

27.02.2026

Haltung der BVF zur Weiterentwicklung der Fahrausbildung

Grundhaltung

Die Fahrlehrerverbände unterstützen eine **Weiterentwicklung der Fahrausbildung**, sofern diese **nachweislich zur Verkehrssicherheit, pädagogischen Qualität und gesellschaftlichen Verantwortung** beiträgt. Reformen müssen sich an diesen Kriterien messen lassen.

1. Digitaler Unterricht / Online-Formate

Wir sehen **digitale Lernformate** als sinnvolle **Ergänzung** der theoretischen Ausbildung. Aus pädagogischer Sicht halten wir es jedoch für erforderlich, dass **zentrale Ausbildungsinhalte**, insbesondere soziale, werte- und einstellungsbezogene sowie sicherheitsrelevante Aspekte, **in Präsenz** vermittelt werden. Vor diesem Hintergrund sprechen wir uns für das Format des **Blended Learning** aus.

Ein vollständig digitaler Theorieunterricht wird von uns **nicht befürwortet**, da die theoretische Fahrausbildung wesentlich von Interaktion, Gruppenlernen und unmittelbarer pädagogischer Rückmeldung lebt.

2. Lernkontrollen, Prüfungsreife, Nachweise

Aus unserer Sicht ist **geführtes Lernen mit verbindlichen Lernstandskontrollen** unverzichtbar. Die Feststellung der Prüfungsreife sowie Dokumentations- und Nachweispflichten dienen nicht nur der Ausbildungsqualität, sondern schaffen **Rechtssicherheit** für alle Beteiligten.

Der Fahrlehrer trägt damit der juristischen Realität (Umkehr der Beweislast) Rechnung.

3. Fragenkataloge und Theorieprüfung

Wir sehen derzeit **keinen fachlichen Anlass**, die bestehenden Fragenkataloge pauschal zu reduzieren.

Diese bilden nationale wie europarechtliche Anforderungen ab.

Offen sind wir hingegen für:

- eine **Überarbeitung des Bewertungssystems**
 - eine **verständlichere sprachliche Gestaltung** einzelner Fragen bei unverändert hoher **rechtlicher Präzision**
-

4. Sonderfahrten

Sonderfahrten haben wesentlich zur **Reduzierung von Unfallrisiken bei Fahranfängern** beigetragen.

Eine pauschale Reduzierung sehen wir kritisch.

Gleichzeitig können wir uns **flexiblere Gestaltungsmöglichkeiten** innerhalb der bestehenden Themenbereiche vorstellen, sofern die Ausbildungsziele gewahrt bleibt. Somit können regionale Besonderheiten berücksichtigt werden (z.B. 6 Überland-, 3 Autobahn- und 3 Beleuchtungsfahrten)

5. Simulatoren

Technische Trainingssysteme (sogenannte Simulatoren) können den Lernprozess **unterstützen**, insbesondere zur **Vorbereitung** einzelner basaler Kompetenzen.

Eine **Anerkennung als fast vollständigen Ersatz realer Fahrpraxis** für besonders qualitätsrelevante Ausbildungsbestandteile (z.B. Schaltkompetenz bei B 197) halten wir jedoch nicht für vertretbar. Mindestens 50 % der Schaltkompetenzstunden müssen aus unserer Sicht im realen Verkehr stattfinden.

6. Fahrprüfungsdauer

Dem Vorschlag können wir nicht folgen.

Eine **qualifizierte Fahrprüfung** erfordert eine Überprüfung der für die Verkehrssicherheit relevanten Fahraufgaben. Eine einmalige Abprüfung einzelner Aufgaben reicht hierfür nicht aus; vielmehr müssen **zentrale Inhalte** teilweise mehrfach bewertet werden, um eine **objektive Leistungseinschätzung** zu ermöglichen.

Die anschließende, **passgenaue Rückmeldung** zur Prüfungsleistung ist entscheidend, um eine realistische Selbsteinschätzung der eigenen Fahrkompetenz zu fördern **und sicherheitsrelevanten Fehlinterpretationen vorzubeugen**.

7. Laienausbildung

Eine stärkere Einbindung nicht-professioneller Begleitpersonen sehen wir äußerst kritisch. Die Verantwortung für Leben, Gesundheit und Eigentum erfordert aus unserer Sicht eine **professionell gesteuerte Fahrausbildung**.

8. Transparenz (Preise / Quoten)

Diesen Vorschlag lehnen wir ab.

Die verpflichtende, vierteljährliche Meldung von Preisen und würde einen erheblichen zusätzlichen Verwaltungsaufwand für Fahrschulen erzeugen, ohne einen erkennbaren Mehrwert für Fahrschülerinnen und Fahrschüler zu schaffen.

Preise von Fahrschulen müssen bereits heute transparent offengelegt werden und sind für Interessierte auf den Internetseiten der Fahrschulen jederzeit einsehbar. Die Einführung zusätzlicher Meldepflichten steht daher im **Widerspruch zum Ziel der Entbürokratisierung** und führt faktisch zu **weiterem Bürokratieaufbau**.

9. Fahrlehrerausbildung und Fortbildung

Diesem Vorschlag können wir nicht folgen.

Die Ausbildung von Fahrlehrern ist weitaus mehr als Wissensvermittlung – sie umfasst **Persönlichkeitsentwicklung, pädagogische Haltung und Verantwortung**.

Diese Aspekte erfordern aus unserer Sicht weiterhin **verbindliche Präsenzanteile**.

Gleiches gilt für die Fahrlehrerfortbildung.

Schlussbemerkung

Mit den OFSA-II-Berichten liegen konkrete und fachlich fundierte Vorschläge zur Neugestaltung der Fahrausbildung in Deutschland vor. Darin sprechen wir uns klar für den Beibehalt der Professionalität in der deutschen Fahrausbildung aus. Einzelne Ausgestaltungen und Detailfragen sind aus unserer Sicht diskutabel und anpassbar, solange die grundlegenden Qualitäts- und Sicherheitsstandards gewahrt bleiben.

Weitere Vorschläge, wie etwa die Forderung nach einer Absenkung der Umsatzsteuer, nach sogenannten „Angeboten“ für die Bundesregierung oder nach einer generell billigeren Fahrausbildung, unterstützen wir ausdrücklich nicht. Die Umsatzsteuer steht für Wertschöpfung, und diese Wertschöpfung kommt der gesamten Gesellschaft zugute.

Die Fahrausbildung in Deutschland ist kein Kostenproblem, sondern eine Frage der Struktur und Zielgenauigkeit.

Bei einer konsequenten und sachgerechten Umsetzung wesentlicher Elemente von OFSA II lassen sich Ausbildungskosten reduzieren, ohne Qualitäts- oder Sicherheitsstandards abzusenken.

Eine strukturierte Ausbildung mit verbindlichen Lernstandskontrollen führt dazu, dass unnötige Übungsstunden vermieden und Ausbildungszeiten effizienter gestaltet werden können.