

## Stellungnahme

des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) e.V.

11.05.2026

## Referentenentwürfe eines Gesetzes zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze und einer Verordnung zur Modernisierung der Fahrschulausbildung

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) e.V. dankt für die Übersendung der Referentenentwürfe der Verordnung zur Modernisierung der Fahrausbildung und des Gesetzes zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze. Gerne nehmen wir hiermit zu den Entwürfen Stellung.

Der DVR begrüßt, dass die Fahrausbildung in Deutschland mit dieser Reform modernisiert werden soll. Der DVR versteht sich als Modernisierer mit sicherheitsstrategischem Fokus und verweist etwa auf das langjährige Wirken für den Einsatz von Simulatoren (s.u.), das mit dieser Reform aufgegriffen wird. Im Sinne der Vision Zero möchten wir erreichen, dass im Rahmen einer Modernisierung keine Abstriche bei der Verkehrssicherheit erfolgen.

### Maßstab für diese Reform

Denn die vergangenen zwei Jahrzehnte haben gezeigt, dass wissenschaftlich begründete Reformmaßnahmen in der Fahrausbildung wirken: Der Anteil der von Fahranfängerinnen und Fahranfängern verursachten Unfälle ist, bezogen auf die Fahrleistung, deutlich zurückgegangen.

Doch trotz bereits erzielter Fortschritte bei der Senkung des Unfallrisikos für junge Fahrerinnen und Fahrer, u.a. dank der Einführung des Alkoholverbots in der Probezeit bzw. für junge Fahrerinnen und Fahrer bis zum 21. Geburtstag und der Einführung des „Begleiteten Fahrens ab 17“, sind 18-24-Jährige Fahranfängerinnen und Fahranfänger überdurchschnittlich häufig Hauptverursachende von Pkw-Unfällen mit Personenschaden: So wurden im Jahr 2024 rund 66% bzw. zwei Drittel (29.345) der 18-24-jährigen unfallbeteiligten Pkw-Fahrenden (44.549) von der Polizei als Hauptverursachende eines Unfalls mit Personenschaden eingestuft.<sup>1</sup> Zudem starben 2024 insgesamt 319

---

<sup>1</sup> Destatis Fachserie 2024, Tabellen UJ 8 (1) und UJ 8 (2)

Verkehrsteilnehmende im Alter von 18-24 Jahren infolge eines Verkehrsunfalls, davon mit 181 Personen über die Hälfte in einem Pkw.<sup>2</sup> Im Jahr 2023 wurden insgesamt 272 junge Erwachsene dieser Altersgruppe bei einem Verkehrsunfall getötet. Das waren 9,6% aller Verkehrstoten, obwohl der Anteil dieser Altersgruppe an der Gesamtbevölkerung nur 7,3% beträgt. Insofern ist das Risiko für junge Fahranfängerinnen und Fahranfänger im Straßenverkehr bei einem Verkehrsunfall (schwer) verletzt oder getötet zu werden immer noch überdurchschnittlich hoch.<sup>3</sup>

Vor diesem Hintergrund wird deutlich, warum der Zeitraum zu Beginn des selbständigen Fahrens als „Hochrisikophase“ bezeichnet wird. Diese Zahlen und die Früchte der bisher erreichten europaweit ausstrahlenden Reformarbeit des BMV sollten daher als Maßstab auch für diese Reform der Fahrausbildung dienen, mit der eine große Verantwortung einhergeht.

## **Kernanliegen dieser Stellungnahme**

### **Paradigma der Fahrschulerausbildung**

Daher warnt der DVR vor einem - möglicherweise unbeabsichtigten - Paradigmenwechsel im Grundverständnis der Fahrausbildung. Der neue § 1 Absatz 1 der Fahrschulenausbildungs-Verordnung legt als Ziel der Verordnung im ersten Satz die Vorbereitung auf die Fahrerlaubnisprüfung fest. Erst danach wird die sichere und verantwortungsvolle Verkehrsteilnahme genannt. Diese Umkehr der Reihenfolge wirkt unmittelbar auf die Auslegung weiterer Regelungen zurück. Damit stellt die Umkehr aus Sicht des DVR einen Paradigmenwechsel dar, der dem Anspruch, verantwortungsbewusste und rücksichtsvolle Verkehrsteilnehmende heranzubilden, nicht gerecht wird. Die Fahrausbildung hat aus Sicht des DVR die klare Aufgabe, binnendifferenziert Fahrschülerinnen und Fahrschüler so auf den motorisierten Straßenverkehr vorzubereiten, dass die Grundsätze des § 1 der StVO vollumfänglich verstanden und beachtet werden. Im zweiten Satz sollte dann als konkretisiertes Ziel auch die Ermöglichung, die in der Fahrerlaubnisprüfung gestellten Anforderungen erfüllen zu können, genannt werden.

### **Modernisierung durch Simulatoreinsatz**

Bereits seit Jahren hat der DVR den Einsatz geeigneter Simulatoren und VR-Brillen mit entsprechender pädagogischer Didaktik vorangetrieben, um Fahrkompetenz für ausgewählte

---

<sup>2</sup> Destatis Fachserie 2024, Tabellen UJ 9 C (9)

<sup>3</sup> <https://www.dvr.de/ueber-uns/positionen-des-dvr/beschluesse/fuenf-punkte-plan-zur-vision-zero-fuer-junge-fahranfaengerinnen-und-fahr-anfaenger>

Fahrsituationen in einem sicheren Umfeld erwerben zu lassen. Diesen Modernisierungsansatz greift der Verordnungsentwurf zwar auf, bleibt aber an entscheidenden Stellen zu zurückhaltend oder zu pauschal. So tritt der DVR mit der vorliegenden Stellungnahme weiter dafür ein, dass z.B. Teile von Fahrten auf Überlandstrecken, Autobahnen und bei Dämmerung oder Dunkelheit auf einem technisch geeigneten Simulator durchgeführt werden können. So ließen sich z.B. sichere Überholmanöver (auch deren Abbruch) zielführend trainieren, was im Rahmen der Ausbildung im Realverkehr häufig nicht gegeben ist.

Gleiches gilt u.a. für die besondere Schulung zum Führen von Einsatzfahrzeugen. Hier existieren – ergänzend zur Schulung im Realverkehr oder auf anderen Strecken – bereits hervorragende Simulationsprogramme, die erfolgreich in der Weiterbildung eingesetzt werden. Der DVR fordert dementsprechend auch eine Ergänzung der Verordnung.

### **Theoretischer Unterricht ist mehr als Prüfungsvorbereitung**

Mit der Schaffung der Möglichkeiten, den theoretischen Unterricht entweder in physischer Anwesenheit in einem Schulungsraum oder in digital synchronem Unterricht absolvieren zu können, wird einem Ansinnen des DVR Rechnung getragen. Hierfür müssen aus Sicht des DVR noch Rahmenbedingungen präzisiert werden. Kritisch sieht der DVR, dass ein alleiniger autodidaktischer Wissenserwerb („digital asynchron“) der theoretischen Kenntnisse ermöglicht werden soll. Lernen muss begleitet werden und gerade in einem Sozialsystem, wie dem motorisierten Straßenverkehr, gibt es Themen und Verhaltensweisen, deren Erarbeitung einer Unterstützung durch Experten bedürfen. Wird der theoretische Wissenserwerb rein asynchron ermöglicht, steht die Vermittlung wichtiger Kompetenzen wie Gefahrenwahrnehmung, Risikobewusstsein, Selbstreflexion, Emotions- und Stressbewältigung, partnerschaftliches Verhalten sowie Verantwortungsübernahme in Frage. Werden diese Grundlagen nicht bereits in der Theoriephase angelegt, müssen sie später in der praktischen Ausbildung unter höherem Zeit- und Kostenaufwand nachgeholt werden. Gerade das widerspricht dem Ziel, Qualität, Verkehrssicherheit und Bezahlbarkeit gemeinsam zu erreichen.

Aus Sicht des DVR muss hierfür überdies ein transparentes, öffentliches Rahmencurriculum geschaffen werden, das aufzeigt, was und wie gelernt werden muss, um verantwortungsvolle Verkehrsteilnehmende heranzubilden.

### **Fahrpraxisanleitung**

Der DVR begrüßt ausdrücklich, dass mit der Fahrpraxisanleitungs-Verordnung eine neue Möglichkeit geschaffen wird, noch vor der Fahrerlaubnisprüfung mehr Fahrpraxis zu erlangen als bisher vorgesehen. Die Erfahrungen mit „Begleitetes Fahren ab 17“ (BF17) haben deutlich gemacht, welcher Sicherheitsgewinn dadurch erreicht werden kann. Da die Einführung den Ländern auf ihrem jeweiligen Gebiet überlassen wird, muss dringend dafür geworben werden, dass dies möglichst bundesweit umgesetzt wird. Um den Erfolg von BF17 weiter auszubauen, sollte präzisiert werden, dass auch Fahrschülerinnen und Fahrschülern,

die den Zugang über den § 48a Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) wählen, eine Teilnahme im Sinne der Fahrpraxisanleitungs-Verordnung ermöglicht wird. Mit der Umsetzung des DVR-Beschlusses vom 22.04.24 "Erweitertes Begleitetes Fahren ab 17" wäre ein Ausbildungsbeginn bereits mit dem vollendeten 16. Lebensjahr möglich. Damit könnte der Zeitraum für Fahrten unter Praxisbegleitung vor dem Fahrerlaubniserwerb sowie Fahrten unter Begleitung nach dem Fahrerlaubniserwerb deutlich erweitert werden, um den zu erwartenden Sicherheitsgewinn zu erhöhen.

Dass im Rahmen der Reform zwischen Fahrausbildung und Fahrpraxisbegleitung unterschieden wird, begrüßt der DVR ausdrücklich.

Neben der unten dargestellten Detailstellungnahme verweisen wir auch auf den Beschluss des DVR-Vorstandes vom 19. März 2026.

Im Einzelnen nimmt der DVR wie folgt Stellung:

### **Anlage 1 - Gesetz zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze**

#### **Zu Anlage 1 - Artikel 1 Nummer 2 - § 2e Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 und Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 StVG-E - Mindestalter und Begleitetes Fahren ab 17**

Der DVR bittet zu prüfen und fordert, das Mindestalter für den Fahrpraxiserwerb unter Anleitung im Gesetz und in der nachfolgenden Verordnungsermächtigung eindeutig zu bestimmen. Insbesondere ist klarzustellen, ob und unter welchen Voraussetzungen der Fahrpraxiserwerb unter Anleitung im Rahmen des Begleiteten Fahrens ab 17 möglich sein soll.

Die Entwurfsfassung lässt offen, welches Mindestalter gemeint ist, in welchem Verhältnis dieses Mindestalter zum bestehenden Begleiteten Fahren ab 17 steht und ob die Länder innerhalb des Modellversuchs unterschiedliche Altersgrenzen vorsehen könnten. Diese Unklarheit ist für eine Ausnahme vom Grundsatz des § 2 Absatz 1 Satz 1 StVG, wonach das Führen eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr grundsätzlich eine Fahrerlaubnis voraussetzt, nicht hinreichend bestimmt.

#### **Zu Anlage 1 - Artikel 1 Nummer 2 - § 2e Absatz 3 StVG-E - Länder-Opt-in zum Fahrpraxiserwerb unter Anleitung**

Der DVR regt an, dass Bund und Länder im weiteren Verfahren nachdrücklich auf eine breite Teilnahme der Länder am Modellversuch hinwirken. Der Modellversuch kann seinen verkehrssicherheits- und ausbildungsbezogenen Erkenntniszweck nur erfüllen, wenn hinreichende Fallzahlen, unterschiedliche regionale Rahmenbedingungen und vollzugstaugliche Erfahrungen aus mehreren Ländern vorliegen.

## **Zu Anlage 1 - Artikel 1 Nummer 2 - § 2e Absatz 6 StVG-E - Zwischenbericht nach zwei Jahren**

Der DVR fordert, neben dem Abschlussbericht nach vier Jahren einen ersten Zwischenbericht nach zwei Jahren vorzusehen. Dieser Zwischenbericht sollte insbesondere erste Erkenntnisse zu Akzeptanz, Ausbildungswirkungen, Verkehrssicherheitsrelevanz, Vollzugsproblemen und wirtschaftlichen Auswirkungen enthalten.

### Normtextvorschlag zu § 2e Absatz 6 StVG-E:

Die Erprobung des Fahrpraxiserwerbs unter Anleitung ist wissenschaftlich durch die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen zu begleiten und auf Akzeptanz, Auswirkungen auf die Ausbildung, Verkehrssicherheits- und wirtschaftliche Auswirkungen zu evaluieren. Dafür darf die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen die Daten der Teilnehmer und Fahrpraxisanleiter verarbeiten. Die nach Satz 1 erhobenen personenbezogenen Daten sind zu anonymisieren und so schnell wie der Zweck der Evaluierung es erlaubt zu löschen. Die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen legt dem Bundesministerium für Verkehr spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten der Rechtsverordnung einen ersten Zwischenbericht zu Akzeptanz, Auswirkungen auf die Ausbildung, Verkehrssicherheits- und wirtschaftlichen Auswirkungen zur Weiterleitung an den Deutschen Bundestag vor. Die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen legt das Ergebnis der Evaluierung nebst Empfehlungen für die Weiterentwicklung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung bis zum [einsetzen: ... 4 Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung ...] dem Bundesministerium für Verkehr in einem Bericht zur Weiterleitung an den Deutschen Bundestag vor.

Begründung: Die Erprobung erlaubt Fahrten im öffentlichen Straßenverkehr ohne Fahrerlaubnis und verlagert Teile des Fahrpraxiserwerbs auf Begleitung durch nahestehende Personen. Ein erstmaliger Bericht nach vier Jahren ist angesichts dieses Verkehrssicherheitsbezugs zu spät.

Ein Zwischenbericht ermöglicht rechtzeitige Nachsteuerung, etwa bei Vollzugsproblemen, ungeeigneten Teilnehmer- oder Anleiteranforderungen oder unerwünschten Sicherheitswirkungen; auch der Begriff der nahestehenden Person ist in den Regelungsentwürfen zu präzisieren und in Berichten zu beleuchten rechtspraktisch auszuwerten.

Ein solcher Bericht präjudiziert nicht das Endergebnis, schafft aber früh Transparenz für Gesetzgeber, Länder und Fachöffentlichkeit. Wenn die wissenschaftliche Begleitung zentraler Bestandteil des Experiments ist, muss sie auch verfahrensrechtlich so ausgestaltet sein, dass erkennbare Risiken und Umsetzungsdefizite nicht erst am Ende der Erprobungsdauer adressiert werden. Der Zwischenbericht stärkt die Steuerungsfähigkeit, ohne den Modellversuch vorzeitig zu beenden.

## **Zu Anlage 1 - Artikel 1 Nummer 2 - § 2e Absatz 8 StVG-E - Abgrenzung zur Fahrschulausbildung**

Der DVR begrüßt ausdrücklich, dass der Fahrpraxiserwerb unter Anleitung nicht als Fahrschulausbildung im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes und des Fahrlehrergesetzes eingeordnet wird. Diese Abgrenzung sollte unverändert beibehalten werden. Sie ist erforderlich, um den Ausnahme- und Erprobungscharakter der Regelung klarzustellen und Missverständnisse über eine Gleichstellung mit professioneller Fahrschulausbildung zu vermeiden.

## **Anlage 2 - Artikel 1: Verordnung zur Ausbildung von Fahrschülern (FahrschAusbVO)**

### **Zu § 1 Absatz 1 FahrschAusbVO-E - Ziel der Ausbildung**

Der DVR fordert dringend, von der im Entwurf enthaltenen Umstellung der Satzreihenfolge Abstand zu nehmen. In der derzeitigen Rechtslage (§ 1 Abs. 1 FahrschAusbO) werden zunächst in Satz 1 die übergeordneten Ziele der Ausbildung und in Satz 2 das Ziel der Prüfungsvorbereitung genannt. Die Vorbereitung auf die Fahrerlaubnisprüfung darf nicht als vorrangiges oder allein steuerndes Ziel der Ausbildung erscheinen; maßgeblich ist die Befähigung zur sicheren, verantwortungsvollen sowie umwelt- und klimabewussten Verkehrsteilnahme. Gleichzeitig liegt uns daran – im Sinne der Kosteneffizienz – ausdrücklich auch die Ermöglichung des Bestehens der Fahrerlaubnisprüfung anzusprechen.

#### Normtextvorschlag zu § 1 Absatz 1 FahrschAusbVO-E:

~~Ziel der Ausbildung von Fahrschülern ist die Vorbereitung auf die Fahrerlaubnisprüfung.~~ Ziel der Ausbildung ist außerdem die Befähigung zum sicheren, verantwortungsvollen sowie umwelt- und klimabewussten Verkehrsteilnehmer. Ziel der Ausbildung von Fahrschülern ist außerdem, diese zu befähigen, die an sie in der Fahrerlaubnisprüfung gestellten Anforderungen erfüllen zu können und ein umfassendes Verständnis für den Straßenverkehr zu entwickeln.

Begründung: Die bisher im Entwurf enthaltene Satzreihenfolge legt einen Paradigmenwechsel hin zur Prüfung als maßgeblichem Kriterium nahe. Im Sinne der Vision Zero und der in § 1 Absatz 2 FahrschAusbVO-E richtigerweise enthaltenen eigenständigen Verkehrssicherheitsziele (insbesondere Fahrzeugbeherrschung, Gefahrenwahrnehmung, realistische Selbsteinschätzung, Rücksichtnahme und Verantwortung für Leben und Gesundheit) ist dies nicht haltbar.

Der Satzreihenfolge kommt insbesondere im Rahmen der systematischen Auslegung Gewicht zu. Die Begründung des Verordnungsentwurfs formuliert als Ziel der Verordnung Kostenreduzierung, Digitalisierung und Entbürokratisierung. Doch gerade deshalb muss § 1

als materielle Schutz- und Auslegungsnorm klarstellen, dass die Prüfungsvorbereitung Teilziel, nicht aber Obermaßstab der Fahrschulausbildung ist. Dies entspricht auch Erwägungsgrund 2 der Richtlinie (EU) 2025/2205, der als übergeordnetes Ziel u.a. die „Erhöhung der Verkehrssicherheit“ enthält.

### **Zu § 3 Absatz 2 FahrschAusbVO-E - Inhalt des theoretischen Wissenserwerbs**

Der DVR fordert dringend, den theoretischen Wissenserwerb nicht ausschließlich auf die theoretische Prüfung auszurichten. Die Norm muss die Sicherheits-, Einstellungs- und Kompetenzziele aus § 1 Absatz 2 FahrschAusbVO-E einbeziehen.

#### Normtextvorschlag zu § 3 Absatz 2 FahrschAusbVO-E:

Der Inhalt des theoretischen Wissenserwerbs ist so zu gestalten, dass die für die sichere und verantwortungsvolle Verkehrsteilnahme nach § 1 Absatz 2 erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten, Verhaltensweisen und Einstellungen sowie die für die theoretische Prüfung erforderlichen Kenntnisse nach Anlage 7 Nummer 1.1 der Fahrerlaubnis-Verordnung vermittelt werden.

Begründung: Die Beschränkung auf prüfungsrelevante Kenntnisse schafft einen Anreiz zu bloßer Fragenkatalogvorbereitung. Das verfehlt solche Ziele, die nicht zuverlässig durch Multiple-Choice-Fragen abbildbar sind, insbesondere Umgang mit Emotionen und Stress, Gefahrenwahrnehmung, realistische Selbsteinschätzung, Rücksichtnahme und Verantwortungsübernahme. Die Theorieausbildung ist auch darauf gerichtet, die theoretische Basis für das zu legen, was in der praktischen Ausbildung dann vertieft wird. Werden die nicht durch Multiple-Choice-Fragen abprüfbar Aspekte z.B. der sozialen Interaktion im Verkehrsverhalten nicht schon im Theorieteil sondern erst im Praxisteil der Ausbildung adressiert, läuft dies dem Verordnungszweck entgegen: **Es wird zu diesem späteren Zeitpunkt in der Ausbildung dann aufwändiger und teurer.**

Die vorliegende Entwurfsbegründung verweist darauf, dass im Interesse der Deregulierung künftig auf Verordnungsebene **keine zusätzlichen nationalen Anforderungen an die Ausbildungsinhalte** mehr gestellt werden. Abgesehen davon, dass Deregulierung kein Selbstzweck ist, sondern Instrument der Legistik, dessen Einsatz sich an objektiven rechtlichen Maßstäben ausrichten muss, **verwechselt der Entwurf hier zwei Ebenen:** § 3 Absatz 2 FahrschAusbVO-E regelt nicht die theoretische Prüfung sondern den vorherigen Wissenserwerb. Es ist also nicht auf die europarechtlichen Vorgaben zur theoretischen Prüfung abzustellen, sondern **auf die unionsrechtlichen Vorgaben zu dem zu vermittelnden Wissen.** Hierzu gibt das Unionsrecht vor, dass die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen treffen müssen, um zu gewährleisten, dass Bewerberinnen und Bewerber um eine Fahrerlaubnis tatsächlich über die für das Führen eines Kraftfahrzeugs erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen verfügen. Die theoretische Prüfung ist danach nicht Selbstzweck, sondern lediglich ein Prüfungsinstrument zur Kontrolle eines Teils dieser Befähigung. Bereits Anhang II der Richtlinie 2006/126/EG unterscheidet ausdrücklich zwischen der Kontrolle der Kenntnisse und der Kontrolle der Fähigkeiten und

Verhaltensweisen. Das Unionsrecht gibt dabei keineswegs vor, dass auch die Ausbildung streng getrennt nach Kenntnissen bzw. Fähigkeiten und Verhaltensweisen zu erfolgen habe – was offenkundig weder didaktisch möglich noch wirtschaftlich sinnvoll wäre. Maßstab ist daher nicht allein, ob einzelne Wissensfragen prüfbar sind, sondern ob die Ausbildung auf die sichere, verantwortungsvolle und vorausschauende Verkehrsteilnahme vorbereitet.

Der Verweis auf Mindeststandards des Unionsrechts rechtfertigt mithin keine Verengung des theoretischen Wissenserwerbs auf die bloße Vorbereitung auf den Fragenkatalog. Das **Unionsrecht formuliert vielmehr Mindestanforderungen an eine umfassende Fahrkompetenz, die Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen miteinander verbindet**. Soweit § 3 Absatz 2 FahrschAusbVO-E den vorgelagerten Wissenserwerb regelt, muss die Norm deshalb die in § 1 Absatz 2 FahrschAusbVO-E genannten Sicherheits-, Einstellungs- und Kompetenzziele ausdrücklich aufnehmen. Dies stellt keine zusätzliche, sachfremde nationale Überregulierung dar, sondern konkretisiert den unionsrechtlich vorausgesetzten Zweck der Ausbildung: die Befähigung zu sicherer und verantwortungsvoller Verkehrsteilnahme.

Eine rein prüfungsbezogene Formulierung würde dagegen den Fehlanreiz verstärken, den theoretischen Wissenserwerb auf das Einüben standardisierter Antworten zu reduzieren. Gerade die für die Verkehrssicherheit zentralen Elemente — Gefahrenwahrnehmung, Selbstreflexion, Emotions- und Stressbewältigung, Rücksichtnahme, Verantwortungsübernahme und die Bereitschaft zu regelkonformem Verhalten — lassen sich nicht hinreichend über Multiple-Choice-Fragen absichern. Sie müssen deshalb als eigenständige Ziele des Wissenserwerbs normativ sichtbar bleiben. Der vorgeschlagene Wortlaut wahrt zugleich die Deregulierungsabsicht, weil er keine detaillierten zusätzlichen Unterrichtsinhalte vorgibt, sondern lediglich den Zweck und Bezugsrahmen des theoretischen Wissenserwerbs klarstellt.

### **Zu § 3 Absatz 4 FahrschAusbVO-E - Lernformate im Theorieunterricht**

Der DVR sieht die im Entwurf enthaltene Möglichkeit eines *ausschließlich* asynchronen Lernens sehr kritisch. Dieses kann nicht als vollwertiger Ersatz für alle Inhalte des Theorieunterrichts zugelassen werden. Für reflexions- und interaktionsbedürftige Inhalte sind Präsenzunterricht oder digital synchroner Unterricht verbindlich vorzusehen.

#### Normtextvorschlag zu § 3 Absatz 4 FahrschAusbVO-E:

Fahrschulen sind berechtigt, den theoretischen Unterricht nach Absatz 3 nach ihrer Wahl in Präsenz, in digitaler synchroner ~~oder asynchroner Form~~ oder in Kombination dieser Unterrichtsformen durchzuführen. Asynchrone digitale Lerneinheiten können mit jeder der in Satz 1 genannten Durchführungsformen kombiniert werden; asynchrone Lerneinheiten dürfen nur für Inhalte eingesetzt werden, die nach einem bundesweit bekanntgemachten Referenzcurriculum keine sozial interaktive Bearbeitung erfordern. Eine Verpflichtung zur Bereitstellung bestimmter oder sämtlicher in Satz 1 oder 2 genannten zulässigen Unterrichtsformen und Kombinationen von Unterrichtsformen besteht nicht.

Begründung: Asynchrone Lernformate können den Wissenserwerb flexibilisieren. Sie eignen sich insbesondere für klar strukturierte Wissensinhalte, Wiederholungseinheiten und vorbereitende Lernphasen. Ohne verbindliche Leitplanken besteht jedoch das Risiko, dass der Theorieunterricht faktisch auf das Training von Prüfungsfragen reduziert wird. Das widerspricht insbesondere den Zielen aus § 1 Absatz 2 Nummer 5 und 7 FahrschAusbVO-E.

Die Entwurfsbegründung verweist darauf, dass zukünftig ermöglicht werden soll, auch asynchron völlig eigenständig das notwendige Wissen zu erwerben. Diese Annahme unterschätzt den Unterschied zwischen Wissensabruf, Verstehen und verkehrssicherheitsbezogener Kompetenzentwicklung. Der theoretische Unterricht hat nicht nur die Funktion, prüfungsrelevantes Regelwissen zu vermitteln. Er soll auch Einstellungen, Risikobewusstsein, Gefahrenwahrnehmung und verantwortliches Verhalten fördern und damit den Grundstein für die daran anknüpfende praktische Fahrausbildung legen. Gerade diese Lernziele setzen Austausch, Rückfragen, Rückmeldung und angeleitete Reflexion voraus. Dies gilt insbesondere für Inhalte zu Emotionen und Stress, realistischer Selbsteinschätzung, partnerschaftlichem Verhalten, Verkehrswahrnehmung, Gefahrenvermeidung und Verantwortungsübernahme. Deren Entwicklung erfordert begleitete, sozial interaktive und damit notwendigerweise zeitlich synchrone Formate – ob digital oder in Präsenz.

Die Kompetenzentwicklung rein auf den praktischen Ausbildungsteil zu verschieben, ist weder didaktisch noch wirtschaftlich im Sinne der Ziele dieser Reform, s.o.

Der vorgeschlagene Wortlaut schließt digitale und asynchrone Lernformate nicht aus. Er ordnet sie vielmehr lernzielgerecht ein: Asynchrone Einheiten bleiben als ergänzendes Instrument möglich, soweit sie für den jeweiligen Inhalt geeignet sind und ihre Bearbeitung sowie die Lernzielerreichung nachvollziehbar bleiben.

#### **Zu § 4 Absatz 1 Satz 3 bis 5 FahrschAusbVO-E - Sonderfahrten und Mindestumfang**

Der DVR fordert dringend, die besonderen Ausbildungsfahrten nicht faktisch auf eine Mindestfahrt je Fahrumgebung zu reduzieren. Mindestens für die Klasse B sind konkrete Mindestumfänge beizubehalten, unter begrenzter Anrechnung von Fahrstunden in einem geeigneten Simulator unter Anwendung anerkannter pädagogischer Konzepte.

##### Normtextvorschlag zu § 4 Absatz 1 FahrschAusbVO-E:

(1) Die fahrpraktische Ausbildung ist auf öffentlichen Straßen durchzuführen. Sie ist so zu gestalten, dass die für die praktische Prüfung erforderlichen Kenntnisse nach Anlage 7 Nummer 2.1 der Fahrerlaubnis-Verordnung vermittelt werden. Im Rahmen der fahrpraktischen Ausbildung nach Satz 1 sind für jede beantragte Fahrerlaubnisklasse, mit Ausnahme der Klassen AM, T und L, Fahrten durchzuführen

1. auf Überlandstrecken,
2. auf Autobahnen oder Kraffahrtstraßen und

3. bei Dunkelheit oder Dämmerung.

Der Umfang der Fahrten nach Satz 3 richtet sich nach dem individuellen Ausbildungsstand des Fahrschülers, für die Klasse B mindestens jedoch

1. fünf Ausbildungsfahrten nach Satz 3 Ziffer 1, wovon zwei Fahrten durch Simulation nach Absatz 3 absolviert werden können,
2. drei Ausbildungsfahrten nach Satz 3 Ziffer 2, wovon eine Fahrt durch Simulation nach Absatz 3 absolviert werden kann,
3. drei Ausbildungsfahrten nach Satz 3 Ziffer 3, wobei zwei dieser Fahrten außerorts auf Bundes- oder Landstraßen durchzuführen sind und eine Fahrt durch Simulation nach Absatz 3 absolviert werden kann.

Er ist so zu wählen, dass der Fahrlehrer das Vorhandensein der jeweils erforderlichen Fähigkeiten und Fertigkeiten feststellen kann. Die Qualitätskriterien für die Fahrschul Ausbildung nach Anlage 1 sind zu berücksichtigen.

Begründung: Die derzeitige Entwurfsformulierung kann so verstanden werden, dass je eine Fahrt auf Überlandstrecken, Autobahnen oder Kraftfahrtstraßen und bei Dunkelheit oder Dämmerung genügt. Das ist mit dem besonderen Risiko von Fahranfängerinnen und Fahranfängern außerhalb geschlossener Ortschaften und unter schwierigen Sicht- und Geschwindigkeitsbedingungen nicht vereinbar: Im Jahr 2024 verloren 227<sup>4</sup> (71,2 %) der 319 im Straßenverkehr getöteten jungen Menschen im Alter von 18 bis 24 Jahren ihr Leben außerhalb geschlossener Ortschaften auf Bundes- oder Landstraßen. Dass ein vollständiger Verzicht auf besondere Ausbildungsfahrten ausgeschlossen ist, genügt daher nicht. Ohne Mindestumfang entsteht kein bundeseinheitliches Sicherheitsniveau.

Simulatoren sind dort sinnvoll, wo gefährliche oder seltene Situationen - etwa sichere Überholvorgänge und das Bilden einer Rettungsgasse - wiederholbar und gefahrlos geübt werden können. Sie dürfen Fahrten im Realverkehr aber nur begrenzt ergänzen.

#### **Zu § 4 Absatz 3 FahrschAusbVO-E - Einsatz von Simulationen in der fahrpraktischen Ausbildung**

Der DVR befürwortet die vorgeschlagene Öffnung für Simulationen, soweit diese einem pädagogischen Konzept folgen und auf, technisch geeigneten Geräten durchgeführt werden. Der im Entwurf enthaltene pauschale Ausschluss für Sonderfahrten ist mit Blick auf die Chancen für die Verkehrssicherheit, die Simulationen für die gefahrlose Vorbereitung auf kritische Situationen beispielsweise auf Landstraßen bieten, nicht zielführend.

Normtextvorschlag zu § 4 Absatz 3 Satz 1 FahrschAusbVO-E:

---

<sup>4</sup> vgl. Statistisches Bundesamt (Destatis) - GENESIS 46241-0007 | Stand: 28.11.2025

(3) Im Rahmen der fahrpraktischen Ausbildung ist der Einsatz von Simulationen zulässig, sofern alle Fahraufgaben gemäß dem Fahraufgabenkatalog realitätsnah simuliert werden können, die Simulationen eine dynamische Darstellung von unterschiedlichen virtuellen Verkehrssituationen ermöglichen und diese mit geeigneten Geräten und nach anerkannten didaktischen Konzepten erfolgen.

Normtextvorschlag zu § 4 Absatz 3 Satz 4 FahrschAusbVO-E:

Der Einsatz von Simulationen für Fahrten nach Absatz 1 Satz 3 ist nach Absolvierung entsprechender Fahrten im Realverkehr und nach Maßgabe von Absatz 1 Satz 4 nicht zulässig.

Begründung: Simulatoren können besondere Fahrmanöver und Gefahrensituationen, die sich nur schwer im Realverkehr darstellen lassen - insbesondere sicheres Überholen außerorts, Reaktionen auf Einsatzfahrten, Rettungsgassen oder kritische Dunkelheitslagen - wiederholbar und ohne Gefährdung Dritter vermitteln. Der Realverkehr bleibt jedoch unverzichtbar; Simulationen sollen ihn begrenzt ergänzen, nicht ersetzen. Richtlinie (EU) 2025/2205, Anhang II Teil I Titel B Nummer 2 Buchstabe i lässt den alternativen Simulatoreinsatz zu, um bei gefährlichen Situationen Fähigkeiten auf die Probe zu stellen. Der vorliegende Verordnungsentwurf erkennt Simulationen grundsätzlich an, sperrt aber ausgerechnet solche Situationen, in denen Simulationen verkehrssicherheitsfachlich besonders sinnvoll sein können. Dies sollte behoben werden.

**Zu § 4 Absatz 4 FahrschAusbVO-E - Vorausfahren bei motorisierten Zweirädern**

Der DVR begrüßt die Regelung zum Vorausfahren von Fahrschülerinnen und Fahrschülern auf motorisierten Zweirädern und regt eine redaktionelle Schärfung sowie graduelle Steigerung dieser Verpflichtung an. Das Vorausfahren sollte der Regelfall im weit überwiegenden Teil der Ausbildung sein, soweit Verkehrssicherheit und Ausbildungsstand nicht entgegenstehen.

Normtextvorschlag zu § 4 Absatz 4 FahrschAusbVO-E:

Bei der fahrpraktischen Ausbildung auf motorisierten Zweirädern soll der Fahrlehrer den Fahrschüler entsprechend dessen individueller Fähigkeiten und Kenntnisse im weit überwiegenden Teil der Ausbildung vorausfahren lassen.

**Zu § 8 Absatz 1 und Anlage 5 Nummer 3 FahrschAusbVO-E - Einsatzfahrzeuge und Notsituationskompetenz**

Der DVR fordert eine vollzugstaugliche und normtextliche Absicherung der unionsrechtlichen Vorgabe zur Bewältigung zusätzlicher Schwierigkeiten aus dem Fahren in einer Notsituation. Simulationen dürfen die fahrpraktische Schulung im Schulungsfahrzeug nicht ersetzen, sollten aber ergänzend für einsatzspezifische Gefahrensituationen ermöglicht werden.

Normtextvorschlag zu § 8 Absatz 1 Satz 4 FahrschAusbVO-E:

Der Einsatz von Simulationen für die Schulung nach Satz 1 ist nicht zulässig. Die Erfüllung der nach Anlage 5 vorgesehenen fahrpraktischen Übungen im Schulungsfahrzeug auf öffentlichen Straßen oder außerhalb öffentlicher Straßen dürfen durch Simulationen nicht ersetzt werden. Soweit im Rahmen der fahrpraktischen Schulung die Bewältigung einsatzspezifischer Gefahrensituationen nicht hinreichend vermittelt und geübt werden kann, soll der Fahrlehrer ergänzend zu den fahrpraktischen Übungen geeignete Simulationen vorsehen und im Anschluss auswerten.

#### Normtextvorschlag zu Anlage 5 Nummer 3 FahrschAusbVO-E:

Der Schulungsstoff umfasst auch die Bewältigung einsatzspezifischer Gefahrensituationen und zusätzlicher Schwierigkeiten, die sich aus dem Fahren in einer Notsituation ergeben. Hierzu zählen insbesondere Gefahrenwahrnehmung, Informationsverarbeitung unter Zeitdruck, situationsangemessene Geschwindigkeitswahl, Verhalten an Kreuzungen und Einmündungen, Reaktionen anderer Verkehrsteilnehmender sowie Entscheidungen über Anpassung, Unterbrechung oder Abbruch einer Einsatzfahrt. Soweit diese Inhalte im Realverkehr oder auf nichtöffentlichen Verkehrsflächen nicht hinreichend realitätsnah, wiederholbar oder gefahrlos vermittelt und geübt werden können, sollen geeignete Simulationen ergänzend eingesetzt werden. § 4 Abs. 3 FahrschAusbVO findet insoweit Anwendung. Eine Anrechnung auf die nach Anlage 5 vorgesehenen fahrpraktischen Übungen im Schulungsfahrzeug ist ausgeschlossen.

Begründung: Obgleich die Richtlinie (EU) 2025/2205 den Mitgliedstaaten – auch in dem hier einschlägigen fahrzeugbezogenen Anwendungsfeld – die Möglichkeit einräumt, neben oder statt einer Schulung auch eine Prüfung zur Erteilung der Berechtigung zum Führen von Einsatzfahrzeugen zu verlangen, ersetzt der vorliegende Entwurf die derzeitige Verordnungsermächtigung an die Länder zur Regelung solcher Prüfungen und entscheidet sich für die Schlüsselzahl 96.01 nach § 6d FeV-E dafür, die Berechtigung zum Führen bestimmter Einsatzfahrzeuge allein an eine Schulung nach § 8 FahrschAusbVO-E zu knüpfen. Eine zusätzliche Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen ist insoweit nicht vorgesehen.

Wenn der nationale Verordnungsgeber aber auf eine Prüfung verzichtet und die Fahrschulung als alleinigen Befähigungsnachweis ausgestaltet, muss die Schulung den unionsrechtlich besonders hervorgehobenen Einsatzfall auch tatsächlich abbilden. Anhang V Titel B der Richtlinie (EU) 2025/2205 enthält für Einsatzfahrzeuge nicht nur allgemeine Vorgaben zum Führen schwererer Fahrzeuge, sondern eine besondere, einsatzbezogene Anforderung: „Bei Einsatzfahrzeugen ist besonders darauf zu achten, dass der Fahrzeugführer über die erforderlichen Fähigkeiten verfügt, um zusätzliche Schwierigkeiten, die sich aus dem Fahren in einer Notsituation ergeben, angemessen zu bewältigen.“ (Richtlinie (EU) 2025/2205, ABI. L 2025/2205, Anhang V Titel B Nummer 2 Absatz 2 Satz 2).

Diese unionsrechtliche Vorgabe wird im Entwurf bislang nicht hinreichend vollzugstauglich im Normtext abgesichert. Zwar greift die Entwurfsbegründung zu Anlage 5 den Richtlinienwortlaut auf. Die Begründung ersetzt jedoch keine verbindliche Regelung im Schulungsstoff. Sie kann die spätere Auslegung unterstützen, schafft aber für Fahrlehrer,

Fahrschulen, Aufsichtsbehörden und Fahrerlaubnisbehörden keine hinreichend klare Vorgabe, wie dieser besondere Einsatzfahrzeugbezug praktisch sicherzustellen ist.

Gerade bei Einsatzfahrzeugen liegt der entscheidende Ausbildungsbedarf nicht allein in Fahrzeugabmessungen, Masse, Sichtverhältnissen, Bremsverhalten oder Rangierfähigkeit. Diese Inhalte müssen real im Schulungsfahrzeug vermittelt werden. Hinzutreten aber einsatzspezifische Situationen, die im öffentlichen Straßenverkehr nicht planmäßig erzeugt werden dürfen: Zeitdruck, Annäherung an unübersichtliche Kreuzungen, unvorhersehbare Reaktionen anderer Verkehrsteilnehmender, die Abwägung zwischen Eile und Gefahrenvermeidung sowie die Entscheidung, eine Einsatzfahrt anzupassen, zu unterbrechen oder abbrechen.

Das Straßenverkehrsrecht zeigt selbst, warum solche Szenarien im Realverkehr nicht beliebig trainierbar sind. § 38 Absatz 1 Satz 1 StVO erlaubt blaues Blinklicht zusammen mit Einsatzhorn nur unter engen Voraussetzungen. Auch § 35 Absatz 1 StVO bestätigt den Ausnahmecharakter solcher Einsatzlagen. Daraus folgt: Der Realverkehr ist für den fahrpraktischen Kern der Schulung unverzichtbar, aber gerade nicht geeignet, typische Notsituationsszenarien gezielt, wiederholbar und gefahrlos zu trainieren. Ein pauschaler Simulationsausschluss greift deshalb zu kurz. Er verhindert nicht nur eine Ersetzung der Realfahrpraxis, was richtig wäre, sondern er erschwert auch die methodische Vermittlung genau jener Inhalte, die die Richtlinie für Einsatzfahrzeuge besonders hervorhebt.

Die vorgeschlagene Ergänzung wahrt die europarechtlichen Grenzen. Anhang V Titel B der Richtlinie verlangt eine mindestens siebenstündige Fahrzeugführerschulung; diese darf nicht durch Simulationen ersetzt werden. Die vorgeschlagene Formulierung stellt dies ausdrücklich klar. Zugleich nutzt sie den Umsetzungsspielraum, den Art. 288 Absatz 3 AEUV den Mitgliedstaaten bei Richtlinien belässt.

Die Forderung ist deshalb keine zusätzliche, unionsrechtlich zweifelhafte Zugangshürde, sondern eine Konkretisierung des vom Unionsrecht ausdrücklich vorgegebenen Schulungsziels. Sie verlangt keine flächendeckende starre Simulatorpflicht. Sie verlangt nur, dass der Fahrlehrer dort, wo einsatzspezifische Gefahrensituationen im Realverkehr oder auf nichtöffentlichen Verkehrsflächen nicht hinreichend realitätsnah, wiederholbar oder gefahrlos vermittelt werden können, geeignete sichere Trainingsformen ergänzend einsetzt. Damit wird der praktische Schulungskern erhalten und zugleich die unionsrechtlich besonders hervorgehobene Notsituationskompetenz in der Ausbildung tatsächlich adressiert.

Die vorgeschlagene Regelung fügt sich auch in die Systematik des Entwurfs ein. Der Entwurf erkennt Simulationen in § 4 Absatz 3 Satz 1 FahrschAusbVO-E grundsätzlich als mögliches Instrument an, wenn bestimmte Qualitätsanforderungen erfüllt sind („Im Rahmen der fahrpraktischen Ausbildung ist der Einsatz von Simulationen zulässig, sofern alle Fahraufgaben gemäß dem Fahraufgabenkatalog realitätsnah simuliert werden können und die Simulationen eine dynamische Darstellung von unterschiedlichen virtuellen Verkehrssituationen ermöglichen.“). Für § 8 sollte daher keine undifferenzierte Totalablehnung gelten, sondern eine bereichsspezifische Lösung: keine Ersetzung der

Realfahrpraxis, aber ergänzende Simulation für solche Einsatzszenarien, die real nicht verantwortbar trainiert werden können.

### **Zu § 10 Absatz 3 und 4 FahrschAusbVO-E - Schaltkompetenz und Simulator**

Nach Ansicht des DVR sollte der Erwerb der Schaltkompetenz - nicht nur teilweise, sondern vollständig - auf geeigneten Simulatoren mit anerkanntem pädagogischem Konzept ermöglicht werden. Zudem könnte geprüft werden, ob auch die 15-minütige Überprüfungsfahrt auf einem geeigneten Simulator erfolgen kann.

#### Normtextvorschlag zu § 10 Absatz 3:

(3) Die Schulungsdauer beträgt mindestens sieben Stunden. ~~Ein Teil der Schulung ist auf öffentlichen Straßen zu absolvieren.~~ Der Einsatz von Simulationen ~~für den überwiegenden Teil der Schulung~~ ist zulässig, wenn der Simulator die hierfür bundesrechtlich festgelegten technischen und pädagogischen Anforderungen erfüllt und die sichere, verantwortungsvolle sowie umweltbewusste Führung eines Kraftfahrzeugs mit Schaltgetriebe realitätsnah überprüft werden kann.

Begründung: Die Schaltkompetenz betrifft vorrangig Fahrzeugbedienung, Koordination und situationsangemessene Gangwahl. Diese Lernziele können auf geeigneten Simulatoren im Schonraum strukturiert und wiederholbar vermittelt werden. Die Entlastung von Fahrschulen durch geringeren Vorhaltebedarf für Schaltfahrzeuge ist verkehrssicherheitsrechtlich nur vertretbar, wenn die Simulatoren nach einheitlichen Kriterien geeignet sind und eine Lernstandskontrolle in Form einer Überprüfungsfahrt erfolgt.

### **Zu § 11 Absatz 1 bis 3 FahrschAusbVO-E - Feststellung der Prüfungsreife**

Der DVR begrüßt den Ansatz der Regelung und tritt nachdrücklich für eine Präzisierung hinsichtlich eines transparenten, öffentlichen Referenzcurriculums mit verbindlichen Lernstandskontrollen ein. Die Feststellung der Prüfungsreife wird daher unterstützt, muss aber fachlich präzisiert werden. Maßstab darf nicht allein Anlage 7 Nummer 2 Fahrerlaubnis-Verordnung sein; heranzuziehen sind Prüfungsrichtlinie und Fahraufgabenkatalog.

#### Normtextvorschlag zu § 11 Absatz 1 Satz 2:

Der Fahrlehrer darf die Prüfungsreife eines Fahrschülers für die praktische Fahrerlaubnisprüfung nur feststellen, wenn der Fahrschüler mindestens einen einer Prüfungssituation nachempfundenen Test im Verkehr auf öffentlichen Straßen erfolgreich absolviert hat. Dieser Test muss den Vorgaben der Prüfungsrichtlinie für die praktische Fahrerlaubnisprüfung und dem Fahraufgabenkatalog in der jeweils geltenden Fassung entsprechen; Grundfahraufgaben, Prüfungsdauer und Mindestfahrzeit nach Anlage 7 Nummer 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung sind einzuhalten. ~~die Vorgaben für die praktische Fahrerlaubnisprüfung nach Anlage 7 Nummer 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung erfüllen.~~

#### Normtextvorschlag zu § 11 Absatz 2 und 3:

„(2) Der Fahrlehrer hat die Feststellung der Prüfungsreife nach Absatz 1 zu dokumentieren. Die Dokumentation kann elektronisch erfolgen. Die Dokumentation ist mindestens zwei Jahre aufzubewahren.

(3) Die Vorstellung eines Fahrschülers zur praktischen Fahrerlaubnisprüfung ist nur zulässig, nachdem die Prüfungsreife festgestellt worden ist und dem Fahrerlaubnisprüfer die Dokumentation vorgelegt wurde.

Begründung: Die Prüfungsreifefeststellung ist ein zentraler Baustein zur Senkung vermeidbarer Prüfungswiederholungen und zur Qualitätssicherung. Der Verweis auf Anlage 7 Nummer 2 Fahrerlaubnis-Verordnung ist jedoch nicht hinreichend, weil diese Anlage vor allem Prüfungsfahrzeuge, Grundfahraufgaben und Zeiten regelt. Der tatsächliche Kompetenzmaßstab ergibt sich aus Prüfungsrichtlinie und Fahraufgabenkatalog. Die Aufbewahrung der Dokumentation über die Feststellung der Prüfungsreife für mind. zwei Jahre entspricht der Dauer der Probezeit und kann dazu dienen, bei ungewöhnlichen Auffälligkeiten nachzuprüfen.

#### **Zu § 14 Absatz 1 Nummer 1 FahrschAusbVO-E - Ordnungswidrigkeit bei der theoretischen Wissensvermittlung**

Der DVR bittet, den Ordnungswidrigkeitentatbestand systematisch an die geänderte Ausgestaltung der theoretischen Wissensvermittlung anzupassen. Ein auf den „theoretischen Unterricht“ ausgerichteter Tatbestand passt systematisch nicht, wenn der Wissenserwerb zugleich in die eigenverantwortliche Entscheidung des Fahrschülers gestellt wird, kein Unterricht besucht werden muss und den Fahrschulen verschiedene Optionen zur Durchführung des theoretischen Wissenserwerbs ermöglicht werden.

#### **Zu § 14 Absatz 3 Nummer 4 FahrschAusbVO-E - Ordnungswidrigkeit beim Einsatz von Simulationen im Rahmen besonderer Ausbildungsfahrten**

Der DVR bittet, den Ordnungswidrigkeitentatbestand zum Einsatz von Simulationen im Rahmen besonderer Ausbildungsfahrten an die vorgeschlagene Zulässigkeit von solchen qualitätsgesicherten Simulationen anzupassen. Sanktioniert werden sollte nicht der Einsatz als solcher, sondern der Einsatz außerhalb der normativ festgelegten Vorgaben.

Ergänzend wird hier auf die Anmerkungen des DVR zu § 4 Absatz 3 Satz 4 verwiesen.

#### **Zu Anlage 1 Nummer 5 FahrschAusbVO-E - Qualitätskriterium Referenzcurriculum**

Der DVR fordert, nicht die Orientierung am individuellen und ohne klare Vorgaben erstellten Ausbildungsplan des Fahrlehrers Ausbildungsplan des Fahrlehrers zum Qualitätskriterium zu erklären, sondern an einem transparenten, öffentlichen Referenzcurriculum mit verbindlichen Lernstandskontrollen. Der DVR bietet nochmals Unterstützung bei der Erarbeitung eines Referenzcurriculums an.

Normtextvorschlag zu Anlage 1 Nummer 5 FahrschAusbVO-E:

5. fachliche Korrektheit der Lehr-Lerninhalte und Orientierung am Referenzcurriculum mit verbindlichen Lernstandskontrollen Ausbildungsplan des Fahrlehrers durch den Fahrlehrer,

Normtextvorschlag Folgeänderung Anlage 2 Nummer 3 lit. c) FahrPraxAnIV-E:

- c) Ablauf und die im Referenzcurriculum enthaltenen Fahrübungsziele der Fahrten im Rahmen des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung,

Begründung: Die Entwurfsbegründung verweist darauf, dass Anlage 1 der bisherigen Anlage 2 (zu § 3 Absatz 1) der Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung entspreche. Eine bloße Überführung bestehender Kriterien ist jedoch nicht ausreichend, wenn zugleich zentrale Ausbildungsinhalte flexibilisiert und digitalisiert werden. Die Qualitätskriterien müssen den Referenzrahmen selbst benennen. Ein Ausbildungsplan einer einzelnen Lehrperson ohne verbindlichen öffentlichen Referenzrahmen genügt nicht, um ein bundesweit einheitliches Qualifikationsniveau und Transparenz für Verbraucherinnen und Verbraucher abzusichern. Das Qualitätskriterium muss die fachliche Korrektheit der Lehr-Lerninhalte, ihre curriculare Orientierung an einem für alle Fahrschulen verbindlichen, transparenten, öffentlich bekanntgemachten Referenzcurriculum mit verbindlichen Lernstandskontrollen sein.

## **Anlage 2 - Artikel 2: Verordnung zur Erprobung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung (FahrPraxAnIV)**

Der DVR begrüßt ausdrücklich die Verwendung des neuen Rechtsbegriffs der „Fahrpraxisanleiter“.

### **Zu § 3 Ziff. 2 FahrPraxAnIV-E - Zugangsvoraussetzungen für Fahrpraxis unter Anleitung**

Der DVR bittet zu prüfen, den Beginn des Fahrpraxiserwerbs unter Anleitung nicht allein an sechs Unterrichtseinheiten zu knüpfen. Aus Sicht des DVR ist der Entwurf mindestens dahingehend auszubauen, dass zusätzlich eine dokumentierte Lernstandskontrolle der Fahrschule als erforderlich festgeschrieben wird.

Normtextvorschlag zu Ergänzung § 3 Nummer 2 FahrPraxAnIV-E:

Einfügung nach „absolviert hat“: „und durch eine dokumentierte Lernstandskontrolle der Fahrschule nachgewiesen hat, dass er grundlegende Bedien-, Beobachtungs- und Verkehrskompetenzen für den Fahrpraxiserwerb unter Anleitung besitzt“

Begründung: Nach der professionellen Fahrausbildung im fließenden Verkehr sollte als ergänzende Maßnahme die Möglichkeit geschaffen werden, durch Fahrpraxis unter Anleitung vor der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung die erworbenen Fahrkompetenzen zu festigen und auszubauen sowie die Fahrerfahrung zu erweitern. Entscheidend ist, ob der

konkrete Teilnehmer die Reife zum weiteren Fahrkompetenzaufbau unter Anleitung erreicht hat.

#### **Zu § 4 Abs. 2 Ziff. 1 FahrPraxAnIV-E - Näheverhältnis Fahrpraxisanleiter**

Der DVR bittet im Sinne der Rechtsklarheit und Anwendungserleichterung darum, Regelbeispiele für Personen in einem Näheverhältnis aufzunehmen.

#### **Zu § 4 Abs. 3 FahrPraxAnIV-E - Anforderungen an den Fahrpraxisanleiter**

Der DVR fordert, neben dem Regelbeispiel der Höchstgeschwindigkeit auch die Vorfahrts- und Vorrangregelungen dem Fahrpraxisanleiter ausdrücklich zur Überwachung aufzugeben. Ferner wird angeregt, den Charakter des interpersonalen Verhältnisses als Ansprechperson zu charakterisieren.

##### Normtextvorschlag zu § 4 Abs. 3 FahrPraxAnIV-E:

Der Fahrpraxisanleiter hat während der gesamten Fahrt im Kraftfahrzeug auf dem Beifahrersitz anwesend zu sein, die Verkehrssituation zu beobachten, die fahrende Person durch kurze Hinweise anzuleiten und als ~~Ansprechpartner~~ Ansprechperson beratend beizustehen. Insbesondere hat er auf die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit und der Vorfahrts- und Vorrangregelungen zu achten.

Begründung: Vorfahrts- und Vorrangregelungen gehören zu den grundlegendsten und von Fahrpraxisanleitern unbedingt zu überwachenden sicherheitsrelevanten Vorschriften.

#### **Zu § 5 Abs. 1 S. 1 FahrPraxAnIV-E - Teilnahmenachweis**

Der DVR bittet im Sinne der Rechtssicherheit darum, Mindestvorgaben für Teilnahmenachweise über Fahrten im Rahmen des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung auf Verordnungsebene und nicht lediglich durch die einzelne Fahrschule festzulegen. Der DVR bietet auch hier seine fachliche Unterstützung an.

#### **Zu § 6 FahrPraxAnIV-E - Alkohol- und Cannabisverbot**

Der DVR begrüßt diese Regelung ausdrücklich.

#### **Zu § 7 Abs. 1 S. 1 FahrPraxAnIV-E - Beobachtungsfahrt**

Der DVR bittet zu prüfen, ob die Km-Obergrenze, nach der die Beobachtungsfahrt stattzufinden hat, heraufgesetzt werden kann.

#### **Zu Anlage 3 Nummer 5 lit. e) FahrPraxAnIV-E – Verhaltensbeurteilung**

Der DVR fordert, die Worte „Vorfahrt- und“ vor „Vorrangentscheidungen“ einzufügen.

### **Zu Anlage 3 Nummer 6 lit. d) FahrPraxAnIV-E – strukturierte Rückmeldung**

Der DVR regt an, statt Empfehlungen eine Zielvereinbarung für die weiteren angeleiteten Fahrten abzuschließen.

Normtextvorschlag Anlage 3 Nummer 6 lit. d) FahrPraxAnIV-E:

- d) Zielvereinbarung für die weiteren angeleiteten Fahrten ~~Empfehlungen für weitere Übungsfahrten oder Vertiefungen.~~

Begründung: Zielvereinbarungen sind konkreter gefasst, geben damit eine klarere Orientierung und wirken auch in didaktischer Hinsicht nachhaltiger, da es eine gemeinsame Vereinbarung darstellt, die mit einer Überprüfbarkeit einhergeht.

### **Zu Artikel 9 FahrschModVO-E - Evaluierung**

Der DVR fordert nachdrücklich, die Evaluation der Erprobung neben den genannten Faktoren ausdrücklich auf Verkehrssicherheitsindikatoren auszurichten. Auf Grund der enormen Sicherheitsimplikationen wird außerdem eine Verkürzung des Evaluationsturnus auf vier Jahre gefordert.

Normtextvorschlag zu Artikel 9 FahrschModVO-E:

Die Auswirkungen dieser Verordnung im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Effizienz, Qualität und Nachhaltigkeit werden von der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen in nicht personenbezogener Form evaluiert. Die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen legt das Ergebnis der Evaluierung innerhalb von ~~fünf~~ vier Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung dem Bundesministerium für Verkehr in nicht personenbezogener Form vor.

Begründung: Ohne belastbare Sicherheits- und Qualitätsdaten kann nicht bewertet werden, ob die Reform Kosten senkt, ohne Sicherheitsnachteile zu erzeugen. Eine reine Akzeptanz- oder Kostenbetrachtung wäre methodisch unzureichend.