Deutscher Bundestag **Drucksache 21/8979**

21. Wahlperiode 04.11.2026

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung und Bericht

des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung – Drucksache 21/7404 –

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze

A. Problem

Die Bundesregierung hat einen Gesetzentwurf vorgelegt, der das Ziel verfolgt, sowohl die theoretische als auch die praktische Fahrschulausbildung zukunftsfähig zu gestalten. Weiterhin sollen Verwaltungsverfahren und fahrschulspezifische Regelungen zur Anerkennung von Berufsqualifikationen zu Sicherstellung der Europarechtskonformität geändert werden.

B. Lösung

Modernisierung der Fahrschulausbildung mit dem Ziel der Entbürokratisierung und der Kostenreduktion durch Änderungen im Straßenverkehrsgesetz, im Kraftfahrsachverständigengesetz und im Fahrlehrergesetz. Verbesserung von Verwaltungsverfahren und Sicherstellung der Europarechtskonformität fahrschulspezifischer Regelungen zur Anerkennung von Berufsqualifikationen. Umsetzung von Vorschlägen des Bundesrates u. a. zur Entbürokratisierung, zur Deregulierung sowie zur Evaluation der Erprobung neuer Ausbildungsformen zum Führerscheinerwerb durch Annahme eines Änderungsantrags.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke.

Weiterhin wird mit einer Entschließung gefordert, die Grundlagen für weitere Erleichterungen vor allem im Bereich der gewerblichen Fahrerlaubnisklassen zu schaffen.

Annahme einer Entschließung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke.

C. Alternativen

Ablehnung des Gesetzentwurfs bzw. Annahme einer abweichenden Entschließung.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

a) den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/7404 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird durch die folgende Nummer 1 ersetzt:

‚1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 5 Nummer 4 wird nach der Angabe „über“ die Angabe „ein ausgeprägtes Bewusstsein der besonderen Belange der Verkehrssicherheit sowie“ eingefügt.

b) In Absatz 6 Satz 1 Nummer 1 wird die Angabe „Art des Ausweisdokumentes und“ durch die Angabe „Art des Ausweisdokumentes und, soweit vorhanden, E-Mail-Adresse und“ ersetzt.‘

b) Nummer 2 wird durch die folgende Nummer 2 ersetzt:

‚2. Nach § 2d wird der folgende § 2e eingefügt:

„§ 2e

Erprobung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung im Rahmen der fahrpraktischen Ausbildung der Klasse B; Verordnungsermächtigung

(1) Zur Erprobung neuer Ausbildungsformen in der fahrpraktischen Ausbildung zum Erwerb der Fahrerlaubnis der Klasse B kann abweichend von § 2 Absatz 1 Satz 1 das Führen eines Kraftfahrzeugs der Klasse B auf öffentlichen Straßen ohne Fahrerlaubnis zugelassen werden, wenn dies im Rahmen eines nach den Absätzen 2 bis 5 behördlich genehmigten Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung erfolgt. Die Genehmigung des Fahrpraxiserwerbs unter Anleitung gilt für die Zwecke des § 21 Absatz 1 als Fahrerlaubnis.

(2) Die Genehmigung des Fahrpraxiserwerbs unter Anleitung wird auf Antrag des Bewerbers um die Fahrerlaubnis der Klasse B (Teilnehmer) erteilt, wenn der Teilnehmer

1. die Anforderungen nach § 2 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1, 3 und 6 erfüllt,
2. Vorgaben für das Mindestalter einhält,
3. als Fahrer vom Versicherungsschutz im Rahmen der Haftpflichtversicherung umfasst ist und
4. zuvor keinen Widerruf nach Absatz 6 erhalten hat.

Die Befähigung des Teilnehmers zum Führen von Kraftfahrzeugen im Rahmen des Fahrpraxiserwerbs unter Anleitung

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

muss spätestens bei Beginn der ersten Fahrt unter Anleitung vorliegen. Der Teilnehmer weist seine Befähigung nach durch

1. die Absolvierung einer theoretischen Prüfung,
2. die Absolvierung von mindestens sechs Unterrichtseinheiten fahrpraktischer Ausbildung in einer Fahrschule und
3. die Teilnahme an einer theoretischen und praktischen Einweisung in den Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung in einer Fahrschule gemeinsam mit der Person, die als Fahrpraxisanleiter festgelegt ist.

(3) Als Fahrpraxisanleiter darf nur tätig sein, wer in einer Fahrschule gemeinsam mit dem Teilnehmer an einer theoretischen und praktischen Einweisung in den Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung eingewiesen wurde.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates zu bestimmen, dass von der Möglichkeit des Fahrpraxiserwerbs unter Anleitung nach Maßgabe der Absätze 1 bis 3 sowie 6 bis 10 Gebrauch gemacht werden kann. Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu bestimmen, dass von der Möglichkeit des Fahrpraxiserwerbs unter Anleitung nach Maßgabe der Absätze 1 bis 3 sowie 5 bis 10 kein Gebrauch gemacht wird.

(5) Bundeswehr und Bundespolizei können den Fahrpraxiserwerb unter Anleitung in der fahrpraktischen Ausbildung zum Erwerb einer Dienstfahrerlaubnis der Klasse B nach Maßgabe der Absätze 2, 3 und 6 bis 10 durch ihre Dienststellen im Einzelfall genehmigen.

(6) Nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung auf Grund des § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b bis e und Absatz 3 Nummer 1 können die erforderlichen Vorschriften für den Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung und dessen Genehmigung festgelegt werden, insbesondere Vorschriften über

1. die zur Erhaltung der Sicherheit und Ordnung auf den öffentlichen Straßen notwendigen Nebenbestimmungen, einschließlich der Vorgabe, dass der Teilnehmer während des Führens eines Kraftfahrzeugs von einem namentlich benannten Fahrpraxisanleiter begleitet und angeleitet werden muss,
2. die weiteren Anforderungen an den Teilnehmer, einschließlich Mindestalter, Eignung und Befähigung,
3. die Art, die Dauer und den Umfang des Fahrpraxiserwerbs unter Anleitung sowie der zusätzlichen fahrpraktischen Ausbildung, die durch den Teilnehmer und den Fahrpraxisanleiter in einer Fahrschule zu absolvieren ist,

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

4. die weiteren Anforderungen an den Fahrpraxisanleiter, insbesondere
   a) sein Näheverhältnis zum Teilnehmer,
   b) sein Lebensalter,
   c) den Besitz einer Fahrerlaubnis sowie das Mitführen des entsprechenden Führerscheins und dessen Aushändigung an zur Überwachung zuständige Personen,
   d) seine höchstens zulässige Belastung mit Eintragungen im Fahreignungsregister sowie
   e) Beschränkungen oder das Verbot des Genusses alkoholischer Getränke, der Substanz Tetrahydrocannabinol oder anderer berauschender Mittel,
   f) die Unentgeltlichkeit seiner anleitenden Tätigkeit,
5. die Aufgaben und Pflichten des Fahrpraxisanleiters, einschließlich der Funktion, dem Teilnehmer als Ansprechperson beratend zur Verfügung zu stehen,
6. die Anforderungen an die beim Fahrpraxiserwerb unter Anleitung einzusetzenden Fahrzeuge, deren Versicherungsschutz, Ausrüstung und Einsatzbedingungen einschließlich Vorgaben zur Kenntlichmachung des Fahrpraxiserwerbs unter Anleitung, örtlicher Einsatzbeschränkungen und zulässiger Höchstgeschwindigkeiten für Fahrten im Rahmen des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung,
7. die Dokumentations- und Nachweispflichten sowie die behördliche Überwachung und Auskunftspflichten der Beteiligten und
8. die Kosten in entsprechender Anwendung des § 6a Absatz 2 bis 4.

Eine Rechtsverordnung nach Satz 1 findet neben den Fällen des Absatzes 5 nur Anwendung, soweit dies in einer Rechtsverordnung nach Absatz 4 bestimmt ist. Eine auf diesen Grundlagen erteilte Genehmigung berechtigt zu Fahrten auf öffentlichen Straßen im gesamten Bundesgebiet.

(7) Eine auf der Grundlage der Absätze 2 bis 6 erteilte Genehmigung des Fahrpraxiserwerbs unter Anleitung ist zu widerrufen, wenn

1. der Verkehrssicherheit dienende Auflagen nicht erfüllt oder solche Beschränkungen missachtet werden,
2. einem Fahrpraxisanleiter die Fahrerlaubnis entzogen wird oder gegen ihn ein Fahrverbot angeordnet wird und kein weiterer Fahrpraxisanleiter festgelegt ist und der Teilnehmer keine weitere geeignete Person benennt,
3. gegen den Teilnehmer eine rechtskräftige Entscheidung ergangen ist, die nach § 28 Absatz 3 Nummer 1

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

oder 3 Buchstabe a oder c in das Fahreignungsregister einzutragen ist,

4. die Fortsetzung des Fahrpraxiserwerbs unter Anleitung zu einer Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs oder von Leib oder Leben von Personen führen kann und kein Fall der Nummern 1 bis 3 vorliegt oder

5. die grundlegenden Rechtsverordnungen nach den Absätzen 4 oder 6 nicht mehr anwendbar sind.

Widerspruch und Anfechtungsklage gegen den Widerruf haben keine aufschiebende Wirkung.

(8) § 2c Satz 1 und 2 gilt für Entscheidungen über den Teilnehmer am Fahrpraxiserwerb unter Anleitung, die zu einem Widerruf der Genehmigung nach Absatz **7** Satz 1 Nummer 3 führen können, entsprechend. § 28 Absatz 2 Nummer 1 gilt entsprechend für die Beurteilung der Eignung und der Befähigung von Personen zur Anleitung eines Kraftfahrzeugführers entsprechend einer auf Grund des Absatzes 6 erlassenen Rechtsverordnung.

(9) Der Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung ist keine Ausbildung im Sinne des § 2 Absatz 15 Satz 1 und des § 1 Absatz 1 des Fahrlehrergesetzes. § 2 Absatz 15 Satz 2 findet keine Anwendung. Im Übrigen bleiben die Vorschriften des Straßenverkehrsrechts, insbesondere des Straßenverkehrsgesetzes und der auf seiner Grundlage erlassenen Rechtsverordnungen, unberührt.

(10) Die Erprobung des Fahrpraxiserwerbs unter Anleitung ist wissenschaftlich durch die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen zu begleiten und auf Akzeptanz, Auswirkungen auf die Ausbildung sowie Verkehrssicherheits- und wirtschaftliche Auswirkungen zu evaluieren. Die nach Landesrecht zuständige Behörde übermittelt der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen die hierfür erforderlichen Daten einschließlich personenbezogener Daten der Teilnehmer und Fahrpraxisanleiter, die im Antrag nach Absatz 2 in diese Verarbeitung sowie in die Verarbeitung ihrer Daten aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister und Fahreignungsregister durch das Kraftfahrt-Bundesamt und die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen eingewilligt haben. Die nach Satz 2 erhobenen personenbezogenen Daten sind von der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen so schnell, wie der Zweck der Evaluierung es erlaubt, zu anonymisieren oder, soweit erforderlich, zu pseudonymisieren. Nicht anonymisierte Daten sind spätestens nach sieben Jahren zu löschen. Die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen legt das Ergebnis der Evaluierung nebst Empfehlungen für die Weiterentwicklung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung bis zum Ablauf des vierten Jahres nach Inkrafttreten einer nach Absatz 6 erlassenen Rechtsverordnung dem Bundesministerium für Verkehr in einem Bericht zur Weiterleitung an den Deutschen Bundestag vor.“ ‘

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

c) In Nummer 3 Buchstabe d wird im neuen § 4a Absatz 8 Satz 5 die Angabe „Prüfung“ durch die Angabe „Überwachung“ ersetzt.

d) Nummer 4 wird durch die folgende Nummer 4 ersetzt:

‚4. § 65 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird durch die folgende Überschrift ersetzt:

„§ 65

Übergangsbestimmungen; Anwendungsbestimmungen“.

b) Absatz 4 mit dem Text „(4) Solange der Abruf des Lichtbildes nach § 2 Absatz 5 Satz 2 technisch noch nicht möglich ist, muss abweichend von § 2d Absatz 4 das Lichtbild noch nicht im digitalen Führerschein enthalten sein.“ wird durch den folgenden Absatz 4 ersetzt:

„(4) Solange dem Kraftfahrt-Bundesamt der Abruf des Lichtbildes nach § 2d Absatz 5 Satz 2 technisch noch nicht möglich ist,

1. muss der digitale Führerschein abweichend von § 2d Absatz 4 noch kein Lichtbild enthalten und
2. gilt § 2 Absatz 1a mit der Maßgabe, dass zum Nachweis des Führerscheins durch einen digitalen Führerschein dessen Inhaber zusätzlich seinen Personalausweis oder Pass mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen hat.

Das Bundesministerium für Verkehr gibt den Zeitpunkt im Bundesgesetzblatt bekannt, zu dem der Lichtbildabruf durch das Kraftfahrt-Bundesamt bei allen Pass- und Ausweisbehörden technisch möglich geworden ist.“

c) Absatz 4 mit dem Text „(4) Auf Unfälle, die sich vor dem 1. Oktober 2026 ereignet haben, ist § 8 Nummer 1 in seiner bis zum Ablauf des 30. September 2026 geltenden Fassung weiter anzuwenden.“ wird zu Absatz 4a.‘

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 2 Buchstabe b wird im neuen § 2 Absatz 1a die Nummer 6 durch die folgende Nummer 6 ersetzt:

„6. fachlich geeignet ist; die fachliche Eignung ist in einer Prüfung nach § 4 nachzuweisen.“.

b) In Nummer 7 Buchstabe b wird im neuen § 7 Absatz 2 Satz 6 die Angabe „des Satzes 6“ durch die Angabe „des Satzes 5“ ersetzt.

c) Nummer 12 wird durch die folgende Nummer 12 ersetzt:

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

‚12. § 13 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 wird die Angabe „Sachverständigen und Prüfer“ durch die Angabe „Sachverständigen, Prüfer und Fahrerlaubnisprüfer“ ersetzt.

b) In Satz 2 wird die Angabe „nach Anlage VIII“ durch die Angabe „nach Anlage VIIIb“ ersetzt.‘.

3. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 4 wird wie folgt geändert:

aa) Vor Buchstabe a wird der folgende Buchstabe a eingefügt:

‚a) Die Überschrift wird durch die folgende Überschrift ersetzt:

„§ 3

Voraussetzungen für die Tätigkeit als Fahrlehrer und die Erteilung der Fahrlehrerlaubnis bei Inhabern eines Befähigungsnachweises aus einem anderen Staat“.‘

bb) Die bisherigen Buchstaben a und b werden zu den Buchstaben b und c.

b) In Nummer 5 wird im neuen § 3a die Überschrift durch die folgende Überschrift ersetzt:

„§ 3a

Aufnahme einer vorübergehenden und gelegentlichen Tätigkeit als Fahrlehrer im Inland mit Befähigungsnachweis aus einem anderen EU-Mitgliedstaat, einem anderen EWR-Vertragsstaat oder der Schweiz“.

c) Nach Nummer 5 wird die folgende Nummer 5a eingefügt:

‚5a. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 Nummer 7 wird die Angabe „dem Antrag auf Erteilung der Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE zusätzlich“ gestrichen.

bb) Nach Satz 2 wird der folgende Satz eingefügt:

„Absatz 1 Satz 2 Nummer 2, 3, 5 und 7 ist nicht an-zuwenden bei Stellung eines Antrags auf Erteilung der Fahrlehrerlaubnis der Klassen A, CE oder DE.“

b) In Absatz 4 Nummer 1 wird die Angabe „Absatz 3 Satz 2 Nummer 1 bis 4 oder“ durch die Angabe „Absatz 3 Satz 2 Nummer 1 bis 5 oder“ ersetzt.‘.

d) In Nummer 10 Buchstabe a wird der neue § 11 Absatz 1 wie folgt geändert:

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

aa) In Satz 1 wird nach der Angabe „einer Fahrerlaubnis“ die Angabe „der Klasse BE“ eingefügt.

bb) Satz 3 wird gestrichen.

e) In Nummer 11 wird der neue § 12 Absatz 1 durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

„(1) Fahrlehrer und Fahrlehreranwärter haben die Fahrschüler gewissenhaft auszubilden. Sie haben ihnen die Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen zu vermitteln, die das Straßenverkehrsgesetz und die auf dem Straßenverkehrsgesetz und auf dem Fahrlehrergesetz beruhenden Rechtsverordnungen für die Ausbildung und Prüfung der Bewerber um die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen erfordern. Sie haben bei der Ausbildung die Würde und Persönlichkeit der Fahrschüler zu achten und einen respektvollen sowie von Benachteiligungen und Belästigungen freien Umgang sicherzustellen. Ferner haben sie sie über die Folgen von Zuwiderhandlungen gegen die Verkehrsvorschriften und über die Pflichtversicherung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern aufzuklären.“

f) In Nummer 16 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa wird in § 22 Absatz 1 Satz 2 die neue Nummer 5 durch die folgende Nummer 5 ersetzt:

„5. ein Verzeichnis der Geschäftsräume und, soweit vorhanden, der Unterrichtsräume,“.

g) Nummer 17 wird wie folgt geändert:

aa) In Buchstabe a wird die Überschrift durch die folgende Überschrift ersetzt:

„§ 23

Antrag auf Erteilung der Fahrschulerlaubnis, die zur Niederlassung im Inland berechtigt, an Inhaber eines Befähigungsnachweises aus einem anderen Staat“.

bb) In Buchstabe b wird im neuen § 23 Absatz 1 die Nummer 2 durch die folgende Nummer 2 ersetzt:

„2. ein Verzeichnis der Geschäftsräume und, soweit vorhanden, der Unterrichtsräume,“.

h) In Nummer 18 Buchstabe b wird im neuen § 24 Absatz 1 die Nummer 3 durch die folgende Nummer 3 ersetzt:

„3. ein Verzeichnis der Geschäftsräume und, soweit vorhanden, der Unterrichtsräume,“.

i) Nummer 22 Buchstabe b wird durch den folgenden Buchstaben b ersetzt:

‚b) In Satz 3 wird die Angabe „Unterrichtsräume, Lehrmittel und“ gestrichen.‘.

j) In Nummer 25 wird im neuen § 32 Absatz 2 Satz 1 nach der Angabe „Die Übermittlung nach Absatz 1 Satz 2“ die Angabe „erfolgt für die jeweilige Fahrschule, getrennt nach deren Hauptstelle

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

und den jeweiligen Zweigstellen, sofern solche vorhanden sind, und“ eingefügt.

k) Nummer 27 Buchstabe b wird durch den folgenden Buchstaben b ersetzt:

‚b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird die Angabe „Absatz 1 Satz 1 Nummer 4“ durch die Angabe „Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 bis 5“ ersetzt.

bb) Nach Satz 1 wird der folgende Satz eingefügt:

„Die in Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 genannte Voraussetzung muss entsprechend erfüllt sein.“ ‘.

l) Nummer 29 wird durch die folgende Nummer 29 ersetzt:

‚29. § 40 Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

„(1) Der Inhaber oder die für die verantwortliche Leitung der Fahrlehrerausbildungsstätte bestellte Person hat dafür zu sorgen, dass die Ausbildung die für Fahrlehrer erforderlichen fachlichen sowie pädagogischen Kompetenzen vermittelt. Sie haben bei der Ausbildung die Würde und Persönlichkeit der Fahrlehrer zu achten und einen respektvollen sowie von Benachteiligungen und Belästigungen freien Umgang sicherzustellen. Geeignete Lehrkräfte müssen in ausreichender Anzahl zur Verfügung stehen. Der Unterricht muss so gestaltet und die Ausrüstung der Fahrlehrerausbildungsstätte müssen so beschaffen und bemessen sein, dass das Unterrichtsziel erreicht werden kann.“ ‘

m) Nummer 34 wird wie folgt geändert:

aa) In Buchstabe a wird im neuen § 51 Absatz 3 Satz 2 Nummer 2 die Angabe „die Unterrichtsräume, Lehrmittel und“ gestrichen.

bb) Buchstabe c wird durch den folgenden Buchstaben c ersetzt:

‚c) Der bisherige Absatz 7 wird durch die folgenden Absätze 6 und 7 ersetzt:

„(6) Die zuständige Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr hat der nach Landesrecht zuständigen Behörde mindestens vierteljährlich eine auf den Inhaber einer Fahrschulerlaubnis bezogene Statistik über die Anzahl der durchgeführten sowie bestandenen und nicht bestandenen praktischen Fahrerlaubnisprüfungen, getrennt nach Fahrerlaubnisklassen sowie je Fahrerlaubnisklasse getrennt nach Erst- und Wiederholungsprüfungen, zu übermitteln. Die nach Landesrecht zuständige Behörde darf die Daten nach Satz 1 verarbeiten, soweit dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben aufgrund dieses Gesetzes und der hierauf beruhenden Rechtsverordnungen erforderlich ist.

(7) Die Träger von Einweisungsseminaren nach § 16 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2, von Einweisungslehrgängen nach § 45 Absatz 2 Nummer 4, von Einwei-

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

sungslehrgängen nach § 46 Absatz 2 Nummer 4, von Grundlagenseminaren für Lehrgangsleitungen nach § 45c Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 und § 47 Absatz 1 Nummer 5 und von Fortbildungslehrgängen nach § 53 Absatz 1, 2 und 3 sowie die Inhaber beziehungsweise die verantwortlichen Leitungen von Fahrschulen, die Aufbauseminare oder verkehrspädagogische Teilmaßnahmen des Fahreignungsseminars anbieten, haben bis spätestens zwei Wochen vor der Durchführung eines Seminars oder Lehrgangs der nach Landesrecht zuständigen Behörde zum Zweck der Überwachung schriftlich oder elektronisch Folgendes anzuzeigen:

1. die Anschrift des Ortes, an dem der Unterricht stattfinden soll,

2. das Beginn- und das Enddatum des Seminars oder Lehrgangs,

3. die Uhrzeit des Beginns und des Endes der geplanten Unterrichtseinheiten,

4. den Gegenstand des Unterrichts und

5. den verantwortlichen Unterrichtsleiter.

Diese Angaben sind von der nach Landesrecht zuständigen Behörde und von den mit der Durchführung der Überwachung beauftragten Personen oder Stellen spätestens fünf Jahre nach Abschluss des Unterrichts zu löschen.“ ‘

n) Nummer 35 Buchstabe a wird wie folgt geändert:

aa) Der neue § 53 Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aaa) In Satz 1 wird die Angabe „oder um eine weitere Fahrerlaubnis in den Klassen A, CE oder DE erweitert“ gestrichen.

bbb) In Satz 4 wird die Angabe „mit Erwerb dieser weiteren Fahrerlaubnisklasse“ durch die Angabe „mit Ablauf des Jahres, in dem die jeweilige weitere Fahrerlaubnisklasse erteilt wurde,“ ersetzt.

bb) Im neuen § 53 Absatz 5 wird nach der Angabe „um jeweils einen Tag“ die Angabe „auf bis zu einen Tag“ eingefügt.

o) Nummer 38 wird wie folgt geändert:

aa) In Buchstabe a Doppelbuchstabe hh wird die Angabe „§ 51 Absatz 7 Satz 1“ durch die Angabe „§ 51 Absatz 6 Satz 1“ ersetzt.

bb) Nach Doppelbuchstabe kk werden die folgenden Doppelbuchstaben ll und mm eingefügt:

‚ll) Nummer 20 wird durch die folgende Nummer 20 ersetzt:

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

„20. entgegen § 51 Absatz 4 Satz 2 eine dort genannte Maßnahme nicht duldet oder eine Auskunft nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erteilt,“.

mm) Nummer 21 wird gestrichen.‘.

cc) Die bisherigen Doppelbuchstaben ll bis nn werden zu den Doppelbuchstaben nn bis pp.

p) In Nummer 39 Buchstabe b wird im neuen § 57 Absatz 3 die Angabe „und die Bestehensquoten der Fahrschüler dieser Fahrschulen in der praktischen Prüfung“ gestrichen.

q) In Nummer 40 wird im neuen § 58 Satz 2 die Angabe „und die Ausbildungsqualität“ gestrichen.

r) In Nummer 41 Buchstabe b wird der neue § 59 Absatz 4 wie folgt geändert:

aa) In Nummer 5 wird die Angabe „nach § 32,“ durch die Angabe „nach § 32.“ ersetzt.

bb) Nummer 6 wird gestrichen.

s) Nummer 42 wird wie folgt geändert:

aa) Der neue § 60 Absatz 4 wird gestrichen.

bb) Der bisherige neue Absatz 5 wird zu Absatz 4.

cc) Im neuen Absatz 4 Satz 1 wird die Angabe „und nach den Absätzen 3 und 4“ durch die Angabe „und nach Absatz 3“ ersetzt.

t) Nummer 47 wird durch die folgende Nummer 47 ersetzt:

‚47. § 69 Absatz 13 wird durch die folgenden Absätze 13 bis 15 ersetzt:

„(13) Die vor dem 1. Januar 2018 nach § 33a Absatz 3 Satz 5, § 31b Absatz 1 Satz 1 oder § 31c Satz 1 des Fahrlehrergesetzes in der bis zum 31. Dezember 2017 geltenden Fassung erteilten Anerkennungen als Träger von Lehrgängen, Einweisungslehrgängen oder Einweisungsseminaren berechtigen

1. zur Fortbildung nach § 53,
2. zur Durchführung von Einweisungslehrgängen nach § 46 Absatz 2 Nummer 4 oder
3. zur Durchführung von Einführungsseminaren für Lehrgangsleitungen nach § 47 Absatz 1 Satz 2 Nummer 5.

(14) Inhaber einer vor dem 1. Juli 2027 erteilten Fahrschulerlaubnis haben die Datenübermittlungen nach § 32 Absatz 1 Satz 2 und nach § 60 Absatz 3 erstmals bis zum 1. Oktober 2027 vorzunehmen.

(15) Vor dem 1. Juli 2027 erteilte Fahrlehrerlaubnisse, die zur vorübergehenden und gelegentlichen Ausbildung von Fahrschülern berechtigen, gelten weiter in dem erteilten Umfang. Auf die Inhaber solcher Fahrlehrerlaubnisse finden die

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

auf § 3 Absatz 1 Satz 2 bezogenen Vorschriften dieses Gesetzes in der bis zum 30. Juni 2027 geltenden Fassung weiterhin Anwendung.“ ‘.

4. Nach Artikel 3 wird der folgende Artikel 4 eingefügt:

„Artikel 4

Änderung des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes

Das Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz vom 15. Juni 1990 (BGBl. I S. 1078), das zuletzt durch Artikel 497 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

In § 2 Absatz 1 Nummer 2 wird nach der Angabe „Monat und Jahr der Erteilung der Fahrerlaubnis,“ die Angabe „Teilnahme am Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung zum Unfallzeitpunkt“ eingefügt.“

5. Der bisherige Artikel 4 wird zu Artikel 5 und dessen Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Artikel 1 Nummer 4 tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.“.

b) folgende Entschließung anzunehmen:

„I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die vom Bundesministerium für Verkehr angestoßene Reform der Fahrausbildung ist ein wichtiger Schritt, um den Führerscheinerwerb in Deutschland moderner, unbürokratischer und bezahlbarer zu gestalten. Der Deutsche Bundestag begrüßt das Ziel, bestehende Vorgaben zu vereinfachen, neue digitale und flexible Ausbildungsformen zu ermöglichen und damit insbesondere die Kosten für den Erwerb der Fahrerlaubnis der Klasse B zu senken.

Auch für die gewerblichen Fahrerlaubnisklassen besteht erheblicher Handlungsbedarf. Der Mangel an Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern stellt Busunternehmen, Logistik und Güterverkehr vor große Herausforderungen. Eine moderne, zielgerichtete und möglichst unbürokratische Fahrerlaubnisausbildung kann dazu beitragen, den Zugang zu diesen Berufen zu erleichtern und Ausbildungszeiten und -kosten zu reduzieren.

Bei allen Vereinfachungen muss zugleich das hohe Niveau der Verkehrssicherheit erhalten bleiben. Ziel muss deshalb eine Fahrausbildung sein, die sich auf die tatsächlich notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten konzentriert, Doppelungen vermeidet und vorhandene Qualifikationen besser anerkennt.

Über die mit der Führerscheinreform bereits vorgesehenen Maßnahmen hinaus sehen die Fraktionen CDU/CSU und SPD weiteren Prüf- und Handlungsbedarf. Insbesondere sollten bestehende Hemmnisse beim Wechsel und bei der Erweiterung von Fahrerlaubnisklassen abgebaut, bereits erworbene Kompetenzen stärker angerechnet und zusätzliche Prüfungskapazitäten ermöglicht werden.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die Voraussetzungen für die Einführung einer nationalen Schlüsselzahl zu schaffen, mit der Inhabern der Fahrerlaubnisklassen B und T das Mitführen eines Anhängers mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 5 Tonnen innerhalb Deutschlands ermöglicht wird. Die beim Erwerb der Klasse T bereits absolvierte Anhängerprüfung soll beim Erwerb der Klasse B angerechnet werden. Die Bundesregierung wird aufgefordert, die hierfür erforderliche Zustimmung der Europäischen Kommission einzuholen und die Regelung anschließend unverzüglich umzusetzen;
- die Einführung einer modularen theoretischen Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung nach einem Aufbauprinzip zu prüfen. Beim Erwerb der Klassen C, CE, D oder DE sollen Inhaber der Klasse B nur noch diejenigen theoretischen Inhalte erlernen und prüfen lassen müssen, die nicht bereits Gegenstand der Klasse B waren. Entsprechende Anrechnungen sollen auch zwischen den Klassen C/CE und D/DE geprüft werden;
- bei der Umschreibung von Fahrerlaubnissen aus Drittstaaten nach Anlage 11 der Fahrerlaubnis-Verordnung sicherzustellen, dass die bisherige Besitzdauer der Klasse B erhalten bleibt. Hierzu soll das ursprüngliche Erteilungsdatum übernommen werden, damit § 6 Absatz 3b FeV ohne Unterbrechung anwendbar bleibt und langjährige Fahrerlaubnisinhaber nicht vorübergehend etwa vom Führen elektrischer Zustellfahrzeuge ausgeschlossen werden;
- zu prüfen, ob die Beleihung mit der Durchführung von Fahrerlaubnisprüfungen für weitere geeignete Prüforganisationen geöffnet werden kann. Die Länder sollen weitere Organisationen beauftragen können, um insbesondere bei wiederkehrenden Terminknappheiten zusätzliche Prüfungskapazitäten zu schaffen. Für diese müssen dieselben Qualitäts- und Überwachungsanforderungen gelten; zugleich soll die Beleihung das Recht und die Pflicht umfassen, Prüfungen im gesamten jeweiligen Bundesland durchzuführen.
- sich auf europäischer Ebene gegenüber der Europäischen Kommission für die Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen zur Einführung des Begleiteten Fahrens ab 16 Jahren (BF16) für die Fahrerlaubnisklasse B einzusetzen. Hierzu soll die Bundesregierung auf eine entsprechende Änderung der EU-Führerscheinrichtlinie hinwirken, um den Mitgliedstaaten die Möglichkeit zu eröffnen, das Mindestalter für das begleitete Fahren unter Wahrung der Verkehrssicherheit auf 16 Jahre abzusenken.“

Berlin, den 4. November 2026

Der Verkehrsausschuss

Tarek Al-Wazir	**Swantje Henrike Michaelsen**
Vorsitzender	Berichterstatterin

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht der Abgeordneten Swantje Henrike Michaelsen

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 21/7404** in seiner 96. Sitzung am 24. September 2026 beraten und zur federführenden Beratung an den Verkehrsausschuss sowie zur Mitberatung an den Innenausschuss, den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, den Ausschuss für Arbeit und Soziales und den Verteidigungsausschuss überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung und Zukunftsfragen hat sich gutachtlich beteiligt.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung verfolgt vor allem das Ziel, die Fahrschulausbildung zu modernisieren und weitere spezifische Änderungsbedarfe zu erfüllen. Zu diesem Zwecke sollen Vorschriften des Fahrlehrergesetzes, des Straßenverkehrsgesetzes sowie des Kraftfahrsachverständigengesetzes geändert werden. Laut Gesetzentwurf soll künftig die Präsenzpflicht für den Theorieunterricht entfallen. Es soll möglich sein, sich das Wissen auch vollständig digital anzueignen. Weiterhin soll das komplexe Bewertungssystem bei der Theorieprüfung vereinfacht und der Umfang des Fragenkatalogs reduziert werden. Der Gesetzentwurf sieht darüber hinaus eine Experimentierklausel vor, wonach Fahrschüler künftig unter der Anleitung nahestehender Personen Fahrpraxis auf öffentlichen Straßen erwerben dürfen. Weitere Änderungen zielen darauf ab, die Grundlagen für die Modernisierung der Fahrschulausbildung zu schaffen und Regelungen für die Weiterbildung von Fahrlehrern neu zu strukturieren.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Innenausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/7404 in seiner 48. Sitzung am 4. November 2026 beraten. Der Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)105 wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke angenommen. Der Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)104 wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke angenommen. Der Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 21(15)103 wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke abgelehnt. Der Innenausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke die Annahme des Gesetzentwurfs in entsprechend geänderter Fassung.

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/7404 in seiner 58. Sitzung am 4. November 2026 beraten. Der Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)105 wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke angenommen. Der Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)104 wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke angenommen. Der Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 21(15)103 wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke abgelehnt. Der Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke die Annahme des Gesetzentwurfs in entsprechend geänderter Fassung.

Der **Ausschuss für Arbeit und Soziales** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/7404 in seiner 42. Sitzung am 4. November 2026 beraten. Der Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)105 wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke angenommen. Der Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)104 wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke angenommen. Der Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 21(15)103 wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke abgelehnt. Der Ausschuss für Arbeit und Soziales empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke die Annahme des Gesetzentwurfs in entsprechend geänderter Fassung.

Der **Verteidigungsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/7404 in seiner 39. Sitzung am 4. November 2026 beraten. Der Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)105 wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke angenommen. Der Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)104 wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke angenommen. Der Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 21(15)103 wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke abgelehnt. Der Verteidigungsausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke die Annahme des Gesetzentwurfs in entsprechend geänderter Fassung.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung und Zukunftsfragen** hat sich mit dem Gesetzentwurf auf Drucksache 21/7404 am 18. September 2026 befasst und in seiner gutachtlichen Stellungnahme festgestellt, dass die Bundesregierung die Nachhaltigkeitsprüfungsbewertung im Rahmen der Gesetzesfolgenabschätzung nicht hinreichend durchgeführt hat (Ausschussdrucksache 21(26)57-1). Der Bundesminister für Verkehr wurde gebeten, die mit dem Gesetzentwurf verfolgten Nachhaltigkeitsziele aufzuzeigen.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat in seiner 37. Sitzung am 23. September 2026 beschlossen, zum Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 21/7404 eine öffentliche Anhörung durchzuführen. Diese hat er in seiner 38. Sitzung am 5. Oktober 2026 durchgeführt. An der öffentlichen Anhörung haben als Auskunftspersonen teilgenommen:

- Ulrich Chiellino, Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC), Leiter Verkehrspolitik;
- Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL);
- Claudia Maria Ewers-Lauer, Präsidentin der Deutschen Fahrlehrer-Akademie e. V.;
- DirProf. Dr. Ingo Koßmann, Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt), Leiter der Abteilung Verhaltung und Sicherheit im Verkehr;
- Jürgen Kopp, Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. (BVF);
- Tom Gerhard Tiessen, A&G Fahrschul-Akademie GmbH, Lengede;
- Marc-Philipp Waschke-Deden, ACE Auto Club Europa e. V., Ressortleiter Interessenvertretung und Strategie.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die schriftlichen Stellungnahmen der Auskunftspersonen wurden als Ausschussdrucksache 21(15)93-A-G verteilt.

In der öffentlichen Anhörung führte **Ulrich Chiellino**, Leiter Verkehrspolitik beim ADAC, aus, die Flexibilisierung der Fahrausbildung könnte dazu beitragen, die Kosten für den Erwerb der Fahrerlaubnis um bis zu einem Drittel zu reduzieren. Die Experimentierklausel biete die Chance, die Fahrpraxis vor der Prüfung deutlich zu erhöhen. Er kritisierte die in diesem Zusammenhang im Gesetzentwurf genutzte Begrifflichkeit. Von einer Laienausbildung könne keine Rede sein, da nicht geplant sei, dass Eltern Ausbilder ihrer Kinder würden. Es gehe vielmehr um Übungsstunden im vertrauten Umfeld. Die Ausbildung verbleibe in der Fahrschule.

Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher des BGL, begrüßte den Entwurf insbesondere mit Blick auf den akuten Mangel an Berufskraftfahrern in der Transportbranche, der mit inzwischen etwa 120.000 fehlenden Lkw-Fahrern die Versorgungssicherheit in Deutschland stark gefährde. Aus Sicht der Transportwirtschaft sollte die Reform allerdings noch stärker dafür genutzt werden, auch die Ausbildung für die Fahrerlaubnisklassen C und CE in den Blick zu nehmen und bestehende regulatorische Hemmnisse beim Zugang zum Berufskraftfahrerberuf abzubauen. Er sprach sich für den Wegfall der Theorieprüfung bei der Erweiterung von C auf CE aus. Des Weiteren warb er für eine Verkürzung der Prüfungszeiten bei C und CE sowie für eine Verzahnung von Führerschein und Berufskraftfahrerqualifikation.

Claudia Maria Ewers-Lauer, Präsidentin der Deutschen Fahrlehrer-Akademie, begrüßte die Reform. Klar sei aber auch, dass Fahrschüler eine professionelle Ausbildung benötigen. Erforderlich seien die persönliche Lernbegleitung sowie ausreichende Möglichkeiten zum gemeinsamen Lernen und zum gemeinsamen Reflektieren. Die vorgeschlagenen Maßnahmen könnten zu einer Geringschätzung der professionellen Ausbildung und zu einer damit einhergehenden Gefährdung der Verkehrssicherheit führen.

DirProf. Dr. Ingo Koßmann, Leiter der Abteilung Verhalten und Sicherheit im Verkehr bei der BASt, äußerte sich positiv zu dem vorliegenden Gesetzentwurf, der den Begriff der Reform wirklich verdiene. Fahrschulen könnten künftig selbst entscheiden, ob und in welcher Form sie die theoretische Ausbildung anböten. Auch orientiere sich die praktische Ausbildung nicht mehr an starren Mindeststundenvorgaben, sondern stärker am individuellen Ausbildungsstand und am tatsächlichen Kompetenzerwerb. Die Fahrpraxis unter Anleitung vor der praktischen Fahrerlaubnisprüfung nutze Erkenntnisse aus Studien zum begleiteten Fahren mit 17 Jahren, die die positive Wirkung der Begleitung auf die Verkehrssicherheit und die Bestehensquoten wissenschaftlich belegt hätten.

Jürgen Kopp, Vorsitzender des BVF, unterstützte die Idee einer modernen und flexiblen Fahrausbildung. Digitalisierung, beschleunigte Verwaltungsverfahren, verlässliche Prüfungskapazitäten und eine kompetenzorientierte Ausbildungssteuerung böten dafür konkrete Ansatzpunkte. Voraussetzung sei aber, dass die Fahrschulbindung erhalten bleibe, ein verbindlicher Präsenzanteil gesichert und die Prüfungsreife anhand nachvollziehbarer Lernstandskontrollen festgestellt werde. Kostensenkungen müssten durch bessere Abläufe und geeignete Ausbildungsstrukturen erreicht werden. Abstriche bei sicherheitsrelevanten Kompetenzen dürften hierfür nicht in Kauf genommen werden.

Tom Gerhard Tiessen, führte aus, der Gesetzentwurf enthalte zahlreiche sinnvolle und längst überfällige Reformansätze. Die Vereinfachung des Fragenkatalogs, die Entbürokratisierung, die Modernisierung des Bewertungssystems, die Flexibilisierung der Sonderfahrten sowie die Verkürzung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung seien ausdrücklich zu begrüßen. Gleichzeitig sollten die vollständige Digitalisierung des Theorieunterrichts, die aktuelle Ausgestaltung der Schaltkompetenzregelung, die geplante Laienausbildung, die Lockerung von Standort- und Raumvorgaben sowie die konkrete Ausgestaltung des Transparenzregisters erneut kritisch überprüft werden. Der Führerschein müsse bezahlbar bleiben. Gleichzeitig dürften aber Verkehrssicherheit, Ausbildungsqualität und Chancengleichheit nicht geschwächt werden.

Marc-Philipp Waschke-Deden, Ressortleiter Interessenvertretung und Strategie beim ACE, erläuterte, die Reform biete die Chance, die Fahrausbildung nach fast 30 Jahren grundlegend zu modernisieren. Digitalisierung und Flexibilisierung könnten dazu beitragen. Sie dürfen aber nicht durch Abstriche bei Ausbildungsqualität, Prüfung und Verkehrssicherheit erkauft werden. Entscheidend seien verbindliche Qualitätsstandards, eine kontinuierliche Lernstandskontrolle und eine frühzeitige wissenschaftliche Evaluation der tiefgreifenden Veränderungen. Bezahlbarkeit müsse zudem sozial gedacht werden. Er schlug ergänzend ein einkommensabhängiges „Führerschein-

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

BAföG“ vor. So würden gezielt diejenigen jungen Menschen unterstützt, für die die Kosten des Fahrerlaubniserwerbs tatsächlich eine Zugangshürde darstellen.

Im Übrigen wird wegen des Ergebnisses der Anhörung auf das (auch im Internet veröffentlichte) Wortprotokoll der 38. Sitzung des Verkehrsausschusses verwiesen, dem auch die Stellungnahmen der Auskunftspersonen als Anhang beigefügt sind.

Die kommunalen Spitzenverbände haben zum Gesetzentwurf auf Drucksache 21/7404 eine gemeinsame Stellungnahme übersandt, die allen Mitgliedern des Verkehrsausschusses zur Kenntnis übermittelt wurde. Darin wird ausgeführt, die kommunalen Spitzenverbände begrüßten die Bestrebungen, die Fahrschulausbildung zu reformieren und zu modernisieren, digitale Lernformate stärker einzubinden und den Fahrerlaubniserwerb kostengünstiger zu gestalten. Ein Großteil der Bevölkerung in Deutschland sei auf den Führerschein angewiesen. Es sei aber fraglich, ob die vorgesehenen Änderungen in ihrer Gesamtheit mit dem Anspruch einer weiterhin hochwertigen und verkehrssicheren Ausbildung vereinbar seien. Die vorgeschlagenen Änderungen dürften nicht zulasten der Ausbildungsqualität oder der Verkehrssicherheit gehen oder zu Mehrbelastungen im Verwaltungsvollzug sowie zu Kosten- und Risikoverlagerungen auf andere (z. B. Verkehrsteilnehmer, Versicherungen) führen.

In seiner 41. Sitzung am 4. November 2026 hat der Verkehrsausschuss den Gesetzentwurf abschließend beraten.

Dazu haben die Fraktionen der CDU/CSU und SPD einen Änderungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 21(15)105), dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung sowie aus dem Besonderen Teil dieses Berichts ergibt.

Weiterhin haben die Fraktionen der CDU/CSU und SPD einen Entschließungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 21(15)104), dessen Inhalt sich ebenfalls aus der Beschlussempfehlung ergibt.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat zu dem Gesetzentwurf den folgenden Entschließungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 21(15)103):

„I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

*Die Union und SPD haben sich in ihrem Koalitionsvertrag zur Vision Zero, also in Worten zu Null Verkehrstoten bis 2050, bekannt. Mit der Reform der Fahrschulausbildung möchte die Bundesregierung die Kosten für den Führerschein (der Klasse B) für die Verbraucher*innen absenken. In diesem Spannungsfeld bewegt sich der vorgelegte Gesetzentwurf und wird bisweilen beiden Zielen nicht gerecht.*

Die Fahrschulausbildung hat das vorrangige Ziel Menschen für eine sichere, verantwortungsvolle und umweltschonende Teilnahme am Verkehr auszubilden (§ 1 Fahrschüler-Ausbildungsverordnung). Sie ist die Voraussetzung für die Erteilung der Fahrerlaubnis, mit der Menschen mit motorisierten Fahrzeugen am Straßenverkehr teilnehmen dürfen.

Eine qualitativ hochwertige Ausbildung ist für die Verkehrssicherheit alternativlos. Um Unfälle zu reduzieren ist es wichtig, dass die Inhalte der theoretischen und praktischen Ausbildung für die Fahrerlaubnis immer wieder evaluiert und überarbeitet werden, um den sich wandelnden Begebenheiten gerecht zu werden. Auch die Lehrmethoden müssen dem Wandel der Zeit standhalten. Deshalb ist es richtig die Ausbildung in Theorie und Praxis zu modernisieren. Dazu gehört die Nutzung digitaler Lehrformate sowie von Simulatoren. Digitale Formate eignen sich dafür ggf. an einigen Stellen auch Kosten einzusparen, sollten aber immer so genutzt werden, dass sie der Verkehrssicherheit zuträglich sind.

*Bisher wird der in Deutschland erteilten Fahrerlaubnis eine hohe und überdurchschnittliche Qualität zugesagt. Frühere Reformen, wie die Einführung des Begleiteten Fahrens ab 17 Jahren hatten eine messbar positive Auswirkung auf die Verkehrssicherheit, insbesondere für die Risikogruppe der Fahranfänger*innen, die jedoch immer noch überproportional häufig in den Unfallstatistiken aufgeführt ist.*

*An einer kompletten Digitalisierung der theoretischen Ausbildung wurde deutliche Kritik geübt – insbesondere von Wissenschaftler*innen und von Fahrlehrerverbänden. Während digitaler Unterricht für standardisiertes Wissen sinnvoll sein kann, können Gefahrensituationen, sowie Verhaltensregeln und die persönliche Einstellung zu sicherheitsrelevanten Inhalten digital nicht in gleicher Weise vermittelt werden. Studien zeigen, dass analoger Theorieunterricht in diesen Bereichen, nicht nur die Wahrscheinlichkeit um das Dreifache erhöht die praktische Fahrprüfung zu bestehen, sondern auch die Fahrsicherheit und Reaktionsfähigkeit in kritischen Situationen in den ersten Monaten nach Fahrerlaubniserwerb (https://publikationen.sulb.uni-saar-*

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

*land.de/bitstream/20.500.11880/40792/3/Bredow-Dissertation-Ausbildungskonzept%20Verkehrswahrnehmung-28.10.2025.pdf). Weiterhin geht ein Großteil der Fahrlehrer*innen und ihrer Verbände davon aus, dass sich durch reinen Digitalunterricht in der Theorie eine längere praktische Ausbildung ergibt (durchschnittlich bis zu acht Übungseinheiten), was sich wiederum auf den Preis der Fahrerlaubnis auswirken wird (https://www.moving-roadsafety.com/wp-content/uploads/2026/05/MOVING_Stellungnahme_Referentenentwuerfe-des-BMV_zur-Modernisierung-der-Fahrschulausbildung_final.pdf).*

*Fahrschulen erfüllen im Auftrag des Bundes und der Länder durch die Ausbildung von Bürger*innen zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr staatliche Aufgaben, die der Versorgungssicherheit zuzuordnen sind. Die aktuelle Gesetzgebung zum Fahrschulwesen hat im Sinne der räumlichen Erreichbarkeit der Ausbildungsstätten bisher einen Rahmen gesetzt, der Fahrschulen und ihre Zweigstellen strukturell in der Fläche, in urbanen sowie ländlichen Räumen, gehalten hat. Die mit der Reform erzielte Öffnung der Fahrschulbranche für Plattformanbieter könnte die Versorgungssicherheit, gerade in ländlichen Räumen, jedoch absehbar stark einschränken.*

*Während die Preisentwicklung für die Fahrschulausbildung lange Zeit relativ konstant war, sind die Kosten innerhalb der letzten Jahre deutlich angestiegen. Das hat mehrere Ursachen: Neben der allgemeinen inflationsbedingten Preisentwicklung haben steigende Energie-, Sprit-, und Fahrzeugpreise die Kosten für den Führerschein in die Höhe getrieben. Aufgrund des akuten Fachkräftemangels an Fahrlehrer*innen und Prüfer*innen sind allein die Personalkosten in den Fahrschulen in den letzten knapp zehn Jahren um über 50% angestiegen (https://dvpi.de/assets/pdf/2024_fuehrerscheinkosten.pdf). Auch haben sich besonders in den großen Städten die Gewerbemieten in den letzten Jahren deutlich erhöht.*

Zusätzlich haben gestiegene Durchfallquoten, Wiederholungsprüfungen sowie Wartezeiten zur Anmeldung und Durchführung der praktischen Fahrprüfung eine nicht zu vernachlässigende preistreibende Wirkung. Die Bestehensquoten in der Theorieprüfung sind in den vergangenen Jahren sehr deutlich abgefallen von ca. 73% auf 55% zwischen 2018 und 2023. Die Quoten für die praktische Prüfung sind im gleichen Zeitraum mit 66%, bzw. 65% stabil geblieben (https://www.moving-roadsafety.com/wp-content/uploads/2024/06/MOVING-Ausarbeitung_Warum-steigen-die-Fuehrerscheinkosten.pdf).

*Die Übungsstunden in der fahrpraktischen Ausbildung sind der größte Kostenblock der Fahrausbildung. Deren Anzahl ist je nach Kompetenzen der Fahrschüler*innen sehr individuell, doch die Tendenz ist steigend. Daraus ergibt sich in den allermeisten Fällen (89%) ein Preiskorridor für die Fahrschulausbildung zwischen etwa 2.000 und 4.000 Euro für die Führerscheinklasse B. Durchschnittlich sind bis zum erfolgreichen Bestehen der Fahrerlaubnisprüfung 37 Übungsstunden, samt Sonderfahrten (bisher 12) und Prüfungsfahrt notwendig (ebd.).*

Die gestiegenen Kosten des Führerscheins stellen für viele junge Menschen, aber insbesondere für Menschen aus finanzschwachen Haushalten, eine erhebliche finanzielle Hürde dar. Gerade in Zeiten mit einer weitreichenden inflationsbedingten Steigerung der Lebenshaltungskosten fällt das stärker ins Gewicht. Dort, wo ein fehlender Führerschein den Zugang zu Ausbildung oder Arbeit erschwert, weil alternative Mobilitätsangebote fehlen, wollen wir mit einem Mobilitätsbudget für Auszubildende aktiv unter die Arme greifen, um die selbständige Mobilität von jungen Menschen zu stärken.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. *sich zur Vision Zero zu bekennen und diese als Grundsatz für die Überarbeitung der Fahrschulausbildung zu definieren und die Inhalte der theoretischen und praktischen Ausbildung anzupassen, indem*
    a. *wandelnde Begebenheiten und Anforderungen, wie zahlreichere Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum und die Diversifizierung der Verkehrsteilnehmenden (mehr Rad- und Fußverkehr, Elektrokleinstfahrzeuge, etc.) berücksichtigt werden,*
    b. *Unfalldaten genutzt werden, um Unfallschwerpunkte, wie zum Beispiel Unfälle außerorts auf „Landstraßen“, als Übungsschwerpunkte in Theorie und Praxis aufzunehmen,*
    c. *die Vulnerabilität von ungeschützten Verkehrsteilnehmenden, insbesondere von Kindern und Jugendlichen, Radfahrenden, Fußgehenden, Menschen mit Behinderung und Senior*innen intensiver gelehrt werden;*
2. *die Änderungen zur gänzlichen Deregulierung des Theorieunterrichts zurückzunehmen und*

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

a. den von Fachleuten unterstützten und geleiteten Prozess OFSA II wieder aufzunehmen und diesen einer Fahrschulreform zugrunde zu legen, vor allem mit Blick auf die ineinandergreifende Nutzung synchroner digitaler und analoger Formate im Rahmen der theoretischen Ausbildung;

b. dessen absehbare weitgehende, wenn nicht gänzliche, Verschiebung in den digitalen (asynchronen) Raum zu unterbinden, um davon Abstand zu nehmen die theoretische Ausbildung in Selbstdidaktik und ohne Qualitätskontrolle oder pädagogische Begleitung durchlaufen zu lassen;

c. verkehrssicherheitsrelevante Ausbildungsinhalte und Kompetenzen, wie Verhaltensregeln oder die Einstellung zu rücksichtsvollem Verhalten, für die ein Lernumfeld in der Gruppe erforderlich ist, zwingend in Präsenzform zu unterrichten;

3. die Qualitätsstandards der Fahrschulausbildung auf dem aktuellen überdurchschnittlichen Niveau zu halten und nicht auf das von der EU vorgegebene Minimum zu reduzieren, und

a. die bisher verpflichtenden Sonderfahrten (Autobahnfahrt, Nachtfahrt, Fahrt auf der Landstraße, etc.) im gleichbleibenden Umfang als Voraussetzung für die Anmeldung zur Fahrprüfung beizubehalten;

b. für zukünftige Reformen Daten dazu zu erheben, wie sich die Durchführung von besonderen Übungsfahrten, unter anderem außerorts auf Landstraßen, auf bestehende Unfallschwerpunkte auswirken;

4. zur Absenkung der Durchfallquoten

*a. transparente Lernstandkontrollen einzuführen, mit denen Fahrschüler*innen und Fahrlehrer*innen besser bewerten können, zu welchem Zeitpunkt eine Anmeldung zur theoretischen und praktischen Prüfung sinnvoll ist, bzw. wann die Prüfungsreife erreicht ist,*

b. davon abzusehen den Prüfungsumfang inhaltlich und zeitlich zu reduzieren, um die Wahrscheinlichkeit die Prüfung zu bestehen vermeintlich zu erhöhen;

c. davon abzusehen die Durchführung der theoretischen und praktischen Prüfung mit einem größeren zeitlichen Abstand als 12 Monaten zu ermöglichen;

5. im Sinne der Verkehrssicherheit keinen Fahrpraxiserwerb unter Anleitung (Laienausbildung) in der vorgeschlagenen Form einzuführen;

*6. für Fahrschüler*innen die Möglichkeiten zu erweitern auch außerhalb von Fahrstunden mit der Fahrschule zu üben und dafür*

a. Verkehrsübungsplätze auszubauen, bzw. besser erreichbar zu machen;

b. insbesondere im ländlichen Raum pragmatische Möglichkeiten, wie private Übungsfahrten z.B. im elterlichen Fahrzeug auf öffentlichen Parkplätzen, zu Schließzeiten/ ohne Anliegerverkehr zu erlauben;

7. beim Einsatz von Simulatoren in der praktischen Ausbildung dafür Sorge zu tragen, dass

a. Simulatoren insbesondere für das Training motorischer Fähigkeiten (schalten, bremsen, beschleunigen, blinken, etc.) genutzt werden;

b. Simulatoren weiterhin eingesetzt werden, um unterschiedliche Perspektiven von Verkehrsteilnehmenden sichtbar und erlebbar zur machen;

c. Übungsstunden zu sicherheitsrelevanten Fahrkompetenzen im öffentlichen (Verkehrs-)Raum nicht ersetzt werden;

d. kleinere Fahrschulen von den Anschaffungskosten nicht übermäßig belastet werden;

8. die Öffnung des Fahrschulwesens für Plattformanbieter zu unterbinden, um

a. Fahrschulen und deren Filialen im Sinne der Versorgungssicherheit in der Fläche zu halten;

b. dafür Sorge zu tragen, dass Fahrschulen und Fahrschulfilialen nicht in großem Umfang ihre Gewerbe aus betriebswirtschaftlichen Gründen aufgeben müssen;

c. wirtschaftliche Verwerfungen in der Fahrschulbranche abzuwenden;

d. kleine Fahrschulen nicht übermäßig wirtschaftlich zu belasten, bzw. ungleichen Wettbewerbsbedingungen auszusetzen;

e. großen digitalen Fahrschulen oder Plattformanbietern keine wirtschaftlichen Vorteile zu verschaffen;

*f. zu vermeiden, dass Fahrlehrer*innen in großer Zahl zu Subunternehmer*innen von großen Plattformanbietern werden;*

*9. die Berufsanforderungen für Fahrerlaubnisprüfer so zu gestalten, dass die Qualität der Prüfung gesichert werden kann und das neue Berufsbild der Fahrerlaubnisprüfer*in wieder einzustellen;*

10. ein Mobilitätsbudget für Auszubildende einzuführen, das zur Förderung für ein Dienstrad, ein Jobticket oder den Erwerb eines Führerscheins genutzt werden kann (jeweils hälftig finanziert durch den Staat und den Arbeitgebenden).

Begründung

Die von der Bundesregierung vorgelegte Reform zur Fahrschulausbildung hat das vornehmliche Ziele die Kosten für die Fahrerlaubnis zu senken. Dabei geraten jedoch die Ansprüche an die Qualität der Ausbildung zur Fahrerlaubnis in den Hintergrund – auch wenn anderes versucht wird zu suggerieren.

Die Deregulierung der Theorieausbildung und mögliche komplette Verschiebung in den digitalen Raum ist dafür ein Beispiel. Dabei werden in der theoretischen Fahrschulausbildung neben reiner Wissensaneignung auch wichtige Verhaltensregeln und weitere soziale Kompetenzen gelehrt, für die ein Unterricht in Präsenz unerlässlich ist. Die im Gesetzentwurf vorgeschlagene Möglichkeit die Ausbildung ausschließlich in Eigendidaktik im digitalen Raum zu absolvieren, ohne Qualitätskontrolle und pädagogische Begleitung sehen wir sehr kritisch. Zusätzlich birgt dies die Gefahr, dass die Ausbildungskosten eher steigen als sinken, wenn Unterrichtsinhalte in die praktische Ausbildung verschoben werden und dort mehr Zeit einnehmen.

Die Laienausbildung ist als Modell zur Einsparung von Kosten für die Fahrerlaubnis zu kurz gedacht. Erstens müssen die Betriebskosten, Strom- und/oder Spritkosten, Kosten für den erweiterten Versicherungsschutz sowie für den kilometerabhängigen Wertverlust/Abschreibungskosten des (elterlichen) Fahrzeugs im finalen Preis für die Fahrausbildung mitgerechnet werden. Zudem wird der Zeit-Kostenfaktor für die Begleitperson ebenfalls unterschlagen. Zweitens wird übersehen, dass insbesondere die Familien mit den niedrigsten Einkommen kein eigenes Auto besitzen und an der Laienausbildung nicht teilhaben können. So haben über 50% der Menschen mit sehr niedrigem ökonomischem Status kein eigenes Auto (https://www.bpb.de/kurz-knapp/zahlen-und-fakten/sozialbericht-2024/553420/pkw-verfuegbarkeit/).

Mit Blick auf die Entbürokratisierung schaffen die neuen Dokumentations- und Nachweispflichten für die Fahrpraxisanleiter/ Begleitpersonen in der Laienausbildung keinen Vorteil. Vielmehr sorgen die neuen Teilnahmenachweise zu jeder absolvierten Fahrt in Fahrschulen und Behörden für einen erheblichen bürokratischen Mehraufwand.

*Unabhängig davon ist die von der Bundesregierung vorgeschlagene Ausarbeitung der Laienausbildung mit Blick auf die Verkehrssicherheit sehr kritisch, wenn nicht fahrlässig. Nachdem der oder die Fahrschüler*in in Selbstdidaktik den theoretischen Unterricht absolviert hat, könnte sie*er zukünftig nach nur 6 Fahrstunden für die Laienausbildung zugelassen werden. Es ist davon auszugehen, dass in diesen 6 Fahrstunden nicht ausreichend Kompetenzen vermittelt werden können, um eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr auch in Begleitung sicherzustellen, wenn die Begleitperson weder technisch (zusätzliches Bremspedal) noch pädagogisch dafür ausgestattet ist im Notfall einzugreifen. In anderen Ländern, in denen eine Laienausbildung bereits etabliert ist, sind die Pflichtstunden vorab in der Fahrschule deutlich umfangreicher; bspw. 20 Pflichtstunden in Frankreich. Auch ist nicht verständlich, warum die Einführung in die Teilnahme an der Laienausbildung für Teilnehmenden und Begleitperson in 45 Minuten theoretisch und nicht praktisch durchgeführt wird, warum die erste Beobachtungsfahrt erst nach 500 gefahrenen Kilometern stattfinden soll.Die Öffnung des Fahrschulmarktes für Plattforman-*

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

bieter birgt für „traditionelle" Fahrschulen große wirtschaftliche Risiken und könnte mittelfristig zu einer grundlegenden Umstrukturierung der gesamten Branche führen. Damit könnte einhergehen, dass die Versorgungsicherheit mit Fahrschulen in der Fläche gefährdet wird, wenn insbesondere Fahrschulen und deren Filialen in ländlichen Räumen schließen. Gleichzeitig profitiert insbesondere ein in Deutschland etablierter Anbieter in ungleichem Maß von der Reform, die wie auf sie zugeschnitten wirken kann."

In der abschließenden Beratung betonte die **Fraktion der CDU/CSU**, Gegenstand der Beratung sei der Gesetzentwurf der Bundesregierung und nicht die Verordnung, die vom Bundesrat bearbeitet und beschlossen werde.

Ziel des Gesetzes sei eine Modernisierung der Fahrschulausbildung, die nicht zulasten der Verkehrssicherheit gehe, sowie der Bürokratieabbau für die Fahrschulen, was von der Branche begrüßt werde. Es sei gut, dass die Räumlichkeiten in Fahrschulen künftig nicht mehr so stark reguliert würden wie bisher. Es brauche kein eigenes Fahrschulraumrecht. Die Fahrlehrer und die Fahrschulen bekämen mehr Verantwortung bei der Fahrschulausbildung.

Weiterhin würden neue Möglichkeiten geschaffen, die in anderen Staaten Europas, wie in Österreich, Frankreich oder in Belgien, bereits funktionierten. Die begleitete Ausbildung von Fahranfängern durch nahestehende Personen werde auch in Deutschland gut funktionieren. Entscheidend sei, dass die Fahranfänger viel Fahrpraxis sammeln könnten.

Weiterhin solle der Fahrprüferberuf geöffnet werden. Bisher sei dafür eine Ingenieursausbildung erforderlich. Das sei nicht mehr erforderlich. Der Fahrprüferberuf solle als Karrieremöglichkeit geöffnet werden.

Der Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen adressiere etwa das Thema des Anhänger-Führerscheins. In diesem Punkt wolle man Veränderungen anstoßen. Weiterhin solle das Aufbauprinzip durchgesetzt werden. Lerninhalte, die bereits in vorherigen Prüfungen abgefragt worden seien, sollten nicht erneuter Gegenstand darauf aufbauender Prüfungen sein. Auch die Frage, ob die Zulassung von Prüforganisationen neben der DEKRA und dem TÜV nicht zu Verbesserungen für die Fahrschulen und die Fahrschülerinnen und -schüler führen könnten, wolle man angehen. Wochenlang auf einen Prüfungstermin warten zu müssen, sei nicht akzeptabel. Das führe zu Erhaltungsfahrstunden und sorge für weitere Kosten.

Die **Fraktion der AfD** erklärte, die Kosten für den Erwerb eines Führerscheins seien im Vergleich zu den Kosten in früheren Jahren gar nicht so stark gestiegen. Einer Kostenreduktion beim Führerschein könne sich zwar niemand verschließen. Diese dürfe aber nicht zulasten der Verkehrssicherheit gehen. Das sehe zwar auch die Bundesregierung so, aber ob sie dieses Ziel mit dem vorliegenden Gesetzentwurf erreiche, sei zweifelhaft.

Sie teile die in der öffentlichen Anhörung zum Teil vorgetragene Kritik daran, dass Fahrschülerinnen und -schüler Fahrpraxis künftig unter Anleitung eines sog. Fahrpraxisanleiters sammeln könnten. Es gebe 95 Verkehrsübungsplätze in Deutschland, auf denen man ohne Führerschein Fahrpraxis sammeln könnte. Dabei könne man mindestens drei bis vier Fahrstunden einsparen.

Weiterhin sei Online-Fernunterricht nicht so wirkungsvoll wie theoretischer Unterricht mit einem Fahrlehrer.

Die **Fraktion der SPD** gab an, es bestehe sicher Einigkeit darüber, dass der Führerschein günstiger werden müsse. Der Durchschnittspreis liege bei etwa 3.400,- EUR, was für viele Familien sehr viel Geld sei. Im ländlichen Raum sei der Führerschein Voraussetzung für Ausbildung, Arbeit und gesellschaftliche Teilhabe. Es sei daher richtig, die Fahrschulausbildung zu modernisieren, Bürokratie abzubauen und digitale Möglichkeiten stärker nutzen zu wollen.

Klar sei aber auch, dass nicht jede Deregulierung zu sinkenden Preisen führe. Der Zielkonflikt zwischen Kostenersparnis und Verkehrssicherheit liege auf der Hand. Der Gesetzentwurf setze an diesem Punkt an und führe zu Verbesserungen. So ermögliche zwar die sog. Laienausbildung Fahrpraxis und könne dazu beitragen, Kosten zu senken. Die Menschen dürften aber nicht unvorbereitet in den Straßenverkehr geschickt werden. Einige Regelungen der Verordnung würden künftig in § 2e StVG geregelt. Es werde eine Hospitationsfahrt geben.

Die Erprobung wissenschaftlich zu begleiten, sei richtig, um Informationen zur Wirksamkeit der Reform zu erhalten.

Weiterhin sei der Schutz von Fahrschülerinnen und -schülern ein wichtiges Anliegen. Im Fahrlehrergesetz werde verankert, dass die Würde und die Persönlichkeit der Führschülerinnen und -schüler zu achten seien und ein respektvoller Umgang sicherzustellen sei.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die Reform schaffe eine Preistransparenz, die wichtig sei. Aus Verbrauchersicht wäre auch die Pflicht zur Veröffentlichung der Bestehensquoten wünschenswert gewesen, die aber leider nicht Gegenstand der Führerscheinreform sei.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** führte aus, der von den Koalitionsfraktionen vorgelegte Änderungsantrag führe nicht dazu, dass sie den Gesetzentwurf weniger kritisch sehe. Nach wie vor würden sowohl die sog. Laienausbildung als auch die vollständige Digitalisierung der theoretischen Ausbildung ermöglicht werden. Die Führerscheinreform sei mit dem Ziel begonnen worden, die Kosten für den Führerschein zu senken. Das sei von vornherein falsch gewesen. Die behaupteten Einsparungen könnten von der Bundesregierung nicht belegt werden.

Demgegenüber stünden massive Einbußen für die Verkehrssicherheit, die Verringerung der Ausbildungsqualität, etwa durch die Reduktion der Sonderfahrten, der Prüfungszeiten sowie der zu vermittelnden Inhalte. Weiterhin bestünden erhebliche Vorbehalte gegen die Laienausbildung, sowohl aus verkehrssicherheitspolitischer als auch aus rechtlicher Perspektive.

Zweifelhaft sei auch, ob damit tatsächliche Kostenreduktionen einhergehen würden. Kosten würden vielmehr verlagert und die Fahrschulbranche werde in massive Schwierigkeiten gebracht. Eine Gefährdung der Versorgungssicherheit, insbesondere in den ländlichen Räumen, sei zu befürchten. Dass der Gesetzentwurf eine Plattformwirtschaft ermögliche, sehe sie auch im Hinblick auf Ausbildungsstandards und Arbeitsbedingungen kritisch.

Die **Fraktion Die Linke** stellte fest, es sei falsch gewesen, die Führerscheinreform mit dem Ziel der Kostenreduktion zu begründen, da dieses Ziel nicht sicher erreicht werde. Dass der Verkehrsminister in diesem Zusammenhang auch noch den konkreten Betrag von 1.000,- EUR in die Debatte eingebracht habe, verschärfe das Problem. Das Bundesministerium könne die Frage, auf welchen Annahmen diese Zahl beruhe, nicht beantworten.

Die Situation der Fahrschulen sei kompliziert. Sie kämpften mit steigenden Preisen für Personal und Energie. Das wirke sich auf die Preise aus. Es wäre ehrlich, diese Komplexität nach außen zu kommunizieren.

Sie zweifle an, dass die Führerscheinreform dazu führen werde, dass der Führerscheinerwerb günstiger werde. Die Ergebnisse der Evaluation blieben abzuwarten. Es sei davon auszugehen, dass die wenigsten Menschen tatsächlich 1.000,- EUR einsparten. Diese Zahl beschreibe allenfalls ein Best-case-Szenario. Es bestehe die Gefahr, dass die Kostenersparnisse etwa durch die Erhöhung von Versicherungsprämien für die Fahrzeughalter im Falle der praktizierten Laienausbildung konterkariert würden.

Der **Verkehrsausschuss** hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)105 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke angenommen.

Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke, den Gesetzentwurf in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)105 anzunehmen.

Weiterhin empfiehlt er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke, den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)104 anzunehmen.

Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke empfiehlt der Verkehrsausschuss, den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 21(15)103 abzulehnen.

B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen des Gesetzentwurfs

Zu Nummer 1 (Änderung Artikel 1)

Zu Buchstabe a

Mit der Änderung wird klargestellt, dass das ausgeprägte Bewusstsein für die besonderen Belange der Verkehrssicherheit ein eigenständiges und wesentliches Element der Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen dar-

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

stellt. Dadurch wird die herausragende Bedeutung der Verkehrssicherheit innerhalb der Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung verdeutlicht. Die Anforderungen an Kenntnisse und praktische Fähigkeiten hinsichtlich einer umweltbewussten und energiesparenden Fahrweise bleiben unverändert bestehen.

Zu Buchstabe b

Die Änderung entspricht der Stellungnahme des Bundesrates in Drucksache 330/26(B) Nummer 1 und Nummer 2.

Die Änderung betreffend § 2 Absatz 6 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) dient der Deregulierung. Auf die Mitteilung und den Nachweis der Nummer des Ausweisdokumentes ist im fahrerlaubnisrechtlichen Antragsverfahren auch weiterhin zu verzichten. Mit der Erhebung wäre ein Mehraufwand für den Antragsteller und die zuständige Behörde verbunden, ohne einen wirksamen Beitrag zur Bekämpfung von Täuschungshandlungen bei der Fahrerlaubnisprüfung zu leisten. Zudem ändern sich die Nummern der zur Identitätsfeststellung verwendeten Ausweisdokumente (z. B. bei elektronischen Aufenthaltstiteln, deren Gültigkeitsdauer teilweise nur wenige Monate beträgt) nicht selten zwischen Antragstellung und Ablegung der Fahrerlaubnisprüfung. Dies kann dazu führen, dass die bei der Fahrerlaubnisbehörde erhobene Dokumentennummer im Zeitpunkt der Prüfung nicht mehr mit der Nummer des aktuell gültigen Ausweisdokuments übereinstimmt und die Prüfung nicht durchgeführt wird. Folgerichtig ist die Nummer des Ausweisdokuments auch in den Fahrerlaubnisregistern nicht zu speichern.

Die Streichung des bisherigen Buchstaben b führt zur Beibehaltung der bisherigen Ermächtigung in § 2 Abs. 10a Satz 1 StVG. Damit wird sichergestellt, dass die nach Landesrecht zuständige Behörde Angehörigen der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste, des Technischen Hilfswerks und sonstiger Einheiten des Katastrophenschutzes, die ihre Tätigkeit ehrenamtlich ausüben, weiterhin unter bestimmten Voraussetzungen Fahrberechtigungen zum Führen von Einsatzfahrzeugen auf öffentlichen Straßen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 4,75 t erteilen können. Die Länder können infolgedessen insoweit ihre diesbezüglichen Regelungen für die ehrenamtlichen Einsatzkräfte bei den o. g. Organisationen beibehalten. Dies gilt unabhängig davon, ob im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2025/2205 (4. EU-Führerscheinrichtlinie) von der in dieser Richtlinie enthaltenen Option der Einführung der Schlüsselzahl 96.01 Gebrauch gemacht wird. Diese Schlüsselzahl erlaubt das Führen eines Einsatzfahrzeuges mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B, wobei die zulässige Gesamtmasse dieses Fahrzeugs mehr als 3 500 kg, jedoch nicht mehr als 5 000 kg beträgt, einschließlich der Masse eines Anhängers, wenn es als Fahrzeugkombination verwendet wird). Wie bisher auch schon, basiert § 2 Absatz 10a Satz 1 StVG auf der Ausnahmemöglichkeit des Artikels 4 Absatz 5 Satz 2 der Richtlinie 2006/126(EG) (3. EU-Führerscheinrichtlinie) beziehungsweise künftig des Artikels 6 Absatz 2 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2025/2205 (4. EU-Führerscheinrichtlinie). Die freiwilligen Feuerwehren, die nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste und das technische Hilfswerk sind weiterhin integraler Bestandteil des Katastrophenschutzes. Daran hat sich auch nach Inkrafttreten der 4. EU-Führerscheinrichtlinie nichts geändert.

Die Beibehaltung der bisherigen Ermächtigung in § 2 Absatz 10a Satz 1 Straßenverkehrsgesetz vermeidet für den o. g. Personenkreis Wertungswidersprüche zwischen dem Erwerb der Fahrberechtigung für das Führen der o. g. Einsatzfahrzeuge auf öffentlichen Straßen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg bis 4 750 kg (sog. „kleiner Feuerwehrführerschein“) und schwereren Einsatzfahrzeugen bis 7 500 kg (sog. „großer Feuerwehrführerschein“). Es wird sichergestellt, dass ehrenamtlich tätige Inhaber eines großen Feuerwehrführerschein nicht noch zusätzlich zu der Fahrberechtigung nach § 2 Absatz 10a StVG (Voraussetzung u. a. Einweisung und Prüfung) die Schlüsselzahl 96.01 (Voraussetzung u. a. Schulung) zur Fahrerlaubnis der Klasse B erwerben müssen, wenn sie die o. g. Einsatzfahrzeuge von mehr als 3 500 kg bis 5 000 kg fahren wollen. Dies berücksichtigt auch, dass der Erwerb der Fahrberechtigung nach § 2 Absatz 10a StVG (großer Feuerwehrführerschein) im Falle des Begleiteten Fahrens ab 17 bereits mit 19 Jahren möglich ist, die Berechtigung zum Erwerb der Schlüsselzahl 96 (Einsatzfahrzeuge über 3 500 bis 5 000 kg) dagegen erst ab 20 Jahren.

Zu Buchstabe b (Änderung Nummer 2)

Mit dieser Vollrevision werden verschiedene Änderungen vorgenommen:

In Absatz 2 werden als wesentlicher Aspekt der Verkehrssicherheit die Anforderungen an den Teilnehmer zum Nachweis seiner Befähigung zur Teilnahme an der Fahrpraxis unter Anleitung auf Gesetzesebene definiert.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Ebenso wird als wesentlicher Aspekt der Verkehrssicherheit in einem -gegenüber dem Regierungsentwurf- neuen Absatz 3 als Voraussetzung für die Personen, die als Fahrpraxisanleiter tätig werden, die Teilnahmepflicht an einer theoretischen Einweisung und einer Fahrstunde mit dem Teilnehmer etabliert.

Die Änderung des bisherigen Absatz 3 (nun Absatz 4) entspricht der Stellungnahme des Bundesrates in Drucksache 330/26(B) Nummer 4.

§ 2e Absatz 3 StVG-E sieht eine Opt-In-Regelung für die Länder vor. Dies bedeutet, dass die Regelungen der Laienausbildung nicht automatisch bundesweit in Kraft treten, sondern in den 16 Ländern einzeln durch eine gesonderte Verordnung der Landesregierung eingeführt werden müsste. Diese Opt-In-Lösung würde dazu führen, dass in den Ländern personeller Aufwand für die Ausarbeitung der Landesverordnung entsteht und die Länderparlamente jeweils ein eigenständiges Rechtsetzungsverfahren durchlaufen müssten. Dies für eine Verordnung, die zunächst auf fünf Jahre befristet ist.

Zusätzlich birgt eine Opt-In-Lösung das Risiko von unterschiedlichen Landesregelungen, was dem Bürger schwer vermittelbar sein dürfte. Zudem sieht die Regelung eine Evaluierung der Laienausbildung vor. Daher sollten in allen Ländern die Möglichkeit der Laienausbildung bestehen. Ein bundeseinheitliches Inkrafttreten der Regelungen zur Laienausbildung gewährleistet eine inhalts- und zeitgleiche Anwendung der Regelungen.

Ländern, die nicht an der Erprobung teilnehmen möchten, wird durch den Vorschlag eine Opt-Out-Möglichkeit geschaffen

Eine weitere Änderung betrifft den bisherigen Absatz 9 (nun Absatz 10). In Satz 2 wird eine redaktionelle Änderung vorgenommen. In Satz 3 geht die bisher vorgesehene Anordnung, dass personenbezogene Daten gleichzeitig zu pseudonymisieren als auch zu anonymisieren sind, datenschutzrechtlich fehl und ergibt auch aus technischer Sicht keinen Sinn. Wenn der Zweck einer Datenverarbeitung erreicht ist, sind personenbezogene Daten, worunter auch pseudonymisierte Daten fallen, grundsätzlich zu löschen bzw. zu anonymisieren. Die weitere Vorhaltung pseudonymisierter Daten stellt eine Datenverarbeitung dar, die einer Rechtsgrundlage bedarf, während anonymisierte Daten nicht mehr dem Schutz der DSGVO unterliegen, vgl. Erwägungsgrund 26 bzw. 39 der DSGVO.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass hinsichtlich der Verarbeitung personenbezogener Daten die DSGVO (VO (EU) 2016/679) Anwendung findet und die Einwilligung als solche im Sinne von Art. 6 Abs. 1 lit. a) DSGVO zu verstehen ist.

Zu Buchstabe c (Änderung Nummer 3)

Die Änderung entspricht der Stellungnahme des Bundesrates in Drucksache 330/26(B) Nummer 1.

Die Änderung dient der Klarstellung. Es soll der Eindruck vermieden werden, dass der Inhaber der Seminarerlaubnis lediglich eine anlassbezogene Prüfung im Sinne von Satz 4 zu ermöglichen hat. Der Begriff „Überwachung“ umfasst alle frei gestaltbaren Formen der Überwachung nach Satz 3, unter anderem auch Vorortprüfungen beziehungsweise Überwachungen „aus der Ferne“ (zum Beispiel durch die Übersendung von Nachweisen). Insofern obliegt dem zu Überwachenden auch dahingehend eine Mitwirkungspflicht.

Zu Buchstabe d (Änderung Nummer 4)

Als Folgeänderung aus der Änderung von Nummer 1 Buchstabe b (Streichung der Änderung und Beibehaltung der bisherigen Ermächtigung in § 2 Abs. 10a Satz 1 StVG) erfolgt eine Streichung der bisher geplanten Regelung.

Zusätzlich wird die Regelung zum digitalen Führerschein in Absatz 4 wie folgt geändert: Die Regelung, nach der der digitale Führerschein noch kein Lichtbild enthalten muss, weil der Abruf technisch noch nicht möglich ist, bezieht sich auf den Abruf des Lichtbildes aus den Pass- und Personalausweisregistern und die Möglichkeit des Kraftfahrt-Bundesamtes, das Lichtbild des Antragstellers zum Zweck der Erstellung des digitalen Führerscheins in diesen zu integrieren. Inhaber eines solchen digitalen Führerscheins müssen anstelle des Lichtbildes einen anderen Lichtbildausweis - nach ihrer Wahl den eigenen Personalausweis oder deutschen Pass in Sinne von § 1 Absatz 2 des Passgesetzes oder einen ausländischen Pass (bei Doppelstaatlern) - mitführen, um bei Kontrollen eine auch bildliche Identifizierung der nachweisführenden Person zu ermöglichen. Bei diesen Ausweisdokumenten muss es sich um gültige Dokumente oder solche Dokumente handeln, deren Weiterführung rechtlich erlaubt ist.

Außerdem erfolgt aus redaktionellen Gründen eine Anpassung der Nummerierung des Absatzes 4.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu Nummer 2 (Änderung Artikel 2)

Zu Buchstabe a (Änderung Nummer 2)

Die Änderung entspricht der Stellungnahme des Bundesrates in Drucksache 330/26(B) Nummer 8.

Die vorgeschlagene Formulierung passt § 2 Absatz 1a Nummer 6 an die Formulierung des geltenden § 2 Absatz 1 Nummer 7 KfSachvG an. Damit stimmt auch der neue Verweis in Artikel 2 Nummer 8 Buchstabe b zu § 8 Absatz 2 Nummer 2 KfSachvG („…6 erster Halbsatz“).

Zu Buchstabe b (Änderung Nummer 4)

Redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe c (Änderung Nummer 7)

Redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe d (Änderung Nummer 11)

Redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe e (Änderung Nummer 12)

Die Änderung entspricht der Stellungnahme des Bundesrates in Drucksache 330/26(B) Nummer 9.

Durch die Änderung wird in Nummer 12 ein neuer Buchstabe b eingefügt. Dieser dient der Klarstellung in § 13 Absatz 3 Satz 2 KfSachvG, dass Überwachungsorganisationen nach Anlage VIIIb Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung amtlich anerkannt werden.

Zu Nummer 3 (Änderung Artikel 3)

Zu Buchstabe a (Änderung Nummer 4)

Redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe b (Änderung Nummer 5)

Redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe c (Nummer 5a -neu-)

Die Änderung in der neuen Nummer 5a Buchstabe a entspricht der Stellungnahme des Bundesrates in Drucksache 330/26(B) Nummer 12.

Die Änderung des **§ 4 Absatz 1** FahrlG-E dient der Entbürokratisierung und Deregulierung. Mit der Änderung soll erreicht werden, dass dem Antrag auf Erteilung einer Fahrlehrerlaubnis der Klassen A, CE oder DE ein Lebenslauf, ein Eignungsnachweis und ein Nachweis über die Vorbildung nicht beizufügen ist. Ein Bedarf, die Nachweise bei Stellung des Antrags auf Erweiterung der Fahrlehrerlaubnis vorzulegen, wird nicht gesehen. Grund ist, dass diese Nachweise bei Stellung des Antrags auf Erteilung der Fahrerlaubnisklasse BE bereits erbracht wurden.

Die Änderung in der neuen Nummer 5a Buchstabe b entspricht der Stellungnahme des Bundesrates in Drucksache 330/26(B) Nummer 13.

§ 4 Absatz 4 Nummer 1 FahrlG verweist bislang nur auf Absatz 3 Satz 2 Nummer 1 bis 4, nicht jedoch auf Nummer 5. Wenn zur Klärung der Eignung eines Fahrlehrers auf Grundlage des § 4 Absatz 3 Satz 2 Nummer 5 FahrlG ein ärztliches Gutachten angefordert wurde, das zur Abklärung von weiteren noch offenen Eignungszweifeln die Abklärung der Eignungszweifel mithilfe eines Gutachtens einer Begutachtungsstelle für Fahreignung (entspricht dem in der Fahrerlaubnisverordnung legal definierten medizinisch-psychologischen Gutachten) empfiehlt, erlaubt die bisherige Regelung nach ihrem Wortlaut nicht, ergänzend ein Gutachten einer Begutachtungsstelle für Fahreignung auf Grundlage von § 4 Absatz 4 Nummer 1 FahrlG anzuordnen. Dies dürfte nicht dem gesetzgeberischen Willen entsprechen. In der Einzelbegründung zu § 4 Absatz 3 und 4 FahrlG (vgl. BT-Drucksache 19/8751) wurde bei Einführung seinerzeit Folgendes ausgeführt: „Für die Beantragung der Fahrlehrerlaubnis wird mit dieser Neuregelung ein dem Fahrerlaubnisrecht vergleichbares Verfahren eingeführt. Bei Tatsachen,

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

die Zweifel an der Eignung infolge der nach Absatz 1 Nummer 3 vorliegenden Zeugnisse oder Gutachten begründen, kann zunächst ergänzend ein ärztliches Gutachten und sofern die Zweifel nicht ausgeräumt werden konnten bei Bedarf dann erst auch ein Gutachten einer Begutachtungsstelle für Fahreignung angeordnet werden.“ In der Einzelbegründung wird insofern nicht hinsichtlich des Erstellers des ärztlichen Gutachtens differenziert und der Vergleich zum Fahrerlaubnisrecht gezogen. Insgesamt ist daher von einem redaktionellen Versehen auszugehen.

Zu Buchstabe d (Änderung Nummer 10)

Die Änderung entspricht der Stellungnahme des Bundesrates in Drucksache 330/26(B) Nummer 14.

Ziel der Ergänzung von § 11 Absatz 1 Satz 1 FahrlG-E um die Wörter „der Klasse BE“ ist es, das Erfordernis des Nachweises der Eignung, der alle fünf Jahre zu erbringen ist, auf Inhaber der Grundfahrlehrerlaubnis zu beschränken und bei den Erweiterungsklassen A, CE und DE auf den regelmäßigen Eignungsnachweis zu verzichten. Durch die vorgeschlagene Streichung des geplanten § 11 Absatz 1 Satz 3 FahrlG („Wird innerhalb der Frist nach Satz 1 eine weitere Fahrlehrerlaubnis in den Klassen A, CE oder DE erworben, so beginnt die Frist nach Satz 1 mit Erwerb dieser weiteren Fahrerlaubnisklasse neu.“) wird verhindert, dass bei Erweiterungen die Frist zur Vorlage des Eignungsnachweises neu zu berechnen wäre. Im Ergebnis ist der Eignungsnachweis alle fünf Jahre, beginnend mit dem Ablauf des Jahres, in dem die Fahrlehrerlaubnis erteilt wurde, zu wiederholen. Die zusätzliche Erteilung der Fahrlehrerlaubnisklassen A, CE oder DE ändert daran nichts.

Zu Buchstabe e (Änderung Nummer 11)

Mit der Neufassung des neuen § 12 Absatz 1 wird ein neuer Satz 3 aufgenommen. Die Ergänzung verdeutlicht, dass die Pflicht zur gewissenhaften Ausbildung auch einen respektvollen und wertschätzenden Umgang mit den Fahrschülerinnen und Fahrschülern umfasst. Die Fahrschulausbildung ist von einem besonderen Vertrauensverhältnis geprägt. Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer sowie Fahrlehreranwärterinnen und Fahrlehreranwärter nehmen dabei eine verantwortungsvolle Stellung gegenüber den Fahrschülerinnen und Fahrschülern ein und haben deren Würde und Persönlichkeit zu achten. Durch die Regelung wird klargestellt, dass jede Form von Belästigung, Benachteiligung oder sonstigem die persönliche Integrität beeinträchtigendem Verhalten mit den Anforderungen an eine ordnungsgemäße Fahrschülerausbildung unvereinbar ist. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der in der Fahrausbildung typischerweise bestehenden räumlichen Nähe und der besonderen Vertrauensstellung der Ausbildenden. Die Vorschrift dient der Stärkung eines sicheren, vertrauensvollen und diskriminierungsfreien Lernumfelds und trägt dazu bei, dass die Ausbildung in einer Atmosphäre erfolgt, die den Lernerfolg fördert und die Persönlichkeitsrechte der Fahrschülerinnen und Fahrschüler wahrt.

Zu Buchstabe f (Änderung Nummer 16)

Die ursprünglich vorgesehene Änderung des § 22 Absatz 1 Satz 2 Nummer 5 FahrlG sah vor, die Verpflichtung zum Nachweis der Unterrichtsräume im Rahmen des Antrags auf Erteilung einer Fahrschulerlaubnis zu streichen. Mit der vorliegenden Änderung wird klargestellt, dass dem Antrag auf Erteilung der Fahrschulerlaubnis ein Verzeichnis der Geschäftsräume beizufügen ist.

Zu Buchstabe g (Änderung Nummer 17)

Zu Doppelbuchstabe aa)

Redaktionelle Änderung.

Zu Doppelbuchstabe bb)

Die ursprünglich vorgesehene Änderung des § 23 Absatz 1 (konkret: die Neufassung von Satz 2 Nummer 2) FahrlG sah vor, die Verpflichtung zum Nachweis der Unterrichtsräume im Rahmen des Antrags auf Erteilung einer Fahrschulerlaubnis, die zur Niederlassung im Inland berechtigt, zu streichen. Mit der vorliegenden Änderung wird klargestellt, dass dem Antrag auf Erteilung der Fahrschulerlaubnis ein Verzeichnis der Geschäftsräume beizufügen ist.

Zu Buchstabe h (Änderung Nummer 18)

Die ursprünglich vorgesehene Änderung des § 24 Absatz 1 (konkret: die Neufassung von Satz 2 Nummer 3) FahrlG sah vor, die Verpflichtung zum Nachweis der Unterrichtsräume im Rahmen des Antrags auf Erteilung einer Fahrschulerlaubnis zur vorübergehenden und gelegentlichen Fahrschulausbildung im Inland berechtigt, zu

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

streichen. Mit der vorliegenden Änderung wird klargestellt, dass dem Antrag auf Erteilung der Fahrschulerlaubnis ein Verzeichnis der Geschäftsräume beizufügen ist.

Zu Buchstabe i (Änderung Nummer 22)

Die Änderung entspricht der Stellungnahme des Bundesrates in Drucksache 330/26(B) Nummer 15.

Die Änderung führt zur Beibehaltung des geltenden § 29 Absatz 1 Satz 2 FahrlG, welcher dem Inhaber einer Fahrschule oder der für die verantwortliche Leitung des Ausbildungsbetriebs bestellten Person als allgemeine Pflicht aufgibt, die beschäftigten Fahrlehrer gründlich in die Aufgaben einer Fahrschule einzuführen und sie bei der Ausbildung der Fahrschüler und der Fahrlehreranwärter sowie bei der Durchführung von Aufbauseminaren nach § 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 StVG und von Fahreignungsseminaren nach § 4a StVG sachgerecht anzuleiten und zu überwachen.

Die im ursprünglichen Entwurf nicht weiter begründete komplette Streichung dieser Vorschrift vernachlässigt, dass sowohl die in § 29 Absatz 1 Satz 2 FahrlG normierte Verpflichtung des Fahrschulinhabers oder der für die verantwortlichen Leitung des Ausbildungsbetriebs bestellten Person, die beschäftigten Fahrlehrer gründlich in die Aufgaben einer Fahrschule einzuführen als auch die Verpflichtung zur sachgerechten Anleitung und Überwachung der beschäftigten Fahrlehrer eine wichtige Aufgabe erfüllt. Sie dient der Nachwuchsförderung und der Sicherstellung von Ausbildungsstandards gleichermaßen, ohne hierbei formale Anforderungen auszulösen.

Die Streichung lediglich der Wörter „Unterrichtsräume, Lehrmittel und“ in Satz 3 führt zu einer Beibehaltung der Regelung des § 29 Absatz 1 Satz 3 FahrlG im Übrigen. Unterrichtsräume und Lehrmittel werden nicht von der Vorschrift erfasst und sind damit nicht mehr auf ihren ordnungsgemäßen Zustand hin zu überprüfen. Der Wegfall von durch das Fahrlehrerrecht normierten Mindestqualitätsanforderungen an Unterrichtsräume und Lehrmittel ist angesichts des zukünftig nicht mehr obligatorisch durchzuführenden Theorieunterrichts sachgerecht. Ein Verzicht auf eine Inanspruchnahme des Inhabers oder der für die verantwortliche Leitung bestellten Person für die Sicherstellung des ordnungsgemäßen Zustandes der erforderlichen Lehrfahrzeuge ist demgegenüber weiterhin notwendig. Aus diesem Grund soll die Vorschrift im Übrigen beibehalten werden. Die vorgeschlagene Formulierung nimmt lediglich die Unterrichtsräume und das Lehrmaterial aus der Vorschrift aus und bezweckt, sicherzustellen, dass Fahrschulen auch zukünftig die für die praktische Fahrausbildung erforderlichen Lehrfahrzeuge vorhalten und diese in ordnungsgemäßem Zustand gehalten werden. Die Obliegenheit, Fahrzeuge vorzuhalten, die ständig in einem Zustand gehalten werden, der den rechtlichen Anforderungen gerecht wird und eine an den Zielen der Fahrschüler-Ausbildungsordnung zu messende Ausbildungsqualität ermöglichen, ist Voraussetzung für eine weiterhin hohe Ausbildungsqualität. Klargestellt wird durch die Regelung außerdem, dass die Verantwortlichkeit für den Zustand der Lehrfahrzeuge nicht auf Dritte delegiert werden kann. Beides zahlt letztlich auf die Qualität der Fahrausbildung und die Belange der Straßenverkehrssicherheit ein, ohne neue oder weitergehende Anforderungen zu normieren.

Zu Buchstabe j (Änderung Nummer 25)

Die Änderung dient der sachgerechten Ausgestaltung des Transparenzregisters und der Verbesserung der Aussagekraft der dort veröffentlichten Informationen. Flankierend wird auch die Regelung in § 59 Absatz 4 Nummer 6 -neu- FahrlG entsprechend angepasst (siehe Buchstabe n – Änderung von Nummer 41).

Nach der ursprünglichen Fassung sollten die im Transparenzregister zu erfassenden Angaben an den „Inhaber der Fahrschulerlaubnis“ anknüpfen. Diese Anknüpfung wird den tatsächlichen Strukturen des Fahrschulwesens jedoch nicht in allen Fällen gerecht. Ein Inhaber einer Fahrschulerlaubnis kann neben einer Hauptstelle mehrere Zweigstellen betreiben. Zwischen den einzelnen Standorten können erhebliche Unterschiede hinsichtlich der angebotenen Preise sowie der Ausbildungspraxis bestehen.

Insbesondere die im Transparenzregister auszuweisenden Fahrschulpreise werden regelmäßig standortbezogen festgelegt und können zwischen Hauptstelle und Zweigstellen desselben Fahrschulunternehmens voneinander abweichen. Gleiches gilt für die Bestehensquoten in den praktischen Fahrerlaubnisprüfungen. Diese können unter anderem aufgrund unterschiedlicher personeller Besetzungen, insbesondere des Einsatzes verschiedener Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer, sowie standortbezogener Ausbildungsbedingungen variieren.

Eine ausschließlich auf den Inhaber der Fahrschulerlaubnis bezogene Erfassung würde daher zu einer Zusammenfassung heterogener Daten führen und die Aussagekraft der veröffentlichten Informationen beeinträchtigen. Für Fahrschülerinnen und Fahrschüler wäre nicht hinreichend erkennbar, welche Preise und Erfolgsquoten an dem

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

von ihnen tatsächlich in Anspruch genommenen Ausbildungsstandort gelten. Dies würde den mit dem Transparenzregister verfolgten Zweck, eine belastbare Vergleichbarkeit und eine informierte Entscheidung bei der Auswahl einer Fahrschule zu ermöglichen, nur eingeschränkt erfüllen.

Durch die vorgesehene Änderung wird klargestellt, dass die Angaben jeweils bezogen auf die einzelne Fahrschule zu erfassen und, soweit eine Hauptstelle und Zweigstellen vorhanden sind, getrennt nach diesen Standorten auszuweisen sind. Hierdurch wird eine höhere Transparenz und Vergleichbarkeit der Daten erreicht. Zugleich wird gewährleistet, dass die veröffentlichten Informationen die tatsächlichen Verhältnisse an dem jeweiligen Ausbildungsstandort zutreffend abbilden und Fehlinterpretationen infolge einer standortübergreifenden Aggregation vermieden werden.

Zu Buchstabe k (Änderung Nummer 27)

Die Änderung entspricht der Stellungnahme des Bundesrates in Drucksache 330/26(B) Nummer 17.

Die Änderung dient der Korrektur. An verantwortliche Leitungen von Fahrlehrerausbildungsstätten müssen die gleichen Anforderungen gestellt werden unabhängig davon, ob es sich um eine natürliche oder juristische Person handelt. Die verantwortliche Leitung der Fahrlehrerausbildungsstätte muss auch bei juristischen Personen oder rechtsfähigen Personengesellschaften in der Lage sein, den Unterricht sachkundig zu überwachen und die Gewähr dafür bieten, dass die Pflichten des § 40 FahrlG erfüllt werden. Insofern erfolgt eine Ergänzung um Absatz 1 Satz 1 Nummer 2.

Zu Buchstabe l (Änderung Nummer 28)

Mit der Neufassung des § 40 Absatz 1 wird zum einen ein neuer Satz 3 aufgenommen. Die Ergänzung überträgt die für Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer sowie Fahrlehreranwärterinnen und Fahrlehreranwärter in § 12 geregelte Pflicht zu einem respektvollen sowie von Benachteiligungen und Belästigungen freien Umgang entsprechend auf den Inhaber der Fahrlehrerausbildungsstätte. Im Übrigen wird auf die Begründung zu Buchstabe e (neue Nummer 12a – Änderung von § 12 FahrlG) verwiesen.

Darüber hinaus wird die im Gesetzentwurf bereits vorgesehene Neufassung des bisherigen Satzes 3 – nunmehr Satz 4 – übernommen.

Zu Buchstabe m (Änderung Nummer 34)

Zu Doppelbuchstabe aa)

Siehe Begründung zu Buchstabe i (Änderung Nummer 22 Buchstabe b)

Zu Doppelbuchstabe bb)

Die Ergänzung des neuen Absatz 6 ist eine Folgeänderung aus der Anpassung des Transparenzregisters (s. Begründung zu den Änderungen der Nummern 39 bis 42).

Die geplante Regelung dient der Erleichterung der Überwachung. Eine überdurchschnittliche Nichtbestehensquote kann auf Ausbildungsmängel hindeuten und soll Anlass für eine Fahrschulüberwachung sein bzw. einen hieran ggf. anknüpfenden Widerruf der Fahrschulerlaubnis begründen können. Damit die für die Fahrschulüberwachung zuständigen Behörden über die dafür notwendigen Informationen verfügen, bedarf es einer Rechtsgrundlage für die Übermittlung der Daten durch die Technischen Prüfstellen. Die Regelung des § 51 Absatz 3 FahrlG, welche die turnusmäßigen Prüfungspflichten der nach Landesrecht zuständigen (Überwachungs-) Behörde festschreibt, wird daher um eine Regelung zur turnusmäßigen Datenübermittlung ergänzt. Die Datenübermittlung beinhaltet ausschließlich statistische Angaben, die selbst keinen Personenbezug aufweisen. Die Datenübermittlung ist somit auf das erforderliche Maß beschränkt und an das Vorliegen einer gesetzlichen Aufgabe gebunden, sodass dem Grundsatz der Datenminimierung Rechnung getragen wird.

Im Rahmen des Zwischenberichts zur Evaluation der Fahrpraxis unter Anleitung nach zwei Jahren wird zeitgleich eine Evaluierung der Überwachung der Fahrschulen im Hinblick auf die von den Technischen Prüfstellen an die Überwachungsbehörden der Länder übermittelten Bestehensquoten durchgeführt. Unabhängig davon werden die weiteren Möglichkeiten zur Verbesserung der Transparenz, um die Position der Verbraucherinnen und Verbraucher zu stärken, kontinuierlich geprüft und die Anlage für eine mögliche Veröffentlichung der Bestehensquote durch das Bundesministerium für Verkehr geschaffen.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der bisher geplante neue Absatz 6 wird zu Absatz 7 und enthält zudem folgende Änderung, die der Stellungnahme des Bundesrates in Drucksache 330/26(B) Nummer 18 entspricht:

Der theoretische Unterricht kann künftig auch in digitaler Form durchgeführt werden. Zudem ist nach § 22 Absatz 1 Satz 2 Nummer 5 FahrlG einem Antrag auf Erteilung einer Fahrschulerlaubnis nur noch ein Verzeichnis der Unterrichtsräume beizufügen, soweit solche vorhanden sind; eine Übersicht der Lehrmittel ist nicht mehr vorzulegen. Vor diesem Hintergrund erscheint es folgerichtig, Unterrichtsräume und Lehrmittel nicht länger zum Gegenstand der Fahrschulüberwachung zu machen.

Zu Doppelbuchstabe bb)

Die Änderung entspricht der Stellungnahme des Bundesrates in Drucksache 330/26(B) Nummer 18.

Eine Verlängerung der Frist für die Anzeige von Seminaren bzw. Lehrgängen auf zwei Wochen vor deren Beginn erleichtert die Koordinierung der Fahrschulüberwachung erheblich. Es handelt sich lediglich um eine moderate Erhöhung. Nachdem bei der Anzeige keine Teilnehmerdaten übermittelt werden müssen, sind kurzfristige Anmeldungen dennoch möglich. Mit der Änderung wird auch ein zeitlicher Gleichlauf mit der Anzeigefrist nach § 41 Satz 1 Nummer 6 FahrlG-E hergestellt.

Zu Buchstabe n (Änderung Nummer 35)

Die Änderung entspricht der Stellungnahme des Bundesrates in Drucksache 330/26(B) Nummer 20.

Zu Doppelbuchstabe aa)

Die Änderung des Absatzes 4 hat unter anderem zur Folge, dass die im Entwurf der Bundesregierung vorgesehene Angabe „oder um eine weitere Fahrlehrerlaubnis in den Klassen A, CE oder DE erweitert wurde“ in Satz 1 gestrichen wird. Satz 4 regelt bereits, dass wenn innerhalb der Frist eine weitere Fahrlehrerlaubnis der Klassen A, CE oder DE erworben wird, die Frist nach Absatz 1 mit dem Erwerb dieser weiteren Fahrlehrerlaubnisklassen neu beginnt. Insofern ist die Angabe in Bezug auf Fortbildungen nach Absatz 1 redundant.

In Bezug auf Fortbildungen nach den Absätzen 2 und 3 ist ein Neubeginn der Fortbildungsfrist, wenn die Fahrerlaubnis erweitert wird, im Übrigen nicht angezeigt. Insofern ist zu sehen, dass bei der Durchführung von ASF- und FES-Seminaren sowie bei der Ausbildung von Fahrlehrern andere Anforderungen an die jeweiligen Fahrlehrer gestellt werden als bei der Durchführung von herkömmlichem Fahrschulunterricht. Bei der Durchführung von ASF- bzw. FES-Seminaren sind besondere vertiefte gruppendynamische und verkehrspädagogische bzw. -psychologische Kenntnisse erforderlich, da die Teilnehmer im Straßenverkehr bereits negativ aufgefallen sind. Auch an Ausbildungsfahrlehrer werden besondere Anforderungen gestellt. Insbesondere leiten sie Fahrlehreranwärter an und beaufsichtigen sie bei der Durchführung von theoretischem und praktischem Unterricht. Insgesamt sollte daher für diese Erlaubnisse die Frist bei Erweiterung der Fahrlehrerlaubnis nicht neu zu laufen beginnen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Fortbildungsfrist für Inhaber der Seminarerlaubnis Aufbauseminar und Verkehrspädagogik in Absatz 2 bereits von bislang zwei auf künftig vier Jahre angehoben wird.

Im Übrigen erfolgt eine Anpassung von Satz 4, um klarzustellen, dass auch im Fall der Erweiterung der Fahrlehrerlaubnis die Frist mit Ablauf des Jahres beginnt, in dem die Fahrlehrerlaubnis erweitert wurde und nicht mit dem Datum der Erteilung der neuen Fahrlehrerlaubnisklasse.

Zu Doppelbuchstabe bb)

Es sollte an der bisherigen Regelung, dass andere Fortbildungen zwar auf die dreitägige Dauer der „Regelfortbildung“ nach § 53 Absatz 1 FahrlG angerechnet werden können, die Fortbildungsdauer der „Regelfortbildung“ allerdings maximal auf bis zu einen Tag reduziert werden kann, festgehalten werden. Wie bereits erwähnt, werden bei der Durchführung von ASF- und FES-Seminaren sowie bei der Ausbildung von Fahrlehrern andere Anforderungen an die jeweiligen Fahrlehrer gestellt. Durch die Beibehaltung der Regelung wird sichergestellt, dass weiterhin auch an zumindest einem Tag eine Regelfortbildung nach § 53 Absatz 1 FahrlG stattfindet, auch wenn der Fahrlehrer gleichzeitig Inhaber einer Seminarerlaubnis Aufbauseminar, Fahreignungsseminar sowie einer Ausbildungsfahrlehrerlaubnis ist. Inhalt der Regelfortbildung ist insbesondere auch die Weiterentwicklung des Straßenverkehrsrechts einschließlich des Fahrlehrerrechts. Es erscheint – gerade auch im Hinblick auf die anstehenden Änderungen im Bereich der Fahrschülerausbildung – nicht vertretbar, wenn der vorgenannte Personenkreis keinen einzigen Tag der Regelfortbildung mehr absolvieren müsste.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu Buchstabe o (Änderung Nummer 38)

Zu Doppelbuchstabe aa)

Redaktionelle Änderung.

Zu Doppelbuchstabe bb)

Folgeänderungen aufgrund des neuen § 51 Absatz 4 Satz 2 FahrlG.

Zu Doppelbuchstabe cc)

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Buchstabe p bis Buchstabe s (Änderung Nummern 39 bis 42)

Die geplanten Regelungen zur Veröffentlichung von Bestehensquoten werden gestrichen.

Bereits die Erhebung und Veröffentlichung von Unterrichtsentgelten im Transparenzregister leistet einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Markttransparenz im Fahrschulwesen. Verbraucherinnen und Verbraucher erhalten hierdurch bessere Möglichkeiten, Angebote verschiedener Fahrschulen zu vergleichen und ihre Entscheidung auf einer fundierten Informationsgrundlage zu treffen. Gleichzeitig werden die Transparenz und die Vergleichbarkeit im Wettbewerb zwischen den Fahrschulen gestärkt.

Die jetzige Streichung der geplanten Regelungen zu den Bestehensquoten steht der künftigen Weiterentwicklung des Transparenzregisters nicht entgegen. Sofern die fachlichen, technischen und rechtlichen Voraussetzungen zu einem späteren Zeitpunkt vorliegen, kann die Einbeziehung weiterer Datenkategorien, insbesondere von Bestehensquoten, erneut geprüft werden. Damit wird eine stufenweise Umsetzung des Transparenzregisters ermöglicht, die den angestrebten Transparenzgewinn bereits kurzfristig realisiert und zugleich Raum für eine spätere Erweiterung eröffnet.

Zu Buchstabe t (Änderung Nummer 47)

Mit der Neufassung der Nummer 47 wird § 69 Absatz 13 FahrlG geändert. Die Neustrukturierung der Regelungen zu Seminarerlaubnissen in den §§ 44 bis 48 FahrlG erfordert eine redaktionelle Anpassung der bereits bestehenden Übergangsregelung.

Der neue Absatz 14 bleibt unverändert.

Im neuen Absatz 15 erfolgt eine redaktionelle Korrektur.

Zu Nummer 4 (neuer Artikel 4)

Die Änderung entspricht teilweise der Stellungnahme des Bundesrates in Drucksache 330/26(B) Nummer 6.

Für eine zielgerichtete Evaluation ist es erforderlich, dass Unfälle, die sich im Rahmen der Laienausbildung ereignen, durch die statistischen Ämter der Länder erhoben und entsprechend ausgewertet werden können, soweit die Daten bei den Polizeidienststellen vorliegen.

Zu Nummer 5 (Änderung bisheriger Artikel 4)

Redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Änderungen von Artikel 1 Nummer 1 und Nummer 4 und der Aufnahme eines neuen Artikels 4.

Berlin, den 4. November 2026

Swantje Henrike Michaelsen
Berichterstatterin

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.