

Reform der Fahrschulausbildung
Ergebnis der Ad-hoc Arbeitsgruppe
Entwurf (Stand 11.02.2026)

Die Verkehrsministerkonferenz hat das Bundesministerium für Verkehr am 29./30. Oktober 2025 gebeten, die vorgeschlagenen Eckpunkte unter Einbeziehung der Länder im Hinblick auf die Kosteneindämmung und die Qualitätswahrung der Fahrschulausbildung zu prüfen und bis zur Frühjahrssitzung 2026 weiterzuentwickeln.

An der einberufenen Ad-hoc-Arbeitsgruppe waren die Länder Bayern, Hamburg, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Saarland, Sachsen und Sachsen-Anhalt beteiligt.

Schwerpunkte der nachfolgenden Vorschläge sind die **Digitalisierung** und **Modernisierung** der Fahrausbildung, der **Rückbau von Bürokratie** und die Schaffung von mehr **Transparenz** – unter **Wahrung der geltenden Verkehrssicherheitsstandards**.

Die Fahrschülerinnen und Fahrschülern, aber auch die Fahrschulen sollen im Rahmen der Ausbildung mehr Freiheiten erhalten. Eine Absenkung der Ausbildungsstandards und der Prüfungsanforderungen findet **nicht** statt.

1. Theoretische Fahrausbildung

a) Digitalisierung

Bisher müssen die Fahrschülerinnen und Fahrschüler im Rahmen der theoretischen Fahrausbildung Präsenzunterricht in einer Fahrschule besuchen. Die Anzahl der Unterrichtseinheiten und die Ausbildungsinhalte dieser Einheiten sind verbindlich vorgeschrieben. Für den Erwerb der Klasse B sind 14 Doppelstunden zu besuchen.

Es wird vorgeschlagen, dass die Fahrschülerinnen und Fahrschüler in **allen** Fahrerlaubnisklassen die Möglichkeit erhalten, sich das erforderliche Wissen ausschließlich online anzueignen. Das heißt:

- Der **Umfang des Wissens**, das die Fahrschülerinnen und Fahrschüler erlernen müssen, **ändert sich nicht**. Der Inhalt der Theorieprüfung ist in der 4. EU-Führerscheinrichtlinie verbindlich vorgegeben.
- Das **Format** des Wissenserwerbs wird in die **Entscheidungsfreiheit** der Fahrschülerinnen und Fahrschüler gelegt **und nicht mehr gesetzlich vorgegeben**. Selbstständiges Lernen soll aktiver Bestandteil des theoretischen Wissenserwerbs werden, um die Eigenverantwortung des Fahrschülers zu verdeutlichen.
- Die Fahrschulen **können** weiterhin Theorieunterricht – Präsenz, Online, Mischformen - anbieten, sind dazu aber nicht verpflichtet.

- Fahrschüler, die ausschließlich online lernen und keine Lernmittel einer Fahrschule nutzen, können sich ortsunabhängig vorbereiten und sich dann **unmittelbar** zur Theoretischen Prüfung **anmelden**. In diesem Fall übernimmt die Fahrschule ausschließlich die praktische Ausbildung.

b) Bürokratieabbau

Bisher sind Fahrschulen mit umfangreichen und detaillierten Vorgaben zu Unterrichtsräumen, Lehr- und Lernmitteln und Ausbildungsinhalten konfrontiert. Dazu zählt zum Beispiel, dass die Räume pro Person ein Luftvolumen von 3 m³ aufweisen müssen und dass die Sitze für die Teilnehmenden mit einer Rückenlehne und einer Schreibunterlage der Mindestgröße DIN A4 ausgestattet sein müssen. Der Lehrstoff ist für jede Theoriestunde gesetzlich sehr konkret vorgegeben, muss aber dennoch von der Fahrschule in einem Ausbildungsplan konkretisiert und in der Fahrschule ausgelegt oder ausgehängt werden. Es wird zudem geregelt, dass zur Darstellung des Lehrstoffes wahlweise Modelle, analoge oder digitale Medien sowie die zur Visualisierung jeweils erforderlichen technischen Geräte vorhanden sein müssen. Die Fahrschule muss den Abschluss der Ausbildung für Theorie und Praxis bestätigen und nach einem konkret vorgegebenen Formular und unabhängig von der Prüfung einen Ausbildungsnachweis für Theorie und Praxis ausstellen.

Es wird vorgeschlagen, diese Regelungen für **alle** Fahrerlaubnisklassen auf das **notwendige Mindestmaß** zurückzuführen. Das heißt:

- Abschaffung der Vorgaben bzgl. der **Unterrichtsräume**. Die Regelungen der Arbeitsstättenverordnung legen bereits fest, was beim Einrichten und Betreiben von Arbeitsstätten in Bezug auf die Sicherheit und den Schutz der Gesundheit der Beschäftigten zu beachten ist. Diese Regelungen gelten dann unmittelbar.
- Abschaffung der Vorgaben für Fahrschulen bzgl. der **Lehr- und Lernmittel**. Die Fahrschule entscheidet selbst, wie sie das erforderliche Wissen vermittelt. Konkrete gesetzliche Vorgaben sind hierfür nicht erforderlich.
- Streichung der **Prüfungsreifefeststellung** vor Absolvierung der Theorieprüfung. Da die Fahrschülerinnen und Fahrschüler ausschließlich online lernen können, muss die Fahrschule vor der Anmeldung zur Prüfung nicht mehr bestätigen, dass die theoretischen Ausbildungsziele erreicht sind.
- Streichung der Pflicht für Fahrschulen, einen **Ausbildungsplan** aufzustellen und auszuhängen. Die Fahrschulen sind weiterhin verpflichtet, das nach der EU-Führerscheinrichtlinie vorgegebene Wissen zu vermitteln. Sie sollen aber selbst entscheiden, wie sie die Fahrschülerinnen und Fahrschüler über ihr Ausbildungskonzept unterrichten.
- Streichung des **Ausbildungsnachweises** für die theoretische Prüfung. Die Fahrschule soll nur dann noch einen Ausbildungsnachweis erstellen, wenn eine Fahrschülerin oder ein Fahrschüler während der praktischen Ausbildung die Fahrschule wechselt.

- Reduzierung der **Aufzeichnungspflichten**, z.B. über Inhalt und Umfang der Theorieausbildung sowie der entsprechenden Aufbewahrungsfristen.

c) Prüfungsfragen

Die Fragenkataloge für die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung sind umfangreich; der Katalog für die Klasse B enthält 1.169 Fragen (Grund- und Zusatzstoff). Derzeit sind zudem die Fragen unterschiedlich gewichtet. Sie werden mit 2 bis 5 Punkten bewertet, während die zulässige Fehlerpunktzahl fest vorgegeben ist. Dies führt zu einem komplexen Aufbau der Theorieprüfung.

Es wird vorgeschlagen, die Prüfungskataloge aller Fahrerlaubnisklassen sukzessive zu überarbeiten, streng an den europarechtlich vorgegebenen Inhalten auszurichten und zu kürzen.

- Der Fragenkatalog für die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung der Klasse B soll um knapp 30 % (28,14%) auf ca. 840 Fragen reduziert werden.
- Die Fragen werden darauf überprüft, ob sie ausreichend klar formuliert sind.
- Das Bewertungssystem der Fragen (welche Frage wird mit wie vielen Punkten bewertet und bei wie vielen Punkten gilt die Prüfung als nicht bestanden) wird im Zuge des Roll-outs des reduzierten Fragenkatalogs vereinfacht. Jede Frage erhält nur noch einen Punkt. Sicherheitsrelevante Fragen dürfen jedoch nicht falsch beantwortet werden.
- Reduzierungen in den anderen Fahrerlaubnisklassen sind ebenfalls geplant.

2. Praktische Fahrausbildung

a) Verpflichtende Sonderfahrten

Es gibt in Deutschland keine gesetzliche Pflicht, eine bestimmte Anzahl von Fahrstunden zu absolvieren. Bisher müssen bei den meisten Fahrerlaubnisklassen aber verpflichtend sogenannte Sonderfahrten – Überland, Autobahn und Dunkelfahrt - abgeleistet werden. Die Anzahl der Sonderfahrten hängt davon ab, welche Fahrerlaubnis erworben werden soll und ob bereits eine andere Fahrerlaubnisklasse vorhanden ist. Die Regelungen sind sehr detailliert und kompliziert.

Für **Pkw und Motorräder** sind insgesamt **zwölf Sonderfahrten** (je 45 Minuten) vorgeschrieben, für Lkw über 7,5 Tonnen insgesamt zehn. Beim Erwerb einer Anhängerklasse müssen zusätzlich Sonderfahrten absolviert werden. Beim Erwerb eines Busführerscheins sind eine Grundausbildung mit 45 Fahrstunden und 44 Sonderfahrten vorgeschrieben. Bei der Erweiterung einer bestehenden Fahrerlaubnis sind teilweise Erleichterungen vorgesehen.

Verpflichtende Sonderfahrten sind **europarechtlich nicht vorgegeben**. Es wird daher vorgeschlagen, sie auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Das heißt:

- **Fahrzeuge bis max. 7,5 t zGG** (Klassen A1, A2, A, B, C1): **Drei Sonderfahrten** (jeweils eine Überland-, Autobahn- und Dunkelfahrt)
- **Lkw über 7,5 t zGG** (Klasse C): **Sechs Sonderfahrten** (jeweils zwei Überland-, Autobahn- und Dunkelfahrten)
- **Busse** (Klassen D1, D): **Neun Sonderfahrten** (jeweils 3 UE Überland-, Autobahn- und Dunkelfahrten). Die verpflichtende **Grundausbildung** wird gestrichen.
- **Anhänger**: für Fahrzeuge bis max. 7,5 t zGG **drei Sonderfahrten** und für Lkw über 7,5 t zGG mit schwerem Anhänger **sechs Sonderfahrten** (siehe oben).
- Sonderfahrten dürfen in **keiner** Fahrerlaubnisklasse auf einem Simulator durchgeführt werden.
- Die Regelungen gelten auch bei der Erweiterung einer bestehenden Fahrerlaubnis, da die Anzahl insgesamt ein so niedriges Niveau erreicht, dass eine Anrechnung nicht sinnvoll erscheint.

b) Simulatoren

Simulatoren werden in den Fahrschulen bereits jetzt zunehmend eingesetzt und können helfen, die Fahrschülerinnen und Fahrschüler beim Erwerb der Fahrkompetenz zu unterstützen.

Es wird vorgeschlagen, Simulatoren als Option bei allen Fahrerlaubnisklassen rechtlich zu verankern. Eine Pflicht zur Nutzung von Simulatoren soll es nicht geben.

c) Erwerb der Schaltkompetenz

Bei der Fahrerlaubnisklasse B ist es in Deutschland möglich, die Fahrprüfung auf einem Automatikfahrzeug zu absolvieren und dennoch einen Führerschein zu erhalten, der auch zum Führen eines Fahrzeugs mit Schaltgetriebe berechtigt. Dazu muss die Fahrschülerin bzw. der Fahrschüler zehn Fahrstunden (je 45 Minuten) mit einem Schaltwagen fahren und seine Schaltkompetenz in Begleitung eines Fahrlehrers in einer Überprüfungsfahrt (15 Minuten) nachweisen. Alle anderen Fahrstunden einschließlich Prüfung können dann in einem Automatikfahrzeug absolviert werden.

Mit der 4. EU-Führerscheinrichtlinie werden erstmals europarechtliche Vorgaben für diesen Fall eingeführt. Es wird vorgeschlagen, diese neuen europäischen Vorgaben 1:1 in deutsches Recht umzusetzen. Das heißt:

- Die Schulung auf dem Schaltwagen muss künftig statt zehn nur noch sieben Fahrstunden (insgesamt 420 Minuten) umfassen.

- Es soll möglich sein, die Schulung weitestgehend auf Fahrtrainern durchzuführen. Die Einzelheiten hängen von der Auslegung der 4. EU-Führerscheinrichtlinie ab und werden noch geklärt.

d) Fahrprüfung:

Die Prüfungsdauer ist für alle Fahrerlaubnisklassen individuell geregelt. Dabei ist zwischen der Prüfungsdauer und der Fahrzeit zu unterscheiden. Bei der **Klasse B** beträgt die **Fahrzeit** aktuell **30 Minuten**, die **Prüfungsdauer** aber **55 Minuten**. Motorräder haben eine Fahrzeit von 30 Minuten und eine Prüfungsdauer von 70 Minuten. Bei Lkw und bei Bussen sind es 50 und 85 Minuten. Da z.B. das Ein- und Ausparken nicht zur rechtlich vorgesehenen Fahrzeit gehören, ist die gefahrene Zeit in der Praxis in der Regel deutlich länger.

Es wird vorgeschlagen, die Fahrzeit auf das **europarechtliche Mindestmaß** der 4. EU-Führerscheinrichtlinie zurückzuführen und auch die – nicht europarechtlich vorgeschriebene - Prüfungsdauer zu reduzieren. Damit soll es möglich werden, mehr Prüfungen pro Tag durchzuführen und damit Wartezeiten auf die Prüfung zu verkürzen. Das heißt:

- Für Pkw und Motorräder (Klassen A, A1, A2, B, BE) soll die Mindestfahrzeit künftig **25 Minuten** betragen, die Prüfungsdauer **40 Minuten**.
- Für alle anderen Klassen soll die Mindestfahrzeit **45 Minuten** betragen, die Prüfungsdauer insgesamt **70 Minuten**.

d) Experimentierklausel

Es wird vorgeschlagen, die Möglichkeit zu eröffnen, einen Teil der praktischen Fahrausbildung für den Erwerb der Fahrerlaubnisklasse B durch Personen mit einem besonderen Naheverhältnis zum Bewerber durchzuführen (**Laienausbildung**). Dadurch würden die Fahrschülerinnen und Fahrschüler bereits im Rahmen der Fahrausbildung deutlich mehr Fahrpraxis gewinnen. Die Anforderungen folgen dem **Modell in Österreich**, das dort bereits seit Jahrzehnten erfolgreich angewandt wird. Abweichungen erfolgen lediglich, soweit es erforderlich ist.

Die Regelung soll zeitlich befristet (fünf Jahre) eingeführt und begleitend evaluiert werden.

• Ablauf:

a) vor Start der Laienausbildung

- Nachweise wie bei normaler Ersterteilung der FE-Klasse B
- Erfolgreiche Absolvierung der Theorieprüfung
- 6 praktische Fahrstunden (ohne Simulatoreinsatz)
- Theoretische Einweisung gemeinsam mit den Begleitpersonen

b) Laienausbildung

- 1.000 km Fahrleistung in Begleitung
- Führen eines Fahrtenprotokolls durch Bewerber
- c) Nach der Laienausbildung
 - Beobachtungsfahrt mit Begleitperson und Fahrlehrer
 - Mindestens 6 praktische Fahrstunden (einschließlich der besonderen Ausbildungsfahrten – ohne Simulatoreinsatz)
 - Prüfungsvorbereitungsfahrt zur Feststellung der Prüfungsreife vor Anmeldung zur Prüfung
- Anforderungen an den Laienausbilder:
 - a) Maximal 2 Laienausbilder (Besonderes Näheverhältnis zum Bewerber, z. B. Eltern oder nahe Verwandte)
 - b) Besitz FE-Klasse B seit mindestens sieben Jahren
 - c) Keine Bestrafung wegen eines Entzugsdelikts in den vorangegangenen drei Jahren und im Fahreignungsregister mit nicht mehr als einem Punkt belastet
- Anforderungen während der Laienausbildung:
 - a) Bei der Durchführung von Übungsfahrten dürfen sowohl Bewerber als auch Laienausbilder nicht unter der Wirkung eines alkoholischen Getränks oder der Substanz Tetrahydrocannabinol stehen bzw. ein alkoholisches Getränk oder die Substanz Tetrahydrocannabinol zu sich nehmen (entspricht der aktuellen Regelung für Fahranfänger).
 - b) Kennzeichnung für Übungsfahrten vorne und hinten am Fahrzeug (in Österreich blaue Tafel mit weißer Aufschrift „L“ und Tafel mit der Aufschrift „Übungsfahrt“)
- Die praktische Ausbildung in der Fahrschule und praktische Prüfung müssen hinsichtlich der Antriebsart (Automatik oder Schaltgetriebe) auf dem gleichen Fahrzeug stattfinden, wie es für die Laienausbildung genutzt wird.

3. Preistransparenz

Bisher müssen die Fahrschulen ihre Preise physisch in der Fahrschule aushängen.

Es wird vorgeschlagen, diese Preise online verfügbar zu machen. Auch Durchfallquoten sollen transparenter werden. Das heißt:

- Preistransparenz: Die Preisaushang-Pflicht in den Fahrschulen wird gestrichen. Die Fahrschulen werden stattdessen verpflichtet, ihre Preise (z.B. Grundgebühr, Lehrmaterial, Fahrstunde, Sonderfahrt, Vorstellung zur Prüfung) vierteljährlich nach einem einheitlichen Format an die Mobilitätsbibliothek des BMV zu melden. Vergleichsportale erhalten die Möglichkeit, die Daten von dort aus abzurufen und verbrauchergerecht aufzubereiten.
- Erfolgstransparenz: Die Technischen Prüfstellen werden verpflichtet, geeignete statistischen Angaben zum Erfolg der praktischen (nicht der theoretischen)

Fahrerlaubnisprüfung in den einzelnen Fahrschulen an die Mobilithek des BMV zu melden. Verbraucher- und Vergleichsportale erhalten die Möglichkeit, die Daten von dort aus abzurufen und verbrauchergerecht aufzubereiten.

4. Fahrlehreraus- und Fortbildung / Fahrprüferausbildung

a) Erleichterung für die Fahrlehreraus- und -fortbildung

Für die Fahrlehrerausbildung und ihre Weiterbildung gelten ähnlich detaillierte Regelungen wie für die Fahrschulen und die Ausbildung der Fahrschülerinnen und Fahrschüler. Es wird vorgeschlagen, diese Regelungen ebenfalls anzupassen. Das heißt:

- **Digitalisierung:** Die Fahrlehrerausbildungsstätten bzw. Träger der Fortbildungsangebote entscheiden eigenständig, welche Inhalte in Präsenz, digital synchron oder digital asynchron angeboten werden. Die theoretische Aus- und Fortbildung darf nur dann nicht digital erfolgen, wenn aus pädagogischen Gründen (z.B. Erlernen nicht-virtueller Präsentationstechniken) Präsenz erforderlich ist.
- Die **Bürokratierückbauvorschläge** für die Fahrschulen werden auf die Aus- und Fortbildung in den Fahrlehrerausbildungsstätten übertragen (Unterrichtsräume, Lehrmaterial).
- Die Vorgaben für die **Fort- und Weiterbildung** der Fahrlehrer werden flexibilisiert. Fahrlehrer müssen sich an mindestens drei Tagen innerhalb von vier Jahren fortbilden.
- **Überwachung der Fahrschulen:** Der feste Rhythmus zur Überwachung von Fahrschulen wird gestrichen. Die zuständige Behörde überwacht nach eigenem Ermessen oder anlassbezogen, wenn Hinweise, Beschwerden oder Anhaltspunkte für Verstöße gegen fahrlehrerrechtliche Vorschriften, mangelhafte Ausstattungen oder nicht ordnungsgemäß geführte Aufzeichnungen vorliegen.

b) Qualifikation der Fahrerlaubnisprüfer

Aktuell darf die theoretische und die praktische Fahrerlaubnisprüfung nur von einem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer abgenommen werden. Diese müssen umfangreichere Voraussetzungen erfüllen, u.a. eine Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge sämtlicher Klassen besitzen und ein Studium des Maschinenbaus, des Kraftfahrzeugbaus oder der Elektrotechnik absolviert haben.

Es wird vorgeschlagen, diese Anforderungen entsprechend einem den Ländern vorliegenden Gutachten der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen zu aktualisieren und einen breiteren Personenkreis anzusprechen. Damit soll der Zugang zur Tätigkeit des Fahrerlaubnisprüfers erleichtert und Wartezeiten auf Prüfungstermine vermieden werden. Das heißt:

- Für die Überwachung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung soll es künftig nicht mehr erforderlich sein, dass die Aufsichtsperson ein amtlich anerkannter Sachverständiger ist.
- Darüber hinaus wird für die Anerkennung als Fahrerlaubnisprüfer künftig kein Ingenieurstudium mehr vorausgesetzt. Statt einer Fahrerlaubnis aller Klassen genügt es zudem, neben der Klasse B nur noch die jeweils zu prüfende Fahrerlaubnisklasse zu besitzen.
- Die Rechtsetzung wird mit dem Reformvorhaben „Bezahlbarer Führerschein“ verbunden.

5. Evaluierung

Es ist vorgesehen, alle gesetzlichen Änderungen begleitend zu evaluieren.