

Reform der Fahrausbildung

Stellungnahme zum Arbeitspapier

der Ad-hoc-Arbeitsgruppe Bund-Länder vom 11. Februar 2026

Grundsätzliche Bewertung

Der BDFU begrüßt die Reformvorschläge der Ad-hoc-Arbeitsgruppe Bund-Länder ausdrücklich und unterstützt deren zügige Umsetzung. Sie entsprechen in weiten Teilen den Positionen, die wir auf Basis unserer langjährigen praktischen Erfahrungen erarbeitet haben. Werden sie stringent durchgesetzt, sind sie geeignet, den Führerscheinerwerb günstiger zu machen. Die öffentliche Diskussion über hohe Führerscheinkosten hat allerdings bereits zu einer Kaufzurückhaltung geführt. Deshalb muss die Reform so schnell wie möglich kommen.

Werden die Reformvorschläge der Ad-hoc-Arbeitsgruppe sowie die nachfolgend skizzierten Anregungen des BDFU umgesetzt, gehen wir von einer Reduzierung der Führerscheinkosten von 1.000 Euro bis 2.000 Euro aus – allein durch mehr Effizienz sowie weniger Bürokratie und selbst dann, wenn Fahrschulen ihre Preise an steigende Kosten anpassen müssen.

Unsere Anregungen zur Schärfung der Reform

1. Theoretische Fahrausbildung: Vollständige Formatfreiheit

Der BDFU begrüßt die Abschaffung starrer Vorgaben für Unterrichtsräume, Stundenzahlen und Lernmittel. Wir freuen uns darauf, dass uns künftig kein Korsett mehr einschränken, sondern pädagogische Freiheit eingeräumt wird. Die Öffnung der theoretischen Ausbildung für digitale Lernformate ist überfällig. Fahrschulen werden im Wettbewerb um das beste Ausbildungskonzept stehen.

Die Prüfungsreifefeststellung für die theoretische Prüfung kann entfallen. Die Prüfung selbst sichert den Qualitätsstandard.

Nicht zielführend ist allerdings, wenn sich Fahrschüler allein per App auf die theoretische Fahrprüfung vorbereiten und im Extremfall erst danach bei einer Fahrschule melden können. Theorie und Praxis sollten unbedingt weiter aus einer Hand angeboten werden. Dass Fahrschulen ihre Schüler von der Anmeldung bis zur praktischen Prüfung begleiten, sichert die Qualität und **entlastet die unteren Verwaltungsbehörden**. Eine umfassende Beratung erübrigt nach der Antragsstellung Rückfragen und Nachbesserungen. Es darf nicht sein, dass

es sich künftig noch länger hinzieht, bis Führerscheinanträge bearbeitet sind – schon derzeit kann dies Monate dauern. Eine **Trägereinheitspflicht** ist deshalb ein wichtiger und leicht umsetzbarer Qualitätsanker. Der Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis wäre dann erst nach Anmeldung in einer Fahrschule möglich.

2. Sonderfahrten: Kompetenz statt starrer Zahlen

Der BDFU unterstützt die Reduktion der Pflicht-Sonderfahrten. Und wir regen an, diesen Schritt konsequent zu Ende zu denken: **Vorgeschriebene Mindestzahlen für Sonderfahrten können vollständig entfallen**, da die EU-Führerscheinrichtlinie keinerlei Mindestzahlen vorschreibt. Die inhaltlichen Anforderungen an die Ausbildung – Fahren außerorts, auf Autobahnen und bei Dunkelheit – bleiben selbstverständlich Bestandteil jeder Fahrausbildung. Fahrlehrer und Fahrschüler entscheiden gemeinsam, wann und in welchem Umfang diese Situationen trainiert werden – je nach individueller Kompetenz und den örtlichen Gegebenheiten.

3. Duale praktische Fahrausbildung: Verzahnung statt Parallelwelt

Der BDFU begrüßt die Einführung einer dualen praktischen Fahrausbildung (Laienausbildung) ausdrücklich. Sie ist ein wirkungsvoller Hebel zur Kostensenkung und entspricht dem, was in erfolgreichen Nachbarländern seit Jahren praktiziert wird.

Fahrschule und begleitetes Fahren sollten allerdings nicht als getrennte Phasen, sondern als kontinuierlicher gemeinsamer Prozess gedacht werden:

- **Professionelle Grundausbildung durch die Fahrschule:** Sie legt das Fundament, vermittelt wesentliche Inhalte – bis die Schüler Fahraufgaben sicher bewältigen.
- **Einweisung der Begleitpersonen durch die Fahrschule:** Begleitpersonen bilden nicht aus, sondern üben mit dem Fahrschüler das ein, was in der Fahrschule gelernt wurde. Die Fahrschule schult sie in ihrer neuen Rolle und definiert gemeinsam mit ihnen und den Fahrschülern Lernziele.
- **Checkpoint-Fahrten während der Begleitphase:** An definierten Punkten – etwa nach einem Drittel und zwei Dritteln der Begleitphase – folgen kurze Beobachtungsfahrten mit einem Fahrlehrer. Er gibt Rückmeldung, korrigiert frühzeitig Fehlentwicklungen und entscheidet, ob es Zeit ist für die nächste Phase.
- **Prüfungsvorbereitung in der Fahrschule:** Die abschließende Prüfungsvorbereitung liegt wieder bei der Fahrschule.

Dieses Modell positioniert die Fahrschule als professionellen Partner über den gesamten Ausbildungsprozess – nicht als Pflichtstation zu Beginn, sondern als qualitätssichernde

Instanz mit pädagogischem Mehrwert. Es stärkt dessen öffentliche Akzeptanz und macht es robust gegen Kritik aus dem Verkehrssicherheitsbereich.

Laut Arbeitspapier der Ad-hocgruppe muss die **Ausbildung durch die Fahrschule sowie das begleitete Fahren auf Fahrzeugen mit der gleichen Antriebsart** erfolgen. Dieses Postulat lehnen wir entschieden ab, führt es doch dazu, dass Fahrschulen weiter Fahrzeuge mit Schaltgetriebe vorhalten müssen. Ein völlig unnötiger Kostenfaktor.

4. Schaltkompetenz und Schlüsselzahl 78: Technische Realität anerkennen

Die Fahrausbildung muss die technische Entwicklung im Fahrzeugbereich abbilden. Elektrofahrzeuge sind konstruktionsbedingt automatisiert – ein klassisches Schaltgetriebe gibt es hier nicht. Doch auch insgesamt wächst der Anteil von Fahrzeugen ohne Schaltgetriebe kontinuierlich. Wir bitten daher, zwei Fragen grundsätzlich zu prüfen:

Vollständiger Wegfall der Schlüsselzahl 78 (Automatikeintrag): Eine Beschränkung des Führerscheins auf Automatikfahrzeuge ist heutzutage für viele Fahranfänger faktisch keine Einschränkung mehr – sie fahren ohnehin nie ein Fahrzeug mit Schaltgetriebe.

Schaltnachweis: Bleibt die Schlüsselzahl 78, empfehlen wir, den Schaltkompetenznachweis vollständig auf dem Simulator ablegen zu können – ohne verpflichtende Realfahrstunde im Schaltwagen. Sie erzeugt unnötige Kosten ohne erkennbaren Zusatznutzen.

Verknüpfung mit dem begleitenden Fahren: Kilometer, die während der Phase des begleiteten Fahrens nachweislich auf einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe absolviert wurden, könnten als ausreichenden Beleg für die Schaltkompetenz anerkannt werden. Dies würde zwei Reformbausteine sinnvoll miteinander verknüpfen und den bürokratischen Aufwand für einen separaten Schaltnachweis reduzieren.

5. Prüfungskapazitäten erhöhen – Prüfungsinhalte modernisieren

Der BDFU begrüßt ausdrücklich die im Arbeitspapier vorgeschlagene **Verkürzung der Prüfungsdauer**. Sie ist ein wirksamer Hebel gegen lange Wartezeiten, die heute einen wesentlichen Kostentreiber darstellen. Sehr wirksam wäre aber auch die längst fällige **Abschaffung des anachronistischen TÜV-Monopols** und damit ein freier Wettbewerb im Bereich der Fahrerlaubnisprüfung anstelle verkrusteter Strukturen.

Wichtig ist zudem, die **Prüfungsinhalte an die Verkehrsrealität anzupassen**. Fehler beim Einparken gefährden niemanden. Fakt ist heute aber, dass Prüflinge durch die Führerscheinprüfung fallen, nur weil sie einen Zentimetertoleranzwert verfehlt haben. Ungenaueres Einparken schadet niemandem. Die Prüfung sollte das abbilden. Versagensgrund

sollten einzig „Fahrfehler oder gefährliche Verhaltensweisen, die das Prüfungsfahrzeug, seine Insassen oder andere Verkehrsteilnehmer unmittelbar gefährden“ (EU-Richtlinie 2025/2205).

Der BDFU empfiehlt:

- **Grundfahraufgaben:** Die EU-Führerscheinrichtlinie schreibt für Klasse B vor, dass mindestens zwei aus vier möglichen Übungen geprüft werden – darunter mindestens eine im Rückwärtsgang. Dieser Spielraum sollte konsequent genutzt werden.
- **Sicherheitskontrollen am Fahrzeug:** Die EU-Richtlinie schreibt eine technische Fahrzeugüberprüfung als Pflichtbestandteil der Prüfung vor. Der BDFU empfiehlt, den Prüfungskatalog auf tatsächlich sicherheitsrelevante Inhalte anzupassen. Dies würde die Kontrolle schlanker, praxisnäher und für alle Beteiligten akzeptabler machen. Viele der derzeit abgefragten Kontrollpunkte existieren in Elektro- und Hybridfahrzeugen nicht oder erzeugen keinen prüfungsrelevanten Handlungsbedarf.

6. Steuerliche Entlastung als ergänzende Maßnahme

Ergänzend zur strukturellen Reform empfiehlt der BDFU die **einkommensteuerliche Absetzbarkeit der Führerscheinausbildungskosten**. Der Steuerabzug muss vom **Rechnungsadressaten** geltend gemacht werden können, da viele Führerscheine von Eltern oder Familienangehörigen finanziert werden.

Eine Abschaffung der Umsatzsteuer auf Fahrausbildungsleistungen würde dagegen weder beim Fahrschüler ankommen noch den Fahrschulen nützen — wir lehnen sie deshalb ab.

Stuttgart, den 24. Februar 2026