

Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Per E-Mail: verkehrsausschuss@bundestag.de

Kornthal-Münchingen, 30. September 2026

Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung am 05.10.2026 zu dem
Gesetzentwurf der Bundesregierung
**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und
anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze**
(Bundestagsdrucksache 21/7404)

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Al-Wazir, sehr geehrte Damen und Herren,
ich bedanke mich für Ihre Einladung zur Anhörung am 05.10.2026 zum o.g.
Gesetzentwurf und für die Möglichkeit einer schriftlichen Stellungnahme:

Die 2018 eingeführte **Fahrlehrerreform** hatte als Ziel, zukünftige
Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer zu hochqualifizierten Lehrkräften
auszubilden; die Ausbildungsinhalte wurden in Kompetenzbereiche
untergliedert, die Ausbildungszeit wurde erhöht, so dass der pädagogisch-
psychologische Anteil heute annähernd die Hälfte der Gesamtstunden
einnimmt.

Die nun geplante Reform der **Fahrschulerausbildung** kann vor diesem
Hintergrund nur als Deklassierung bezeichnet werden, denn sie stellt die
pädagogisch gut ausgebildete und damit qualifizierte Lehrkraft vollends in
Frage. Daraus resultierend wird auch die in der Ausbildung von
Fahrschülerinnen und Fahrschülern immer im Vordergrund stehende
Verkehrssicherheit konterkariert und das, obwohl man auf der Homepage
des BMV bis vor kurzem noch folgende Aussage fand:

**„Bei der Suche nach Lösungsansätzen für eine Optimierung der
Ausbildung von Fahrschülern muss die Erhöhung der
Verkehrssicherheit an erster Stelle stehen.“**

Die Reduzierung der Führerscheinkosten ist in den Fokus gerückt und
Vorschläge, wie die Kostenverringerung vermeintlich umgesetzt werden
kann, wurden am 16. Oktober 2025 in einer Pressekonferenz veröffentlicht
und in den letzten Monaten immer mehr konkretisiert.



Hausanschrift

Zuffenhauser Straße 3
D-70825 Kornthal-Münchingen

Telefon

+49 711 80688-64

E-Mail

hotline@dfakad.de

Internet

www.dfakad.de

Bankverbindung

Volksbank Stuttgart eG
BLZ 600 901 00
Konto-Nr. 245 420 002
BIC VOBADESSXXX
IBAN DE15 6009 0100 0245 4200 02

Präsidentin

Claudia Maria Ewers-Lauer

Finanzamt

D-71229 Leonberg
Steuer-Nr. 70054/38624

Vereinsregister

Amtsgericht Stuttgart, VR 4896

- 2 -

In der **theoretischen Fahrausbildung** werden einerseits notwendiges Regelwissen und anwendbare Kenntnisse vermittelt, andererseits werden hier Einstellungen und Werthaltungen als wichtige Voraussetzungen für die sichere und verantwortungsvolle Verkehrsteilnahme geprägt. Im theoretischen Unterricht wird im sozialen Kontext erfolgreich gelernt, diskursive Methoden fördern das Miteinander – ein partnerschaftliches Miteinander ist ebenfalls eine Voraussetzung, um gefahrlos am Straßenverkehr teilzunehmen. **Unfälle und Verkehrsauffälligkeiten sind eher zurückzuführen auf kritische Einstellungen zu regelkonformem Verhalten als auf mangelnde Regelkenntnis.**

Die Pflicht zum Präsenzunterricht soll zukünftig entfallen und die Möglichkeit, sich auf einem rein digitalen Weg auf die theoretische Fahrerlaubnisprüfung (TFEP) und auch auf die Fahrstunden vorzubereiten, soll geöffnet werden. Grundsätzlich kann man festhalten, dass eine TFEP durch reines Auswendiglernen der Prüfungsfragen nach einem oder mehreren Anläufen durchaus möglich ist. Festhalten kann man aber auch, dass so keine Vorbereitung auf den praktischen Teil der Ausbildung stattfindet, eine Verzahnung von theoretischer und praktischer Ausbildung kaum mehr möglich ist und auch Einstellungen und Werthaltungen nicht gebildet oder konsolidiert werden können. Das muss dann in den Fahrstunden nachgeholt werden, was unweigerlich zur Verlängerung und damit Verteuerung der Ausbildung führen wird.

Es ist ferner unerlässlich, zu berücksichtigen, dass Personen mit geringer digitaler Kompetenz und/oder fehlenden sozio-ökonomischen Voraussetzungen sowie Personen mit Lernschwächen bei dieser Art der Vorbereitung abgehängt würden.

Lernfördernde Räumlichkeiten mit klaren Vorgaben in Bezug auf die Ausstattung müssen bestehen bleiben und rechtlich geregelt sein, um theoretischen Unterricht erfolgreich zu gestalten; eine positive Lernatmosphäre hat nachweislich Auswirkungen auf die kognitiven Leistungen, fördert die Wissensaufnahme, die Motivation zur aktiven Teilnahme und Interaktion.

Die im Rahmen von OFSA I und II (Ausbildungs- und Evaluationskonzept zur Optimierung der Fahrausbildung in Deutschland, Mensch und Technik, Heft M330) durchgeführten Untersuchungen der BAST haben ergeben, welche Themen sich für Online-Unterrichte eignen und welche in Präsenz unterrichtet werden müssen. Online-Elemente können eine sinnvolle Ergänzung zum Präsenzunterricht sein. Damit kann die Lernzeit annähernd kostenneutral verlängert und Kenntnisstände umfangreicher vermittelt und sinnvoll vertieft werden. Aber auf die soziale Interaktion, so wie sie auch im Straßenverkehr Realität ist, kann und darf nicht verzichtet werden!

- 3 -

Die Vorgehensweise wäre dann wie folgt: Eigenständiges Theorielernen z.B. zuhause; danach folgt theoretischer Unterricht mit jugendtypischer Problemstellung zu Fahrsituationen, Lösungsvorschlagserfassung, diskursiver Aufbereitung, Strategien zur Anwendung unter Festlegung von Wenn-Dann-Regeln, Festigung und Vertiefung, Lernkontrolle; abschließend werden eigenständig themenbezogene Prüfungsaufgaben für die TFEP z.B. zuhause gelernt.

Die Individualität des einzelnen Fahrschülers soll auch im theoretischen Teil der Ausbildung Berücksichtigung finden; unterschiedliche Lernvoraussetzungen und auch unterschiedliche Lernbedürfnisse erfordern unterschiedliche Unterstützung durch erfahrene Pädagoginnen und Pädagogen. Präsenzunterricht in Verbindung mit asynchronem E-Learning bietet hier gute Lernerfolge. Den Fahrschulen und den Lernenden anheimzustellen, ob sie sich für Präsenzunterricht, synchrones oder asynchrones E-Learning entscheiden, wird die immer wieder angemahnte schlechte Bestehensquote noch mehr verschärfen.

Zudem erfordert die Möglichkeit, sich frei zu entscheiden insbesondere für die jungen Fahrschülerinnen und Fahrschüler ein hohes Maß an intrinsischer Motivation, sich strukturiert mit den Lerninhalten zu beschäftigen. Ob das in der Adoleszenzphase so erwartet werden kann, ist fraglich. Eine Verbindlichkeit zur Teilnahme am Präsenzunterricht, in der durch Interaktion mit der Lehrkraft und anderen Lernenden gruppenspezifische Prozesse entstehen, erscheint deutlich zielführender.

Der Blended-Learning-Ansatz, wie er auch in der BAST-Studie dargelegt wird, ist daher als die vielversprechendste Lösung gegenüber den Alternativen anzusehen.

Die **praktische Fahrausbildung** soll insbesondere durch den Einsatz von Simulatoren (Simulationen) modernisiert werden. Grundsätzlich kann der Simulator ein ergänzendes Medium zu den Fahrstunden sein. Für Angst-/Stressreduktion in der Anfangsphase, zum effizienten Einüben von Grundfertigkeiten, als Vertiefung/Wiederholung von Übungen ohne zeitlichen Druck, zum entspannten Simulieren komplexer Situationen und für das fokussierte Lernen konkreter Aufgaben ist der Einsatz zielführend – der Simulator kann aber die komplexen und oftmals schnell wechselnden Verkehrssituationen des Realverkehrs nicht ersetzen. Die praktischen Fahrstunden müssen immer Hauptbestandteil der Fahrausbildung bleiben und zwar unter pädagogischer und empathischer Anleitung, die auch die unterschiedlichen Lernvoraussetzungen der Schülerinnen und Schüler berücksichtigt.

- 4 -

Die Vorstellung, Simulatoren würden die Schaltfahrzeuge entbehrlich machen, muss auch widersprochen werden. Unbeachtet bleiben bei diesem Vorschlag Kundenwünsche nach einer vollständigen Ausbildung auf einem Schaltfahrzeug sowie die Regelungen der Fahrerlaubnisverordnung zur Erweiterung einer vorhandenen Fahrerlaubnis. Schaltwagen müssen aus diesem Grund weiter vorgehalten werden.

Die **Experimentierklausel** („Fahrpraxisanleitungsverordnung“) beinhaltet den Einzug der Laienausbildung in die seit Jahrzehnten **erfolgreiche** und stets gewachsene professionelle Fahrausbildung. Fachliche Kompetenzen in rechtlicher, didaktischer, methodischer, medialer, kommunikativer und sozialer Hinsicht sind die Eckpfeiler pädagogischer Qualifikationen, über die Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer verfügen müssen. Die Fahrausbildung wurde insbesondere seit 2018 durch die Kompetenzrahmen der FahrlAusbV auf ein neues Niveau gehoben, um fachkompetente Lehrkräfte auszubilden, die dann sicherheitsrelevante Einstellungen und Verhaltensweisen an die Fahrschülerinnen und Fahrschüler weitergeben können.

Eltern in die Verkehrserziehung einzubinden ist im Grundsatz richtig und im Rahmen der Verkehrssozialisation auch notwendig. Allerdings muss diese Unterstützung und Vorbereitung prä-formell, also vor Beginn der eigentlichen Fahrausbildung, erfolgen und würde bei sorgfältiger, engagierter Umsetzung auch nachhaltige und damit positive Auswirkung auf die dann folgende professionelle Fahrausbildung haben. Das bewährte System der Fahranfängervorbereitung hat eine Laienausbildung zu keinem Zeitpunkt vorgesehen, um gefährliche Situationen, Unfälle und höhere Kosten zu vermeiden. Sinnvoller erscheint es, das Erfolgsmodell „BF17“ stärker auszubauen, da hier bereits Rechtskonformität besteht.

Die veröffentlichten Vorschläge zur Reform der Fahrschülerausbildung mit dem Fokus auf eine Reduzierung der Führerscheinkosten steht im Widerspruch zu den Zielen und Grundsätzen der FahrschAusbO – auch in der Ausformulierung des aktuellen Entwurfes. Anstatt die hochqualifizierte pädagogische Kompetenz der Fahrlehrerschaft zu nutzen, droht durch die vorgeschlagenen Maßnahmen eine Geringschätzung der professionellen Ausbildung und eine damit einhergehende Gefährdung der Verkehrssicherheit. Setzt man sich mit der Kostenstruktur der „Laienausbildung“ intensiv auseinander, stellt man fest, dass die Führerscheinausbildung nicht deutlich günstiger werden kann. Würde man zudem mögliche Schäden (Felgen, Reifen u.v.m.) einrechnen, entstünden eher höhere Kosten als die derzeit veranschlagten € 3.400,-.

Eine echte Reform sollte die Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Vordergrund stellen, so wie es das BMV bisher selbst gefordert hat. Statt versprochener Kostenreduzierung sollte der Blended-Learning-Ansatz

- 5 -

- 5 -

konsequent verfolgt und die hohe pädagogische Qualifikation der Fahrlehrerschaft zur Verbesserung der Lernprozesse genutzt werden. Maßnahmen, die die Qualität, die Sicherheit und die pädagogischen Standards untergraben, sind aus meiner Sicht somit abzulehnen.

Mit freundlichen Grüßen

DEUTSCHE
FAHRLEHRER-AKADEMIE E.V.

gez.: Claudia Maria Ewers-Lauer
Präsidentin