreten. Besser ist übrigens mit einer Durchfallquote von vergleichsweise geringen 24 Prozent die Situation bei den Tests für das begleitete Fahren mit 17 Jahren. Unterdurchschnittlich sind auch die Durchfallquoten bei den Motorradführerscheinen (12,8 %) sowie der Fahrerlaubnis für Lkw (14 %) und Bus (10,9 %).

Zum Erfolgsmodell entwickelt sich der „Führerschein mit 17“. 371 000 Fahrerlaubnisse der Klassen B, BE, BF17 und BFE 17 wurden im Jahr 2011 an Führerscheinbewerber ausgestellt, die das 18. Lebensjahr noch nicht erreicht hatten – knapp 50 000 mehr als im Jahr 2009. Die Gesamtzahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes zeigen jedoch insgesamt einen Rückgang bei absolvierten Prüfungen. Im Vergleich zu 2009 wurden 2011 mit 885 000 Fahrerlaubnissen etwa 40 000 Führerscheine weniger ausgestellt.

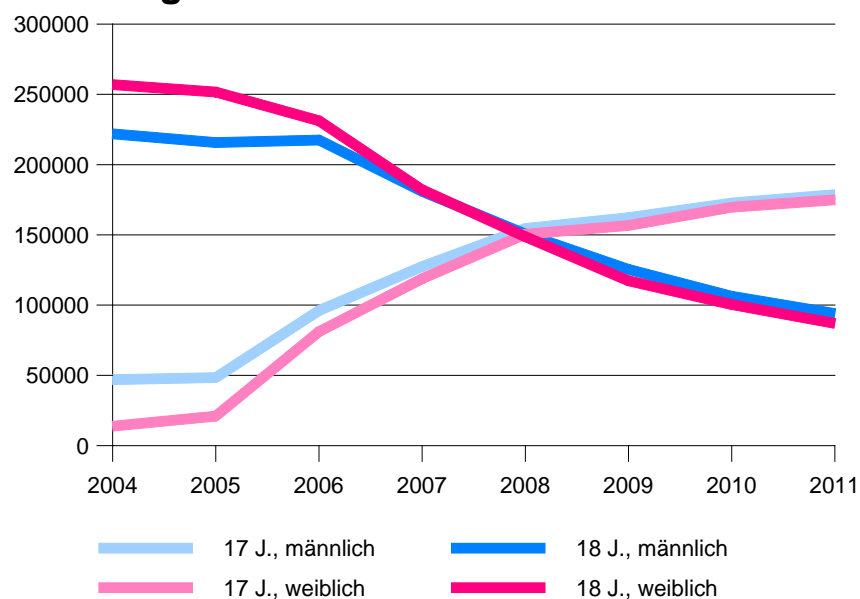
2 Begleitetes Fahren auf Erfolgskurs

Von einer generellen Führerscheinmüdigkeit kann keine Rede sein: 534 618 Führerscheine auf Probe wurden im Jahr 2011 an Fahranfänger im Alter zwischen 17 und 18 Jahren ausgegeben. Gegenüber den Zahlen aus dem Jahr 2004 beträgt der Rückgang nicht einmal ein Prozent.

Die aktuellen Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamts zeigen zudem, wie gut das Modell des begleiteten Fahrens mit 17 mittlerweile angenommen wird. Erwarben im Jahr 2004 noch 221 933 junge Männer im Alter von 18 Jahren die begehrte Fahrerlaubnis, sank deren Zahl auf 93 977 im Jahr 2011. Dafür stieg die Zahl der an 17-jährige Männer ausgestellten Führerscheine auf 178 644. Zusammen genommen stieg die Zahl der Führerscheine, die Männer bis zu 18. Lebensjahr erwarben, um 3500. Analog dazu verlief die Entwicklung der an junge Frauen ausgestellten Führerscheine. Im direkten Altersvergleich machten 17-jährige doppelt so oft den Führerschein wie 18-jährige. Allerdings ist ein leichter Rückgang von 3,2 Prozent bei den Führerscheinausstellungen zu beobachten.

Auf alle Altersklassen bezogen wurden 2011 kapp 5000 Führerscheine mehr ausgegeben als im Jahr 2004, was aber mit dem gestiegenen Personalbedarf etwa im gewerblichen Straßengüterverkehr zu tun haben kann.

Begleitetes Fahren setzt sich durch



Datenbasis: KBA 2012

3 Regionaldaten: Führerschein-Durchfallquoten

Die Angst vor der Führerscheinprüfung scheint berechtigt: Von knapp 3,16 Millionen Aspiranten auf die theoretische oder praktische Prüfung bestanden mehr als 876 000 einen der Tests nicht. Bundesweit entspricht dies einer Durchfallquote von 27,73 Prozent.

Bemerkenswert jedoch sind die starken regionalen Unterschiede bei den Prüfungsergebnissen in den einzelnen Bundesländern. So sind in Hessen mit einer Nichtbestehensquote von nur 22,14 Prozent die Chancen für Fahrschüler am größten, die Prüfungen zu meistern. Weniger als zwei von drei Fahrschülern rasseln dagegen in den neuen Ländern und in Hamburg durch die Prüfungen. Schlusslicht ist Sachsen-Anhalt mit einer Durchfallquote von 38,46 Prozent.

Führerschein-Durchfallquoten nach Bundesländern			
Bundesland	Theoretische und praktische Prüfungen		
	ges.	Davon nicht bestanden	Durchfallquote in %
Hessen	214.715	47.532	22,14
Niedersachsen	331.532	82.452	24,87
Schleswig-Holstein	113.653	28.566	25,13
Bayern	532.142	139.276	26,17
Nordrhein-Westfalen	715.951	190.191	26,56
Baden-Württemberg	464.358	123.973	26,70
Rheinland-Pfalz	169.598	45.667	26,93
Deutschland gesamt	3.158.799	876.065	27,73
Saarland	39.202	11.151	28,45
Hansestadt Bremen	23.908	7.853	32,85
Berlin	113.413	39.485	34,82
Brandenburg	72.077	25.164	34,91
Mecklenburg-Vorpommern	50.459	18.018	35,71
Hansestadt Hamburg	61.790	22.085	35,74
Thüringen	67.081	24.326	36,26
Sachsen	118.987	43.420	36,49
Sachsen-Anhalt	69.953	26.906	38,46
Datenquellen: KBA, Zeitraum 2011			

4 Schwachpunkt Theorie

Knapp 30 Prozent aller Führerscheinbewerber fielen 2011 in der theoretischen Prüfung durch. Obwohl die Prüfungsfragen bundesweit vereinheitlicht sind, liegen die Ergebnisse in den einzelnen Bundesländern weit auseinander.

Wie bereits bei den Gesamtzahlen erweisen sich die Prüflinge in Hessen mit einer Durchfallquote von nur 23,85 Prozent als Musterschüler. Mit vergleichsweise sehr guten Theoriekenntnissen punkten auch die Fahrschüler in Niedersachsen (25,76 %) und in Schleswig-Holstein (26,71 %). Gleich dahinter platziert sich das Saarland mit einer Fehlquote von 27,01 Prozent.

Auch in der Theorie bieten die Bundesländer Berlin, Sachsen, Brandenburg, Thüringen und Mecklenburg-Vorpommern mit Durchfallquoten zwischen 35 und 39,5 Prozent schlechte Chancen, den Führerschein auf Anhieb zu bekommen. Mit einer Durchfallquote von mehr als 40 Prozent sieht die Situation für Fahrschüler in Sachsen-Anhalt am unerfreulichsten aus.

FS-Durchfallquoten: Theorie			
Bundesland	Theoretische Prüfungen		
	gesamt	Davon nicht bestanden	Durchfallquote in %
Hessen	109.288	26.069	23,85
Niedersachsen	162.087	41.758	25,76
Schleswig-Holstein	55.823	14.913	26,71
Saarland	19.441	5.251	27,01
Nordrhein-Westfalen	355.034	96.736	27,25
Bayern	266.999	74.244	27,81
Rheinland-Pfalz	85.254	23.964	28,11
Deutschland gesamt	1.591.361	465.512	29,25
Hansestadt Hamburg	29.413	8.901	30,26
Baden-Württemberg	242.582	74.099	30,55
Hansestadt Bremen	11.865	3.778	31,84
Berlin	58.583	20.709	35,35
Sachsen	61.248	23.058	37,65
Brandenburg	36.875	13.973	37,89
Thüringen	34.587	13.246	38,30
Mecklenburg-Vorpommern	26.344	10.412	39,52
Sachsen-Anhalt	35.958	14.401	40,05
Datenquellen: KBA, Zeitraum 2011			

5 Praktische Prüfungen: Ein Viertel fällt durch

Lenken ist offenbar leichter als büffeln – diesen Schluss könnten die im Vergleich zu den theoretischen Prüfungen besseren Ergebnisse der praktischen Fahrproben nahelegen. Mit einer Durchfallquote von 26,19 Prozent fällt dennoch fast jeder Vierte durch die praktische Prüfung.

Hessen ist auch in dieser Disziplin Spitzenreiter, lediglich 20,35 Prozent Durchgefallene müssen als Bestwert gelten. Die Prüflinge in Baden-Württemberg – in der Theorie noch unterhalb des Durchschnitts – fahren mit einer Quote von 22,49 Prozent auf den zweiten Platz.

Im hinteren Bereich finden sich wiederum alle neuen Länder, aber auch die Stadtstaaten Bremen und Hamburg. Hamburg ist auch das Bundesland, in dem die wenigsten Fahrschüler die praktische Prüfung bestehen. Mit einer Durchfallquote von 40,72 Prozent fallen hier – im Verhältnis gesehen – doppelt so viele Prüflinge durch wie in Hessen.

FS-Durchfallquoten: Praxis			
Bundesland	Praktische Prüfungen		
	gesamt	davon nicht bestanden	Durchfallquote in %
Hessen	105.427	21.463	20,36
Baden - Württemberg	221.776	49.874	22,49
Schleswig-Holstein	57.830	13.653	23,91
Niedersachsen	169.445	40.694	24,02
Bayern	265.143	65.032	24,53
Rheinland-Pfalz	84.344	21.703	25,73
Nordrhein - Westfalen	360.917	93.455	25,89
Deutschland gesamt	1.567.438	410.553	26,19
Saarland	19.761	5.900	29,86
Mecklenburg-Vorpommern	24.115	7.606	31,54
Brandenburg	35.202	11.191	31,79
Hansestadt Bremen	12.043	4.075	33,84
Thüringen	32.494	11.080	34,10
Berlin	54.830	18.776	34,24
Sachsen	57.739	20.362	35,27
Sachsen-Anhalt	33.995	12.505	36,78
Hansestadt Hamburg	32.377	13.184	40,72
Datenquellen: KBA, Zeitraum 201109			

6 Durchfallquoten nach Führerscheinklassen

Durchschnittlich 27,7 Prozent aller Führerscheinprüfungen endeten 2011 mit einem Kopfschütteln des Prüfers. Ein Blick auf die Prüfergebnisse der einzelnen Führerscheinklassen zeigt jedoch, dass die Durchfallquoten je nach Klassen differieren.

Die Durchfallrate beim Pkw-Führerschein liegt mit 35,41 Prozent noch schlechter als vor zwei Jahren (2009: 34,56 %), die Aspiranten auf den Pkw-Führerschein mit 17 kamen dagegen besser durch die Prüfungen. 24,09 Prozent bedeutete jedoch trotzdem für fast jeden vierten Prüfling eine Wiederholungsrunde.

Wer mit 16 Jahren bereits den Führerschein A1 machte, kam noch besser durch: Nur knapp 23 Prozent der Prüfungen endeten negativ. Auffällig jedoch ist der Gegensatz zwischen Theorie (Durchfallquote 30,15 %) und Praxis (14,15 %). Nur knapp 13 Prozent der Prüflinge für den Motorradführerschein fielen durch, nur gut 7 Prozent in der praktischen Prüfung. Niedrig liegen auch die Werte für den Führerschein für Lkw (C-Klassen) oder Bus (D-Klassen).

Führerschein-Durchfallquoten nach Führerscheinklassen									
FS-Klasse	Theoretische Prüfungen			Praktische Prüfungen			gesamt		
	ges.	davon nicht bestanden	%	ges.	davon nicht bestanden	%	ges.	davon nicht bestanden	%
A1	37.717	11.371	30,15	30.918	4.375	14,15	68.635	15.746	22,94
A, A beschränkt	141.934	24.630	17,35	117.850	8.673	7,36	259.784	33.303	12,82
B. BE	731.637	270.233	36,94	728.076	246.593	33,87	1.459.713	516.826	35,41
BF 17, BFE 17	533.670	128.114	24,01	563.438	136.148	24,16	1.097.108	264.262	24,09
C, CE, C1, C1E	86.782	13.222	15,24	83.536	10.738	12,85	170.318	23.960	14,07
D, DE, D1, D1E	7.421	762	10,26	8.401	961	11,44	15.822	1.723	10,89
L	4.829	1.774	36,74	—	—	—	4.829	1.774	36,74
M	18.866	5.646	29,93	15.514	1.862	12,00	34.380	7.508	21,84
T	28.011	9.595	34,25	19.367	1.159	5,98	47.378	10.754	22,70
S	494	165	33,40	368	44	11,96	862	209	24,25

Datenquellen: KBA, Zeitraum 2011

Daten und Fakten: Fahrlehrer in Deutschland

Eine Studie des *ACE Auto Club Europa*

- 1 Traumjob Fahrlehrer?**
- 2 Regionalzahlen: Ungleiche Konkurrenzsituation**
- 3 Jeder 6. Fahrlehrer ist über 65 Jahre alt**
- 4 Pkw-Führerschein: Jeder Dritte fällt durch**
- 5 Ratgeber: Der sichere Weg zum Führerschein**

1 Traumjob Fahrlehrer?

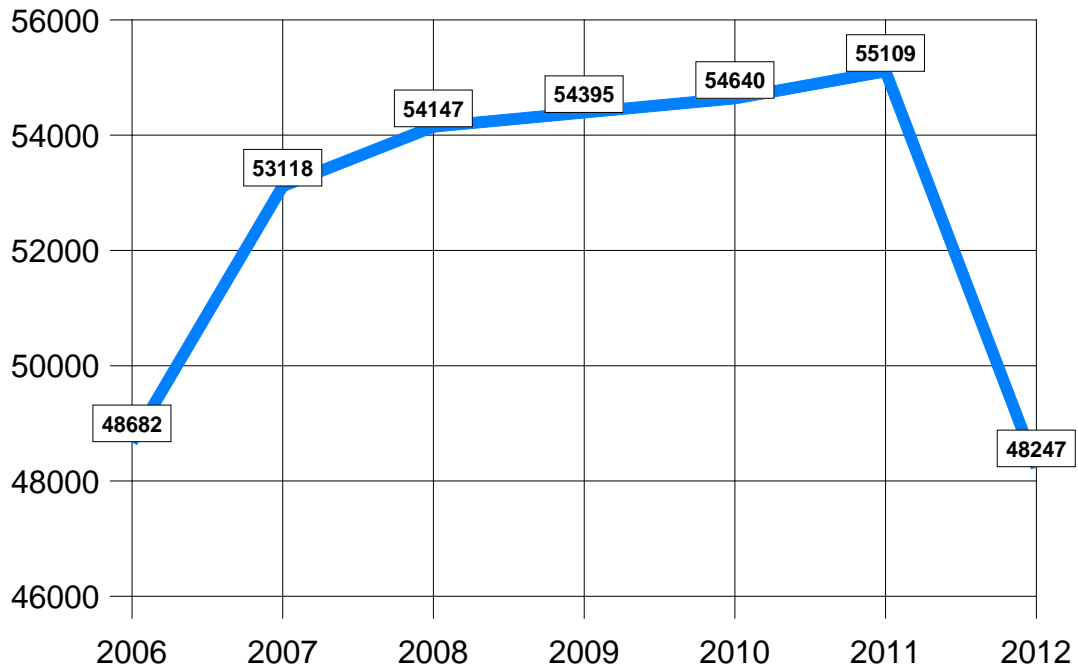
Grundvoraussetzung für die Ausbildung zum Fahrlehrer ist unter anderem ein Mindestalter von 22 Jahren, der Besitz der Führerscheinklassen A, BE und CE sowie eine abgeschlossene Berufsausbildung. Fachabitur oder die Prüfung zum Mittleren Dienst bei vorheriger Behördentätigkeit werden als Ausbildung anerkannt. Erforderlich ist eine 5-monatige Ausbildung für die Klasse BE, an die Prüfung schließt sich ein Praktikum über 4,5 Monate an, das mit theoretischen und praktischen Lehrproben endet. Fahrlehrer der Klasse A müssen einen einmonatigen Zusatzkurs, Fahrlehrer der Klassen CE bzw. DE Kurse von je 2 Monaten absolvieren. Die Grundkosten für den Grundkurs BE betragen zwischen 8000 und 10 000 Euro. Die Fahrlehrererlaubnis der Klasse A schlägt mit zusätzlich 2400 bis 2 600 Euro zu Buche. Für die Ausbildung zum Fahrlehrer der Klassen VE beziehungsweise DE sind je circa 3700 beziehungsweise ab 2600 Euro zu veranschlagen. Die Kosten für die Ausbildung müssen selbst getragen werden, können jedoch unter bestimmten Umständen teilweise von der Agentur für Arbeit (Umschulung oder Reha-Maßnahme) oder dem Berufsförderungsdienst bezuschusst werden.

Die Verdienstaussichten für Fahrlehrer liegen erfahrungsgemäß bei etwa 11 Euro pro Fahrstunde à 45 Minuten. Je mehr Fahrstunden gegeben werden, desto höher das Einkommen. Fällt eine Stunde aus, gibt es grundsätzlich auch kein Geld, allerdings gibt es Vertragsklauseln, die Fahrschüler zur Zahlung einer Ausfallgebühr verpflichten. Selbstständige Fahrschulen müssen einen aktuellen Fahrzeugpark zur Verfügung stellen, der inklusive Wartung und Kraftstoffkosten finanziert werden muss. Mitunter gibt es Kritik daran, dass das Ausbildungsequipment etwa im Bereich Motorrad unvollkommen ist und den modernen Standards nicht mehr entspricht.

Über Jahre stieg die Anzahl der Fahrlehrer in Deutschland stetig an, mit 55 109 Fahrlehrern wurde zum 1. Januar 2011 ein Höchststand erreicht. Zum Stichtag 1. Januar 2012 ging die Zahl der Fahrlehrer um 12,5 Prozent auf 48 247 zurück.

Fahrlehrer sind verpflichtet, zu Weiterbildungszwecken spätestens alle vier Jahre ein Aufbauseminar von vier Tagen zu besuchen. Die Weiterbildung kann auf einen Tag pro Jahr aufgeteilt werden. Dies ist ein denkbar geringes Quantum im Vergleich mit den Weiterbildungsanforderungen für klassische Schulpädagogen. In Bayern etwa sind Grundschullehrer gesetzlich gehalten, mindestens an 12 Tagen innerhalb von vier Jahren Fortbildungsseminare (60 Stunden à 60 Minuten) zu besuchen.

Fahrlehrer in Deutschland



Datenbasis: KBA, 2012

2 Regionalzahlen: Ungleiche Konkurrenzsituation

Bundesweit wurden zum 1. Januar 2012 48 240 Fahrlehrer vom Kraftfahrt-Bundesamt aufgeführt. Pro 100 000 Einwohner entspricht dies einem Durchschnitt von 59 Fahrlehrern. Auffallend sind jedoch die ausgeprägten Schwankungen beim Fahrlehrerbestand der verschiedenen Bundesländer.

Mit mehr als 77 Fahrlehrern pro 100 000 Einwohner weist Schleswig-Holstein den größten Bestand an Menschen auf, die die Berechtigung haben, anderen das Führen eines Kraftfahrzeugs beizubringen. Nur unwesentlich niedriger ist die Quote in den Ländern Thüringen (74,85), Niedersachsen (74,78), Brandenburg (73,35) und Bayern (71,03).

Die wenigsten Fahrlehrer sind im Stadtstaat Hamburg registriert. Mit einer Quote von 35,39 pro 100 000 Einwohner stehen hier weniger als halb so viele Fahrlehrer zur Verfügung wie in den fünf Ländern mit den meisten Fahrlehrern.

Fahrlehrer pro Kopf nach Bundesländern			
Bundesland	Bevölkerung	Fahrlehrer	Fahrlehrer pro 100.000 EW
Schleswig-Holstein	2.834.000	2.189	77,24
Thüringen	2.235.000	1.673	74,85
Niedersachsen	7.918.000	5.921	74,78
Brandenburg	2.503.000	1.836	73,35
Bayern	12.539.000	8.907	71,03
Saarland	1.018.000	680	66,80
Rheinland-Pfalz	4.004.000	2.469	61,66
Sachsen-Anhalt	2.335.000	1.401	60,00
Deutschland gesamt	81.752.000	48.240	59,01
Berlin	3.461.000	2.025	58,51
Sachsen	4.149.000	2.414	58,18
Mecklenburg-Vorpommern	1.642.000	896	54,57
Hessen	6.067.000	3.286	54,16
Baden-Württemberg	10.754.000	5.481	50,97
Nordrhein-Westfalen	17.845.000	8.157	45,71
Hansestadt Bremen	661.000	273	41,30
Hansestadt Hamburg	1.786.000	632	35,39
Datenquellen: KBA, Destatis			

3 Jeder 6. Fahrlehrer ist über 65 Jahre alt

Die Berechtigung, als Fahrlehrer zu arbeiten, kann frühestens mit 22 Jahren genutzt werden. Es gibt keine Beschränkung des Höchstalters, selbst nach Eintritt ins Rentenalter sind viele Fahrlehrer weiterhin aktiv. Den Zahlen des Kraffahrt-Bundesamts zufolge verfügen 8180 Menschen im Alter über 65 Jahren über eine Fahrlehrererlaubnis – jeder 6. Fahrlehrer in Deutschland ist somit älter als 65 Jahre. Da seit dem letzten Jahr Fahrlehrer, die das 74. Lebensjahr überschritten haben, nicht mehr statistisch erfasst werden, ist zu vermuten, dass die tatsächliche Anzahl alter Fahrlehrer noch darüber liegt. Der geringste Anteil von Fahrlehrern im Rentenalter ist in Sachsen zu verzeichnen, wo deren Anteil bei gerade mal 11,1 Prozent liegt. Mehr als doppelt so hoch ist die Quote älterer Fahrlehrer im Bundesland Rheinland-Pfalz, wo 22,40 Prozent aller registrierten Fahrlehrer älter als 65 Jahre sind. Im Vergleich mit den Durchfallquoten von Führerscheinaspiranten in den verschiedenen Bundesländern kann allerdings keine Aussage getroffen werden, dass sich der Altersdurchschnitt der Fahrlehrer auf Bestehen oder Nichtbestehen der Fahrschüler auswirkt.

Fahrlehrer: Erfahrung oder Rentnerjob?			
Bundesland	Fahrlehrer	Fahrlehrer über 65 J.	Anteil der Fahrlehrer über 65 J. in %
Sachsen	2.414	268	11,10
Mecklenburg-Vorpommern	896	111	12,39
Hessen	3.286	420	12,78
Sachsen-Anhalt	1.401	188	13,42
Brandenburg	1.836	285	15,52
Hansestadt Hamburg	632	101	15,98
Berlin	2.025	327	16,15
Thüringen	1.673	273	16,32
Schleswig-Holstein	2.189	359	16,40
Bayern	8.907	1.505	16,90
Deutschland gesamt	48.240	8.180	16,96
Nordrhein-Westfalen	8.157	1.475	18,08
Baden-Württemberg	5.481	1.019	18,59
Niedersachsen	5.921	1.114	18,81
Saarland	680	128	18,82
Hansestadt Bremen	273	54	19,78
Rheinland-Pfalz	2.469	553	22,40
Datenquellen: KBA, 2012			

4 Pkw-Führerschein: Jeder Dritte fällt durch

Schlechtere Chancen in den neuen Ländern

Führerschein-Durchfallquoten nach Bundesländern	
Bundesland	Durchfallquote bei theoretischen und praktischen FS-Prüfungen in %
Hessen	22,1
Niedersachsen	24,9
Schleswig-Holstein	25,1
Bayern	26,2
Nordrhein-Westfalen	26,6
Baden-Württemberg	26,7
Rheinland-Pfalz	26,9
Saarland	28,4
Hansestadt Bremen	32,8
Berlin	34,8
Brandenburg	34,9
Mecklenburg-Vorpommern	35,7
Hansestadt Hamburg	35,7
Thüringen	36,3
Sachsen	36,5
Sachsen-Anhalt	38,5
Deutschland gesamt	27,7
Datenquellen: KBA, Zeitraum 2011	

5 Ratgeber: Der sichere Weg zum Führerschein

So erkennt man eine gute Fahrschule

Gute Tipps sind Gold wert

Für die Wahl der richtigen Fahrschule sollte man sich Zeit lassen. Informationen sind wichtig – Erfahrungswerte zur Qualität der Ausbildung können z.B. im Freundes- und Bekanntenkreis gesammelt werden. Wer selber erst kürzlich den Führerschein gemacht hat, weiß auch, was von der Ausbildung der von ihm besuchten Fahrschule zu halten ist. Doch sollte man kritisch gegenüber allzu blumigen Berichten sein. Ein Fahrlehrer, der während der Fahrstunde Besorgungen erledigt oder telefoniert, ist kein cooler Typ, sondern unaufmerksam gegenüber seinem Fahrschüler. Ist der Fahrlehrer nicht bei der Sache, badet dies der Fahrschüler oft durch zusätzliche Fahrstunden aus.

Stehen keine Ratgeber zur Verfügung, sollte man die Zeit investieren, sich mehrere Fahrschulen anzuschauen und zu vergleichen. Kein abwegiger Tipp ist, während des theoretischen Unterrichts von draußen einen Blick durchs Fenster zu werfen. Sind die derzeitigen Teilnehmer mit Spaß bei der Sache, ist dies ein besseres Zeichen als genervte Gesichter, die den Unterricht über sich ergehen lassen.

Theorie kann spannend sein

Werden mehrere Fahrschulen in die engere Wahl genommen, empfiehlt es sich, nach der probeweisen Teilnahme am Unterricht zu fragen. Oftmals wird diesem Wunsch gern entsprochen. Es spricht für die Fahrschule, wenn statt langweiligem Frontalunterricht moderne Ausbildungsmethoden wie Diskussionsrunden angewendet werden. Die Vermittlung der Ausbildungsinhalte sollte zur optimalen Vorbereitung auf die praktische und theoretische Prüfung allgemein verständlich sein. Pflicht sind 14 Doppelstunden in der Theorie, der Unterricht sollte mindestens zweimal pro Woche stattfinden. Als Qualitätsmerkmal gilt, wenn sowohl der praktische als auch der theoretische Unterricht nach den Leitfäden der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. abgehalten wird. So gilt das Ausfüllen von Fragebogen nicht als theoretischer Unterricht.

Gut ausgesucht, gut fahren lernen

Wichtig für den praktischen Teil der Ausbildung ist Flexibilität bei Terminvereinbarungen für Fahrstunden. Vor und nach jeder Fahrstunde sollte eine Besprechung mit dem Fahrlehrer stattfinden. Dabei werden die Lernziele und Lernfortschritte anhand von Aufzeichnungen, z.B. einer Ausbildungsdiagrammkarte, festgehalten und erläutert. Darüber hinaus muss die Chemie zwischen Fahrschüler und Fahrlehrer stimmen. Ist der Fahrlehrer auch in kniffligen Situationen souverän und freundlich oder ist er genervt, hektisch und übermüdet? Stehen für Frauen auf Wunsch Fahrlehrerinnen zur Verfügung? Bereits in den ersten Theorie-Stunden lernt der Fahrschüler – je nach Größe der Fahrschule – verschiedene Ausbilder kennen und kann Wünsche äußern, mit wem er fahren möchte.

Sind die Fahrzeuge in Ordnung?

Schon vorab sollte ein Blick auf den Zustand der Unterrichtsräume sowie der Fahrzeuge geworfen werden – je gepflegter, desto besser. Werden in den Fahrstunden die Fahrzeugtypen häufig gewechselt, erfordert dies eine Umstellung, wodurch eventuell zusätzliche Fahrstunden nötig werden. Abgeklärt sein sollte auch, ob es sich bei den Schulungsfahrzeugen um Nichtraucher-Modelle handelt.

Kritischer Blick auf Durchfallquoten

Von besonderem Interesse ist die Durchfallquote der Fahrschule. Dumpingpreise pro Fahrstunde sind nichts wert, wenn die Prüfung wiederholt werden muss. Dann nämlich werden weitere Fahrstunden sowie ein erneutes Vorstellungsentgelt fällig. Gut ist eine Fahrschule nicht dann, wenn sie mit Billigpreisen wirbt, sondern bei einer hohen Quote an bestanden Prüfungen.

Preisoffenheit schafft Vertrauen

Die Preise für den Grundbetrag sowie reguläre Fahrstunden und Sonderfahrten müssen in einer Fahrschule gut erkennbar ausgehängt sein. Um eine bessere Vergleichbarkeit zu sichern, werden beim Pkw-Führerschein die Preise pro Fahrstunde à 45 Minuten angegeben. Seriöse Anbieter führen zudem die Nebenkosten für Schulungsmaterial, Zwischenprüfungen und Vortests auf. Die angegebenen Preise müssen die Mehrwertsteuer enthalten.

Die Formalitäten

Aus dem mit der Fahrschule abgeschlossenen schriftlichen Ausbildungsvertrag sollten alle Konditionen, Leistungen, Preise sowie die Allgemeinen Geschäftsbedingungen hervorgehen. Der Fahrschüler hat Anrecht auf einen Durchschlag des Vertrages.

Mit der Anmeldung bei der Fahrschule ist es noch nicht getan. Um zur Prüfung zugelassen zu werden, muss Folgendes vorgelegt werden:

- Eine Bescheinigung über die Teilnahme an einem Kurs ‚Lebensrettende Maßnahmen am Unfallort‘. Spezielle Kurse werden von Arbeiter-Samariter-Bund, Deutschem Rotem Kreuz, Johanniter-Unfall-Hilfe und Malteser Hilfsdienst angeboten.
- Ein Sehtest. Dieser kann beim Optiker oder Augenarzt absolviert werden.
- Ein aktuelles Passfoto

Was ist von Kompaktkursen zu halten?

Normalerweise wird die Fahrschul Ausbildung in den normalen Alltag integriert: An ein bis zwei Vormittagen oder Abenden pro Woche findet der theoretische Unterricht statt, später kommen die Fahrstunden hinzu. Nicht wenige Fahrschulen bieten darüber hinaus auch die Möglichkeit einer zeitsparenden Kompaktausbildung, im Volksmund wird häufig von Ferienfahrschulen gesprochen. Unter gewissen Voraussetzungen, z.B. wenn aus beruflichen oder privaten Gründen die Zeit knapp ist, bietet sich diese Ausbildungsform an.

Führerschein muss dort gemacht werden, wo man lebt

Wer einen Kompaktkurs absolvieren möchte, der nicht am Heimatort stattfindet, sollte vorab mit der Führerscheinbehörde abklären, ob Ausbildung und Prüfung an einem anderen Ort zulässig sind. Generell muss der Führerschein dort gemacht werden, wo der Lebensmittelpunkt ist – bietet der Standort der Fahrschule eine vergleichbare Infrastruktur, dürften keine Probleme zu erwarten sein. Der Absicht, als Großstädter seinen Führerschein in einer abgelegenen ländlichen Region zu machen, wird jedoch nicht zwangsläufig zugestimmt.

Voraussetzung für die anvisierte Führerscheinprüfung ist das rechtzeitige Einreichen der Prüfunterlagen bei der zuständigen Behörde. Die Bearbeitungsfristen variieren je nach Behörde zwischen zwei und acht Wochen.

Aufwand nicht unterschätzen

Bedacht werden sollte, dass es sich hier tatsächlich um arbeitsintensive Kurse handelt, die nicht nebenbei zu absolvieren sind. Die zur Verfügung stehende Zeit sollte also komplett für die Vorbereitung auf die Führerscheinprüfungen eingeplant werden. Auch, wenn einige Anbieter mit Slogans wie ‚In einer Woche zum Führerschein‘ werben, ist es realistischer, mit einer Ausbildungszeit von zwei bis drei Wochen zu rechnen.

Probleme können auftauchen, wenn die Prüfung nicht beim ersten Anlauf bestanden wird. Ist der Ausbildungsort fernab vom regulären Wohnsitz, kommen Kosten für einen weiteren Aufenthalt am Sitz der Fahrschule auf den Aspiranten zu. Denn sowohl weitere Fahrstunden als auch die Prüfung müssen dort gemacht werden, wo die Ausbildung begonnen wurde.

Begleitetes Fahren ab 17

Im Rahmen des begleiteten Fahrens dürfen bereits mit 17 Jahren die Führerscheinklassen B und BE beantragt werden. Die Ausbildung entspricht in allen Punkten dem regulären Ablauf, der frühestmögliche Zeitpunkt der praktischen Prüfung ist einen Monat vor dem 17. Geburtstag. Die Verwaltungskosten sind jedoch wegen der Überprüfung der Begleitperson etwas höher. Bereits im Antrag muss der Name einer oder mehrerer Begleitpersonen genannt werden. Diese muss mindestens 30 Jahre alt sein, über eine gültige Fahrerlaubnis der Klasse B verfügen und darf zur Zeit der Erteilung der Prüfbescheinigung nicht mehr als drei Punkte im Verkehrszentralregister aufweisen. Der Besuch einer zusätzlichen Schulung für die Begleitperson wird empfohlen, ist aber nicht vorgeschrieben. Eine Begleitperson ist nur erforderlich, wenn der Führerscheinklasse B/ BE entsprechende Pkw gefahren werden. Mit Fahrzeugen der inbegriffenen Klassen M, L und S darf auch eigenständig am Straßenverkehr teilgenommen werden.

Verfügt der Fahrschüler bereits über eine Fahrerlaubnis der Klasse L, M oder S, reduziert sich die Theorie auf sechs Doppelstunden. Eine gleichzeitige Beantragung der Klasse A für Motorräder kann aber erst mit 17 1/2 Jahren erfolgen. Soll der Motorradführerschein nachträglich gemacht werden, sind nur noch sechs Doppelstunden Grundstoff sowie Doppelstunden Zusatzstoff zu absolvieren.

Der ‚Führerschein mit 17‘ gilt innerhalb von Deutschland, wird aber auch in Österreich anerkannt. Nach der bestandenen Prüfung erhält der Bewerber eine Prüfbescheinigung, die innerhalb von drei Monaten nach dem 18. Geburtstag in einen regulären Führerschein umgetauscht wird.

Was kostet der Führerschein?

Die Kosten für einen Auto-Führerschein sind regional unterschiedlich, jede Fahrschule ist frei in der Gestaltung ihrer Preise. Generell kann jedoch festgehalten werden, dass es ein West-Ost-Gefälle gibt – vor allem in den südwestdeutschen Bundesländern muss für die Fahrschulausbildung mehr angelegt werden als in ostdeutschen Bundesländern.

Zudem gilt, dass die Preise in Ballungsgebieten wegen der größeren Konkurrenz unter den Fahrschulen niedriger sind als in ländlichen Regionen. Allerdings ist erfahrungsgemäß in Städten die Zahl der Fahrstunden höher als auf dem Land.

Die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. geht davon aus, dass die Gesamtkosten für einen Pkw-Führerschein derzeit etwa 1500 bis 1800 Euro betragen. Dies gilt sowohl für den städtischen als auch den ländlichen Bereich, da sich die unterschiedlichen Preiskalkulationen für Grundgebühr und Fahrstunden durch die erforderliche Anzahl der Fahrstunden ausgleichen.

Grundgebühr Die Grundgebühr enthält die Kosten für den theoretischen Unterricht, z.B. 14 Doppelstunden (2 x 45 Min.), sowie allgemeine Verwaltungskosten der Fahrschule.	50 - 350 Euro
Lehrmaterial	30 - 60 Euro
Fahrstunden à 45 Minuten Durchschnittlich sollten etwa 25 Fahrstunden einkalkuliert werden. In Großstädten und Ballungsgebieten sind mehr Fahrstunden erforderlich.	21 - 38 Euro
Sonderfahrten à 45 Minuten Vorgeschrieben sind drei Nachtfahrten, fünf Überlandfahrten und vier Autobahnfahrten.	25 - 50 Euro
Vorstellungsgebühr Theorie	28 - 60 Euro
Vorstellungsgebühr Praxis	55 - 120 Euro
Gebühren der Verkehrsbehörde	ca. 45 Euro
Kurs ‚Lebensrettende Maßnahmen am Unfallort‘ wird von Arbeiter-Samariter-Bund, Deutschem Rotem Kreuz, Johanniter-Unfall-Hilfe und Malteser Hilfsdienst angeboten.	ca. 30 Euro
Sehtest kann beim Optiker oder Augenarzt absolviert werden.	6 - 6,50 Euro
Prüfungsgebühren TÜV/ DEKRA (theor. und praktische Prüfung)	105,80 Euro

Preisbeispiele für FS-Klasse B. Die Tarife für andere FS-Klassen weichen ab.

Zum Vergleich der Einzelpreise für den Auto-Führerschein sollten folgende Faktoren beachtet werden:

- Der Grundbetrag sollte nicht höher sein als das Acht- bis Zehnfache des Preises für eine Standard-Fahrstunde.
- Der Preis für eine Sonderfahrt entspricht etwa dem Eineinhalbfachen des Preises für eine Standard-Fahrstunde.
- Das Entgelt für die Vorstellung zur Prüfung sollte im Bereich des Vier- bis Fünffachen des Preises einer Standard-Fahrstunde liegen.

Wie viele Fahrstunden werden benötigt?

Die Zahl der erforderlichen Fahrstunden hängt maßgeblich vom Lebensalter ab, man kann es auf die Formel ‚Lebensalter mal 1,3‘ bringen. Nach Erfahrungen des Fahrlehrerverbandes Baden-Württemberg benötigen 18- bis 24-jährige Frauen zurzeit etwa 35 Fahrstunden, gleichaltrige Männer mit 32 Fahrstunden etwas weniger.

Wie viele Fahrstunden tatsächlich absolviert werden, hängt neben den persönlichen Voraussetzungen maßgeblich davon ab, wo der Führerschein gemacht wird. Ziel ist, das sichere Führen eines Fahrzeugs zu erlernen – die Rahmenbedingungen dafür sind im ländlichen Raum wegen der geringeren Verkehrsdichte günstiger als in Großstädten und Ballungsgebieten. Während im Optimalfall auf dem Land bereits nach 16 bis 20 Fahrstunden eine Anmeldung zur Prüfung erfolgen kann, ist es keine Seltenheit, dass bis zu diesem Zeitpunkt in einer Großstadt 45 bis 50 Stunden erforderlich sind. Der TÜV Rheinland geht von einem Mittelwert von mindestens 25 Standard-Fahrstunden aus.

Theoretische Prüfung am PC

Während in Fahrschulen oft wahlweise die Theorie-Fragen am PC oder auf Papier beantwortet werden können, findet die theoretische Prüfung mittlerweile ausschließlich am PC statt. Gegen einen Aufpreis von 27,01 Euro kann eine Audio-Unterstützung in deutscher Sprache in Anspruch genommen werden. Auf die Möglichkeit und Notwendigkeit sollte vorab der Fahrlehrer angesprochen werden. In den alten Bundesländern findet die theoretische Prüfung durch den TÜV statt, in den neuen Bundesländern wird sie bei der DEKRA abgelegt. In Berlin bieten sowohl TÜV als auch DEKRA ihre Dienste an.

Wiederholung der Prüfung

Beim ersten Versuch durchgefallen? Dann gibt es die Möglichkeit, sowohl die theoretische als auch die praktische Prüfung zu wiederholen. Zwischen Erstprüfung und Wiederholung müssen mindestens zwei Wochen liegen. Auf die allzu lange Bank schieben sollte man die erneute Prüfung dennoch nicht: Die Zeitspanne zwischen dem Ende der Ausbildung und der praktischen Prüfung darf nicht mehr als ein Jahr betragen. Wer die theoretische Prüfung bestanden hat, kann die praktische Prüfung ebenfalls innerhalb eines Jahres ablegen. Bei nicht bestandener theoretischer Prüfung darf die Fahrschule für die weitere Ausbildung einen Teilgrundbetrag berechnen. Allerdings nur dann, wenn das fällige Entgelt zuvor im Preisaushang bekannt gegeben wurde und dies im Ausbildungsvertrag vereinbart wurde.

Geht die praktische Fahrprüfung daneben, werden sowohl einige zusätzliche Fahrstunden fällig als auch eine erneute Vorstellungsgebühr.