

## **Reform der Fahrausbildung für einen „bezahlbaren Führerschein“ unter Beibehaltung von Qualität und bei gleichzeitiger Erhöhung der Verkehrssicherheit**

**Beschlussvorlage des DVR-Vorstandsausschusses Junge Kraftfahrer vom 18.03.2026. Beschlossen durch den Hauptausschuss am 19.03.2026**

### **Einführung**

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) e.V. begrüßt die jüngsten Bestrebungen des Bundesverkehrsministers und der Länder für einen „Bezahlbaren Führerschein“ bei Beibehaltung der derzeitigen Qualitätsstandards.

**Mit der Kompetenz und der Erfahrung seiner Mitglieder aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Fahrlehrerschaft, Sachverständigen und Gesellschaft hat der DVR mit seinen Empfehlungen und Initiativen entscheidend dazu beigetragen, dass der Anteil der von Fahranfängerinnen und Fahranfängern verursachten Unfälle bezogen auf die Fahrleistung in den letzten zwei Jahrzehnten überdurchschnittlich gesunken ist. Das ist der gemeinsame Erfolg aller Beteiligten auf dem Weg der Vision Zero, der Sicherheitsstrategie des DVR.**

**Der DVR sieht keinen Widerspruch darin, mit der angestrebten Reform einerseits die Verkehrssicherheit der Fahranfängerinnen und Fahranfänger zu erhalten und weiter zu erhöhen sowie andererseits den Erwerb der Fahrerlaubnis „bezahlbarer“ zu gestalten.**

Der Aufbau von Wissen zum verkehrssicheren Fahren und praktische Fahrerfahrung sind die wesentlichen Faktoren für den Erwerb von Fahrkompetenz. Mit einer gezielten Einbeziehung moderner Medien in den Theorieunterricht und der Erweiterung der professionellen fahrpraktischen Ausbildung in den Fahrschulen durch die mögliche Einbindung von fahrerfahrenen Begleitpersonen aus dem Familien-, Bekannten- und Arbeitsumfeld noch vor der praktischen Fahrerlaubnisprüfung können die angestrebten Ziele erreicht werden. Bei der Einbindung von Begleitpersonen zum Erwerb von Fahrroutinen und Fahrerfahrung sollen die Erkenntnisse aus dem erfolgreichen „Begleiteten Fahren ab 17“ („BF 17“) genutzt und damit zusätzliche soziale Ressourcen zur Verbesserung der Fahranfängersicherheit und zur Vermittlung wünschenswerter Verkehrssicherheitseinstellungen an die Fahranfängerinnen und Fahranfänger sowie auch an die Begleitpersonen erschlossen werden.

**Der DVR fordert, dass die angestrebte Reform zu mehr Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden führt sowie gleichzeitig die Bestehensquoten bei der Theoretischen und Praktischen Fahrerlaubnisprüfung erhöht und die Kosten des Erwerbs der Fahrerlaubnis gesenkt werden. Hierzu gibt der DVR die nachfolgenden Empfehlungen.**

## **Empfehlungen**

### **Grundsatz**

Im Sinne der Sicherheitsstrategie **Vision Zero** ist eine qualitativ umfassende Fahrausbildung zur Reduzierung des Unfallrisikos sicherzustellen. Nach Auffassung des DVR setzen das Bestehen der Fahrerlaubnisprüfung und das sichere Fahren unter vielfältigen Verkehrsbedingungen eine fachdidaktisch fundierte theoretische und praktische Fahrausbildung voraus. Im Rahmen dieser Fahrausbildung sollen zukünftig rechtlich verbindliche Lernstandsbeurteilungen eine transparente und kriteriengeleitete Dokumentation des Ausbildungsprozesses gewährleisten, um sowohl den individuellen Ausbildungsverlauf der Lernenden zu kontrollieren und zurückzumelden als auch die Ausbildungsqualität insgesamt nachhaltig auf einem hohen Niveau zu halten.

Die Fahrausbildung benötigt verbindlich festgelegte Mindest-Ausbildungsinhalte (u.a. zu Fahraufgaben und Kompetenzbereichen sowie deren Aneignungstiefe: Wissen, Verstehen, Anwenden, Transfer), um ein einheitliches Qualifikationsniveau und die Verkehrssicherheit zuverlässig zu gewährleisten. Die derzeitigen Mindestausbildungsinhalte sollten kritisch überprüft werden. Die darauf beruhende Feststellung der individuellen **Fahr- und Verkehrskompetenz** basiert nach Auffassung des DVR auch weiterhin auf dem Bestehen einer qualitativ hochwertigen Theoretischen und Praktischen Fahrerlaubnisprüfung als verbindlichem Nachweis der notwendigen Eingangsvoraussetzungen für die selbständige Teilnahme am Straßenverkehr.

Der DVR plädiert für ergänzende Angebote zur Erweiterung der Lernräume und Lernzeiten, um die Ausbildungsqualität nachhaltig zu sichern und gleichzeitig die Ausbildung zu flexibilisieren. Durch die noch stärkere Integration digitaler Elemente in den Theorieunterricht und eine inhaltliche Ausweitung der praktischen Ausbildungslernphasen (u.a. durch den Einsatz von Fahrtrainern und einer Ausweitung des Begleiteten Fahrens auf Verkehrsübungsplätzen und im Realverkehr) soll sichergestellt werden, dass Fahrkompetenzen künftig über das heute übliche Maß vertieft und gefestigt werden.

## **1. Theoretische Fahrausbildung**

Die vielfältigen Inhalte der Fahrausbildung können nur durch ein entsprechendes und miteinander verzahntes Spektrum an Lehr-Lernmethoden bestmöglich vermittelt werden. Hierbei sind die heterogenen Lern- und Leistungsvoraussetzungen der Fahrschülerinnen und Fahrschüler zu beachten. Für bestimmte Lektionen bzw. Inhalte wie „Emotionen und Stress“, „Realistisches Fahrer selbstbild: Über- und Unterschätzung“, „Partnerschaftliches Verhalten“ oder „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“ ist ein besonderer Mehrwert von diskursiven Lehr-Lernmethoden anzunehmen, die einen interaktiven Austausch zwischen den Fahrschülerinnen und Fahrschülern sowie mit einem Fahrlehrer bzw. einer Fahrlehrerin im Präsenzunterricht und im digital synchronen Unterricht erfordern. Es sollen daher unter Berücksichtigung empirischer Befunde zur Lernwirksamkeit von digitalen Lehr-Lernformen alternative Konzepte eingesetzt werden können. Dazu müssen auch für digitale Lehr-Lernangebote Rahmenbedingungen und Standards zur Durchführung vorgegeben werden, die eine hohe Ausbildungsqualität gewährleisten (z. B. technische Nutzungsvoraussetzungen, Teilnahmenachweise) und einen interaktiven Austausch ermöglichen bzw. fördern (z. B. Begrenzung der Gruppengröße, aktive Mitarbeit der Teilnehmer).

## **2. Reduzierung der Prüfungsfragen zur Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung Klasse B**

Der DVR steht dem Bestreben einer Reduzierung des Fragenkatalogs positiv gegenüber. Die bereits laufenden Arbeiten zur Restrukturierung des amtlichen Fragenkatalogs anhand der Anforderungen an eine künftige Fahrausbildung bieten eine gute Ausgangslage, um Bezüge der einzelnen Prüfungsfragen zu den Mindest-Ausbildungsinhalten zu prüfen und daraus den Bedarf zum Erhalt bzw. die Entbehrlichkeit von Prüfungsfragen kriteriengeleitet zu ermitteln sowie mit Blick auf den Gesamtbestand an Aufgaben abzuwägen. Die Anforderungen an die Prüfung sollen dadurch nicht verringert werden, die Prüfungsvorbereitung jedoch fokussierter gestaltet werden können.

## **3. Praktische Fahrausbildung in einer neuen Verbindung der professionellen Ausbildung mit erweiterten Elementen des Begleiteten Fahrens vor der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung**

Nach Auffassung des DVR ist auch zukünftig die **Vermittlung von Fahrkompetenzen auf Basis des Fahraufgabenkatalogs im Realverkehr durch professionelle Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern unverzichtbar, jedoch kann diese durch reformierende Maßnahmen (s.u.) effizienter und damit kostengünstiger ausfallen.** Damit wird der Wandel der Rolle

von Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern hin zu einem flexiblen und professionellen Ausbildungscoach gefördert.

Zu den reformierenden Maßnahmen im Hinblick auf die praktische Fahrausbildung gehört die Einbindung von fahrerfahrenen Begleitpersonen aus dem Familien-, Bekannten- und Arbeitsumfeld beim **Erwerb von grundlegenden Fahrkompetenzen, z.B. auf Verkehrsübungsplätzen** (z. B. Fahrzeugbedienung, Rückwärtsfahren, Ein- und Ausparken). Entsprechende Übungen können durch die Bereitstellung von anschaulichen Begleitmaterialien niedrigschwellig flankiert und durch die Erfassung des erreichten Lernstands durch die Begleitperson anhand einer bereitgestellten „Checkliste“ schon vor Beginn der professionellen Fahrausbildung mit dieser verzahnt werden. Für solche Übungsmöglichkeiten sind die rechtlichen Bedingungen bereits heute weitgehend vorhanden und die Verkehrsübungsplätze bei den Verkehrswachen, Automobilclubs und weiteren Anbietern sollten kurzfristig zur Verfügung stehen. Daher könnte diese Maßnahme umgehend in der Öffentlichkeit stärker bekannt gemacht und zügig ausgebaut werden. Die professionelle Ausbildung könnte damit an Effizienz gewinnen und für die Fahrschülerinnen und Fahrschüler kostengünstiger ausfallen.

Nach der professionellen Fahrausbildung im fließenden Verkehr sollte als ergänzende Maßnahme die Möglichkeit geschaffen werden, durch **„Begleitetes Fahren“ vor der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung** die erworbenen Fahrkompetenzen zu festigen und auszubauen sowie die Fahrerfahrung zu erweitern. Dabei soll zum einen auf die guten Erfahrungen des „Begleiteten Fahrens ab 17“ zurückgegriffen werden. Zum anderen muss eine Schnittstelle zwischen der professionellen Fahrausbildung und dem anschließenden begleiteten Fahren geschaffen werden. Diese sollte darin bestehen, dass die Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer auf Grundlage einer durchzuführenden abschließenden Lernstandskontrolle die Reife zum weiteren Fahrkompetenzaufbau für das „Begleitete Fahren“ feststellen. Fahrschülerinnen und Fahrschüler, die sich nach der professionellen Ausbildung noch vor der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung für das „Begleitete Fahren“ und damit für eine ergänzende Lernphase in Begleitung von fahrerfahrenen und verantwortungsbewussten Personen entscheiden, sollen die Dauer der Begleitphase innerhalb der vorgesehenen Fristen selbst festlegen dürfen.

Der DVR fordert, dass unmittelbar vor dem Ablegen der Praktischen Prüfung mindestens eine Fahrstunde unter professioneller Anleitung eines Fahrlehrers bzw. einer Fahrlehrerin zu absolvieren ist, mit der die bevorstehende Prüfung simuliert und die Prüfungsreife mit einer Lernstandskontrolle festgestellt wird. Dies wirkt Prüfungsängsten entgegen, die einen substanziellen Teil der Fahrschülerinnen und Fahrschüler daran hindert, die erworbene Fahrkompetenz in der Prüfung abzurufen.

Grundsätzlich bietet die Einbindung von erfahrenen Begleitpersonen noch vor der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung i.S. der Verkehrssicherheit die Chance, über deutlich mehr Fahrpraxis zum Zeitpunkt der Prüfung und in der Folge beim selbständigen Fahren zu verfügen. Insofern sind Maßnahmen, die es Fahranfängerinnen und Fahranfängern ermöglichen, mehr Fahrpraxis unter protektiven Bedingungen zu erlangen, für eine sichere Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr nützlich. Darüber hinaus ist begründet zu erwarten, dass die vorgeschlagene Ausweitung des nachgewiesenermaßen verkehrssicherheitsfördernden Begleiteten Fahrens zu einer Erhöhung der Bestehensquote bei der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung und damit auch zu einer weiteren Reduzierung der Kosten für den Erwerb der Fahrerlaubnis führt.

Bei der Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen – im Kontext der Experimentierklausel – fordert der DVR, die Erfahrungen aus anderen Staaten für die dann zu stellenden Anforderungen an die Begleitpersonen, Einweisungen und Fahrzeuge zu nutzen. Die Anforderungen für die Realisierung der Maßnahme könnten in einer bei der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) angesiedelten Projektgruppe erarbeitet werden, wie es bei der Entwicklung des „Begleiteten Fahrens ab 17“ erfolgte. Die BASt sollte auch für die wissenschaftliche Begleitung der Maßnahme sorgen.

Flankierend dazu spricht sich der DVR bereits seit Mai 2018 für die Einführung eines Modells „Begleitetes Fahren ab 16“ aus, das maßgeblich dazu beitragen könnte, dass junge Menschen viel Fahrerfahrung unter protektiven Rahmenbedingungen erlangen und mit deutlich geringerem Risiko ihre ersten Alleinfahrten beginnen. Sollte „Begleitetes Fahren ab 16“ aufgrund der Regelungen der EU-Führerscheinrichtlinie nicht realisierbar sein, schlägt der DVR vor, sehr zeitnah das Modell „Erweitertes Begleitetes Fahren ab 17“ (siehe DVR-Beschluss vom 22. April 2024) im deutschen Fahrerlaubnisrecht umzusetzen.

#### **4. Einsatz von Simulatoren in der Fahrausbildung für den Erwerb von Schaltkompetenz und für die Durchführung von ausgewählten Sonderfahrten**

Mit seinem Beschluss vom 17. Oktober 2024 hat sich der DVR bereits dafür ausgesprochen, dass die **Erlangung der Kompetenz zum Führen eines Fahrzeuges mit manuellem Schaltgetriebe im Rahmen des Erwerbs der Klasse B mit der Schlüsselzahl 197 auf einem Simulator** durchgeführt werden kann. Voraussetzung ist, dass für diesen Zweck bestimmte Simulatoren einheitlich definierte und noch festzulegende Kriterien erfüllen.

Im Rahmen der praktischen Fahrausbildung ist nach der Fahrschüler-Ausbildungsordnung für die Klasse B die Absolvierung von zwölf besonderen Ausbildungsfahrten mit einer Dauer von je 45 Minuten vorgesehen. Dabei steht der DVR dem Ansinnen, **Sonderfahrten teilweise auch auf einem geeigneten Simulator** durchführen zu können, positiv gegenüber, wenn dafür geeignete pädagogische Konzepte zur Anwendung kommen.

Aufgrund der Unfallstatistik erachtet der DVR die Absolvierung der fünf besonderen Ausbildungsfahrten auf Bundes- oder Landstraßen im Sinne der Sicherheitsstrategie Vision Zero als zwingend erforderlich. Im Jahr 2024 verloren 227<sup>1</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. Aus Sicht des DVR sollte es möglich sein, zwei der insgesamt fünf besonderen Ausbildungsfahrten **auf Bundes- oder Landstraßen** auf einem geeigneten Fahrsimulator nach einem anerkannten pädagogischen Konzept zu absolvieren, um bspw. die Risiken bei einem Überholvorgang oder die Besonderheiten beim Bilden einer Rettungsgasse simulieren und visualisieren zu können.

Aktuell sind vier besondere Ausbildungsfahrten auf Bundesautobahnen vorgeschrieben. Aus Sicht des DVR sind zukünftig drei besondere Ausbildungsfahrten **auf Bundesautobahnen** zwingend erforderlich, damit bei längeren Fahrten mit einer Dauer von 90 Minuten das Fahren mit höheren Geschwindigkeiten und das Befahren von Einfädelungs- und Ausfädelungstreifen gezielt gelehrt bzw. gelernt werden können. Von den drei besonderen Ausbildungsfahrten auf Bundesautobahnen kann aus Sicht des DVR **eine Ausbildungsfahrt auf einem geeigneten Fahrsimulator** nach einem anerkannten pädagogischen Konzept zur Vermittlung spezifischer Anforderungen durchgeführt werden, bspw. um das Bilden einer Rettungsgasse üben zu können.

Das Fahren bei **Dämmerung oder Dunkelheit** stellt eine besondere Herausforderung, insbesondere auf Bundes- oder Landstraßen, dar. Dabei ist laut DESTATIS der Zeitraum zwischen 19:00 Uhr und 05:00 Uhr als besonders kritisch zu sehen, was aus einer Detailauswertung der Unfälle des Jahres 2020 hervorgeht<sup>2</sup>. Von den im Jahr 2020 im Straßenverkehr getöteten jungen Erwachsenen starben 41,4 % in diesem Zeitraum. Leider liegt keine aktuellere Detailauswertung für diese Altersgruppe vor, jedoch ist anzunehmen, dass dieses Risiko immer noch vorhanden ist, was die Notwendigkeit von besonderen Ausbildungsfahrten bei

---

<sup>1</sup> vgl. Statistisches Bundesamt (Destatis) - GENESIS 46241-0007 | Stand: 28.11.2025

<sup>2</sup> vgl. Statistisches Bundesamt (Destatis), Unfälle von 18- bis 24-Jährigen im Straßenverkehr 2020, erschienen am 29. Oktober 2021. Danach verunglückten mit 27,5 % deutlich mehr junge Menschen im Alter von 18 bis 24 Jahren in dieser Zeit als andere Altersgruppen mit 13,6 %.

Dunkelheit oder Dämmerung zwingend unterstreicht. Momentan sind drei besondere Ausbildungsfahrten bei Dämmerung oder Dunkelheit zu absolvieren. Dabei ist es aus Sicht des DVR erforderlich, dass zwei dieser besonderen Ausbildungsfahrten außerorts auf Bundes- oder Landstraßen durchzuführen sind. Eine Ausbildungsfahrt bei Dunkelheit oder Dämmerung kann aus Sicht des DVR auch auf einem geeigneten Simulator mit einem anerkannten pädagogischen Konzept, das besonders die Fahrverhaltensweisen thematisiert, die bspw. bei Fahrurfällen und Unfällen im Längsverkehr ursächlich sind, durchgeführt werden, da dies im Jahr 2020 die Hauptunfallursache bei den Unfällen mit Getöteten darstellte.

### **5. Aus- und Fortbildung von Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern**

Der DVR begrüßt den Vorschlag, auch bei Aus- und Fortbildungsangeboten für Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer - neben den Präsenzangeboten - digitale Aus- und Fortbildungsangebote zu ermöglichen. Diese bedürfen einer Anerkennung auf der Grundlage von festzulegenden Gütekriterien.

Gez.

Manfred Wirsch  
*Präsident*