



Fahrlehrer-Verband Schleswig-Holstein e.V., Postfach 5066, 24062 Kiel

Herr
Claus Christian Claussen
Vorsitzender des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/7064

☎ (0431) 3 07 48
Telefax (0431) 33 66 45
e-mail: info@fahrlehrerverbandsh.de
www.fahrlehrerverbandsh.de

Geschäftszeit:
Montag-Freitag von 9.00-13.00 Uhr

Konto:
Kieler Volksbank eG
(BLZ 210 900 07) Kto. 64 025 900
IBAN DE43210900070064025900
BIC GENODEF1KIL

St.Nr. 20/295/73078

Einladung zum Fachgespräch über aktuelle Regelungsentwürfe auf Bundesebene bei der Reform der Fahrausbildung in die Sitzung des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses am 9. September 2026, 11 Uhr in Neumünster

**Stellungnahme des Fahrlehrer-Verband Schleswig-Holstein e.V. zur
Reform der Fahrschulausbildung
Verkehrssicherheit gewährleisten - Fahrausbildung evidenzbasiert
modernisieren - Führerscheinerwerb wirtschaftlich entlasten**

Präambel

Der Fahrlehrer-Verband Schleswig-Holstein e.V. begrüßt grundsätzlich das Ziel, die Fahrschulausbildung in Deutschland zu modernisieren, unnötige bürokratische Belastungen abzubauen, digitale Möglichkeiten stärker zu nutzen und den Erwerb einer Fahrerlaubnis wirtschaftlich zu entlasten.

Eine Reform der Fahrschulausbildung muss jedoch an ihrer zentralen gesellschaftlichen Funktion gemessen werden: Fahranfängerinnen und Fahranfänger müssen dazu befähigt werden, ein Kraftfahrzeug selbstständig, sicher, verantwortungsbewusst und unter den komplexen Bedingungen des heutigen Straßenverkehrs zu führen.

Die Bewertung einzelner Reformmaßnahmen darf deshalb nicht allein anhand möglicher kurzfristiger Kosteneffekte erfolgen. Erforderlich ist vielmehr eine Gesamtabwägung von

- Verkehrssicherheit,
- Ausbildungsqualität,
- pädagogischer Wirksamkeit,
- Zugänglichkeit und Bezahlbarkeit,
- Digitalisierung,
- Verwaltungsaufwand,
- Chancengleichheit sowie
- volkswirtschaftlichen Folgewirkungen.

Aus Sicht des Fahrlehrer-Verband Schleswig-Holstein e.V. sollte deshalb der Grundsatz gelten:

Modernisierung und Kostensenkung sind legitime Reformziele. Sie dürfen jedoch nicht durch Maßnahmen erreicht werden, deren Auswirkungen auf Ausbildungsqualität und Verkehrssicherheit nicht hinreichend untersucht oder abgesichert sind.

I. Wissenschaftlicher und verkehrssicherheitspolitischer Ausgangspunkt

1. Fahranfänger stellen eine besondere Risikogruppe dar

Die internationale Verkehrssicherheitsforschung zeigt seit Jahren, dass junge Fahranfängerinnen und Fahranfänger gegenüber erfahrenen Fahrzeugführenden ein erhöhtes Unfallrisiko aufweisen.

Dieses erhöhte Risiko lässt sich nicht auf eine einzelne Ursache zurückführen. Von besonderer Bedeutung sind vielmehr das Zusammenwirken von mangelnder Fahrerfahrung, noch nicht vollständig entwickelter Gefahrenwahrnehmung, teilweise unzureichender Risikoeinschätzung, Selbstüberschätzung und alterstypischen Verhaltensfaktoren.

Daraus folgt für die Fahrausbildung eine entscheidende Konsequenz:

Eine moderne Fahrausbildung darf sich nicht auf Fahrzeugbedienung, Regelwissen und das Bestehen einer Fahrerlaubnisprüfung beschränken.

Sie muss vielmehr Fahr- und Verkehrskompetenzen entwickeln, die insbesondere Gefahrenwahrnehmung, Risikoeinschätzung, Selbstreflexion, verantwortungsbewusstes Entscheiden und den sicheren Umgang mit komplexen Verkehrssituationen umfassen.

2. Qualität ist nicht mit der Anzahl von Unterrichtsstunden gleichzusetzen

Eine wissenschaftlich fundierte Diskussion muss zugleich berücksichtigen, dass weder die Anzahl theoretischer Unterrichtsstunden noch die Anzahl praktischer Fahrstunden für sich genommen einen hinreichenden Nachweis für Ausbildungsqualität darstellen.

Entscheidend sind vielmehr Inhalt, didaktische Qualität, Kompetenzorientierung, individuelle Lernvoraussetzungen, Lernfortschritt und die Übertragung erworbener Kompetenzen auf reale Verkehrssituationen.

Der Fahrlehrer-Verband Schleswig-Holstein e.V. spricht sich deshalb nicht für die unveränderte Bewahrung bestehender Strukturen um ihrer selbst willen aus.

Vielmehr sollte die Reform genutzt werden, die Fahrausbildung konsequenter **kompetenz-, lernstands- und evidenzorientiert** weiterzuentwickeln.

Dabei kann an die bereits wissenschaftlich erarbeiteten Konzepte zur Optimierung der Fahrausbildung angeknüpft werden.

II. Digitalisierung der theoretischen Fahrausbildung

Digitale Lernangebote eröffnen erhebliche Chancen. Sie ermöglichen zeit- und ortsunabhängiges Lernen, individuelle Lerngeschwindigkeiten, Wiederholungen, multimediale Darstellungen und eine stärkere Differenzierung nach individuellen Lernständen.

Der Fahrlehrer-Verband Schleswig-Holstein e.V. unterstützt deshalb eine stärkere Integration digitaler Lernformen.

Aus wissenschaftlicher und pädagogischer Sicht muss jedoch zwischen **digital unterstütztem Lernen** und **vollständig unbegleitetem Selbstlernen** unterschieden werden.

Der Erwerb von Faktenwissen lässt sich grundsätzlich gut digital unterstützen. Verkehrssicherheitsrelevante Kompetenzen umfassen jedoch darüber hinaus die Bewertung komplexer Situationen, Perspektivwechsel, Gefahrenantizipation, Selbstreflexion und die Diskussion von Handlungsalternativen.

Deshalb sollte nicht die Frage „Präsenz oder digital?“ im Mittelpunkt der Reform stehen. Die

fachlich entscheidende Frage lautet:

Welche Lernziele lassen sich mit welcher Lehr- und Lernmethode nachweislich am wirksamsten erreichen?

Der Landesverband spricht sich daher für ein didaktisch begründetes **Blended-Learning-Modell** aus, das digitale Selbstlernphasen mit professionell moderierten Lern- und Reflexionsphasen verbindet.

III. Professionelle pädagogische Begleitung

Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer erfüllen eine Funktion, die über die reine Vermittlung prüfungsrelevanten Wissens hinausgeht.

Professionelle Fahrausbildung umfasst insbesondere

- Diagnose des individuellen Lernstandes,
- gezieltes Feedback,
- Korrektur von Fehlvorstellungen,
- Entwicklung realistischer Selbsteinschätzung,
- Vermittlung von Gefahrenwahrnehmung,
- Reflexion von Risikoverhalten,
- Entwicklung sozial verantwortlichen Verkehrsverhaltens und
- Transfer theoretischen Wissens in reale Verkehrssituationen.

Eine Reform sollte deshalb nicht darauf abzielen, professionelle pädagogische Begleitung möglichst weitgehend zu ersetzen.

Vielmehr sollte untersucht werden, **an welchen Stellen persönliche pädagogische Intervention einen belegbaren Mehrwert besitzt und an welchen Stellen digitale Systeme effizienter eingesetzt werden können.**

Damit würde nicht die Unterrichtsform, sondern die zu erreichende Kompetenz zum regulatorischen Ausgangspunkt.

IV. Fahrpraxiserwerb mit nahestehenden Personen

Zusätzliche praktische Fahrerfahrung kann grundsätzlich einen positiven Beitrag zur Entwicklung von Fahrkompetenz leisten.

Aus diesem Befund folgt jedoch nicht automatisch, dass jede Form privat begleiteten Fahrens gleichermaßen sicherheitswirksam ist.

Zwischen dem bewährten Begleiteten Fahren und einem Fahrpraxiserwerb während der eigentlichen Fahrschul Ausbildung muss fachlich und rechtlich klar unterschieden werden.

Bei einer Einführung zusätzlicher privater Übungsfahrten wären insbesondere folgende Fragen vorab wissenschaftlich und rechtlich zu klären:

1. Welche Mindestqualifikation muss eine Begleitperson besitzen?
2. Ist eine verpflichtende Einweisung der Begleitperson erforderlich?
3. Welchen Ausbildungsstand muss der Fahrschüler vor Beginn privater Übungsfahrten erreicht haben?
4. Wie wird dieser Ausbildungsstand objektiv festgestellt?
5. Welche Anforderungen gelten für die eingesetzten Fahrzeuge?
6. Wie werden Haftung und Versicherung geregelt?
7. Wie werden Unfälle und sicherheitsrelevante Ereignisse dokumentiert?
8. Wie wird verhindert, dass fachlich falsche oder veraltete Verhaltensweisen vermittelt werden?
9. Wie wird die Verzahnung zwischen professioneller Ausbildung und zusätzlicher Fahrpraxis sichergestellt?
10. Wie wird gewährleistet, dass Fahrschüler ohne verfügbares Fahrzeug oder geeignete Begleitperson strukturell nicht benachteiligt werden?

Aus Sicht des Landesverbands wäre daher ein wissenschaftlich begleiteter Modellversuch sachgerechter als eine sofortige flächendeckende Einführung.

Ein solcher Modellversuch sollte anhand vorher definierter Kriterien evaluiert werden. Dazu gehören insbesondere Unfallgeschehen, kritische Ereignisse, Kompetenzentwicklung, Prüfungsleistung, Ausbildungsdauer, Kostenentwicklung und soziale Verteilungswirkungen.

V. Sonderfahrten und reale Fahrerfahrung

Fahrerfahrung hat für die Entwicklung sicherer Fahrkompetenz eine zentrale Bedeutung.

Dabei ist nicht allein die gefahrene Strecke entscheidend. Von besonderer Bedeutung ist die Erfahrung unterschiedlicher Verkehrsumgebungen und Anforderungssituationen.

Hierzu gehören insbesondere

- Fahrten auf Landstraßen,
- Autobahnfahrten,
- Fahrten bei Dunkelheit,
- komplexer Stadtverkehr,
- unterschiedliche Geschwindigkeitsbereiche,
- Interaktionen mit Radfahrenden und Fußgängern sowie
- Situationen mit erhöhten Anforderungen an Wahrnehmung und Entscheidungsfindung.

Eine Flexibilisierung bestehender Vorgaben kann sinnvoll sein, wenn sie eine individuellere und kompetenzorientiertere Ausbildung ermöglicht.

Sie darf jedoch nicht dazu führen, dass ökonomischer Druck systematisch die notwendige Exposition gegenüber anspruchsvollen Verkehrssituationen reduziert.

Deshalb sollte eine Reform weniger starre Formalvorgaben, gleichzeitig aber **klar definierte Kompetenz- und Qualitätsziele** enthalten.

VI. Einsatz von Fahrsimulatoren

Simulatoren können für bestimmte Ausbildungsinhalte einen didaktischen Mehrwert bieten.

Sie ermöglichen beispielsweise die wiederholbare Darstellung bestimmter Verkehrssituationen und können Lernprozesse ergänzen, ohne dass jede Situation im realen Straßenverkehr hergestellt werden muss.

Eine Gleichsetzung von Simulation und realer Fahrerfahrung ist jedoch fachlich nicht gerechtfertigt.

Der reale Straßenverkehr verlangt die gleichzeitige Verarbeitung einer Vielzahl dynamischer, teilweise unvorhersehbarer Informationen. Wahrnehmung, Fahrzeugbedienung, Kommunikation, Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden und Entscheidungsfindung greifen dabei unmittelbar ineinander.

Simulatoren sollten deshalb dort eingesetzt werden, wo ihr pädagogischer Nutzen belegt oder zumindest plausibel begründet ist.

Sie sind als ergänzendes Lehr- und Lerninstrument zu verstehen und nicht als pauschaler Ersatz realer Fahrpraxis.

Darüber hinaus müssen die wirtschaftlichen Auswirkungen regulatorisch vorgeschriebener technischer Systeme berücksichtigt werden. Insbesondere kleine und mittelständische Fahrschulen dürfen nicht durch Investitionsanforderungen strukturell benachteiligt werden.

VII. Bezahlbarkeit des Führerscheins

Der Fahrlehrer-Verband Schleswig-Holstein e.V. unterstützt ausdrücklich das politische Ziel, den Führerscheinerwerb bezahlbarer zu gestalten.

Eine wissenschaftlich belastbare Kostenbetrachtung muss jedoch die Ursachen der Gesamtkosten differenziert untersuchen.

Die Kosten eines Fahrerlaubnisserwerbs werden unter anderem beeinflusst durch

- individuellen Lern- und Ausbildungsbedarf,
- Anzahl notwendiger Wiederholungen,
- Prüfungsgebühren,
- Durchfallquoten,

- Personal- und Lohnkosten,
- Fahrzeugkosten,
- Energie- und Betriebskosten,
- Versicherungen,
- regulatorische Anforderungen,
- Verwaltungsaufwand sowie
- regionale Kostenstrukturen.

Eine Reform sollte deshalb nicht allein einzelne Ausbildungsbestandteile reduzieren und daraus automatisch eine entsprechende Kostensenkung ableiten.

Entscheidend sind die **Gesamtkosten bis zum erfolgreichen Fahrerlaubniserwerb**.

Eine Verkürzung der Ausbildung wäre wirtschaftlich kontraproduktiv, wenn sie beispielsweise zu höheren Wiederholungsquoten bei Prüfungen oder zusätzlichem Ausbildungsbedarf führt.

Daher sollten Reformmaßnahmen einer belastbaren Folgenabschätzung unterzogen werden.

VIII. Bürokratieabbau und Digitalisierung

Der Landesverband unterstützt einen konsequenten Abbau unnötiger Bürokratie.

Digitalisierung sollte insbesondere dort eingesetzt werden, wo heute identische Informationen mehrfach erfasst, Papiernachweise geführt oder Daten zwischen Fahrschulen, Fahrerlaubnisbehörden und Prüfstellen manuell übertragen werden.

Ziel muss eine medienbruchfreie digitale Prozesskette sein.

Bürokratieabbau ist jedoch nur dann tatsächlich erreicht, wenn die Gesamtbelastung aller Beteiligten sinkt.

Werden bestehende Nachweispflichten lediglich durch neue digitale Dokumentations-, Kontroll- oder Genehmigungsverfahren ersetzt, entsteht keine echte Entbürokratisierung.

Deshalb sollten für jede neue regulatorische Maßnahme die administrativen Auswirkungen auf Fahrschulen, Fahrerlaubnisbehörden und Prüfstellen systematisch untersucht werden.

IX. Evaluation und wissenschaftliche Begleitung

Ein zentraler Schwachpunkt vieler Reformprozesse besteht darin, dass Maßnahmen eingeführt werden, ohne bereits vor ihrer Einführung messbare Erfolgskriterien festzulegen.

Der Fahrlehrer-Verband Schleswig-Holstein e.V. empfiehlt deshalb, wesentliche Reformelemente mit einer unabhängigen wissenschaftlichen Evaluation zu verbinden.

Vor Inkrafttreten sollten messbare Zielgrößen definiert werden, insbesondere:

- Unfallrisiko von Fahranfängern,
- Kompetenzentwicklung,
- Prüfungsquoten und Wiederholungsprüfungen,
- durchschnittliche Ausbildungsdauer,
- Gesamtkosten bis zum Fahrerlaubniswerb,
- Verwaltungsaufwand,
- Akzeptanz bei Fahrschülern und Ausbildungsbetrieben sowie
- Auswirkungen auf unterschiedliche soziale und regionale Gruppen.

Nach einem definierten Zeitraum sollte überprüft werden, ob die angestrebten Wirkungen tatsächlich eingetreten sind.

Damit würde die Reform nicht auf Annahmen, sondern auf **messbaren Ergebnissen** bewertet.

X. Forderungen des Fahrlehrer-Verband Schleswig-Holstein e.V.

Der Fahrlehrer-Verband Schleswig-Holstein e.V. bittet die Landesregierung, sich gegenüber dem Bund sowie im Bundesrat und in der Verkehrsministerkonferenz dafür einzusetzen, dass

1. Verkehrssicherheit und nachweisbare Ausbildungsqualität zentrale Bewertungskriterien der Reform bleiben;
2. Reformmaßnahmen vor ihrer flächendeckenden Einführung hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Verkehrssicherheit, Ausbildungsqualität und Kosten wissenschaftlich bewertet werden;
3. digitale Lernangebote systematisch in die Fahrausbildung integriert werden, ohne pädagogisch notwendige professionelle Begleitung ersatzlos zu beseitigen;
4. die Fahrausbildung konsequent kompetenz- und lernstandsorientiert weiterentwickelt wird;
5. bei einer Einführung privaten Fahrpraxiserwerbs klare Anforderungen an Lernstand, Begleitpersonen, Fahrzeuge, Versicherung, Haftung und Dokumentation festgelegt werden;
6. neue Formen des Fahrpraxiserwerbs zunächst wissenschaftlich begleitet erprobt und anhand definierter Sicherheits- und Qualitätskriterien evaluiert werden;
7. eine Flexibilisierung der Sonderfahrten nicht zu einer Reduzierung sicherheitsrelevanter Fahrerfahrung führt;
8. Simulatoren als ergänzendes Ausbildungsinstrument eingesetzt werden können, reale Fahrerfahrung aber nicht pauschal ersetzen;
9. Maßnahmen zur Kostensenkung anhand der tatsächlichen Gesamtkosten bis zum erfolgreichen Fahrerlaubniswerb bewertet werden;
10. Prüfungswiederholungen und deren Ursachen stärker in die Kosten- und Qualitätsanalyse einbezogen werden;
11. Verwaltungsverfahren zwischen Fahrschulen, Fahrerlaubnisbehörden und Prüfstellen konsequent digitalisiert und medienbruchfrei gestaltet werden;
12. bei neuen regulatorischen Anforderungen eine systematische Bürokratie- und Kostenfolgenabschätzung erfolgt;
13. Auswirkungen der Reform auf kleine und mittelständische sowie auf Fahrschulen im ländlichen Raum gesondert berücksichtigt werden;
14. der Fahrlehrer-Verband Schleswig-Holstein e.V., die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V., die Deutsche Fahrlehrer Akademie sowie weitere fachlich und wissenschaftlich relevante Institutionen kontinuierlich in die Ausgestaltung und Evaluation der Reform eingebunden werden;

15. die bereits wissenschaftlich entwickelten Konzepte zur Optimierung der Fahrausbildung und die daraus abgeleiteten Kompetenzrahmen und Ausbildungsstandards bei der weiteren Reform berücksichtigt werden.

Schlussfolgerung

Der Fahrlehrer-Verband Schleswig-Holstein e.V. sieht in der anstehenden Reform eine Chance, die Fahrausbildung strukturell zu modernisieren.

Diese Chance sollte genutzt werden, um Digitalisierung, Bürokratieabbau, Bezahlbarkeit und pädagogische Qualität miteinander zu verbinden.

Eine moderne Fahrausbildung sollte nicht danach bewertet werden, wie viele Unterrichtsstunden vorgeschrieben oder gestrichen werden, sondern danach, **welche Kompetenzen Fahranfängerinnen und Fahranfänger am Ende der Ausbildung tatsächlich besitzen und wie sicher sie anschließend am Straßenverkehr teilnehmen können.**

Die entscheidende Frage der Reform lautet deshalb nicht:

„Wie kann Fahrausbildung möglichst billig werden?“

Sondern:

„Wie kann eine nachweislich wirksame, sichere und qualitativ hochwertige Fahrausbildung so effizient organisiert werden, dass der Fahrerlaubnisserwerb für die Bevölkerung bezahlbar bleibt?“

Eine solche Reform benötigt wissenschaftlich begründete Ausbildungsstandards, qualifizierte Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer, sinnvolle digitale Lernformen, ausreichende reale Fahrerfahrung und eine konsequente Evaluation ihrer tatsächlichen Wirkungen.

Verkehrssicherheit, Ausbildungsqualität und Bezahlbarkeit sind dabei keine Gegensätze. Aufgabe einer tragfähigen Reform muss es sein, diese drei Ziele miteinander zu verbinden.

Mit freundlichen Grüßen

Frank Walkenhorst
Vorsitzender



Fahrlehrer-Verband Schleswig-Holstein e.V., Postfach 5066, 24062 Kiel

Herr
Claus Christian Claussen
Vorsitzender des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses

☎ (0431) 3 07 48
Telefax (0431) 33 66 45
e-mail: info@fahrlehrerverbandsh.de
www.fahrlehrerverbandsh.de

Geschäftszeit:
Montag-Freitag von 9.00-13.00 Uhr

Konto:
Kieler Volksbank eG
(BLZ 210 900 07) Kto. 64 025 900
IBAN DE43210900070064025900
BIC GENODEF1KIL

St.Nr. 20/295/73078

Einladung zum Fachgespräch über aktuelle Regelungsentwürfe auf Bundesebene bei der Reform der Fahrausbildung in die Sitzung des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses am 9. September 2026, 11 Uhr in Neumünster

Stellungnahme des Fahrlehrer-Verband Schleswig-Holstein e.V. zu den Drucksachen 20/4109, 20/4126, 20/5150.

Drucksache 20/4109

Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Den Führerscheinerwerb erleichtern – Kosten senken, Zugang verbessern, Sicherheit stärken

Wir begrüßen den Hinweis, dass der Ausbildungsstandard Rahmen des Reformprozesses beibehalten werden solle und bitten darum, die einzelnen Maßnahmen, deren kostendämpfende Wirkung nur erhofft wird, von Fachleuten aus der Branche prüfen zu lassen. Wir bezweifeln stark, dass durch das Reformpaket die erwünschten Einsparungen tatsächlich erreicht werden können. Einige Maßnahmen könnten nach unserer Auffassung sogar zu Preissteigerungen und mehr Bürokratie führen. Näheres entnehmen Sie unserer ausführlichen Stellungnahme zur Reform.

Eine Überprüfung der aktuellen Klassenaufteilung nach EU- Recht auf ihre Sicherheitswirksamkeit erscheint uns weder möglich noch sinnvoll. Seit der Einführung der EU- Führerscheinklassen im Jahr 1999 haben sich die Rahmenbedingungen stark verändert, so dass aus unserer Sicht kein aussagekräftiger Vergleich angestellt werden kann. Hier teilen wir des Weiteren die Einschätzung des TÜV- Verbandes.

Gleiches gilt für die Möglichkeit, praktische Fahrerlaubnisprüfungen auf Englisch abzulegen. Fahrschulen sind sehr kreativ, um auch mit Personen eine Kommunikationsebene zu schaffen, deren Deutschkenntnisse begrenzt sind. In der praktischen Prüfung ist deutlich weniger Kommunikation als in der Ausbildung nötig, so dass Prüfer und Fahrlehrer gemeinsam sicherstellen können, dass der Prüfungserfolg nicht an mangelnden Sprachkenntnissen scheitert.

Die Dooring- Problematik ist spätestens seit der Veränderung von Radwegführungen in Richtung Fahrbahn in Verbindung mit der stärkeren Verbreitung von Pedelecs (höhere Geschwindigkeiten) bereits fester Bestandteil der theoretischen und praktischen Ausbildung. Technische Lösungen zur Gefahrenabwehr unterstützen wir grundsätzlich.

Drucksache 20/4126**Alternativantrag der Fraktion der SPD**

zu „Den Führerscheinerwerb erleichtern – Kosten, Zugang verbessern, Sicherheit stärken“
(Drucksache 20/4109)

Führerscheinausbildung bezahlbar machen- Verwaltungs- und Prüfungsgebühren übernehmen

Abgesehen von der finanziellen Belastung des Landes durch eine Übernahme der Gebühren geht dieser Vorschlag an den tatsächlichen Kostentreibern der Fahrausbildung vorbei. Die Gebühren stellen nur einen sehr geringen Teil der Kosten dar. Eine besser strukturierte Ausbildung mit einer sinnvollen Verzahnung von Theorie und Praxis und kleinschrittigen Lernstandkontrollen könnten nach unserer Auffassung ein deutlich größeres Einsparpotenzial entfalten, weil die Ausbildung zügiger und effizienter ablaufen würde und so zusätzliche Kosten für Wiederholungen in der Ausbildung aber auch Wiederholungsprüfungen vermieden werden. Bis Mitte des Jahres 2025 gingen die Planungen des BMV in diese Richtung (OFSA II), wurden dann aber vom kürzlich ausgeschiedenen Verkehrsminister verworfen, da ausschließlich der „billigere Führerschein“ im Fokus war. Wir bedauern sehr, dass ein wissenschaftlich fundierter und mit Praktikern abgestimmter Vorschlag, der nur noch angepasst und überarbeitet werden müsste, völlig verworfen wurde.

Drucksache 20/4150**Alternativantrag der Fraktion der FDP**

Steuerliche Entlastungen gibt es bereits für Fahrerlaubnisse, deren Nutzung beruflichen Zwecken dient (z.B. LKW und Bus). Diese haben jedoch den Preisanstieg auch in diesen Klassen nicht aufhalten können. Außerdem haben wir Zweifel, ob eine solche Maßnahme tatsächlich allen, auch den besonders bedürftigen, die keine Steuern entrichten, wirklich zugutekommen würde.

Zu den beiden anderen beiden Vorschlägen teilen wir ebenfalls die Ausführungen des TÜV- Verbands. Vor allem die Aufhebung der Alleinbeauftragung des TÜV bei den Fahrerlaubnisprüfungen sehen wir kritisch und sollte gut überdacht werden, da dies auch mit erheblichen Nachteilen verbunden wäre. Derzeit ist die Versorgung mit Prüfkapazitäten durch den TÜV zufriedenstellend, so dass wir keinen akuten Handlungsbedarf sehen.

Mit freundlichen Grüßen

Frank Walkenhorst
-Vorsitzender-



Fahrlehrer-Verband Schleswig-Holstein e.V., Postfach 5066, 24062 Kiel

Herr
Claus Christian Claussen
Vorsitzender des Wirtschafts und Digitalisierungsausschusses

☎ (0431) 3 07 48
Telefax (0431) 33 66 45
e-mail: info@fahrlehrerverbandsh.de
www.fahrlehrerverbandsh.de

Geschäftszeit:
Montag-Freitag von 9.00-13.00 Uhr

Konto:
Kieler Volksbank eG
(BLZ 210 900 07) Kto. 64 025 900
IBAN DE43210900070064025900
BIC GENODEF1KIL

St.Nr. 20/295/73078

Einladung zum Fachgespräch über aktuelle Regelungsentwürfe auf Bundesebene bei der Reform der Fahrausbildung in die Sitzung des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses am 9. September 2026, 11 Uhr in Neumünster

Stellungnahme der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. (BVF) zum Reformvorhaben des Bundesverkehrsministeriums

Kostenreduzierung beim Fahrerlaubniserwerb

Die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. (BVF) unterstützt ausdrücklich das Ziel, den Erwerb der Fahrerlaubnis effizienter, moderner und insbesondere für junge Menschen finanziell besser kalkulierbar zu gestalten.

Eine nachhaltige Kostenreduzierung darf jedoch nicht durch eine Absenkung der Ausbildungsqualität oder der Verkehrssicherheit erreicht werden. Entscheidend ist vielmehr, die vorhandenen Strukturen zu modernisieren, Theorie und Praxis besser miteinander zu verzahnen, digitale Möglichkeiten konsequent zu nutzen und Fahrschüler zielgerichteter auf die Fahrerlaubnisprüfung vorzubereiten.

Die BVF schlägt hierzu folgende Maßnahmen vor:

1. Beibehaltung der Fahrschulpflicht und Modernisierung der theoretischen Ausbildung

Die Fahrschulpflicht soll beibehalten werden. § 21 Abs. 1 Nr. 2 FeV sollte daher in seiner derzeitigen Systematik erhalten bleiben.

Die Fahrschule bleibt damit die zentrale Stelle, die den Fahrerlaubniserwerb begleitet, die Ausbildung organisiert und die Fahrschüler auf Theorie, Praxis und Prüfung vorbereitet.

Zentrale Abgabe von Fahrerlaubnisbeanträgen

Gleichzeitig sollten die rechtlichen und technischen Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass **Fahrerlaubnisbeanträge gebündelt, ggf. digital über die Fahrschulen an die zuständigen Fahrerlaubnisbehörden übermittelt werden können.**

Dies ermöglicht:

- standardisierte und vollständigere Anträge,
- weniger Rückfragen,
- gebündelte Verwaltungsverfahren,
- kürzere Bearbeitungszeiten,
- eine Entlastung der Fahrerlaubnisbehörden und damit der Landkreise und kreisfreien Städte.

Die Fahrschule kann hierbei eine wichtige Schnittstellenfunktion zwischen Fahrerlaubnisbewerber und Behörde übernehmen.

Flexible Unterrichtsformen

Die theoretische Fahrausbildung sollte künftig flexibel in unterschiedlichen Unterrichtsformen durchgeführt werden können:

- Präsenzunterricht,
- Online-Unterricht,
- Kombinationen aus Präsenz- und Online-Unterricht.

Dadurch kann die Ausbildung besser an die Lebenswirklichkeit insbesondere junger Menschen angepasst werden. Gleichzeitig können Wegezeiten und organisatorischer Aufwand reduziert werden.

Kostenwirkung:

Die Digitalisierung und Bündelung von Verwaltungs- und Ausbildungsprozessen schafft Einsparpotenziale sowohl auf Seiten der öffentlichen Verwaltung als auch bei den Fahrerlaubnisbewerbern.

2. Konzentration des verpflichtenden Präsenzunterrichts

Der verpflichtende Präsenzunterricht sollte auf mindestens **drei Unterrichtseinheiten zu jeweils 90 Minuten** konzentriert werden.

Im Mittelpunkt stehen dabei Themen, die aufgrund ihrer gesellschaftlichen und sicherheitsrelevanten Bedeutung einer persönlichen Auseinandersetzung zwischen Fahrlehrer und Fahrschüler bedürfen.

Dazu gehören insbesondere:

- Verantwortung für Leben, Gesundheit, Eigentum und Umwelt,
- Verantwortung für Fahreignung, Fahrtauglichkeit, Fahrtüchtigkeit und Fahrbefähigung,
- Verantwortung für den sicheren Betrieb von Kraftfahrzeugen,
- Verantwortung gegenüber unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern,
- Verantwortung für die Erkennung und Vermeidung von Gefahren.

Die Vermittlung reinen Faktenwissens kann dagegen verstärkt durch digitale Lernangebote, begleitetes Selbstlernen und Online-Unterricht erfolgen.

Kostenwirkung:

Durch die Reduzierung des verpflichtenden Präsenzunterrichts kann der Umfang der klassischen Unterrichtsleistungen verringert und damit der Grundbetrag der Fahrschulausbildung reduziert werden.

Gleichzeitig bleiben diejenigen Themen verpflichtend in Präsenz, bei denen die persönliche pädagogische Auseinandersetzung einen besonderen Mehrwert für die Verkehrssicherheit bietet.

3. Konsequente zeitliche Verzahnung von Theorie und Praxis

Die bisher teilweise getrennt voneinander verlaufende theoretische und praktische Ausbildung sollte durch ein integriertes Ausbildungskonzept ersetzt werden.

Theoretische Inhalte sollen möglichst dann vermittelt und vertieft werden, wenn sie in der praktischen Ausbildung benötigt werden.

Dabei bietet sich folgende Struktur an:

Ausbildungsbereich	Ausbildungsform
Handhabung des Fahrzeugs	Simulator oder Kraftfahrzeug
Fahraufgaben und Grundfahraufgaben	Simulator oder Kraftfahrzeug
Besondere Ausbildungsfahrten	nach Bedarf bzw. entsprechend den gesetzlichen Vorgaben mit einem Kraftfahrzeug

Simulatoren können insbesondere dort eingesetzt werden, wo Ausbildungsinhalte standardisiert, wiederholbar und ohne Sicherheitsrisiko trainiert werden können.

Der Fahrlehrer entscheidet im Rahmen seiner pädagogischen Verantwortung, wann der Wechsel vom Simulator in das reale Fahrzeug sinnvoll und erforderlich ist.

Vorteile

Die Verzahnung ermöglicht:

- einen schnelleren Lernfortschritt,
- weniger Wiederholungen,
- eine unmittelbare Verbindung zwischen theoretischem Wissen und praktischer Anwendung,
- einen zielgerichteten Einsatz von Simulatoren,
- eine individuellere Ausbildung,
- eine insgesamt gestraffte Ausbildungsdauer.

Kostenwirkung:

Simulatorgestützte Ausbildungsanteile können insbesondere in frühen Ausbildungsphasen kostengünstiger angeboten werden als Ausbildungsstunden im realen Fahrzeug. Durch eine bessere Abstimmung von Theorie, Simulation und praktischer Ausbildung können unnötige Fahrstunden vermieden werden.

4. Fahraufgaben- und kompetenzorientierte Feststellung der Prüfungsreife

Ein wesentlicher Ansatzpunkt für eine nachhaltige Kostenreduzierung liegt in der Verbesserung der Prüfungsreife.

Nicht die möglichst frühe Vorstellung zur Prüfung darf das Ziel sein, sondern die **Prüfung zum richtigen Zeitpunkt**.

Die Feststellung der Prüfungsreife sollte deshalb verbindlich fahraufgaben- und kompetenzorientiert erfolgen und dokumentiert werden.

Grundlage hierfür sind die für die praktische Fahrerlaubnisprüfung maßgeblichen Fahraufgaben und Kompetenzbereiche.

Für jede Fahraufgabe wird festgestellt, ob der Fahrschüler die erforderlichen Kompetenzen sicher beherrscht.

Muster einer Prüfungsreifefeststellung

Fahraufgabe	Fahrzeugbe- dienung	Fahrzeugposi- tionierung	Geschwindigkeits- anpassung	Verkehrsbeo- bachtung	Kommuni- kation
Geradeausfahren	✓	✓	✓	✓	✓
Kurven	✓	✓	✓	✓	✓
Kreuzungen, Einmündungen und Einfahren	✓	✓	✓	✓	✓
Kreisverkehr	✓	✓	✓	✓	✓
Vorbeifahren und überholen	✓	✓	✓	✓	✓
Schienenverkehr, Haltestellen und Fußgängerüberwege	✓	✓	✓	✓	✓
Ein- und Ausfädelungstreifen sowie Fahrstreifenwechsel	✓	✓	✓	✓	✓

Die Prüfungsreife ist erreicht, wenn der Fahrschüler die relevanten Fahraufgaben in den jeweils erforderlichen Kompetenzbereichen selbstständig, sicher und wiederholbar bewältigen kann.

Die Dokumentation schafft dabei Transparenz für:

- Fahrschüler,
- Fahrlehrer,
- Fahrschulen,
- Prüforganisationen und
- gegebenenfalls Erziehungsberechtigte.

Kostenwirkung

Eine verbindliche Prüfungsreifefeststellung reduziert das Risiko, dass Fahrerlaubnisbewerber ohne ausreichende Vorbereitung zur praktischen Prüfung vorgestellt werden.

Dadurch können insbesondere Kosten vermieden werden für:

- erneute Prüfungsgebühren,
- zusätzliche Fahrstunden nach einer nicht bestanden Prüfung,
- erneute Vorstellung zur Prüfung,
- zusätzliche organisatorische Aufwendungen.

Eine höhere Bestehensquote ist deshalb einer der wirksamsten Hebel zur tatsächlichen Kostenreduzierung beim Fahrerlaubnisserwerb.

Gesamtbewertung der BVF

Eine Reform des Fahrerlaubnisserwerbs sollte nicht primär darauf ausgerichtet sein, einzelne Ausbildungsbestandteile ersatzlos zu streichen. Entscheidend ist vielmehr, den gesamten Ausbildungsprozess effizienter zu gestalten.

Die BVF schlägt deshalb einen Reformansatz vor, der auf vier Säulen beruht:

1. Fahrschulpflicht erhalten - Verwaltung vereinfachen.

Die Fahrschule bleibt zentrale Stelle des Fahrerlaubnisserwerbs und kann gleichzeitig Verwaltungsprozesse bündeln und Fahrerlaubnisbehörden entlasten.

2. Präsenz dort einsetzen, wo sie pädagogisch notwendig ist.

Verpflichtender Präsenzunterricht wird auf sicherheits- und verantwortungsrelevante Inhalte konzentriert. Andere Wissensinhalte können digital und flexibel vermittelt werden.

3. Theorie, Simulation und Praxis miteinander verzahnen.

Statt starrer Ausbildungsstrukturen entsteht ein individueller, kompetenzorientierter Lernprozess.

4. Prüfungsreife verbindlich feststellen.

Eine dokumentierte, kompetenzorientierte Prüfungsreifefeststellung sorgt dafür, dass Fahrerlaubnisbewerber erst dann zur Prüfung vorgestellt werden, wenn eine realistische Aussicht auf Prüfungserfolg besteht.

Fazit

Kostenreduzierung und Verkehrssicherheit sind kein Widerspruch.

Eine moderne Fahrausbildung kann günstiger werden, wenn Verwaltungsprozesse vereinfacht, digitale Lernformen zugelassen, Simulatoren sinnvoll eingesetzt, Theorie und Praxis konsequent verzahnt und vermeidbare Wiederholungsprüfungen reduziert werden.

Die BVF spricht sich deshalb für eine Reform aus, die nicht nach dem Prinzip „weniger Ausbildung“, sondern nach dem Grundsatz

„effizienter ausbilden - gezielter vorbereiten - erfolgreicher prüfen“

gestaltet wird.

Damit kann eine tatsächliche finanzielle Entlastung der Fahrerlaubnisbewerber erreicht werden, ohne das hohe Niveau der deutschen Fahrausbildung und die Verkehrssicherheit infrage zu stellen.

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Kopp

- 1. Vorsitzender -