

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände · Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin

11.05.2026

Bundesministerium für Verkehr
Referat StV11
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Aktenzeichen
66.05.98D (DST)
III/850-30 (DLT)
721-11 (DStGB)

Per E-Mail: ref-stv11@bmv.bund.de

Reform der Fahrschulausbildung – Referentenentwürfe für ein Gesetz zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze sowie für eine Verordnung zur Modernisierung der Fahrschulausbildung

Stellungnahme der Bundesvereinigung der Kommunalen Spitzenverbände

Ihre E-Mail vom 04.05.2026

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Übersendung der oben bezeichneten Referentenentwürfe und die Gelegenheit der Stellungnahme danken wir.

Mit aller Deutlichkeit müssen wir allerdings kritisieren, dass erneut ein sehr umfangreiches Rechtssetzungspaket mit rund 190 Seiten und äußerst kurzer Stellungnahmefrist übersandt wird. Das Fehlen einer Synopse und der knapp gehaltene Allgemeine Teil der Begründung erschweren eine sachgerechte Bewertung der Änderungen zusätzlich. Eine Frist von lediglich fünf Arbeitstagen ermöglicht keine angemessene Einbeziehung unserer Mitglieder, die als zuständige Fahrerlaubnisbehörden von den Änderungen maßgeblich betroffen sind. Sie wird der Bedeutung und der Tragweite der beabsichtigten Reform, die hohe Relevanz für die Verkehrssicherheit hat und viele zum Teil seit Jahrzehnten bestehende Grundsätze verändern und anpassen soll, nicht gerecht.

Die Qualität der Rechtsetzung leidet, wenn sie mit allzu heißer Nadel gestrickt wird und führt im Zweifel zu handwerklichen Fehlern. Dies zeigen auch die vorliegenden Entwürfe. Eine Streichung von § 29 Abs. 1 Satz 2 FahrIG (s. zu Artikel 3 Nr. 22 des Gesetzentwurfs) dürfte kaum beabsichtigt sein. Die Verordnung zur Erprobung einer Laienausbildung wird in den Entwürfen uneinheitlich mal als „Verordnung zu Erprobung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung [...]“, mal als „Verordnung zu Erprobung der Laienausbildung [...]“ oder als „Fahrpraxis-Verordnung“ oder „Fahrpraxisanleitungs-Verordnung“ bezeichnet; dadurch sind auch Querverweise etwa in der GebOST nicht stimmig. Zu Artikel 8 des Verordnungsentwurfs fehlt eine Begründung und die nachfolgenden Begründungen zu den Artikeln 9-11 sind falsch zugeordnet. In der Klausel zum Außerkrafttreten des Verordnungstextes wird auf das

Datum nach „Artikel 9 dieser Verordnung“ verwiesen. Korrekt müsste der Verweis auf Artikel 11 („Inkrafttreten“) lauten.

Trotz der kurzen Frist haben wir auf Grundlage der Rückmeldungen unserer Mitglieder gleichwohl zahlreiche, mitunter sehr grundlegende Anmerkungen zu den Entwürfen. Angesichts der zu kurz bemessenen Beteiligungsfrist können wir zu den Entwürfen dennoch nur vorläufig Stellung nehmen und müssen uns ergänzende, ggf. auch abweichende, Stellungnahmen für das weitere Rechtssetzungsverfahren vorbehalten. Die Anmerkungen konzentrieren sich auf besonders relevante Gesichtspunkte der Ausbildungsqualität, Verkehrssicherheit, Vollzugspraxis und des Verwaltungsaufwands sowie vertiefend auf die besonderen Risiken der Laienausbildung und die vorgesehenen Änderungen im Bereich der Fahrschulüberwachung.

I. Grundsätzliche Bewertung der Reformentwürfe

Grundsätzlich begrüßen wir die Bestrebungen, die Fahrschulausbildung zu reformieren und zu modernisieren, digitale Lernformate stärker einzubinden und den Fahrerlaubniswerb kostengünstiger zu gestalten. Ein Großteil der Bevölkerung in städtischen und ländlichen Räumen ist auf eine unabhängige Mobilität und damit auf den Erwerb der Fahrerlaubnis angewiesen, ungeachtet aller Bemühungen, das ÖPNV-Angebot auszubauen. Auch die angestrebte Transparenz hinsichtlich der Ausbildungs- und Unterrichtsentgelte der Fahrschulen wird positiv bewertet. Den Ansatz zur Vereinfachung von Verwaltungsverfahren und zum Bürokratieabbau halten wir grundsätzlich für nachvollziehbar.

Gleichzeitig bestehen erhebliche Bedenken, ob die vorgesehenen Änderungen in ihrer Gesamtheit mit dem Anspruch einer weiterhin hochwertigen und verkehrssicheren Ausbildung vereinbar sind. Die beabsichtigten Entlastungen der Fahrschulen durch Digitalisierung und Abbau einzelner Präsenz- und Dokumentations-/Aufzeichnungspflichten dürfen nicht zu Lasten der Verkehrssicherheit gehen oder zu **Mehrbelastungen im Verwaltungsvollzug** oder zu Kosten- und Risikoverlagerungen auf andere (z.B. Verkehrsteilnehmer, Versicherungen) führen. Diese Folgewirkungen sind in den Entwurfsunterlagen nur unzureichend abgebildet. Aus Sicht der Verwaltungsbehörden darf eine Kostenentlastung unter keinen Umständen zu Lasten der Ausbildungsqualität, Prüfungsreife und Verkehrssicherheit gehen.

Die deutliche **Reduzierung verbindlicher Vorgaben für Sonderfahrten und praktischen Ausbildungen** sollten besonders sorgfältig geprüft werden. Eine Abschaffung verbindlicher Sonderfahrten wird mit großer Wahrscheinlichkeit zu Lasten der Sicherheit gehen. Vielmehr sollte ein Mindestmaß aufrechterhalten und eine Begrenzung der Vorgaben für Sonderfahrten (5 – 4 – 3) in Betracht gezogen werden.

Kritisch bewertet wird, dass die **theoretische Wissensvermittlung** künftig auch zu 100% in digitaler Form erfolgen kann; ein Mindestmaß an Präsenzunterricht wird als wichtige Voraussetzung für die Vermittlung von Themen wie verantwortungsbewusstes Verhalten im Straßenverkehr, gegenseitige Rücksichtnahme, Gefahrenwahrnehmung sowie soziale Interaktion angesehen, die wesentlich vom Präsenzunterricht und dem unmittelbaren Austausch zwischen Fahrlehrern und Fahrschülern profitieren. Auch der Wegfall der Feststellung der Prüfungsreife für die theoretische Prüfung wird kritisch gesehen; angesichts der schon heute viel zu hohen Durchfallquoten besteht namentlich die Sorge, dass behördliche Folgeaufwände weiter zunehmen (vgl. unten zu Artikel 1 des Verordnungsentwurfs).

Die Ermöglichung einer sog. Laienausbildung bzw. des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung wird aus verwaltungs- und ordnungsbehördlicher Sicht äußerst kritisch gesehen. Bereits die gesetzliche und untergesetzliche Konzeption zeigt, dass es sich um einen erheblichen Eingriff in das bisherige

Regelsystem der praktischen Fahrausbildung handelt, das grundsätzlich auf die professionelle Ausbildung durch Fahrschulen und Fahrlehrer ausgerichtet ist. Es werden verkehrssicherheitsrelevante Folgewirkungen eines **Fahrpraxiserwerbs durch Laien/Fahrpraxisanleiter** befürchtet, der gerade nicht unter den Bedingungen der klassischen Fahrschulausbildung durch entsprechend qualifizierte Personen und in Fahrzeugen mit Doppelbedienung stattfindet, so dass für den Fahrpraxisanleiter keine vergleichbaren unmittelbaren Eingriffsmöglichkeiten bestehen und nicht sichergestellt ist, dass der Fahrpraxisanleiter kritische Verkehrssituationen sachgerecht/angemessen einschätzt bzw. der Fahrschüler/Teilnehmer seinen Anweisungen vollständig und in der gebotenen Schnelligkeit Folge leistet/leisten kann. Nicht zuletzt könnte notwendige Kritik unterbleiben, um Konflikte im persönlichen Verhältnis zu vermeiden. Wir regen an, diese Risikohinweise ernst zu nehmen und in die weitere Bewertung einzubeziehen. Das gilt auch für mögliche Auswirkungen auf Unfallgeschehen und Folgekosten (nicht zuletzt durch höhere Versicherungsprämien).

Als befristete und wissenschaftlich begleitete Erprobung wird die Zulassung an enge Voraussetzungen, behördliche Genehmigungen, Auflagen, Dokumentationspflichten, Beobachtungsfahrten sowie Widerrufs- und Untersagungsmöglichkeiten geknüpft. Hierdurch entstehen neue Prüfungs- und Überwachungspflichten für die nach Landesrecht zuständigen Behörden, insbesondere bei der Antragsbearbeitung, der Kontrolle der Teilnahmevoraussetzungen, der Prüfung benannter Fahrpraxisanleiter, der Auswertung von Nachweisen, der Nachverfolgung von Auffälligkeiten und der Entscheidung über ordnungsrechtliche Maßnahmen. Neben den unmittelbar auf die Verkehrssicherheit bezogenen Kritikpunkten wird daher die **Vollzugs- und Praxistauglichkeit der Regelungen insgesamt kritisch bewertet**.

Es wird ein erheblicher Anstieg des bürokratischen Aufwands und der behördlichen Kosten erwartet: Der Entwurf weist aus Sicht der Praxis einige **rechtliche Unklarheiten** und **teilweise widersprüchliche Regelungen** auf. Dazu zählen **unbestimmte Rechtsbegriffe** (z.B. „besonderes Näheverhältnis“ in § 2e Abs. 4 Nr. 4 StVG-E) und bestehende Tilgungsregeln/Verwertungsverbote im Fahreignungsregister, die der vorgesehenen Prüfung von Punkten bzw. Fahrverboten des Praxisanleiters über einen Zeitraum von drei Jahren (§ 2e Abs. 5 S. 1 Nr. 2 StVG-E) entgegenstehen. Zudem zeigen sich **Regelungslücken** beim nachträglichen Wegfall der Eignung von Fahrpraxisanleitern, fehlende Klarstellungen zu Haftungsfragen (§ 2e Abs. 4 S. 1 Nr. 3 und Nr. 6 sowie Abs. 5 StVG-E) sowie Fragestellungen zur Verantwortlichkeit bei Verkehrsverstößen und zum Versicherungsschutz (s. unten insbesondere Anmerkungen zu Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzentwurfs und zu Artikel 3 des Verordnungsentwurfs, etwa auch in Bezug auf die u.E. unzureichenden Möglichkeiten, auf nachteilige Entwicklungen z.B. durch Widerruf zu reagieren.). Es fehlen Kontroll- und Dokumentationsstandards. Dies weckt Zweifel gegen die geplante Ausgestaltung der Laienschulausbildung und gegen eine Reduzierung der regelmäßigen behördlichen Überwachung. Die Einführung geht zu Lasten der Ausbildungsqualität, Verkehrssicherheit und Kontrollierbarkeit. Die Entwürfe werden insoweit als **überarbeitungsbedürftig** angesehen.

Eine wichtige Maßnahme, um die Kosten des Führerscheinerwerbs zu senken, wäre aus Sicht der Praxis die **Beseitigung von Personalengpässen auf Seiten der Prüfer**. Dem tragen die Entwürfe aber noch zu wenig Rechnung. Verbreitet wird berichtet, dass bereits seit geraumer Zeit erhebliche Engpässe bei der Bereitstellung von Prüfplätzen für die praktische Fahrerlaubnisprüfung bestehen. Bei Erkrankung von amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern für den Kraftfahrzeugverkehr (aaSoP) stehen regelmäßig keine Ersatzprüfer zur Verfügung und die Prüfungen fallen vollständig aus. Dies führt zu zusätzlichen Kosten, weil weitere Übungsstunden erforderlich werden, die von den Fahrschülerinnen/Fahrschülern regelmäßig mit 300–400 € veranschlagt werden. Die Kosten für **fortgesetzte und zusätzliche Übungsstunden zu den Prüfterminen** wegen unzureichender Prüfkapazitäten bei den Prüfstellen werden **als ein wesentlicher Kostentreiber** angesehen. Anstatt neue Instrumente zu schaffen, die möglicherweise zusätzliche Gefährdungstatbestände mit sich

bringen, wird es für vorrangig angesehen, die Prüfkapazitäten zu erhöhen, und vorgeschlagen, dazu **qualifizierte Fahrlehrer** mit entsprechender Zusatzqualifikation **in die Prüftätigkeit einzubeziehen**, um vorhandene personelle Ressourcen und fahrpraktische und pädagogische Kompetenzen nutzbar zu machen.

Vor diesem Hintergrund begrüßen wir, dass nach § 2 Abs. 1a Nr. 6 i.V.m. § 4 Abs. 3 Satz 2 Kraftfahrachverständigengesetz-E künftig „(...) fahrpraxisbezogene Kenntnisse der Kraftfahrzeugtechnik (...)“ für das **neu geschaffene Berufsbild des Fahrerlaubnisprüfers** genügen sollen. Dies bietet eine Chance, den Kreis der potenziellen Prüfer zu erweitern und Personalengpässe zu reduzieren. Das in § 6 Abs. 3 Satz 3 Kraftfahrachverständigengesetz-E vorgesehene **Verbot für Fahrerlaubnisprüfer, parallel in einem Beschäftigungsverhältnis als Fahrlehrer zu stehen, sollte** aus unserer Sicht auf seine Angemessenheit **überprüft werden**. Zur Vermeidung von Interessenkonflikten (Trennung von Ausbildung und Prüfung) könnte/sollte es ausreichen, Prüfungen innerhalb derjenigen Stadt- und Landkreise zu untersagen, in denen die betreffende Fahrschule ihren Sitz hat oder Niederlassungen betreibt/praktischen Fahrunterricht anbietet.

Die vorgesehene Absenkung der Gebührensätze für Prüfungen nach Art. 7 Abschnitt 3 GebOSt-E erscheint demgegenüber ungeeignet, die Prüfkapazitäten zu erhöhen. Niedrigere Gebühren lösen das Problem der Wartezeiten und Prüfplatzengpässe nicht. Diese könnten sogar einen Anreiz schaffen, weitere Kapazitäten abzubauen oder nicht wieder zu besetzen, da diese Leistung für die technischen Prüfstellen weniger auskömmlich ist.

Im Ergebnis sollten die vorgesehenen Maßnahmen in den beschriebenen Punkten nachgeschärft und hinreichend konkret gefasst werden. Insbesondere sind die Auswirkungen auf Ausbildungsqualität, Verkehrssicherheit, Vollzugspraxis und Verwaltungsaufwand tiefgehend zu prüfen.

II. Hinweise zu einzelnen Vorschriften

1. Gesetz zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze

Zu Artikel 1 – Änderungen des StVG

- **Zu Artikel 1 Nr. 2 – § 2e StVG-E (Erprobung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung)**

Die vorgesehene Erprobung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung durch Laien auf Basis entsprechender Umsetzung im Landesrecht („Opt-in“) begegnet aus Sicht des Vollzugs insgesamt zahlreichen Bedenken. Zwar ist das Ziel verständlich, neue Ausbildungsformen zu erproben und den Fahrerlaubniswerb kostenseitig zu entlasten. Aus Sicht der Fahrerlaubnisbehörden bestehen jedoch erhebliche Zweifel, dass die vorgesehene Konzeption in ihrer derzeitigen Ausgestaltung vollzugstauglich, ressourcenschonend und verkehrssicher umgesetzt werden kann. Die Rückmeldungen aus der kommunalen Ebene weisen insoweit auf viele offene Zuständigkeits-, Nachweis- und Kontrollfragen hin.

Der **Ansatz einer behördlich besonders genehmigten „Fahrpraxiserwerbs unter Anleitung“ durch Laien** wirft aus Sicht des Vollzugs die grundlegende Frage auf, wie die mit der behördlichen Genehmigung verbundene Verantwortung ausgestaltet ist. Die vorgesehenen Nachweis-, Prüf- und Überwachungselemente erscheinen bislang nur teilweise ausformuliert. Dies betrifft insbesondere die Rolle der Fahrerlaubnisbehörden bei der Prüfung der Teilnahmevoraussetzungen, der Nachvollziehbarkeit der durchgeführten Fahrpraxis sowie die Reaktion auf Auffälligkeiten während der 12-monatigen Geltung der Genehmigung/während des laufenden Modells.

Schon die Prüfung des Antrags und die Erteilung der Genehmigung werden bei den Fahrerlaubnisbehörden einen **erheblichen zusätzlichen Verwaltungsaufwand** auslösen (Abfragen im

FAER und ggf. weitere Ermittlungen bei der Polizei, Prüfung der persönlichen Nähe, Prüfung der Fahrerlaubnis, Gebührenveranlagung und -verbuchung). Insbesondere die Überprüfung der Fahrpraxisanleiter wird in der Praxis nicht rein schematisch, sondern nur unter Würdigung des Einzelfalls möglich sein, was die Bearbeitungszeiten weiter verlängert. Dieser Mehraufwand sollte im Erfüllungsaufwand unbedingt deutlicher und realistischer abgebildet werden.

Nach Einschätzung der Praxis sind die in den Entwürfen getroffenen Annahmen (Bearbeitungszeit von 25 Minuten pro Fall/Gebühr von 19,20 €) zu niedrig angesetzt; es wird mit einem höheren Erfüllungsaufwand gerechnet, der wegen der gestiegenen Personal-, Material- und sonstigen Kosten eine **Gebühr von mindestens 30 €** rechtfertigt).

Aus kommunaler Sicht ist davon auszugehen, dass die neuen Aufgaben – entgegen dem im Entwurf formulierten Ziel des Bürokratieabbaus – **nicht ohne zusätzliche personelle und organisatorische Ressourcen** bewältigt werden können. Bereits heute arbeiten die Fahrerlaubnisbehörden vielfach an der Belastungsgrenze. Dabei ist die Verfügbarkeit von Fachkräften schon heute vielfach problematisch. Die aktuellen, historischen Rekorddefizite in den kommunalen Haushalten erlauben zudem keine weiteren Personalaufwuchs. Es ist in der Folge davon auszugehen, dass sich Bearbeitungszeiten insgesamt verlängern werden.

- **Zu Artikel 1 Nr. 2 – § 2e Abs. 2 StVG-E (Eignung, Befähigung und Nachweisführung)**

Die Regelung der Teilnahmevoraussetzungen bleibt aus Sicht des Vollzugs in zentralen Punkten zu unbestimmt. Dies betrifft insbesondere das Zusammenspiel von Eignung, Befähigung und dem Erfordernis eines bei Beginn der Fahrpraxisphase „nachweisbar“ vorliegenden Qualifikationsstandes. Zwar greift die verordnungsrechtliche Konkretisierung einzelne Fragen auf. Weiterhin offen bleibt jedoch, was genau nachzuweisen ist, in welcher Form der Nachweis zu führen ist, wer ihn ausstellt, welche Mindestinhalte er aufweisen muss und in welchem Umfang die Fahrerlaubnisbehörde diese Voraussetzungen eigenständig zu prüfen oder lediglich nachzuvollziehen hat (vgl. insbesondere auch Anm. zur sog. Beobachtungsfahrt, § 7 FahrPraxAnIV-E, als Voraussetzung für nachfolgende Autobahnfahrten).

Gerade dies erscheint aus Sicht der Vollzugspraxis nicht hinreichend. Die Fahrerlaubnisbehörden sollen eine sicherheitsrelevante Genehmigungsentscheidung im Straßenverkehr treffen. Kommt es nach Erteilung einer Genehmigung zu einem schweren Unfall, stellt sich die Frage nach der Tragfähigkeit der vorgelagerten Prüfungen in besonderer Schärfe. Die kommunale Vollzugebene steht in solchen Fällen regelmäßig nicht nur im Fokus der öffentlichen Wahrnehmung und medialen Berichterstattung, sondern auch in besonderer politischer wie ggf. sogar rechtlicher Verantwortung.

Der Normgeber muss die Anforderungen deshalb gerade hier besonders klar und vollzugstauglich regeln (oder von vornherein – wie in der Schweiz – ein Regelungssystem wählen, das auf eine behördliche „Eingangs-/Eröffnungskontrolle“ verzichtet und die Anforderungen lediglich gesetzlich/verordnungsrechtlich vorgibt und Bürgerinnen/Bürger im Falle der Nichtbeachtung dieser Vorgaben sanktioniert). Dies gilt umso mehr, als es sich bei der Fahrpraxis unter Anleitung um eine Ausnahmeregelung zum Grundsatz des Führens von Kraftfahrzeugen nur mit Fahrerlaubnis handelt und die Fahrten gerade nicht in Fahrschulfahrzeugen mit Doppelbedienung, sondern in Privatfahrzeugen ohne vergleichbare unmittelbare Eingriffsmöglichkeit wie in der klassischen Fahrschulbildung stattfinden. Wo bereits die Ausgestaltung des Modells mit besonderen Unsicherheiten verbunden ist, müssen die Voraussetzungen einer vorgesehenen behördlichen Zulassungsentscheidung im Vorfeld entsprechend präzise, belastbar und rechtssicher definiert sein.

- **Zu Artikel 1 Nr. 2 – § 2e Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 StVG-E (Versicherungsschutz)**

Hinsichtlich des Versicherungsschutzes stellt sich aus Vollzugssicht insbesondere die Frage, ob die Genehmigung fahrzeugbezogen erteilt werden soll oder nicht (§ 2e Abs. 2 Satz 1 besagt, dass die Voraussetzungen „in der Person des Teilnehmers“ vorliegen müssten). Ohne eine hinreichend klare Fahrzeugbindung erscheint zweifelhaft, ob sich der nachzuweisende Versicherungsschutz in der Praxis rechtssicher und kontrollierbar ausgestalten lässt. Auch insoweit besteht weiterer Konkretisierungsbedarf. Gleiches gilt auch in Bezug auf die Frage, wie der Versicherungsschutz überwacht und sichergestellt werden soll, dass nicht während der Laufzeit der Genehmigung (bis zu 12 Monate) ein Versicherungswechsel erfolgt, der dann keinen ausreichenden Versicherungsschutz mehr bietet. Die Absicherung durch eine Auflage und die Möglichkeit eines Widerrufs halten wir insoweit für unzureichend, s. sogleich zu Artikel 1 Nr. 2 – § 2e Abs. 5 StVG-E sowie zu Artikel 3 des Verordnungsentwurfs.

- **Zu Artikel 1 Nr. 2 – § 2e Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 StVG-E (Nebenbestimmungen)**

Aus der Praxis wird angeregt, mögliche Geschwindigkeitsbegrenzungen ausdrücklich mitzudenken, weil der Fahrpraxisanleiter – anders als ein Fahrlehrer – gerade nicht über technische Eingriffsmöglichkeiten verfügt. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung sollte als flankierende Sicherheitsmaßnahme erwogen werden. Allgemein ist darauf hinzuweisen, dass Nebenbestimmungen nur im Zeitpunkt der Genehmigungserteilung und nicht nachträglich angeordnet werden können. Die Überwachung von Auflagen wirft Vollzugsfragen auf und setzt voraus, dass die Behörde von ihrer Nichtbeachtung überhaupt Kenntnis erlangt/erlangen kann.

- **Zu Artikel 1 Nr. 2 – § 2e Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 StVG-E (Art, Dauer und Umfang des Fahrpraxiserwerbs)**

Auch hinsichtlich Art, Dauer und Umfang des Fahrpraxiserwerbs unter Anleitung verbleiben aus Vollzugssicht erhebliche Unklarheiten. Dies betrifft insbesondere die Frage, wer welche Ausbildungsanteile mit welcher Verbindlichkeit überprüft, wie der Zeitpunkt für die Erteilung des Prüfauftrags bestimmt wird und welche Unterlagen hierfür in welcher Form vorzulegen sind. Für eine tragfähige Umsetzung wäre eine deutlich präzisere Verfahrensarchitektur wünschenswert.

- **Zu Artikel 1 Nr. 2 – § 2e Abs. 4 Satz 1 Nr. 4 StVG-E (Fahrpraxisanleiter)**

Soweit an die Person des Fahrpraxisanleiters eigenständige Anforderungen geknüpft werden, ist darauf hinzuweisen, dass jede zusätzliche behördliche Prüfung von Voraussetzungen den Verwaltungsaufwand weiter erhöht. Dies gilt insbesondere dann, wenn über die bereits bekannten Prüfprogramme hinaus weitere Kontrollschritte erforderlich werden sollten. Dieser Mehraufwand sollte transparent benannt und im weiteren Verfahren berücksichtigt werden.

- **Zu Artikel 1 Nr. 2 – § 2e Abs. 5 StVG-E (Widerrufsregelung)**

Auch die **Widerrufsregelungen** werfen aus der Perspektive des Vollzugs praktische Fragen auf. Insbesondere erscheint **zweifelhaft, wie die zuständige Behörde rechtzeitig und verlässlich von relevanten Änderungen in Bezug auf Fahrpraxisanleiter Kenntnis erlangen soll**, wenn diese nicht im selben Zuständigkeitsbereich wohnen müssen. Jede zusätzliche Schnittstelle erhöht die Anforderungen an einen zügigen und belastbaren Informationsfluss. Das mag im Einzelfall handhabbar sein; als Regelungsmodell überzeugt es für eine sicherheitsrelevante Ausnahmeregelung jedoch nicht. Die Verfahrenswege sollten deshalb möglichst klar und direkt ausgestaltet werden.

Voraussetzungen, wie das Fortbestehen eines ausreichenden Versicherungsschutzes und die persönlichen Anforderungen an den Fahrpraxisanleiter, sollten als Bedingung/Wirksamkeitsvoraussetzung für die Genehmigung normiert werden und deren Wirkungen automatisch entfallen lassen,

wenn sie nicht mehr bestehen (siehe unten auch zu Artikel 3 des Verordnungsentwurfs).

Zu Artikel 3 – Änderung des Fahrlehrergesetzes

- **Zu Artikel 3 Nr. 11 (§ 12 Abs. 2 FahrIG-E), Artikel 3 Nr. 25 (§ 31 Abs. 1 FahrIG-E) und Artikel 3 Nr. 39 (§ 56 Abs. 1 Nr. 7 FahrIG-E)**

Die Klarstellungen in Bezug auf die Arbeitszeit und die Aufzeichnungspflichten der Fahrlehrer werden von Seiten der Praxis begrüßt, ebenso wie die Schaffung einer Ahndungsnorm (§ 56 Abs. 1 Nr. 7 FahrIG-E), wenn die tägliche Gesamtdauer der praktischen Fahrunterrichts oder die Gesamtarbeitszeit nach § 12 Abs. 2 Satz 1 FahrIG überschritten wird.

- **Zu Artikel 3 Nr. 22 - § 29 Abs. 1 FahrIG (Streichung der Sätze 2 und 3)**

Die Streichung halten wir nicht für sachgerecht.

Wir weisen darauf hin, dass sich **nur** § 29 Abs. 1 **Satz 3** auf die Vorhaltung von erforderlichen Unterrichtsräumen und Lehrmitteln bezieht, die sich in ordnungsgemäßem Zustand befinden sollen. Laut Begründung soll sich die Streichung auf diese Vorgabe beschränken.

§ 29 Abs. 1 **Satz 2** FahrIG bezieht sich demgegenüber auf die Pflicht des Fahrschulinhabers oder verantwortlichen Leiters, „die beschäftigten Fahrlehrer gründlich in die Aufgaben einer Fahrschule einzuführen und sie bei der Ausbildung der Fahrschüler [...] sachgerecht anzuleiten und zu überwachen.“ Eine Streichung von § 29 Abs. 1 **Satz 2** FahrIG erscheint nicht sachgerecht und ist vermutlich auch nicht gewollt. Der Änderungsbefehl ist dringend entsprechend anzupassen.

Auch der Wegfall der Regelungen zu erforderlichen Unterrichtsräumen und Lehrmitteln wird kritisch gesehen (etwa auch im Zusammenhang mit der Streichung von §§ 3, 4 der Durchführungsverordnung zum FahrIG, s. Artikel 5 des Verordnungsentwurfs): Den Fahrschulen wird mit der Reform zwar freigestellt, den theoretischen Unterricht auch ausschließlich digital und zur Gänze nicht mehr in Präsenz durchzuführen. Soweit allerdings auf freiwilliger Basis weiterhin ein Präsenzunterricht angeboten wird, sollte dies nicht in jeder nur erdenklichen Räumlichkeit unter völlig unbestimmten Bedingungen geschehen. Unabhängig von digitalen Lernformen wird ein gewisser Bedarf an Räumlichkeiten für den persönlichen Kontakt zwischen Fahrschule und Fahrschüler für erforderlich gehalten, z.B. für Vertragsabschlüsse, Beratungen oder Verwaltungsvorgänge. Es besteht die Sorge, dass ein vollständiger Wegfall am Ende unseriösen Fahrschulen Türen öffnet. Ferner ist die Streichung nicht nötig. Sie verpflichtet nur zu „erforderlichen Räumen und Mitteln“. Bei rein digitaler Lernform besteht das Erfordernis nicht.

- **Zu Artikel 3 Nr. 34 – § 51 Abs. 1 FahrIG**

Im § 51 Abs. 1 FahrIG soll in Bezug auf die Überwachung von Fahrlehrern, Fahrschulen und ihren Zweigstellen etc. durch die nach Landesrecht zuständige Behörde der bisherige letzte Satz („Sie kann sich hierbei geeigneter Personen und Stellen nach Landesrecht bedienen“) entfallen. Die Möglichkeit zur Beauftragung geeigneter Personen/Stellen wird für die Überwachung als unbedingt notwendig angesehen, um die Überwachung zu gewährleisten und erhebliche zusätzliche Mehraufwände und Kosten zu vermeiden. Die Vorschrift sollte daher nicht gestrichen/wieder eingefügt werden.

- **Zu Artikel 3 Nr. 34 – § 51 Abs. 3 FahrIG**

Die bisher festen Regelungen zur **Regelüberwachung** der Fahrschulen sollen durch eine vermeintlich **flexible Lösung** ersetzt werden („Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann die Überwachung nach den Absätzen 1 und 2 *nach eigenem Ermessen* gestalten.“) Die Behörden sollen im Wesentlichen

nur anlassbezogen kontrollieren, „wenn konkrete Anhaltspunkte vorliegen, die auf Verstöße gegen straßenverkehrsrechtliche einschließlich fahrlehrerrechtlicher Vorschriften hinweisen“.

Unklar bleibt dabei jedoch, inwieweit die Behörden wegen „unzureichender Überwachung“ in irgendeiner Weise für Qualitätsmängel und ihre Folgen verantwortlich sind/bleiben. Der Umfang der behördlichen Überwachungspflichten sollte klarer geregelt/begrenzt werden, damit klar ersichtlich ist, wie weit die Verantwortlichkeit reicht. Mit der vorgeschlagenen Regelung tritt eine beabsichtigte Entlastungswirkung nicht ein.

Die beabsichtigte Reduzierung beziehungsweise Umstellung der regelmäßigen Kontrollen auf überwiegend anlassbezogene Prüfungen darf nicht zulasten einer ordnungsgemäßen Fahrschulbildung gehen. Bereits im Rahmen der derzeitigen turnusmäßigen Kontrollen werden regelmäßig zahlreiche Verstöße und Mängel festgestellt, die im Nachgang zu beanstanden und zu sanktionieren sind, trotz der Tatsache, dass die Kontrollen in der Regel vorher angemeldet wurden. Würden diese regelmäßigen Kontrollen entfallen oder deutlich reduziert, bestünde die Gefahr, dass Missstände über Jahre hinweg unentdeckt bleiben. Anlassbezogene Kontrollen setzen voraus, dass entsprechende Hinweise oder Beschwerden überhaupt bekannt werden. Dies birgt jedoch eine erhebliche Dunkelziffer nicht gemeldeter Verstöße. Eine rein anlassbezogene Überwachung würde daher das Risiko unsauberer oder rechtswidriger Ausbildungspraktiken deutlich erhöhen und letztlich die Qualität der Fahrschulbildung beeinträchtigen.

- **Zu Artikel 3 Nr. 39-43 – §§ 57 Abs. 3, § 59 Abs. 4 FahrlG-E**

Die Einrichtung eines öffentlich zugänglichen „**Transparenzregisters**“ des Bundesverkehrsministeriums, in dem u.a. Angaben einsehbar sind zu den Fahrschulen, ihren Unterrichtsentgelten einschließlich statischer Angaben über die Anzahl und das Ergebnis absolvierter praktischer Fahrerlaubnisprüfung (Bestehens- bzw. Nicht-Bestehens-Quote), für die die Fahrschule die Prüfungsreife festgestellt hat, wird als Instrument zum Vergleich des angebotenen Fahrschulunterrichts begrüßt.

Die Vorschrift sollte allerdings ergänzt werden auch um eine Angabe zur **Quote bestandener/nicht-bestandener theoretischer Prüfungen**, bei denen die Durchfallquoten zuletzt sehr hoch waren (zur Forderung, auch künftig eine Prüfungsreife für die theoretische Prüfung festzustellen, s.u. zu §§ 3 und 11 FahrschAusbO-E/ Artikel 1 des Verordnungsentwurfs).

Zu Artikel 4 – Inkrafttreten

Für eine ordnungsgemäße Umsetzung des Vorhabens bedarf es einer realistischen und hinreichenden Übergangsfrist. Die Fahrerlaubnisbehörden sind auf rechtzeitig verfügbare Fachverfahrenssoftware, angepasste digitale Verfahrensabläufe, klare Vollzugshinweise sowie die organisatorische Vorbereitung der beteiligten Stellen angewiesen.

Vor diesem Hintergrund ist bereits kritisch, dass Artikel 4 Absatz 3 derzeit noch offenlässt, welche Bestimmungen sechs Monate nach Verkündung in Kraft treten sollen. Unabhängig davon erscheint eine Übergangsfrist von lediglich sechs Monaten jedenfalls für die vollzugsrelevanten Neuregelungen nicht ausreichend. Gerade bei Regelungen, die neue Prüf-, Nachweis-, Kommunikations- und Dokumentationsprozesse auslösen, müssen zunächst technische Anpassungen programmiert, erprobt und flächendeckend bereitgestellt, interne Abläufe abgestimmt sowie die zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter geschult werden.

Wir regen daher an, für diese Bestimmungen eine deutlich längere Übergangsfrist vorzusehen oder ihr Inkrafttreten an das tatsächliche Vorliegen der technischen und organisatorischen Umsetzungsvoraussetzungen zu knüpfen.

2. Verordnung zur Modernisierung der Fahrschulausbildung

Zu Artikel 1 –Fahrschulbildungs-Verordnung (FahrschAusbVO)

- **Zu Artikel 1 – § 3 FahrschAusbO:**

§ 3 FahrschAusbO überträgt den Erwerb des für die Erteilung der Fahrerlaubnis erforderlichen theoretischen Wissens (theoretischer Wissenserwerb) hinsichtlich des Lernformats der eigenverantwortlichen Entscheidung des Fahrschülers.

Fahrschulen sind nicht länger verpflichtet, den theoretischen Unterricht in Präsenz anzubieten, sondern können ihn nach ihrer Wahl in Präsenz, in digitaler synchroner oder asynchroner Form oder in Kombination dieser Unterrichtsformen durchführen. Eine Verpflichtung zur Bereitstellung bestimmter oder sämtlicher in Satz 1 genannten möglichen Unterrichtsformen und Kombinationen von Unterrichtsformen besteht nicht.

Die Flexibilisierung der Unterrichtsformen wird grundsätzlich unterstützt. Der Wegfall jeglicher Form des Pflicht-Präsenzunterrichts wird von der Praxis allerdings sehr kritisch gesehen. So können digitale Unterrichtsformen zwar die Wissensvermittlung unterstützen, ein **ausschließlich app- oder selbstlernorientierter Wissenserwerb erscheint jedoch nicht geeignet**, die Ausbildungsqualität dauerhaft sicherzustellen. Es bestehen – nicht zuletzt nach den Erfahrungen aus der Corona-Zeit – Zweifel, ob hierdurch langfristig eine gleichbleibende Qualität der Vorbereitung auf die Teilnahme am Straßenverkehr gewährleistet werden kann. Schon jetzt sind die Nichtbestehensquoten bei der theoretischen Prüfung stets höher als bei der praktischen Prüfung. Ein rein digitales/autodidaktisches Lernen der Theorie könnte zu noch höheren Nichtbestehensquoten führen.

Wir sehen – nicht zuletzt mit Blick auf die Vermeidung behördlicher Folgeaufwände – die Notwendigkeit, dass die Fahrschulen den Erfolg der theoretischen Wissensvermittlung kontrollieren. Wir halten deshalb ein **Mindestmaß an Präsenzunterricht** sowie eine **Prüfungsreifefeststellung auch für die theoretische Prüfung** weiterhin für nötig (s. sogleich auch zu § 11 FahrschAusbO-E).

- **Zu Artikel 1 – § 4 FahrschAusbO-E (Einsatz von Simulatoren)**

Die Möglichkeit, Ausbildungsbestandteile zu simulieren, kann – zumindest in begrenztem Umfang – didaktische Vorteile bieten (standardisierte Übungsszenarien, gefahrlose Wiederholung). Die grundsätzliche Ermöglichung des Einsatzes von **Simulatoren** (§ 4 FahrschAusbVO) erscheint insoweit sinnvoll und zeitgemäß, wenn diese dem Stand der Technik entsprechen. Ob die aktuelle Beschreibung dies ausreichend sicherstellt, kann nicht abschließend beurteilt werden.

Da reale Verkehrsbedingungen – insbesondere das komplexe Zusammenspiel von Verkehrsdichte, Witterung, unvorhersehbarem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer und infrastrukturellen Besonderheiten mit parallelem Schienenverkehr, besonderen Busspuren, besonderen Verkehrsregelungen, Brücken u.ä. – nach Einschätzung der Praxis bislang nicht vollständig digital abgebildet werden können, besteht allgemein die Sorge, dass die vorgesehene Option die Gefahr birgt, die Qualität der fahrpraktischen Ausbildung abzusenken. Es bedarf daher einer klaren Begrenzung und Festlegung, dass Simulatoren den fahrpraktischen Unterricht nicht ersetzen, sondern allenfalls flankieren können.

Kritisch wird in diesem Zusammenhang v.a. auch gesehen, dass ein Fahrlehrer nach § 4 Abs. 3 Satz 2 nicht anwesend sein muss. Fahrschüler sollten auch beim Einsatz von Simulatoren bei Fragen unterstützt werden.

- **Zu Artikel 1 – § 11 FahrschAusbO-E (Feststellung der Prüfungsreife)**

Kritisch gesehen wird aus der Praxis insbesondere, dass eine ausdrückliche Prüfungsreifefeststellung für die theoretische Prüfung künftig nicht mehr vorgesehen sein soll. Es wird befürchtet, dass sich hierdurch die Zahl nicht ausreichend vorbereiteter Prüfungsteilnahmen erhöhen wird, die ggf. einfach „auf gut Glück“ unternommen werden. Es wird nachdrücklich darauf hingewiesen, dass sich daraus mittelbar zusätzlicher Aufwand für die Fahrerlaubnisbehörden ergeben kann, etwa wenn wiederholtes Scheitern in der Theorieprüfung künftig schwieriger einzuordnen ist oder Auffälligkeiten vermehrt nachzuarbeiten sind.

Zwar ist der Ansatz einer stärkeren Eigenverantwortung im theoretischen Wissenserwerb aus Sicht der Entbürokratisierung nachvollziehbar; aus der Perspektive des Verwaltungsvollzugs sprechen jedoch gute Gründe dafür, die praktischen Folgen für Prüfungsqualität, Missbrauchsanfälligkeit und behördliche Folgeaufwände nicht außer Acht zu lassen/stärker in den Blick zu nehmen.

Wir sprechen uns deshalb ausdrücklich dafür aus, dass **auch für die theoretische Prüfung die Prüfungsreife** vorab von den Fahrschulen weiterhin **festzustellen** ist (z.B. durch Festlegung einer bestimmten Mindestzahl bestandener Probetests, vergleichbar der Regelung in § 11 Abs. 1 FahrschAusbO-E für die praktische Prüfung).

Zu Artikel 2 – Fahrpraxisanleitungs-Verordnung (FahrPraxAnIV)

Zu den aus der Praxis geäußerten grundlegenden Bedenken gegenüber einem Fahrpraxiserwerb durch Laien, die hierfür nicht besonders geschult sind und zudem mangels technischer Vorrichtungen zur Doppelbedingung während der Fahrt keine unmittelbaren Einflussmöglichkeiten haben, verweisen wir auf die bereits gemachten Ausführungen. Von Seiten der Praxis wird angemahnt, von der Erprobung ganz abzusehen oder jedenfalls anspruchsvolle Fahrstrecken und Ausbildungsinhalte wie Autobahnfahrten, Nachtfahrten sowie die allgemeinen Sonderfahrstunden zwingend weiterhin den professionell ausgebildeten Fahrlehrern vorbehalten bleiben.

Neben diesen inhaltlichen Bedenken befürchten wir zudem, wie bereits ausgeführt, einen erheblichen Anstieg des bürokratischen Aufwandes und der behördlichen Kosten durch die notwendigen Genehmigungsverfahren.

- **Zu Artikel 2 – § 2 Abs. 4 FahrPraxAnIV-E**

Für sehr problematisch erachten wir, dass ein genügender Haftpflichtversicherungsschutz nicht zur Bedingung (=Wirksamkeitsvoraussetzung) für die Genehmigung eines Fahrpraxiserwerbs durch eine Fahrpraxisanleiter/Laien gemacht wird, sondern lediglich durch Auflage vorgegeben werden soll: Die Genehmigung ist damit auch bei ungenügendem Haftpflichtversicherungsschutz weiter wirksam, die Nichtbeachtung der Auflage berechtigt lediglich zum Widerruf. Dabei ist überdies unklar, wie die Behörde von einem ungenügenden Versicherungsschutz Kenntnis erlangen sollte. Das gilt auch für den späteren Wegfall des entsprechenden Versicherungsschutzes (etwa bei einem Versicherungswechsel während der 12-monatigen Geltungsdauer der Genehmigung für den Fahrpraxiserwerb unter Anleitung eines Laien).

Wir empfehlen dringend, die Regelungssystematik zu überdenken, und eine Regelung als Wirksamkeitsvoraussetzung/Bedingung, wie dies in § 2 Abs. 4 Satz 2 FahrPraxAnIV im Hinblick auf das

Bestehen der theoretischen Prüfung und die Teilnahme an mindestens sechs Unterrichtsstunden mit professionellem Fahrlehrer regelt ist.

- **Zu Artikel 2 – § 4 Abs. 2 FahrPraxAnIV-E**

Vonseiten der Praxis wird angeregt, die persönlichen Anforderungen an den Fahrpraxisanleiter den persönlichen Anforderungen an die Begleitperson beim begleiteten Fahren mit 17 Jahren anzugleichen (u.a. auch Mindestalter von 30 Jahren).

Zu **Abs. 2 Nr. 1 (besonderes Näheverhältnis** zum Teilnehmer) ist darauf hinzuweisen, dass die Voraussetzung als Rechtsbegriff für den Verwaltungsvollzug weder hinreichend definiert noch praktikabel überprüfbar ist. Der Begriff bleibt unbestimmt und eröffnet erhebliche Auslegungsspielräume. Es bleibt ungeklärt, anhand welcher Kriterien die zuständige Behörde ein solches Näheverhältnis prüfen und bewerten soll. Die Regelung birgt daher erhebliche Rechtsunsicherheiten und schafft zusätzliche Ermessens- und Streitfragen. Sie sollte entfallen.

Zu **Abs. 2 Nr. 4** (kein Fahrverbot in den letzten 3 Jahren) wird von der Praxis darauf hingewiesen, dass die Anforderung seitens der Fahrerlaubnisbehörden **nicht überprüft werden kann**, weil **Fahrverbote größtenteils bereits nach zweieinhalb Jahren im Fahreignungsregister getilgt** werden.

Zu **Abs. 2 Nr. 5** weisen wir darauf hin, dass die Voraussetzung „**höchstens 1 Punkt im Fahreignungsregister**“ nicht lediglich zum Zeitpunkt der Beantragung der Teilnahme am Fahrpraxiserwerb unter Anleitung vorliegen sollte, sondern auch über die Gesamtdauer des Praxiserwerbs.

Die Voraussetzungen nach Abs. 2 Nr. 4 und 5 sollten als nicht nur als Eingangsvoraussetzung gelten, sondern auch als **Bedingung/Wirksamkeitsvoraussetzung für die Gesamtdauer** der Genehmigung.

- **Zu Artikel 2 – § 6 FahrPraxAnIV-E**

Hinsichtlich der Anforderungen an den Teilnehmer und den Fahrpraxisanleiter fordern wir ein **striktes Verbot jeglicher berauschender Mittel** (Alkohol und Cannabis). In § 6 Satz 2 FahrPraxAnIV-E sollte der Verweis auf § 24 a Abs. 4 StVG (Medizin-Ausnahme Cannabis) deshalb entfallen.

- **Zu Artikel 2 – § 7 FahrPraxAnIV-E**

§ 7 FahrPraxAnIV-E sieht vor, dass nach mindestens 500 und höchstens 600 km, die in Fahrpraxis unter Anleitung eines Fahrpraxisanleiters gefahren wurden, eine „Beobachtungsfahrt“ zusammen mit dem Fahrlehrer zu erfolgen hat. Diese Beobachtungsfahrt ist Voraussetzung, dass der Fahrerlaubnisanwärter sodann auch Autobahnfahrten unter Anleitung eines Fahrpraxisanleiters unternehmen kann.

In Bezug auf den Nachweis der gefahrenen 500-600 Km sieht die Praxis eine erhöhte Fälschungsgefahr und vermisst in den Entwürfen eine klare Regelung für ein **amtlich vorgeschriebenes Fahrtenbuchformular**. In Österreich ist ein Fahrtenbuch Pflicht, in dem der Kilometerstand, Datum, Dauer der Fahrt und die Fahrtstrecke dokumentiert werden müssen. Das ist nachzuweisen und jederzeit auf Verlangen vorzuzeigen. Die nachweisliche Nichtbeachtung der Dokumentationspflichten sollten als Ordnungswidrigkeit sanktioniert werden können.

Als problematisch sehen wir ferner an, dass die Fahrschule **lediglich die Durchführung** der Beobachtungsfahrt **zu bescheinigen** hat und **nicht ein erzielttes Ergebnis/Befähigungsniveau**. Nach unserem Verständnis gibt es keine Rechtsgrundlage, die Bescheinigung wegen unzureichendem Fahrkönnens zu verweigern.

- **Zu Artikel 2 - § 9 FahrPraxAnIV-E**

Die in vorgesehene Meldepflicht setzt entsprechende technische Voraussetzungen bei den zuständigen Behörden voraus. Hierfür müssten die technischen Strukturen zunächst geschaffen werden. Auch hier ist mit zusätzlichem Verwaltungsaufwand zu rechnen, der beim Erfüllungsaufwand zu berücksichtigen ist.

Zu Artikel 3 – Änderungen der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)

- **Zu Artikel 3 Nr. 2-Nr. 4 – §§ 6 ff. FeV**

Durch Ergänzung der §§ 6a, 6b, 6c und 6d FeV-E werden neuen Schlüsselzahlen/differenzierte Fahrerlaubnisberechtigungen (mit entsprechenden Regelungen zu den **Ausbildungsanforderungen** in §§ 5–10 FahrschAusbVO und der **Eintragung/Dokumentation** in Anlage 9 FeV) eingefügt.

Die **Einführung dieser neuen Schlüsselzahlen** führt dazu, dass viele neue Sonderfälle und Alternativen hinzutreten. Neben den bereits etablierten Schlüsselzahlen 96 und 196 sollen die neuen Schlüsselzahlen 96.01 (größere Einsatzfahrzeuge), 96.02 (größere Wohnmobile) und 96.03 (größere Anhänger für den alternativen Antrieb) eingeführt werden. **Jede zusätzliche Schlüsselzahl führt regelmäßig zu weiteren Antrags-, Prüf- und Eintragungsvorgängen**, die in der Summe zu einem deutlichen Mehraufwand in den Fahrerlaubnisbehörden führen. Insgesamt ist zu konstatieren, dass die Reform in der derzeitigen Ausgestaltung **zusätzliche Verwaltungsressourcen bei den Fahrerlaubnisbehörden** binden wird und insoweit das Gegenteil von Entbürokratisierung darstellt. Dies ist im weiteren Gesetzgebungsverfahren dringend zu berücksichtigen.

Die Möglichkeit der Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klasse B (zulässige Gesamtmasse eigentlich max. 3.500 kg) mit der Schlüsselzahl 96.01 für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr, Polizei, Rettungsdienst, THW usw. mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3.500 kg, jedoch nicht mehr als 5.000 kg, ist im Hinblick auf die Aufgabenerfüllung der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) zu begrüßen, wird aus Sicht der Verkehrssicherheit gleichzeitig jedoch kritisch hinterfragt.

Zur Neuregelung besteht aus der Praxis Unklarheit, ob die Schlüsselzahlen B96 (Anhänger) und B196 (Klasse A1) bestehen bleiben, die B96.01 für Einsatzfahrzeuge gilt, die B96.02 für Wohnmobile und die B96.03 für PKW mit Anhänger, aber immer nur mit alternativen Antrieben und dann bis 4,25 t gelten. Ferner besteht die Frage, ob der Unterschied zwischen der generellen Erlaubnis kraft § 6 der Verordnung und den Erlaubnissen auf Antrag nach §§ 6b, c, und d nur in der Gesamtmasse von 5t liegt.

Ein konkreter Hinweis betrifft die Änderung des § 6c Abs. 1 S. 3. Hier heißt es im Referentenentwurf: *„Die Schlüsselzahl 96.02 darf nur zugeteilt werden, wenn der Bewerber bereits die Fahrerlaubnis der Klasse B besitzt oder die Voraussetzungen für deren Erteilung erfüllt hat; in diesem Fall darf die Schlüsselzahl 96 frühestens mit der Fahrerlaubnis für die Klasse B zugeteilt werden.“* Da der § 6a Abs. 1 S. 2 FeV bereits Regelungen der Voraussetzungen für die Eintragung der Schlüsselzahl 96 enthält, ist anzunehmen, dass im Entwurf zu § 6c „96.02“ hätte angegeben werden sollen.

Völlig unverständlich ist, dass die Muster der Nachweise über Schulungen zwecks Eintragung der Schlüsselziffern 96, 96.01, 96.02 und 96.03 in die Fahrerlaubnis der Klasse B und in den Führerschein als Anlagen der Fahrschulungs-Verordnung ausgeprägt werden. Nach hiesiger Ansicht sind die Muster in der FeV einzubetten, da diese Grundlage für die Änderung der Fahrerlaubnis Klasse B und eines Führerscheindokumentes sind.

Da das Prinzip der Fahrerschulungen gemäß §§ 6 ff. FeV künftig weiter ausgedehnt werden soll, erscheint es aus hiesiger Sicht erforderlich, ergänzende Regelungen zur Verhinderung von Fälschungen

und missbräuchlicher Verwendung entsprechender Schulungsbescheinigungen zu schaffen. Die bisherigen Erfahrungen im Zusammenhang mit den B196-Bescheinigungen haben gezeigt, dass insoweit ein erhöhtes Missbrauchspotenzial besteht. Es ist an der Tagesordnung, dass bei Fahrerlaubnisbehörden unechte/gefälschte Teilnahmebescheinigungen vorgelegt werden. Es ist mehr als einfach, in einem solchen Vordruck unter Benennung einer Fahrschule einen Stempel und eine vermeintliche Unterschrift eines Fahrschulinhabers anzubringen. Die Fahrerlaubnisbehörden haben keine Kapazitäten, die Echtheit bzw. Authentizität der eingereichten Bescheinigungen zu prüfen.

Denkbar wäre beispielsweise eine verpflichtende Meldung absolvierter Fahrerschulungen an das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), vergleichbar mit den bestehenden Regelungen zur Meldung von Modulen im Bereich der Berufskraftfahrerqualifikation (BQR).

Ferner ist mit einer zusätzlichen „Papierflut“ zu rechnen. Eine Person, die sich die Schlüsselziffern 96, 96.01, 96.02 und 96.03 in die Fahrerlaubnis Klasse B und in den Führerschein eintragen lassen möchte, benötigt dafür vier unterschiedliche Papierdokumente, die nahezu ein identisches Erscheinungsbild haben. Die Regelungen tragen daher nicht zu einer „Entbürokratisierung“ und einer „Vereinfachung“ behördlicher Abläufe bei.

- **Zu Artikel 3 Nr. 7 § 11 FeV-E**

Die Änderung ist unvollständig. Es fehlt die angekündigte Inbezugnahme des § 13a FeV in § 11 Abs. 3 S. 2, der 2024 in die FeV aufgenommen wurde. Der § 11 FeV wurde diesbezüglich bisher nicht angepasst.

- **Zu Artikel 3 Nr. 10 – § 17 Abs. 3 FeV-E**

Aus der Praxis wird – über den vorliegenden Verordnungsentwurf hinaus – angeregt, die **Regelung zum Prüfungsort weiter zu schärfen**. Insbesondere für Wohnorte im Grenzbereich verschiedener Zuständigkeitsbereiche kann es sinnvoll sein, klarere Vorgaben vorzusehen, um aufwendige Prüfungen tatsächlicher Beziehungen zu anderen Prüfungsorten zu vermeiden. Insoweit wird ein erhebliches Potenzial zum Abbau von Bürokratie sowohl für Bürgerinnen und Bürger als auch für die Verwaltung gesehen.

- **Zu Artikel 3 Nr. 12 – § 18 Abs. 2 und 3 FeV-E**

Der vorgesehene Wegfall der bisherigen Frist zwischen bestandener theoretischer Prüfung und Ablegung der praktischen Prüfung (§ 18 Abs. 2 und 3 FeV) wird aus der Vollzugspraxis mit Blick auf die Verkehrssicherheit und die praktische Fallbearbeitung kritisch gesehen. Es erscheint nachvollziehbar, dass in atypischen Einzelfällen – etwa bei krankheitsbedingten Unterbrechungen – eine flexiblere Handhabung angezeigt sein kann. Gleichwohl sollte geprüft werden, ob der vollständige Verzicht auf bisherige zeitliche Leitplanken (12 Monate bzw. 2 Jahre) nicht zu neuen Unsicherheiten hinsichtlich der fortbestehenden Befähigung und der behördlichen Entscheidungsmöglichkeiten führt, denn es ist anzunehmen, dass der Bewerber seine in der theoretischen Prüfung nachgewiesenen Kenntnisse auf Grund der Dauer von mehr als einem Jahr zum Zeitpunkt der praktischen Prüfung bereits wieder verloren haben könnte. Somit sind kostenintensive praktische Wiederholungsprüfungen unvermeidlich. Durch die vorgesehene Änderung entfällt auch die Regelung, dass die gesamte Prüfung ihre Gültigkeit verliert, wenn nach Bestehen der theoretischen Prüfung bis zur praktischen Prüfung zwei Jahre überschritten werden (§ 18 Abs. 2 FeV). Nach zwei Jahren kann nicht mehr vermutet werden, dass der Betreffende noch über die zur Teilnahme am Verkehr erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten verfügt.

Aus kommunaler Sicht spricht daher einiges dafür, zumindest einzelne bewährte Orientierungspunkte oder klarstellende Vorgaben beizubehalten. Dies würde nicht nur der Rechtssicherheit dienen, sondern

könnte auch dazu beitragen, schwierige Einzelfallentscheidungen in den Fahrerlaubnisbehörden auf eine verlässlichere Grundlage zu stellen.

- **Zu Artikel 3 Nr. 14 – § 21 Abs. 1 FeV-E**

Die vorgesehene **Entkopplung des Fahrerlaubnisantrags von einer verbindlichen Anmeldung bei einer Fahrschule** wird **kritisch** bewertet mit dem Hinweis, dass die derzeitigen Abläufe zwischen Fahrschulen und Fahrerlaubnisbehörden in der Praxis etabliert sind und einen geordneten sowie nachvollziehbaren Verfahrensablauf gewährleisten. Fahrschulen übernehmen hierbei koordinierende Aufgaben und unterstützen Fahrschüler bei Antragstellung und Verfahrensabwicklung.

Durch die Entkopplung könnte es zu **erhöhtem Abstimmungs- und Verwaltungsaufwand** im Kontakt mit Fahrschülern sowie zu Unklarheiten hinsichtlich der Zuständigkeiten und Ausbildungsstände kommen. Zudem könnten sich überregionale Anbieter ohne regionale Bindung stärker am Markt etablieren und langfristig marktbeherrschende Strukturen entstehen, ohne dass hierdurch zwingend eine nachhaltige Kostenreduzierung für Fahrschüler erreicht wird. Aus Sicht der Verwaltungspraxis wird die vorgesehene Änderung nicht als Vereinfachung der bestehenden Verfahren bewertet.

- **Zu Artikel 3 Nr. 15 – § 22 Abs. 4 FeV-E:**

Zu der Neuregelung von § 22 Abs. 4 FeV-E wird die Frage aufgeworfen, wie mit Doppelklassenverfahren werden soll. Das Führerscheinmodell lasse nur ein Erteilungsdatum zu. Würden zwei Klassen beantragt, finden die Prüfungen in der Regel nicht am selben Tag statt. Folglich müssten unterschiedliche Erteilungsdaten eingetragen werden. Dies könne der Prüfer aber nicht, da das Sternchen als Verweis auf Nr. 14 sich in allen offenen Klassen befinde. Zudem wird die Frage gestellt, ob die befristete Prüfungsbescheinigung nach Anlage 8a (vorläufige Fahrberechtigung) dann auch durch den Sachverständigen ausgestellt werden solle.

Redaktioneller Hinweis: Im Absatz 4 ist die Rede von der „befristeten Prüfungsbescheinigung nach Anlage 8a“, dort heißt sie aber „Vorläufiger Nachweises der Fahrerlaubnis (VNF)“.

- **Zu Artikel 3 Nr. 15 - § 22 Abs. 5 FeV-E:**

Die Verlängerung der Zeiträume für das Ablegen der theoretischen und der praktischen Prüfung von bislang zwei Jahren (mit der Möglichkeit einer Verlängerung um weitere zwei Jahre) auf pauschal fünf Jahre wird von Seiten der Praxis hinsichtlich Angemessenheit und Praxistauglichkeit kritisch hinterfragt. Zusammen mit dem Wegfall der Fristen gemäß § 18 Abs. 2 und 3 FeV werden potenzielle Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit als nicht hinnehmbar benannt.

- **Verordnung zur Modernisierung der Fahrschulerausbildung – Redaktionelle Fehler**

Im Verordnungsentwurf sind uns zahlreiche redaktionelle Fehler aufgefallen, auf die wir abschließend gerne hinweisen möchten:

Im Inhaltsverzeichnis (S. 4f.)

Das Inhaltsverzeichnis führt lediglich zehn Artikel auf. Der tatsächliche Verordnungstext am Ende des Dokuments umfasst jedoch elf Artikel. Zudem wird hinter Artikel 8 („Änderung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung“) auf Artikel 4 verwiesen., was inhaltlich nicht korrekt ist. Gleiches gilt für den Verweis hinter Artikel 7 („Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr“) auf „Artikel 8“.

Im Verordnungstext (S. 46)

In der Klausel zum Außerkrafttreten des Verordnungstextes wird auf das Datum nach „Artikel 9 dieser Verordnung“ verwiesen. Artikel 9 regelt jedoch die Evaluierung und enthält kein Datum. Korrekt müsste der Verweis wohl auf Artikel 11 („Inkrafttreten“) lauten. Da das Inhaltsverzeichnis nur zehn Artikel vorsieht, aber elf vorhanden sind, verschieben sich die Bezeichnungen. Während das Verzeichnis Artikel 10 als „Inkrafttreten“ benennt, ist dies im Text tatsächlich Artikel 11.

Im Begründungsteil (S. 104)

Im Besonderen Teil der Begründung wird die inhaltliche Änderung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung (Artikel 8 des Textes) komplett übersprungen – für Artikel 8 liegt damit keine Begründung vor. Dies führt ferner dazu, dass ab Artikel 8 die Überschriften in der Begründung nicht mehr zu den Artikeln im Verordnungstext passen:

Die Überschrift „Zu Artikel 8 (Evaluierung)“ steht über dem Text, der eigentlich den Artikel 9 (Evaluierung) begründet.

Die Überschrift „Zu Artikel 9 (Außerkrafttreten)“ begründet inhaltlich den Artikel 10.

Die Überschrift „Zu Artikel 10 (Inkrafttreten)“ begründet den Artikel 11.