



Foto: DAF

# Fahrerlaubnis: Ein Leben lang lernen

Aktuell wird über Führerscheinkosten und Nichtbestehensquoten bei der Fahrausbildung diskutiert. In der Klasse C/CE scheint die Motivation hoch, denn es fallen wenige durch. Das Thema Kosten für die Fahrerlaubnis ist aber auch für Berufseinsteiger durchaus relevant, eine Lösung jedoch schwierig.

Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder hat mit seiner Ankündigung, die geplante Novelle der Fahrerlaubnis-Ausbildungsverordnung nachschärfen zu wollen, für Aufmerksamkeit gesorgt. Vor allem der Pkw-Führerschein soll billiger werden. Doch sowohl bei den Führerscheinen der Klasse B als auch bei den Fahrerlaubnisklassen C/CE dürfte das nicht ganz einfach werden. „Es gibt nicht nur eine Stellschraube, an der man drehen müsste, damit die Fahrausbildung günstiger wird“, sagt Fani Zaneta, Referentin für Verkehrssicherheit beim TÜV-Verband. „Ich glaube, hier werden Erwartungen geweckt, die nur schwer zu erfüllen sind.“

**Bis zu 8.000 Euro für den CE-Schein**  
Je nach Fahrschule und Vorerfahrung belaufen sich die Kosten für eine CE-Fahrerlaubnis auf 3.000 bis 5.000 Euro. Hinzu kommen Kosten für 140 Stunden Theorie und die IHK-Prüfung bei einer beschleunigten Grundausbildung im Rahmen der Berufskraftfahrer-Qualifikation in Höhe von 1.500 bis 3.000 Euro. „Das wird meines Erachtens auch nicht wesentlich günstiger“, sagt die Verkehrssicherheitsexpertin. „Inflation sowie hohe Wartungs- und Personalkosten seitens der Fahrschulen lassen sich kaum beeinflussen. Nicht zu vergessen: hohe Anforderungen an die Fahrschulen, um die staatlichen Erfordernisse der

„Die Hoffnung auf eine günstigere Fahrausbildung ist verständlich, aber nicht einfach zu verwirklichen.“

FANI ZANETA, REFERENTIN FÜR VERKEHRSSICHERHEIT BEIM TÜV-VERBAND

Ausbildung überhaupt erfüllen zu können.“ Zaneta denkt dabei an moderne Lkw mit aktuellen Fahrassistenzsystemen, die inzwischen vorgeschrieben sind. „Außer-

dem wird die Fahrausbildung und damit die Prüfung eher umfangreicher und anspruchsvoller, weil auch der Verkehr immer komplexer wird.“

Hohe Nichtbestehensquoten mit kostenintensiven Nachschulungen sind beim Lkw-Führerschein jedenfalls die Ausnahme. Während die Durchfallquoten bei den Pkw-Führerscheinen in den vergangenen 15 Jahren kräftig gestiegen sind, lagen sie im Jahr 2024 in der C-Klasse bei stabil niedrigen 19,4 Prozent in der Theorie und 15,6 Prozent in der Praxis. „Im Bereich der Nutzfahrzeugklassen sehen wir beim Thema Nichtbestehen kein größeres Problem“, sagt Zaneta. „Das hängt vor allem mit der Motivation derer zusammen, die einen Lkw- oder Busführerschein machen.“

## Führerscheinkosten als lohnende Investition sehen

Den deutschen Standard für den Erwerb des Lkw-Führerscheins nach unten zu schrauben, davon hält Fani Zaneta nichts – auch wenn entsprechende Forderungen der Verbände laut werden. „Ich glaube nicht, dass wir uns im Sinne der Verkehrssicherheit ein ‚Race to the Bottom‘ leisten sollten. Es wird immer Länder geben, in

denen der Führerschein billiger ist. Dann sollte man sich aber auch die Unfallzahlen dort ansehen. Nicht zu vergessen: Die Vision Zero ist Teil des Koalitionsvertrags!“

Es gibt aber Wege, die Ausbildung von Berufskraftfahrern zu verschlanken. So könnten Bestandteile der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung und der IHK-Theorieprüfung zusammengelegt werden, z. B. in den Sachgebieten „Verhalten im Straßenverkehr“, „Technik“ und „Vorschriften über den Betrieb der Fahrzeuge“. Dies kann Ausbildungszeiten verkürzen und am Ende Kosten einsparen. Zaneta: „Die Aufwendungen für den Führerschein sollten nicht als Kosten, sondern als Investitionen betrachtet werden – als Investition in Sicherheit, die letztlich Kosten spart.“

## Einfacher und günstiger, ja – aber keinesfalls auf Kosten der Sicherheit

Als Investition in eine bessere Bildung ist auch die seit 2009 bestehende Pflicht zur Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern gedacht. Vermehrt wird Kritik geäußert, dass vor allem die 35-stündige Weiterbildung alle fünf Jahre nachgeschärft werden muss. Jüngste Überlegungen sprechen davon, dass zwölf dieser Stunden künftig in einem digitalen Format abgeleistet werden können. Allerdings wartet die Branche auch in dem Fall auf eine Konkretisierung von Seiten der Politik.

## Mix aus Präsenzunterricht und neuen Lernmethoden

Hoffnung setzt Zaneta auf die Digitalisierung, da Studien belegen, dass eine geschickte Kombination aus Online- und Offline-Lernen zu besseren Lernerfolgen führen kann. „Für den Einsatz digitaler Elemente braucht es aber immer ein pädagogisch-didaktisches Konzept“, sagt Zaneta. „Auch das Lehrpersonal muss geschult sein, um online unterrichten und digitale Lerneinheiten effizient integrieren zu können.“ Die Fahrschülerinnen und Fahrschüler seien hinsichtlich ihrer Lernleistungsfähigkeit sehr heterogen – sie umfassen sowohl lernstarke als auch lernschwächere Personen. Diese Unterschiede gelte es zu berücksichtigen, denn Online-Theorieunterricht kommt vor allem jenen zugute, die bereits günstige Voraussetzungen mitbringen.



Foto: Tobias Koch

„Es läuft oft auf das Spannungsverhältnis zwischen Vereinfachung einerseits, aber einem möglichen Verlust an Verkehrssicherheit und mehr Bürokratie andererseits hinaus.“

FANI ZANETA, REFERENTIN FÜR VERKEHRSSICHERHEIT BEIM TÜV-VERBAND

## Weiterbildung als Sicherheitsfaktor

Vor dem Hintergrund, dass die Fahrzeuge immer komplexer werden – Stichwort Assistenzsysteme –, sich neue Antriebsformen durchsetzen und der Verkehr immer weiter zunimmt, sieht Zaneta ein inhaltliches Abspecken der verpflichtenden Weiterbildungen kritisch. Sie plädiert für einen intensiveren Praxisanteil und auch für einen Test nach der jeweiligen Weiterbildung, um zu sehen, ob die Teilnehmenden die Themen auch verstanden haben und in ihrer beruflichen Praxis anwenden können. Fani Zaneta: „Es muss die richtige Balance zwischen Vereinfachung einerseits und Erhalt oder Verbesserung der Verkehrssicherheit andererseits gefunden werden.“

