Bundes**v**ereinigung der **F**ahrlehrerverbände e.V.
Zusammenschluss von Fahrlehrerverbänden im Bundesgebiet

28.10.2026

**Stellungnahme der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.
zur Reform der Fahrausbildung**

Die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. (BVF) begrüßt das Ziel, die seit nahezu drei Jahrzehnten bestehenden Grundlagen der Fahrausbildung zu modernisieren und den Fahrerlaubniserwerb stärker digital zu gestalten. Maßstab jeder Reform muss jedoch eine nachweisbare Verbesserung des bestehenden Systems sein. Das erreichte Niveau der Verkehrssicherheit und der Ausbildungsqualität muss mindestens erhalten bleiben. Die sichere Vorbereitung angehender Fahrerinnen und Fahrer auf den Straßenverkehr darf möglichen Kosteneinsparungen nicht untergeordnet werden.

Reformmaßnahmen müssen deshalb auf belastbaren wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhen. Erwartete Einsparungen sind nachvollziehbar darzustellen; mögliche Auswirkungen auf Ausbildungsqualität und Verkehrssicherheit müssen vor ihrer Einführung sorgfältig bewertet und anschließend überprüft werden.

Die BVF und ihre angeschlossenen Landesverbände stehen Veränderungen offen gegenüber. Sie haben die wesentlichen Reformen der vergangenen Jahrzehnte mitgetragen und deren Umsetzung mit erheblichen fachlichen, organisatorischen und finanziellen Beiträgen ermöglicht. Eine erfolgreiche Weiterentwicklung muss die Erfahrungen der Ausbildungspraxis einbeziehen und zugleich die mittelständischen Strukturen des Fahrschulwesens stärken. Neue bürokratische Belastungen und vermeidbare Investitionskosten würden dem Ziel eines bezahlbaren Fahrerlaubniserwerbs entgegenwirken.

1. Fahrschulbindung erhalten und Verfahren beschleunigen

Die Bindung an eine ausbildende Fahrschule muss für die gesamte Fahrausbildung erhalten bleiben. Fahrschulen übernehmen bereits heute die fachkundige Erstberatung, begleiten den individuellen Ausbildungsweg und koordinieren die Vorbereitung auf die Fahrerlaubnisprüfungen.

Ein Wegfall dieser Funktion würde zusätzliche Beratungs- und Koordinierungsaufgaben auf die Fahrerlaubnisbehörden verlagern. Damit wären ein erhöhter Personalbedarf und zusätzliche Kosten für Landkreise und kreisfreie Städte zu erwarten. Die im vorliegenden Entwurf angesprochenen Bedenken der kommunalen Spitzenverbände werden von der BVF geteilt.

Wir sprechen uns daher für die Beibehaltung von § 21 Absatz 1 Satz 3 Nummer 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung aus. **Fahrerlaubnisbewerberinnen und Fahrerlaubnisbewerber sollen im Antrag weiterhin die ausbildende Fahrschule angeben.**

Innerhalb dieser verbindlichen Ausbildungsstruktur sollen Fahrschulen – unter Wahrung eines verpflichtenden Präsenzanteils – theoretischen Unterricht in Präsenz, als synchronen Onlineunterricht oder in einer Kombination beider Formen anbieten können.

Geschäftsstelle:
Mittlerer Pfad 5
70499 Stuttgart

Tel.: +49 711 826 536 30
Fax: +49 711 826 536 49
E-Mail: info@bvf-deutschland.de

Berliner Sparkasse
BIC: BELADEBEXXX
IBAN: DE21 1005 0000 0190 0713 70

www.fahrlehrerverbaende.de
Steuer-Nr.: 236/01888

Die Fahrschulbindung bietet insbesondere folgende **Vorteile:**

- **Entlastung der Fahrerlaubnisbehörden durch fachkundige Beratung und Ausbildungsbegleitung;**
- **Vermeidung zusätzlicher Personal- und Verwaltungskosten auf Seiten der Verwaltungsbehörden der Länder;**
- **klare Zuständigkeiten für die pädagogische Beratung und die Feststellung der Prüfungsreife;**
- **geordnete Anmeldung und bedarfsgerechte Planung der Fahrerlaubnisprüfungen;**
- **bessere Abstimmung zwischen Fahrschulen und Prüforganisationen.**

Erhebliche Entlastungspotenziale liegen außerdem in schnelleren Verwaltungsverfahren und einer verlässlichen Bereitstellung von Prüfungsterminen. Lange Bearbeitungszeiten und vermeidbare Unterbrechungen zwischen Ausbildung und Prüfung können zusätzliche Übungsstunden erforderlich machen und damit die Gesamtkosten erhöhen.

Darüber hinaus regen wir an, die in § 18 Absatz 1 FeV vorgesehene Wiederholungsfrist von in der Regel mindestens zwei Wochen zu überprüfen. Eine erneute Prüfung sollte nach gezielter Aufarbeitung der festgestellten Defizite zeitnah möglich sein, sobald die Prüfungsreife wieder vorliegt. Besondere Regelungen bei Täuschungshandlungen sind davon getrennt zu betrachten.

2. Verbindlichen Präsenzunterricht sichern und ergänzende Lernformen ermöglichen

Die theoretische Fahrausbildung vermittelt mehr als Regelwissen. Sie soll verantwortungsbewusstes Handeln, realistische Selbsteinschätzung, Gefahrenbewusstsein und Rücksichtnahme entwickeln. Dafür sind der persönliche Austausch, die gemeinsame Bearbeitung von Verkehrssituationen und die unmittelbare Rückmeldung durch qualifizierte Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer von besonderer Bedeutung.

Digitale Lernangebote können die Ausbildung sinnvoll ergänzen und flexibler gestalten. Aus Sicht der BVF ersetzen sie jedoch nicht sämtliche pädagogischen Funktionen des Präsenzunterrichts.

Wir fordern daher beim erstmaligen Erwerb einer Fahrerlaubnis einen verbindlichen Mindestumfang **von sechs Unterrichtseinheiten zu jeweils 90 Minuten in Präsenz** in einer Fahrschule.

Dieser Präsenzanteil sollte insbesondere folgende Themen umfassen:

- Einstellungen, Verantwortung und soziale Kompetenz im Straßenverkehr;
- Gefahrenwahrnehmung und vorausschauendes Verhalten;
- Selbsteinschätzung, Risikobereitschaft und der Einfluss von Gruppendruck;
- Alkohol, Drogen, Ablenkung, Müdigkeit und emotionale Belastungen;
- Schutz besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer;
- komplexe Verkehrssituationen und die Übertragung theoretischer Kenntnisse auf die Fahrpraxis.

Die übrigen Ausbildungsinhalte sollen innerhalb eines fachlich abgestimmten Gesamtkonzepts flexibel vermittelt werden können. Verbindliche Lernstandskontrollen müssen sicherstellen, dass die erforderlichen Kenntnisse und Kompetenzen tatsächlich erworben wurden.

3. Besondere Ausbildungsfahrten kompetenzorientiert gestalten und dokumentieren

Besondere Ausbildungsfahrten leisten einen wesentlichen Beitrag zur sicheren Vorbereitung auf Überland-, Autobahn- und Nachtfahrten. Die dabei zu erwerbenden Fähigkeiten dürfen durch eine Flexibilisierung der Ausbildung nicht abgeschwächt werden.

Die BVF begrüßt grundsätzlich einen kompetenzorientierten Ansatz, bei dem sich der Umfang der besonderen Ausbildungsfahrten am tatsächlichen Lernfortschritt orientiert. Eine solche Regelung kann den unterschiedlichen Voraussetzungen und Lernverläufen der Fahrschülerinnen und Fahrschüler besser Rechnung tragen.

Entscheidend ist jedoch, dass die vorgesehenen Fahraufgaben, Kompetenzen und Qualitätskriterien verbindlich bleiben. Die notwendige Anzahl der Fahrten muss sich aus dem nachgewiesenen Ausbildungsstand ergeben. Eine flexible Regelung darf nicht als pauschale Aufforderung zur Verkürzung der Ausbildung verstanden werden.

Wir fordern deshalb eine **verbindliche und nachvollziehbare Dokumentation der erreichten Kompetenzen** durch die ausbildende Fahrlehrerin oder den ausbildenden Fahrlehrer. Diese Dokumentation sollte:

- die maßgeblichen Fahraufgaben und Qualitätskriterien abbilden;
- erreichte Kompetenzen und bestehenden Übungsbedarf erkennen lassen;
- als Grundlage für die Feststellung der Prüfungsreife dienen;
- bei einer anlassbezogenen behördlichen Überwachung überprüfbar sein.

Die Dokumentation sollte digital, praxistauglich und ohne doppelte Erfassungspflichten erfolgen. Sie wäre zugleich eine verbindliche Lernstandskontrolle und könnte dazu beitragen, vermeidbare Fehlversuche zu reduzieren.

Eine generelle Senkung der praktischen Ausbildungskosten lässt sich aus dem Wegfall fester Mindestzahlen allerdings nicht ableiten. Der erforderliche Ausbildungsumfang richtet sich weiterhin nach den individuellen Fähigkeiten und den verbindlichen Sicherheitsanforderungen

4. Transparenzregister in der vorgesehenen Form ablehnen

Die BVF lehnt das vorgesehene Transparenzregister ab. Die Veröffentlichung von Bestehensquoten und einzelnen Preiselementen vermittelt aus unserer Sicht keine hinreichend verlässliche Vergleichbarkeit der Ausbildungsqualität und der tatsächlich zu erwartenden Gesamtkosten.

Bestehensquoten sind kein isolierter Qualitätsmaßstab. Prüfungsergebnisse werden auch durch Lernvoraussetzungen, Sprachkenntnisse, Prüfungsangst, Ausbildungsunterbrechungen und die Zusammensetzung der jeweiligen Bewerbergruppe beeinflusst. Ohne sachgerechte Einordnung können veröffentlichte Quoten zu irreführenden Bewertungen führen.

Zudem besteht das Risiko unerwünschter Auswahlmechanismen: Wenn wirtschaftlicher Erfolg zunehmend von einer öffentlich sichtbaren Bestehensquote abhängt, könnten Fahrschulen unter Druck geraten, Bewerberinnen und Bewerber mit erhöhtem Unterstützungsbedarf seltener aufzunehmen. Dies könnte insbesondere Menschen mit sprachlichen Schwierigkeiten oder anderen Lernhürden benachteiligen. Ein solches System würde dem Ziel eines gleichberechtigten Zugangs zur Fahrerlaubnisausbildung entgegenstehen.

Einzelpreise ermöglichen keinen verlässlichen Vergleich der Gesamtkosten. Diese hängen maßgeblich vom individuellen Ausbildungsbedarf ab. Unterschiedliche Kombinationen aus Grundbetrag, Unterrichtsleistungen, Fahrstunden und Prüfungsvorstellungen können zu Preisvergleichen führen, die den tatsächlichen Aufwand nur unzureichend abbilden.

Hinzu kommen mögliche Wettbewerbsverzerrungen durch kommerzielle Vergleichsportale. Werden Sichtbarkeit und Platzierung durch bezahlte Zusatzleistungen beeinflusst, entsteht ein Wettbewerb um Reichweite, dessen Kosten letztlich zusätzlich finanziert werden müssen. Kleine und regional tätige Fahrschulen könnten dadurch besonders unter Druck geraten.

Gerade im ländlichen Raum ist ein wohnortnahes Ausbildungsangebot von großer Bedeutung. Eine Schwächung dieser Strukturen könnte längere Anfahrtswege, zusätzlichen Zeitaufwand und höhere Kosten für Fahrerlaubnisbewerberinnen und Fahrerlaubnisbewerber verursachen.

Auch die Erhebung, Pflege und Kontrolle der Registerdaten würden neue administrative Belastungen schaffen. Diese stehen dem erklärten Ziel einer kostengünstigeren Ausbildung entgegen.

Die BVF unterstützt verständliche Preisinformationen und eine wirksame Qualitätssicherung. Dafür halten wir klare Informationspflichten, verbindliche Ausbildungsnachweise und eine risikoorientierte beziehungsweise anlassbezogene Fahrschulüberwachung für geeigneter. Die geplante Flexibilisierung der Überwachung wird daher grundsätzlich begrüßt, sofern sie die Ausbildungsqualität wirksam sichert.

5. Internationale Erfahrungen differenziert berücksichtigen

Internationale Reformen sollten bei der Weiterentwicklung der deutschen Fahrausbildung berücksichtigt werden. Voraussetzung ist jedoch eine differenzierte Betrachtung der jeweiligen Ausbildungs-, Prüfungs- und Verkehrsbedingungen.

Finnland hat 2026 zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit junger Fahrerinnen und Fahrer eingeführt. Dazu gehören strengere Voraussetzungen für Ausnahmegenehmigungen zum Fahrerlaubniserwerb mit 17 Jahren und nächtliche Fahrbeschränkungen für Minderjährige. Zum 1. Oktober 2026 wurde außerdem die verpflichtende Risikoschulung erweitert.

Daraus lässt sich keine pauschale Rücknahme der früheren Reform ableiten. Die Entwicklung unterstreicht jedoch aus Sicht der BVF, wie wichtig eine fortlaufende wissenschaftliche Bewertung und die Möglichkeit gezielter Nachsteuerung sind.

Wir fordern deshalb, auch die deutsche Reform von Beginn an wissenschaftlich zu begleiten. Zu untersuchen sind insbesondere die Auswirkungen auf Unfallgeschehen, Prüfungsverläufe, tatsächlich entstehende Gesamtkosten und die wohnortnahe Verfügbarkeit von Ausbildungsangeboten.

Abschließende Bewertung

Die BVF unterstützt eine moderne, flexible Fahrausbildung. Digitalisierung, beschleunigte Verwaltungsverfahren, verlässliche Prüfungskapazitäten und eine kompetenzorientierte Ausbildungssteuerung bieten dafür konkrete Ansatzpunkte.

Voraussetzung ist, dass die Fahrschulbindung erhalten bleibt, ein verbindlicher Präsenzanteil gesichert wird und die Prüfungsreife anhand nachvollziehbarer Lernstandskontrollen festgestellt wird. Kostensenkungen müssen durch bessere Abläufe und geeignete Ausbildungsstrukturen erreicht werden. Abstriche bei sicherheitsrelevanten Kompetenzen dürfen hierfür nicht in Kauf genommen werden.

Die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. steht bereit, die weitere Ausgestaltung der Reform gemeinsam mit Gesetzgeber, Verwaltung, Wissenschaft und Prüforganisationen konstruktiv zu begleiten.

Wir sind für eine Reform der Fahrausbildung, aber unsere Einlassungen müssen ernst genommen werden. Das fordern wir zurecht und fassen zusammen:

- Beibehalt der Fahrschulpflicht, d.h. § 21 Abs. 1 Nr. 2 Fahrerlaubnis-Verordnung bleibt in der derzeitigen Fassung erhalten
- Erweiterung der Unterrichtsformen in Fahrschulen: Online-Unterricht, Präsenzunterricht, Mischformen
- Kein Fahrpraxiserwerb unter Anleitung, d.h. keine Zulassung der Laienausbildung
- Fahraufgabenbasierte, kompetenzorientierte Feststellung der Prüfungsreife mit Dokumentationszwang