

**Gegenäußerung der Bundesregierung
zur Stellungnahme des Bundesrates vom 10. Juli 2026
zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und
anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze
(BR-Drs. 330/26 - Beschluss)**

Die Bundesregierung äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu Ziffer 1: Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a (§ 2 Absatz 6 Satz 1 Nummer 1 StVG)

Die Bundesregierung beabsichtigt, den Vorschlag im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

Zu Ziffer 2: Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b (§ 2 Absatz 10a StVG), Artikel 4 Absatz 2 (Inkrafttreten)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Die neuen Gewichtsanhebungsvorschriften der Klasse B und BE sind – soweit sie das Führen von Kraftfahrzeugen mit alternativen Antrieben bzw. von Fahrzeugkombinationen mit alternativem Antrieb (einschließlich Einsatzfahrzeugen wie Feuerwehrfahrzeugen) betreffen – bereits bis zum 26.11.2027 umzusetzen und ab dem 26.11.2027 anzuwenden (siehe Artikel 29 Abs. 2 der Richtlinie (EU) 2025/2205 – 4. EU-Führerscheinrichtlinie). Aufgrund des Sachzusammenhangs ist es gleichzeitig sinnvoll, alle neuen Gewichtsanhebungsvorschriften der Klasse B bereits jetzt im Rahmen der Reform der Fahrschulausbildung und nicht differenziert nach den unterschiedlichen Anwendungsvorschriften in Kraft zu setzen. So können die Regelungen besser aufeinander abgestimmt und mögliche Widersprüche von vornherein vermieden werden.

Die Tatsache, dass das Führen von Einsatzfahrzeugen über 3,5 Tonnen bis 5 Tonnen unter die harmonisierte Schlüsselzahl 96.01 fällt und somit den Erwerb der Fahrerlaubnisklasse B mit dieser Schlüsselzahl erfordert, ist durch die 4. EU-Führerscheinrichtlinie vorgegeben. Die neue Schlüsselzahl bezieht sich auf Einsatzfahrzeuge, wozu nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c lit. ii aaO ausdrücklich auch Feuerwehrfahrzeuge gehören, ohne dass dabei zwischen Feuerwehrfahrzeugen der Berufsfeuerwehr und Feuerwehrfahrzeugen ehrenamtlicher Organisationen differenziert wird. Die harmonisierte Fahrerlaubnis hat zugleich den Vorteil, dass sie auch in anderen EU-Mitgliedstaaten gilt, also auch grenzüberschreitende Einsätze ermöglicht.

Für den Erwerb der Schlüsselzahl 96.01 ist nur eine niedrigschwellige Schulung erforderlich. Die Schulung hat sich dabei im Rahmen der bestehenden Regelungen für den Erwerb der Schlüsselzahl 96 (Führen von Fahrzeugen der Klasse B mit einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg, wobei die zulässige Gesamtmasse dieser Fahrzeugkombinationen mehr als 3 500 kg, jedoch nicht mehr als 4 250 kg beträgt) bereits bewährt.

Zu Ziffer 3: Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 2e Absatz 2 StVG)

Die Bundesregierung wird prüfen, ob und in welcher Form der Vorschlag umgesetzt werden kann.

Zu Ziffer 4: Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 2e Absatz 3 Satz 1, 3 StVG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Die vorgeschlagene Umstellung auf eine Opt-Out-Regelung überzeugt nicht. Die im Gesetzentwurf vorgesehene Opt-In-Lösung entspricht vielmehr dem Charakter einer Experimentierklausel, da sie es den Ländern ermöglicht, bewusst und aktiv über eine Teilnahme an der noch unerprobten „Fahrpraxis unter Anleitung“ zu entscheiden. Ein automatisches Inkrafttreten würde den Erprobungscharakter unterlaufen, da es auch solche Länder einbeziehen würde, die das Modell weder politisch noch organisatorisch mittragen.

Auch das Argument eines geringeren Verwaltungsaufwands ist nicht überzeugend. Nach dem Gesetzentwurf der Bundesregierung muss jedes teilnehmende Land eine Einführungsverordnung, nach dem Vorschlag des Bundesrates jedes nicht teilnehmende Land eine Opt-Out-Verordnung erlassen. Damit hängt die Höhe des Normsetzungsaufwands davon ab, wie viele Bundesländer sich für oder gegen die Teilnahme entscheiden. Im Ergebnis könnte die Opt-Out-Lösung aber zu einem insgesamt höheren Gesamtaufwand führen, wenn Länder, die sich später doch für eine Teilnahme entscheiden, bei einem Opt-Out-Modell zunächst eine Ausstiegsverordnung und später eine Einführungsverordnung erlassen müssten, wodurch zusätzlicher Aufwand entsteht.

Die Begründung verkennt zudem, dass den Ländern inhaltlich ohnehin kein nennenswerter Gestaltungsspielraum eingeräumt wird. Es handelt sich im Kern lediglich um eine Ja-/Nein-Entscheidung zur Anwendung bundeseinheitlich vorgegebener Regelungen (siehe BR-Drs. 365/26). Gerade deshalb ist es folgerichtig, den Ländern über ein Opt-In die Entscheidung über ihre Teilnahme zu überlassen.

Schließlich ist auch das Argument eines bundeseinheitlichen Inkrafttretens nicht tragfähig, da unterschiedliche Zeitpunkte der Anwendung im Rahmen von Erprobungsregelungen üblich und systembedingt sind (siehe zB auch die Einführung des Begleiteten Fahrens ab 17).

Zu Ziffer 5: Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 2e StVG)

Die Bundesregierung nimmt die Ausführungen des Bundesrates zur Kenntnis.

Mit dem Entwurf einer Verordnung zur Modernisierung der Fahrschulausbildung (BR-Drs. 365/26) wurden bereits alle inhaltlichen Regelungen durch die Bundesregierung vorgelegt; weiterer Handlungsbedarf, über den in Ziffer 3 genannten Prüfbedarf hinaus, wird derzeit nicht gesehen.

Zu Ziffer 6: Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 2e StVG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Eine Änderung des Gesetzes über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle ist derzeit nicht geboten. Da die Einführung des Modellversuchs den Ländern obliegt, ist nicht davon auszugehen, dass bundesweit ein entsprechender Erhebungsbedarf entsteht.

Die Evaluation des Modellversuchs wird unabhängig hiervon sichergestellt. Hierzu erarbeitet die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen bereits ein entsprechendes Evaluationskonzept. In diesem Zusammenhang werden auch geeignete Möglichkeiten zur Gewinnung und Auswertung unfallbezogener Daten, einschließlich Daten der Versicherungswirtschaft, geprüft.

Weiterer gesetzgeberischer Handlungsbedarf wird daher derzeit nicht gesehen.

Zu Ziffer 7: Zu Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe d (§ 4a Absatz 8 Satz 5 StVG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Zu Ziffer 8: Zu Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe b (§ 2 Absatz 1a Nummer 6 KfSachvG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Zu Ziffer 9: Zu Artikel 2 Nummer 12 (§ 13 Absatz 3 Satz 2 KfSachvG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Zu Ziffer 10: Zu Artikel 3 Nummer 4 Buchstabe a (§ 3 Absatz 1 Satz 2a – neu – FahlG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Die Vorlage deutschsprachiger Unterlagen kann bereits auf Grundlage des § 23 Absatz 2 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes verlangt werden. Die zuständigen Behörden sind daher schon nach geltendem Recht in der Lage, die für die Prüfung ausländischer Befähigungsnachweise erforderlichen Übersetzungen anzufordern. Für eine darüber hinausgehende spezialgesetzliche Regelung besteht kein Bedarf. Sie würde eine bereits bestehende allgemeine

verwaltungsverfahrenrechtliche Regelung lediglich wiederholen und wäre daher auch unter dem Gesichtspunkt der Deregulierung nicht angezeigt.

Zu Ziffer 11: Zu Artikel 3 Nummer 4 (§ 3 Absatz 1 FahrlG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Die bislang dem Bundesministerium für Verkehr von den zuständigen obersten Landesbehörden übermittelten Anfragen zu ausländischen Fahrlehrerqualifikationen bewegen sich in einem sehr geringen Umfang. Angesichts dieses begrenzten Fallaufkommens erscheint die Einrichtung und laufende Aktualisierung eines zentralen Registers oder einer entsprechenden Plattform zur Bewertung der Vergleichbarkeit ausländischer Fahrlehrerausbildungen nicht erforderlich.

Der hierfür notwendige personelle und organisatorische Aufwand wäre im Verhältnis zum erwartbaren Nutzen nicht gerechtfertigt.

Zu Ziffer 12: Zu Artikel 3 Nummer 5a – neu – (§ 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7, Satz 3 – neu – FahrlG)

Die Bundesregierung steht dem Vorschlag grundsätzlich offen gegenüber und wird dessen Umsetzungsmöglichkeiten prüfen.

Zu Ziffer 13: Zu Artikel 3 Nummer 5a – neu – (§ 4 Absatz 4 Nummer 1 FahrlG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Zu Ziffer 14: Zu Artikel 3 Nummer 10 Buchstabe a (§ 11 Absatz 1 Satz 1, 3 FahrlG)

Die Bundesregierung steht dem Vorschlag grundsätzlich offen gegenüber und wird dessen Umsetzungsmöglichkeiten prüfen.

Zu Ziffer 15: Zu Artikel 3 Nummer 22 Buchstabe b (§ 29 Absatz 1 Satz 2, 3 FahrlG)

Die Bundesregierung steht dem Vorschlag grundsätzlich offen gegenüber und wird dessen Umsetzungsmöglichkeiten prüfen.

Zu Ziffer 16: Zu Artikel 3 Nummer 24 (§ 31 Absatz 1 Satz 1 FahrlG)

Die Bundesregierung hält die vorgeschlagene Änderung nicht für erforderlich.

Die Regelung in § 31 Absatz 1 FahrlG (neu) bestimmt die erforderlichen Inhalte der Aufzeichnungen ausreichend. Weitergehende Vorgaben zur Form der Dokumentation sind weder für die Nachvollziehbarkeit der Ausbildung noch für deren behördliche Überwachung erforderlich. Die

offene Ausgestaltung vermeidet unnötige bürokratische Belastungen und gewährleistet zugleich eine angemessene Überprüfbarkeit durch die zuständigen Behörden.

Zu Ziffer 17: Zu Artikel 3 Nummer 27 Buchstabe b (§ 37 Absatz 2 Satz 1a – neu – FahrlG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Zu Ziffer 18: Zu Artikel 3 Nummer 34 Buchstabe a (§ 51 Absatz 3 Satz 2 Nummer 2 FahrlG)

Die Bundesregierung steht dem Vorschlag grundsätzlich offen gegenüber und wird dessen Umsetzungsmöglichkeiten prüfen.

Zu Ziffer 19: Zu Artikel 3 Nummer 34 Buchstabe c (§ 51 Absatz 6 Satz 1 FahrlG)

Die Bundesregierung beabsichtigt, den Vorschlag im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

Zu Ziffer 20: Zu Artikel 3 Nummer 35 Buchstabe a (§ 53 Absatz 4 Satz 1, 4, Absatz 5 FahrlG)

Die Bundesregierung beabsichtigt, den Vorschlag im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

Zu Ziffer 21: Zu Artikel 3 Nummer 38 Buchstabe a Doppelbuchstabe kk1 – neu – (§ 56 Absatz 1 Nummer 19a – neu – FahrlG)

Die Bundesregierung teilt die Zielrichtung des Vorschlags, sieht jedoch Änderungsbedarf im Einzelnen und wird entsprechende Umsetzungsmöglichkeiten prüfen.

Bei der Bewehrung von Auflagen ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten. Auflagen werden mit begünstigenden Verwaltungsakten verbunden (Genehmigungen, Erlaubnisse, Anerkennungen). Im Hinblick auf den Unrechtsgehalt der Handlungen wäre es ein Wertungswiderspruch, zwar den Verstoß gegen eine Auflage zu einer erteilten Genehmigung, Erlaubnis oder Anerkennung zu ahnden, nicht aber ein Handeln ohne diese Grundgenehmigung, -erlaubnis oder -anerkennung.

Zu Ziffer 22: Zu Artikel 3 allgemein

Die Bundesregierung steht dem Vorschlag grundsätzlich offen gegenüber und wird dessen Umsetzungsmöglichkeiten prüfen.

Soweit auf den Erwerb zusätzlicher Kompetenzen bereits tätiger Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer, insbesondere im Bereich der digitalen Didaktik und Medienkompetenz, abgestellt wird, ist zu berücksichtigen, dass diese Inhalte grundsätzlich im Rahmen von Fortbildungsmaßnahmen vermittelt werden. Regelungen hierzu sind nicht Gegenstand der Fahrlehrerausbildungsverordnung.

Im Übrigen wird die Fahrlehrerausbildungsverordnung derzeit überarbeitet. Dabei ist beabsichtigt, den veränderten Anforderungen an die Fahrlehrertätigkeit, insbesondere im Bereich digitaler Lehr- und Lernformen, auch bei den Ausbildungsinhalten Rechnung zu tragen.