

Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages
hier: Öffentliche Anhörung am 5. Oktober 2026

Stellungnahme von Direktor und Professor Dr. Ingo Koßmann

Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

21(15)93-A

vom 30.09.2026

öffentl. Anhörung am 05.10.2026

Mit dem Ziel, den Führerscheinerwerb bezahlbarer, moderner und verkehrssicherer zu gestalten, hat das BMV ein umfassendes Reformpaket vorgelegt. Zum einen sollen deutliche Erleichterungen für Fahrschülerinnen und Fahrschüler erreicht werden und zum anderen sollen Fahrschulen insbesondere durch den Rückbau bürokratischer Hürden entlastet werden und mehr Gestaltungsspielraum erhalten.

Digitale Lehr- und Lernformen, vereinfachte Verfahren und flexiblere Ausbildungswege sollen hierbei die Effizienz erhöhen und die Kosten des Führerscheinerwerbs reduzieren. Zugleich bleiben eine hohe Ausbildungsqualität und die Verkehrssicherheit maßgeblich.

Die Reform eröffnet vor allem zusätzliche Möglichkeiten statt neuer Verpflichtungen. So wird bspw. die Pflicht zum Präsenzunterricht abgeschafft. Der theoretische Wissenserwerb kann künftig in Präsenz, digital (synchron oder asynchron), in einer Kombination verschiedener Lernformen oder eigenständig erfolgen. Die Fahrschulen können selbst entscheiden, ob und in welcher Form sie die theoretische Ausbildung anbieten.

Die praktische Ausbildung orientiert sich künftig nicht mehr an starren Mindeststundenvorgaben, sondern stärker am individuellen Ausbildungsstand und am tatsächlichen Kompetenzerwerb. Die verbindlichen Ausbildungsinhalte und Qualitätskriterien bleiben ebenso erhalten wie die Pflicht zu Fahrten auf Überlandstrecken, Autobahnen sowie bei Dunkelheit. Die bereits heute bestehende Verantwortung des Fahrlehrers, sich vom Erreichen der Ausbildungsziele zu überzeugen, wird durch eine verpflichtende und zu dokumentierende Feststellung der praktischen Prüfungsreife konkretisiert.

Das Konzept des „Begleiteten Fahren“ wurde von der BAST Anfang der 2000er-Jahre entwickelt. Das ursprüngliche Konzept der BAST sah seinerzeit vor, die Begleitphase vor und nicht nach der Fahrprüfung zu etablieren. Diesen Vorschlag greift die aktuelle Reform des BMV zum Fahrerlaubniserwerb auf. Die Fahrpraxis unter Anleitung vor der praktischen Fahrerlaubnisprüfung nutzt Erkenntnisse aus Studien zum begleiteten Fahren mit 17 Jahren, die die positive Wirkung der Begleitung auf die Verkehrssicherheit und die Bestehensquoten wissenschaftlich belegt haben. Im geplanten Modell ist vorgesehen, die Begleitphase ebenfalls vor der Prüfung zu ermöglichen – wie es bereits in vielen anderen Ländern, mit

vergleichbarer Verkehrssicherheit, der Fall ist. Auch die theoretische Fahrerlaubnisprüfung muss bestanden sein.

Die Fahrschule behält dabei ihre qualitätssichernde Funktion: Vor Beginn sind unter anderem mindestens sechs Ausbildungsfahrten und eine gemeinsame Einweisung von Teilnehmer und Fahrpraxisanleiter erforderlich. In der Phase der Fahrpraxis unter Anleitung erfolgt eine Beobachtungsfahrt sowie weitere mindestens 6 fahrpraktische Ausbildungsfahrten in der Fahrschule, die auch Fahrten auf Überlandstrecken, Autobahnen sowie bei Dunkelheit beinhalten. Über den Abschluss der praktischen Ausbildung und der Prüfungsreife entscheidet der Fahrlehrer/die Fahrlehrerin im Rahmen einer Prüfungsreifefeststellung.

Und auch in der praktischen Ausbildung gilt: die Fahrpraxis unter Anleitung ist optional. Die Fahrschüler und Fahrschülerinnen können selbst entscheiden, ob sie die Ausbildung lieber in der klassischen Form ausschließlich mit Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern oder in einer Kombination mit Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern und dem Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung absolvieren wollen.

Insgesamt verbindet die Reform Digitalisierung, Flexibilisierung und Bürokratieabbau mit verbindlicher Qualitätssicherung. Die BASt wird die Auswirkungen auf Effizienz, Qualität, Nachhaltigkeit und insbesondere die Verkehrssicherheit evaluieren. Einen besonderen Schwerpunkt bildet hierbei die Erprobung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung.