

München den 23.10.2025

## **Reformvorschlag zur geplanten Führerscheinausbildung des Bundesverkehrsministeriums**

### **Stellungnahme der Bundesvereinigung deutscher Verkehrspädagogen e. V.**

der BDV e. V., ein moderner Berufsverband von Fahrlehrern, Fahrschulunternehmern und Verkehrspädagogen begrüßt grundsätzlich das Anliegen des Bundesverkehrsministeriums (BMV), den Führerscheinwerb zu modernisieren, effizienter zu gestalten und Kosten zu senken. Allerdings zeigen die aktuell vorgelegten Reformvorschläge erhebliche Defizite in der praktischen Umsetzbarkeit, der pädagogischen Qualität und der verkehrssicherheitsfachlichen Begründung.

Unser Ziel ist eine Reform mit Augenmaß. Wir wollen konstruktiv an Lösungen mitwirken, die Digitalisierung, Effizienz, Qualität und Verkehrssicherheit miteinander vereint.

#### **1. Theoretische Ausbildung – Digitalisierung ja, aber mit pädagogischer Verantwortung** Analyse:

Der vollständige Ersatz des Präsenzunterrichts durch reine Online-Formate gefährdet den Ausbildungserfolg und somit die Verkehrssicherheit.

Erfahrungen aus der Pandemie und internationale Vergleichsdaten zeigen: Bei rein digitalem Lernen steigt die Durchfallquote in der Theorieprüfung signifikant (bis zu +28 %). Zudem gehen wichtige Lernziele wie Wertebildung, Risikokompetenz und soziale Interaktion verloren.

Bereits heute gibt es für einen bestimmten Bewerberkreis die Möglichkeit theoretische Prüfungen ohne vorherige Ausbildung abzulegen. Die Wissensaneignung erfolgt hierbei ausschließlich mittels Lernapp, tutoriell und sonstige digitale Zugänge. Bei diesen Bewerbern gibt es einen überproportionalen Anteil von nicht bestandenen Prüfungen. Viele dieser Bewerber wiederholen ihre Prüfung mehrfach.

Dennoch ist die aktuelle Regelung zu starr und entspricht nicht den modernen Lerngewohnheiten junger Menschen.

Vorschlag: Hybrides Modell

- 5 Doppelstunden digital für den klassenübergreifenden Unterrichtsstoff (App, E-Learning, Online-Plattformen) zur Wissensvermittlung,
- 5 Doppelstunden Präsenzunterricht für den klassenübergreifenden Unterrichtsstoff mit Fahrlehrern für Risikoverhalten, Verkehrsethik und praktischer Anwendung.
- Entfall des Präsenzunterrichtes bei Erweiterung einer Fahrerlaubnis für den Klassenübergreifenden Unterrichtsstoff
- Entfall der Beschränkung der Höchstdauer des täglichen theoretischen Unterrichtes
- Modernisierung und Verschlankung des Fragenkatalogs hin zu praxisnäheren, dynamischen und verständlichen Szenarien.

Ergebnis:

Effizientes Lernen, pädagogisch begleitet, flexibel und sicher, Kostenersparnis für den Bewerber – ein echter Fortschritt statt eines Rückschritts in der Bildungskultur.

## 2. Praktische Ausbildung – Qualität sichern, Effizienz steigern

Die Überlegungen einer Laienausbildung sehen wir äußerst kritisch. Zu erwarten ist, dass bei Absenkung der Anforderungen die Unfallzahlen insbesondere der Fahranfänger steigt. Das Ziel von Vision Zero rückt damit in weite Ferne. Folge: Ein zu erwartender volkswirtschaftlicher Schaden durch steigende Unfallzahlen. Hierdurch würden die Kosten für alle Bürger in die Höhe gehen.

Forderungen und Vorschläge:

- Beibehaltung der praktischen Ausbildung, ausschließlich durch Fahrlehrer
- Die Einführung von B197 hat zu einer Verdopplung der Fahrzeugkosten in vielen Fahrschulen geführt, da sowohl Automatik- als auch Schaltwagen vorgehalten werden müssen. Gleichzeitig wird es immer schwieriger, moderne Schaltfahrzeuge mit den geforderten Assistenzsystemen zu beschaffen – viele Hersteller stellen keine mehr her. B197 in der jetzigen Form ist damit ein Auslaufmodell und sollte überdacht werden.

Eine Verlagerung der Schaltkompetenzstunden einschließlich der Testfahrt auf einem Simulator wäre eine sinnvolle und notwendige Alternative, wobei bereits vorhandene Simulatoren weiterhin eingesetzt werden dürfen. Die Notwendigkeit, spezielle Schaltwagen für Fahrschulen vorzuhalten, entfällt hierdurch. Prüfungen können mit einem Automatik-Fahrzeug absolviert werden. Eine vollständige Verlagerung auf Simulatoren ist aus verkehrssicherheitsfachlicher Sicht äußerst fragwürdig.

Studien zeigen: Simulatoren sind sinnvoll zur Einübung einzelner Handlungsabläufe, ersetzen aber keine reale Verkehrsdynamik – ähnlich wie in der Pilotenausbildung, wo Praxisflüge zwingend notwendig bleiben.

- Reduktion der Sonderfahrten auf 10 Fahrstunden eine Anzahl die bereits in früheren Jahren vorhanden gewesen ist. (3 Autobahn, 5 Überland, 2 Nacht. Darüber hinaus sollten jeweils eine Ausbildungsfahrt Überland, Autobahn und Nacht mit speziellen Inhalten auf einem Simulator durchgeführt werden dürfen. Eine vollständige Verlagerung der Besonderen Ausbildungsfahrten lehnen wir jedoch im Sinne der Verkehrssicherheit ab.
- Elektromobilität – Ausbildung an der Realität orientieren  
Angesichts der wachsenden Bedeutung von E-Mobilität und der geplanten CO<sub>2</sub>-Bepreisung ist der Einsatz von Elektrofahrzeugen in der Fahrausbildung zukunftsweisend und notwendig. Da E-Fahrzeuge keine Schaltung mehr haben, muss die Ausbildung technologieneutral, aber zukunftsorientiert gestaltet werden.  
Die Schaltwagenausbildung verliert perspektivisch an Relevanz – eine Anpassung der Prüfungsrichtlinien ist folgerichtig.

Ergebnis:

Kostenersparnis für den Bewerber

## 3. Strukturelle Engpässe – das eigentliche Problem liegt im System

Analyse:

Die größten Wartezeiten und Kostensteigerungen in der Führerscheinausbildung entstehen nicht in den Fahrschulen, sondern durch:

- analoge und überlastete Verwaltungsprozesse in Führerscheinstellen,
  - Personalmangel bei Prüforganisationen,
  - lange Prüfungswartezeiten.
-

Diese Faktoren führen zu verlängerten Ausbildungsphasen, mehr Übungsstunden und somit höheren Kosten für Fahrschüler.

Vorschlag:

- Einführung eines bundesweit einheitlichen digitalen Führerscheinantragsverfahrens (inkl. Online-Identifikation, Nachweis-Upload, Terminvergabe etc.).
- Öffnung des Prüfungsmarktes für weitere qualifizierte Organisationen, um Kapazitäten und Terminverfügbarkeit zu verbessern.
- Wegfall der Prüfort / Wohnortbindung
- Verkürzung der praktischen Fahrprüfung in den Darstellungen des BMV ist irreführend. Die geplante „Rückführung auf 25 Minuten“ betrifft laut EU-Recht ausschließlich die reine Fahrzeit, nicht die Gesamtdauer der Prüfung, die dann weiterhin bei 45 Minuten liegt. Dennoch führt eine Verkürzung der Prüfungszeit, was wir sehr begrüßen, um 10 Minuten zur Entlastung der allgemein angespannten Prüfplatzsituation bei den Prüforganisationen. Täglich könnten je aaS/aaP mehr Prüfungen in der Fahrerlaubnisklasse B durchgeführt werden. Die Aussagekraft der Prüfung im Hinblick auf prüfbare Verkehrssituation gemäß dem Prüfungsprotokoll bleibt auch bei Absenkung der Prüfzeit bestehen, so dass Prüfergebnisse valide sind.

Ergebnis:

höhere Prüfungskapazität, Schnellere Ausbildungsdurchläufe, bessere Planbarkeit, geringere Wartezeiten und niedrige Gesamtkosten – ohne Qualitätsverlust.

#### **4. Entbürokratisierung – mit System, nicht blind**

Wir unterstützen den Abbau überzogener Vorschriften, z. B. bei räumlichen Anforderungen an Schulungsräume. Doch der völlige Wegfall von Schulungsräumen, von Standards oder die Einführung von Laienausbildung ohne pädagogische Qualifikation gefährdet die Sicherheit und untergräbt das Vertrauen in den Berufsstand.

Qualitätsrahmen müssen bleiben – sie sind das Rückgrat einer verantwortungsvollen Verkehrspädagogik.

Vorschlag:

- Überwachungen: Sie müssen zielgerichtet, sinnvoll angeordnet und durchgeführt werden.
- Fortbildungen für Fahrlehrer: Auch hier ist der Weg zu digitalen Weiterbildungen zu ebnen. Darüber hinaus müssen klare und einfache Fristen geschaffen werden. In manchen Bereichen muss auf übertriebene Weiterbildungen verzichtet werden.

#### **5. Kosten- und Transparenzversprechen greifen zu kurz**

Die Reform verspricht geringere Kosten – lässt aber außer Acht, was die Preissteigerung der letzten Jahre wirklich verursacht hat:

- Prüfungsmonopole
- steigende Anforderungen an Fahrzeuge (inkl. Assistenzsysteme)
- gestiegene Prüfungskosten
- gestiegene Energiekosten



- gestiegene Lohnkosten
- B197-Doppelvorhaltung
- gestiegene Fahrzeugkosten

Vorschläge:

Staatliche Förderung – Mobilität ist Daseinsvorsorge

Der Führerschein ist für viele junge Menschen eine Voraussetzung für berufliche und gesellschaftliche Teilhabe. Sie ist daher ein Gebot der sozialen Gerechtigkeit.

Möglichkeiten der Förderung:

- Einführung eines Fahrer-BAföG oder Zuschussmodells für Auszubildende, Studierende und Geringverdienende.
- Steuerliche Förderung für Arbeitgeber, die Mitarbeitenden den Führerschein ermöglichen als auch Privatpersonen.
- Subventionen für Fahrschulen, die in Simulatoren, digitale Lernsysteme oder emissionsarme Fahrzeuge investieren.

Ergebnis:

Mehr Chancengleichheit, wirtschaftliche Entlastung der Fahrschüler und ein starker Impuls für nachhaltige Modernisierung in der Branche.

## **6. Qualität und Transparenz – aber mit Sinn und System**

Transparenz in Ausbildung und Prüfung ist wichtig, darf aber nicht auf irreführenden Kennzahlen beruhen. Reine Bestehensquoten oder Stundenpreise spiegeln keine pädagogische Qualität wider.

Vorschlag:

Ein bundesweiter Qualitätsbericht mit folgenden Indikatoren:

- Ausbildungsstruktur und Betreuung,
- Sicherheitsbewertung und Kundenzufriedenheit,
- Fortbildungsstand der Lehrkräfte,
- pädagogische Wirksamkeit.

So wird Qualität messbar, ohne Schulen mit anspruchsvollerer Klientel zu benachteiligen.

Der BDV e.V. steht für eine Reform mit Augenmaß. Wir fordern keine Rückkehr zu alten Strukturen, aber wir lehnen populistische Schnellschüsse ab.

Unsere Vorschläge zeigen, dass eine digitale, moderne und effiziente Fahrausbildung möglich ist, ohne Qualität und Sicherheit zu gefährden.

Ziel des BDV e.V.:

Bürokratie abbauen – aber mit System und Digitalisierung.

- Theorie und Praxis modernisieren – aber mit pädagogischer Verantwortung.
- Kosten senken – durch Effizienz, nicht durch Abstriche an der Ausbildung.
- Transparenz und Förderung – fair, nachvollziehbar und sozial gerecht.

Wir laden alle Beteiligten ausdrücklich ein, gemeinsam mit uns, einen runden Tisch für die Führerscheinausbildungsreform zu bilden, um nachhaltige Lösungen zu erarbeiten.

Mobilität darf kein Privileg sein – aber sie muss sicher bleiben.