Die Führerscheinreform ist jetzt im parlamentarischen Verfahren. Sie haben als Stichtag für das Inkrafttreten den 1.1.27 ausgerufen. Klappt das?
Die Führerscheinreform ist für uns ein sehr wichtiges Vorhaben. Noch vor der Sommerpause haben wir den Regierungsentwurf vorgelegt und haben ihn ins Parlament eingebracht. Wir haben mit einem Stakeholder-Dialog zu Beginn des Reformvorhabens der Branche - vor allem den Vertretern der Fahrschulen, die Möglichkeit gegeben, aus ihrer Sicht Möglichkeiten für eine Reduzierung der Kosten beim Fahrerlaubniserwerb aufzuzeigen. Dabei wurden aus unserer Sicht innovative Vorschläge wie die Abschaffung der Präsenzpflicht beim theoretischen Unterricht oder die Erprobung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung ach österreichischem Modell unterbreitet. Auch haben wir die Branche über aktuelle Entwicklungen zum Stand der Überlegungen frühestmöglich informiert. Ausgehend von den Vorschlägen haben wir uns das österreichische Modell vor Ort angeschaut und wichtige Aspekte mit nach Deutschland genommen. Trotz des engen Zeitfensters haben wir mit den vorliegenden Gesetz- und Verordnungsentwürfen die Grundlage dafür geschaffen, dass noch in der zweiten Jahreshälfte das Rechtsetzungsverfahren abgeschlossen werden kann.
Es gibt hier unterschiedliche Interessen, die ich auch nachvollziehen kann, und die wir auch im Blick haben. Einerseits wollen wir den Führerschein wieder preiswerter machen – denn zuletzt hat er im Durchschnitt 3.400 Euro gekostet. Andererseits sehen wir natürlich auch die Sorgen der Fahrschulen. Mit unserer Reform wollen wir auch die Fahrschulen entlasten und zwar mit weniger Regulatorik, weniger Vorschriften und weniger Bürokratie.

Weniger Bürokratie heißt, dass sie den Anmeldeprozess, der jetzt über die Fahrschule läuft, dort wegnehmen. Soweit wir hören, sind die Straßenverkehrsämter und Führerscheinstellen überhaupt nicht in der Lage, das zu übernehmen.
Wir nehmen niemandem etwas weg. Richtig ist aber, dass ein Paradigmenwechsel stattfindet. So wird es zukünftig Aufgabe der Fahrschulen sein, um die Fahrschüler und natürlich auch die Eltern mit ihren Konzepten zu werben. Dies schließt natürlich auch die Möglichkeit ein, den Kunden zu beraten und ihn bei den Behördengängen zu unterstützen. Bürokratieabbau bedeutet nicht, dass wir Aufgaben einfach von den Fahrschulen zu den Fahrerlaubnisbehörden verschieben. Dabei nehmen wir die Hinweise aus der Praxis ernst. Wenn Fahrerlaubnisbehörden heute schon an Kapazitätsgrenzen arbeiten, muss eine Reform genau dort ansetzen und darf keine neuen Engpässe schaffen. Deshalb wollen wir eine Lösung, die technisch und organisatorisch funktioniert und die Beteiligten tatsächlich entlastet.
Unser erstes persönliches Treffen war beim Fahrlehrerverband Thüringen in Suhl. Sie haben damals die Pläne vorgestellt, das Echo war ziemlich negativ. Sie können aber nachvollziehen, dass im Gewerbe Frust, teilweise sogar Angst herrscht, weil die aktuellen Pläne einer Deregulierung gleichkommen?
Ich habe den Termin in Suhl in guter Erinnerung. Für mich ist es wichtig mit den Fahrschulen das Gespräch zu suchen. Die Reform bringt einiges an Veränderung, aber auch Chancen für neue Geschäftsmodelle.

Glauben Sie wirklich, dass der Führerschein günstiger wird, wenn man Theorie remote unterrichtet? Verlagert sich dann nicht der Theorieunterricht in die Praxisstunden?
Was wir tun ist, den Fahrschüler mehr in das Zentrum der Betrachtung zu rücken. Er hat zukünftig die Möglichkeit für sich zu entscheiden, welche Form des Wissenserwerbs er wählt. Gleichzeitig geben wir den Fahrschulen mehr Möglichkeit bei der Gestaltung des Theorieunterrichts. Die Digitalisierung gibt es in schon sehr vielen Bildungs- und auch Fortbildungsbereichen. Die Erfahrungen sind hier sehr positiv. Aber auch bei der Praxis geben wir den Fahrlehrern mehr Spielraum. Dabei sollte es so sein, dass Fahrschüler, die schon über Fahrerfahrung, z. B. mit einem Moped, verfügen oder die Fähigkeit für das Führen eines Kraftfahrzeuges schneller erlernen, weniger Stunden benötigen. Dies

gilt insbesondere auch für die bisherigen besonderen Ausbildungsfahrten. Der Fahrlehrer kann hier entscheiden, wie viele Stunden sinnvoll sind und, wo mehr Übung gebraucht wird. Am Ende muss es aber darum gehen, dass der Fahrschüler die Befähigung erlangt hat, die Prüfungsreife festgestellt wurde und er die praktische Prüfung besteht.

Und wie ist es mit Menschen, die euphemistisch gerne als ‚bildungsfernes Klientel' bezeichnet werden?
Ich glaube das lässt sich schlecht verallgemeinern. Einer ist in der Theorie besser, der andere in der Praxis. Oder, die technischen Fragen sind dem einen Fahrschüler leichter zugänglich, der andere kennt die Verkehrsregeln besser. Wichtig ist, wie das Wissen vermittelt wird. Das können die Fahrschulen sehr gut und neue digitale Formate mit Videos können das Lernen erleichtern.

Dann sprechen wir mal von einer Klientel, die sich extrem schwertut, den Führerschein zu machen. Sie wollen, dass Fahrschulen Erfolgsquoten veröffentlichen. Dann wird keine Fahrschule mehr solche, nennen wir es mal ‚Problemfälle' annehmen. Das mag auch nicht die Masse sein, aber die bekommen dann auch keinen Führerschein mehr …
Transparenz darf nicht dazu führen, dass Fahrschulen künftig nur noch Fahrschülerinnen und Fahrschüler aufnehmen, bei denen eine schnelle und erfolgreiche Ausbildung zu erwarten ist. Auch wer mehr Zeit, zusätzliche Unterstützung oder mehrere Prüfungsanläufe benötigt, soll selbstverständlich die Chance auf einen Führerschein haben. Eine einzelne Kennzahl kann die Qualität einer Fahrschule nicht vollständig abbilden. Unser Ziel ist mehr Transparenz über Qualität und Kosten der Fahrausbildung. Gleichzeitig werden wir die Entwicklung beobachten und gegebenenfalls nachsteuern

Sie meinen also, dass sich Fahrschulen freuen müssten, wenn weniger Fahrschüler kommen, weil sie eh kein Personal haben? Fakt ist, dass aktuell, auch wegen der anstehenden Reform, viele Fahrschulen aufhören wollen. Mit einem dann verknappten Angebot wird es aber nichts mit niedrigen Preisen.
Nein, im Gegenteil: Wir brauchen ein flächendeckendes Angebot an Fahrschulen und ausreichend Fahrlehrer. Wenn Fahrschulen aufgeben und das Angebot vor Ort knapper wird, hilft das weder den Fahrschülern noch beim Ziel, die Kosten zu senken. Im Zweifel führt weniger Wettbewerb sogar zu höheren Preisen. Deshalb müssen wir bei der Reform beides zusammenbringen: Wir wollen die Ausbildung einfacher, effizienter und bezahlbarer machen, dürfen dabei aber die wirtschaftliche Situation der Fahrschulen nicht aus dem Blick verlieren. Die Reform soll unnötige Kosten und Bürokratie reduzieren und damit am Ende auch den Fahrschülern zugutekommen.

Kommen wir noch mal zur Frage, warum der Führerschein günstiger werden soll, wenn ich den Handlingprozess von der Fahrschule – wo er bis jetzt gut gelaufen ist - einer Behörde übergebe, wo die meisten sagen, wir kriegen das gar nicht hin?
Wie bereits erwähnt ist es nicht unser Ziel, einen funktionierenden Prozess einfach von der Fahrschule zur Fahrerlaubnisbehörde zu verschieben. Fahrschüler und Eltern sollen jedoch die Möglichkeit bekommen, selbst zu entscheiden, welchen Weg sie einschlagen möchten. Überzeugende Konzepte der Fahrschulen können also dazu führen, dass sich gar nicht so viel verändert, auch wenn bei der Antragstellung der Name der Fahrschule nicht mehr angegeben werden muss.

Sie wollen also auf Teufel komm' raus einen in der Wirtschaft etablierten Prozess, mit Anmeldung, Prüfungsorganisationen, etc. den Fahrschulen als zentralen Anlaufpunkt wegnehmen. Gerade in einem Verfahren, wo künftig kaum noch jemand überblickt, wie und wo der Fahrschüler seine Theorieprüfung gemacht hat, und wie die Führerschein-

Vita überhaupt aussieht.
Dazu habe ich alles gesagt.

Und wer begleitet den Prozess dann, wenn nicht die Fahrschule?
Die Fahrschule bleibt, wenn es der Kunde wünscht, der zentrale Ansprechpartner für die Ausbildung.

Es ist vor allem teuer, wenn man in der praktischen Prüfung öfter durchfällt. Wie die argeTP21 nachgewiesen hat, sind es wenige, die oft durchfallen, die den Durchschnitt nach unten ziehen. Auch so kommt es zu hohen Kosten.
Meine Töchter haben den Führerschein gemacht. Obwohl beide Theorie und Praxis beim ersten Mal bestanden haben war es teuer. Die rund 3.400 Euro sind schon realistisch.

Sprechen sie eigentlich mit Fahrschulen über deren aktuelle Nöte und Sorgen?
Ja, das mache ich und ist mir wichtig. Ich habe Vor-Ort-Gespräche, aber auch viele digitale Gespräche mit weiteren Fahrschulen geführt. Grundsätzlich sind die Fahrschulen offen für Veränderung.

Interessant, die Fahrschulen, mit denen ich spreche, haben durchaus die Angst, dass die Deregulierung des Marktes dazu führen kann, dass zum Beispiel Aldi kommt und Theorieunterricht als Rabattaktionen anbietet.
Das ist eine Befürchtung, die ich seit längerem immer wieder mal höre und ernst nehme. Allerdings habe ich bisher keine Informationen darüber, dass sich derartige Geschäftsmodelle tatsächlich am Markt etabliert haben.

Das bleibt zu hoffen, denn die Bewerberzahlen sind immer noch ein Viertel unter dem üblichen Niveau. Die Bewerber bleiben weg, weil sie glauben, dass der Führerschien zeitnah billiger wird.
Wir haben nie kommuniziert, dass der Führerschein sofort günstiger wird oder dass man mit der Ausbildung warten sollte. Uns geht es um strukturelle Reformen, die die Ausbildung effizienter und bezahlbarer machen werden. Wenn daraus die Erwartung entstanden ist, dass die Kosten unmittelbar sinken, entspricht das nicht unserer Kommunikation. Wir wollen die Rahmenbedingungen verändern.

Besagte Reform sieht vor, dass es einen rein digitalen Unterricht geben kann. Namhafte Professoren sagen, mit rein digitalem Unterricht lassen sich viele Dinge nicht vermitteln. Sehen Sie das anders?
Die Reform schafft mehr Möglichkeiten. Sie schreibt aber nicht vor, dass künftig alles digital stattfinden muss. Fahrschulen können – wie bereits mehrfach erwähnt - unterschiedliche Konzepte anbieten – etwa digitale Wissensvermittlung und ergänzende Präsenzangebote, wenn es um Themen geht, bei denen der persönliche Austausch besonders sinnvoll ist. Ich gehe deshalb davon aus, dass sich unterschiedliche Modelle entwickeln werden. Das ist auch gewollt: Die Fahrschulen sollen die neuen Möglichkeiten nutzen und eigene, überzeugende Ausbildungskonzepte entwickeln.
Und wir schauen uns natürlich an, wie das in der Praxis funktioniert. Bestimmte Elemente werden wir evaluieren. Wenn sich dabei zeigt, dass an der einen oder anderen Stelle nachgesteuert werden muss, muss man darüber sprechen. Wir sollten die neuen Möglichkeiten ausprobieren, ohne so zu tun, als sei heute schon absehbar, dass alles genauso funktionieren wird wie gedacht.

Betrifft das unter anderem die Laienausbildung?
Ja, auch diesen Modellversuch des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung werden wir evaluieren.

Welche Rolle spielt aus Ihrer Sicht der Simulator in der künftigen Ausbildung?
Eine Fahrschule in Sonneberg, die ich besucht habe, hatte einen Schulungsraum mit drei Simulatoren. Darunter ein Simulator, mit dem auch Sonderfahrzeuge simuliert werden können. Bei meinem Besuch konnte ich ein halb gefülltes Tanklastfahrzeug ‚fahren', das für mich vom Gefühl her unheimlich realitätsnah geschwankt hat. Mit Simulatoren können Gefahrensituationen durchgespielt werden, ohne den Fahrschüler in eine echte Gefahr zu bringen. Gleichzeitig erhält man wichtige Praxiserfahrungen. Schließlich kann der Simulator Fahranfängern Stressmomente nehmen und Stück für Stück Routine aufbauen. Die Praxis kann man damit nicht ersetzen und das soll sie auch nicht.

Schaltkompetenz auf dem Simulator zu erwerben, wäre also OK?
Das ist europarechtlich leider nicht möglich.

Wollen Sie vorschreiben was ein Simulator künftig können muss, oder soll das auch dem Markt überlassen werden?
Die Regelungen sehen vor, dass im Rahmen der fahrpraktischen Ausbildung der Einsatz von Simulationen zulässig sein wird, sofern alle Fahraufgaben realitätsnah simuliert werden können und die Simulationen eine dynamische Darstellung von unterschiedlichen Verkehrssituationen ermöglichen. Wir wollen technische Entwicklungen nicht unnötig regulieren, weshalb wir von detaillierten technischen Anforderungen abgesehen haben. Unser Ansatz ist mehr Spielraum für Innovation und unterschiedliche Ausbildungskonzepte. Wenn Simulatoren künftig eine größere Rolle spielen, werden wir prüfen, ob einheitliche Anforderungen sinnvoll sind. Dann selbstverständlich mit ausreichenden Übergangsfristen. Entscheidend ist für uns nicht der niedrigste Preis, sondern eine gute und erfolgreiche Ausbildung. Genau darüber soll der Wettbewerb stattfinden.

Soll die Reform, die aktuell für B/BE kommen soll, irgendwann auch für C/CE und D/DE gelten?
Ausgangspunkt für die Überlegungen zur Reform war natürlich der im Schwerpunkt stattfindende Erwerb der Fahrerlaubnis der Klasse B. Die Reform gilt aber für alle Klassen.

Wann kommen die 12 Stunden digitale Weiterbildung?
Die Möglichkeit, bis zu zwölf Stunden der insgesamt 35-stündigen Weiterbildung digital durchzuführen, ist europarechtlich ausdrücklich vorgesehen. Von dieser Option wollen wir in Deutschland umfassend Gebrauch machen.
Die gesetzlichen Voraussetzungen hierfür haben wir bereits Anfang des Jahres mit der Änderung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes geschaffen. Derzeit arbeiten wir an den erforderlichen Regelungen auf Verordnungsebene, um die konkrete Ausgestaltung festzulegen.
Unser Ziel ist klar: Wir wollen die Weiterbildung für Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer praxisnäher, flexibler und besser mit den Anforderungen des Arbeitsalltags vereinbar machen. Digitale Lernangebote können hierzu einen wichtigen Beitrag leisten, ohne die hohen Qualitätsstandards der Weiterbildung zu beeinträchtigen.

Wie steht es um die Vernetzung der beschleunigte Grundqualifikation und des Führerscheinerwerbs, um doppelte Inhalte zu beseitigen?
Die beschleunigte Grundqualifikation enthält bestimmte Ausbildungsinhalte, die europarechtlich vorgegeben sind. Bereits heute bestehen Möglichkeiten, Inhalte des Führerscheinerwerbs und der Grundqualifikation stärker aufeinander abzustimmen und Doppelungen zu vermeiden.

Darüber hinaus prüfen wir derzeit, wo weitere Vereinfachungen und Deregulierungsschritte möglich sind, insbesondere bei den theoretischen und praktischen Prüfungen der Grundqualifikation. Dabei gilt für uns ein klarer Grundsatz: Wir wollen Ausbildung und Qualifikation für Fahrerinnen und Fahrer einfacher, moderner und flexibler gestalten. Gleichzeitig dürfen Qualität der Ausbildung und Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt werden.
Gerade vor dem Hintergrund des Fahrermangels müssen wir bestehende Prozesse kritisch hinterfragen und unnötige Belastungen abbauen, ohne die hohen Anforderungen an die Verkehrssicherheit aufzugeben. Genau daran arbeiten wir derzeit.