

Stellungnahme

von Marc-Philipp Waschke-Deden, Ressortleiter Interessenvertretung & Strategie, ACE Auto Club Europa e.V.

Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 05. Oktober 2026 zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze, Bundestagsdrucksache 21/7404

I. Einleitung

Der ACE begrüßt das Ziel, die fast 30 Jahre alten Grundlagen der Fahrausbildung zu modernisieren und den Fahrerlaubniserwerb digitaler und bezahlbarer zu gestalten. Maßstab der Reform müssen jedoch Verkehrssicherheit und Ausbildungsqualität bleiben. Dass Fahrschülerinnen und Fahrschüler sicher auf den Straßenverkehr vorbereitet werden, darf nicht hinter möglichen Kosteneinsparungen zurückstehen. Dies entspricht auch den Erwartungen der Bevölkerung: Für 76 Prozent der Befragten einer repräsentativen forsa-Umfrage im Auftrag des ACE steht eine gute Ausbildungsqualität an erster Stelle. (<https://www.ace.de/news/news-2026/forsa-umfrage-bezahlbarer-fuehrerschein/>)

II. Im Detail

1) Fahrpraxis unter Anleitung erproben – aber eng begleiten

Der ACE unterstützt die Erprobung grundsätzlich. Eine fünfjährige Erprobungsphase ohne verbindliche Zwischenbilanz hält der ACE angesichts des grundlegenden Systemwechsels jedoch für zu lang. Nach spätestens **2,5 Jahren** sollte daher ein Zwischenbericht vorgelegt werden, um frühzeitig nachsteuern zu können. Kritisch betrachtet der ACE die vorgesehenen mindestens sechs Unterrichtseinheiten vor Beginn der fahrpraktischen Anleitung. Sechs Unterrichtseinheiten allein gewährleisten noch keine ausreichende Fahrkompetenz. Vor Beginn der begleiteten Fahrpraxis sollte deshalb ein verbindlicher Kompetenzcheck durch die Fahrschule erfolgen. Zudem sollte die Erprobung grundsätzlich bundesweit einheitlich erfolgen. Deshalb unterstützt der ACE die Forderung des Bundesrates nach einer **Opt-Out-Möglichkeit** anstelle einer Opt-In-Regelung, wonach die Regelungen der Laienausbildung nicht automatisch bundesweit in Kraft treten würden.

2) Digitalisierung ja – reines Selbststudium nein

Theorieunterricht vermittelt mehr als prüfungsrelevantes Faktenwissen. Gefahrenwahrnehmung, Reflexion und Austausch benötigen auch künftig pädagogisch

begleitete und **interaktive Lernformen**. Deshalb sollte die Reform digitale Angebote ermöglichen, aber verbindliche interaktive Elemente erhalten.

Zugleich braucht ein liberalisierter Markt verbindliche **Mindeststandards für Qualität**, Didaktik und Lernerfolgssicherung digitaler Angebote. Auch die forsa-Befragung zeigt, dass Digitalisierung nicht mit vollständigem Selbststudium gleichgesetzt werden sollte: Selbst unter den 18- bis 29-Jährigen findet die Abschaffung des verpflichtenden Präsenzunterrichts mit 47 Prozent keine Mehrheit. Jüngere Menschen stehen digitalen Angeboten zwar offen gegenüber, sehen sie aber nicht selbstverständlich als vollständigen Ersatz für den persönlichen Unterricht.

3) Lernfortschritt dokumentieren – Prüfungsreife verbindlich feststellen

Gute Ausbildung ist auch ein Instrument gegen hohe Führerscheinkosten. Jede vermiedene Wiederholungsprüfung spart Fahrschülerinnen und Fahrschülern rund 600 Euro. Der ACE bewertet deshalb die in der Verordnung zur Modernisierung der Fahrschulausbildung vorgesehene **verpflichtende Feststellung der Prüfungsreife** vor Anmeldung zur praktischen Prüfung positiv.

Während beim Fahrpraxiserwerb unter Anleitung Feedbackmechanismen (Beobachtungsfahrt) festgeschrieben sind, fehlen jedoch **strukturierte Lernstandskontrollen** während des üblichen praktischen Ausbildungsprozesses. Gerade bei einem stärker individualisierten Ausbildungssystem erlangen aus Sicht des ACE regelmäßige Kompetenzbewertungen und dokumentierte Lernfortschritte besondere Bedeutung, um den individuellen Kompetenzzuwachs sichtbar zu machen und bestehende Defizite frühzeitig zu erkennen.

4) Mehr Verbraucherschutz durch Transparenz

Die vorgesehene Verpflichtung zur transparenten Veröffentlichung von Preisen sowie Bestehensquoten der Fahrschulen durch Änderung des Fahrlehrergesetzes ist ausdrücklich zu begrüßen. Dies stärkt die **Markttransparenz**, unterstützt Verbraucherinnen und Verbraucher bei der Wahl einer geeigneten Fahrschule und ermöglicht Behörden eine präzisere Qualitätsüberwachung.

Voraussetzung ist jedoch eine verlässliche und eindeutige **Zuordnung der Daten**. Deshalb sollte ein bundesweites Fahrschulportal geschaffen und dem KBA als zentraler Registerbehörde eine stärkere Rolle übertragen werden. Derzeit ist noch offen, wie sichergestellt wird, dass alle rund 10.000 Fahrschulen mit 17.000 Filialen in Deutschland ihre Daten übermitteln. Auch wer die Angaben auf **Aktualität und Richtigkeit** überprüft, ist noch unklar.

5) Nicht an der Prüfung sparen

Gerade wenn die Ausbildung flexibler wird, muss die praktische Prüfung ihre Schutz- und Selektionsfunktion uneingeschränkt erfüllen. Eine Verkürzung der Fahrzeit reduziert die Möglichkeit, sicherheitsrelevante Situationen zu beobachten und Fahrkompetenz

zuverlässig zu beurteilen. Der **geringe finanzielle Vorteil** von fünf Minuten weniger Fahrzeit rechtfertigt dieses Risiko nicht.

Hinzu kommt, dass mit der Reform zahlreiche Ausbildungs- und Prüfungsanforderungen gleichzeitig verändert werden. Damit wird es künftig deutlich schwieriger nachzuvollziehen, welche Auswirkungen einzelne Maßnahmen auf Prüfungsergebnisse, Bestehensquoten und letztlich auf die Verkehrssicherheit haben.

6) BF17 weiterentwickeln – Theorieprüfung früher ermöglichen

Da die „Fahrpraxis unter Anleitung“ eine bestandene Theorieprüfung voraussetzt, kann sie nach geltendem Recht frühestens drei Monate vor dem 17. Geburtstag beginnen. In diesem kurzen Zeitraum müssen 1.000 Kilometer Fahrpraxis, Beobachtungsfahrt, weitere professionelle Ausbildung und schließlich die praktische Prüfung absolviert werden. Verzögerungen würden unmittelbar die mögliche Dauer des BF17 verkürzen. Soll die Laienausbildung mit BF17 sinnvoll kombiniert werden, sollte daher eine frühere theoretische Prüfung ermöglicht werden.

Deshalb fordert der ACE, die Theorieprüfung bereits sechs Monate vor Erreichen des Mindestalters, also **mit 16,5 Jahren**, ablegen zu dürfen; auch das Antragsverfahren für den Führerschein sollte entsprechend früher beginnen können. Andernfalls ist zu befürchten, dass viele Jugendliche aufgrund des knappen Zeitraums erst deutlich nach ihrem 17. Geburtstag mit dem Begleiteten Fahren beginnen oder sogar ganz darauf verzichten. Dadurch würde ausgerechnet der längere Erfahrungsaufbau geschwächt, der den zentralen Sicherheitsvorteil von BF17 ausmacht.

7) Tatsächliche Kostenersparnis fraglich

Die im Gesetzentwurf ausgewiesenen möglichen Kosteneinsparungen halten aus Sicht des ACE einer näheren Prüfung nur eingeschränkt stand. Der Berechnung wird ein optimales Reformszenario mit möglichst wenigen Fahrstunden zugrunde gelegt und mit den durchschnittlichen Kosten des heutigen Systems verglichen. Damit werden Best-Case und Durchschnitt miteinander verglichen. Die tatsächliche Entlastung dürfte für viele Fahrschülerinnen und Fahrschüler geringer ausfallen.

Entscheidend für die Gesamtkosten bleibt insbesondere die Zahl der benötigten Fahrstunden. Auch künftig werden viele Fahrschülerinnen und Fahrschüler mehr praktische Ausbildung benötigen als das gesetzlich vorgeschriebene Minimum. Hinzu kommt, dass von der neuen Fahrpraxis unter Anleitung vor allem diejenigen profitieren, denen ein geeignetes Fahrzeug und eine Begleitperson zur Verfügung stehen. Gerade junge Menschen aus Haushalten mit geringem Einkommen könnten diese Einsparpotenziale daher weniger nutzen. Ob und in welchem Umfang die Reform den Führerschein tatsächlich günstiger macht, sollte deshalb nach ihrer Einführung anhand der realen Kostenentwicklung überprüft werden.

Der ACE schlägt über die angedachten gesetzlichen Maßnahmen hinaus die Einführung eines **Führerschein-BAföG** für junge Menschen vor, die die hohen Kosten des Führerscheins nicht aus eigener Kraft oder mit Unterstützung ihrer Familie tragen können. Das Führerschein-BAföG soll gezielt diejenigen unterstützen, die finanzielle Hilfe tatsächlich benötigen. Die Förderung sollte **einkommensabhängig** ausgestaltet werden und aus einem einmaligen nicht rückzahlbaren Sockelbetrag sowie einem Darlehensanteil bestehen. Die Rückzahlung des Darlehens sollte erst fünf Jahre nach dem Fahrerlaubniswerb beginnen. Ein Führerschein-BAföG schafft so mehr Chancengerechtigkeit und ermöglicht jungen Menschen unabhängig vom Einkommen ihrer Eltern den Zugang zum Führerschein.

III. Fazit

Die Reform bietet die Chance, die Fahrausbildung nach fast 30 Jahren grundlegend zu modernisieren. Digitalisierung und Flexibilisierung können dazu beitragen, sie dürfen aber nicht durch Abstriche bei Ausbildungsqualität, Prüfung und Verkehrssicherheit erkauft werden. Entscheidend sind verbindliche Qualitätsstandards, eine kontinuierliche Lernstandskontrolle und eine frühzeitige wissenschaftliche Evaluation der tiefgreifenden Veränderungen.

Bezahlbarkeit muss zudem sozial gedacht werden. Deshalb schlägt der ACE ergänzend ein einkommensabhängiges Führerschein-BAföG vor. So werden gezielt diejenigen jungen Menschen unterstützt, für die die Kosten des Fahrerlaubniswerbs tatsächlich eine Zugangshürde darstellen.

Berlin, 30.09.2026