



ACE Auto Club Europa e.V. | Invalidenstr. 29 | 10115 Berlin

ACE Auto Club Europa e.V.

Per E-Mail an
Bundesministerium für Verkehr

Abteilung Verkehrspolitik

Invalidenstr. 29
10115 Berlin

Telefon:
E-Mail:
Internet: www.ace.de

11.. Mai 2026

Stellungnahme zur Reform der Fahrschulausbildung - Verbändeanhörung zum Rechtsetzungsverfahren: Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fahrerlaubnisgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze, Entwurf einer Verordnung zur Modernisierung der Fahrschulausbildung

Der ACE Auto Club Europa e.V. bedankt sich für die Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme. Wir begrüßen, dass das Bundesministerium für Verkehr mit den vorgelegten Entwürfen, den Fahrerlaubnisverfahren in Deutschland modernisiert, digitaler und verbraucherfreundlicher gestaltet. Das Vorhaben unterstützen wir daher grundsätzlich. Es ist dabei ausdrücklich das Ziel zu begrüßen, den Erwerb bei gleichbleibenden Standards der Verkehrssicherheit kostengünstiger zu machen.

Die letzte umfassende Reform der Rechtsgrundlagen der Fahrschulerausbildung hinsichtlich der Inhalte und der Didaktik erfolgte im Jahr 1998. Daher ist es nach mehr als 25 Jahren nun an der Zeit, die Fahrschulerausbildung grundlegend zu erneuern und zeitgemäß zu optimieren.

Für den ACE Auto Club Europa ist klar, die Fahrausbildung und anschließende Prüfung müssen (junge) Menschen auf eine sichere Mobilität mit einem Kraftfahrzeug bestmöglich vorbereiten. Dafür bedarf es die notwendige Qualität in Ausbildung und Prüfung auf der Höhe der Zeit – methodisch und inhaltlich. Der Erwerb der Fahrerlaubnis muss aber – auch im gesellschaftlichen Interesse – erschwinglich bleiben, weil damit vielfältige Entwicklungschancen (z.B. auf dem Arbeitsmarkt) verbunden sind.

Zu den vorgelegten Entwürfen nehmen wir im Einzelnen wie folgt Stellung:

1) Fahrpraxiserwerbs unter Anleitung

Die mit § 2e StVG neu eingeführte Grundlage für die Erprobung des Fahrpraxiserwerbs unter Anleitung in der praktischen Fahrausbildung der Klasse B stellt einen grundsätzlich sinnvollen Beitrag zur stärkeren Praxisorientierung der Ausbildung dar. Es ist ausdrücklich zu begrüßen, dass die Regelung den Ländern ermöglicht, den Fahrpraxiserwerb unter Anleitung im Rahmen des Modellversuchs zuzulassen, und gleichzeitig sicherstellt, dass der Modellversuch bundesweit einheitlich nach denselben Vorgaben durchgeführt wird.

- Die sprachliche Abkehr vom Begriff „Laienausbildung“ hin zum „Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung“ ist ausdrücklich zu begrüßen. Die neue Begrifflichkeit beschreibt den tatsächlichen Charakter des Modells sachgerechter und vermeidet Missverständnisse.
- Eine Erprobung dieses neuen Modells unterstützt der ACE, allerdings erscheint die vorgesehene Erprobungsphase mit fünf Jahren angesichts des mit dem Paradigmenwechsel verbundenen Risikos für die Verkehrssicherheit deutlich zu lang. Gerade bei einem tiefgreifenden Eingriff in die Fahrerlaubnisausbildung sollte frühzeitig evaluiert, nachgesteuert und transparent berichtet werden. Daher sollte ein verpflichtender **Zwischenbericht nach 2,5 Jahren** gesetzlich vorgesehen werden.
- Besonders positiv hervorzuheben ist die in §7 FahrPraxAnIV vorgesehene verpflichtende **Beobachtungsfahrt** bereits nach 500–600 km, und nicht erst nach 1 000 km. Dadurch erfolgt eine frühzeitige qualitätssichernde Rückkopplung durch Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer. Mögliche Fehlentwicklungen können früher erkannt werden. Hier weisen wir jedoch auf einen Widerspruch zur darauf Bezug nehmenden **Anlage 3** hin, wo eine Beobachtungsfahrt erst nach 1 000 Kilometern festgehalten wird. Hier empfehlen wir dringend eine Korrektur.
- Weiterhin kritisch betrachtet der ACE die in §3 Nr. 2 vorgesehenen mindestens sechs Unterrichtseinheiten vor Beginn der fahrpraktischen Anleitung. Insbesondere bei Fahranfängern sollte vor Übergang in die angeleitete Fahrpraxis ein belastbarer Mindestkompetenzstand festgestellt werden, der sich nicht allein an einer Mindeststundenzahl bemisst. Wir schlagen daher zusätzlich zur Mindeststundenanzahl die Einführung einer verpflichtenden **Kompetenzfeststellung** (Kompetenzcheck) durch den Fahrlehrer bzw. die Fahrlehrerin vor Beginn der Fahrpraxisphase vor.

2) Transparenzregister

Die vorgesehene Verpflichtung zur transparenten Veröffentlichung von Preisen sowie Bestehensquoten der Fahrschulen durch **Änderung des Fahrlehrergesetzes** ist ausdrücklich zu begrüßen. Dies stärkt die Markttransparenz, unterstützt Verbraucherinnen und Verbraucher bei der Wahl einer geeigneten Fahrschule und ermöglicht Behörden eine präzisere Qualitätsüberwachung. Zugleich wird damit eine valide Grundlage geschaffen, um regionale Ungleichverteilungen, bestehende Versorgungslücken und drohenden Fahrlehrermangel zuverlässig zu identifizieren. Auf dieser Basis könnten fundierte Prognosen zur zukünftigen Kapazitätsentwicklung erstellt und gezielte Maßnahmen zur Sicherstellung einer flächendeckend wohnortnahen Fahrausbildung entwickelt werden.

Mit Blick auf die Modernisierung der Fahrausbildung durch die Möglichkeit des asynchronen selbstständigen theoretischen Wissenserwerb sowie die Möglichkeit Simulationen in der fahrpraktischen Ausbildung zu nutzen, sollten die in § 32 Fahrerlangesetz aufgezählten Angaben ergänz werden:

1. Um eine verbraucherfreundliche Vergleichbarkeit zu gewährleisten, sollten Fahrschulen, die theoretischen Unterricht anbieten, sowohl den pauschalierten Grundbetrag einschließlich des gesamten theoretischen Unterrichts als auch den **Grundbetrag ohne theoretischen Unterricht** ausweisen müssen.
2. Fahrschulen sollten ebenfalls Angaben zum Entgelt für eine **Unterrichtseinheit per Simulation** machen müssen, sofern solche Angebote bestehen.

3) Reduzierung der Prüfungs- und Fahrzeit

Gerade im Kontext einer flexibleren Ausbildung muss aus Sicht des ACE die Fahrerlaubnisprüfung ihre Selektionsfunktion uneingeschränkt erfüllen. Angesichts der zunehmend komplexen Verkehrsanforderungen ist eine umfassende Beobachtung und Bewertung sämtlicher relevanter Kompetenzbereiche unverzichtbar.

Die praktische Fahrerlaubnisprüfung erfüllt eine zentrale **Schutzfunktion** im Straßenverkehr. Sie stellt sicher, dass nur Personen eine Fahrerlaubnis erhalten, die über ausreichend ausgeprägte Kompetenzen verfügen, um ein Kraftfahrzeug sicher im zunehmend komplexen Verkehrsgeschehen zu führen. Die Prüfungsdauer ist dabei ein maßgeblicher Faktor für die diagnostische Zuverlässigkeit der Entscheidung.

Die vorgesehene Verkürzung der Fahrzeit gibt den Prüferinnen und Prüfern weniger Gelegenheit, sicherheitsrelevante Situationen zu beobachten und das Verhalten der Kandidatinnen und Kandidaten fundiert zu beurteilen. Dies schwächt die **Aussagekraft der Prüfung** und kann zu Fehlentscheidungen führen. Die dadurch entstehenden Risiken wiegen erheblich schwerer als der **marginale finanzielle Vorteil**, der durch eine fünfminütige Reduktion entsteht.

Der ACE empfiehlt, zu prüfen, ob insbesondere **Grundfahraufgaben** in ihrer derzeitigen Ausgestaltung noch in angemessenem Verhältnis zum sicherheitsrelevanten Gesamtrisikoprofil stehen oder ob einzelne Aufgaben – etwa mehrfach auszuführende Parkvorgänge – reduziert, modifiziert oder ersetzt werden können. Ziel muss sein, die Prüfungszeit stärker auf diejenigen Kompetenzen zu konzentrieren, die im realen Verkehrsgeschehen maßgeblich zur Unfallvermeidung beitragen, und damit die Aussagekraft der Prüfung weiter zu erhöhen.

4) Änderung des Kraftfahrersachverständigengesetzes

Der ACE unterstützt das Vorhaben, auch in Zukunft **ausreichend Prüfkapazitäten** bei den Technischen Prüfstellen vorzuhalten. Die festgelegten Zugangsvoraussetzungen für die Tätigkeit als amtlich anerkannter Sachverständiger oder Prüfer (aaSoP) sind nicht mehr zeitgemäß und müssen dringend an einen veränderten Arbeitsmarkt und ein sich stetig

weiterentwickelndes Bildungssystem angepasst werden. Dabei scheint es sehr richtig, vielmehr erforderliche Kompetenzen für die Tätigkeit als Fahrerlaubnisprüferin oder -prüfer zu definieren. Dass der Fahrerlaubnisprüfer nun als eigenständige, das bestehende System ergänzende Qualifikation etabliert wird, begrüßt der ACE.

5) Theoretischer Wissenserwerb

Besonders kritisch erscheint die weitgehende Deregulierung der theoretischen Ausbildung in § 3 **Verordnung zur Ausbildung von Fahrschülern**. Die Möglichkeit eines vollständigen digitalen Selbststudiums wirft erhebliche Fragen zur Lernwirksamkeit und zur Verkehrssicherheit auf.

- Theoretische Fahrausbildung umfasst aus Sicht des ACE nicht nur Faktenlernen, sondern auch Gefahrenwahrnehmung, Verkehrsverhalten, Diskussion, Reflexion und Interaktion. Diese Elemente lassen sich nur eingeschränkt durch reines Selbststudium ersetzen. Eine vollständige Entkopplung der Theorievermittlung von pädagogisch begleiteten Lernformaten erscheint problematisch. Auch künftig sollten daher aus Sicht des ACE **verpflichtende interaktive Elemente** vorgesehen werden, etwa digitale synchrone Formate, moderierte Gruppeneinheiten oder verpflichtende Diskussionseinheiten.
- Der Entwurf liberalisiert die theoretische Wissensvermittlung, ohne gleichzeitig **verbindliche Qualitätsstandards für digitale Lernangebote** vorzusehen. Dies steht im Widerspruch zu zahlreichen anderen Bereichen der Erwachsenenbildung und Weiterbildungslandschaft, in denen Qualitätssicherungssysteme etabliert sind.

6) Verbindliche Feststellung der Prüfungsreife

Der ACE bewertet die in § 11 der **Verordnung zur Ausbildung von Fahrschülern** vorgesehene verpflichtende Feststellung der Prüfungsreife vor Anmeldung zur praktischen Prüfung positiv. Dadurch ist zu erwarten, dass die Ausbildungsqualität gestärkt und unnötige Prüfungsversuche reduziert werden.

7) Fehlende Lernstandskontrollen während der Ausbildung

Die praktische Ausbildung wird teilweise flexibilisiert. Während beim Fahrpraxiserwerb unter Anleitung Feedbackmechanismen (Beobachtungsfahrt) festgeschrieben sind, fehlen strukturierte Lernstandskontrollen während des üblichen praktischen Ausbildungsprozesses. Gerade bei einem stärker individualisierten Ausbildungssystem erlangen aus Sicht des ACE regelmäßige Kompetenzbewertungen, strukturierte Feedbackmechanismen und dokumentierte Lernfortschritte besondere Bedeutung, um den individuellen Kompetenzzuwachs sichtbar zu machen und bestehende Defizite frühzeitig zu erkennen.

Ein **transparenter Überblick über den Lernverlauf**, den zu erwartenden weiteren Ausbildungsbedarf und die Einschätzung der Prüfungsreife (siehe Punkt 6) sind unerlässlich – für Fahrschülerinnen und Fahrschüler ebenso wie für deren Eltern. Lernstands- und Lernverlaufsbeurteilungen sind zentrale Qualitätsmerkmale einer erfolgreichen

Fahrausbildung. Daher bitten wir Sie, dies entsprechend im Regelungsvorhaben zu berücksichtigen.

8) Schulung für das Führen von Kraftfahrzeugen mit Schaltgetriebe der Klasse B gemäß § 17a FeV

Hinsichtlich der sog. Schaltkompetenzregelung besteht in Kombination mit der Möglichkeit des Fahrpraxiserwerbs unter Anleitung noch Regelungsbedarf. Dabei ist durch den Verordnungsgeber klarzustellen, ob der Fahrerlaubnisbewerber in der fahrpraktischen Begleitphase auch auf einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe fahren darf, wenn die vorherigen professionellen Fahrstunden ausschließlich oder überwiegend auf Fahrzeugen mit Automatikgetriebe stattfanden.

9) Weiterentwicklung BF 17

Angesichts der bestehenden europarechtlichen Hürden zur Einführung des begleiteten Fahrens mit 16 ist es aus Sicht des ACE erforderlich, den Fokus auf eine gezielte Weiterentwicklung des bestehenden Modells „Begleitetes Fahren ab 17“ zu legen. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat spricht sich in diesem Zusammenhang ausdrücklich für ein „erweitertes Begleitetes Fahren ab 17“ aus, dem sich der ACE anschließt.¹

Ein zentraler Ansatzpunkt besteht darin, die Fahrerlaubnisausbildung zeitlich vorzuziehen. So soll es bereits ab dem 16. Lebensjahr möglich sein, den Antrag auf die Fahrerlaubnis zu stellen und frühzeitig mit der theoretischen und praktischen Ausbildung zu beginnen.

Ziel dieser Maßnahme ist es, eine vollständige und möglichst lange Begleitphase von zwölf Monaten sicherzustellen. Dadurch wird gewährleistet, dass Fahranfänger ausreichend Gelegenheit haben, unter geschützten Bedingungen und in Anwesenheit erfahrener Begleitpersonen Fahrpraxis zu sammeln.

Daher schlägt der ACE vor,

- § 21 Absatz 4 FeV durch folgenden zweiten Satz zu ergänzen: „Die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen B und BE im Rahmen des „Begleiteten Fahrens ab 17 Jahre“ nach § 48a FeV kann frühestens zwölf Monate vor Erreichen des nach § 10 FeV vorgeschriebenen Mindestalters bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde beantragt werden.“
- § 16 Absatz 3 zweiter Satz wie folgt zu ändern: „Sie darf frühestens drei Monate, im Falle des „Begleiteten Fahrens ab 17“ sechs Monate vor Erreichen des Mindestalters abgenommen werden.“

¹ https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/Beschluesse/2024-04-22_Vorstandsbeschluss_JK_Erweitertes_BF17.pdf

10) Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Nach Einschätzung des ACE basieren die in den Regelungsfolgen aufgeführten finanziellen Entlastungen für Bürgerinnen Bürger auf einer methodisch problematischen Gegenüberstellung und halten einer näheren Prüfung nur eingeschränkt stand. Verglichen wird im Referentenentwurf die bestmögliche Entlastung im Reformmodell mit den durchschnittlichen Kosten im heutigen System.

Damit wird ein optimales Zukunftsszenario einem realistischen Durchschnitt der Gegenwart gegenübergestellt. Das verzerrt die Aussagekraft erheblich. Denn:

- Die maximale Entlastung setzt voraus, dass Fahrschülerinnen und Fahrschüler mit einem Minimum an Fahrstunden auskommen. In der Praxis werden jedoch weiterhin viele Fahrschülerinnen und Fahrschüler deutlich mehr Fahrstunden benötigen, als die reduzierten Pflichtstunden vorsehen.
- Zusätzlicher Bedarf – etwa nach ausschließlichen Selbststudium der Theorie ohne Lehrkraft – kann zu Mehrkosten führen, die in der Rechnung nicht berücksichtigt werden.
- Vom Fahrpraxiserwerb unter Anleitung dürften vor allem Fahrschülerinnen und Fahrschüler profitieren, die Zugang zu einem privaten Pkw und geeigneten Begleitpersonen haben. Gerade Menschen mit geringem Einkommen, die eine finanzielle Entlastung beim Führerschein am dringendsten benötigen, verfügen jedoch häufig nicht über diese Voraussetzungen und könnten deshalb deutlich weniger von den Einsparpotenzialen der Reform profitieren.
- Offen bleibt zudem, ob und in welchem Umfang mögliche Entlastungen tatsächlich an die Fahrschülerinnen und Fahrschüler weitergegeben werden. Ebenso ist nicht auszuschließen, dass Fahrschulen Einnahmeverluste – zum Beispiel durch wegfallenden Theorieunterricht – über höhere Preise bei den praktischen Fahrstunden ausgleichen.