

Vorschläge zur Neugestaltung der fahrpraktischen Prüfung Klasse B

Ausgehend von der in der 4. EU-Führerscheinrichtlinie festgelegten Mindestfahrzeit von 25 Minuten schlagen wir für die fahrpraktische Prüfung der Klasse B folgende inhaltliche und zeitliche Neugestaltung vor:

1. Beginn der Prüfung (5 Minuten)

Die Prüfung startet mit der fahrtechnischen Vorbereitung durch die Bewerber: Begrüßung durch den Sachverständigen, Identitätsüberprüfung sowie Erläuterung des Prüfungsablaufs.

Begründung: Das Prüfungsfahrzeug ist in der Regel bereits vor Beginn auf die Bewerber eingestellt. Daher ist nur eine kurze Vorbereitungszeit notwendig.

2. Entfall der „Sicherheitskontrollen“

Begründung: Viele der in der Prüfungsrichtlinie vorgesehenen Sicherheitskontrollen sind bei modernen Fahrzeugen oder alternativen Antrieben nicht mehr praktikabel oder sinnvoll – etwa die Messung von Flüssigkeitsständen oder das Benennen bestimmter Kontrollleuchten. Zudem stellen diese Abfragen häufig eine sprachliche Hürde dar und erhöhen unnötig den Stress der Prüflinge.

3. Reine Fahrzeit (25 Minuten)

Die reine Fahrzeit dient der Überprüfung, ob die Bewerber ausgewählte Fahraufgaben gemäß Fahraufgabenkatalog sicher, verantwortungsvoll und umweltbewusst durchführen können. Die bisherige Grundfahraufgabe „Gefahrbremsung“ sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit verpflichtend in die Fahrzeit integriert und stichprobenartig abverlangt werden.

Begründung: Ein erfahrener Sachverständiger kann in 25 Minuten zuverlässig beurteilen, ob Bewerber die technischen Kenntnisse sowie die Fähigkeiten zur sicheren, umweltbewussten und energiesparenden Fahrweise besitzen (§ 17 Absatz 1 Satz 1 FeV). Längere Prüfungen erhöhen vor allem für jüngere Bewerber den Stress deutlich und können das tatsächliche Kompetenzniveau verfälschen.

4. Entfall der Prüfung sonstiger Grundfahraufgaben

Die bisherigen Grundfahraufgaben sollten mit Ausnahme der „Gefahrbremsung“ nicht mehr geprüft werden.

Begründung: Die bisherigen Grundfahraufgaben „Rückwärtsfahren in eine Parklücke (Längsaufstellung)“, „Rückwärtsfahren nach rechts unter Nutzung einer Einmündung, Kreuzung oder Einfahrt“, „Querparken/Schrägparken“ und „Umkehren“ haben nur einen geringen Bezug zur sicheren Fahrzeugführung und sollten daher entfallen. Die durch diese Aufgaben geforderten Kompetenzen stellen kein Problem hinsichtlich des erhöhten Unfallrisikos von Fahranfängern dar, insbesondere unter Berücksichtigung der Schwere

möglicher Unfallfolgen. Diese bisher geprüften Grundfahraufgaben führen zu einem überflüssig höheren Ausbildungsaufwand und verlängern unnötig die Prüfungszeit.

5. Fahrtechnischer Abschluss, Entscheidung und Verabschiedung (5 Minuten)

Begründung: Moderne Fahrzeuge stellen an den fahrtechnischen Abschluss nur minimale Anforderungen – Lenkschlösser und Feststellbremsen arbeiten automatisch, häufig gibt es keinen Schlüssel mehr. Relevant bleibt vor allem das sichere Öffnen der Fahrertür. Da viele Bewerber nach der Prüfung emotional stark belastet sind, ist eine ausführliche Erläuterung des Prüfungsergebnisses oft nicht sinnvoll.

Gesamtdauer der Prüfung

Die vorgeschlagene Gesamtdauer beträgt **35 Minuten**. Das entspricht rund **63 Prozent** der bisherigen Prüfungszeit und ermöglicht eine Steigerung der Prüfungskapazität um mehr als ein Drittel – bei gleichem Personal- und Zeitaufwand. Dies könnte die Wartezeiten deutlich verkürzen und gleichzeitig die Kosten für die Vorstellung zur Prüfung durch die Fahrschulen und die zu entrichtende Prüfgebühr an die Prüforganisationen deutlich senken.

Fahrpraktische Prüfung Klassen C1+C1E sowie C+CE

Als Abschluss eines gemeinsamen Ausbildungsgangs in den Klassen C1+C1E und C+CE müssen bisher zunächst die Soloklassen in einer separaten praktischen Prüfung bestanden sein. Danach werden zusätzlich die Anhängerklassen geprüft.

Bewerber, die einen Zug der Klasse C1E oder CE sicher, verantwortungsvoll und umweltbewusst führen können, sind jedoch zwangsläufig auch in der Lage das Solofahrzeug entsprechend zu führen. Eine separate C1- bzw. C-Praxisprüfung könnte somit entfallen, ohne dass eine Minderung der Verkehrssicherheit zu befürchten wäre.

Zugleich trüge diese Streichung zu einer spürbaren Kostenersparnis in der Schwerfahrausbildung bei. Durch den Entfall von Wartezeiten für eventuelle Wiederholungsprüfungen und die damit verbundenen unnötigen zusätzlichen Übungsstunden würde die Ausbildungseffizienz gesteigert und die Ausbildungskosten verringert. Da die Ausbildung im Schwerfahrbereich häufig durch öffentliche Gelder gefördert wird, würde diese Maßnahme auch zur allgemeinen Kostendämpfung beitragen.