



Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

21(15)93-G

vom 01.10.2026

öffentl. Anhörung am 05.10.2026

Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main

069 / 25720480

bgl@bgl-ev.de

www.bgl-ev.de

01.10.2026 | Berlin

Stellungnahme

zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze (BT-Drs. 21/7404)

Zusammenfassung

- BGL begrüßt den Gesetzentwurf ausdrücklich als wichtigen Schritt zur Modernisierung der Fahrschulausbildung und zur Entbürokratisierung. Das Vorhaben leistet einen wichtigen Beitrag, um die Attraktivität des Kraftfahrerberufes zu steigern und damit dem akuten Mangel an Berufskraftfahrern entgegenzuwirken. Dies betrifft insbesondere:
 - Digitalisierung der Fahrschulausbildung,
 - Wegfall der Pflicht zum Vorhalten von Unterrichtsräumen,
 - erleichterter Zugang zum Fahrlehrerberuf für C/CE,
 - Einführung des neuen Berufsbildes des Fahrerlaubnisprüfers im Interesse erweiterter Prüfungskapazitäten, verkürzter Wartezeiten und damit eines beschleunigten Berufseinstiegs angehender Berufskraftfahrer.
- Aus Sicht des BGL sind darüber hinaus weitergehende Entbürokratisierungs- und Modernisierungsschritte notwendig, die der Bundesregierung im Rahmen eines Entschließungsantrages mit dem Gesetzesbeschluss aufgetragen werden sollten:
 - zügige Umsetzung von E-Learning und digitalem Theorieunterricht in Fahrausbildung und Berufskraftfahrerqualifikation,
 - stärkere Verzahnung von Fahrerlaubnisausbildung und Berufskraftfahrerqualifikation („2-in-1-Modell“),
 - stärkere Einbindung betrieblicher Ausbildungsstrukturen in die praktische Qualifizierung,
 - Abschaffung der MPU-Pflicht für Auszubildende zum Berufskraftfahrer unter 21 Jahren,
 - Umsetzung der Spielräume der 4. EU-Führerscheinrichtlinie für begleitetes Fahren ab 17 Jahren im Rahmen der Berufsausbildung.

I. Zum Gesetzentwurf (BT-Drs. 21/7404)

Der BGL begrüßt das mit dem Gesetzentwurf verfolgte Ziel, die Fahrschulausbildung zu modernisieren, bürokratische Belastungen abzubauen und den Erwerb von Fahrerlaubnissen effizienter und kostengünstiger zu gestalten. Dies gilt besonders 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 gefährdet. Zeitgemäße, praxisgerechte und wirtschaftlichere Ausbildungsstrukturen sind daher von sehr großer Bedeutung.

Der Gesetzentwurf schafft an vielen Stellen bereits wichtige Voraussetzungen, um Ausbildungskapazitäten zu erhöhen, Verfahren zu beschleunigen und damit dem Fahrermangel entgegenzuwirken. 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. Dabei hat die Verkehrssicherheit weiterhin höchste Priorität. Vereinfachungen und Digitalisierung sollten deshalb dort eingesetzt werden, wo sie Ausbildungsprozesse effizienter machen, ohne die Qualität der Ausbildung zu beeinträchtigen.

1. Modernisierung und Digitalisierung der Fahrschulausbildung werden ausdrücklich begrüßt

Positiv bewertet der BGL insbesondere die geplante Digitalisierung der theoretischen Fahrschulausbildung. Der Gesetzentwurf geht davon aus, dass theoretische Fahrschulausbildung künftig vollständig digital erbracht werden kann. Dies ist ein wichtiger und überfälliger Schritt. Digitale Unterrichtsangebote sind zum einen für junge Menschen eine niedrigschwellige Möglichkeit, sich die theoretischen Grundlagen der Fahrausbildung anzueignen. Zum anderen erleichtern sie insbesondere Personen die Teilnahme, die bereits berufstätig sind, im Schichtbetrieb arbeiten oder in Regionen mit einer geringen Fahrschuldichte leben. Aus Sicht der Transportwirtschaft sollte deshalb sichergestellt werden, dass die Vorteile digitaler Ausbildungsformen uneingeschränkt auch bei den Fahrerlaubnisklassen C und CE genutzt werden können.

Es ist in diesem Zusammenhang wichtig zu betonen, dass den Fahrschulen die Wahlfreiheit bleibt, so dass umgekehrt keine Verpflichtung zum rein digitalen Lernen eingeführt wird. Aus Sicht des BGL ist eine eigenverantwortliche Wahl des Lernformats auch im Bereich der Berufskraftfahrer-Qualifikation sinnvoll und notwendig.

2. Wegfall der Pflicht, Unterrichtsräume vorzuhalten

Der BGL begrüßt ausdrücklich die Streichung des bisherigen § 18 Abs. 1 Nr. 6 FahrlG. Der Wegfall der Pflicht, für die Fahrschülerlaubnis Unterrichtsräume und erforderliche Lehrmittel nachweisen zu müssen, korrespondiert mit der Einführung der eigenverantwortlichen Wahl des Lernformats durch Fahrschüler.

In diesem Zusammenhang macht der BGL erneut geltend, dass eine entsprechende Erleichterung auch in § 9 BKrFQG betreffend die Räumlichkeiten für die Grundqualifikation und Weiterbildung erfolgen muss. Es ist nicht nachvollziehbar, warum Unterrichtsräume im Bereich der Fahrschulausbildung künftig deutlich unbürokratischer genutzt werden können, während für die Berufskraftfahrerqualifikation weiterhin erheblich strengere Anforderungen gelten. Bereits nach dem Berufsbildungsgesetz anerkannte Ausbildungsbetriebe sollten daher nicht verpflichtet sein, zusätzliche behördliche Zulassungen für dieselben Unterrichtsräume einzuholen.

3. Zugang zur Fahrlehrerlaubnisklasse CE erleichtert

Die Verfügbarkeit ausreichend qualifizierter Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass Unternehmen ihren zukünftigen Personalbedarf decken können. Engpässe bei Fahrschulen, Fahrlehrern oder Prüfkapazitäten verlängern den Zeitraum bis zum Berufseinstieg und verursachen zusätzliche Kosten für Bewerber und Unternehmen.

Der BGL begrüßt daher die im Gesetzentwurf enthaltenen Vereinfachungen zur Erlangung der Fahrlehrerlaubnisklasse CE. Sie können dazu beitragen, den Zugang zum Fahrlehrerberuf im Nutzfahrzeugbereich zu erleichtern und damit Ausbildungskapazitäten für Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer zu sichern.

4. Einführung des Fahrerlaubnisprüfers ist ausdrücklich zu begrüßen

Der BGL begrüßt darüber hinaus die Einführung des neuen Berufsbildes des amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers. Zusätzliche Prüfkapazitäten sind insbesondere im Bereich der Klassen C, CE, C1 und C1E dringend erforderlich.

Engpässe bei Fahrerlaubnisprüfungen verzögern derzeit oftmals den Berufseinstieg angehender Berufskraftfahrer und erschweren die Fachkräftegewinnung. Die Einführung des Fahrerlaubnisprüfers kann einen wichtigen Beitrag leisten, bestehende Kapazitätsengpässe abzubauen und Wartezeiten auf Prüfungen zu verkürzen.

5. Bürokratieabbau konsequent umsetzen

Der im Gesetzentwurf geplante Abbau unnötiger Dokumentations- und Nachweispflichten ist aus Sicht des BGL ebenfalls ausdrücklich zu begrüßen. Besonders hervorzuheben sind dabei:

- Wegfall der Pflicht zum Nachweis von Unterrichtsräumen und Lehrmitteln,
- Vereinfachung von Erlaubnisverfahren durch den Verzicht auf detaillierte Raumpläne und weitere bislang erforderliche Unterlagen,
- Flexibilisierung von Ausbildungsaufzeichnungen durch die Möglichkeit, diese künftig in geeigneter Form statt nach einem starren gesetzlichen Muster zu führen,

- Erleichterungen bei Kooperationen zwischen Fahrschulen und Ausbildungsfahrschulen sowie beim Einsatz von Fahrlehreranwärtern.

Mit den Erleichterungen wird der Fokus künftig von formalen Nachweisen auf die tatsächliche Qualität der Ausbildung verlagert. Gerade für mittelständisch geprägte Ausbildungsbetriebe im Straßengüterverkehr ist dies ein wichtiger Schritt, um Verwaltungsaufwand zu reduzieren und mehr Kapazitäten für die eigentliche Ausbildung zukünftiger Fahrerinnen und Fahrer bereitzustellen.

Die Bundesregierung geht in der Gesetzesbegründung von einer jährlichen Entlastung der Wirtschaft von rund 73,5 Mio. Euro aus. Der BGL begrüßt diese Zielrichtung und regt an, die begonnenen Entbürokratisierungsmaßnahmen konsequent auch auf angrenzende Bereiche, insbesondere das Berufskraftfahrerqualifikationsrecht, zu übertragen.

6. Transportunternehmen und Fahrschulen stärker verzahnen

Mit dem neuen § 2e StVG soll ein Modellversuch zum Fahrpraxiserwerb unter Anleitung in der Klasse B eingeführt werden. Eine Übertragung dieses Modells auf die Klassen C und CE ist bislang nicht vorgesehen. Der Gesetzentwurf zeigt jedoch grundsätzlich die Bereitschaft, neue und flexiblere Ausbildungswege zu erproben. Vor diesem Hintergrund sollte geprüft werden, in welchen Bereichen betriebliche Ausbildungsstrukturen ebenfalls in die praktische Qualifizierung eingebunden werden können.

Transport- und Logistikunternehmen verfügen vielfach über erfahrene Fahrerinnen und Fahrer, eigene Ausbilder, geeignete Fahrzeuge sowie geeignete Betriebsgelände. Dieses Potenzial sollte bei der Weiterentwicklung der Berufskraftfahrerausbildung stärker berücksichtigt werden. Geprüft werden sollte daher, in welchem Umfang Unternehmen Fahrzeuge, Übungsflächen, Unterrichtsräume oder praktische Ausbildungskapazitäten in die Berufskraftfahrerausbildung einbringen können. Die pädagogische Verantwortung sowie die Feststellung der Prüfungsreife müssen dabei selbstverständlich weiterhin bei entsprechend qualifizierten Fahrlehrern beziehungsweise Fahrschulen verbleiben.

II. Weiterer Reformbedarf im Zusammenhang mit der Modernisierung der Fahrschulausbildung

Die nachfolgenden Punkte sind überwiegend nicht unmittelbarer Gegenstand des vorliegenden Gesetzentwurfs. Sie stehen jedoch im engen sachlichen Zusammenhang mit der Reform der Fahrschulausbildung und sind für die Gewinnung von Berufskraftfahrern von erheblicher Bedeutung.

Der BGL regt daher an, den Gesetzesbeschluss mit einem Entschließungsantrag des Deutschen Bundestages zu verbinden, der die Bundesregierung auffordert, die nachfolgenden Maßnahmen im Rahmen der anstehenden Änderungen insbesondere der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV), der Fahrschulausbildungs-Verordnung sowie des Berufskraftfahrerqualifikationsrechts umzusetzen.

1. Wegfall der Theorieprüfung bei der Erweiterung von C auf CE

Der BGL begrüßt ausdrücklich die vorgesehenen Erleichterungen bei der Erweiterung der Fahrerlaubnisklasse C auf CE. Die vorgesehenen Änderungen der FeV tragen dem Umstand Rechnung, dass die erforderlichen theoretischen Kenntnisse bereits mit dem Erwerb der Klasse C nachgewiesen wurden. Ein Verzicht auf eine zusätzliche Theorieprüfung reduziert Bürokratie und Kosten, ohne die Verkehrssicherheit zu beeinträchtigen.

2. Wegfall starrer Sonderfahrten

Der BGL begrüßt außerdem die vorgesehene stärkere Ausrichtung der praktischen Ausbildung auf den individuellen Ausbildungsstand anstelle starrer Mindestzahlen besonderer Ausbildungsfahrten. Dies ermöglicht eine flexiblere und effizientere Ausbildung und kann insbesondere bei den kostenintensiven Fahrerlaubnisklassen C und CE zu spürbaren Entlastungen führen.

3. Verkürzung der Prüfungszeiten bei C und CE

Die geplante Verkürzung der praktischen Fahrerlaubnisprüfungen wird ebenfalls ausdrücklich begrüßt. Sie leistet einen wichtigen Beitrag dazu, zusätzliche Prüfungskapazitäten zu schaffen und Wartezeiten zu reduzieren. Nach den geplanten Änderungen der FeV soll die Minstdauer der praktischen Prüfung insbesondere bei den Fahrerlaubnisklassen C1/C1E sowie C/CE von bislang 85 Minuten auf künftig 70 Minuten reduziert werden. Auch bei den Busklassen sind entsprechende Verkürzungen vorgesehen.

Dies ist eine sachgerechte Anpassung, die ohne Absenkung der Prüfungsanforderungen dazu beitragen kann, den Berufseinstieg angehender Berufskraftfahrer zu beschleunigen, dringend benötigtes Fahrpersonal schneller verfügbar zu machen und so dem akuten Fahrermangel entgegenzuwirken.

4. Modell „2 in 1“ umsetzen: Führerschein und Berufskraftfahrerqualifikation verzahnen

Eine entscheidende Maßnahme zur Kostenreduktion und zum Abbau von Bürokratie im gewerblichen Straßengüterverkehr wird bislang weder im Gesetz noch in den flankierenden Verordnungen behandelt: die Zusammenführung von Fahrerlaubnisausbildung und Berufskraftfahrerqualifikation.

Aus Sicht des BGL sollten die europarechtlichen Spielräume genutzt werden, um die Prüfungen für den Erwerb der Fahrerlaubnis und der Berufskraftfahrerqualifikation in einem gemeinsamen Prüfungsverfahren zusammenzuführen. Maßgeblich ist allein, dass die vom EU-Recht vorgegebenen Mindestinhalte und Mindestprüfzeiten eingehalten werden.

Eine Zusammenlegung würde die Anforderungen an Bewerber nicht reduzieren und die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigen. Sie würde jedoch bestehende Doppelstrukturen beseitigen, Kosten senken und den Zugang zum Berufskraftfahrerberuf deutlich vereinfachen. Die Zusammenführung von Fahrerlaubnisprüfung und Berufskraftfahrerqualifikation würde auch dem Ziel des Gesetzentwurfs entsprechen, Ausbildungsprozesse effizienter zu gestalten und unnötige Doppelstrukturen abzubauen.

5. E-Learning in der Berufskraftfahrerqualifikation konsequent ermöglichen

Der BGL fordert die Bundesregierung auf, die mit der Reform der Fahrschulausbildung eingeleitete Digitalisierung konsequent fortzuführen. Wenn digitale Lernformen künftig in der Fahrausbildung umfassend ermöglicht werden, sollten die europarechtlich eröffneten Spielräume für E-Learning auch in der Berufskraftfahrerqualifikation zügig und konsequent genutzt werden. Die Digitalisierung der Ausbildung darf nicht an der Grenze zwischen Fahrerlaubnisrecht und Berufskraftfahrerqualifikationsrecht enden. Dies betrifft sowohl die Weiterbildung als auch die beschleunigte Grundqualifikation.

6. MPU-Pflicht für Berufskraftfahrer-Auszubildende abschaffen

Der BGL hält die bestehende Pflicht zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens für Auszubildende im anerkannten Ausbildungsberuf Berufskraftfahrer/in vor Vollendung des 21. Lebensjahres für nicht mehr zeitgemäß.

Die Regelung erschwert die planmäßige Durchführung der dualen Ausbildung und mindert deren Attraktivität. Mittelständische Transportunternehmen berichten regelmäßig von Verzögerungen im Ausbildungsverlauf, weil die für die praktische Ausbildung erforderlichen Fahrerlaubnisklassen nicht rechtzeitig erworben werden können. Zugleich verursacht die MPU zusätzliche Ausbildungskosten.

Aus Sicht des BGL ist die MPU-Pflicht für diesen Personenkreis aber auch sachlich nicht erforderlich. Der Gesetzgeber hat bereits anerkannt, dass angehende Berufskraftfahrer im Rahmen einer staatlich anerkannten Berufsausbildung vor Vollendung des 21. Lebensjahres die Fahrerlaubnisklassen C und CE erwerben dürfen. Die Betroffenen befinden sich in einer geregelten dualen Ausbildung, stehen unter der Verantwortung eines Ausbildungsbetriebes und absolvieren eine umfangreiche fachliche und praktische Qualifizierung. Der Abschluss eines gültigen Ausbildungsvertrages sollte daher grundsätzlich als hinreichender Nachweis der erforderlichen Reife für die Fahrerlaubniserteilung anerkannt werden.

Der BGL spricht sich daher für die ersatzlose Streichung der MPU-Pflicht in § 10 Abs. 2 FeV für Auszubildende im Berufskraftfahrergewerbe aus. Dies wäre eine kostenneutrale und unmittelbar wirksame Maßnahme zum Bürokratieabbau sowie zur Stärkung der Berufskraftfahrerausbildung.



7. Begleitetes Fahren ab 17 Jahren für angehende Berufskraftfahrer ermöglichen

Die 4. EU-Führerscheinrichtlinie eröffnet den Mitgliedstaaten zusätzliche Spielräume für begleitetes Fahren bereits ab 17 Jahren und ermöglicht eine entsprechende Anwendung auch im Bereich des Berufskraftverkehrs. Diese Möglichkeit wurde im Verlauf der europäischen Verhandlungen ausdrücklich auch von Deutschland unterstützt und entspricht einer langjährigen Forderung des BGL.

Diese nun auf europäischer Ebene geschaffenen Spielräume sollten zügig genutzt und in nationales Recht umgesetzt werden. Es wäre nicht nachvollziehbar, wenn Deutschland sich zunächst erfolgreich für entsprechende Regelungen auf EU-Ebene einsetzt, die daraus resultierenden Spielräume anschließend jedoch ungenutzt lässt.

Ein früherer Einstieg in die Fahrpraxis kann die Attraktivität des Berufskraftfahrerberufs erheblich steigern, zusätzliche Bewerbergruppen erschließen und die Verzahnung von betrieblicher Berufsausbildung und Fahrerlaubniserwerb verbessern. Gleichzeitig ermöglicht begleitetes Fahren jungen Fahrerinnen und Fahrern, bereits während der Ausbildung unter kontrollierten Bedingungen wertvolle praktische Erfahrung zu sammeln und schrittweise an die Verantwortung im Güterverkehr herangeführt zu werden.

Gerade vor dem Hintergrund des anhaltenden Fahrermangels besteht hier die Möglichkeit, einen weiteren wichtigen Beitrag für einen attraktiveren und praxistauglicheren Berufszugang zu leisten. Der BGL regt daher an, die Umsetzung dieser Regelungen gemeinsam mit den übrigen Änderungen des Fahrerlaubnisrechts jetzt auf den Weg zu bringen.