

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer e.V. (IDF)

Bundesverband

Robert Klein, Stadtberg 32, 89312 Günzburg

Tel.: 08221-250773

Fax: 08221-31965

E-Mail: info@idfl.de

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer e.V. (IDF) Stadtberg 32 89312 Günzburg

Bundesministerium für Verkehr
Patrick Schnieder
Invalidenstr. 44
10115 Berlin



Günzburg, 27.07.2026

Kritik am Gesetzentwurf

Sehr geehrter Herr Minister,

auf Drängen unserer Mitglieder ergänzen wir hiermit unsere Bedenken bezüglich der geplanten Reformierung der Fahrschulerausbildung. Die nachfolgenden Punkte spiegeln deren massive Kritik am Gesetzentwurf wider.

Eine professionelle Fahrschulerausbildung zielt in erster Linie auf eine langfristig angelegte **Verkehrssicherheit** ab. Die im Zuge des Reformvorhabens angedachte partielle Laienausbildung ist in keiner Weise mit einer professionellen Ausbildung vergleichbar.

Ohne fundiertes Fachwissen und methodische Didaktik geschulter Fahrlehrer driftet der Lernprozess in ein unstrukturiertes „**Ausprobieren**“ ab.

Fahrpraxis unter Anleitung

Im Rahmen dieses Experimentierens übersehen die sogenannten Fahrpraxisanleiter als Laien mangels Erfahrung häufig kritische Verhaltensfehler, festigen unbewusst eigene Fahrgegewohnheiten und gefährden durch das Fehlen eines Doppelpedalsystems die Sicherheit im realen Straßenverkehr.

Die geplante Neuregelung schafft für Fahranfänger und deren Fahrpraxisanleiter – in der Regel die Eltern – existenzielle Risiken:

Es bestehen erhebliche verfassungsrechtliche Bedenken, da sich die Frage der Verhältnismäßigkeit stellt, einen Jugendlichen oder Fahranfänger straf- und zivilrechtlich vollumfänglich für Situationen haften zu lassen, die er aufgrund mangelnder Erfahrung noch gar nicht voraussehen oder bewältigen konnte. Dies berührt im Kern das strafrechtliche Schuldprinzip (keine Strafe ohne Schuld).

Bei Unfällen mit Personenschaden drohen dem Fahranfänger auch Verfahren wegen fahrlässiger Körperverletzung oder fahrlässiger Tötung (§ 229 StGB).

Trotz der gesetzlich dekretierten Alleinverantwortung des Fahrschülers riskieren Eltern erhebliche zivilrechtliche Haftungsrisiken über die Halterhaftung (§ 7 StVG) sowie wegen der Verletzung der Aufsichtspflicht (§ 832 BGB). Mehr noch: Greifen Eltern mangels Doppelpedalen in einer Notsituation nicht rechtzeitig verbal oder physisch ein, riskieren sie eine strafrechtliche Anklage wegen fahrlässiger Körperverletzung durch Unterlassung (§13 StGB).

Da keine Doppelpedale existieren, müssen Eltern Gefahren in Bruchteilen von Sekunden rein verbal abwenden, wobei dies nicht zu sachlichen Anweisungen, sondern in der Regel zu emotional lautstarkem Schreien (z.B. „bremsen!“) führt. Solche akuten Stressimpulse führen beim Fahranfänger nachweislich zu einer Schockstarre (Freezing) oder zu reflexartigen Fehlreaktionen (z. B. Verwechseln von Gas und Bremse).

Nachdem ein Fahranfänger ohne doppelte Pedalsicherung vollverantwortlich ein maximales Schadensrisiko darstellt, dürften hohe Risikoprämien oder der Ausschluss bestimmter Regressleistungen bei grob fahrlässiger Überforderung des Schülers drohen.

Außerdem dürfte die stressgeladene Atmosphäre im Fahrzeug zu emotionalen Konflikten, Vorwürfen und lautstarken Streitigkeiten - in der Regel zwischen Eltern und Kindern - führen, wodurch die Ablenkung am Steuer massiv erhöht wird.

Allen Befürwortern der partiellen Laienausbildung sei empfohlen, sich nach sechs professionellen Schulungsstunden eines Fahranfängers zusammen mit einem Fahrlehrer ins Fahrschulauto zu setzen, um zu erkennen, wie wichtig Fahrlehrkraft und Doppelpedale immer noch sind.

Die vom Gesetzgeber vorgesehene Beobachtungsfahrt mit einer Fahrlehrkraft und dem Fahrpraxisanleiter sollte aus Sicherheitsgründen unbedingt in einem Fahrschulfahrzeug erfolgen. Ansonsten drohen mit Sicherheit gerichtliche Auseinandersetzungen.

Präsenzunterricht

Was den Präsenzunterricht anbelangt, so bedeutet das Vorhaben, diesen in seiner Gesamtheit „fakultativ“ zu stellen, ein enormes Verkehrssicherheitsrisiko dar. Selbst das häufig zitierte „Österreichische Modell“ sieht für Klasse B einen verbindlichen Basisunterricht von 20 mal 50 Minuten und einen klassenspezifischen Theorieunterricht von 12 mal 50 Minuten, jeweils in Präsenzform, vor.

Fahrsimulator

Dass der Einsatz eines Fahrsimulators der einzelnen Fahrschule überlassen bleibt, wird ausdrücklich begrüßt, zumal zum Simulatoreinsatz eine längere Liste von kritischen Einwänden existiert. Den Erwerb der Schaltkompetenz, die ausnahmslos auf einem Fahrsimulator erworben wird, lehnen wir strikt ab, da die tatsächliche Beherrschung eines Fahrzeugs im Straßen

verkehr wesentlich komplexere Anforderungen stellt. Ein Blick auf den Schalthebel am Simulator ist vom Gefahrenmoment her nicht vergleichbar mit einem Blick darauf im fahrenden Fahrzeug.

Juristisch gesehen ist auch ein werbender Hinweis, dass mit Simulatoren praktische Fahrstunden ersetzt werden können, unzulässig. Dazu existieren mehrere Gerichtsurteile.

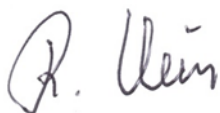
Geistige und körperliche Eignung des Fahrlehrers

Die kontinuierliche ärztliche Untersuchung (§ 11 FahrlG) ist ersatzlos zu streichen. Zu deren Einführung gab es keinen Anlass. Die Begründung dafür ist außerdem nach Buchardt, Ochel-Brinkschröder DAR 2017, 692 (693f) unzutreffend. Dies steht auch in keinem Verhältnis zur fehlenden Untersuchungspflicht der angedachten Fahrpraxisanleiter.

Handbuch

In der Begründung zur Drucksache 330/26 ist mehrfach von einem Handbuch die Rede. Bitte teilen Sie uns mit, um welches Handbuch es sich dabei handelt und ob der Ad-Hoc-Arbeitsgruppe die entsprechenden Gerichtsurteile bekannt sind.

Mit der Bitte um Rückmeldung verbleiben wir
mit freundlichen Grüßen



Robert Klein
Vorsitzender



Wolfgang Hesser
Vorsitzender



Dr. Bernd Ganser
Pädagoge, Leiter wissenschaftliche Arbeitsgruppe



Bernhard Schönberger
Dipl.-Ing., Sachverständiger