

10.06.26

Vk - Fz - In

Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr

Verordnung zur Modernisierung der Fahrschulausbildung (Fahrschulmodernisierungs-Verordnung - FahrschModV)

A. Problem und Ziel

Die derzeitigen Regelungen zur Fahrschulausbildung entsprechen nur noch teilweise den modernen Anforderungen an ein theoretisches Lernen. Insbesondere digitale Lehr- und Lernformen werden bislang nicht ausreichend berücksichtigt. Die Fahrschulausbildung ist zudem durch weitgehend analoge und papiergebundene Ausbildungs- und Verwaltungsabläufe geprägt. Digitale Verfahren zur Dokumentation, Nachweisführung und Kommunikation zwischen Fahrschulen und Behörden sind bisher kaum etabliert. Dies führt zu erhöhtem Verwaltungsaufwand und vermeidbaren Kosten. Die bestehenden Strukturen wirken sich unmittelbar auf die Kosten der Fahrschulausbildung aus und tragen dazu bei, dass der Erwerb einer Fahrerlaubnis für viele Menschen finanziell stark belastend ist.

Ziel der Verordnung ist es, die Fahrschulausbildung an die heutigen Methoden des Lernens anzupassen, digitale Ausbildungselemente stärker zu integrieren, die strukturellen Defizite zu beheben, die Effizienzpotenziale digitaler Verfahren zu nutzen und dadurch die Kosten der Fahrausbildung zu senken. Zugleich sollen die Vorgaben des Koalitionsvertrags zur Verbesserung der Bezahlbarkeit des Führerscheinerwerbs sowie die Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz zur Modernisierung der Fahrausbildung umgesetzt werden.

Des Weiteren erfolgt eine Umsetzung von Vorschriften der Richtlinie (EU) 2025/2205 über den Führerschein, konkret der Artikel 6 und 9 sowie Anlage 9 der Richtlinie, soweit diese inhaltlich neue Erweiterungen der Fahrerlaubnisklasse B auf bestimmte schwerere Kraftfahrzeuge mit alternativem Antrieb, Wohnmobile sowie bestimmte Einsatzfahrzeuge mit und ohne Anhänger sowie der Fahrerlaubnisklasse BE auf bestimmte schwerere Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Kraftfahrzeug mit alternativem Antrieb und bestimmten Anhängern unter Beachtung der Anwendungsvorschriften in Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2025/2205 über den Führerschein betreffen.

B. Lösung

Mit der Verordnung werden die rechtlichen Voraussetzungen zur Digitalisierung des Fahrschulunterrichts und zur Entbürokratisierung der Fahrschulausbildung geschaffen. Vorgeesehen sind insbesondere die Einführung eines digitalen theoretischen Wissenserwerbs, die Straffung der verbindlichen praktischen Fahrschulausbildung, die Vereinfachung und Digitalisierung der Dokumentations- und Nachweisverfahren sowie die Vereinfachung behördlicher Abläufe. Hierdurch sollen Kosten gesenkt, Verfahrensabläufe beschleunigt und Kapazitäten effizienter genutzt werden. Die Maßnahmen setzen den Auftrag des Koa-

litionsvertrags sowie die Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz konsequent um. Im Übrigen sollen die Ziele durch die Änderung der entsprechenden Vorschriften in den einschlägigen straßenverkehrsrechtlichen Verordnungen erreicht werden.

C. Alternativen

Als Alternativen kämen die Umsetzung der Optimierung der Fahrschulausbildung OFSA II oder die Beibehaltung der aktuellen Regelungen in Betracht. Damit würde sich die Situation von Fahranfängern jedoch nicht verbessern. Insbesondere würden Kosten für die Fahrschulausbildung auf dem aktuellen Niveau bleiben oder sogar ansteigen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf die Einnahmen und Ausgaben der öffentlichen Haushalte.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Die konkret bezifferbare jährliche Reduzierung des Erfüllungsaufwands für Bürgerinnen und Bürger im Zusammenhang mit den Regelungen dieser Verordnung beträgt ca. 5 509 372 Stunden und 629 274 428 Euro aufgrund u.a. der Digitalisierung des Theorieunterrichts und der Reduktion der Ausbildungsfahrten.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die konkret bezifferbare jährliche Reduzierung des Erfüllungsaufwands, der im Zusammenhang mit den Regelungen dieser Verordnung für die Wirtschaft entsteht, beläuft sich auf ca. 69 185 562 Euro. Diese Entlastung entsteht vorrangig aufgrund der Digitalisierung des theoretischen Fahrunterrichts.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Durch die Fahrpraxis-Verordnung entsteht vsl. Erfüllungsaufwand bei der Verwaltung.

Bei der Fahrpraxis-Verordnung handelt es sich um eine Erprobung, die wissenschaftlich begleitet werden soll. Da die Nutzung dieser Möglichkeit durch die Länder, die Fahrschulen und die zukünftigen Fahrschülerinnen und Fahrschüler im privaten und eventuell auch gewerblichen Bereich sowie die Umsetzung derzeit nicht absehbar ist, wird der Erfüllungsaufwand pro Fall ausgewiesen. Der gesamte Erfüllungsaufwand mit Fallzahlen kann erst, wenn aus der Erprobung ein langfristiger Ablauf festgelegt werden sollte, kalkuliert werden. Die Berechnung des Erfüllungsaufwandes pro Fall erfolgt nur beispielhaft als Einzelfallbetrachtung.

F. Weitere Kosten

Durch die Digitalisierung und den Abbau bürokratischer Anforderungen wird insgesamt eine Senkung der Kosten für den Erwerb einer Fahrerlaubnis erwartet. Weitere wesentliche Auswirkungen auf Verbraucherinnen und Verbraucher, das Preisniveau oder soziale Sicherungssysteme sind nicht zu erwarten. Fahrschulen als kleine und mittlere Unternehmen werden unmittelbar betroffen. Einer möglichen Verringerung einzelner Einnahmen steht jedoch eine deutliche Reduzierung des Verwaltungs- und Dokumentationsaufwands gegenüber, sodass keine erheblichen zusätzlichen Belastungen für die Wirtschaft entstehen.

10.06.26

Vk - Fz - In

**Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr**

**Verordnung zur Modernisierung der Fahrschulausbildung
(Fahrschulmodernisierungs-Verordnung - FahrschModV)**

Bundeskanzleramt
Staatsminister beim Bundeskanzler

Berlin, 10. Juni 2026

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Bürgermeister
Dr. Andreas Bovenschulte

Sehr geehrter Herr Bundesratspräsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr zu erlassende

Verordnung zur Modernisierung der Fahrschulausbildung
(Fahrschulmodernisierungs-Verordnung – FahrschModV)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage beigelegt.

Mit vorzüglicher Hochachtung
Dr. Michael Meister

Verordnung zur Modernisierung der Fahrschulausbildung

(Fahrschulmodernisierungs-Verordnung – FahrschModV)

Vom ...

Das Bundesministerium für Verkehr verordnet aufgrund

- des § 2 Absatz 2 Satz 2, Absatz 6 Satz 1, Absatz 11 und 13 Satz 3 und Absatz 14 Satz 2, des § 2e Absatz 5, des § 3 Absatz 7, des § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a bis e, Nummer 2 und 11, Absatz 3 Nummer 1 bis 3 und 5, Absatz 5, Absatz 8 Nummer 1, des § 6a Absatz 2 Satz 1 und 2, Absatz 3 und 4 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch [aktuelle Änderung eintragen] geändert worden ist, in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821) in der bis zum 14. August 2013 geltenden Fassung,
- des § 26a Absatz 1 Nummer 2, des § 30c Satz 1 Nummer 3, 5 und 6, des § 50 Absatz 1 Nummer 2 und Absatz 2 Nummer 2 sowie des § 63 Nummer 2 bis 5 des Straßenverkehrsgesetzes,
- des § 68 Absatz 1 Nummer 1 bis 4, 6, 7, 8 bis 11, 13 bis 15, 17 bis 19 des Fahrlehrergesetzes vom 30. Juni 2017 (BGBl. I S. 2162, 3784), das zuletzt durch [aktuelle Änderung eintragen] geändert worden ist,
- des § 68 Absatz 1 Nummer 4 und 14 sowie Absatz 2 des Fahrlehrergesetzes im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung, Familie, Senioren, Frauen und Jugend,
- des § 4 Absatz 4 Nummer 1 und 2, des § 11 Absatz 1a Satz 2, des § 18 Absatz 2 und 3 des Kraftfahrersachverständigengesetz vom 22. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2086), das zuletzt durch [aktuelle Änderung eintragen] geändert worden ist.

Inhaltsübersicht

Artikel 1	Verordnung zur Ausbildung von Fahrschülern (Fahrschulbildungs-Verordnung – FahrschAusbV)
Artikel 2	Verordnung zu Erprobung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung im Rahmen der praktischen Fahrausbildung für Kraftfahrzeuge der Klasse B (Fahrpraxisanleitungs-Verordnung – FahrPraxAnIV)
Artikel 3	Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung
Artikel 4	Änderung der Verordnung zur Durchführung des Kraftfahrersachverständigengesetzes
Artikel 5	Änderung der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz
Artikel 6	Änderung der Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung

Artikel 7	Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr
Artikel 8	Änderung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung
Artikel 9	Evaluierung
Artikel 10	Außerkräfttreten
Artikel 11	Inkräfttreten

Artikel 1

Verordnung zur Ausbildung von Fahrschülern (Fahrschulbildungs-Verordnung – FahrschAusbV)

Inhaltsübersicht

§ 1	Ziel und Inhalt der Ausbildung
§ 2	Bestandteile der Ausbildung
§ 3	Theoretischer Wissenserwerb
§ 4	Fahrpraktische Ausbildung
§ 5	Schulung für das Führen von Fahrzeugkombinationen nach § 6a der Fahrerlaubnis-Verordnung
§ 6	Schulung für das Führen von Fahrzeugkombinationen mit alternativen Antrieben nach § 6b der Fahrerlaubnis-Verordnung
§ 7	Schulung für das Führen von Wohnmobilen nach § 6c der Fahrerlaubnis-Verordnung
§ 8	Schulung für das Führen von Einsatzfahrzeugen nach § 6d der Fahrerlaubnis-Verordnung
§ 9	Schulung für das Führen von Krafträdern nach § 6e der Fahrerlaubnis-Verordnung
§ 10	Schulung für das Führen von Kraftfahrzeugen mit Schaltgetriebe der Klasse B nach § 17a Absatz 3 der Fahrerlaubnis-Verordnung
§ 11	Feststellung der Prüfungsreife für die praktische Fahrerlaubnisprüfung
§ 12	Abschluss der fahrpraktischen Ausbildung
§ 13	Ausnahmen
§ 14	Ordnungswidrigkeiten
§ 15	Übergangsregelungen
Anlage 1	Qualitätskriterien für den praktischen Fahrschulunterricht
Anlage 2	Schulung für das Führen von Fahrzeugkombinationen
Anlage 3	Schulung für das Führen von Fahrzeugkombinationen mit alternativen Antrieben nach § 6b der Fahrerlaubnis-Verordnung
Anlage 4	Schulung für das Führen von Wohnmobilen nach § 6c der Fahrerlaubnis-Verordnung
Anlage 5	Schulung für das Führen von Einsatzfahrzeugen nach § 6d der Fahrerlaubnis-Verordnung
Anlage 6	Schulung für das Führen von Krafträdern nach § 6e der Fahrerlaubnis-Verordnung

§ 1

Ziel und Inhalt der Ausbildung

(1) Ziel der Ausbildung von Fahrschülern ist die Befähigung zum sicheren, verantwortungsvollen sowie umwelt- und klimabewussten Verkehrsteilnehmer sowie die Vorbereitung auf die Fahrerlaubnisprüfung.

(2) Die Ausbildung hat ein Verkehrsverhalten zu vermitteln, das Folgendes einschließt:

1. Fähigkeiten und Kenntnisse, um Kraftfahrzeuge auch in schwierigen Verkehrssituationen sicher zu beherrschen,
2. Kenntnis, Verständnis und Beachtung von Verkehrsvorschriften,
3. Fähigkeiten und Kenntnisse zur Wahrnehmung und Kontrolle von Gefahren einschließlich ihrer Vermeidung und Abwehr,
4. Wissen über Auswirkungen von Fahrfehlern und eine realistische Selbsteinschätzung,
5. Bereitschaft und Fähigkeit zur gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr und das Bewusstsein über den Einfluss von Emotionen auf das Fahren,
6. Bereitschaft und Fähigkeit zum selbstständigen Weiterlernen, insbesondere hinsichtlich neuer Verkehrsregelungen und assistierender sowie automatisierter Fahrfunktionen, und
7. Verantwortung für Leben und Gesundheit, Umwelt- und Klimaschutz sowie für Eigentum.

§ 2

Bestandteile der Ausbildung

(1) Die Ausbildung besteht aus dem theoretischen Wissenserwerb und der fahrpraktischen Ausbildung.

(2) Bei Erweiterung der Klasse B auf die Klasse BE, der Klasse C1 auf die Klasse C1E, der Klasse C auf die Klasse CE, der Klasse D1 auf die Klasse D1E und der Klasse D auf die Klasse DE muss nur die fahrpraktische Ausbildung nach § 4 absolviert werden.

(3) Die Ausbildung zur Erlangung der Dienstfahrerlaubnis in der Bundeswehr, die nicht den Klassen nach § 6, auch in Verbindung mit § 6a, der Fahrerlaubnis-Verordnung entspricht oder die über den Mindestumfang der Ausbildung nach dieser Verordnung hinausgeht, darf durch Verwendung von Simulationen ergänzt werden.

(4) Schulungen für das Führen von

1. Fahrzeugkombinationen nach § 6a der Fahrerlaubnis-Verordnung,

2. Fahrzeugkombinationen mit alternativen Antrieben nach § 6b der Fahrerlaubnis-Verordnung,
3. Wohnmobilen nach § 6c der Fahrerlaubnis-Verordnung,
4. Einsatzfahrzeugen nach § 6d der Fahrerlaubnis-Verordnung
5. Krafträdern gemäß nach § 6e der Fahrerlaubnis-Verordnung sowie
6. Kraftfahrzeugen mit Schaltgetriebe der Klasse B nach § 17a der Fahrerlaubnis-Verordnung

sind keine fahrpraktische Ausbildung im Sinne von Absatz 1. Näheres regeln die §§ 5 bis 10.

§ 3

Theoretischer Wissenserwerb

(1) Der Fahrschüler entscheidet eigenverantwortlich, mit welchem Lernformat er das erforderliche theoretische Wissen erwirbt.

(2) Der theoretische Wissenserwerb kann im Rahmen von theoretischem Unterricht in einer Fahrschule oder in digitaler synchroner oder asynchroner Form oder in Kombination dieser Unterrichtsformen erfolgen.

(3) Der Inhalt des theoretischen Wissenserwerbs ist so zu gestalten, dass die für die theoretische Prüfung erforderlichen Kenntnisse nach Anlage 7 Nummer 1.1 der Fahrerlaubnis-Verordnung vermittelt werden.

(4) Fahrschulen sind berechtigt, den theoretischen Unterricht nach Absatz 2 nach ihrer Wahl in Präsenz, in digitaler synchroner oder asynchroner Form oder in Kombination dieser Unterrichtsformen durchzuführen. Eine Verpflichtung zur Bereitstellung bestimmter oder sämtlicher in Satz 1 genannten möglichen Unterrichtsformen und Kombinationen von Unterrichtsformen besteht nicht.

§ 4

Fahrpraktische Ausbildung

(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. Die Qualitätskriterien für die Fahrschulausbildung nach Anlage 1 sind zu berücksichtigen.

(2) Im Rahmen der fahrpraktischen Ausbildung nach Absatz 1 sind für jede beantragte Fahrerlaubnisklasse, mit Ausnahme der Klassen AM, T und L, Fahrten durchzuführen

1. auf Überlandstrecken,
2. auf Autobahnen oder Kraftfahrtstraßen mit Fahrbahnen für eine Richtung, die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen getrennt sind und mindestens zwei Fahrstreifen je Richtung haben und

3. bei Dunkelheit oder Dämmerung

Der Umfang der Fahrten nach Satz 1 richtet sich nach dem individuellen Ausbildungsstand des Fahrschülers. Der Umfang ist so zu wählen, dass der Fahrlehrer das Vorhandensein der jeweils erforderlichen Fähigkeiten und Kenntnisse feststellen kann.

(3) Es ist verboten, die fahrpraktische Ausbildung für mehrere Fahrschüler gleichzeitig zu erteilen. Die Erteilung einer fahrpraktischen Ausbildung durch mehrere in demselben Kraftfahrzeug sitzende Fahrlehrer für jeweils einen Fahrschüler ist unzulässig.

(4) Im Rahmen der fahrpraktischen Ausbildung ist der Einsatz von Simulationen zulässig, sofern alle Fahraufgaben realitätsnah simuliert werden können und die Simulationen eine dynamische Darstellung von unterschiedlichen Verkehrssituationen ermöglichen. Die Anwesenheit eines Fahrlehrers ist im Fall des Einsatzes von Simulationen nach Satz 1 nicht erforderlich. Absatz 3 Satz 1 ist nicht anzuwenden. Der ausschließliche Einsatz von Simulationen für Fahrten nach Absatz 2 Satz 1 ist nicht zulässig.

(5) Bei der fahrpraktischen Ausbildung auf motorisierten Zweirädern soll der Fahrlehrer den Fahrschüler entsprechend dessen individueller Fähigkeiten und Kenntnisse überwiegend vorausfahren lassen.

(6) Bei der fahrpraktischen Ausbildung auf Fahrzeugen der Klassen A1, A2, A, AM und T hat der Fahrlehrer eine technische Einrichtung nach § 5 Absatz 2 Satz 1 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz zu verwenden.

(7) Der Inhaber einer Fahrschule oder, im Falle ihrer Bestellung, die zur verantwortlichen Leitung des Ausbildungsbetriebs bestellte Person, haben sicherzustellen, dass die fahrpraktische Ausbildung nach den Vorgaben in den Absätzen 1 bis 6 erteilt wird.

§ 5

Schulung für das Führen von Fahrzeugkombinationen nach § 6a der Fahrerlaubnis-Verordnung

(1) Die Schulung zum Nachweis der Befähigung zum Führen von Fahrzeugkombinationen nach § 6a Absatz 3 der Fahrerlaubnis-Verordnung hat der Fahrlehrer gemäß den Vorgaben in Anlage 2 durchzuführen. § 4 Absatz 1 Satz 1 und 3, Absatz 3 sowie Absatz 7 gilt entsprechend. Der Einsatz von Simulationen für die Schulung nach Satz 1 ist nicht zulässig.

(2) Der Nachweis nach § 6a Absatz 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung darf durch den Inhaber der Fahrschule oder, im Falle ihrer Bestellung, die für die verantwortliche Leitung des Ausbildungsbetriebs bestellte Person, erst ausgestellt werden, nachdem die Schulung nach Absatz 1 Satz 1 abgeschlossen worden ist.

(3) Der Inhaber der Fahrschule oder, im Falle ihrer Bestellung, die für die verantwortliche Leitung des Ausbildungsbetriebs bestellte Person, haben dem Fahrschüler unverzüglich nach Abschluss der Schulung die Durchführung der Schulung nach Absatz 1 Satz 1 nach dem Muster der Anlage 2 zu bescheinigen. Die Bescheinigung ist von dem Inhaber der Fahrschule oder, im Falle ihrer Bestellung, der für die verantwortliche Leitung des Ausbildungsbetriebes bestellten Person, zu unterzeichnen und

1. dem Fahrschüler auszuhändigen oder in Form einer elektronischen Kopie zu übermitteln und

2. der nach Landesrecht zuständigen Behörde unverzüglich schriftlich oder elektronisch zu übermitteln.

§ 6

Schulung für das Führen von Fahrzeugkombinationen mit alternativen Antrieben nach § 6b der Fahrerlaubnis-Verordnung

(1) Die Schulung zum Nachweis der Befähigung zum Führen von Fahrzeugkombinationen mit alternativen Antrieben nach § 6b Absatz 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung hat der Fahrlehrer gemäß den Vorgaben in Anlage 3 durchzuführen. § 4 Absatz 1 Satz 1 und 3, Absatz 3 sowie Absatz 7 gilt entsprechend. Der Einsatz von Simulationen für die Schulung nach Satz 1 ist nicht zulässig. Eine Schulung gemäß den Vorgaben der Anlagen 4 und 5 gilt als Schulung nach Anlage 3.

(2) Der Nachweis gemäß § 6b Absatz 3 der Fahrerlaubnis-Verordnung darf durch den Inhaber der Fahrschule oder, im Falle ihrer Bestellung, die für die verantwortliche Leitung des Ausbildungsbetriebs bestellt Person, nur ausgestellt werden, nachdem die Schulung nach Absatz 1 Satz 1 abgeschlossen worden ist.

(3) Der Inhaber der Fahrschule oder, im Falle ihrer Bestellung, die für die verantwortliche Leitung des Ausbildungsbetriebs bestellte Person, haben dem Fahrschüler unverzüglich nach Abschluss der Schulung die Durchführung der Schulung nach Absatz 1 Satz 1 nach dem Muster der Anlage 3 zu bescheinigen. § 5 Absatz 3 Satz 2 gilt entsprechend.

§ 7

Schulung für das Führen von Wohnmobilen nach § 6c der Fahrerlaubnis-Verordnung

(1) Die Schulung zum Nachweis der Befähigung zum Führen von Wohnmobilen nach § 6c Absatz 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung hat der Fahrlehrer gemäß den Vorgaben in Anlage 4 durchzuführen. Die Schulung kann entweder auf öffentlichen Straßen oder außerhalb öffentlicher Straßen erfolgen, je nach Art der fahrpraktischen Übungen. § 4 Absatz 3, und Absatz 7 gilt im Übrigen entsprechend. Der Einsatz von Simulationen für die Schulung nach Satz 1 ist nicht zulässig. Eine Schulung gemäß den Vorgaben nach Anlage 5 gilt als Schulung gemäß den Vorgaben nach Anlage 4.

(2) Der Nachweis nach § 6c Absatz 3 der Fahrerlaubnis-Verordnung darf durch den Inhaber der Fahrschule oder, im Falle ihrer Bestellung, die für die verantwortliche Leitung des Ausbildungsbetriebs bestellt Person, nur ausgestellt werden, nachdem die Schulung nach Absatz 1 Satz 1 abgeschlossen worden ist.

(3) Der Inhaber der Fahrschule oder im Falle ihrer Bestellung die für die verantwortliche Leitung des Ausbildungsbetriebs bestellte Person, haben dem Fahrschüler unverzüglich nach Abschluss der Schulung die Durchführung der Schulung nach Absatz 1 Satz 1 nach dem Muster der Anlage 4 zu bescheinigen. § 5 Absatz 3 Satz 2 gilt entsprechend.

§ 8

Schulung für das Führen von Einsatzfahrzeugen nach § 6d der Fahrerlaubnis-Verordnung

(1) Die Schulung zum Nachweis der Befähigung zum Führen von Einsatzkraftfahrzeugen nach § 6d Absatz 3 der Fahrerlaubnis-Verordnung hat der Fahrlehrer gemäß den Vorgaben in Anlage 5 durchzuführen. Die Schulung kann entweder auf öffentlichen Straßen oder außerhalb öffentlicher Straßen erfolgen, je nach Art der fahrpraktischen Übungen. § 4 Absatz 3 und Absatz 7 gilt im Übrigen entsprechend. Der Einsatz von Simulationen für die Schulung nach Satz 1 ist nicht zulässig.

(2) Der Nachweis nach § 6d Absatz 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung darf durch den Inhaber der Fahrschule oder, im Falle ihrer Bestellung, die für die verantwortliche Leitung des Ausbildungsbetriebs bestellte Person, nur ausgestellt werden, nachdem die Schulung nach Absatz 1 Satz 1 abgeschlossen worden ist.

(3) Der Inhaber der Fahrschule oder im Falle ihrer Bestellung die für die verantwortliche Leitung des Ausbildungsbetriebs bestellte Person, haben dem Fahrschüler unverzüglich nach Abschluss der Schulung die Durchführung der Schulung nach Absatz 1 Satz 1 nach dem Muster der Anlage 5 zu bescheinigen. § 5 Absatz 3 Satz 2 gilt entsprechend.

(4) Die nach Landesrecht zuständige Stelle kann durch Rechtsverordnung abweichend von Absatz 1 Satz 1 andere Stellen zur Durchführung der Schulung von Angehörigen der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste, des Technischen Hilfswerks und sonstiger Einheiten des Katastrophenschutzes, die ihre Tätigkeit ehrenamtlich ausüben, für das Führen von Einsatzfahrzeugen nach § 6d der Fahrerlaubnis-Verordnung zulassen. Die Schulung hat in diesem Fall nicht in einer Fahrschule zu erfolgen. Im Übrigen gelten die Vorgaben der Absätze 1 Satz 2 bis 4 bis Absatz 3 entsprechend.

§ 9

Schulung für das Führen von Krafträdern nach § 6e der Fahrerlaubnis-Verordnung

(1) Die Schulung zum Nachweis der Befähigung zum Führen von Krafträdern nach § 6e Absatz 3 der Fahrerlaubnis-Verordnung hat der Fahrlehrer gemäß den Vorgaben in Anlage 6 durchzuführen. § 4 Absatz 1 Satz 1 und 3, Absatz 2 sowie Absatz 5 bis 7 gilt entsprechend. Der Einsatz von Simulationen für die Schulung nach Satz 1 ist nicht zulässig.

(2) Der Nachweis nach § 6e Absatz 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung darf durch den Inhaber der Fahrschule oder, im Falle ihrer Bestellung, die für die verantwortliche Leitung des Ausbildungsbetriebs bestellte Person, nur ausgestellt werden, nachdem die Schulung nach Absatz 1 Satz 1 abgeschlossen worden ist.

(3) Der Inhaber der Fahrschule oder, im Falle ihrer Bestellung, die für die verantwortliche Leitung des Ausbildungsbetriebs bestellte Person, haben dem Fahrschüler unverzüglich nach Abschluss der Schulung die Durchführung der Schulung nach Absatz 1 Satz 1 nach dem Muster der Anlage 6 zu bescheinigen. § 5 Absatz 3 Satz 2 gilt entsprechend.

§ 10

Schulung für das Führen von Kraftfahrzeugen mit Schaltgetriebe der Klasse B nach § 17a Absatz 3 der Fahrerlaubnis-Verordnung

(1) Der Nachweis der Befähigung zur sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Führung eines Kraftfahrzeuges mit Schaltgetriebe der Klasse B nach § 17a Absatz 3 Satz 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung darf nur erteilt werden, wenn der Fahrschüler oder der Inhaber der mit der Schlüsselzahl 78 beschränkten Fahrerlaubnis im Rahmen einer Schulung seine Fähigkeiten und Verhaltensweisen unter Beweis stellt. Die Schulung zum Nachweis der Befähigung zur sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Führung eines Kraftfahrzeuges mit Schaltgetriebe der Klasse B nach § 17a Absatz 3 Satz 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung hat der Fahrlehrer gemäß den Vorgaben der Absätze 2 bis 5 durchzuführen. Die Schulung darf im Rahmen der fahrpraktischen Ausbildung nach § 4 erfolgen.

(2) Die Schulung nach Absatz 1 soll die Kompetenzen für das sichere, verantwortungsvolle sowie umweltbewusste Führen eines Kraftfahrzeuges mit Schaltgetriebe nach den Nummern 6 oder 7 des Anhangs II der Richtlinie (EU) 2025/2205 in Verbindung mit Teil B der Prüfungsrichtlinie für die praktische Fahrerlaubnisprüfung in der jeweils geltenden Fassung, die vom Bundesministerium für Verkehr im Benehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden im Bundesanzeiger bekannt gemacht wird, vermitteln, wobei dem Betrieb des Fahrzeuggetriebes besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist.

(3) Die Schulungsdauer beträgt mindestens sieben Stunden zu jeweils 60 Minuten. Ein Teil der Schulung ist auf öffentlichen Straßen zu absolvieren. Der Einsatz von Simulationen für den überwiegenden Teil der Schulung ist zulässig.

(4) Der Fahrlehrer darf die Schulung nach Absatz 1 Satz 1 erst abschließen und den Nachweis nach Absatz 6 nur erteilen, wenn der Fahrschüler oder Inhaber einer mit der Schlüsselzahl 78 beschränkten Fahrerlaubnis der Klasse B in einer mindestens 15-minütigen Überprüfungsfahrt auf öffentlichen Straßen nachgewiesen hat, dass er in der Lage ist, ein Kraftfahrzeug mit Schaltgetriebe der Klasse B sicher, verantwortungsvoll sowie umweltbewusst zu führen.

(5) Die Durchführung der Überprüfungsfahrt nach Absatz 4 durch einen Fahrlehreranwärter ist nicht zulässig.

(6) Unverzüglich nach Abschluss der Schulung nach Absatz 1 Satz 1 hat der Inhaber der Fahrschule oder, im Falle ihrer Bestellung, die für die verantwortliche Leitung des Ausbildungsbetriebes bestellte Person, dem Fahrschüler oder dem Inhaber der mit der Schlüsselzahl 78 beschränkten Fahrerlaubnis der Klasse B Folgendes nach dem Muster der Anlage 7 zu bescheinigen:

1. den Abschluss der Schulung nach Absatz 1 und
2. das erfolgreiche Absolvieren der 15-minütigen Überprüfungsfahrt nach Absatz 4.

§ 5 Absatz 3 Satz 2 gilt entsprechend.

§ 11

Feststellung der Prüfungsreife für die praktische Fahrerlaubnisprüfung

(1) Der Fahrlehrer darf die Prüfungsreife eines Fahrschülers für die praktische Fahrerlaubnisprüfung nur feststellen, wenn der Fahrschüler mindestens einen einer Prüfungssi-

tuation nachempfundenen Test im Verkehr auf öffentlichen Straßen erfolgreich absolviert hat. Im Test müssen die Inhalte geprüft werden, die für die praktische Fahrerlaubnisprüfung nach Anlage 7 Nummer 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung festgelegt sind. Die Dauer des Tests entspricht der Prüfungsdauer und Mindestfahrzeit nach Anlage 7 Nummer 2.3 der Fahrerlaubnis-Verordnung.

(2) Der Fahrlehrer hat die Feststellung der Prüfungsreife nach Absatz 1 Satz 1 zu dokumentieren. Die Dokumentation kann elektronisch erfolgen.

(3) Der Fahrlehrer darf den Fahrschüler nur zur praktischen Fahrerlaubnisprüfung ist begleiten, nachdem die Prüfungsreife festgestellt worden ist.

§ 12

Abschluss der fahrpraktischen Ausbildung

(1) Der Fahrlehrer darf die fahrpraktische Ausbildung nach § 4 Absatz 1 Satz 1 erst abschließen, wenn der Fahrschüler die Ausbildung absolviert hat und die Feststellung der Prüfungsreife nach § 11 Absatz 1 Satz 1 erfolgt ist.

(2) Nach Abschluss der fahrpraktischen Ausbildung hat der Inhaber der Fahrschule oder, im Falle ihrer Bestellung, die für die verantwortliche Leitung des Ausbildungsbetriebes bestellte Person, dem Fahrschüler Folgendes zu bestätigen

1. die durchgeführte fahrpraktische Ausbildung und
2. die durchgeführte Prüfungsreifefeststellung

Die Bestätigung kann auch elektronisch erfolgen. Sie ist dem Fahrschüler auszuhändigen oder elektronisch zu übermitteln.

(3) Wird die Ausbildung nicht abgeschlossen oder wechselt der Fahrschüler die Fahrschule, erfolgt die Bestätigung nach Absatz 2 über die absolvierten Ausbildungssteile sowie gegebenenfalls erfolgte Prüfungsreifefeststellungen. Hinsichtlich der Aufbewahrung und Löschung der Bescheinigung gelten die Vorgaben des § 31 Absatz 3 des Fahrlehrergesetzes.

§ 13

Ausnahmen

(1) Diese Verordnung ist nicht anzuwenden, wenn

1. die Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung auf Grund von § 20 der Fahrerlaubnis-Verordnung neu erteilt werden soll,
2. die Fahrerlaubnis nach vorangegangenem Verzicht neu erteilt werden soll,
3. die Fahrerlaubnis für die Klassen C oder D oder für die dazugehörigen Anhänger- oder Unterklassen wegen fehlender Verlängerung erloschen ist und die erneute Erteilung der betreffenden Fahrerlaubnis beantragt wird,
4. die Fahrerlaubnis auf Grund einer ausländischen Fahrerlaubnis nach § 31 Absatz 1 oder 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung erteilt werden soll,

5. dem Inhaber einer allgemeinen Fahrerlaubnis eine Dienstfahrerlaubnis nach § 26 Absatz 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung erteilt werden soll,
6. die Fahrerlaubnis der Klasse A1 nach mindestens zweijährigem Vorbesitz der Klasse A1 auf die Klasse A2 erweitert wird,
7. die Fahrerlaubnis der Klasse A2 nach mindestens zweijährigem Vorbesitz der Klasse A2 auf die Klasse A erweitert wird,
8. die praktische Prüfung zum Zweck der Aufhebung der Beschränkung der Fahrerlaubnis auf Kraftfahrzeuge mit automatischer Kraftübertragung nach § 17a Absatz 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung abgelegt wird.

(2) Sofern in den Fällen des Absatz 1 eine praktische Prüfung abzulegen ist, ist in entsprechender Anwendung des § 12 Absatz 1 die vorherige Feststellung der Prüfungsreife nach § 11 erforderlich.

§ 14

Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne des § 56 Absatz 1 Nummer 23 des Fahrerlärergesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 4 Absatz 3 Satz 1 eine fahrpraktische Ausbildung erteilt,
2. entgegen § 4 Absatz 6 eine dort genannte Einrichtung nicht verwendet,
3. entgegen § 4 Absatz 7 nicht sicherstellt, dass eine fahrpraktische Ausbildung nach den dort genannten Vorgaben erteilt wird,
4. entgegen § 5 Absatz 1 Satz 1, § 6 Absatz 1 Satz 1, § 7 Absatz 1 Satz 1, § 8 Absatz 1 Satz 1 oder § 9 Absatz 1 Satz 1 oder § 10 Absatz 1 Satz 2 eine dort genannte Schulung nicht, nicht richtig oder nicht vollständig durchführt,
5. entgegen § 5 Absatz 2, § 6 Absatz 2, § 7 Absatz 2, § 8 Absatz 2 oder § 9 Absatz 2 einen Nachweis ausstellt,
6. entgegen § 5 Absatz 3 Satz 1, § 6 Absatz 3 Satz 1, § 7 Absatz 3 Satz 1, § 8 Absatz 3 Satz 1, § 9 Absatz 3 Satz 1 oder § 10 Absatz 6 Satz 1 eine Bescheinigung nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig ausstellt,
7. entgegen § 10 Absatz 4 eine Bescheinigung erteilt,
8. entgegen § 11 Absatz 1 Satz 1 die Prüfungsreife feststellt,
9. entgegen § 11 Absatz 2 Satz 1 die Feststellung der Prüfungsreife nicht, nicht richtig oder nicht vollständig dokumentiert oder
10. entgegen § 12 Absatz 1 die fahrpraktische Ausbildung abschließt.

§ 15

Übergangsregelungen

(1) Theoretische und praktische Ausbildungen, die vor dem 1. Januar 2027 begonnen wurden, dürfen nach den bis einschließlich 31. Dezember 2026 geltenden Vorschriften der Fahrschüler-Ausbildungsordnung vom 19. Juni 2012 (BGBl. I S. 1318), die zuletzt durch Artikel 8 der Verordnung vom ... [einsetzen: Ausfertigungsdatum und Fundstelle dieser Verordnung] geändert worden ist, abgeschlossen werden.

(2) Die §§ 6 bis 8 und die Anlagen 3 bis 5 sind ab dem 26. November 2029 anwendbar.

Anlage 1

(zu und § 4 Absatz 1 Satz 6)

Qualitätskriterien für den praktischen Fahrschulunterricht

1. Strukturierung der Übungsstunde,
2. Orientierung am Ausbildungsstand des Fahrschülers,
3. Qualität des Methodeneinsatzes,
4. Qualität verbaler Anweisungen,
5. fachliche Korrektheit der Lehr-Lerninhalte und Orientierung am Ausbildungsplan des Fahrlehrers,
6. Schaffung einer guten Ausbildungsatmosphäre und
7. angemessenes Reagieren auf Fahrfehler.

Anlage 2

(zu § 5)

Schulung für das Führen von Fahrzeugkombinationen**1. Allgemeines**

Voraussetzung für die Erteilung der Fahrerlaubnis mit der Schlüsselzahl 96 ist der Nachweis der Befähigung zum Führen von Fahrzeugkombinationen nach § 6a der Fahrerlaubnis-Verordnung und damit die erfolgreiche Teilnahme an einer Schulung von mindestens sieben Stunden zu jeweils 60 Minuten nach Anhang V der Richtlinie 2006/126/EG in der Fassung vom 4. Mai 2020. Ziel der Schulung ist die Befähigung zum sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Führen einer entsprechenden Fahrzeugkombination.

2. Qualifikation für die Durchführung von Schulungen

Die Schulung hat in einer Fahrschule zu erfolgen, deren Inhaber im Besitz einer Fahrerlaubnis der Klasse BE nach § 17 Absatz 2 des Fahrerlaubergesetzes ist. Ein Fahrlehrer ist zur Schulung berechtigt, wenn er die Fahrerlaubnis der Klasse BE nach § 1 des Fahrerlaubergesetzes besitzt.

3. Schulungsstoff

Gegenstand der Schulung sind die Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen nach Anhang V in Verbindung mit Anhang II Nummer 2 und 7 der Richtlinie 2006/126/EG in der Fassung vom 4. Mai 2020.

4. Schulungsfahrzeuge

Als Schulungsfahrzeug ist eine Fahrzeugkombination bestehend aus einem Kraftfahrzeug der Klasse B mit einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg, deren Gesamtmasse über der zulässigen Gesamtmasse der Fahrzeugkombination von 3500 kg liegt zu verwenden, und mit

- a) einer Länge der Fahrzeugkombination von mindestens 7,5 m,
- b) einem Aufbau des Anhängers kastenförmig oder damit vergleichbar, mindestens 1,2 m Breite und 1,5 m Höhe und
- c) einer Sicht nach hinten nur über Außenspiegel.

Schulungsfahrzeuge müssen mit akustisch oder optisch kontrollierbaren Einrichtungen zur Betätigung der Pedale (Doppelbedienungseinrichtungen) ausgerüstet sein. Die Fahrzeugkombination darf nicht der Klasse B zuzuordnen sein. Sie dürfen ein Schild mit der Aufschrift „FAHRSCHULE“ entsprechend § 5 Absatz 4 der Durchführungsverordnung zum Fahrerlaubnisgesetz führen.

5. Schulungsstrecke für die fahrpraktischen Übungen

Etwa die Hälfte Fahrzeit der fahrpraktischen Übungen soll für Fahrstrecken außerhalb geschlossener Ortschaften, möglichst auch unter Einschluss der Autobahnen oder Kraftfahrstraßen mit Fahrbahnen für eine Richtung, die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen getrennt sind und mindestens zwei Fahrstreifen je Richtung haben, verwendet werden.

6. Abschluss der Schulung

Für die erfolgreiche Teilnahme an der Schulung hat der Teilnehmer während der fahrpraktischen Übungen seine Fähigkeit und Verhaltensweisen unter Beweis zu stellen. Nach Abschluss der Schulung hat der Inhaber der Fahrschule oder der verantwortliche Leiter dem Teilnehmer eine Bescheinigung nach Nummer 7 über die erfolgreiche Teilnahme auszustellen.

7. Muster einer Bestätigung über die erfolgreiche Teilnahme an der Schulung

Teilnahmebescheinigung	
Name, Vorname	
geboren am	_____ in _____
hat vom	_____ bis zum _____
erfolgreich an einer Schulung zum Nachweis der Befähigung zum Führen von Fahrzeugkombinationen nach § 6a Fahrerlaubnis-Verordnung (§ 5 i.V.m. Anlage 2 FahrschAusbV) teilgenommen.	
Ort	_____
Ausgehändigt am (Datum)	_____
_____ (Stempel und Unterschrift der Fahrschulinhaberin/ des Fahrschulinhabers oder der verantwortlichen Leitung)	

Anlage 3

(zu § 6)

Schulung für das Führen von Fahrzeugkombinationen mit alternativen Antrieben nach § 6b der Fahrerlaubnis-Verordnung**1. Allgemeines**

Voraussetzung für die Erteilung der Fahrerlaubnis mit der Schlüsselzahl 96.03 ist die Befähigung zum Führen von Fahrzeugkombinationen mit alternativen Antrieben nach § 6a der Fahrerlaubnis-Verordnung und damit die erfolgreiche Teilnahme an einer Schulung von mindestens sieben Stunden zu jeweils 60 Minuten nach Anhang V Titel A der Richtlinie (EU) 2025/2205. Ziel der Schulung ist die Befähigung zum sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Führen einer entsprechenden Fahrzeugkombination mit alternativen Antrieben.

2. Qualifikation für die Durchführung von Schulungen

Die Schulung hat in einer Fahrschule zu erfolgen, deren Inhaber im Besitz einer Fahrer-schulerlaubnis der Klasse BE nach § 17 Absatz 2 des Fahrlehrergesetzes ist. Ein Fahrlehrer ist zur Schulung berechtigt, wenn er die Fahrerlaubnis der Klasse BE nach § 1 des Fahrlehrergesetzes besitzt.

3. Schulungsstoff

Gegenstand der Schulung sind die Kenntnisse Fähigkeiten und Verhaltensweisen nach Anhang V Titel A in Verbindung mit Anhang II Nummer 2 und Nummer 7 der Richtlinie (EU) 2025/2205.

4. Schulungsfahrzeuge

Als Schulungsfahrzeug ist eine Fahrzeugkombination zu verwenden, die den Vorgaben nach § 6b Absatz 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung entspricht, deren Anhänger eine zulässige Gesamtmasse von mehr als 750 kg hat, und die über

- a) eine Länge der Fahrzeugkombination von mindestens 7,5 m,
- b) einen Aufbau des Anhängers kastenförmig oder damit vergleichbar, mindestens 1,2 m Breite und 1,5 m Höhe und
- c) eine Sicht nach hinten nur über Außenspiegel

verfügt. Schulungsfahrzeuge müssen mit akustisch oder optisch kontrollierbaren Einrichtungen zur Betätigung der Pedale (Doppelbedienungseinrichtungen) ausgerüstet sein. Die Fahrzeugkombination darf nicht der Klasse B zuzuordnen sein. Sie dürfen ein Schild mit der Aufschrift „FAHRSCHULE“ entsprechend § 5 Absatz 4 der Durchführungsverordnung zum Fahrerlehrergesetz führen.

5. Schulungsstrecke für die fahrpraktischen Übungen

Etwa die Hälfte Fahrtzeit der fahrpraktischen Übungen soll für Fahrstrecken außerhalb geschlossener Ortschaften, möglichst auch unter Einschluss der Autobahnen oder Kraftfahrstraßen mit Fahrbahnen für eine Richtung, die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen getrennt sind und mindestens zwei Fahrstreifen je Richtung haben, verwendet werden.

6. Abschluss der Schulung

Für die erfolgreiche Teilnahme an der Schulung hat der Teilnehmer während der fahrpraktischen Übungen seine Fähigkeiten und Verhaltensweisen unter Beweis zu stellen. Nach Abschluss der Schulung hat der Inhaber der Fahrschule oder der verantwortliche Leiter dem Teilnehmer eine Bescheinigung nach Nummer 7 über die erfolgreiche Teilnahme auszustellen.

7. Muster einer Bestätigung über die erfolgreiche Teilnahme an der Schulung

Teilnahmebescheinigung	
Name, Vorname _____	
geboren am _____ in _____	
hat vom _____ bis zum _____	
erfolgreich an einer Schulung zum Nachweis der Befähigung zum Führen von Fahrzeugkombinationen nach § 6b Fahrerlaubnis-Verordnung (§ 6 i.V.m. Anlage 3 FahrschAusbV) teilgenommen.	
Ort _____	
Ausgehändigt am (Datum) _____	

(Stempel und Unterschrift der Fahrschulinhaberin/ des Fahrschulinhabers oder der verantwortlichen Leitung)	

Anlage 4

(zu § 7)

Schulung für das Führen von Wohnmobilen nach § 6c der Fahrerlaubnis-Verordnung

1. Allgemeines

Voraussetzung für die Erteilung der Fahrerlaubnis mit der Schlüsselzahl 96.02 ist der Nachweis der Befähigung zum Führen von Wohnmobilen gemäß § 6c der Fahrerlaubnis-Verordnung und damit die erfolgreiche Teilnahme an einer Schulung von mindestens sieben Stunden zu jeweils 60 Minuten nach Anhang V Titel B der Richtlinie (EU) 2025/2205. Ziel der Schulung ist die Befähigung zum sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Führen eines entsprechenden Wohnmobils.

2. Qualifikation für die Durchführung von Schulungen

Die Schulung hat in einer Fahrschule zu erfolgen, deren Inhaber im Besitz einer Fahrschulerlaubnis der Klasse C1 nach § 17 Absatz 2 des Fahrerlaubergesetzes ist. Ein Fahrerlehrer ist zur Schulung berechtigt, wenn er die Fahrerlaubnis der Klasse C1 nach § 1 des Fahrerlaubergesetzes besitzt.

3. Schulungsstoff

Gegenstand der Schulung sind die Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen nach Anhang V Titel B in Verbindung mit Anhang II Nummer 2 und – in Bezug auf die Klasse C1 – in Nummer 8 der Richtlinie (EU) 2025/2205.

4. Schulungsfahrzeuge

Als Schulungsfahrzeug ist eine Fahrzeugkombination mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 5 000 kg, bestehend aus einem Kraftfahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg jedoch nicht mehr als 4 250 kg, und einem Anhänger von mehr als 750 kg zu verwenden die über

- a) eine Länge von mindestens 7,5 m,
- b) einen Aufbau von mindestens 1,2 m Breite und 1,5 m Höhe und
- c) eine Sicht nach hinten nur über Außenspiegel

verfügt. Schulungsfahrzeuge müssen mit akustisch oder optisch kontrollierbaren Einrichtungen zur Betätigung der Pedale (Doppelbedienungseinrichtungen) ausgerüstet sein. Es darf ein Schild mit der Aufschrift „FAHRSCHULE“ entsprechend § 5 Absatz 4 der Durchführungsverordnung zum Fahrerlehrergesetz führen.

5. Schulungsstrecke für die fahrpraktischen Übungen

Etwa die Hälfte Fahrtzeit der fahrpraktischen Übungen soll für Fahrstrecken außerhalb geschlossener Ortschaften, möglichst auch unter Einschluss der Autobahnen oder Kraftfahrstraßen mit Fahrbahnen für eine Richtung, die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen getrennt sind und mindestens zwei Fahrstreifen je Richtung haben, verwendet werden.

6. Abschluss der Schulung

Für die erfolgreiche Teilnahme an der Schulung hat der Teilnehmer während der fahrpraktischen Übungen seine Fähigkeiten und Verhaltensweisen unter Beweis zu stellen. Nach Abschluss der Schulung hat der Inhaber der Fahrschule oder der verantwortliche Leiter dem Teilnehmer eine Bescheinigung nach Nummer 7 über die erfolgreiche Teilnahme auszustellen.

7. Muster einer Bestätigung über die erfolgreiche Teilnahme an der Schulung

Teilnahmebescheinigung	
Name, Vorname _____	
geboren am _____ in _____	
hat vom _____ bis zum _____	
erfolgreich an einer Schulung zum Nachweis der Befähigung zum Führen von Wohnmobilen nach § 6c Fahrerlaubnis-Verordnung (§ 7 i.V.m. Anlage 4 FahrschAusbV) teilgenommen.	
Ort _____	
Ausgehändigt am (Datum) _____	
_____ (Stempel und Unterschrift der Fahrschulinhaberin/	

des Fahrschulinhabers oder der verantwortlichen Leitung)

Anlage 5

(zu § 8)

Schulung für das Führen von Einsatzfahrzeugen nach § 6d der Fahrerlaubnis-Verordnung

1. Allgemeines

Voraussetzung für die Erteilung der Fahrerlaubnis mit der Schlüsselzahl 96.01 ist der Nachweis der Befähigung zum Führen von Einsatzfahrzeugen gemäß § 6d Fahrerlaubnis-Verordnung und damit die erfolgreiche Teilnahme an einer Schulung von mindestens sieben Stunden zu jeweils 60 Minuten nach Anhang V Titel B der Richtlinie (EU) 2025/2205. Ziel der Schulung ist die Befähigung zum sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Führen eines entsprechenden Einsatzkraftfahrzeugs.

2. Qualifikation für die Durchführung von Schulungen

Die Schulung hat in einer Fahrschule zu erfolgen, deren Inhaber im Besitz einer Fahrschülerlaubnis der Klasse C1 nach § 17 Absatz 2 des Fahrerlehrgesetzes ist. Ein Fahrerlehrer ist zur Schulung berechtigt, wenn er die Fahrerlaubnis der Klasse C1 nach § 1 des Fahrerlehrgesetzes besitzt.

3. Schulungsstoff

Gegenstand der Schulung sind die Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen nach Anhang V Titel B in Verbindung mit Anhang II Nummer 2 und – in Bezug auf die Klasse C1 – in Nummer 8 der Richtlinie (EU) 2025/2205.

4. Schulungsfahrzeuge

Als Schulungsfahrzeug ist eine Fahrzeugkombination mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 5 000 kg, bestehend aus einem Kraftfahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg jedoch nicht mehr als 4 250 kg, und einem Anhänger von mehr als 750 kg zu verwenden, die über

- a) eine Länge von mindestens 7,5 m,
- b) einen Aufbau von mindestens 1,2 m Breite und 1,5 m Höhe und
- c) eine Sicht nach hinten nur über Außenspiegel

verfügt. Schulungsfahrzeuge müssen mit akustisch oder optisch kontrollierbaren Einrichtungen zur Betätigung der Pedale (Doppelbedienungseinrichtungen) ausgerüstet sein. Es darf ein Schild mit der Aufschrift „FAHRSCHULE“ entsprechend § 5 Absatz 4 der Durchführungsverordnung zum Fahrerlehrgesetz führen.

5. Schulungsstrecke für die fahrpraktischen Übungen

Etwa die Hälfte Fahrtzeit der fahrpraktischen Übungen soll für Fahrstrecken außerhalb geschlossener Ortschaften, möglichst auch unter Einschluss der Autobahnen oder Kraftfahrstraßen mit Fahrbahnen für eine Richtung, die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche

Einrichtungen getrennt sind und mindestens zwei Fahrstreifen je Richtung haben, verwendet werden.

6. Abschluss der Schulung

Für die erfolgreiche Teilnahme an der Schulung hat der Teilnehmer während der fahrpraktischen Übungen seine Fähigkeiten und Verhaltensweisen unter Beweis zu stellen. Nach Abschluss der Schulung hat der Inhaber der Fahrschule oder der verantwortliche Leiter dem Teilnehmer eine Bescheinigung nach Nummer 7 über die erfolgreiche Teilnahme auszustellen.

7. Muster einer Bestätigung über die erfolgreiche Teilnahme an der Schulung

Teilnahmebescheinigung	
Name, Vorname _____	
geboren am _____ in _____	
hat vom _____ bis zum _____	
erfolgreich an einer Schulung zum Nachweis der Befähigung zum Führen von Einsatzkraftfahrzeugen nach § 6d Fahrerlaubnis-Verordnung (§ 8 i.V.m. Anlage 5 FahrschAusbV) teilgenommen.	
Ort _____	
Ausgehändigt am (Datum) _____	

(Stempel und Unterschrift der Fahrschulinhaberin/ des Fahrschulinhabers oder der verantwortlichen Leitung)	

Anlage 6

(zu § 9)

Schulung für das Führen von Krafträdern nach § 6e der Fahrerlaubnis-Verordnung

1. Allgemeines

Voraussetzung für die Erteilung der Fahrerlaubnis mit der Schlüsselzahl 196 ist die erfolgreiche Teilnahme an einer Schulung von mindestens neun Unterrichtseinheiten von jeweils 90 Minuten. Ziel der Schulung ist die Befähigung zum sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Führen eines Kraftrades der Klasse A1.

2. Qualifikation für die Durchführung von Schulungen

Die Schulung hat in einer Fahrschule zu erfolgen, deren Inhaber im Besitz einer Fahrschülerlaubnis der Klasse A nach § 17 Absatz 2 des Fahrerlehrgesetzes ist. Ein Fahrlehrer ist zur Schulung berechtigt, wenn er die Fahrlehrerlaubnis der Klasse A nach § 1 des Fahrerlehrgesetzes besitzt.

3. Schulungsstoff

Gegenstand der Schulung sind die Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen nach Anhang VI Nummer 3 der Richtlinie 2006/126/EG in der Fassung vom 4. Mai 2020 sowie Fahrten nach § 4 Absatz 1 Satz 3.

4. Schulungsfahrzeuge

Als Schulungsfahrzeug ist ein Kraftrad nach Anlage 7 Nummer 2.2.3 der Fahrerlaubnis-Verordnung zu verwenden. Für das Schulungsfahrzeug muss eine geeignete technische Einrichtung zur Verfügung stehen, die es dem Fahrlehrer ermöglicht, mit dem Teilnehmer zu kommunizieren.

5. Abschluss der Schulung

Für die erfolgreiche Teilnahme an der Schulung hat der Teilnehmer während der fahrpraktischen Übungen seine Fähigkeit und Verhaltensweisen zum Führen von Krafträdern der Klasse A1 unter Beweis zu stellen. Nach Abschluss der Schulung hat der Inhaber der Fahrschule oder die verantwortliche Leitung des Ausbildungsbetriebes dem Teilnehmer eine Teilnahmebescheinigung nach Nummer 6 über die erfolgreiche Teilnahme auszustellen.

6. Muster einer Bestätigung über die erfolgreiche Teilnahme an der Schulung

Teilnahmebescheinigung	
Name, Vorname	
geboren am _____ in _____	
hat vom _____ bis zum _____	
erfolgreich an einer Schulung für das Führen von Krafträdern gemäß § 6e der Fahrerlaubnis-Verordnung (§ 9 i.V.m. Anlage 6 zu § 9 FahrschAusbV) teilgenommen.	
Ort _____	
Ausgehändigt am (Datum) _____	
_____ (Stempel und Unterschrift der Fahrschulinhaberin/ des Fahrschulinhabers oder der verantwortlichen Leitung)	

Anlage 7

(zu § 10 Absatz 7)

Nachweis über die Schulung zum Führen von Kraftfahrzeugen mit Schaltgetriebe der Klasse B nach § 17a Absatz 3 der Fahrerlaubnis-Verordnung

Nachweis über die Schulung zum Führen von Kraftfahrzeugen mit Schaltgetriebe der Klasse B gemäß § 10 Fahrschulbildungs-Verordnung
Name, Vorname

geboren am _____ in _____ hat vom _____ bis zum _____ ☐ in _____ Stunden zu jeweils 60 Minuten auf einem Kraftfahrzeug mit Schaltgetriebe der Klasse B und ☐ in _____ Stunden zu jeweils 60 Minuten unter Nutzung geeigneter Simulationen (§ 10 Absatz 3 FahrschAusbVO) an einer Schulung zum Führen von Kraftfahrzeugen mit Schaltgetriebe der Klasse B teilgenommen und hat am _____ in einer mindestens 15-minütigen Fahrt auf einem Kraftfahrzeug mit Schaltgetriebe der Klasse B (§ 10 Absatz 4 FahrschAusbV) nachgewiesen, dass sie/er in der Lage ist, ein Kraftfahrzeug mit Schaltgetriebe der Klasse B sicher, verantwortungsvoll und umweltbewusst zu führen. Ort _____ Ausgehändigt am (Datum) _____ _____ (Stempel und Unterschrift der Fahrschulinhaberin/ des Fahrschulinhabers oder der verantwortlichen Leitung)
--

Artikel 2

Verordnung zur Erprobung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung im Rahmen der praktischen Fahrausbildung für Kraftfahrzeuge der Klasse B

(Fahrpraxisanleitungs-Verordnung – FahrPraxAnIV)

§ 1

Anwendungsbereich

Diese Verordnung regelt abweichend von § 4 Absatz 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung die näheren Voraussetzungen und Anforderungen an den Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung zur Erprobung neuer Ausbildungsformen in der praktischen Fahrausbildung für den Erwerb der Fahrerlaubnis der Klasse B nach § 2e des Straßenverkehrsgesetzes.

§ 2

Antrag und Genehmigung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung

(1) Im Antrag auf Genehmigung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung hat der Bewerber um Fahrerlaubnis Klasse B, der Fahrpraxis unter Anleitung erwerben möchte (Teilnehmer) der nach Landesrecht zuständigen Behörde oder Stelle folgende Daten mitzuteilen und auf Verlangen nachzuweisen:

1. die in § 2 Absatz 6 des Straßenverkehrsgesetzes bezeichneten Daten des Teilnehmers sowie die Daten über seinen ordentlichen Wohnsitz im Inland,
2. Name, Vorname und Geburtsdatum von einer, höchstens zwei Personen, die als Fahrpraxisanleiter festgelegt werden sollen, und
3. die ausbildende Fahrschule.

(2) Dem Antrag sind die in § 21 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1, 3 und 5 der Fahrerlaubnis-Verordnung genannten Unterlagen sowie Nachweise über den Haftpflichtversicherungsschutz nach Absatz 4 Satz 3 Nummer 2 beizufügen.

(3) Die Genehmigung darf einem Teilnehmer nur einmal und für nicht länger als 12 zusammenhängende Monate erteilt werden. Im Genehmigungsbescheid sind die Fahrpraxisanleiter namentlich festzulegen. Die Genehmigung ist unter der Bedingung zu erteilen, dass die Befähigung des Teilnehmers nach § 3 vorliegt und deren einzelne Voraussetzungen im Teilnahmenachweis nach § 5 von der Fahrschule bescheinigt worden sind.

(4) Die Genehmigung ist mit den folgenden Auflagen zu versehen:

1. Führen des Kraftfahrzeugs nur mit festgelegtem Fahrpraxisanleiter, der während der Fahrpraxis-Fahrt begleitet und anleitet;
2. genügender Haftpflichtversicherungsschutz des eingesetzten Kraftfahrzeugs, der auch das Führen des Kraftfahrzeugs im Rahmen des Erwerbs von Fahrpraxis umfasst;
3. Anbringen eines quadratischen Schildes mit einer Seitenlänge von jeweils 16 cm mit dem Buchstaben „L“ in weißer Schrift auf blauem Grund sowie mit der Aufschrift „Übungsfahrt“ in schwarzer Schrift auf weißem Grund vorne und hinten an dem eingesetzten Kraftfahrzeug während des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung, wobei die Beschriftung der Schilder vollständig sichtbar, gut lesbar und unverwischbar ausgeführt sein muss;
4. Durchführung von Fahren auf Autobahnen erst nach absolvierter und im Teilnahmenachweis bescheinigter Beobachtungsfahrt und der Fahrten nach § 4 Absatz 2 der Fahrschulausbildungs-Verordnung.

Die Genehmigung kann mit weiteren zur Erhaltung der Sicherheit und Ordnung auf öffentlichen Straßen notwendigen Beschränkungen und Nebenbestimmungen, insbesondere in Form von Schlüsselzahlen entsprechend Anlage 9 der Fahrerlaubnis-Verordnung, versehen werden.

(5) Die Genehmigung wird durch Ausstellung einer Bescheinigung nach Anlage 1 erteilt. Der Teilnehmer hat die Bescheinigung während der Fahrten im Rahmen des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung und der Beobachtungsfahrt nach § 7 Absatz 1 Satz 1 mitzuführen und den zur Überwachung des Straßenverkehrs berechtigten Personen auf Verlangen auszuhändigen.

(6) Die Genehmigung erlischt

1. durch Verzicht,
2. wenn dem Teilnehmer eine Fahrerlaubnis der Klasse B erteilt wird oder
3. durch Zeitablauf.

§ 3

Befähigung zur Teilnahme am Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung

Im Rahmen des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung darf ein Kraftfahrzeug nur führen, wer

1. die theoretische Prüfung nach § 16 Absatz 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung erfolgreich bestanden hat,
2. mindestens sechs Unterrichtseinheiten fahrpraktischer Ausbildung nach § 4 Absatz 1 Satz 1 der Fahrschulbildungs-Verordnung absolviert hat und
3. in einer Fahrschule nach Anlage 2 gemeinsam mit dem oder den Fahrpraxisanleitern theoretisch in den Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung eingewiesen wurde.

§ 4

Anforderungen an den Fahrpraxisanleiter

(1) Für den Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung ist mindestens ein Fahrpraxisanleiter festzulegen und dürfen höchstens zwei Fahrpraxisanleiter gleichzeitig festgelegt werden. Diese Festlegung der Personen darf während der Dauer des genehmigten Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung geändert werden. Es darf jeweils nur ein Fahrpraxisanleiter diese Funktion bei Fahrten wahrnehmen.

(2) Als Fahrpraxisanleiter darf nur festgelegt werden und tätig sein, wer

1. in einem besonderen Näheverhältnis zum Teilnehmer steht,
2. in einer Fahrschule gemeinsam mit dem Teilnehmer nach Anlage 2 theoretisch in den Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung eingewiesen wurde,
3. seit mindestens sieben Jahren ununterbrochen Inhaber einer nationalen Fahrerlaubnis der Klasse B oder einer entsprechenden EU/EWR- oder schweizerischen Fahrerlaubnis ist,
4. in den dem Antrag unmittelbar vorangegangenen drei Jahren keinem Fahrverbot unterlegen hat und auch im Zeitpunkt der Festlegung nach Absatz 1 I keinem solchen Fahrverbot unterliegt,
5. zum Zeitpunkt der Beantragung der Teilnahme am Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung im Fahreignungsregister mit nicht mehr als einem Punkt belastet ist und
6. die Fahrpraxisanleitung unentgeltlich ausführt.

Im Fall des Satzes 1 Nummer 5 hat die nach Landesrecht zuständige Stelle die entsprechende Auskunft beim Fahreignungsregister einzuholen.

(3) 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 beratend beizustehen. Er hat auf die Einhaltung der Verkehrsregeln, insbesondere der Höchstgeschwindigkeit zu achten.

(4) Der Fahrpraxisanleiter hat seine Fahrerlaubnis während der Ausbildungsfahrten durch einen gültigen Führerschein nachzuweisen, den er mitzuführen und zur Überwa-

chung des Straßenverkehrs berechtigten Personen auf Verlangen auszuhändigen hat. Der Nachweis der Fahrerlaubnis nach Satz 1 kann durch Anzeige eines digitalen Führerscheins mittels eines elektronischen Endgeräts nachgewiesen werden.

§ 5

Nachweis über die Teilnahme am Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung; Einsatz von Simulationen

(1) Der Teilnehmer hat über alle Fahrten im Rahmen des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung einen Teilnahmenachweis nach Vorgabe der Fahrschule zu führen. Der Teilnahmenachweis ist durch den Teilnehmer während der Fahrten mitzuführen und zur Überwachung des Straßenverkehrs berechtigten Personen auf Verlangen auszuhändigen.

(2) Der Teilnahmenachweis ist vor der Beobachtungsfahrt nach § 7 Absatz 1 Satz 1 und bei Beginn der fahrpraktischen Ausbildung im Anschluss an den Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung nach § 8 in der Fahrschule vorzulegen und von der Fahrschule auf Vollständigkeit und Plausibilität zu überprüfen.

(3) Nach Abschluss des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung hat der Teilnehmer den Teilnahmenachweis mindestens drei Jahre lang aufzubewahren und auf Verlangen der nach Landesrecht zuständigen Behörde vorzulegen.

(4) Der Einsatz von Simulationen für Fahrten nach § 3 Nummer 2 und § 7 Absatz 1 und 2 ist nicht zulässig.

§ 6

Verbot von Alkohol und anderen berauschenden Mitteln

§ 24c des Straßenverkehrsgesetzes gilt sowohl für den Teilnehmer als auch für den Fahrpraxisanleiter entsprechend. § 24a Absatz 2 und 4 des Straßenverkehrsgesetzes gilt für den Fahrpraxisanleiter entsprechend.

§ 7

Beobachtungsfahrt und weitere fahrpraktische Ausbildung in der Fahrschule

(1) Nach mindestens 500 und höchstens 600 in der Fahrpraxis unter Anleitung gefahrenen Kilometern ist gemeinsam mit einem Fahrpraxisanleiter und einem Fahrlehrer eine Beobachtungsfahrt nach Anlage 3 zu absolvieren. Die Durchführung dieser Fahrt ist in geeigneter Form im Teilnahmenachweis durch die Fahrschule zu bescheinigen.

(2) Im Anschluss an die Beobachtungsfahrt nach Absatz 1 hat der Teilnehmer eine weitere fahrpraktische Ausbildung nach § 4 der Fahrschulbildungs-Verordnung im Umfang von mindestens sechs Unterrichtseinheiten einschließlich der Fahrten nach § 4 Absatz 1 Satz 2 in Verbindung mit Anlage 1 der Fahrschulbildungs-Verordnung zu absolvieren.

§ 8

Fahrpraktische Ausbildung in der Fahrschule im Anschluss an den Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung

Nach insgesamt mindestens 1 000 gefahrenen Kilometern hat der Teilnehmer in der Fahrschule erforderlichenfalls weiteren fahrpraktischen Unterricht zu absolvieren, bis der Fahrlehrer die praktische Ausbildung nach §§ 11 und 12 der Fahrschulbildungs-Verordnung abschließen darf. § 17 Absatz 5 Satz 5 der Fahrerlaubnis-Verordnung ist entsprechend anzuwenden. Die Durchführung dieser Fahrten ist in geeigneter Form durch den Teilnehmer zu dokumentieren.

§ 9

Datenverarbeitung

Im Zentralen Fahrerlaubnisregister sind nach § 50 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes zusätzlich zu den Angaben nach § 49 Absatz 1 Nummer 1 und 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung folgende Daten zu speichern:

1. Tag der Erteilung und des Erlöschens der Genehmigung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung,
2. Auflagen und Beschränkungen, sofern sie in Form von Schlüsselzahlen entsprechend Anlage 9 der Fahrerlaubnis-Verordnung in der Genehmigung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung angegeben sind,
3. die potentielle Fahrerlaubnisnummer nach § 49 Absatz 1 Nummer 9, sofern bereits zugeordnet, verbunden mit einem eindeutigen Zusatz, der den Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung kennzeichnet,
4. die Behörde, die die Genehmigung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung ausgestellt hat.

Die Daten nach Satz 1 gelten als Daten im Sinne der § 51 Absatz 1 Nummer 1 und § 52 Absatz 1 Nummer 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung.

§ 10

Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne des § 24 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 2 Absatz 5 Satz 2 oder § 5 Absatz 1 Satz 2 eine Bescheinigung oder einen Teilnehmernachweis nicht mitführt oder nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt oder
2. entgegen § 3 ein Fahrzeug führt.

§ 11

Übergangsbestimmung

Genehmigungen auf Grundlage dieser Verordnung dürfen nur innerhalb von vier Jahren ab dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 10 Absatz 1 dieser Verordnung] erteilt werden und erlöschen spätestens am ... [einsetzen: Datum fünf Jahre nach dem Inkrafttreten nach Artikel 10 Absatz 1 dieser Verordnung].

Anlage 1

Muster der Bescheinigung zur Teilnahme am Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung

Vorbemerkungen:

Farbe: rosa

Format: DIN A5

Umfang: 1 Blatt, einseitiger Druck

Trägermaterial: Sicherheitspapier in einer Stärke von 90 g/m² ohne optische Aufheller
In das Trägermaterial sind die folgenden fälschungserschwerenden Sicherheitsmerkmale eingearbeitet:

1. als Wasserzeichen das gesetzlich für die Bundesdruckerei geschützte Motiv „Bundesadler“,
2. nur unter UV-Licht sichtbare gelb und blau fluoreszierende Melierfasern,
3. chemische Reagenzien.

Der Vordruck weist eine fortlaufende Vordrucknummerierung auf. Abweichungen vom Muster sind zulässig soweit Besonderheiten des Verfahrens, insbesondere der Einsatz maschineller Datenverarbeitung, dies erfordern.

Bescheinigung zum Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung	Vordrucknummerierung
Diese Bescheinigung dient zum Nachweis der Fahrberechtigung für Kraftfahrzeuge der Fahrerlaubnisklasse B im Rahmen des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung im Inland. Sie ist nur gültig in Verbindung mit einem amtlichen Lichtbildausweis. Beim Führen von Kraftfahrzeugen ist sie mitzuführen und zuständigen Personen bei Kontrollen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen. Unterschrift der Teilnehmerin/des Teilnehmers	
Diese Bescheinigung ist längstens bis zum _____ gültig; soweit die Bescheinigung maschinell ausgefüllt ist, ist sie auch ohne Unterschrift der ausstellenden Behörde gültig. Ausstellende Behörde: Ort: Ausstellungsdatum:	
Ausgehändigt durch die nach Landesrecht zuständige Behörde am: _____ (Stempel) _____ (Unterschrift und Stempel der nach Landesrecht zuständigen Behörde)	
Name, Vorname: geboren am: _____ in: _____ ist berechtigt, Kraftfahrzeuge der Fahrerlaubnisklasse B zu führen.	
Allgemeingültige Beschränkungen/Auflagen/Zusatzangaben/Schlüsselzahlen gemäß Anlage 9 FeV: 1. Führen des Kraftfahrzeugs nur mit unten festgelegtem Fahrpraxisanleiter 2. Haftpflichtversicherungsschutz des eingesetzten Kraftfahrzeugs, der auch das Führen des Kraftfahrzeugs im Rahmen des Erwerbs von Fahrpraxis umfasst 3. Anbringen eines quadratischen Schildes mit einer Seitenlänge von jeweils 16 cm mit dem Buchstaben „L“ in weißer Schrift auf blauem Grund sowie mit der Aufschrift „Übungsfahrt“ in schwarzer Schrift auf weißem Grund vorne und hinten an dem eingesetzten Kraftfahrzeug während des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung, wobei Beschriftung der Schilder vollständig sichtbar, gut lesbar und unverwischbar ausgeführt sein muss 4. Durchführung von Fahrten auf Autobahnen erst nach absolvierter und im Teilnahmenachweis bescheinigter Beobachtungsfahrt	

Namentlich benannte Personen (Fahrpraxisanleiter)

Name	Vorname	Geburtsdatum

Anlage 2

Theoretische Einweisung in den Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung

1. Die theoretische Einweisung nach § 3 Nummer 3 und § 4 Absatz 2 Nummer 2 dient der Information der Teilnehmer und des Fahrpraxisanleiters über die Ausbildungsziele und der Vorbereitung auf die Phase des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung.
2. Die theoretische Einweisung umfasst eine Unterrichtseinheit.
3. Der Fahrlehrer informiert insbesondere über
 - a) Sicherheits- und Verhaltensregeln während der Fahrten im Rahmen der Fahrpraxisphase unter Anleitung,
 - b) die Rolle und Pflichten der Fahrpraxisanleiter,
 - c) Ablauf und Fahrübungsziele der Fahrten im Rahmen des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung,
 - d) Vorrang- und Vorfahrtsregeln,
 - e) Hinweise in Bezug auf die Fahrtechnik, Verkehrssituationen und ein sicheres Übungsumfeld (geeignete Strecken, steigende Schwierigkeit) sowie
 - f) die Dokumentationspflicht (Teilnahmenachweis).

Anlage 3

Verpflichtende Beobachtungsfahrt im Rahmen des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung

1. Die Beobachtungsfahrt nach § 7 Absatz 1 erster Halbsatz dient der Überprüfung und Feststellung des Ausbildungsstandes und der Fahrkompetenzen des Teilnehmers nach Absolvierung von mindestens 500 und höchstens 600 Kilometern im Rahmen des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung sowie der fachlichen Anleitung des Fahrpraxisanleiters hinsichtlich seiner gesetzlichen Aufgaben.
2. Das Kraftfahrzeug ist während der Beobachtungsfahrt gemäß den Vorgaben aus § 2 Absatz 5 Satz 1 Nummer 3 zu kennzeichnen.
3. Die Beobachtungsfahrt umfasst eine Unterrichtseinheit à 45 Minuten.
4. Der Fahrlehrer beurteilt das Verhalten des Teilnehmers in unterschiedlichen Verkehrssituationen, darunter zumindest:
 - a) Anfahren, Anhalten und Fahrzeugbedienung,

- b) Fahrstreifenwahl und Fahrstreifenwechsel,
 - c) Einordnen, Abbiegen und Kreisverkehr,
 - d) Geschwindigkeit, Abstand und Verkehrsbeobachtung,
 - e) Prioritätsregeln und Vorfahrt- und Vorrangentscheidungen,
 - f) Verhalten gegenüber Fußgängern, Radfahrern und öffentlichem Verkehr,
 - g) Gefahrenwahrnehmung und Risikoeinschätzung.
5. Nach der Beobachtungsfahrt hat der Fahrlehrer dem Teilnehmer eine strukturierte Rückmeldung zu geben, die zumindest umfasst:
- a) positive Verhaltensweisen,
 - b) festgestellte Fehlerbilder,
 - c) konkrete Verbesserungsvorschläge,
 - d) Empfehlungen für weitere Übungsfahrten oder Vertiefungen.
6. Dem Fahrpraxisanleiter sind Hinweise zu geben über:
- a) die korrekte Ausübung der Begleitfunktion,
 - b) beobachtete förderliche oder hinderliche Verhaltensweisen,
 - c) Empfehlungen für die weitere gemeinsame Fahrpraxis.

Artikel 3

Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Die Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 23. Februar 2026 (BGBl. 2026 Nr. 26) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:
- a) Die Angabe zu den §§ 6b und 6c wird durch die folgende Angabe ersetzt:
 - „§ 6b Fahrerlaubnis der Klasse B mit der Schlüsselzahl 96.03
 - § 6c Fahrerlaubnis der Klasse B mit der Schlüsselzahl 96.02
 - § 6d Fahrerlaubnis der Klasse B mit der Schlüsselzahl 96.01
 - § 6e Fahrerlaubnis der Klasse B mit der Schlüsselzahl 196
 - § 6f Sonderbestimmungen für das Führen von Einsatzfahrzeugen der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste, des Technischen Hilfswerks und des Katastrophenschutzes“.

- b) Die Angabe „Anlage 7a Fahrerschulung (zu § 6a Absatz 3 und 4)“ und die Angabe „Anlage 7b Fahrerschulung für das Führen von Kraffrädern der Klasse A1 (zu § 6b Absatz 3 und 4)“ werden gestrichen.

2. § 6 Absatz 3b wird durch die folgenden Absätze 3b und 3c ersetzt:

„(3b) Die Fahrerlaubnis der Klasse B berechtigt, sofern der Inhaber diese seit mindestens zwei Jahren besitzt, auch zum Führen von Kraftfahrzeugen,

1. einschließlich Einsatzfahrzeugen der Feuerwehr, Einsatzfahrzeugen der Polizei, Einsatzfahrzeugen der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste, Einsatzfahrzeuge des Technischen Hilfswerks, Einsatzfahrzeugen sonstiger Einheiten des Katastrophenschutzes, Krankenkraftwagen, Notarzteinheit- und Sanitätsfahrzeugen und Fahrzeugen der Zollverwaltung,
2. die ganz oder teilweise mit
 - a) Strom,
 - b) Wasserstoff,
 - c) Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas – CNG) und flüssig (Flüssigerdgas – LNG),
 - d) Flüssiggas (LPG) oder
 - e) mechanischer Energie aus bordeigenen Speichern/ bordeigenen Quellen, einschließlich Abwärmemechanisch angetrieben werden,
3. mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg, jedoch nicht mehr als 4 250 kg, und
4. ohne Anhänger.

Satz 1 gilt nicht für Kraffräder der Klassen AM, A1, A 2 und A und Wohnmobile.

(3c) Die Fahrerlaubnis der Klasse BE berechtigt, sofern der Inhaber diese seit mindestens zwei Jahren besitzt, auch zum Führen von Fahrzeugkombinationen,

1. die ganz oder teilweise mit
 - a) Strom,
 - b) Wasserstoff,
 - c) Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas – CNG) und flüssig (Flüssigerdgas – LNG),
 - d) Flüssigerdgas (LPG) oder
 - e) mechanischer Energie aus bordeigenen Speichern/ bordeigenen Quellen, einschließlich Abwärme,alternativ angetrieben werden,

2. und bestehend aus
 - a) einem Zugfahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg, jedoch nicht mehr als 4 250 kg, und
 - b) einem Anhänger oder Sattelanhänger der zulässigen Massenkategorie O₁ oder O₂ gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EU) 2018/858.“
3. § 6a wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 3 wird durch den folgenden Absatz 3 ersetzt:

„(3) Für die Eintragung der Schlüsselzahl 96 in die Fahrerlaubnis der Klasse B bedarf es einer Schulung nach § 5 der Fahrschulenausbildungs-Verordnung.“
 - b) In Absatz 4 wird die Angabe „Anlage 7a“ durch die Angabe „Anlage 3 der Fahrschulenausbildungs-Verordnung“ ersetzt.
4. Nach § 6a werden folgenden §§ 6b bis 6d eingefügt:

„§ 6b

Fahrerlaubnis der Klasse B mit der Schlüsselzahl 96.03

(1) Die Fahrerlaubnis der Klasse B kann vorbehaltlich der Bestimmungen in § 76a mit der Schlüsselzahl 96.03 erteilt werden für Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Kraftfahrzeug der Fahrerlaubnis der Klasse B,

1. das ganz oder teilweise mit
 - a) Strom,
 - b) Wasserstoff,
 - c) Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas – CNG) und flüssig (Flüssigerdgas – LNG),
 - d) Flüssiggas (LPG),
 - e) mechanischer Energie aus bordeigenen Speichern/ bordeigenen Quellen, einschließlich Abwärme,alternativ angetrieben wird,
 2. mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg, jedoch nicht mehr als 4 250 kg,
 3. sofern es sich nicht um ein Wohnmobil handelt,
- und einem Anhänger, sofern die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination 3 500 kg überschreitet, aber 5 000 kg nicht übersteigt. Die Schlüsselzahl 96.03 darf nur zugeteilt werden, wenn der Bewerber bereits die Fahrerlaubnis der Klasse B seit mindestens 2 Jahren besitzt.

(2) Für die Eintragung der Schlüsselzahl 96.03 in die Fahrerlaubnis der Klasse B bedarf es einer Schulung nach § 6 Absatz 1 Satz 1 der Fahrschulausbildungs-Verordnung.

(3) Beim Antrag auf Eintragung der Schlüsselzahl 96.03 in die Klasse B ist vor deren Eintragung der Nachweis einer Schulung nach dem Muster nach Anlage 3 der Fahrschulausbildungs-Verordnung zu erbringen.

§ 6c

Fahrerlaubnis der Klasse B mit der Schlüsselzahl 96.02

(1) Die Fahrerlaubnis der Klasse B kann vorbehaltlich der Bestimmungen in § 76a mit der Schlüsselzahl 96.02 erteilt werden für ein Wohnmobil mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg bis 4 250 kg, auch in Kombination mit einem Anhänger, wenn die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination 5 000 kg nicht übersteigt. Ein Wohnmobil im Sinne von Satz 1 ist ein Fahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung der Klasse M im Sinne von Artikel 4 und Anhang I Nummer 5.1 der Verordnung (EU) 2018/858 in der Fassung vom 13.06.2024. 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 96.02 frühestens mit der Fahrerlaubnis für die Klasse B zugeteilt werden.

(2) Für die Eintragung der Schlüsselzahl 96.02 in die Fahrerlaubnis der Klasse B bedarf es einer Schulung nach § 7 Absatz 1 Satz 1 der Fahrschulausbildungs-Verordnung.

(3) Beim Antrag auf Eintragung der Schlüsselzahl 96.02 in die Klasse B ist vor deren Eintragung der Nachweis einer Schulung nach dem Muster nach Anlage 4 der Fahrschulausbildungs-Verordnung zu erbringen.

§ 6d

Fahrerlaubnis der Klasse B mit der Schlüsselzahl 96.01

(1) Die Fahrerlaubnis der Klasse B kann vorbehaltlich der Bestimmungen in § 76a mit der Schlüsselzahl 96.01 erteilt werden für

1. Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr, Einsatzfahrzeuge der Polizei, Einsatzfahrzeuge der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste, Einsatzfahrzeuge des Technischen Hilfswerks, Einsatzfahrzeuge sonstiger Einheiten des Katastrophenschutzes, Krankenkraftwagen, Notarzteinsetz- und Sanitätsfahrzeuge und Fahrzeuge der Zollverwaltung,
2. mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg, jedoch nicht mehr als 5 000 kg,
3. für den Zweck, für den das Einsatzfahrzeug bestimmt ist, einschließlich der erforderlichen Wartungs- und Testfahrten und
4. auch mit Anhänger, sofern die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination 5 000 kg nicht überschreitet.

(2) Das Mindestalter für die Erteilung der Fahrerlaubnis der Klasse B mit der Schlüsselzahl 96.01 beträgt 20 Jahre.

(3) Für die Eintragung der Schlüsselzahl 96.01 in die Fahrerlaubnis der Klasse B bedarf es einer Schulung nach § 8 der Fahrschulausbildungs-Verordnung.

(4) Beim Antrag auf Eintragung der Schlüsselzahl 96.01 in die Klasse B ist vor deren Eintragung der Nachweise einer Schulung nach dem Muster nach Anlage 5 der Fahrschulausbildungs-Verordnung zu erbringen.

(5) Die Berechtigung nach Absatz 1 gilt nur für das Inland, sofern nicht andere Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder andere Vertragsstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums die Berechtigung jeweils auch mit Wirkung für ihr Hoheitsgebiet nach Maßgabe ihres jeweiligen Rechts anerkennen.“

5. Der bisherige § 6b wird zu § 6e und wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird durch den folgenden Absatz 3 ersetzt:

„(3) Für die Eintragung der Schlüsselzahl 196 in die Fahrerlaubnis der Klasse B bedarf es einer Schulung nach § 9 der Fahrschulausbildungs-Verordnung.“

b) In Absatz 4 wird die Angabe „Anlage 7b“ durch die Angabe „Anlage 6 der Fahrschulausbildungs-Verordnung“ ersetzt.

c) In Absatz 5 wird die Angabe „Fahrschulung“ durch die Angabe „Schulung“ und die Angabe „ein Jahr“ durch die Angabe „zwei Jahre“ ersetzt.

d) Absatz 6 wird gestrichen.

6. § 6c wird zu § 6f und in § 6f wird Satz 2 gestrichen.

7. § 11 Absatz 4 wird wie folgt geändert:

a) In der Angabe vor Nummer 1 wird nach der Angabe „amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr“ die Angabe „oder eines amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers“ eingefügt.

b) In Nummer 1 wird die Angabe „amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers“ durch die Angabe „amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr oder des amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers“ ersetzt.

8. § 15 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Beim Erwerb einer Fahrerlaubnis der Klasse L bedarf es nur einer theoretischen, bei der Erweiterung der Klasse B auf die Klasse BE, der Klasse C1 auf die Klasse C1E, der Klasse C auf die Klasse CE, der Klasse D auf die Klasse DE und der Klasse D1 auf die Klasse D1E bedarf es jeweils nur einer praktischen Prüfung.“

b) Absatz 5 wird gestrichen.

9. § 16 Absatz 3 wird durch die folgenden Absätze 3 und 3a ersetzt:

„(3) Die zuständige Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmt die Zeit und den Ort der theoretischen Prüfung sowie die Person, die die Aufsicht über die Prüfung führt. Die Prüfung darf frühestens drei Monate vor Erreichen des Mindestalters abgenommen werden.

(3a) Die Person, die die Aufsicht über die theoretische Prüfung führt, hat sich vor der Prüfung durch Einsicht in den Personalausweis oder Reisepass oder in ein sonstiges Ausweisdokument von der Identität des Bewerbers zu überzeugen. Bestehen Zweifel an der Identität, darf die Prüfung nicht durchgeführt werden. Der Fahrerlaubnisbehörde ist davon Mitteilung zu machen.“

10. § 17 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Die Prüfung wird von einem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder einem amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfer abgenommen.“

b) Absatz 5 wird durch den folgenden Absatz 5 ersetzt:

„(5) Der amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder der amtlich anerkannte Fahrerlaubnisprüfer bestimmt die Zeit, den Ausgangspunkt und den Verlauf der praktischen Prüfung im Prüfort und seiner Umgebung. Der amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder der amtlich anerkannte Fahrerlaubnisprüfer hat sich vor der Prüfung durch Einsicht in den Personalausweis oder Reisepass oder in ein sonstiges Ausweisdokument von der Identität des Bewerbers zu überzeugen. Bestehen Zweifel an der Identität, darf die Prüfung nicht durchgeführt werden. Der Fahrerlaubnisbehörde ist davon Mitteilung zu machen. Der Bewerber hat dem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder dem amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfer vor der Prüfung in geeigneter Form eine Bestätigung des Inhabers der Fahrschule oder der zur Leitung des Ausbildungsbetriebes bestellten Person zu erbringen, aus der ersichtlich ist, dass die Prüfungsreife nach § 11 der Fahrschulausbildungs-Verordnung festgestellt wurde.“

11. § 17a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Die Beschränkung im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 ist auf Antrag aufzuheben, wenn der Inhaber der Fahrerlaubnis dem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder amtlich anerkannte Fahrerlaubnisprüfer in einer praktischen Prüfung nachweist, dass er zur sicheren, verantwortungsvollen, umweltbewussten und energiesparenden Führung eines Kraftfahrzeuges mit Schaltgetriebe der Fahrerlaubnisklasse befähigt ist. Die Beschränkung auf das Führen von Kraftfahrzeugen mit Automatikgetriebe der Fahrerlaubnis der Klassen B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE ist auch aufzuheben, wenn der Inhaber der Fahrerlaubnis dem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder dem amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfer in einer praktischen Prüfung nachweist, dass er zur sicheren, verantwortungsvollen, umweltbewussten und energiesparenden Führung eines Kraftfahrzeuges mit Schaltgetriebe der Fahrerlaubnis der Klassen BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE befähigt ist. Die Vorschriften über die Ausbildung nach der Fahrschulausbildungs-Verordnung sind in diesem Fall nicht anzuwenden. Die Beschränkung auf das Führen von Kraftfahrzeugen mit Automatikgetriebe der Fahrerlaubnis der Klasse B ist auf Antrag auch aufzuheben, wenn der Inhaber einer

Fahrerlaubnis der Klasse B der nach Landesrecht zuständigen Behörde durch Vorlage einer Bescheinigung nach Anlage 7 der Fahrschulbildungs-Verordnung nachweist, dass er zur sicheren, verantwortungsvollen, umweltbewussten und energiesparenden Führung eines Kraftfahrzeuges der Klasse B mit Schaltgetriebe befähigt ist. Satz 4 ist nicht anzuwenden, wenn die Beschränkung im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 aufgrund von Eignungsmängeln für das Führen von Kraftfahrzeugen mit Schaltgetriebe erfolgt ist.“

- b) In Absatz 3 Satz 1 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Abweichend von Absatz 1 Satz 1 entfällt die Beschränkung auf das Führen von Kraftfahrzeugen mit Automatikgetriebe der Fahrerlaubnis der Klasse B, wenn der Bewerber durch Vorlage einer Bescheinigung nach Anlage 7 der Fahrschulbildungs-Verordnung dem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder dem amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfer oder der nach Landesrecht zuständigen Behörde nachweist, dass er zur sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Führung eines Kraftfahrzeuges mit Schaltgetriebe der Klasse B befähigt ist.“

- c) In Absatz 4 Satz 3 wird nach der Angabe „amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr“ die Angabe „oder dem amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfer“ eingefügt.

12. § 18 Absatz 2 und 3 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Stellt der amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder der amtlich anerkannte Fahrerlaubnisprüfer Tatsachen fest, die bei ihm Zweifel über die körperliche oder geistige Eignung des Bewerbers begründen, hat er der Fahrerlaubnisbehörde Mitteilung zu machen und den Bewerber hierüber zu unterrichten.“

13. Nach § 20 Absatz 1 Satz 1 wird der folgende Satz eingefügt:

„§ 17a ist nicht anzuwenden, wenn die Fahrerlaubnis, die entzogen wurde oder auf die verzichtet wurde, ohne Beschränkung auf das Führen von Kraftfahrzeugen mit Automatikgetriebe erteilt worden war.“

14. § 21 Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

(1) Der Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis ist bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde oder Stelle oder der Fahrerlaubnisbehörde schriftlich oder in elektronischer Form zu stellen. Der Bewerber hat auf Verlangen dieser Behörden oder Stellen persönlich zu erscheinen. Der Bewerber hat die in § 2 Absatz 6 des Straßenverkehrsgesetzes bezeichneten Personendaten sowie die Daten über den ordentlichen Wohnsitz im Inland und mitzuteilen und auf Verlangen nachzuweisen.“

15. § 22 Absatz 4 und 5 wird durch die folgenden Absätze 4 und 5 ersetzt:

(4) Muss der Bewerber noch die nach § 15 erforderliche Prüfung ablegen, hat die Fahrerlaubnisbehörde die zuständige Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr mit der Prüfung zu beauftragen und ihr den vorbereiteten Führerschein (§ 25) ohne Angabe des Datums der Erteilung der beantragten Klasse unmittelbar zu übersenden. Über die Erteilung des Prüfauftrages hat die Fahrerlaubnisbehörde den Bewerber um die Fahrerlaubnis in geeigneter Form zu informieren. Die zuständige Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr prüft, ob der Bewerber zum Führen von Kraftfahrzeugen, gegebenenfalls mit Anhänger, der beantragten Klasse befähigt ist. Der amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder

der amtlich anerkannte Fahrerlaubnisprüfer oder sonst die Fahrerlaubnisbehörde händigt, wenn die Prüfung bestanden ist, den Führerschein nach dem Einsetzen des Aushändigungsdatums aus. Der Führerschein darf nur ausgehändigt werden, wenn die Identität des Bewerbers zweifelsfrei feststeht. Hat der amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder der amtlich anerkannte Fahrerlaubnisprüfer den Führerschein ausgehändigt, teilt er dies der Fahrerlaubnisbehörde unter Angabe des Aushändigungsdatums mit. Die Fahrerlaubnis wird durch die Aushändigung des Führerscheins oder, wenn der Führerschein nicht vorliegt, ersatzweise durch eine nur im Inland als Nachweis der Fahrerlaubnis geltende befristete Prüfungsbescheinigung nach Anlage 8a erteilt.

(5) Die Technische Prüfstelle soll den Prüfauftrag an die Fahrerlaubnisbehörde zurückgeben, wenn die für die Erteilung der jeweiligen Fahrerlaubnisklasse erforderliche Prüfung oder Prüfungen nicht innerhalb von 5 Jahren nach Erteilung des Prüfauftrags bestanden wurde.“

16. § 22a wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 Nummer 3 wird die Angabe „sowie, soweit angegeben, die E-Mail-Adresse“ durch die Angabe „sowie die E-Mail-Adresse“ ersetzt.
- b) In Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „Sachverständige oder Prüfer“ durch die Angabe „amtlich anerkannte Sachverständige, Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder der amtlich anerkannte Fahrerlaubnisprüfer“ ersetzt.
- c) In Absatz 4 Satz 1 wird die Angabe „Sachverständigen oder Prüfer“ durch die Angabe „amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder dem amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfer“ ersetzt.
- d) In Absatz 5 Satz 2 wird die Angabe „Sachverständige oder Prüfer“ durch die Angabe „amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder der amtlich anerkannte Fahrerlaubnisprüfer“ ersetzt.

17. § 26 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 4 bis 6 werden gestrichen.
- b) Nach Absatz 1 wird der folgende Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Die Dienstfahrerlaubnis der Bundeswehr wird in den aus Muster 2 der Anlage 8 ersichtlichen Klassen erteilt. Der Umfang der Berechtigung zum Führen von Dienstfahrzeugen der Bundeswehr ergibt sich aus Anlage 10, wenn die Dienstfahrerlaubnis der Bundeswehr bis zum Ablauf des 18. Januar 2013 erteilt worden ist. Die Dienstfahrerlaubnis der Bundeswehr der Klasse B mit der Schlüsselzahl 96.Y1 berechtigt zum Führen von Dienstfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 5 000 kg. Die Dienstfahrerlaubnis der Bundeswehr der Klassen C1 und C berechtigt auch dazu, ein Dienstfahrzeug mit nicht mehr als acht Personen auf besonders zugelassenen Plätzen zu führen. Im Übrigen ergibt sich der Umfang der Berechtigung zum Führen von Dienstfahrzeugen der Bundeswehr aus § 6 und hinsichtlich der speziellen Bundeswehr-Fahrerlaubnisklassen aus dem Muster des Dienstführerscheins nach Anlage 8 Muster 2.“

- c) In Absatz 3 wird die Angabe „Bei“ durch die Angabe „Nach“ ersetzt.

18. In § 29 Absatz 2 Satz 3 wird die Angabe „und digitale Infrastruktur“ gestrichen.

19. In § 46 Absatz 4 Satz 2 wird nach der Angabe „amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr“ die Angabe „oder eines amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers“ eingefügt.
20. § 69 Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt.
- (1) Die Durchführung der Fahrerlaubnisprüfung obliegt den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern für den Kraftfahrzeugverkehr oder den amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfern bei den Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr im Sinne der §§ 10 und 14 des Kraftfahrsachverständigengesetzes sowie den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern oder den amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfern im Sinne des § 16 des Kraftfahrsachverständigengesetzes.“
21. In § 71a Absatz 1 Satz 2 wird die Angabe „und digitale Infrastruktur“ gestrichen.
22. § 76 wird wie folgt geändert:
- a) Nach Nummer 8g werden die folgenden Nummern 8h und 8i eingefügt:
- „8h. Der nach § 6a Absatz 4 erforderliche Nachweis einer Fahrerschulung kann bis zum 31.12.2028 auch entsprechend dem Muster der Anlage 7a in der bis zum 31.12.2026 geltenden Fassung erfolgen.
- 8i. Der nach § 6e Absatz 4 erforderliche Nachweis einer Fahrerschulung kann bis zum 31.12.2028 auch entsprechend dem Muster der Anlage 7b in der bis zum 31.12.2026 geltenden Fassung erfolgen.“
- b) Nach Nummer 11 wird die folgende Nummer 11a eingefügt:
- „11a. Die nach § 17a Absatz 3 Satz 1 erforderliche Bescheinigung kann bis zum 31.12.2028 auch entsprechend dem Muster der Anlage 7 der Fahrschüler-Ausbildungsordnung in der bis zum 31.12.2026 geltenden Fassung vorgelegt werden“.
- c) Die bisherigen Nummern 11a bis 11c werden die Nummern 11b bis 11d.
23. § 76a wird durch den folgenden § 76a ersetzt:

„§ 76a

Besondere Anwendungsvorschriften

Zu den nachstehend bezeichneten Vorschriften gelten folgende Bestimmungen:

1. Die §§ 6b bis 6d sind ab dem 26. November 2029 anzuwenden.
 2. Anlage 7 Nummer 1.3 Satz 4 Buchstabe m und n ist ab dem 1. April 2027 anzuwenden.“
24. In Anlage 1 Nummer 1.6 Satz 1 wird die Angabe „die in Anlage 1 zur Fahrschüler-Ausbildungsordnung enthaltenen Sachgebiete für den theoretischen Unterricht umfassen“ durch die Angabe „die in den Sachgebieten des Anhangs II Abschnitt A Nummer 2 bis 4 der Richtlinie 2006/126/EG genannten Kenntnisse vermitteln“ ersetzt.
25. Anlage 4 wird wie folgt geändert:

- a) In der Vorbemerkung in Nummer 2 wird nach der Angabe „amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr“ die Angabe „oder eines amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers“ eingefügt.
- b) In der Tabelle wird in Nummer 3 in der Spalte „Beschränkungen/Auflagen bei bedingter Eignung“ nach der Angabe „amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers“ die Angabe „oder eines amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers“ eingefügt.

26. Anlage 7 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
- b) Nummer 1.1 wird durch die folgende Nummer 1.1 ersetzt:

„Gegenstand der Prüfung sind Kenntnisse in den Sachgebieten des Anhangs II Abschnitt A Nummer 2 bis 4 der Richtlinie 2006/126/EG in der Fassung vom 4. Mai 2020. Der Prüfungsstoff bildet die Grundlage für den Fragenkatalog. Der Fragenkatalog ist Teil der Prüfungsrichtlinie nach Nummer 1.“

- c) Nummer 1.2.2 wird durch die folgende Nummer 1.2.2 ersetzt:

„1.2.2 Wertigkeit und Zusammenstellung der Fragen

Jede Frage wird mit einem Punkt bewertet. Die Anzahl der Fragen je Klasse, die Anzahl der Punkte und die zulässige Fehlerpunktzahl für eine Prüfung ergeben sich aus den folgenden Tabellen. Die Falschbeantwortung einer Frage, die im Fragenkatalog mit dem Vermerk „*“ versehen sind, führt zum Nichtbestehen der Prüfung.

Ersterwerb		
Klasse	Zahl der Fragen/Summe der Punkte	Zulässige Fehlerpunkte¹
AM, A1, A2, A, B, L, T	30	3
Mofa	20	2
¹ es sei denn eine Frage mit dem Vermerk „*“ ist falsch beantwortet.		
Erweiterung		
Klasse	Zahl der Fragen/Summe der Punkte	Zulässige Fehlerpunkte¹
AM, A1, A2, A, B, L, T	20	2
C	37	3
C1	30	3
D	40	4
D1	35	3
¹ es sei denn eine Frage mit dem Vermerk „*“ ist falsch beantwortet.		

Weitere Einzelheiten der theoretischen Prüfung ergeben sich aus der Prüfungsrichtlinie, die vom Bundesministerium für Verkehr im Benehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden in der jeweils geltenden Fassung im Bundesanzeiger bekannt gemacht wird.“

- d) Nummer 1.2.3 Satz 1 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Die theoretische Prüfung ist nicht bestanden, wenn die unter Nummer 1.2.2 bei den einzelnen Klassen jeweils aufgeführte Zahl der zulässigen Fehlerpunkte überschritten oder eine Frage mit dem Vermerk „*“ falsch beantwortet worden ist.“

- e) In Nummer 2 wird die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
- f) Nummer 2.2.16 Satz 2 und 3 werden durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Die Prüfungsfahrzeuge müssen ausreichende Sitzplätze für den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder den amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfer, den Fahrlehrer und den Bewerber bieten. Dies gilt nicht bei Fahrzeugen der Klassen A, A1, A2, AM und T. Es muss gewährleistet sein, dass der amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder der amtlich anerkannte Fahrerlaubnisprüfer alle für den Ablauf der praktischen Prüfung wichtigen Verkehrsvorgänge beobachten kann. Bei der Prüfung auf Prüfungsfahrzeugen der Klassen A, A1, A2, AM und T muss eine Funkanlage zur Verfügung stehen, die es mindestens gestattet, den Bewerber während der Prüfungsfahrt anzusprechen (einseitiger Führungsfunk). Dies gilt nicht für Prüfungsfahrzeuge der Klasse T, wenn auf diesen geeignete Plätze für den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder den amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfer und den Fahrlehrer vorhanden sind. Prüfungsfahrzeuge der Klassen B, C, C1, D und D1 müssen mit akustisch oder optisch kontrollierbaren Einrichtungen zur Betätigung der Pedale (Doppelbedienungseinrichtungen) ausgerüstet sein.“

- g) In Nummer 2.2.17 Satz 4 wird nach der Angabe „amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr“ die Angabe „oder Fahrerlaubnisprüfer“ eingefügt.
- h) Nummer 2.3 Satz 1 wird durch folgenden Satz ersetzt:

„Die Prüfungsdauer und die Fahrzeit¹ betragen mindestens,

bei	Prüfungsdauer gesamt	davon Fahrzeit ¹
Klassen AM, A1, A2, A	40 Minuten	25 Minuten
Klassen B, BE	40 Minuten	25 Minuten
Klassen C1, C1E, C, CE	70 Minuten	45 Minuten
Klassen D1, D1E, D, DE	70 Minuten	45 Minuten
Klasse T	60 Minuten	35 Minuten,

¹ Fahrzeit ohne Grundfahraufgaben, ohne Sicherheits-/Abfahrtskontrolle/Handfertigkeiten, ohne Verbinden und Trennen und ohne Vor- und Nachbereitung (z. B. Bekanntgabe des Ergebnisses). Die aufgeführte Fahrzeit entspricht EU-Vorgaben.

falls der Bewerber nicht schon vorher gezeigt hat, dass er den Anforderungen der Prüfung nicht gewachsen ist.“

- i) In Nummer 2.5.3 wird nach der Angabe „amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer“ die Angabe „oder den amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfer“ eingefügt.
- j) In Nummer 2.6 wird die Angabe „Sachverständige oder Prüfer“ durch die Angabe „amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder der amtlich anerkannte Fahrerlaubnisprüfer“ ersetzt.

27. Die Anlagen 7a und 7b werden gestrichen.

28. In Anlage 8a wird wie folgt geändert:

- a) Im Muster des Vorläufigen Nachweises der Fahrerlaubnis (VNF) nach der Angabe „Ausgehändigt durch die Fahrerlaubnisbehörde/den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr“ die Angabe „oder den amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfer“ eingefügt.
- b) Im Muster des Vorläufigen Nachweises der Fahrerlaubnis (VNF) wird die nach der Angabe „(Unterschrift und Stempel der Fahrerlaubnisbehörde/des amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr)*“ die Angabe „oder des amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers“ eingefügt.

29. In Anlage 8b (wird wie folgt geändert:

- a) Im Muster der der Prüfungsbescheinigung zum „Begleiteten Fahren ab 17 Jahren“ nach der Angabe „Ausgehändigt durch die Fahrerlaubnisbehörde/den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr“ die Angabe „oder den amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfer“ eingefügt.
- b) Im Muster der Prüfungsbescheinigung zum „Begleiteten Fahren ab 17 Jahren“ wird nach der Angabe „(Unterschrift und Stempel der Fahrerlaubnisbehörde/des amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr)*“ die Angabe „oder des amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers“ eingefügt.

30. In Anlage 9 Abschnitt B Ziffer I wird die Angabe zur laufenden Nummer 135 durch die folgende Angabe ersetzt:

Lfd. Nr.	Schlüsselzahl	
„135	96.01	Bestimmungsgemäß mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B geführtes Einsatzfahrzeug, wobei die zulässige Gesamtmasse mehr als 3 500 kg, jedoch nicht mehr als 5 000 kg beträgt, einschließlich der Masse eines Anhängers, wenn es als Fahrzeugkombination verwendet wird.
136	96.02	Mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B geführtes Wohnmobil, wobei die zulässige Gesamtmasse mehr als 3 500 kg, jedoch nicht mehr als 4 250 kg oder mit einem Anhänger nicht mehr als 5 000 kg beträgt.
137	96.03	Fahrzeug mit alternativem Antrieb mit einem Anhänger, wobei die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination mehr als 4 250 kg, jedoch nicht mehr als 5 000 kg beträgt
138	97	Berechtigt nicht zum Führen eines Fahrzeugs der Klasse C1, das in den Geltungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 fällt“.

31. In Anlage 14 Absatz 2 Nummer 4 wird nach der Angabe „amtlich anerkannter Sachverständiger oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr“ die Angabe „oder ein amtlich anerkannter Fahrerlaubnisprüfer“ eingefügt.

Artikel 4

Änderung der Verordnung zur Durchführung des Kraftfahrersachverständigengesetzes

Die Verordnung zur Durchführung des Kraftfahrersachverständigengesetzes vom 24. Mai 1972 (BGBl. I S. 854), die zuletzt durch Artikel 477 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 wird nach der Angabe „eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr“ die Angabe „oder eines amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers“ eingefügt.
 - b) In Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 wird in der Angabe vor Nummer 1 nach der Angabe „Der Bewerber“ die Angabe „um die amtliche Anerkennung als Sachverständiger für den Kraftfahrzeugverkehr“ eingefügt.
 - bb) Nach Satz 2 wird der folgende Satz 3 eingefügt:

„Für Bewerber um die amtliche Anerkennung als Fahrerlaubnisprüfer sind die Ausbildungsgebiete auf Satz 1 Nummer 2, 5 und 6 einzuschränken.“
 - c) In Absatz 4 wird die Angabe „und digitale Infrastruktur“ gestrichen und die Angabe „amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer“ durch die Angabe „amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder amtlich anerkannte Fahrerlaubnisprüfer“ ersetzt.
2. § 6 wird durch den folgenden § 6 ersetzt:

„§ 6

Praktischer Teil der Prüfung

(1) Im praktischen Teil der Prüfung hat der Bewerber nachzuweisen, dass er Kraftfahrzeuge vorschriftsmäßig, sicher und gewandt im Straßenverkehr führen kann

1. als Bewerber um die amtliche Anerkennung als Sachverständiger oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr Kraftfahrzeuge aller Klassen oder
2. als Bewerber um die amtliche Anerkennung als Fahrerlaubnisprüfer Kraftfahrzeuge der Fahrerlaubnisklasse B und für alle weiteren Fahrerlaubnisklassen, für die er die Fahrerlaubnisprüfung abnehmen will.

(2) Der Vorsitzende kann bestimmen, dass der praktische Teil der Prüfung vor nur zwei Mitgliedern des Prüfungsausschusses abgelegt wird.“

3. Nach § 7 Absatz 2 Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Für den Bewerber um die amtliche Anerkennung als Fahrerlaubnisprüfer gilt Absatz 1 entsprechend, jedoch hat er anstelle Absatz 1 Nummer 1 umfassende Kenntnisse der Prüfung von Bewerbern um die Fahrerlaubnis nachzuweisen und es genügen fahrpraxisbezogene Kenntnisse der Kraftfahrzeugtechnik.“

4. In § 15 wird nach der Angabe „als Sachverständiger oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr“ die Angabe „oder als amtlich anerkannter Fahrerlaubnisprüfer“ eingefügt.
5. Anlage 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In der Überschrift wird nach der Angabe „amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr“ die Angabe „oder amtlich anerkannte Fahrerlaubnisprüfer“ eingefügt.
 - b) Nummer 2 wird durch die folgende Nummer 2 ersetzt:

„2. Allgemeine Bedingungen

Bewerber müssen:

- a) im Falle von amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfern für den Kraftfahrzeugverkehr die Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge sämtlicher Fahrerlaubnisklassen besitzen; die Fahrerlaubnis der Klasse D ist nur dann erforderlich, wenn der Fahrerlaubnisprüfer Fahrerlaubnisprüfungen für die Klasse D abnimmt; in diesem Fall genügt es, wenn er mindestens einmal die Fahrerlaubnis der Klasse D oder die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung für Kraftomnibusse nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erworben hat.
- b) im Falle von amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfern die Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge der Klasse B und weitere Klassen, die geprüft werden sollen, besitzen.
- c) amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder amtlich anerkannte Fahrerlaubnisprüfer im Sinne des § 1 sein und anschließend die Qualitätssicherung und die regelmäßigen Weiterbildungsmaßnahmen nach Nummer 4 absolviert haben.“

Artikel 5

Änderung der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz

Die Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz vom 2. Januar 2018 (BGBl. I S. 2), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 18. März 2022 (BGBl. I S. 498) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:
 - a) Die Angaben zu den §§ 3 und 4 wird durch die folgende Angabe ersetzt:

„§ 3 (weggefallen)
§ 4 (weggefallen).“

- b) Die Angabe zu den §§ 6 und 7 wird durch die folgende Angabe ersetzt:
- „§ 6 Kooperationen
- § 7 (weggefallen)“.
- c) Die Angabe zu § 14 wird durch die folgende Angabe ersetzt:
- „§ 14 (weggefallen)“.
- d) Die Angabe zu den Anlagen 2 bis 4 wird gestrichen.
2. § 1 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:
- „(2) Dem Bewerber um eine Fahrlehrerlaubnis, der Inhaber einer von einem Staat außerhalb der Europäischen Union, eines Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz erteilten Fahrlehrerlaubnis oder Nachweises über die Befähigung zur Fahrschul Ausbildung (Befähigungsnachweises) ist, ist die Fahrlehrerlaubnis nach Maßgabe der Absätze 3 bis 7 zu erteilen.“
- b) In Absatz 6 Satz 1 wird die Angabe „§ 3 Absatz 1 Satz 2“ durch die Angabe „§ 3a Absatz 2“ ersetzt.
3. Die §§ 3 und 4 werden gestrichen.
4. § 6 wird durch den folgenden § 6 ersetzt:

„§ 6

Kooperationen

(1) Zum Zwecke der Kooperation nach § 20 des Fahrlehrergesetzes kann der Inhaber einer Fahrschule oder die zur verantwortlichen Leitung des Ausbildungsbetriebes bestellte Person folgende Teile der Ausbildung an eine oder mehrere kooperierende Fahrschulen übertragen:

1. den theoretischen Unterricht nach § 3 Absatz 3 und 4 der Fahrschulbildungs-Verordnung,
2. die fahrpraktische Ausbildung nach § 4 der Fahrschulbildungs-Verordnung,
3. Schulungen für das Führen von Fahrzeugkombinationen nach § 5 der Fahrschulbildungs-Verordnung,
4. Schulungen für das Führen von Fahrzeugkombinationen mit alternativen Antrieben nach § 6 Fahrschulbildungs-Verordnung,
5. Schulungen für das Führen von Wohnmobilen nach § 7 der Fahrschulbildungs-Verordnung,
6. Schulungen für das Führen von Einsatzfahrzeugen nach § 8 der Fahrschulbildungs-Verordnung

7. Schulungen für das Führen von Krafträdern nach § 9 der Fahrschulausbildungs-Verordnung und
8. Schulungen für das Führen von Kraftfahrzeugen mit Schaltgetriebe der Klasse B nach § 10 der Fahrschulausbildungs-Verordnung.

(2) Zum Zwecke der Kooperation nach § 20 Absatz 2 des Fahrlehrergesetzes kann der Inhaber einer Ausbildungsfahrschule oder die zur verantwortlichen Leitung des Ausbildungsbetriebes bestellte Person die Durchführung von theoretischem Unterricht nach § 3 der Fahrschulausbildungs-Verordnung durch einen Fahrlehreranwärter an eine kooperierende Ausbildungsfahrschule übertragen.

(3) Die Inhaber der an der Kooperation beteiligten Fahrschulen oder Ausbildungsfahrschulen oder, im Falle ihrer Bestellung, die zur verantwortlichen Leitung des Ausbildungsbetriebs bestellten Personen haben unverzüglich nach Vertragsschluss die Gegenstände der Kooperation in einem Kooperationsvertrag in Textform zu dokumentieren.“

5. § 7 wird gestrichen.
6. In § 9 Absatz 2 wird die Angabe „§ 50 Absatz 2 Nummer 4“ durch die Angabe „§ 50 Absatz 2 Nummer 5“ ersetzt.
7. § 10 wird durch den folgenden § 10 ersetzt:

„§ 10

Unterrichtsräume in der Fahrlehrerausbildungsstätte

In der Fahrlehrerausbildungsstätte darf der theoretische Unterricht nur in ortsfesten Gebäuden erteilt werden. Die Unterrichtsräume müssen nach Größe, Beschaffenheit und Einrichtung einen sachgerechten Ausbildungsbetrieb zulassen.“

8. § 13 Absatz 3 wird gestrichen.
9. § 14 wird gestrichen.
10. In § 18 Nummer 1 Buchstabe a bis d wird jeweils die Angabe „Anschrift“ durch die Angabe „Anschrift, E-Mail-Adresse“ ersetzt.
11. § 20 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Nummer 1 wird gestrichen.
 - b) Nummer 2 wird zu Nummer 1.
 - c) Nummer 3 wird zu Nummer 2 und nach der Angabe „ist,“ wird die Angabe „oder“ gestrichen.
 - d) Nach Nummer 2 wird die folgende Nummer 3 eingefügt:

„3 entgegen § 6 Absatz 3, eine Dokumentation nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig vornimmt oder“.
12. Die Anlagen 2 bis 4 werden gestrichen.

Artikel 6

Änderung der Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung

Die Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung vom 2. Januar 2018 (BGBl. I S. 2, 15), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 18. März 2022 (BGBl. I S. 498) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Im Inhaltsverzeichnis wird die Angabe zu Anlage 2 durch die folgende Angabe ersetzt:

„Anlage 2 (zu § 3 Absatz 1) (weggefallen)“.

2. § 1 Absatz 5 wird durch den folgenden Absatz 5 ersetzt:

„(5) Fahrlehrerausbildungsstätten sind berechtigt, die theoretischen Unterrichtsteile der Einführungsphase nach Absatz 2 und des Lehrgangs nach Absatz 3 in Präsenz, nach ihrer Wahl in digitaler synchroner oder asynchroner Form oder in Kombination dieser Unterrichtsformen durchzuführen. Ausbildungsinhalte, für die eine Präsenz erforderlich ist, insbesondere aus pädagogischen Gründen oder zum Erlernen nicht-digitaler Präsentationstechniken, sind in Präsenzform zu unterrichten.“

3. Nach § 2 Absatz 2 Satz 1 wird der folgende Satz eingefügt:

„Sie hat die Qualitätskriterien für die Fahrschulausbildung nach § 4 Absatz 6 der Fahrschulbildungs-Verordnung zu berücksichtigen.“

4. Anlage 2 wird gestrichen.

Artikel 7

Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

Die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 19. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 382) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Absatz 1 Nummer 9 wird die Angabe „Kraftfahrzeugverkehr“ durch die Angabe „Kraftfahrzeugverkehr, amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfer“ ersetzt.
2. In § 3 Absatz 2 wird nach der Angabe „Kraftfahrzeugverkehr“ die Angabe „und der amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfer“ eingefügt.
3. Die Anlage wird wie folgt geändert:

- a) Abschnitt 2 wird wie folgt geändert:

- aa) In der Überschrift des Unterabschnitts A wird die Angabe „Fahrerlaubnis-Verordnung“ durch die Angabe „Fahrerlaubnis-Verordnung, Fahrpraxisanleitungs-Verordnung“ ersetzt.

- bb) In der Gebühren-Nummer 201 wird in der Spalte „Gegenstand“ nach der Angabe „Prüfung eines Antrags auf Erteilung des Rechts, von einer ausländi-

schen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, durch die nach § 21 Absatz 1 FeV zuständige Behörde;“ die Angabe „Prüfung eines Antrags auf Teilnahme am Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung durch die nach § 2 Absatz 1 FahrPraxAnIV“ eingefügt.

- cc) In der Gebühren-Nummer 202.8 wird in der Spalte „Gegenstand“ nach der Angabe „§ 48a FeV“ die Angabe „oder einer Bescheinigung zur Teilnahme am Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung nach § 2 Absatz 5 FahrPraxAnIV“ eingefügt.
- dd) In der Gebühren-Nummer 202.9 wird in der Spalte „Gegenstand“ nach der Angabe „§ 48a Absatz 5 Satz 2 FeV“ die Angabe „oder eines Fahrpraxisanleiters nach § 4 FahrPraxAnIV“ eingefügt.
- ee) Nach Gebühren-Nummer 202.10 wird die folgende Gebühren-Nummer 202.11 eingefügt:

Gebühren-Nummer	Gegenstand	Gebühr Euro
„202.11	Erteilung einer Genehmigung zur Teilnahme am Fahrpraxiserwerb unter Anleitung nach § 2 FahrPraxAnIV	19,20.“

- ff) In der Gebühren-Nummer 206 wird in der Spalte „Gegenstand“ die Angabe „Versagung der Erteilung oder Erweiterung einer Fahrerlaubnis oder Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung; Versagung der Verlängerung der Geltungsdauer einer Fahrerlaubnis oder Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung; Entziehung, Widerruf oder Rücknahme einer Fahrerlaubnis oder Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung; Aberkennung des Rechts oder Feststellung der fehlenden Berechtigung, von einer ausländischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen; Untersagen des Führens von Fahrzeugen oder Tieren“ durch die Angabe „Versagung der Erteilung oder Erweiterung einer Fahrerlaubnis oder Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung; Versagung der Verlängerung der Geltungsdauer einer Fahrerlaubnis oder Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung; Versagung der Erteilung einer Genehmigung zur Teilnahme am Fahrpraxiserwerb unter Anleitung; Entziehung, Widerruf oder Rücknahme einer Fahrerlaubnis oder Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung oder der Erteilung einer Genehmigung zur Teilnahme am Fahrpraxiserwerb unter Anleitung; Aberkennung des Rechts oder Feststellung der fehlenden Berechtigung, von einer ausländischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen; Untersagen des Führens von Fahrzeugen oder Tieren“ ersetzt.
- gg) In der Gebühren-Nummer 216 wird in der Spalte „Gegenstand“ die Angabe „Eintragung der Schlüsselzahlen 96, 196 und 197 im Führerschein“ durch die Angabe „Eintragung der Schlüsselzahlen 96, 96.01, 96.02, 96.03, 196 und 197 im Führerschein“ ersetzt.
- hh) Nach Gebühren-Nummer 321.4 wird die folgende Gebühren-Nummer 321.4a eingefügt:

Gebühren-Nummer	Gegenstand	Gebühr Euro
„321.4a	amtliche Anerkennung als Fahrerlaubnisprüfer	481,00.“

- ii) In der Gebühren-Nummer 322 wird in der Spalte „Gegenstand“ die Angabe „Sachverständiger oder Prüfer“ durch die Angabe „Sachverständiger, Prüfer oder Fahrerlaubnisprüfer“ ersetzt.

- b) Abschnitt 3 wird wie folgt geändert:

- aa) In der Überschrift wird nach der Angabe „Kraftfahrzeugverkehr,“ die Angabe „amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfer und“ eingefügt.
- bb) In der Angabe vor Gebühren-Nummer 401 wird nach der Angabe „Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr“ die Angabe „oder des amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfer“ eingefügt.
- cc) In Gebühren-Nummer 401.3 wird in der Spalte „Gegenstand“ die Angabe „Sachverständigen/Prüfer“ durch die Angabe „Sachverständigen/Prüfer/Fahrerlaubnisprüfer“ ersetzt.
- dd) Gebühren-Nummer 402 wird durch die folgende Gebühren-Nummer ersetzt:

Gebühren-Nummer	Gegenstand	Gebühr Euro
„402	Praktische Prüfung für eine Fahrerlaubnis oder eine Fahrberechtigung für Einsatzfahrzeuge der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste, des Technischen Hilfswerks und sonstiger Einheiten des Katastrophenschutzes In den Fällen, in denen der Termin für den theoretischen und praktischen Teil der Prüfung auf Antrag des Bewerbers auf einen Tag festgesetzt wird, der Bewerber jedoch den theoretischen Teil der Prüfung nicht besteht, wird für beide Prüfungsteile die volle Gebühr erhoben. Können der praktische oder der theoretische Teil ohne Verschulden des amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers oder des amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers am festgesetzten Termin nicht stattfinden oder nicht beendet werden, wird die volle Gebühr für den ausgefallenen Prüfungsteil erhoben. Verkürzt sich die Dauer der praktischen Prüfung nach Anlage 7 Abschnitt 2.3 oder 2.5.1 FeV, ermäßigt sich die Gebühr entsprechend.“	

- ee) In Gebühren-Nummer 402.1 wird in der Spalte „Gebühr Euro“ die Angabe „136,70“ durch die Angabe „78,10“ ersetzt.
- ff) In Gebühren-Nummer 402.1a wird in der Spalte „Gebühr Euro“ die Angabe „118,60“ durch die Angabe „78,10“ ersetzt.
- gg) In Gebühren-Nummer 402.3 wird in der Spalte „Gebühr Euro“ die Angabe „109,10“ durch die Angabe „79,30“ ersetzt.
- hh) In Gebühren-Nummer 402.4 wird in der Spalte „Gebühr Euro“ die Angabe „164,50“ durch die Angabe „135,50“ ersetzt.
- ii) In Gebühren-Nummer 402.5 wird in der Spalte „Gebühr Euro“ die Angabe „164,50“ durch die Angabe „135,50“ ersetzt.
- jj) In Gebühren-Nummer 402.6 wird in der Spalte „Gebühr Euro“ die Angabe „164,50“ durch die Angabe „135,50“ ersetzt.
- kk) In Gebühren-Nummer 402.7 wird in der Spalte „Gebühr Euro“ die Angabe „156,70“ durch die Angabe „135,50“ ersetzt.
- ll) In Gebühren-Nummer 402.8 wird in der Spalte „Gebühr Euro“ die Angabe „109,10“ durch die Angabe „79,30“ ersetzt.

mm) In Gebühren-Nummer 402.9 wird in der Spalte „Gebühr Euro“ die Angabe „136,70“ durch die Angabe „117,20“ ersetzt.

Artikel 8

Änderung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung

Die Fahrschüler-Ausbildungsordnung vom 19. Juni 2012 (BGBl. I S. 1318), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 18. März 2022 (BGBl. I S. 498) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird die Angabe zu § 9 durch die folgende Angabe ersetzt:

„§ 9 Außerkrafttreten“.

2. § 9 wird durch den folgenden § 9 ersetzt:

„§ 9

Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2026 außer Kraft“.

Artikel 9

Evaluierung

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 Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung dem Bundesministerium für Verkehr in nicht personenbezogener Form vor.

Artikel 10

Inkrafttreten

- (1) Diese Verordnung tritt vorbehaltlich der Absätze 2 bis 5 am 1. Juli 2027 in Kraft.
- (2) Artikel 1 und Artikel 3 Nummer 1, 3, 4, 5, 22 und 23 sowie 66 treten am 1. Januar 2027 in Kraft.
- (3) Artikel 3 Nummer 2 und 30 tritt am 26. November 2027 in Kraft.
- (4) Artikel 7 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe gg tritt am 26. November 2029 in Kraft.

(5) Artikel 8 und 10 treten am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

EU-Rechtsakte:

1. Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (Neufassung) (ABl. L 403 vom 30.12.2006, S. 18; L 169 vom 28.6.2016, S. 18), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2020/612 der Kommission vom 4. Mai 2020 (ABl. L 141, S. 9) geändert worden ist
2. Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1; L 93 vom 9.4.2015, S. 103; L 246 vom 23.9.2015, S. 11), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2024/1230 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 (ABl. L, 2024/1230) geändert worden ist
3. Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 S. 1, bereinigt 2022, ABl. L 210 S. 19); die zuletzt durch Artikel 107 der Verordnung (EU) 2024/1689 vom 13.06.2024 (ABl. 2024/1689, 12.7.2024 geändert worden ist
4. Richtlinie (EU) 2025/2205 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2025 über den Führerschein, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EU) Nr. 383/2012 der Kommission (ABl. L 2025/2205, 05.11.2025)

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die derzeitigen Regelungen zur Fahrschulausbildung entsprechen nur noch teilweise den modernen Anforderungen an ein theoretisches Lernen. Insbesondere digitale Lehr- und Lernformen werden bislang nicht ausreichend berücksichtigt. Die Fahrschulausbildung ist zudem durch weitgehend analoge und papiergebundene Ausbildungs- und Verwaltungsabläufe geprägt. Digitale Verfahren zur Dokumentation, Nachweisführung und Kommunikation zwischen Fahrschulen und Behörden sind bisher kaum etabliert. Dies führt zu erhöhtem Verwaltungsaufwand und vermeidbaren Kosten. Die bestehenden Strukturen wirken sich unmittelbar auf die Kosten der Fahrschulausbildung aus und tragen dazu bei, dass der Erwerb einer Fahrerlaubnis für viele Menschen finanziell stark belastend ist.

Ziel der Verordnung ist es, die Fahrschulausbildung an die heutigen Methoden des Lernens anzupassen, digitale Ausbildungselemente stärker zu integrieren, die strukturellen Defizite zu beheben, die Effizienzpotenziale digitaler Verfahren zu nutzen und dadurch die Kosten der Fahrausbildung zu senken. Zugleich sollen die Vorgaben des Koalitionsvertrags zur Verbesserung der Bezahlbarkeit des Führerscheinerwerbs (Zeile 839-840) sowie die Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz zur Modernisierung der Fahrausbildung umgesetzt werden.

Des Weiteren ist die Richtlinie (EU) 2025/2205 (4. EU-Führerscheinrichtlinie) am 25.11.2025 in Kraft getreten. Sie enthält besondere Vorschriften über die erleichterte Berechtigung zum Führen von bestimmten Kraftfahrzeugen mit alternativen Kraftstoffen, (auch mit Anhängern oder Sattelanhängern) und bestimmten Wohnmobilen. Diese Regelungen sollen schnellstmöglich im nationalen Recht umgesetzt werden.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Mit dem Vorhaben wird die geltende Fahrschüler-Ausbildungsordnung durch eine neue Fahrschulbildungs-Verordnung ersetzt und die Fahrschulbildung insgesamt modernisiert. Zentrale Elemente sind die Möglichkeit, das für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung erforderliche Wissen vollständig digital zu erwerben, sowie die Abkehr von der bislang verbindlichen Vorgabe einer festen Anzahl besonderer Ausbildungsfahrten zugunsten eines stärker kompetenzorientierten Ansatzes.

Zur Erprobung neuer Ausbildungsformen wird auf Grundlage einer Experimentierklausel eine Rechtsverordnung erlassen, die den begleiteten Erwerb von Fahrpraxis im Rahmen der praktischen Fahrausbildung der Klasse B ermöglicht.

Durch die Änderung der Verordnung zur Durchführung des Kraftfahrersachverständigengesetzes werden die rechtlichen Voraussetzungen dafür geschaffen, neben den bisher eingesetzten amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfern für den Kraftfahrzeugverkehr einen amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfer zu etablieren.

Die Änderungen der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz sowie der Fahrlehrerausbildungsordnung dienen überwiegend dem Abbau bürokratischer Vorgaben und einer weiteren Deregulierung. Entsprechend erfolgt mit der Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung neben Bürokratierückbau und Deregulierung eine Reduzierung der Vorgaben zur

Dauer der praktischen Fahrerlaubnisprüfung auf das unionsrechtlich erforderliche Mindestmaß.

Darüber hinaus wird durch Änderungen der Fahrerlaubnis-Verordnung die Nutzung alternativer Antriebe im Fahrerlaubnisrecht erweitert. Ab dem 26.11.2027 berechtigt die Fahrerlaubnisklasse B nach mindestens zweijährigem Vorbesitz zum Führen von Kraftfahrzeugen mit alternativen Kraftstoffen mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3 500 kg bis maximal 4 250 kg ohne Beschränkung auf das Inland oder bestimmte Verwendungszwecke. Gleiches gilt ab diesem Zeitpunkt für Inhaberinnen und Inhaber der Klasse BE nach zweijährigem Vorbesitz in Bezug auf bestimmte Fahrzeugkombinationen mit alternativen Antrieben. In diesen Fällen ist eine gesonderte Schulung nicht erforderlich.

Mit Wirkung zum 26.11.2029 werden weitere Erweiterungen vorgesehen. Danach können Inhaberinnen und Inhaber der Fahrerlaubnisklasse B nach zweijährigem Vorbesitz und nach Absolvierung einer Schulung Fahrzeuge mit alternativem Antrieb mit einer Gesamtmasse von über 3 500 kg bis 4 250 kg auch in Kombination mit Anhängern bis zu einer Gesamtmasse der Fahrzeugkombination von 5 000 kg führen. Entsprechende Regelungen gelten nach Absolvierung einer Schulung für das Führen von Wohnmobilen sowie – unter zusätzlichen Voraussetzungen – für bestimmte Einsatzfahrzeuge von Feuerwehr, Polizei, Rettungsdiensten, Katastrophenschutz, Technischem Hilfswerk und Zollverwaltung. Für das Führen von Wohnmobilen und Einsatzfahrzeugen ist ein zweijähriger Vorbesitz der Fahrerlaubnisklasse B nicht erforderlich.

Soweit eine Schulung vorgeschrieben ist, werden in Umsetzung der Richtlinie (EU) 2025/2205 neue Schlüsselzahlen (96.01 bis 96.03) zur Dokumentation der jeweiligen Fahrberechtigung eingeführt. Die Inhalte der Schulungen werden in der Fahrschulausbildungs-Verordnung festgelegt.

III. Exekutiver Fußabdruck

Interessensvertreterinnen und -vertreter wurden bereits im Rahmen der diesem Vorhaben zugrundeliegenden Projekten der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen als auch in Vorbereitung der Regelungen regelmäßig beteiligt und hatten die Gelegenheit, ihre Positionen darzulegen. Ihre Auffassungen wurden bei der Erarbeitung des Entwurfs geprüft und teilweise berücksichtigt. Es handelt sich dabei um die Interessen der Fahrlehrerschaft vertretenden Bundesverbände, die Anbieter von Lehrmitteln und Simulatoren für die Fahrschulausbildung sowie Verbraucherverbände.

IV. Alternativen

Als Alternativen kämen die Umsetzung der Optimierung der Fahrschulausbildung OFSA II oder die Beibehaltung der aktuellen Regelungen in Betracht. Damit würde sich die Situation von Fahranfängern jedoch nicht verbessern. Insbesondere würden Kosten für die Fahrschulausbildung auf dem aktuellen Niveau bleiben oder sogar ansteigen.

Zu den Gewichtsanhebungshebevorschriften bei den Fahrerlaubnisklassen B und BE bestehen keine Alternativen. Eine Nichtvornahme der Änderungen kommt nicht in Betracht. Soweit eine Schulung vorgeschrieben wird, ist dieses niedrigschwelliger als die sonst nach der 4. EU-Führerscheinrichtlinie gebotene Prüfung. Das Instrument der Schulung hat sich im Rahmen des § 6a Fahrerlaubnis-Verordnung betreffend die Fahrerlaubnis der Klasse B mit der Schlüsselzahl 96 bereits bewährt und wird nun auf die Fahrerlaubnis der Klasse B mit den Schlüsselzahlen 96.01. bis 96.03 ausgeweitet.

V. Regelungskompetenz

Der Erlass der Verordnung stützt sich auf mehrere Verordnungsermächtigungen des Straßenverkehrsgesetzes sowie des Fahrlehrergesetzes, die jeweils eine Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates vorsehen. Nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 StVG ist das Bundesministerium ermächtigt, zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Vorschriften über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr zu erlassen. § 6 Absatz 3 StVG erlaubt Regelungen zum Verwaltungsverfahren, zu Führerscheinen und Bescheinigungen sowie zu Technischen Prüfstellen und deren Sachverständigen, während § 6 Absatz 5 StVG den Erlass von Verordnungen zur Durchführung von EU-Rechtsakten ermöglicht. Nach § 6a Absatz 2 und 4 StVG kann das Bundesministerium gebührenpflichtige Amtshandlungen und Gebührensätze bestimmen und festlegen, dass Gebühren auch bei nicht wahrgenommenen Terminen erhoben werden dürfen.

Nach § 6 Absatz 1 Nummer 2, 3 und 6 StVG kann das Ministerium zudem Vorschriften über Verwarnungen, Regelsätze für Geldbußen und Fahrverbote erlassen. § 63 Nummer 2 u.a. StVG ermächtigt es, Regelungen über die im zentralen Fahrerlaubnisregister zu speichernen Daten zu treffen.

Das Fahrlehrergesetz enthält weitere einschlägige Ermächtigungen: Nach § 68 Absatz 1 Nummer 1 bis Nummer 4, Nummer 6, Nummer 7, Nummer 8 bis Nummer 11, Nummer 13 bis Nummer 15, Nummer 17 bis Nummer 19 FahrlG kann das Bundesministerium u.a. Anforderungen an Anpassungslehrgänge, Eignungsprüfungen, die Ausbildung und Unterrichtsgestaltung, Kooperationen zwischen Fahrschulen, Ausbildungsnachweise und Anhänge, die Voraussetzungen für den Betrieb einer Fahrschule, die Überwachung und Qualitätssicherung sowie die Datenübermittlung regeln; zudem umfasst die Ermächtigung die Dauer und Ausgestaltung der Fahrlehrerausbildung. § 68 Absatz 1 Nummer 14 in Verbindung mit Absatz 2 FahrlG ermöglicht schließlich im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung, Familie, Senioren, Frauen und Jugend die Festlegung der Anforderungen an Leitungspersonal, Lehrkräfte, Unterrichtsräume, Lehrmittel, Lehrfahrzeuge sowie an Ausbildungspläne und Unterrichtsmethoden der amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätten.

Die in § 4 Absatz 4 Nummer 1 und Nummer 2, § 11 Absatz 1a Satz 2 sowie § 18 Absatz 2 und Absatz 3 des KfSachvG enthaltenen Verordnungsermächtigungen übertragen dem Verordnungsgeber die Kompetenz, fachliche, organisatorische und verfahrensrechtliche Detailregelungen.

VI. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die Regelungen stehen im Einklang mit dem Recht der Europäischen Union. Die Regelungen betreffend die Erweiterungen (Gewichtsanhebungsvorschriften) bei den Fahrerlaubnisklassen B und BE einschließlich der Regelungen über den Erwerb der Fahrerlaubnisklasse B mit den Schlüsselzahlen 96.01 bis 96.03 dienen der Umsetzung der 4. EU-Führerscheinrichtlinie.

VII. Regelungsfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Das Vorhaben umfasst umfangreiche Regelungen zur Deregulierung und zum Bürokratierückbau. Exemplarisch sei auf die Schaffung der Möglichkeit, das Wissen für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung nur noch rein digital zu erwerben und die Abschaffung der kon-

kreten Vorgabe der Anzahl zu absolvierender besonderer Ausbildungsfahrten sowie den Wegfall der Unterschrift auf dem Ausbildungsnachweis für die Fahrschul Ausbildung verwiesen. Weitere Hinweise ergeben sich an den jeweiligen Vorschriften im besonderen Teil der Begründung.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Vorhaben hat keine negativen Auswirkungen auf eine nachhaltige Entwicklung und die Ziele der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie. Einzelne Schlüsselindikatoren der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie sind nicht betroffen.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf die Einnahmen und Ausgaben der öffentlichen Haushalte.

4. Erfüllungsaufwand

4.1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	Jährliche Fall- zahl und Ein- heit	Jährlicher Aufwand pro Fall (in Stun- den bzw. Euro)	Jährlicher Erfüllungsauf- wand (in Tsd. Stunden bzw. Tsd. Euro) oder „ge- ringfügig“ (Begründung)
1.1.1	Artikel 1, § 3 Abs. 1 FahrschAusbV (jährliche Entlastung für Sachaufwand)	405 069 Fahr- schülerinnen und Fahrschü- ler	556 Euro	-225.218,4 Euro
1.1.2	Artikel 1, § 3 Abs. 1 FahrschAusbV (jährliche Entlastung für Zeitaufwand)	5 670 966 Fahrten	0,25 Stun- den/Fahrt	-1.417,7 Stunden
1.1.3	Artikel 1, § 3 Abs. 1 FahrschAusbV (jährliche Entlastung für Wegesachkos- ten)	5 670 966 Fahrten	1,10 Euro	-6.238 Euro
1.2.1	Artikel 1, § 4 Abs. 2 FahrschAusbV (jährliche Entlastung für Sachaufwand)			-358 766,8 Euro
1.2.2	Artikel 1, § 4 Abs. 2 FahrschAusbV (jährliche Entlastung Zeitaufwand)			-3 716,5 Stunden
1.3	Artikel 1, § 10 Abs. 3 FahrschAusbV	448 864 Fahr- schülerinnen und Fahrschü- ler	87 Euro	-39.051,2 Euro
1.4	Artikel 2, FahrPraxAnIV – hier nur Ein- zelfallbetrachtung möglich siehe Be- gründung zu Nummer 1.4	-	-	-
1.5.1	Artikel 3, § 18 Abs. 2 FeV Keine Ermittlung des Erfüllungsauf- wandes möglich, da keine Kosten und Fallzahlen vorliegen	-	-	-
1.5.2	Artikel 3, Anlage 7 Nummer 2.3 Satz 1 FeV			-375,1 Stunden
Summe Zeitaufwand (in Tsd. Stunden)				-5 509,4
Summe Sachaufwand (in Tsd. Euro)				-629 274,4

Die konkret bezifferbare jährliche Reduzierung des Erfüllungsaufwands für Bürgerinnen und Bürger im Zusammenhang mit den Regelungen dieser Verordnung beträgt ca. 5 509 372 Stunden und 629 274 428 Euro aufgrund u.a. der Digitalisierung des Theorieunterrichts und der Reduktion der Ausbildungsfahrten.

Zu Nummer 1.1 (Artikel 1, § 3 Absatz 1 FahrschAusbVO)

Die Fahrschülerinnen und Fahrschüler können das erforderliche theoretische Wissen zukünftig eigenverantwortlich erwerben. Wird angenommen, dass die Inhalte des theoretischen Wissens in bereits bestehende digitale Anwendungen im Bereich Führerschein-Lern-Apps beziehungsweise -software integriert werden und sich diese im Preis unwesentlich verändern, so entsteht bei den Fahrschülerinnen und Fahrschülern eine Entlastung, da diese den theoretischen Unterricht in einer Fahrschule nicht mehr in Anspruch nehmen müssen. Ebenso entfallen die Lernkontrollen nach § 4 Abs. 1a der Fahrschüler-Ausbildungsordnung -alt-. Es wird angenommen, dass der zeitliche Lernaufwand einschließlich der Lernkontrollen, abgesehen von der An- und Abreise, gleich bleibt.

Zu Nummer 1.1.1 (jährliche Entlastung für Sachaufwand)

Die Kosten für den bisherigen Theorieunterricht in einer Fahrschule werden mit 556 Euro je Fahrschülerin und Fahrschüler angenommen ($(350 \text{ Euro} + 565 \text{ Euro} + 60 \text{ Euro} + 137 \text{ Euro}) \div 2 = 556 \text{ Euro}$). Dabei wird angenommen, dass der Grundbetrag (Grundbetrag bei Fahrschule: 350 Euro bis 565 Euro) und die Vorstellung zur theoretischen Prüfung (Anmeldung durch die Fahrschule: 60 Euro bis 137 Euro) ungefähr den Kosten für die theoretische Ausbildung bei einer Fahrschule entsprechen. Um die Kosten näherungsweise zu ermitteln, wurde der Mittelwert aus den vom ADAC veröffentlichten Werten berechnet (vgl. <https://www.adac.de/verkehr/rund-um-den-fuehrerschein/erwerb/fuehrerschein-kosten/>; Stand 08.04.2025, letzter Zugriff am 20.04.2026).

Zur Abschätzung der Fallzahl wird auf die Erfüllungsaufwandsberechnung zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze zurückgegriffen. Demnach wird prognostiziert, dass die Unterrichtsräumlichkeiten von 7 425 Zweigstellen und 5 % der 10 325 Hauptstellen zukünftig entfallen könnten. Insgesamt könnten somit ca. 44,74 % der Kapazitäten an Unterrichtsräumlichkeiten entfallen ($(425 \text{ Zweigstellen} + 10.325 \text{ Hauptstellen} \times 5 \%) \div 7 425 \text{ Zweigstellen} + 10 325 \text{ Hauptstellen} = 44,74 \%$). Wird dieser Wert auf die Anzahl an Ersterteilungen der theoretischen Prüfungen in Höhe von 905 385 (vgl. KBA 2025, FE 7, Fahrerlaubnisprüfungen Jahr 2024; FE 7.2, Ersterteilung, Erstprüfung) übertragen, so beläuft sich die Fallzahl an Fahrschülerinnen und Fahrschülern, welche eigenständig lernen, auf ca. 405 069 ($905 385 \times 44,74 \% = 405 069$). **Die jährliche Entlastung des Erfüllungsaufwandes für Sachaufwand der Fahrschülerinnen und Fahrschüler beträgt ca. 225,2 Mio. Euro ($405 069 \text{ Fahrschülerinnen und Fahrschüler} \times 556 \text{ €} = 225 218 364 \text{ €}$).**

Zu Nummer 1.1.2 - jährliche Entlastung für Zeitaufwand

Auch entsteht eine Entlastung durch den Entfall der An- und Abreise zur Fahrschule zum Besuch des theoretischen Unterrichts. Für die Wegezeit wird vereinfacht **ca. 15 Minuten** angenommen (siehe auch Statistisches Bundesamt 2026, Wiesbaden, Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung, Anhang 5: Wegezeiten und -sachkosten, Seite 71). Für die Abschätzung der Zahl an Fahrten werden **14 Unterrichtsbesuche** in einer Fahrschule angenommen. Bei ca. **405.069 Fahrschülerinnen und Fahrschülern beträgt die Anzahl an Fahrten ca. 5.670.966** ($405.069 \text{ Fahrschülerinnen und Fahrschüler} \times 14 = 5.670.966 \text{ Fahrten}$).

Zu Nummer 1.1.3 - jährliche Entlastung für Wegesachkosten

Die jährliche Entlastung des Erfüllungsaufwandes für Zeitaufwand der Fahrschülerinnen und Fahrschüler beträgt ca. 1,4 Mio. Stunden (5.670.966 Fahrten $\times$ 0,25 Stunden/Fahrt = 1.417.741,5 Stunden). Für die Wegesachkosten ergibt sich eine jährliche Entlastung in Höhe von ca. 6,2 Mio. Euro (5.670.966 Fahrten $\times$ 1,10 Euro = 6.238.062,60 Euro).

Zu Nummer 1.2 (Artikel 1, § 4 Absatz 2 FahrschAusbV)

Es kann keine Aussage über die konkreten Entlastungen in der Praxis getroffen werden, da die bisher geforderten besonderen Ausbildungsfahrten nach den Anlagen 4 und 5 der FahrschAusbO zwar reduziert werden, in der Praxis hat der Fahrlehrer jedoch nach § 4 Abs. 2 FahrschAusbV besondere Ausbildungsfahrten nach dem individuellen Ausbildungsstand des Fahrschülers durchzuführen. Ob diese im Umfang niedriger ausfallen als bisher, kann erst ex-post ermittelt werden. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass ein Teil der Fahrschülerinnen und Fahrschüler nur noch die minimal zulässige Anzahl an besonderen Ausbildungsfahrten benötigt, ein anderer Teil jedoch weiterhin deutlich mehr dieser Fahrten absolvieren muss, um die notwendigen Fahrkompetenzen zu erwerben. Der Einfachheit halber wird daher davon ausgegangen, dass sich die bisher vorgeschriebene Anzahl der absolvierten besonderen Ausbildungsfahrten halbiert.

Im Vergleich zu den bisherigen Anlagen 4 und 5 der FahrschAusbO -alt- werden als Schätzung nachfolgende Differenzen in der Anzahl der besonderen Ausbildungsfahrten angenommen. Da bei Erweiterungen bisher auch der Vorbesitz der Fahrerlaubnisklasse einen Einfluss auf die geforderte Mindestanzahl an besonderen Ausbildungsfahrten hatte, ergibt sich nachfolgende Matrix:

	Fahrerlaubnisklasse	Anzahl der angenommenen Mindestunterrichtseinheiten zu je 45 Minuten (Fahrten auf Überlandstrecken, Autobahnen oder Kraftfahrstraßen und bei Dämmerung oder Dunkelheit)		Differenz	N
		alt	neu		
Anlage 4 FahrschAusbO alt	B solo	12	6	-6	643.996
	A solo	12	6	-6	56.676
	A1 solo	12	6	-6	43.485
	A 2 solo	12	6	-6	33.351
	A1 auf A2	6	3	-3	15.785
	A1 auf A	6	3	-3	12.594
	A2 auf A	6	3	-3	14.230
	B auf BE	5	3	-2	81.234
	B auf C1	5	3	-2	10.332
	C1 auf C	5	3	-2	892
	C1 auf C1E	5	3	-2	2.836
	B auf C	10	5	-5	49.144
	C auf CE	10	5	-5	41.321
	C1 und C1E gemeinsam	9	5	-4	
	C und CE gemeinsam	9	5	-4	
Anlage 5 FahrschAusbO alt	C auf D	22,5	11,5	-11	1.349
	B oder C1 auf D	34,5	17,5	17	10.899
	D1 auf D	15	8	-7	2
	D auf DE	5	3	-2	3.181
Summe					1.021.307

Es ist anzumerken, dass, wenn beispielsweise bei Fahrerlaubnisklasse D auch die Dauer des Vorbesitzes eine Rolle in Bezug auf die Anzahl der besonderen Ausbildungsfahrten gespielt hat, eine mittlere Anzahl an mindestens geforderten besonderen Ausbildungsfahrten angenommen wurde. Dies ist bei C auf D und B oder bei C1 auf D der Fall. Um näherungsweise die Fallzahl der minimalen besonderen Ausbildungsfahrten je Fahrerlaubnisklasse (unter Berücksichtigung des Vorbesitzes einer Fahrerlaubnisklasse) zu bestimmen, wird auf die Fallzahlen der Erstprüfungen der praktischen Prüfungen im Jahr 2024 zurückgegriffen (vgl. KBA 2025, FE 7, Fahrerlaubnisprüfungen Jahr 2024; FE 7.3, Fahrerlaubnis-

klassen B, BF17, Erstprüfung). Keine Berücksichtigung finden dabei besondere Ausbildungsfahrten, welche von Fahrschülerinnen und Fahrschülern absolviert wurden, welche nicht zu einer praktischen Prüfung antreten.

Da keine Fallzahlen unter Einbeziehung des Vorbesitzes vorliegen, wurde anhand eines zweistufigen Verfahrens eine näherungsweise Fallzahl ermittelt. Im ersten Schritt des zweistufigen Verfahrens wurde, wenn notwendig, die Anzahl der Erstprüfungen je Fahrerlaubnisklasse pauschal auf die Ersterteilungen (ca. 68 %) und die Erweiterungen (ca. 32 %) aufgeteilt. Dabei wurde vereinfacht angenommen, dass das jeweilige Verhältnis zwischen Ersterteilungen und Erweiterungen ungefähr dem Verhältnis der Erweiterungen auf eine andere Fahrerlaubnisklasse, insgesamt in Höhe von 432 689, und den Erstprüfungen, insgesamt in Höhe von 1 346 911, entspricht ($432\,689 \div 1\,346\,911 = 0,3212454$; dies entspricht ca. 32 % zu 68 %; vgl. KBA 2025, FE 7, Fahrerlaubnisprüfungen Jahr 2024; FE 7.2, Erstprüfung insgesamt vs. Erweiterung auf eine andere Fahrerlaubnisklasse). Im zweiten Schritt des zweistufigen Verfahrens wurde, wenn notwendig, die zuvor berechnete Fallzahl an Erweiterungen je Fahrerlaubnisklasse auf den jeweiligen Vorbesitz verteilt. Dafür wurde die jeweilige Anzahl an Erstprüfungen der jeweiligen Fahrerlaubnisklasse im Vorbesitz ins Verhältnis zu einander gesetzt. Anschließend wurde dieses Verhältnis auf die in Schritt 1 berechnete Fallzahl an Erweiterungen übertragen.

Beispiel: Die Fallzahl an Erstprüfungen der Fahrerlaubnisklasse A im Jahr 2024 beträgt 83 500. Diese teilen sich im ersten Schritt auf 56 676 angenommene Ersterteilungen (A solo) und 26 824 angenommene Erweiterungen (A1 auf A und A2 auf A) auf ($83\,500 \times 0,6787546 = 26\,824$ und $83\,500 \times 0,3212454 = 26\,824$). Die Erweiterungen in Höhe von 26.824 werden in einem zweiten Schritt auf den jeweiligen Vorbesitz (A1 auf A und A2 auf A) aufgeteilt. Dazu wird das Verhältnis der Erstprüfungen von A1 und A2 berechnet. Dieses beträgt 43 485 zu 49 136 und somit betragen die angenommenen Anteile von A1 auf A ca. 47 % ($43\,485 \div (43\,485 + 49\,136) = 0,469494$) und von A2 auf A ca. 53 Prozent ($49\,136 \div (43\,485 + 49\,136) = 0,530506$). Wird dieses Verhältnis auf die Anzahl an Erweiterungen in Höhe von 26 824 übertragen, so betragen die angenommenen Erweiterungen von A1 auf A ca. 12 594 ($26\,824 \times 0,469494 = 12\,594$) und von A2 auf A ca. 14 230 ($26\,824 \times 0,530506 = 14\,230$). Die weiteren angenommenen Werte können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Erteilungen insgesamt 2024		Ohne vorherige FE		Anteil Erweiterungs- prüfungen		FE-Erteilungen in 2024 (damit wird die %-Verteilung der vorherigen FE-Klasse berechnet)															
		in %	n	in %	n	A1	A2	A	B	BE	BF17	BEF17	C1	C1E	C	CE	D1	D1E	D	DE	
				32%		43.485	49.136	83.500	643.996	81.234	253.732	17.875	10.332	2.836	50.036	41.321	144	2	12.250	3.181	
Erwerb von B	643.996	100%	643.996	0%	0																
Erwerb von BE	81.234	0%	0	100%	81.234				100%												
Erwerb von A1	43.485	100%	43.485	0%	0																
Erwerb von A2	49.136	68%	33.351	32%	15.785	15.785															
Erwerb von A	83.500	68%	56.676	32%	26.824	12.594	14.230														
Erwerb von C1	10.332	0%	0	100%	10.332				89%	11%											
Erwerb von C1E	2.836	0%	0	100%	2.836				9.175	1.157					100%						
Erwerb von C	50.036	0%	0	100%	50.036				87%	11%			1%	0%							
Erwerb von CE	41.321	0%	0	100%	41.321				43.639	5.505			700	192		100%					
Erwerb von D1	144	0%	0	100%	144				87%	11%			1%	0%							
Erwerb von D1E	2	0%	0	100%	2				126	16			2	1				100%			
Erwerb von D	12.250	0%	0	100%	12.250				78%	10%			1%	0%	6%	5%	0%	0%			
Erwerb von DE	3.181	0%	0	100%	3.181				9.506	1.199			153	42	739	610	2	0			
Insgesamt	1.021.453		777.508		243.945															100%	

Zu Nummer 1.2.1 – jährliche Entlastung für Sachaufwand

Um die notwendige Schätzung der möglichen Entlastungen abzuschätzen, wird die jeweilige Fallzahl mit der jeweiligen Differenz multipliziert. Das Ergebnis ist die durchschnittliche Verringerung an besonderen Ausbildungsfahrten je Fahrerlaubnisklasse unter Anwendung

der oben genannten Tabelle der angenommenen Mindestunterrichtseinheiten und unter Berücksichtigung des Vorbesitzes einer Fahrerlaubnisklasse. Diese Ergebnisse werden mit dem angenommenen Preis für eine Sonderfahrt in Höhe von 72,40 Euro multipliziert (vgl. Seite 52: MOVING International Road Safety Association e. V. 2025, Branchenreport Fahrschule 2025, Berlin). **Insgesamt beträgt die Schätzung an jährlichen Entlastungen für Fahrschülerinnen und Fahrschüler im privaten Bereich (angenommene Zurechnung zu Normadressaten siehe nachfolgende Tabelle) für Sachaufwand ca. 358,8 Mio. Euro** (279 751 862 € + 24 620 054 € + 18 889 884 € + 14 487 674 € + 3 428 502 € + 2 735 417 € + 3 090 756 € + 11 762 683 € = 358 766 833 €).

Fahrerlaubnisklasse	Differenz insgesamt	Anzahl	geschätzte Verringerung an besonderen Ausbildungsfahrten (je 45 Minuten)	Entlastung in Euro (Annahme: 72,40 Euro je Fahrstunde à 45 Minuten)	Angenommene Zurechnung zu Normadressat
B solo	-6	643.996	- 3.863.976	- 279.751.862 €	Bürgerinnen und Bürger
A solo	-6	56.676	- 340.056	- 24.620.054 €	Bürgerinnen und Bürger
A1 solo	-6	43.485	- 260.910	- 18.889.884 €	Bürgerinnen und Bürger
A 2 solo	-6	33.351	- 200.106	- 14.487.674 €	Bürgerinnen und Bürger
A1 auf A2	-3	15.785	- 47.355	- 3.428.502 €	Bürgerinnen und Bürger
A1 auf A	-3	12.594	- 37.782	- 2.735.417 €	Bürgerinnen und Bürger
A2 auf A	-3	14.230	- 42.690	- 3.090.756 €	Bürgerinnen und Bürger
B auf BE	-2	81.234	- 162.468	- 11.762.683 €	Bürgerinnen und Bürger
B auf C1	-2	10.332	- 20.664	- 1.496.074 €	Wirtschaft
C1 auf C	-2	892	- 1.784	- 129.162 €	Wirtschaft
C1 auf C1E	-2	2.836	- 5.672	- 410.653 €	Wirtschaft
B auf C	-5	49.144	- 245.720	- 17.790.128 €	Wirtschaft
C auf CE	-5	41.321	- 206.605	- 14.958.202 €	Wirtschaft
C1 und C1E gemeinsam	-4	0	0	- €	Wirtschaft
C und CE gemeinsam	-4	0	0	- €	Wirtschaft
C auf D	-11	1.349	- 14.839	- 1.074.344 €	Wirtschaft
B oder C1 auf D	17	10.899	185.283	13.414.489 €	Wirtschaft
D1 auf D	-7	2	14	1.014 €	Wirtschaft
D auf DE	-2	3.181	- 6.362	- 460.609 €	Wirtschaft

Zu Nummer 1.2.2 – jährliche Entlastung Zeitaufwand

Aus der ermittelten Schätzung ist auch eine Abschätzung der Entlastung des Zeitaufwandes im Sinne der Erfüllungsaufwandsberechnung möglich. Dazu werden die angenommenen Verringerungen an besonderen Ausbildungsfahrten, welche annahmegemäß den Bürgerinnen und Bürgern zugeordnet wurden, in Zeitstunden umgerechnet.

Fahrerlaubnisklasse	geschätzte Verringerung an besonderen Ausbildungsfahrten (je 45 Minuten)	Maximale Verringerung in Zeitstunden	Angenommene Zurechnung zu Normadressat
B solo	-3863976	-2.897.982,00	Bürgerinnen und Bürger
A solo	- 340.056	-255.042,00	Bürgerinnen und Bürger
A1 solo	- 260.910	-195.682,50	Bürgerinnen und Bürger
A 2 solo	- 200.106	-150.079,50	Bürgerinnen und Bürger
A1 auf A2	- 47.355	-35.516,25	Bürgerinnen und Bürger
A1 auf A	- 37.782	-28.336,50	Bürgerinnen und Bürger
A2 auf A	- 42.690	-32.017,50	Bürgerinnen und Bürger
B auf BE	- 162.468	-121.851,00	Bürgerinnen und Bürger
Summe		-3.716.507,25	

Insgesamt beträgt die Maximalschätzung an jährlichen Entlastungen für Fahrschülerinnen und Fahrschüler im privaten Bereich für **Zeitaufwand ca. 3,7 Mio. Stunden**.

Zu Nummer 1.3 (Artikel 1, § 10 Absatz 3 FahrschAusbV)

Die Schulungsdauer reduziert sich von mindestens 7,5 Stunden (10 Stunden à 45 Minuten) auf mindestens 7 Stunden. Für die Fahrschülerinnen und Fahrschüler entsteht eine Entlastung durch die eingesparte Zeit und weniger Sachaufwand für eine halbe Fahrstunde. Es wird angenommen, dass die Fallzahl an Fahrschülerinnen und Fahrschülern, welche die Schulung für das Führen von Kraftfahrzeugen mit Schaltgetriebe der Klasse B machen, ca. 50 % der erfolgten praktischen Prüfungen der Klassen B und BF17 in Höhe von 897 728 entsprechen (vgl. KBA 2025, FE 7, Fahrerlaubnisprüfungen Jahr 2024; FE 7.3, Fahrerlaubnisklassen B, BF17, Erstprüfung). Die Fallzahl beträgt somit ca. 448 864 ($897\,728 \times 50\% = 448\,864$). Die jährliche zeitliche Entlastung des Erfüllungsaufwandes für Fahrschülerinnen und Fahrschüler beträgt ca. 224 Tsd. Stunden ($448\,864 \times 0,5 \text{ Stunden} = 224\,432 \text{ Stunden}$). Werden die Kosten für eine 45 minütige Fahrstunde mit 63,70 Euro (vergleiche Seite 52: MOVING International Road Safety Association e. V. 2025, Branchenreport Fahrschule 2025, Berlin) angenommen, so beträgt die Entlastung für den Wegfall einer halben Zeitstunde ca. 42 Euro ($63,70 \text{ €} \div 45 \text{ Min.} \times 30 \text{ Min.} = 42,47 \text{ €}$). Darüber hinaus hatte die Ausbildung bisher auf einem Kraftfahrzeug mit Schaltgetriebe der Klasse B zu erfolgen. Da zukünftig eine sachgerechte Mischung aus theoretischen, simulierten und praktischen Anteilen zulässig ist, wird vereinfacht angenommen, dass eine praktische Fahrstunde (Annahme 60 Minuten) zukünftig durch eine theoretische Stunde ersetzt wird. Wird angenommen, dass die theoretische Fahrstunde je 45 Minuten ca. 30 Euro und die praktische Fahrstunde ca. 63,70 Euro kostet, so beträgt die Differenz für eine Zeitstunde ca. 45 Euro ($(63,70 \text{ €}/45 \text{ Min.} - 30 \text{ €}/45 \text{ Min.}) \times 60 \text{ Min.} = 44,93 \text{ €}$). Somit beträgt die Entlastung an Sachaufwand pro Fall insgesamt ca. 87 Euro ($42 \text{ €} + 45 \text{ €} = 87 \text{ €}$). **Bei einer Fallzahl von ca. 448 864 beträgt die jährliche Entlastung des Erfüllungsaufwandes für Sachaufwand der Fahrschülerinnen und Fahrschüler ca. 39,1 Mio. Euro ($448\,864 \times 87 \text{ €} = 39\,051\,168 \text{ €}$).**

Zu Nummer 1.4 (Artikel 2 Fahrpraxisanleitungs-Verordnung - FahrPraxAnIV)

Bei der Fahrpraxisanleitungs-Verordnung handelt es sich um eine Erprobung, die wissenschaftlich begleitet werden soll. **Da die Nutzung dieser Möglichkeit durch die Länder, die Fahrschulen und die zukünftigen Fahrschülerinnen und Fahrschüler im privaten und eventuell auch gewerblichen Bereich sowie die Umsetzung derzeit nicht absehbar ist, wird der Erfüllungsaufwand pro Fall ausgewiesen. Der gesamte Erfüllungsaufwand mit Fallzahlen kann erst, wenn aus der Erprobung ein langfristiger Ablauf festgelegt werden sollte, kalkuliert werden. Die Berechnung des Erfüllungsaufwandes pro Fall erfolgt beispielhaft als Einzelfallbetrachtung:**

Bisherige fahrpraktische Ausbildung in Fahrschule:

Der Median an Fahrstunden (jeweils 45 Minuten) beträgt 35 (vergleiche Seite 91, Dietmar Sturzbecher und Roland Brünken; Ausbildungs- und Evaluationskonzept zur Optimierung der Fahrausbildung in Deutschland; in Schriftenreihe: Berichte der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen, Reihe M: Mensch und Sicherheit (330), Bergisch Gladbach, 2022). Es wird angenommen, dass sich die 35 Fahrstunden auf 12 besondere Ausbildungsfahrten und 23 Fahrten in der Grundausbildung (normale Fahrstunden) verteilen. Werden die Kosten für die Fahrschülerinnen und Fahrschüler mit 72,40 Euro je Unterrichtseinheit für besondere Ausbildungsfahrten und für normale Fahrstunden mit 63,70 Euro angenommen, so betragen die gesamten Kosten für Fahrstunden bisher ca. 2 334 Euro ($12 \times 72,40 \text{ €} + 23 \times 63,70 \text{ €} = 2\,333,90 \text{ €}$).

Fahrpraktische Ausbildung mit Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung nach Fahrpraxis-Verordnung:

Zu § 3 Nummer 2 FahrPraxAnIV: Es sind mindestens 6 normale Fahrstunden zu absolvieren.

Zu § 3 Nummer 3 FahrPraxAnIV: Eine theoretische Einweisung ist zu absolvieren.

Zu § 7 Abs. 1 FahrPraxAnIV: Es ist eine Beobachtungsfahrt zu absolvieren.

Zu § 7 Abs. 2 FahrPraxAnIV: Es sind mindestens 6 Einheiten zu absolvieren, davon 3 besondere Ausbildungsfahrten.

Zudem muss eine prüfungsähnliche Fahrt nach § 11 FahrschAusbV absolviert werden.

In Summe ergeben sich 9 normale Fahrstunden, eine Beobachtungsfahrt, 3 besondere Ausbildungsfahrten, eine prüfungsähnliche Fahrt und eine theoretische Einweisung. Werden die Kosten für die Fahrschülerinnen und Fahrschüler mit 72,40 Euro je Unterrichtseinheit für besondere Ausbildungsfahrten sowie die Beobachtungsfahrten und die prüfungsähnlichen Fahrten, für normale Fahrstunden mit 63,70 Euro und für eine Theoriestunde mit 30 Euro angenommen, so betragen die gesamten Kosten ca. 965 Euro $((3 + 1 + 1) \times 72,40 \text{ €} + 9 \times 63,70 \text{ €} + 1 \times 30 \text{ €} = 965,30 \text{ €})$.

Hinzu kommen Kosten für die Antragsgebühr, das Fahrtenbuch (Teilnahmenachweis), zwei Schilder, eine mögliche Steigerung der Versicherungsprämie durch, sowie Kosten für den Pkw (Fixkosten, Werkstatt- und Betriebskosten sowie Wertverlust) für das verwendete Fahrzeug bei 1 000 gefahrenen Kilometern.

Zusätzliche Kosten:

Zu § 2 Abs. 1 FahrPraxAnIV: Für die Beantragung ist eine Gebühr in Höhe von 19,20 Euro zu entrichten.

Zu § 2 Abs. 4 Nummer 2 FahrPraxAnIV: Das eingesetzte Kraftfahrzeug muss über einen Haftpflichtversicherungsschutz verfügen, der auch das Führen des Kraftfahrzeugs im Rahmen des Fahrpraxiserwerbs unter Anleitung umfasst. Es wird als vereinfachte Abschätzung angenommen, dass diese ungefähr dem Aufschlag für das Einschließen eines jungen Fahrers in den Versicherungsschutz entspricht. Dies führt nur zu einem Mehraufwand, wenn dieser Schutz im bisherigen Vertrag nicht bestand. Als beispielhafter Mehraufwand wird die Differenz eines Beispielfalls mit einer SF Klasse 4 (Haftpflicht), Haftpflicht-Regionalklasse 10, Haftpflicht-Typklasse 12, Pkw der Kompaktklasse, Laufzeit der Änderung aufgrund Teilnahme am Erwerb der Fahrpraxis unter Anleitung 6 Monate, bisherige Fahrer über 25 Jahre im Vergleich zur Aufnahme eines Kindes unter 25 Jahren in Höhe von ca. 342 Euro angenommen.

Zu § 2 Abs. 4 Nummer 3 FahrPraxAnIV: Es wird die Annahme getroffen, dass die Kosten pro Schild ca. 10 Euro betragen. Somit ergeben sich zusätzliche Kosten in Höhe von ca. 20 Euro.

Zu § 5 Abs. 1 FahrPraxAnIV: Es wird die Annahme getroffen, dass die Kosten für das Fahrtenbuch ca. 5 Euro betragen.

Zu § 8 FahrPraxAnIV: Es werden Kosten pro km für die Nutzung des Pkw in Höhe von ca. 0,53 Euro (Fixkosten, Werkstatt- und Betriebskosten sowie Wertverlust) angenommen. Darüber hinaus wird angenommen, dass 50 % der gefahrenen Kilometer (mindestens 1.000 km) sowieso gefahren worden wären (z.B. Einkäufe etc.). Damit würden die zusätzlichen Kosten ca. 265 Euro betragen $(1\,000 \text{ km} \times 50 \% \times 0,53 \text{ €} = 265 \text{ €})$.

In dem Beispiel würden die gesamten Kosten ca. 1.617 Euro betragen $(965,30 \text{ €} + 19,20 \text{ €} + 342 \text{ €} + 20 \text{ €} + 5 \text{ €} + 265 \text{ €} = 1\,616,50 \text{ €})$.

Im Vergleich der beispielhaften Varianten als Einzelfallbetrachtung ergibt sich eine Differenz und somit mögliche Entlastung für die Fahrschülerinnen und Fahrschüler

in Höhe von ca. 717 Euro pro Fall (2 334 € für bisherige Fahrpraktische Ausbildung in Fahrschule – 1 617 € Fahrpraktische Ausbildung mit Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung nach Fahrpraxis-Verordnung = 717 €).

Zu Nummer 1.5 (Artikel 3, Änderungen der Fahrerlaubnis-Verordnung - FeV)

Zu Nummer 1.5.1 (Zu Nummer 4, Änderung § 18 Abs. 2 FeV)

Bisher musste die praktische Prüfung innerhalb von zwölf Monaten nach Bestehen der theoretischen Prüfung abgelegt werden. Andernfalls verliert die theoretische Prüfung ihre Gültigkeit. Auch der Zeitraum zwischen Abschluss der praktischen Prüfung oder – wenn keine praktische Prüfung erforderlich ist – zwischen Abschluss der theoretischen Prüfung und der Aushändigung des Führerscheins durfte zwei Jahre nicht überschreiten. Andernfalls verlor die gesamte Prüfung ihre Gültigkeit. Die Streichung der genannten Fristen kann eine Entlastung im Sinne des Erfüllungsaufwands zur Folge haben. **Da keine Fallzahlen und keine Kosten zu diesen Fällen vorliegen, kann die Entlastung des Erfüllungsaufwands nicht ermittelt werden.**

Zu Nummer 1.5.2 (Zu Nummer 23h) Änderung Anlage 7 Nummer 2.3 Satz 1 FeV):

Aufgrund der Senkung der Mindestprüfungsdauer und der darin enthaltenen Fahrzeit kann eine Entlastung für Fahrschülerinnen und Fahrschüler entstehen. Eine mögliche Entlastung an Sachaufwand kann mit den vorliegenden Daten nicht abgeschätzt werden. Die Verkürzung der Prüfungsdauer beträgt 30 Minuten für die Fahrerlaubnisklassen A, A1 und A2 und 15 Minuten für die Fahrerlaubnisklassen B, BE und AM. Aus Vereinfachungsgründen wird auf die Differenzierung nach Vorbesitz einer Fahrerlaubnisklasse bei der Erweiterung von der Klasse A1 auf die Klasse A2 und von der Klasse A2 zur Klasse A verzichtet. Zur Berechnung der Fallzahlen wurden die Erst- und Wiederholungsprüfungen der durchgeführten praktischen Prüfungen der jeweiligen Fahrerlaubnisklasse des Jahres 2024 verwendet (vgl. KBA 2025, FE 7, Fahrerlaubnisprüfungen Jahr 2024; FE 7.3). Wird die jeweilige Fallzahl mit der entsprechenden Verkürzung der Prüfungsdauer multipliziert, so ergeben sich die nachfolgend dargestellten Entlastungen an Zeitaufwand je Fahrerlaubnisklasse.

Fahrerlaubnis- klasse	Prüfungs- dauer insgesamt alt (in Minuten)	davon Fahrzeit alt (in Minuten)	Prüfungs- dauer insgesamt neu (in Minuten)	davon Fahrzeit neu (in Minuten)	Differenz Prüfungs- dauer insgesamt (in Minuten)	Fallzahl (vgl. KBA 7.3, 2024 Erst- und Wiederholungs- prüfung)	Entlastung (in Stunden)	Angenommene Zurechnung zu Normadressat
Klasse A	70	30	40	25	30	89.379	44.690	Bürgerinnen + Bürger
Klasse A1	70	30	40	25	30	50.572	25.286	Bürgerinnen + Bürger
Klasse A2	70	30	40	25	30	51.994	25.997	Bürgerinnen + Bürger
Klasse B	55	30	40	25	15	985.084	246.271	Bürgerinnen + Bürger
Klasse BE	55	30	40	25	15	89.990	22.498	Bürgerinnen + Bürger
Klasse AM	55	30	40	25	15	41.528	10.382	Bürgerinnen + Bürger
Summe						1.308.547	375.123	

Insgesamt betragen die jährlichen Entlastungen des Erfüllungsaufwandes für Zeitaufwand der Fahrschülerinnen und Fahrschüler im privaten Bereich ca. 375 123 Stunden.

4.2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	IP	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Wirtschaftszweig) + Sachkosten in Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
2.1.1	Artikel 1, § 4 Abs. 2 FahrschAusbV – Sachaufwand				-49 734,7
2.1.2	Artikel 1, § 4 Abs. 2 FahrschAusbV – Personalaufwand				-16 538,2
2.2.1	Artikel 3, § 15 Abs. 2 FeV – Sachaufwand		18 807 theoretische Prüfungen	60 Euro	-1.128,4
2.2.2	Artikel 3, § 15 Abs. 2 FeV – Personalaufwand		18 807 theoretische Prüfungen	32,10 Euro	-603,7
2.3	Artikel 3, Anlage 7 Nummer 2.3 Satz 1 FeV				-1.180,6
Summe (in Tsd. Euro)			-69 185,6		
davon aus Informationspflichten (IP)			-		

Die konkret bezifferbare **jährliche Reduzierung des Erfüllungsaufwands**, der im Zusammenhang mit den Regelungen dieser Verordnung für die Wirtschaft entsteht, **beläuft sich auf ca. 69 185 562 Euro**. Diese Entlastung entsteht vorrangig aufgrund der Digitalisierung des theoretischen Fahrunterrichts.

Zu Nummer 2.1 (§ 4 Abs. 2 FahrschAusbV)**Zu Nummer 2.1.1 (Sachaufwand)**

Die Berechnung und Erläuterung ist den Ausführungen der Erfüllungsaufwandsabschätzung zu § 4 Abs. 1 FahrschAusbV für Bürgerinnen und Bürger zu entnehmen. Nachfolgend wird die Tabelle nochmals aufgeführt. Insgesamt beträgt die **Schätzung an jährlichen Entlastungen für Fahrschülerinnen und Fahrschüler im Bereich Wirtschaft für Sachaufwand ca. 49,7 Mio. Euro** (1 496 074 € + 129 162 € + 410.653 € + 17 790 128 € + 14 958 202 € + 1 074 344 € + 13 414 489 € + 1 014 € + 460.609 € = 49.942.534 €).

Fahrerlaubnisklasse	Differenz insgesamt	Anzahl	geschätzte Verringerung an besonderen Ausbildungsfahrten (je 45 Minuten)	Entlastung in Euro (Annahme: 72,40 Euro je Fahrstunde à 45 Minuten)	Angenommene Zurechnung zu Normadressat
B solo	-6	643.996	- 3.863.976	- 279.751.862 €	Bürgerinnen und Bürger
A solo	-6	56.676	- 340.056	- 24.620.054 €	Bürgerinnen und Bürger
A1 solo	-6	43.485	- 260.910	- 18.889.884 €	Bürgerinnen und Bürger
A2 solo	-6	33.351	- 200.106	- 14.487.674 €	Bürgerinnen und Bürger
A1 auf A2	-3	15.785	- 47.355	- 3.428.502 €	Bürgerinnen und Bürger
A1 auf A	-3	12.594	- 37.782	- 2.735.417 €	Bürgerinnen und Bürger
A2 auf A	-3	14.230	- 42.690	- 3.090.756 €	Bürgerinnen und Bürger
B auf BE	-2	81.234	- 162.468	- 11.762.683 €	Bürgerinnen und Bürger
B auf C1	-2	10.332	- 20.664	- 1.496.074 €	Wirtschaft
C1 auf C	-2	892	- 1.784	- 129.162 €	Wirtschaft
C1 auf C1E	-2	2.836	- 5.672	- 410.653 €	Wirtschaft
B auf C	-5	49.144	- 245.720	- 17.790.128 €	Wirtschaft
C auf CE	-5	41.321	- 206.605	- 14.958.202 €	Wirtschaft
C1 und C1E gemeinsam	-4	0	0	- €	Wirtschaft
C und CE gemeinsam	-4	0	0	- €	Wirtschaft
C auf D	-11	1.349	- 14.839	- 1.074.344 €	Wirtschaft
B oder C1 auf D	-17	10.899	- 185.283	- 13.414.489 €	Wirtschaft
D1 auf D	-7	2	- 14	- 1.014 €	Wirtschaft
D auf DE	-2	3.181	- 6.362	- 460.609 €	Wirtschaft

Nummer 2.1.2 (Personalaufwand)

Aus der ermittelten Schätzung ist auch eine **Abschätzung der Entlastung des Personalaufwands im Sinne der Erfüllungsaufwandsberechnung möglich**. Dazu werden die angenommenen Verringerungen an besonderen Ausbildungsfahrten, welche annahmegemäß der Wirtschaft zugeordnet wurden, in Zeitstunden umgerechnet und mit den Lohnkosten in Höhe von angenommenen 32,10 Euro/Stunde der Wirtschaft bewertet (vgl. Lohnkostentabelle Wirtschaft, Wirtschaftsabschnitt H, Durchschnitt, siehe auch Statistisches Bundesamt 2026, Wiesbaden, Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung, Anhang 6: Lohnkostentabelle Wirtschaft, Seite 72).

Fahrerlaubnisklasse	Differenz insgesamt	Anzahl	geschätzte Verringerung an besonderen Ausbildungsfahrten (je 45 Minuten)	Entlastung in Euro (Annahme: 72,40 Euro je Fahrstunde à 45 Minuten)	Angenommene Zurechnung zu Normadressat
B solo	-6	643.996	- 3.863.976	- 279.751.862 €	Bürgerinnen und Bürger
A solo	-6	56.676	- 340.056	- 24.620.054 €	Bürgerinnen und Bürger
A1 solo	-6	43.485	- 260.910	- 18.889.884 €	Bürgerinnen und Bürger
A2 solo	-6	33.351	- 200.106	- 14.487.674 €	Bürgerinnen und Bürger
A1 auf A2	-3	15.785	- 47.355	- 3.428.502 €	Bürgerinnen und Bürger
A1 auf A	-3	12.594	- 37.782	- 2.735.417 €	Bürgerinnen und Bürger
A2 auf A	-3	14.230	- 42.690	- 3.090.756 €	Bürgerinnen und Bürger
B auf BE	-2	81.234	- 162.468	- 11.762.683 €	Bürgerinnen und Bürger
B auf C1	-2	10.332	- 20.664	- 1.496.074 €	Wirtschaft
C1 auf C	-2	892	- 1.784	- 129.162 €	Wirtschaft
C1 auf C1E	-2	2.836	- 5.672	- 410.653 €	Wirtschaft
B auf C	-5	49.144	- 245.720	- 17.790.128 €	Wirtschaft
C auf CE	-5	41.321	- 206.605	- 14.958.202 €	Wirtschaft
C1 und C1E gemeinsam	-4	0	0	- €	Wirtschaft
C und CE gemeinsam	-4	0	0	- €	Wirtschaft
C auf D	-11	1.349	- 14.839	- 1.074.344 €	Wirtschaft
B oder C1 auf D	-17	10.899	- 185.283	- 13.414.489 €	Wirtschaft
D1 auf D	-7	2	- 14	- 1.014 €	Wirtschaft
D auf DE	-2	3.181	- 6.362	- 460.609 €	Wirtschaft

Insgesamt beträgt die **Schätzung an jährlichen Entlastungen für Fahrschülerinnen und Fahrschüler im Bereich Wirtschaft für Personalaufwand ca. 16,5 Mio. Euro** (497 486 € + 42 950 € + 136 553 € + 5 915 709 € + 4 974 015 € + 357 249 € + 4 460 688 € + 337 € + 153.165 € = 16 538 153 €).

Zu Nummer 2.2 (Artikel 3 Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung - FeV)

Bei der Erweiterung der Klasse C auf die Klasse CE entfällt zukünftig die theoretische Prüfung. **Vereinfacht wird angenommen, dass diese Entlastung vollständig den gewerblichen Fahrerinnen und Fahrern zuzuordnen ist.** Da keine Daten dazu vorliegen, ob die theoretische Prüfung in Kombination mit C gemacht wird, wird angenommen, dass die Hälfte der theoretischen Prüfungen vollständig entfallen.

Zu Nummer 2.2.1 (Änderung § 15 Abs. 2 FeV) - Sachaufwand

Der Sachaufwand für die theoretische Prüfung wird mit 60 Euro für die Vorstellung zur theoretischen Prüfung (durch Fahrschule) angenommen. Die Anzahl der **entfallenden theoretischen Prüfungen** wird mit ca. **18 807 für Erstprüfungen** abgeschätzt ($37\,613 \times 50\,\% = 18\,807$; 37 613 Erstprüfungen: vgl. KBA 2025, FE 7, Fahrerlaubnisprüfungen Jahr 2024; FE 7.3, Fahrerlaubnisklasse CE). Der Wegfall der Gebühren wird nicht in die Erfüllungsaufwandskalkulation einbezogen.

Die jährliche Entlastung des Erfüllungsaufwands für Sachaufwand wird mit ca. 1,1 Mio. Euro abgeschätzt ($18\,807 \times 60\,\text{€} = 1\,128\,420\,\text{€}$).

Zu Nummer 2.2.2 (Änderung § 15 Abs. 2 FeV) - Personalaufwand

Wird der zeitliche Aufwand für die Fahrschülerinnen und Fahrschüler mit ca. einer Stunde inkl. Anfahrt angenommen, so beträgt die **Entlastung des Erfüllungsaufwandes für Personalaufwand ca. 0,6 Mio. Euro ($18\,807 \times 32,10\,\text{€} = 603\,704,70\,\text{€}$;** vgl. Lohnkostentabelle Wirtschaft, Wirtschaftsabschnitt H, Durchschnitt beträgt 32,10 Euro/Stunde, siehe auch Statistisches Bundesamt 2026, Wiesbaden, Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung, Anhang 6: Lohnkostentabelle Wirtschaft, Seite 72).

Zu Nummer 2.3 (Änderung Anlage 7 Nummer 2.3 Satz 1 FeV)

Aufgrund der Senkung der Minstdauer der Prüfungsdauer und der darin enthaltenen Fahrtzeit, kann eine Entlastung für Fahrschülerinnen und Fahrschüler im Bereich Wirtschaft entstehen. Eine mögliche Entlastung an Sachaufwand kann mit den vorliegenden Daten nicht abgeschätzt werden. Die Verkürzung der Prüfungsdauer beträgt 15 Minuten für die Fahrerlaubnisklassen C, CE, C1, C1E, D, D1 und 10 Minuten für die Fahrerlaubnisklassen DE, D1E und T. Zur Berechnung der Fallzahlen wurden die Erst- und Wiederholungsprüfungen der durchgeführten praktischen Prüfungen der jeweiligen Fahrerlaubnisklasse des Jahres 2024 verwendet (vgl. KBA 2025, FE 7, Fahrerlaubnisprüfungen Jahr 2024; FE 7.3). Wird die jeweilige Fallzahl mit der entsprechenden Verkürzung der Prüfungsdauer multipliziert, so ergeben sich die nachfolgend dargestellten Entlastungen an Zeitaufwand je Fahrerlaubnisklasse. Wird die jeweilige mögliche Entlastung an Zeitaufwand mit den Lohnkosten in Höhe von angenommenen 32,10 Euro (vgl. Lohnkostentabelle Wirtschaft, Wirtschaftsabschnitt H, Durchschnitt, siehe auch Statistisches Bundesamt 2026, Wiesbaden, Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung, Anhang 6: Lohnkostentabelle Wirtschaft, Seite 72) multipliziert, so ergeben sich die nachfolgend dargestellten Entlastungen für Personalaufwand je Fahrerlaubnisklasse.

Fahrerlaubnis- klasse	Prüfungs- dauer insgesamt alt (in Minuten)	davon Fahrzeit alt (in Minuten)	Prüfungs- dauer insgesamt neu (in Minuten)	davon Fahrzeit neu (in Minuten)	Differenz Prüfungs- dauer insgesamt (in Minuten)	Fallzahl (vgl. KBA 7.3 2024 Erst- und Wiederholungs- prüfung)	Entlastung (in Stunden)	Entlastung für Personal- aufwand (in Euro)	Angenommene Zurechnung zu Normadressat
Klasse C	85	50	70	45	15	57.732	14.433	463.299	Wirtschaft
Klasse CE	85	50	70	45	15	46.703	11.676	374.792	Wirtschaft
Klasse C1	85	50	70	45	15	11.498	2.875	92.271	Wirtschaft
Klasse C1E	85	50	70	45	15	3.106	777	24.926	Wirtschaft
Klasse D	85	50	70	45	15	15.022	3.756	120.552	Wirtschaft
Klasse DE	80	50	70	45	10	3.628	605	19.410	Wirtschaft
Klasse D1	85	50	70	45	15	151	38	1.212	Wirtschaft
Klasse D1E	80	50	70	45	10	3	1	16	Wirtschaft
Klasse T	70	35	60	35	10	15.726	2.621	84.134	Wirtschaft
Summe						153.569	36.779	1.180.611	

Insgesamt betragen die **jährlichen Entlastungen des Erfüllungsaufwandes für Personalaufwand der Fahrschülerinnen und Fahrschüler im Bereich Wirtschaft ca. 1,2 Mio. Euro** (Summe der Entlastungen für Personalaufwand der Fahrerlaubnisklassen beträgt 1 180 611 Euro).

2.4 Sonstiges:

Zur Änderung § 3 Abs. 1 FahrschAusbV: Die Fahrschülerinnen und Fahrschüler (im Bereich Wirtschaft) können das erforderliche theoretische Wissen zukünftig eigenverantwortlich erwerben. Da keine Daten zur rein gewerblich veranlassten, theoretischen Fahrschul-ausbildungen vorliegen, wurden die Entlastungen dem privaten Sektor zugeordnet (siehe Entlastung des Erfüllungsaufwands für Bürgerinnen und Bürger).

Zu Änderung § 11 Abs. 1 FahrschAusbV: Die Prüfungsreifefeststellung war bisher bereits verbindlich, wird nun jedoch konkretisiert. **Ein Mehraufwand ergibt sich voraussichtlich nicht, beziehungsweise nur, wenn bisher die Feststellung der Prüfungsreife nicht oder nur unzureichend festgestellt wurde.**

4.3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

lfd. Nr.	Artikel Rege- lungsentwurf; Norm (§§); Be- zeichnung der Vorgabe	Bund/ Land	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Auf- wand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierar- chieebene) + Sachkosten in Euro)	Jährlicher Er- füllungsauf- wand (in Tsd. Euro) oder „ge- ringfügig“ (Be- gründung)
3.1	Artikel 2, Fahr- praxis-Verord- nung – hier nur Einzelfallbe- trachtung mög- lich siehe Be- gründung zu Nummer 3.1	Land	-	-	-
Summe (in Tsd. Euro)			-	-	-
davon Bund					

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	Bund/ Land	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
davon Land (inklusive Kommunen)			-	-	-

Durch die Fahrpraxis-Verordnung entsteht vsl. Erfüllungsaufwand bei der Verwaltung.

Bei der Fahrpraxis-Verordnung handelt es sich um eine Erprobung, die wissenschaftlich begleitet werden soll. **Da die Nutzung dieser Möglichkeit durch die Länder, die Fahrschulen und die zukünftigen Fahrschülerinnen und Fahrschüler im privaten und eventuell auch gewerblichen Bereich sowie die Umsetzung derzeit nicht absehbar ist, wird der Erfüllungsaufwand pro Fall ausgewiesen. Der gesamte Erfüllungsaufwand mit Fallzahlen kann erst, wenn aus der Erprobung ein langfristiger Ablauf festgelegt werden sollte, kalkuliert werden. Die Berechnung des Erfüllungsaufwandes pro Fall erfolgt beispielhaft als Einzelfallbetrachtung:**

Zu § 2 Abs. 5 Fahrpraxis-Verordnung in Verbindung mit § 4 Abs. 2 Fahrpraxis-Verordnung: Die nach Landesrecht zuständige Behörde oder Stelle hat dem Teilnehmer am Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung eine Bescheinigung auszustellen. Dabei sind unter anderem die in § 4 Abs. 2 Fahrpraxis-Verordnung genannten Bedingungen zu prüfen. Für den Prüf- und Genehmigungsaufwand werden auf Grundlage der Gebührennummer 202.11 der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr 19,20 Euro beziehungsweise ca. 25 Minuten angenommen (näherungsweise Berechnung der Dauer durch Rückrechnung der Gebühr in Höhe von 19,20 Euro; dabei werden Lohnkosten in Höhe von 46,70 pro Stunde angenommen (siehe auch Statistisches Bundesamt 2026, Wiesbaden, Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung, Anhang 8: Lohnkostentabelle Verwaltung, Seite 76, Durchschnitt für Länder); $(19,20 \text{ €} \div (46,70 \text{ €/h} \div 60 \text{ Min.}) = 24,67 \text{ Min.})$. **Es werden hier als Aufwand nur die Kosten pro Fall ausgewiesen, siehe Ausführungen zu Fallzahlen bei Bürgerinnen und Bürger.**

5. Weitere Kosten

Durch die Digitalisierung und den Abbau bürokratischer Anforderungen wird insgesamt eine Senkung der Kosten für den Erwerb einer Fahrerlaubnis erwartet. Weitere wesentliche Auswirkungen auf Verbraucherinnen und Verbraucher, das Preisniveau oder soziale Sicherungssysteme sind nicht zu erwarten. Fahrschulen als kleine und mittlere Unternehmen werden unmittelbar betroffen. Einer möglichen Verringerung einzelner Einnahmen steht jedoch eine deutliche Reduzierung des Verwaltungs- und Dokumentationsaufwands gegenüber, sodass keine erheblichen zusätzlichen Belastungen für die Wirtschaft entstehen.

6. Weitere Regelungsfolgen

Das Regelungsvorhaben ist daraufhin geprüft worden, welche Auswirkungen es auf die Wahrung und Förderung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet hat. Negative Auswirkungen auf gleichwertige Lebensverhältnisse sind nicht zu erwarten. Durch die Modernisierung und Digitalisierung der Fahrschulausbildung sowie die Vereinfachung und Standardisierung von Ausbildungs-, Dokumentations- und Verwaltungsverfahren wird der Zugang zur Fahrschulausbildung bundesweit erleichtert. Insbesondere ortsunabhängige di-

gitale Lernformate können dazu beitragen, bestehende Angebotsunterschiede zwischen städtischen und ländlichen Regionen abzumildern. Die vorgesehenen Maßnahmen wirken sich kosten- und aufwandsmindernd für Fahrschülerinnen und Fahrschüler sowie für Fahrschulen aus und tragen damit insgesamt zu einer verbesserten Erreichbarkeit der Fahrerlaubnis bei. Regionale strukturelle Unterschiede werden durch das Vorhaben weder verstärkt noch neu begründet. Vielmehr unterstützt das Vorhaben die Herstellung vergleichbarer Ausbildungsbedingungen und Teilhabechancen in allen Regionen.

Von dem Vorhaben sind keine nachteiligen gleichstellungspolitischen Auswirkungen zu erwarten. Die Regelungen wirken geschlechtsneutral und knüpfen nicht an Merkmale wie Geschlecht, Alter, familiäre Situation oder sonstige demografische Faktoren an. Unterschiede in den Lebenslagen von Frauen und Männern sowie verschiedener Altersgruppen werden weder verstärkt noch verfestigt. Vielmehr trägt die einheitliche und transparente Ausgestaltung der Regelungen dazu bei, Zugangshürden unabhängig von Geschlecht oder demografischen Merkmalen gleichmäßig zu gestalten.

Unbeabsichtigte demografische Nebenwirkungen sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht erkennbar. Gleichwohl lässt sich nicht vollständig ausschließen, dass einzelne Regelungsaspekte in der praktischen Anwendung unterschiedliche Wirkungen entfalten können, etwa aufgrund variierender zeitlicher, technischer oder individueller Voraussetzungen der Betroffenen. Derartige Effekte erscheinen jedoch nicht systematisch, nicht geschlechtsspezifisch und nicht geeignet, bestehende Ungleichgewichte zu verstärken. Eine fortlaufende Beobachtung der Anwendungspraxis kann dazu beitragen, etwaige unerwünschte Effekte frühzeitig zu identifizieren.

Mit dem Vorhaben wird die Möglichkeiten ergriffen, im Rahmen einer Experimentierklausel die Fahrpraxis-Verordnung erlassen. Damit wird den Ländern die befristete Möglichkeit eingeräumt, zur Erprobung neuer Ansätze den Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung im Rahmen der praktischen Fahrausbildung der Klasse B zuzulassen.

VIII. Befristung; Evaluierung

Die Fahrpraxis-Verordnung ist auf fünf Jahre befristet, um im Rahmen dieses Modellversuchs die Auswirkungen zu evaluieren. Eine Befristung der weiteren Regelungen ist nicht vorgesehen, da diese dauerhaft zu treffen sind.

Die Regelungen im Zusammenhang mit der Reform der Fahrschulausbildung und der Experimentierklausel zur Erprobung des Fahrpraxiserwerbs unter Anleitung in der fahrpraktischen Ausbildung der Fahrerlaubnisklasse B sollen durch die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen evaluiert werden. Dabei sollen unter anderem die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, die Kosten für den Erwerb der Fahrerlaubnis, die Akzeptanz am Markt sowohl auf Seiten der Fahrschülerinnen und Fahrschüler als auch auf Seiten der Fahrschulen sowie die Auswirkungen auf die Bestehensquoten der theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung betrachtet werden.

B. Besonderer Teil**Zu Artikel 1 (Verordnung zur Ausbildung von Fahrschülern)****Zu § 1 (Ziel und Inhalt der Ausbildung)****Zu Absatz 1**

Absatz 1 entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 1 Absatz 1 der Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusbO). Da der Straßenverkehr auch einen erheblichen Einfluss auf das Klima hat, wird neben dem Umwelt- auch der Klimaschutz Bestandteil der Ausbildung.

Zu Absatz 2

Absatz 2 entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 1 Absatz 2 FahrschAusbO. Zur Klarstellung, Vereinheitlichung und Angleichung an die Begrifflichkeiten des Straßenverkehrsgesetzes und des Fahrlehrergesetzes wird im neuen Verordnungstext das Wort „Fahrzeuge“ durch das Wort „Kraftfahrzeuge“ ersetzt. Außerdem wird der Begriff „Fertigkeiten“ durch den im Begriff „Kenntnisse“ ersetzt. Dadurch soll verdeutlicht werden, dass neben den praktischen und theoretischen Kompetenzen vermittelt werden sollen.

Die Nummer 6 entspricht dem bisherigen § 3 Absatz 2 Satz 2 FahrschAusbO, ergänzt um eine Auflistung wesentlicher Veränderungen, auf die Fahrerlaubnisinhaber sich auch nach der Fahrschulausbildung einstellen müssen. Das „lebenslange Lernen“ stellt hier insbesondere auf die Kenntnis sich verändernder Verkehrsregelungen sowie die Weiterentwicklung des Stands der Technik ab. Der zunehmenden Etablierung automatisierter und autonomer Fahrzeugfunktionen in Kraftfahrzeuge kommt hierbei eine besondere Bedeutung zu.

Zu § 2 (Bestandteile der Ausbildung)**Zu Absatz 1**

Absatz 1 entspricht inhaltlich teilweise dem bisherigen § 2 Absatz 1 FahrschAusbO. Künftig ist es dem Fahrschüler freigestellt, in welchem Format der theoretische Wissenserwerb erfolgt. Insofern kann nicht mehr von „Theoretischer Ausbildung“ gesprochen werden und eine Verknüpfung von Theorie und Praxis ist nur noch dann möglich, wenn der theoretische Wissenserwerb in einer Fahrschule erfolgt. Für diese Fälle liegt es künftig in der pädagogischen Eigenverantwortung der Fahrschule zu entscheiden, inwieweit eine Verknüpfung bei der Ausbildungsteile stattfindet.

Zu Absatz 2

Der bisherige § 2 Absatz 2 FahrschAusbO wird in § 2 Absatz 4 FahrschAusbV überführt.

In Absatz 2 wird eine Regelung aufgenommen, die den in § 15 FeV für die Prüfung gemachten Vorgaben entspricht. Hierin wird klargestellt, dass bei der Erweiterung einer Fahrerlaubnisklasse auf die korrespondierende Anhänger-Fahrerlaubnisklasse keine theoretische Prüfung zu absolvieren ist.

Zu Absatz 3

Absatz 4 entspricht dem bisherigen § 2 Absatz 2 FahrschAusbO.

Zu Absatz 4

Zur Vervollständigung der Bestandteile der Ausbildung wird in Absatz 3 klargestellt, dass die Schulungen für das Führen von Fahrzeugkombinationen gemäß § 6a der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV), für das Führen von Fahrzeugkombinationen mit alternativen Antrieben gemäß § 6b FeV, für das Führen von Wohnmobilen gemäß § 6c FeV, für das Führen von Einsatzfahrzeugen gemäß § 6d FeV, das Führen von Krafträdern gemäß § 6e FeV sowie das Führen von Kraftfahrzeugen mit Schaltgetriebe der Klasse B gemäß § 17a FeV durch Schulungen erfolgt. In Satz 2 wird auf die diesbezüglichen weitergehenden Regelungen in den §§ 5 bis 8 und 10 FahrschAusbV verwiesen.

Zu § 3 (Theoretischer Wissenserwerb)

§ 3 regelt die neuen zulässigen Formate, mit denen Fahrschüler das notwendige theoretische Wissen für die Fahrerlaubnisprüfung erwerben können.

Fahrschüler lernen heute anders als noch vor 20 Jahren. Digitale und interaktive Formate fördern individuelles Lernen und erhöhen die Motivation. Eine moderne, vereinfachte Theorieausbildung stärkt die Verkehrssicherheit, weil sie verständlicher, zugänglicher und praxisnäher ist. Daher wird das Format des theoretischen Wissenserwerbs künftig in die Entscheidung der Fahrschüler gelegt. Fahrschulen und Anbieter von Lehr- und Lernmitteln können ihre Angebote für die theoretische Wissensvermittlung erweitern und an die heutigen Bedürfnisse der Fahrschüler anpassen. Die Vereinfachung der theoretischen Fahrschulung ist somit ein gezielter Schritt hin zu mehr Effizienz und Praxisnähe. Digitale Angebote bieten die Möglichkeit, Inhalte im eigenen Tempo zu erarbeiten, zu wiederholen und zu vertiefen. Lernende können gezielt an ihren Schwächen arbeiten, ohne sich an das Tempo einer Gruppe anpassen zu müssen. Dies fördert Selbstverantwortung und Eigeninitiative, wichtige Kompetenzen auch für den Straßenverkehr.

Zu Absatz 1

Absatz 1 stellt die Entscheidung über das Lernformat für den Erwerb des für die Fahrerlaubnis erforderlichen theoretischen Wissens (theoretischer Wissenserwerb) in die Verantwortung des Fahrschülers. Damit wird es künftig zulässig sein, ausschließlich in digitaler Form, synchron in einer Lerngruppe oder asynchron völlig eigenständig das notwendige Wissen zu erwerben.

Zu Absatz 2

Absatz 2 stellt klar, dass der theoretische Wissenserwerb auch im Rahmen von theoretischem Unterricht in einer Fahrschule erfolgen kann, und definiert die zulässigen Formen des theoretischen Wissenserwerbs. Dabei wird klargestellt, dass sowohl analoge als auch digitale Lernformate sowie die Kombination aus den verschiedenen Formen für den Wissenserwerb zulässig sind.

Zu Absatz 3

Absatz 3 regelt, dass die Inhalte des theoretischen Wissenserwerbs an den notwendigen Kenntnissen für die Absolvierung der theoretischen Prüfung entsprechend den Vorgaben von Anlage 7 FeV auszurichten sind. Durch diesen Verweis wird indirekt sichergestellt, dass die nach Anhang II der Richtlinie 2006/126/EG (3. Führerschein-Richtlinie) erforderlichen Mindestinhalte, die für die theoretische Prüfung vorgeschrieben sind, vermittelt werden. Im Interesse der Deregulierung werden auf Verordnungsebene künftig insofern keine zusätzlichen nationalen Anforderungen an die Ausbildungsinhalte mehr gestellt. Diese Regelung

bindet sowohl die Hersteller von entsprechender Lernsoftware als auch Fahrschulen, die weiterhin theoretischen Unterricht anbieten.

Zu Absatz 4

Mit den Ausführungen in Absatz 4 wird klargestellt, dass die Fahrschule, die theoretischen Unterricht anbietet, in der Wahl der Lehrmethoden frei ist und keine Pflicht besteht, Unterricht anzubieten. Sofern jedoch Unterricht angeboten wird, muss dieser bestimmten Qualitätskriterien entsprechen. Diese sind in Anlage 1 geregelt.

Zu § 4 (Fahrpraktische Ausbildung)

§ 4 greift dem Grunde nach die Regelungen zum praktischen Unterricht auf, die bisher in § 5 der FahrschAusbO verankert waren.

Zu Absatz 1

Satz 1 verstetigt den Grundsatz, dass die fahrpraktische Ausbildung auf öffentlichen Straßen durchzuführen ist. Der Begriff der öffentlichen Straße ist hierbei als feststehender Begriff zu verstehen, wie er auch z. B. in § 2 Absatz 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes („Wer auf öffentlichen Straßen ein Kraftfahrzeug führt, bedarf der Erlaubnis (Fahrerlaubnis) der zuständigen Behörde (Fahrerlaubnisbehörde).“) zum Einsatz kommt.

In **Satz 2** werden die Inhalte der fahrpraktischen Ausbildung geregelt und hierzu auf die für die praktische Prüfung erforderlichen Kenntnisse nach Anlage 7 Nummer 2.1 der FeV abgestellt. Durch diesen Verweis wird sichergestellt, dass die nach Anhang II der Richtlinie 2006/126/EG (3. Führerschein-Richtlinie) erforderlichen Mindestinhalte, die für die Fahrprüfung vorgeschrieben sind, vermittelt werden. Im Interesse der Deregulierung werden auf Verordnungsebene künftig insofern keine zusätzlichen nationalen Anforderungen an die Ausbildungsinhalte mehr gestellt.

Satz 3 übernimmt den Verweis auf die Qualitätskriterien für die praktische Fahrschulausbildung, die bislang in Anlage 2 (zu § 3 Absatz 1) der Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung geregelt waren. Sie werden nun in Anlage 1 der FahrschAusbV überführt, da sie nicht nur Teil der Ausbildung der Fahrlehrer sind, sondern auch tatsächlich in der Fahrschulausbildung berücksichtigt werden sollen.

Zu Absatz 2

Absatz 2 bestimmt, dass weiterhin Fahrten auf Überlandstrecken, auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen und bei Dunkelheit bzw. Dämmerung in der fahrpraktischen Ausbildung durchzuführen sind. Die konkrete Ausgestaltung wird dabei zukünftig in das Ermessen der Fahrschule gestellt. Entsprechende Fahrkompetenzen müssen durch den Fahrlehrer bescheinigt werden können. Bereits erworbenes Wissen und Fahrpraxis aus vorhandenen Führscheinen kann sich positiv niederschlagen. Ein vollständiger Verzicht ist ausgeschlossen. Für die Fahrerlaubnisklassen AM, L und T waren bisher keine solchen besonderen Ausbildungsfahrten vorgesehen; daran ändert sich nichts.

Zu Absatz 3

Satz 1 entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 5 Absatz 8 Satz 1 FahrschAusbO. Dabei ist die Mitnahme mehrerer Fahrschüler im Fahrzeug möglich. Die Fahrt wird jedoch nur dem Fahrschüler angerechnet, der auch tatsächlich fährt. Jedoch ist nicht ausgeschlossen, dass weitere Fahrschüler während einer fahrpraktischen Ausbildung im Fahrzeug anwesend sind. Dieses kann insbesondere dann sinnvoll sein, wenn weitere Fahrstrecken absolviert werden müssen, um bestimmte Ausbildungssituationen herzustellen (beispielsweise seien hier genannt die Fahrten „Befahren von Überlandstrecken“ oder „Befahren von Autobahnen oder Kraftfahrstraßen“ im Sinne des Absatzes 1 Satz 3).

Satz 2 entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 5 Absatz 8 Satz 2 FahrschAusbO und soll einen ordnungsgemäßen transparenten Ablauf der Ausbildung gewährleisten.

Zu Absatz 4

Satz 1 regelt, dass Simulationen als Ergänzung der fahrpraktischen Ausbildung nach § 5 FahrschAusbV zum Einsatz kommen dürfen. Im Projekt der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) zu Einsatzmöglichkeiten von Fahrsimulatoren in der Ausbildung von Fahrschülern (Fachveröffentlichung Berichte der BASt, Bergisch Gladbach, Mai 2024) wurden Empfehlungen erarbeitet, die nun rechtlich umgesetzt werden sollen. Vor dem Hintergrund des schnell voranschreitenden Fortschritts der Technik wurde bei den Formulierungen der vorliegenden Regelungen auf die einengende Begrifflichkeit des „Simulators“ bewusst verzichtet. Die Verwendung des Begriffs „Simulation“ öffnet die Möglichkeit, auch rein virtuell gestaltete Realitätsnachbildungen (zum Beispiel Virtual Reality-Brillen) für die fahrpraktische Ausbildung zu nutzen. Dabei soll es jedoch der pädagogischen Freiheit des Fahrlehrers überlassen bleiben, die konkreten Ausbildungsinhalte festzulegen. Unabdingbar ist eine realitätsnahe Simulation von Fahraufgaben und eine dynamische Darstellung von unterschiedlichen virtuellen Verkehrssituationen. Dieses umfasst auch eine realitätsnahe Gestaltung einer Schaltvorrichtung, sofern die Simulation das Führung eines Kraftfahrzeuges mit Schaltgetriebe abbilden soll. Eine Verpflichtung, Simulationen in der Ausbildung einzusetzen, gibt es jedoch nicht.

Gemäß den Vorgaben in **Satz 2** und **Satz 3** besteht während des Einsatzes der Simulationen keine Pflicht, dass der Fahrlehrer nicht mehr als einen Fahrschüler gleichzeitig betreut. Daher wird Absatz 2 Satz 1 für nicht anwendbar erklärt.

Satz 4 schließt den ausschließlichen Einsatz von Simulationen für die Fahrten auf Überlandstrecken, Autobahnen und Kraftfahrtstraßen sowie bei Dunkelheit oder Dämmerung nach Absatz 1 Satz 3 aus. Diese Fahrten sind dem Grunde nach entsprechend der Maßgabe in Absatz 1 Satz 1 auf öffentlichen Straßen zu absolvieren. Da jedoch keine Mindeststundenzahl für diese Fahrten mehr vorgeschrieben ist, ist ein vollständiger Ausschluss der Nutzung von Simulationen nicht zielführend. So kann es zum Beispiel sinnvoll sein, besondere, nicht alltägliche Gefahrensituationen ohne Gefährdung für den Fahrschüler und andere Verkehrsteilnehmer zu erfahren.

Zu Absatz 5

Absatz 4 entspricht dem bisherigen § 5 Absatz 9 FahrschAusbO.

Zu Absatz 6

Absatz 5 entspricht inhaltlich dem bisherigen § 5 Absatz 9 Satz 2 FahrschAusbO und wird lediglich redaktionell angepasst.

Zu Absatz 7

Die Vorgaben zur Durchführung der fahrpraktischen Ausbildung, die in den Absätzen 1 bis 5 definiert werden, sind verbindlich. Absatz 6 verankert insofern eine entsprechende Verpflichtung für den Inhaber der Fahrschule oder im Falle ihrer Bestellung die zur verantwortlichen Leitung des Ausbildungsbetriebs bestellte Person. Die Formulierung ermöglicht die Ahndung eines Verstoßes gegen diese Vorschrift als Ordnungswidrigkeit (siehe hierzu § 14).

Zu § 5 (Schulung für das Führen von Fahrzeugkombinationen nach § 6a der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Die bislang in der Fahrerlaubnis-Verordnung enthaltenen Vorgaben für die konkrete Ausgestaltung der Schulung zum Nachweis der Befähigung zum Führen von Fahrzeugkombinationen nach § 6a FeV werden aus rechtssystematischen Gründen in die FahrschAusbV überführt. Damit unterliegen diese Schulungen auch der Überwachung nach § 51 FahrlG.

Zu Absatz 1

Satz 1 greift die Regelung des bisherigen § 6a Absatz 2 FeV auf. Zugleich werden die Vorgaben zur Ausgestaltung der notwendigen Schulung zum Nachweis der Befähigung zum Führen von Fahrzeugkombinationen nach § 6a FeV aus der bisherigen Anlage 7a FeV in die Anlage 2 FahrschAusbV überführt (s. auch Begründung dort).

Satz 2 regelt darüber hinaus, dass die Vorgaben zur Ausgestaltung der fahrpraktischen Ausbildung nach § 4 Absatz 1 Satz 1 (Durchführung der Fahrten auf öffentlichen Straßen) und Satz 3 (Qualitätskriterien der Fahrschule), Absatz 3 (Gleichzeitige Erteilung der Fahrausbildung für mehrere Fahrschüler in einem Kraftfahrzeug oder durch mehrere Fahrlehrer) und Absatz 7 (Verantwortung für die ordnungsgemäße Durchführung der Ausbildung) FahrschAusbV auch bei dieser Schulung entsprechend Anwendung finden.

Satz 3 stellt klar, dass für die Schulung keine Simulationen genutzt werden dürfen.

Zu Absatz 2

Gemäß Absatz 2 darf der Nachweis über die Durchführung der Schulung zum Nachweis der Befähigung zum Führen von Fahrzeugkombinationen nach § 6a FeV nur erteilt werden, wenn die entsprechende Schulung auch tatsächlich durchgeführt worden ist. Die Formulierung ermöglicht die Ahndung eines Verstoßes gegen diese Vorschrift als Ordnungswidrigkeit (siehe auch Begründung zu § 14).

Zu Absatz 3

Absatz 3 begründet die Pflicht, den Nachweis der Befähigung zum Führen von Fahrzeugkombinationen nach § 6a FeV gemäß dem Muster in Anlage 2 Nummer 7 FahrschAusbV auszugestalten. Die Pflicht ist für den Inhaber der Fahrschule oder, im Falle ihrer Bestellung, die für die verantwortliche Leitung des Ausbildungsbetriebs bestellte Person etabliert und ermöglicht so die Ahndung eines Verstoßes gegen diese Vorschrift als Ordnungswidrigkeit (siehe auch Begründung zu § 14). Die Regelung umfasst auch eine unmittelbare Übermittlungspflicht des Schulungsnachweises an die nach Landesrecht zuständige Behörde.

Zu § 6 (Schulung für das Führen von Fahrzeugkombinationen mit alternativen Antrieben nach § 6b der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Mit dieser Regelung erfolgt eine Umsetzung von Vorschriften der Richtlinie (EU) 2025/2205 über den Führerschein, konkret der Artikel 6 und 9 sowie Anlage 9 der Richtlinie, soweit diese inhaltlich neue Erweiterungen der Fahrerlaubnisklasse B auf bestimmte schwerere Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Kraftfahrzeug mit alternativem Antrieb und bestimmten Anhängern unter Beachtung der Anwendungsvorschriften in Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2025/2205 (siehe § 15 FahrschAusbV) über den Führerschein betreffen.

Zu Absatz 1

Satz 1 regelt, dass die zum Nachweis der Befähigung zum Führen von Fahrzeugkombinationen mit alternativen Antrieben gemäß § 6b der Fahrerlaubnis-Verordnung erforderlichen

Schulungen von Fahrlehrern durchzuführen sind. Die Ausgestaltung der notwendigen Schulung ist in Anlage 3 der FahrschAusbV näher geregelt (s. auch Begründung dort).

Satz 2 regelt darüber hinaus, dass die Vorgaben zur Ausgestaltung der fahrpraktischen Ausbildung nach § 4 Absatz 1 Satz 1 (Durchführung der Fahrten auf öffentlichen Straßen) und Satz 3 (Qualitätskriterien der Fahrschule), Absatz 3 (Gleichzeitige Erteilung der Fahrausbildung für mehrere Fahrschüler in einem Kraftfahrzeug oder durch mehrere Fahrlehrer) und Absatz 7 (Verantwortung für die ordnungsgemäße Durchführung der Ausbildung) FahrschAusbV auch bei dieser Schulung entsprechend Anwendung finden.

Satz 3 stellt klar, dass für die Schulung keine Simulationen genutzt werden dürfen.

Satz 4 hat zur Folge, dass eine Schulung nach den Anlagen 4 und 5 ebenfalls zum Nachweis der Befähigung zum Führen von Fahrzeugkombinationen mit alternativen Antrieben gem. § 6b der Fahrerlaubnis-Verordnung ausreicht.

Zu Absatz 2

Gemäß Absatz 2 darf der Nachweis über die Durchführung der Schulung zum Nachweis der Befähigung zum Führen von Fahrzeugkombinationen nach § 6b FeV nur erteilt werden, wenn die entsprechende Schulung auch tatsächlich durchgeführt worden ist.

Zu Absatz 3

Absatz 3 begründet die Pflicht, den Nachweis der Befähigung zum Führen von Fahrzeugkombinationen nach § 6b FeV gemäß dem Muster in Anlage 4 Nummer 7 FahrschAusbV auszugestalten. Die Pflicht ist für den Inhaber der Fahrschule oder, im Falle ihrer Bestellung, für die für die verantwortliche Leitung des Ausbildungsbetriebs bestellte Person etabliert. Durch den Verweis auf § 5 Absatz 3 Satz 3 umfasst die Regelung auch eine unmittelbare Übermittlungspflicht des Schulungsnachweises an die nach Landesrecht zuständige Behörde.

Zu § 7 (Schulung für das Führen von Wohnmobilen nach § 6c der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Mit dieser Regelung erfolgt eine Umsetzung von Vorschriften der Richtlinie (EU) 2025/2205 über den Führerschein, konkret der Artikel 6 und 9 sowie Anlage 9 der Richtlinie, soweit diese inhaltlich neue Erweiterungen der Fahrerlaubnisklasse B auf Wohnmobile unter Beachtung der Anwendungsvorschriften in Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2025/2205 (siehe § 15 FahrschAusbV) über den Führerschein betreffen.

Zu Absatz 1

Satz 1 regelt, dass die zum Nachweis der Befähigung zum Führen von Wohnmobilen gemäß § 6c der Fahrerlaubnis-Verordnung erforderlichen Schulungen von Fahrlehrern durchzuführen sind. Die Ausgestaltung der notwendigen Schulung ist in Anlage 4 der FahrschAusbV näher geregelt (s. auch Begründung dort).

Satz 2 regelt, dass die fahrpraktischen Übungen im Rahmen der Schulung auf öffentlichen oder außerhalb öffentlicher Straßen durchgeführt werden können. Erfordert die Art der fahrpraktischen Übung dagegen die Schulung auf öffentlichen Straßen (z. B. bei Autobahnfahrten) ist die fahrpraktische Übung dagegen insoweit auf öffentlichen Straßen durchzuführen. Näheres ist in Anlage 4 geregelt. Darüber hinaus regelt Satz 2, dass die Vorgaben zur Ausgestaltung der fahrpraktischen Ausbildung nach § 4 Absatz 1 Satz 3 (Qualitätskriterien der Fahrschule), Absatz 3 (Gleichzeitige Erteilung der Fahrausbildung für mehrere Fahrschüler in einem Kraftfahrzeug oder durch mehrere Fahrlehrer) und Absatz 7 (Verantwortung für

die ordnungsgemäße Durchführung der Ausbildung) FahrschAusbV auch bei dieser Schulung entsprechend Anwendung finden.

Satz 3 stellt klar, dass für die Schulung keine Simulationen genutzt werden dürfen.

Satz 4 beinhaltet, dass die weitergehende Schulung nach Anlage 5 ebenfalls zum Nachweis der Befähigung zum Führen von Wohnmobilen nach § 6c FeV ausreicht. Die Schulung nach Anlage 5 ist dabei insoweit weitergehend, als bei ihr auch besonders darauf zu achten ist, dass der Fahrzeugführer über die erforderlichen Fähigkeiten verfügt, um zusätzliche Schwierigkeiten, die sich aus dem Fahren in einer Notsituation ergeben, angemessen zu bewältigen. Im Übrigen sind die Schulungen nach den Anlage 5 und 6 inhaltsgleich.

Zu Absatz 2

Gemäß Absatz 2 darf der Nachweis über die Durchführung der Schulung zum Nachweis der Befähigung zum Führen von Wohnmobilen nach § 6c FeV nur erteilt werden, wenn die entsprechende Schulung auch tatsächlich durchgeführt worden ist.

Zu Absatz 3

Absatz 3 begründet die Pflicht, den Nachweis der Befähigung zum Führen von Wohnmobilen nach § 6c FeV gemäß dem Muster in Anlage 4 Nummer 7 FahrschAusbV auszugestalten. Die Pflicht ist für den Inhaber der Fahrschule oder, im Falle ihrer Bestellung, für die für die verantwortliche Leitung des Ausbildungsbetriebs bestellte Person etabliert. Durch den Verweis auf § 5 Absatz 3 Satz 3 umfasst die Regelung auch eine unmittelbare Übermittlungspflicht des Schulungsnachweises an die nach Landesrecht zuständige Behörde.

Zu § 8 (Schulung für das Führen von Einsatzfahrzeugen nach § 6d der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Mit dieser Regelung erfolgt eine Umsetzung von Vorschriften der Richtlinie (EU) 2025/2205 über den Führerschein, konkret der Artikel 6 und 9 sowie Anlage 9 der Richtlinie, soweit diese inhaltlich neue Erweiterungen der Fahrerlaubnisklasse B auf bestimmte Einsatzfahrzeuge mit und ohne Anhänger unter Beachtung der Anwendungsvorschriften in Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2025/2205 (siehe § 15 FahrschAusbV) über den Führerschein betreffen.

Zu Absatz 1

Satz 1 regelt, dass die zum Nachweis der Befähigung zum Führen von Einsatzfahrzeugen gemäß § 6d der Fahrerlaubnis-Verordnung erforderlichen Schulungen von Fahrlehrern durchzuführen sind. Die Ausgestaltung der notwendigen Schulung ist in Anlage 5 der FahrschAusbV näher geregelt (s. auch Begründung dort).

Satz 2 regelt, dass die fahrpraktischen Übungen im Rahmen der Schulung auf öffentlichen oder außerhalb öffentlicher Straßen durchgeführt werden können. Erfordert die Art der fahrpraktischen Übung dagegen die Schulung auf öffentlichen Straßen (z. B. bei Autobahnfahrten) ist die fahrpraktische Übung dagegen insoweit auf öffentlichen Straßen durchzuführen. Näheres ist in Anlage 5 geregelt.

Satz 3 beinhaltet, dass die Vorgaben zur Ausgestaltung der fahrpraktischen Ausbildung nach § 4 Absatz 1 Satz 3 (Qualitätskriterien der Fahrschule), Absatz 3 (Gleichzeitige Erteilung der Fahrausbildung für mehrere Fahrschüler in einem Kraftfahrzeug oder durch mehrere Fahrlehrer) und Absatz 7 (Verantwortung für die ordnungsgemäße Durchführung der Ausbildung) FahrschAusbV auch bei dieser Schulung entsprechend Anwendung finden.

Satz 4 stellt klar, dass für die Schulung keine Simulationen genutzt werden dürfen.

Zu Absatz 2

Gemäß Absatz 2 darf der Nachweis über die Durchführung der Schulung zum Nachweis der Befähigung zum Führen von Einsatzfahrzeugen nach § 6d FeV nur erteilt werden, wenn die entsprechende Schulung auch tatsächlich durchgeführt worden ist.

Zu Absatz 3

Absatz 3 begründet die Pflicht, den Nachweis der Befähigung zum Führen von Einsatzfahrzeugen nach § 6d FeV gemäß dem Muster in Anlage 6 Nummer 7 FahrschAusbV auszugestalten. Die Pflicht ist für den Inhaber der Fahrschule oder, im Falle ihrer Bestellung, für die für die verantwortliche Leitung des Ausbildungsbetriebs bestellte Person etabliert. Durch den Verweis auf § 5 Absatz 3 Satz 3 umfasst die Regelung auch eine unmittelbare Übermittlungspflicht des Schulungsnachweises an die nach Landesrecht zuständige Behörde.

Zu Absatz 4

Die Regelung ermächtigt die Länder dazu, zu bestimmen, dass eine Schulung von Angehörigen der freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienstes, des Technischen Hilfswerks und sonstiger Einheiten des Katastrophenschutzes, die ihre Tätigkeit ehrenamtlich ausüben, auch durch andere Stellen als Fahrerlehrer – etwa innerhalb der jeweiligen Organisation (oder organisationsübergreifend) durch ausbildungsberechtigte, erfahrene Mitglieder der jeweiligen Organisation – durchgeführt werden kann. Die Schulung hat in diesem Fall nicht in einer Fahrschule zu erfolgen. Im Übrigen gelten die Vorgaben der Absätze 1 Satz 2 bis Absatz 3 entsprechend, d. h. z. B. dass sich der Inhalt der Schulung aus der FahrschAusbV ergibt.

Zu § 9 (Schulung für das Führen von Krafträdern nach § 6e der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Die bislang in der Fahrerlaubnis-Verordnung enthaltenen Vorgaben für die konkrete Ausgestaltung der Schulung zum Nachweis der Befähigung zum Führen von Fahrzeugkombinationen nach § 6b FeV werden aus rechtssystematischen Gründen in die FahrschAusbVO überführt. Damit unterliegen diese Schulungen auch der Überwachung nach § 51 FahrlG.

Zu Absatz 1

Satz 1 greift die Regelung des bisherigen § 6b Absatz 3 FeV auf. Zugleich werden die Vorgaben zur Ausgestaltung der notwendigen Schulung zum Nachweis der Befähigung zum Führen von Fahrzeugkombinationen nach § 6b FeV aus der bisherigen Anlage 7b FeV in die Anlage 4 FahrschAusbV überführt (s. auch Begründung dort).

Satz 2 regelt darüber hinaus, dass die Vorgaben zur Ausgestaltung der fahrpraktischen Ausbildung nach § 4 Absatz 1 Satz 1 (Durchführung der Fahrten auf öffentlichen Straßen) und Satz 3 (Qualitätskriterien der Fahrschule), Absatz 3 (Gleichzeitige Erteilung der Fahrausbildung für mehrere vorausfahrende oder nachfolgende Fahrschüler oder durch mehrere Fahrlehrer), Absatz 5 (Vorausfahrt bei der fahrpraktischen Ausbildung auf motorisierten Zweirädern), Absatz 6 (Nutzung technischer Einrichtungen zur Kommunikation) und Absatz 7 (Verantwortung für die ordnungsgemäße Durchführung der Ausbildung) FahrschAusbV auch bei dieser Schulung entsprechend Anwendung finden.

Satz 3 stellt klar, dass für die Schulung keine Simulationen genutzt werden dürfen.

Zu Absatz 2

Gemäß Absatz 2 darf der Nachweis über die Durchführung der Schulung zum Nachweis der Befähigung zum Führen von Fahrzeugkombinationen nach § 6a FeV nur erteilt werden,

wen die entsprechende Schulung auch tatsächlich durchgeführt worden ist. Die Formulierung ermöglicht die Ahndung eines Verstoßes gegen diese Vorschrift als Ordnungswidrigkeit (siehe auch Begründung zu § 14).

Zu Absatz 3

Absatz 3 begründet die Pflicht, den Nachweis der Befähigung zum Führen von Fahrzeugkombinationen nach § 6a FeV gemäß dem Muster in Anlage 6 Nummer 6 FahrschAusbV auszugestalten. Die Pflicht ist für den Inhaber der Fahrschule oder, im Falle ihrer Bestellung, die für die verantwortliche Leitung des Ausbildungsbetriebs bestellte Person etabliert und ermöglicht so die Ahndung eines Verstoßes gegen diese Vorschrift als Ordnungswidrigkeit (siehe auch Begründung zu § 11). Die Regelung umfasst auch eine unmittelbare Übermittlungspflicht des Schulungsnachweises an die nach Landesrecht zuständige Behörde.

Zu § 10 (Schulung für das Führen von Kraftfahrzeugen mit Schaltgetriebe der Klasse B nach § 17a Absatz 3 der Fahrerlaubnis-Verordnung)

§ 7 entspricht inhaltlich grundsätzlich dem bisherigen § 5a FahrschAusbO. Die Regelungen zum Nachweis der Schaltkompetenz unterliegen bisher keiner europarechtlichen Vorgabe. Mit der Schulung für das Führen von Kraftfahrzeugen mit Schaltgetriebe der Klasse B gemäß § 17a Absatz 3 Satz 1 FeV und der Überprüfungsfahrt nach § 5a Absatz 3 Satz 1 FahrschAusbO erfolgt bisher keine Beschränkung der Fahrerlaubnis auf Kraftfahrzeuge mit Automatikgetriebe im Inland; dieses wird gemäß § 1a Absatz 4 Satz 1 FeV durch die Eintragung der Schlüsselzahl 197 in den Führerschein dokumentiert

Im Rahmen der Überführung der Vorschriften über die Schulung für das Führen von Kraftfahrzeugen mit Schaltgetriebe der Klasse B aus der FahrschAusbO und der FeV in die FahrschAusbV soll gleichzeitig der Einsatz von Simulationen rechtssicher ermöglicht werden.

Dabei kann nicht außer Acht gelassen werden, dass auf europäischer Ebene am 26.11.2025 die Richtlinie (EU) 2025/2205 (4. EU-Führerscheinrichtlinie) in Kraft getreten ist. Hierin finden sich erstmals Regelungen bezüglich der Aufhebung der Beschränkungen einer Fahrerlaubnis auf Kraftfahrzeuge mit Automatikgetriebe (s. Nummer 5 Unternummer 1 Buchstabe b des Anhangs II der Richtlinie (EU) 2025/2205). Diese Regelungen dürfen gemäß Artikel 29 Absatz 1 Unterabsatz 2 jedoch erst ab dem 16.11.2029 Anwendung finden. Um jedoch langfristig für Rechtssicherheit zu sorgen und auch im Sinne einer transparenten Regelung werden daher die weiterhin rein national geltenden Vorgaben zur Ausgestaltung der Schulung zum Nachweis der Schaltkompetenz (Eintragung der Schlüsselzahl 197) an den inhaltlichen Vorgaben der Richtlinie (EU) 2025/2205 orientiert. Die Richtlinie (EU) 2025/2205 eröffnet den Mitgliedstaaten künftig die Möglichkeit, für den Nachweis der Schaltkompetenz entweder eine Schulung oder eine Prüfung oder beides zu verlangen. In Deutschland hat sich die bestehende Regelung, (lediglich) eine Schulung und eine Überprüfungsfahrt zu verlangen, bewährt. Diese grundsätzliche Ausrichtung wird daher bei der aktuellen Ausgestaltung der nationalen Regelungen über den Nachweis der Schaltkompetenz beibehalten. Eine Ausweitung der Berechtigung ist damit nicht verbunden. Es erfolgt mithin keine Vorgriffsregelung bezüglich einer europaweit gültigen Aufhebung der Beschränkung der Fahrerlaubnis auf Kraftfahrzeuge mit Automatikgetriebe (Ausstragung der Schlüsselzahl 78). Hierüber wird im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2025/2205 in nationales Recht zu entscheiden sein.

Zu Absatz 1

Satz 1 führt die bisher in § 5a FahrschAusbO bestehende Regelung fort, dass für den Nachweis der der Befähigung zur sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Füh-

ung eines Kraftfahrzeuges mit Schaltgetriebe der Klasse B eine Schulung zu absolvieren ist.

Die Schulung für das Führen von Kraftfahrzeugen mit Schaltgetriebe der Klasse B gemäß § 17a FeV ist dem Grunde nach als eigenständige Schulung konzipiert, um den nachträglichen Nachweis dieser Befähigung unabhängig vom Erwerb einer Fahrerlaubnis zu ermöglichen. **Satz 2** stellt insofern klar, dass diese Schulung auch im Rahmen der fahrpraktischen Ausbildung nach § 4 FahrschAusbV absolviert werden darf.

Zu Absatz 2

Absatz 2 definiert die inhaltliche Ausrichtung der Schulung für den Nachweis der Schaltkompetenz und orientiert diese an den Vorgaben von Nummer 6 oder 7 des Anhangs II der Richtlinie (EU) 2025/2205 in Verbindung mit Teil B der Prüfungsrichtlinie für die praktische Fahrerlaubnisprüfung.

Zu Absatz 3

Die Schulung zur Schaltkompetenz umfasst eine Gesamtdauer von mindestens sieben Stunden á 60 Minuten und orientiert sich damit an den Vorgaben aus Nummer 5 Unternummer 1 Absatz 6 des Anhangs II der Richtlinie (EU) 2025/2205 (**Satz 1**). Die dortige Regelung zur Schulung auf bestimmten Fahrzeugen ist dahingehend auszulegen, dass die Schulung sämtliche in Nummer 6 oder 7 des Anhangs II der Richtlinie (EU) 2025/2205 genannten Aspekte umfasst, wobei dem Betrieb des Fahrzeuggetriebes besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist. Die Mindestdauer der Schulung beträgt nach dem eindeutigen Wortlaut der Norm sieben Stunden. Hierbei ist von Zeitstunden á 60 Minuten auszugehen, da die Regelung keine abweichende Zeitdefinition enthält und im unionsrechtlichen Kontext grundsätzlich der Begriff der Zeitstunde maßgeblich ist.

Nach den Vorgaben hat jeder Schulungsteilnehmer am praktischen Teil der Schulung teilzunehmen und seine Fähigkeiten sowie sein Verhalten auf öffentlichen Straßen unter Beweis zu stellen. Bereits die Formulierung „am praktischen Teil der Schulung“ macht deutlich, dass sich diese Verpflichtung nicht auf den gesamten zeitlichen Umfang der Schulung bezieht. Der Normtext differenziert somit ausdrücklich zwischen dem praktischen Teil der Schulung und der Gesamtdauer der Schulung.

Aus systematischer Sicht folgt daraus, dass nicht die vollständige siebenstündige Schulungsdauer zwingend auf öffentlichen Straßen zu absolvieren ist, sondern lediglich jener Teil der Schulung, der dem praktischen Kompetenznachweis dient. Der praktische Teil muss dabei in einem Umfang durchgeführt werden, der es erlaubt, die geforderte Schaltkompetenz sowie das sichere und verkehrsgerechte Verhalten der Schulungsteilnehmer im realen Straßenverkehr belastbar zu beurteilen. Die Regelung legt bewusst keinen konkreten zeitlichen Mindestanteil des praktischen Abschnitts fest, sondern überlässt dessen Ausgestaltung dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit sowie der fachlichen Verantwortung der durchführenden Stelle.

Teleologisch betrachtet dient die Norm vorrangig der Sicherstellung, dass Schulungsteilnehmer Fahrzeuge mit dem jeweiligen Getriebetyp sicher, kompetent und verkehrsangepasst führen können. Dieser Zweck erfordert zwar zwingend eine praktische Erprobung im öffentlichen Straßenverkehr, schließt jedoch alternative didaktische Formen der Wissens- und Kompetenzvermittlung nicht aus, soweit diese zur Zielerreichung geeignet sind. Entscheidend ist nicht der Ort der Durchführung einzelner Schulungsteile, sondern deren tatsächlicher Beitrag zur Erlangung der geforderten Kompetenz.

Vor diesem Hintergrund ist es zulässig, dass Teile der Schulung außerhalb öffentlicher Straßen durchgeführt werden. Hierzu zählen insbesondere theoretische Schulungseinheiten, vorbereitende Übungen sowie fahrpraktische Trainings in kontrollierten Umgebungen.

Ebenso können geeignete Simulationssysteme eingesetzt werden, sofern diese in der Lage sind, die relevanten Ausbildungsinhalte – insbesondere im Hinblick auf Schaltvorgänge, fahrdynamische Zusammenhänge und typische Verkehrssituationen – realitätsnah und nachvollziehbar zu vermitteln. Voraussetzung ist dabei, dass diese Schulungsformen didaktisch strukturiert sind und in ihrer Gesamtheit die Anforderungen an die Schulungsziele erfüllen.

Im Ergebnis ist die siebenstündige Mindestschuldauer als Gesamtumfang zu verstehen, innerhalb dessen eine sachgerechte Mischung aus theoretischen, simulierten und praktischen Anteilen zulässig ist. Zwingend erforderlich ist jedoch, dass ein praktischer Teil auf öffentlichen Straßen durchgeführt wird, der qualitativ und quantitativ ausreicht, um den geforderten Nachweis der Schaltkompetenz sowie des sicheren und angemessenen Fahrverhaltens im realen Straßenverkehr zu erbringen. Eine vollständige Durchführung der Schulung im öffentlichen Straßenverkehr ist weder vom Wortlaut noch vom Zweck oder der Systematik der Regelung gefordert.

Diese Auslegung trägt dem Regelungsziel in angemessener Weise Rechnung, wahrt zugleich den Gestaltungsspielraum der zuständigen Stellen und stellt sicher, dass die Schulung effizient, praxisnah und verhältnismäßig ausgestaltet werden kann.

Die Zulässigkeit der Nutzung von Simulationen wird durch **Satz 2** klargestellt.

Zu Absatz 4

Absatz 4 entspricht dem bisherigen § 5a Absatz 3 Satz 1 FahrschAusbO.

Zu Absatz 5

Absatz 5 entspricht dem bisherigen § 5a Absatz 3 Satz 2 FahrschAusbO.

Zu Absatz 6

Absatz 6 entspricht dem bisherigen § 5a Absatz 4 und § 5a Absatz 5 FahrschAusbO, wird jedoch in Nummer 2 um eine unmittelbare Übermittlungspflicht des Schulungsnachweises an die nach Landesrecht zuständige Behörde ergänzt.

Zu § 11 (Feststellung der Prüfungsreife für die praktische Fahrerlaubnisprüfung)

Nach § 6 Absatz 1 Satz 1 FahrschAusbO in der aktuellen Fassung darf der Fahrlehrer die theoretische und praktische Ausbildung erst abschließen, wenn er davon überzeugt ist, dass die Ausbildungsziele nach § 1 FahrschAusbO erreicht sind. Da der theoretische Wissenserwerb nicht mehr zwingend im Rahmen der Fahrschulausbildung erfolgen muss, ist eine Regelung in diesem Bereich obsolet. Für die praktische Prüfungsvorbereitung soll dieses Instrument künftig jedoch detaillierter geregelt werden. Denn die geringen Bestehensquoten bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung lassen den Schluss zu, dass die bereits bisher notwendige Feststellung der Prüfungsreife nur unzureichend erfolgt. Die geringen Bestehensquoten sind eine Ursache für mangelnde Prüfungskapazitäten und verursachen vermeidbare Kosten für Fahrschüler.

Zu Absatz 1

Im Rahmen der Prüfungsvorbereitung durch die Fahrschule soll die Prüfungssituation der praktischen Prüfung möglichst realitätsnah simuliert werden. Daher müssen Prüfungsdauer, -inhalte und -fahrzeuge den Vorgaben der Anlage 7 FeV entsprechen. Durch die Formulierung „auf öffentlichen Straßen“ wird klargestellt, dass Simulationen hierbei nicht eingesetzt werden dürfen.

Zu Absatz 2

Die in Absatz 2 etablierte Dokumentationspflicht ist notwendig, um gegenüber der aktuell noch bestehenden Regelung sicherzustellen, dass das Instrument der Prüfungsreifefeststellung auch genutzt wird.

Zu Absatz 3

Absatz 3 definiert, dass die nach § 2 Absatz 15 StVG erforderliche Begleitung zur praktischen Fahrerlaubnisprüfung ohne vorherige Feststellung der Prüfungsreife unzulässig ist. Die Formulierung ermöglicht die Ahndung eines Verstoßes gegen diese Vorschrift als Ordnungswidrigkeit (siehe Begründung zu § 14).

Zu § 12 (Abschluss der fahrpraktischen Ausbildung)

Zu Absatz 1

In Absatz 1 wird die bisher bereits in § 6 Absatz 1 Satz 1 FahrschAusbO bestehende Pflicht des Fahrlehrers hinsichtlich der Bestätigung des Ausbildungsabschlusses aufgegriffen. Der Fahrlehrer muss nunmehr aber nicht nur Sorge dafür tragen, dass die fahrpraktische Ausbildung im notwendigen Umfang erfolgt ist, sondern auch, dass die Prüfungsreife festgestellt wurde.

Zu Absatz 2

Absatz 2 entspricht dem bisherigen § 6 Absatz 1 Satz 3 und 4 FahrschAusbO.

Zu Absatz 3

Absatz 3 entspricht teilweise dem bisherigen § 6 Absatz 2 FahrschAusbO. Allerdings werden die inhaltlichen Vorgaben für die Ausbildungsbescheinigung gestrichen. Damit erhalten die Fahrschulen mehr Möglichkeiten zur Ausgestaltung der Bestätigung der absolvierten Ausbildung. Außerdem wird eine Vorschrift zur Aufbewahrungsfrist ergänzt.

Zu § 13 (Ausnahmen)

Zu Absatz 1

Absatz 1 entspricht dem bisherigen § 7 Absatz 1 FahrschAusbO.

Zu Absatz 2

Absatz 2 entspricht dem bisherigen § 7 Absatz 2 FahrschAusbO.

Zu § 14 (Ordnungswidrigkeiten)

§ 14 entspricht inhaltlich in weiten Teilen dem bisherigen § 8 FahrschAusbO. Dabei wird die Struktur redaktionell auf die neue Struktur der FahrschAusbV angepasst. Zudem entfallen die Ordnungswidrigkeiten, die den Ausbildungsplan und die theoretische Ausbildung betreffen, da die bisherigen Vorgaben hierzu wegfallen.

Zu § 15 (Übergangsregelungen)

Zu Absatz 1

Die Vorschrift enthält eine Übergangsregelung für Ausbildungsverhältnisse, die vor dem 1. Januar 2027 begonnen wurden. Sie ermöglicht es, diese Ausbildungen nach den bislang

geltenden Vorschriften der Fahrschüler-Ausbildungsordnung in der bis zum 31. Dezember 2026 geltenden Fassung abzuschließen. Hierdurch wird sichergestellt, dass laufende Ausbildungen nicht durch einen Wechsel der Rechtslage unterbrochen oder erschwert werden. Gleichzeitig dient die Regelung der Rechtssicherheit für Fahrschulen und Fahrschüler sowie einem geordneten Übergang auf das neue Ausbildungsrecht.

Zu Absatz 2

Die Übergangsregelung für die Anwendung der §§ 6 bis 8 und die Anlagen 3 bis 5 dienen der Umsetzung der Anwendungsfristen in Art. 29 Absatz 1 der 4. EU-Führerscheinrichtlinie. Angesichts des klaren Wortlauts der 4. EU-Führerscheinrichtlinie ist eine Anwendung der Regelungen vor dem in Art. 29 Absatz 1 der 4. EU-Führerscheinrichtlinie genannten Anwendungsfrist EU-rechtlich nicht möglich.

Zu Anlage 1 (Qualitätskriterien für den praktischen Fahrschulunterricht)

Anlage 1 entspricht bezüglich der Qualitätskriterien für die praktische Ausbildung der bisherigen Anlage 2 (zu § 3 Absatz 1) der Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung (FahrLAusbV – siehe auch Begründung zu § 3 Absatz 4 Satz 3 und § 4 Absatz 1 Satz 5).

Zu Anlage 2 (Schulung für das Führen von Fahrzeugkombinationen)

Die Vorgaben für die Ausgestaltung der Schulung für das Führen von Fahrzeugkombinationen waren bisher in Anlage 7a FeV geregelt und werden nunmehr in Anlage 2 der FahrLAusbV überführt (s. hierzu auch Begründung zu § 5 FahrLAusbO). In diesem Zusammenhang wird jedoch auf die konkrete Auflistung der Ausbildungsanteile verzichtet. Der Koalitionsvertrag der 21. Legislaturperiode setzt sich die bürokratiearme Umsetzung von EU-Recht zum Ziel und schließt bürokratische Übererfüllung auf nationaler Ebene aus (Zeilen 2013 bis 2015). Die bisherigen Vorgaben zur Aufteilung der Mindestdauer der Schulung (Nummer 1: 7 Stunden) auf die Vermittlung von theoretischem Schulungsstoff (Abschnitt 3.1: bisher 2,5 Stunden), praktischen Übungsstoff (Abschnitt 3.2: bisher 3,5 Stunden) und fahrpraktische Übungen (Abschnitt 3.3: bisher 1 Stunde) entfällt.

Zu Anlage 3 (Schulung für das Führen von Fahrzeugkombinationen mit alternativen Antrieben nach § 6b der Fahrerlaubnis-Verordnung)

In Umsetzung der Vorgaben des Anhangs V der 4. EU-Führerscheinrichtlinie regelt Anlage 3 die Anforderungen an die Schulung für das Führen von Fahrzeugkombinationen gemäß § 6b FeV. In der Schulung werden die theoretischen und praktischen Grundlagen für das Führen einer Fahrzeugkombination mit alternativen Antrieben mit erhöhtem Gesamtgewicht bis 5 000 kg vermittelt. Der Umfang der Schulung beträgt 7 Stunden und beschränkt sich auf die wesentlichsten Grundlagen für das Führen von Fahrzeugkombinationen mit diesem Gewicht. Die Inhalte der Schulung richten sich nach Anhang V Titel A der Richtlinie (EU) 2025/2205. Die Schulung soll die Kompetenzen vermitteln, die benötigt werden, um eine Fahrzeugkombination mit diesem Gewicht sicher, verantwortungsvoll und umweltbewusst im Straßenverkehr zu führen.

Auf die konkrete Auflistung der Ausbildungsanteile wird verzichtet und lediglich auf die Anwendung der Richtlinie (EU) 2025/2205 verwiesen. Damit wird sichergestellt, dass im Rahmen des theoretischen Teils der Schulung folgende Sachgebiete unterrichtet werden: Straßenverkehrsvorschriften, Fahrzeugführer, Straße, andere Verkehrsteilnehmer, allgemeine Vorschriften und Verschiedenes, Vorsichtsmaßnahmen beim Verlassen des Fahrzeugs, mechanische Zusammenhänge, die für die Straßenverkehrssicherheit von Bedeutung sind, Sicherheitsausrüstung der Fahrzeuge, Aufladen elektrischer Fahrzeuge, Umweltaspekte der Fahrzeugnutzung und entsprechender Vorschriften, Vorteile, Beschränkungen und Risiken im Zusammenhang mit fortschrittlichen Fahrzeugassistenzsystemen, Fahrzeugdynamik.

mik, Sicherheitskriterien, Zugfahrzeug und Anhänger (Kupplungsmechanismus), richtiges Beladen, Sicherheitszubehör.

Der praktische Übungsstoff umfasst folgende Sachgebiete: Beschleunigen, Verzögern, Rückwärtsfahrt, Bremsen, Anhalteweg, Spurwechsel, Bremsen, Ausweichen, deutliches Verringern der Geschwindigkeit bei vorhersehbarem Seitenwind an Brücken, Waldschneisen und beim Überholen von Lkw, Abkuppeln und Ankuppeln, Einparken.

Die fahrpraktischen Übungen umfassen Vorbereitung und Kontrolle der eingesetzten Fahrzeugkombination auf Verkehrs- und Betriebssicherheit, spezielle Fahrübungen, die für die Straßenverkehrssicherheit der hier in Rede stehenden Fahrzeugkombinationen mit alternativen Antrieben von Bedeutung sind wie rückwärts eine Kurve fahren, und Verhaltensweisen im Verkehr, wie z. B. anfahren, auf geraden Straßen fahren, fahren in Kurven, An Kreuzungen und Einmündungen heranfahren und sie überqueren, Richtungswechseln einschließlich nach links und rechts abbiegen oder die Fahrbahn wechseln, Auffahrt oder Ausfahrt von Autobahnen oder ähnlichen Straßen, überholen oder vorbei fahren, spezielle Straßen wie Kreisverkehr, Eisenbahnübergänge, Straßenbahn- und Bushaltestellen, Fußgängerübergänge, lange Steigungen oder beim Verlassen des Fahrzeug die erforderlichen Vorichtsmaßnahmen zu treffen.

Zu Anlage 4 (Schulung für das Führen von Wohnmobilen nach § 6c der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Anlage 4 regelt in Umsetzung des Anhangs V Titel B der 4. EU-Führerscheinrichtlinie die Anforderungen an die Schulung für das Führen von Wohnmobilen gemäß § 6c FeV. Die Inhalte der Schulung richten sich nach Anhang V Titel B der Richtlinie (EU) 2025/2205.

Die Ausführungen zu Anlage 3 gelten entsprechend mit folgender Ausnahme: Der theoretische Teil der Schulung erstreckt sich nicht auf das Thema Zugfahrzeug und Anhänger (Kupplungsmechanismus).

Zu Anlage 5 (Schulung für das Führen von Einsatzfahrzeugen nach § 6d der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Anlage 5 regelt in Umsetzung des Anhangs V Titel B der 4. EU-Führerscheinrichtlinie die Anforderungen an die Schulung für das Führen von Wohnmobilen gemäß § 6d FeV. Bei der Schulung von Einsatzfahrzeugen ist im praktischen Teil der Schulung 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. Im Übrigen gelten die Ausführungen zu Anlage 4 entsprechend.

Zu Anlage 6 (Schulung für das Führen von Krafträdern nach § 6e der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Die Vorgaben für die Ausgestaltung der Schulung für das Führen von Fahrzeugkombinationen waren bisher in Anlage 7b FeV geregelt und werden nunmehr in Anlage 3 der Fahr-schAusbV überführt (s. hierzu auch Begründung zu § 9 Fahr-schAusbV). In diesem Zusammenhang wird jedoch auf die konkrete zeitliche Aufteilung der Ausbildungsanteile verzichtet und lediglich auf die Anwendung der Richtlinie 2006/126/EG verwiesen. Damit wird sichergestellt, dass im Rahmen des theoretischen Teils der Schulung folgende Sachgebiete unterrichtet werden: Straßenverkehrsvorschriften, Fahrzeugführer, Straße, andere Verkehrsteilnehmer, Allgemeine Vorschriften und Verschiedenes, Vorichtsmaßnahmen beim Verlassen des Fahrzeugs, Mechanische Zusammenhänge, die für die Straßenverkehrssicherheit von Bedeutung sind, Sicherheitsausrüstung der Fahrzeuge, Regeln für die umweltfreundliche Benutzung des Fahrzeugs, Fahrzeugdynamik, Sicherheitskriterien. Der praktische Übungsstoff umfasst weiterhin folgende Sachgebiete: Beschleunigen, Verzögern, Wenden, Bremsen, Anhalteweg, Spurwechsel, Bremsen und Ausweichen, deutliches Ver-

ringern der Geschwindigkeit bei vorhersehbarem Seitenwind an Brücken, Waldschneisen und beim Überholen von Lkw sowie Einparken. Die fahrpraktischen Übungen umfassen weiterhin Vorbereitung und Kontrolle der eingesetzten Fahrzeugkombination auf Verkehrs- und Betriebssicherheit, Spezielle Fahrübungen, die für die Straßenverkehrssicherheit der unter Nummer 1 genannten Fahrzeugkombinationen von Bedeutung sind, sowie Verhaltensweisen im Verkehr, wie z. B. anfahren, auf geraden Straßen fahren, fahren in Kurven, an Kreuzungen und Einmündungen herankommen und sie überqueren, Richtung wechseln einschließlich nach links und rechts abbiegen oder die Fahrbahn wechseln, Auffahrt auf oder Ausfahrt von Autobahnen oder ähnlichen Straßen, überholen oder vorbeifahren, spezielle Teile der Straße wie Kreisverkehr, Eisenbahnübergänge, Straßenbahn- und Bushaltestellen, Fußgängerübergänge, lange Steigungen.

Zudem entfällt die Vorgabe zur zeitlichen Aufteilung der Schulung. Der Koalitionsvertrag der 21. Legislaturperiode setzt sich die bürokratiearme Umsetzung von EU-Recht zum Ziel und schließt bürokratische Übererfüllung auf nationaler Ebene aus (Zeilen 2013 bis 2015). Die bisherigen Vorgaben zur Aufteilung der Mindestdauer der Schulung (Nummer 1: 9 Unterrichtseinheiten zu je 90 Minuten) auf die Vermittlung von theoretischem Schulungsstoff (Abschnitt 3.1: bisher 4 Unterrichtseinheiten) und den praktischen Übungsstoff (Abschnitt 3.2: bisher 5 Unterrichtseinheiten) entfällt.

Zu Anlage 7 (Nachweis über die Schulung zum Führen von Kraftfahrzeugen mit Schaltgetriebe der Klasse B nach § 17a Absatz 3 der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Anlage 4 entspricht der bisherigen Anlage 7 der FahrschAusbO (siehe auch Begründung zu § 10 FahrschAusbV).

Zu Artikel 2 (Verordnung zur Erprobung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung im Rahmen der praktischen Fahrausbildung für Kraftfahrzeuge der Klasse B)

Mit der Fahrpraxisanleitungs-Verordnung werden die notwendigen Regelungen für die Etablierung einer bundesweit einheitlichen Experimentierklausel zum Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung im Rahmen der praktischen Fahrausbildung für die Fahrerlaubnisklasse B geschaffen. Die Verordnung konkretisiert § 2e StVG und schafft die operativen Voraussetzungen für eine sichere, kontrollierte und wissenschaftlich belastbare Durchführung der Erprobung. Ziel der Experimentierklausel ist es, unter eng umgrenzten Bedingungen zu prüfen, ob bestimmte Ausbildungsanteile – flankiert durch eine qualifizierte Einweisung der Fahrpraxisanleiter in der Fahrschule – wirksam und verkehrssicher außerhalb der klassischen Fahrlehrerausbildung erbracht werden können.

Hintergrund der Erprobung sind strukturelle Herausforderungen im Bereich der praktischen Fahrausbildung, darunter regionale Kapazitätsengpässe, steigende Ausbildungsaufwände sowie ein begrenztes Angebot an Fahrlehrerkapazitäten. Gleichzeitig zeigen Erfahrungen in anderen Staaten, dass ergänzende Ausbildungsformen mit geeigneten privaten Begleitpersonen zu einer höheren Ausbildungsintensität und verbesserten Fahrpraxis beitragen können. Mit der wissenschaftlichen Begleitung der Verordnung sollen daher Erkenntnisse darüber gewinnen, ob eine kontrollierte Beteiligung qualifizierter Fahrpraxisanleiter Lerngelegenheiten fördert, die Fahrkompetenz erhöht und potenziell zur Verkehrssicherheit beiträgt.

Die Erprobung greift zielgerichtet in den Regelfall des Fahrerlaubnisrechts ein, bleibt jedoch zweckgebunden, verhältnismäßig und zeitlich befristet. Die hierfür erforderliche Ausnahme vom Grundsatz des § 2 Absatz 1 Satz 1 StVG (Führen eines Kfz nur mit Fahrerlaubnis) wird über eine behördliche Genehmigung im Einzelfall sowie klare, rechtlich normierte Auflagen ermöglicht. Strenge Eignungs- und Begleitvorgaben, Sicherheitsauflagen – insbesondere bezüglich Versicherungsschutz und Fahrzeugkennzeichnung – sowie die Qualitätssicherung durch die Fahrschulen mittels Einweisung, Beobachtungsfahrt und Perfektionsschu-

lung gewährleisten hierbei den Schutz der Verkehrssicherheit und der körperlichen Unversehrtheit.

Die gewählte Form der Experimentierklausel dient einer wissenschaftlich fundierten Erkenntnisgewinnung über Chancen, Risiken und Auswirkungen einer Fahrpraxisphase unter Anleitung unter Realverkehrsbedingungen. Alternativen wie reine Simulationsausbildung, Modellprojekte ohne Rechtsöffnung oder rein schulische Zusatzmodule bieten keine hinreichende Grundlage, um reale Sicherheits- und Lernwirkungen der Fahrpraxisphase unter Anleitung belastbar zu bewerten. Die hier vorgesehene Rechtsöffnung mit klaren Leitplanken und behördlicher Steuerung ist daher erforderlich, um valide Erkenntnisse zu generieren.

Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit kombiniert der Modellversuchsrahmen mehrere Schutzmechanismen: die Vorqualifizierung der Teilnehmenden (§ 3), eine erfahrene Begleitung (§ 4 Nummer 2 und 3), spezifische Fahrzeugkennzeichnung (§ 2 Absatz 5 Nummer 3), Versicherungserfordernisse (§ 2 Absatz 2 sowie Absatz 5 Nummer 2), eine verbindliche Dokumentation (§ 5 Absatz 1) sowie eine zwischenzeitliche fachliche Rückkopplung durch die Fahrschulen (Anlage 3). Außerdem sind Fahrten auf Autobahnen in der ersten etwa Hälfte der Fahrpraxisphase unter Anleitung zunächst nicht zulässig. Erst nach weiteren Fahrstunden in der Fahrschule, die auch Fahrten auf Überlandstrecken, Autobahnen und Kraftfahrstraßen und bei Dunkelheit umfassen, darf der Teilnehmer im Rahmen der Fahrpraxisphase unter Anleitung auch auf Autobahnen fahren. Diese aufeinander abgestimmten Vorgaben minimieren Risiken während der Erprobungsfahrten und bilden zugleich die Grundlage für eine evidenzbasierte Bewertung der Sicherheitswirkung, der Lernkurven und der Akzeptanz des Modells.

Die Experimentierklausel schafft damit einen verantwortungsvollen und kontrollierten Rahmen, um innovative Wege des Erwerbs von Fahrpraxis wissenschaftlich fundiert zu prüfen und belastbare Entscheidungsgrundlagen für eine etwaige Weiterentwicklung des Fahrerlaubniswesens zu gewinnen.

Zu § 1 (Anwendungsbereich)

§ 1 definiert den sachlichen Geltungsbereich der Verordnung. Sie regelt ausschließlich die für die Erprobung erforderlichen Abweichungen von der FeV und den notwendigen Rahmen für den Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung.

Zu § 2 (Antrag und Genehmigung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung)

Die Vorschrift legt das Antragsverfahren fest und definiert notwendige Angaben und Nachweise.

Zu Absatz 1

Die zuständige Behörde benötigt überprüfbare Daten des Teilnehmers, der Fahrschule und maximal zweier Fahrpraxisanleiter. Auch wenn der Bewerber noch minderjährig ist, ist hier keine Zustimmungserklärung der Sorgeberechtigten vorzulegen. Diese ist zivilrechtlich bereits hinreichend geregelt und bedarf keiner eigenständigen Normierung.

Zu Absatz 2

Der Versicherungsnachweis ist erforderlich, da die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr ohne Fahrerlaubnis nur durch ausdrückliche Deckung abgesichert ist. Der Fahrer und der Fahrpraxisanleiter sollen abgesichert werden, der Halter soll den Versicherungsschutz des betroffenen Kraftfahrzeugs erforderlichenfalls entsprechend anpassen. Herkömmlich ist das Fahren ohne Fahrerlaubnis nicht von den Allgemeinen Vertragsbedingungen der Kfz-Haftpflichtversicherung umfasst. Zwar sind im Sinne des Opferschutzes auch Schäden

durch einen fahrerlaubnislosen Fahrer von der Regulierungspflicht der Haftpflichtversicherung umfasst (Artikel 13 Abs. 1 Buchstabe b der RL 2009/103/EG). Um den Teilnehmer hier aber nicht Regressforderungen der Versicherung auszusetzen, wird ein Versicherungsschutz gefordert, der ausdrücklich auch die Fahrpraxisphase unter Anleitung umfassen muss. Er schützt Teilnehmer, Fahrpraxisanleiter und Halter gleichermaßen.

Eine mögliche Erhöhung der Versicherungsprämien ist nicht ausgeschlossen, entspricht aber internationalen Erfahrungen (z.B. Österreich) und ist nicht zwingend.

Zu Absatz 3

Die zeitliche Begrenzung auf 12 Monate verhindert Daueranwendungen und dient der Evaluierbarkeit. Die Pflicht zur namentlichen Benennung der Fahrpraxisanleiter maximiert Sicherheit und behördliche Nachvollziehbarkeit. Satz 3 definiert aufschiebende Bedingungen. Die Genehmigung wird erst wirksam, wenn diese Bedingungen erfüllt sind. Die Erfüllung der Bedingungen liegt in der Macht und Verantwortung des Teilnehmers. Das Bestehen der theoretischen Prüfung wird von der Fahrschule bescheinigt.

Die Genehmigung kann mit den notwendigen Nebenbestimmungen versehen werden. Dabei kommen, neben anderen, insbesondere die Vorgaben nach Anlage 9 der Fahrerlaubnis-Verordnung in Betracht.

Zu Absatz 4

Absatz 4 regelt die mit der Genehmigung zu verbindenden Auflagen sowie die Möglichkeit weiterer Nebenbestimmungen. Die vorgesehenen Auflagen dienen der Gewährleistung der Verkehrssicherheit und der klaren Verantwortungszuordnung während des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung.

Zu Nummer 1

Die Verpflichtung zur Begleitung durch einen festgelegten Fahrpraxisanleiter stellt eine kontinuierliche Anleitung und Überwachung sicher.

Zu Nummer 2

Die Regelung zum Haftpflichtversicherungsschutz gewährleistet eine angemessene Absicherung der mit dem Führen des Kraftfahrzeugs verbundenen Risiken.

Zu Nummer 3

Die Kennzeichnung des Fahrzeugs durch gut sichtbare Schilder dient der Transparenz gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern und erhöht die Verkehrssicherheit.

Zu Nummer 4

Die Beschränkung von Fahrten auf Autobahnen stellt sicher, dass besonders anspruchsvolle Verkehrssituationen erst nach ausreichender Vorbereitung bewältigt werden. Voraussetzung ist neben der absolvierten und im Teilnehmernachweis bescheinigten Beobachtungsfahrt nunmehr auch die Durchführung der nach § 4 Absatz 2 FahrschAusbV vorgesehenen Fahrten. Damit wird gewährleistet, dass die Teilnehmer bereits über grundlegende fahrpraktische Erfahrungen verfügen, bevor sie am schnellfließenden Verkehr auf Autobahnen teilnehmen. Dies trägt dem erhöhten Gefährdungspotenzial in diesem Verkehrsbereich in besonderer Weise Rechnung.

Zu Absatz 5

Die Bescheinigung dient als Nachweis der Teilnahmeberechtigung und ist für Kontrollbehörden unverzichtbar.

Zu Absatz 6

Die Vorschrift regelt abschließend die Fälle, in denen eine Genehmigung zur Teilnahme an der Fahrpraxisphase unter Anleitung erlischt.

Zu Nummer 1

Mit dem Erlöschen durch Verzicht wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die Teilnahme an der Fahrpraxisphase unter Anleitung freiwillig ist und der Teilnehmer die Genehmigung jederzeit ohne weitere formale Schritte beenden können soll.

Zu Nummer 2

Das Erlöschen der Genehmigung mit der Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klasse B stellt klar, dass die Fahrpraxisphase unter Anleitung ausschließlich der Vorbereitung auf den Fahrerlaubnisserwerb dient und mit dessen erfolgreichem Abschluss gegenstandslos wird. Eine Fortgeltung der Genehmigung über den Erwerb der Fahrerlaubnis hinaus wäre systemwidrig und rechtlich nicht erforderlich.

Die Regelung dient der Rechtssicherheit und sorgt für eine eindeutige und verwaltungspraktikable Beendigung der Teilnahme, ohne dass es einer gesonderten behördlichen Aufhebung oder Rücknahme bedarf.

Zu Nummer 3

Die Genehmigung ist nach § 2 Absatz 4 für nicht länger als 12 zusammenhängende Monate zu erteilen. Mit Ablauf dieser Frist erlischt die Genehmigung.

Zu § 3 (Befähigung zur Teilnahme am Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung)

Die Vorschrift legt die Voraussetzungen fest, unter denen ein Fahrerlaubnisbewerber im Rahmen der Fahrpraxisphase unter Anleitung ein Kraftfahrzeug führen darf. Die Anforderungen dienen der Sicherstellung eines Mindestqualifikationsniveaus der Teilnehmer sowie dem Schutz der Verkehrssicherheit während der Erprobungsfahrten. Die Teilnahmevoraussetzungen gewährleisten, dass die Fahrpraxisphase unter Anleitung nicht als Einstieg in die Fahrausbildung, sondern als ergänzender Praxisteil für bereits vorqualifizierte und vorbereitete Fahrerlaubnisbewerber erfolgt. Die Vorschrift stellt damit sowohl ein ausreichendes Sicherheitsniveau im öffentlichen Straßenverkehr sicher als auch die Vergleichbarkeit der Ausbildungswege im Rahmen des Modellversuchs.

Zu Nummer 1

Nummer 1 setzt das erfolgreiche Bestehen der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung voraus. Diese Anforderung gewährleistet, dass die Teilnehmer bei Beginn der Fahrpraxisphase unter Anleitung über die notwendigen Kenntnisse der Verkehrsregeln, Verkehrszeichen und Gefahrenlehre verfügen. Der Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung baut damit auf einer vollständigen theoretischen Vorqualifikation auf und vermeidet sicherheitsrelevante Defizite im Grundwissen.

Zu Nummer 2

Nummer 2 verlangt das Absolvieren von sechs Unterrichtseinheiten fahrpraktischer Ausbildung nach § 4 FahrschAusbV. Diese Mindestpraxis vermittelt elementare Grundfertigkeiten im Umgang mit dem Fahrzeug und dient der Sicherstellung, dass Teilnehmer die Fahrpraxisphase unter Anleitung nicht ohne vorherige fachliche Vorbereitung beginnen. Die Fahrstunden durch einen qualifizierten Fahrlehrer schaffen eine solide Basis, auf die der praktische Lernprozess in der Fahrpraxisphase unter Anleitung aufbauen kann.

Zu Nummer 3

Nummer 3 schreibt eine gemeinsame theoretische Einweisung in einer Fahrschule für Teilnehmer und Fahrpraxisanleiter vor. Diese Einweisung nach Anlage 2 soll sicherstellen, dass beide Seiten über ein einheitliches Verständnis der Ziele, Abläufe, Sicherheitsregeln und Verantwortlichkeiten der Fahrpraxisphase unter Anleitung verfügen. Die gemeinsame Teilnahme stärkt das Sicherheitsbewusstsein, verhindert Fehlvorstellungen über Rollen und Grenzen des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung und ermöglicht eine einheitliche Umsetzung der Ausbildungsanforderungen.

Zu § 4 (Anforderungen an den Fahrpraxisanleiter)**Zu Absatz 1**

Absatz 1 legt fest, dass mindestens eine und maximal zwei Personen gleichzeitig als Fahrpraxisanleiter festgelegt sein müssen. Letzteres ermöglicht flexible Organisation der Fahrpraxis, ohne die behördliche Kontrolle zu unterlaufen. Es ist dabei nicht ausgeschlossen, dass die Personen, die als Fahrpraxisanleiter eingesetzt werden, ausgetauscht werden. Entscheidend ist, dass die festgelegten Personen die Voraussetzungen nach Absatz 2 erfüllen und gleichzeitig maximal zwei Personen berechtigt sind, diese Funktion gegenüber einem Bewerber wahrzunehmen. Mit Satz 3 wird klargestellt, dass während der Fahrten im Rahmen der Fahrpraxisphase unter Anleitung immer nur eine Person als Fahrpraxisanleiter agieren darf.

Zu Absatz 2

Absatz 2 legt die Anforderungen fest, die ein Fahrpraxisanleiter erfüllen muss, um im Rahmen der Fahrpraxisphase unter Anleitung tätig werden zu können. Die Voraussetzungen gewährleisten, dass nur verlässliche, charakterlich geeignete und ausreichend fahrerfahrene Personen eine sicherheitsrelevante Begleitfunktion übernehmen. Der Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung stellt eine Abweichung vom Regelsystem der professionellen Fahrschulausbildung dar; daher müssen die Kriterien für die Auswahl der Fahrpraxisanleiter ein hohes Maß an Sicherungselementen enthalten. Die Festlegung, dass diese Fahrpraxisanleiter unentgeltlich tätig sein müssen, dient der klaren Abgrenzung zur gewerblichen Fahrschulausbildung. Hierdurch soll verhindert werden, dass sich parallele, nicht regulierte Ausbildungsstrukturen entwickeln.

Zu Nummer 1

Nummer 1 verlangt ein besonderes Näheverhältnis zum Teilnehmer. Diese Voraussetzung stellt sicher, dass der Fahrpraxisanleiter eine persönliche Bindung und ein gesteigertes Verantwortungsgefühl gegenüber der fahrenden Person besitzt. Empirische Erkenntnisse aus vergleichbaren Modellen – insbesondere den österreichischen Übungsfahrten – zeigen, dass enge persönliche Beziehungen das Sicherheitsverhalten positiv beeinflussen und die Anleitungsqualität stabilisieren. Das persönliche Näheverhältnis ist nicht auf den familiären Bereich beschränkt, um auch andere Näheverhältnisse, zum Beispiel Ausbildungsverhältnisse zuzulassen. Hier kann die Bindung der Personen aneinander und das Verantwor-

tungsverhältnis ähnlich gesteigert und ausreichend dauerhaft bestehen, um die Grundlage für einen Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung zu bieten.

Zu Nummer 2

Nummer 2 fordert eine gemeinsame theoretische Einweisung in der Fahrschule. Sie gewährleistet, dass Teilnehmer und Fahrpraxisanleiter ein einheitliches Verständnis von Ablauf, Verantwortlichkeiten, Sicherheitsregeln und Grenzen des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung haben. Die Einweisung ersetzt keine fahrlehrerische Qualifikation, sichert jedoch ein Mindestniveau an Instruktionsfähigkeit und Regelkenntnis.

Zu Nummer 3

Nummer 3 schreibt eine mindestens siebenjährige durchgehende Inhaberschaft der Fahrerlaubnis der Klasse B vor. Diese Anforderung stellt sicher, dass Fahrpraxisanleiter über umfangreiche praktische Fahrerfahrung und ein gefestigtes Verkehrsverhalten verfügen. Die lange Fahrpraxis dient als Surrogat einer formalen Ausbildung zur Fahrschullehrkraft und minimiert Risiken durch unerfahrene Begleitpersonen.

Zu Nummer 4

Nummer 4 schließt Personen aus, die in den letzten drei Jahren einem Fahrverbot unterlagen oder aktuell unterliegen. Fahrverbote sind regelmäßig Folge gravierender Verkehrsverstöße und lassen Zweifel an der Vorbildfunktion und der Verkehrszuverlässigkeit aufkommen. Die Regelung dient damit unmittelbar der Verkehrssicherheit.

Zu Nummer 5

Nummer 5 setzt eine Höchstbelastung von einem Punkt im Fahreignungsregister voraus. Damit wird sichergestellt, dass nur besonders verkehrszuverlässige Personen tätig werden. Die Schwelle ist strenger als im Regelsystem, was den besonderen Sicherheitsbedürfnissen eines Modells mit nicht voll ausgebildeten Fahrern entspricht. Der Verweis auf § 48a Absatz 5 Satz 2 FeV stellt klar, dass eine Person, deren Fahrerlaubnis zurzeit vorläufig entzogen oder beschlagnahmt ist, ebenfalls nicht als Fahrpraxisanleiter geeignet ist.

Zu Absatz 3

Absatz 3 definiert die Aufgaben des Fahrpraxisanleiters während der Fahrt. Die Vorschrift stellt sicher, dass die Begleitperson durchgängig eine aktive, aufmerksamkeitsgeprägte und sicherheitsorientierte Rolle einnimmt. Die Anforderung der ständigen Anwesenheit im Fahrzeug entspricht dem Zweck der Fahrpraxisphase unter Anleitung, der eine unmittelbare Anleitung und situative Unterstützung vorsieht. Die Verpflichtung zur Beobachtung der Verkehrssituation und zur Erteilung kurzer Hinweise dient der Gefahrenvermeidung und orientiert sich an vergleichbaren Anforderungen beim Modell „Begleitetes Fahren ab 17“. Die besondere Hervorhebung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit trägt dem Umstand Rechnung, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen statistisch häufige Unfallursachen junger Fahranfänger darstellen. Der Fahrpraxisanleiter hat daher eine verstärkte Verantwortung, auf regelkonformes und defensives Fahrverhalten zu achten.

Zu Absatz 4

Absatz 4 verpflichtet den Fahrpraxisanleiter, während der Ausbildungsfahrten seine Fahrerlaubnis mitzuführen und im Rahmen der Verkehrskontrolle vorzuzeigen. Diese Pflicht entspricht den allgemeinen Anforderungen an Fahrzeugführer und gewährleistet eine einfache und effektive Kontrolle der Eignung und Berechtigung der begleitenden Person. Die Möglichkeit, den Nachweis mittels eines digitalen Führerscheins zu erbringen, trägt der fort-

schreitenden Digitalisierung verwaltungsrechtlicher Nachweise Rechnung und erleichtert den Vollzug ohne Absenkung des Sicherheitsniveaus.

Zu § 5 (Nachweis über die Teilnahme am Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung; Einsatz von Simulationen)

Zu Absatz 1

Absatz 1 verpflichtet den Teilnehmer zur Führung eines Teilnahmenachweises über alle Ausbildungsfahrten im Rahmen der Fahrpraxisphase unter Anleitung. Die Dokumentationspflicht dient mehreren zentralen Zwecken: Sie ermöglicht eine nachvollziehbare Kontrolle der tatsächlich absolvierten Fahrpraxis, schafft eine verlässliche Grundlage für die behördliche Überwachung und bildet eine wesentliche Voraussetzung für die wissenschaftliche Evaluation nach § 2e StVG. Die Pflicht, den Teilnahmenachweis während der Fahrt mitzuführen und berechtigten Personen auszuhändigen, gewährleistet eine effektive Überprüfung im Rahmen der Verkehrsüberwachung und verhindert Missbrauch oder fehlerhafte Dokumentation.

Zu Absatz 2

Die in Absatz 2 definierte Pflicht zur Abgabe des Teilnahmenachweises vor der Beobachtungsfahrt nach § 7 Absatz 1 stellt sicher, dass die Fahrschule den Umfang und die Plausibilität der absolvierten Übungsfahrten prüfen kann, bevor die weitere qualifizierte Begutachtung der Fahrkompetenz erfolgt.

Zu Absatz 3

Absatz 3 regelt die Pflicht zur dreijährigen Aufbewahrung durch den Teilnehmer. Diese ermöglicht eine nachträgliche Überprüfung durch die zuständige Behörde, insbesondere bei Auffälligkeiten, Streitfällen oder zur Qualitätssicherung des Modellversuchs Und auch für Nachweis bei Schadensersatzansprüchen. Damit trägt die Regelung maßgeblich zur Transparenz, Nachvollziehbarkeit und Integrität des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung bei.

Zu Absatz 4

Absatz 4 stellt klar, dass Simulationen nicht zur Erfüllung der praktischen Ausbildungsanforderungen nach § 3 Nummer 2 sowie § 7 Absatz 1 und 2 eingesetzt werden dürfen. Die Fahrpraxisphase unter Anleitung ist darauf ausgerichtet, reale Fahrpraxis unter echten Verkehrsbedingungen zu vermitteln und dabei authentische Wahrnehmungs-, Reaktions- und Entscheidungssituationen zu erzeugen. Diese Zielsetzung kann durch Simulatoren nicht erfüllt werden. Simulationen können insbesondere die komplexen Interaktionen mit anderen Verkehrsteilnehmern, Witterungsbedingungen und unvorhersehbaren Verkehrsdynamiken nur eingeschränkt abbilden. Das Verbot stellt sicher, dass die praktische Erfahrung im Straßenverkehr nicht durch rein technische Ersatzformate substituiert wird und so die Vergleichbarkeit mit der konventionellen praktischen Fahrausbildung gewahrt bleibt. Gleichzeitig trägt es zur wissenschaftlichen Validität des Modellversuchs bei, da die Wirkungen der Fahrpraxisphase unter Anleitung ausschließlich anhand realer, nicht virtueller Fahrpraxis bewertet werden sollen.

Zu § 6 (Verbot von Alkohol und anderen berauschenden Mitteln)

Die Vorschrift stellt klar, dass für Teilnehmer und Fahrpraxisanleiter im Rahmen der Fahrpraxisphase unter Anleitung strenge Nüchternheitsanforderungen gelten. Durch die entsprechende Anwendung des § 24c StVG wird ein absolutes Alkoholverbot – analog zur Regelung für Fahranfänger – festgelegt. Dies trägt dem Umstand Rechnung, dass die Fahrpraxisphase unter Anleitung überwiegend von Personen absolviert wird, die über keine Fahrerlaubnis verfügen und sich in einer besonders sicherheitskritischen Lernphase befinden.

den. Die Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkohol- oder Cannabiseinfluss würde das Gefährdungspotenzial erheblich erhöhen.

Für Fahrpraxisanleiter werden darüber hinaus die für Kraftfahrzeugführer geltenden Maßstäbe des § 24a Absatz 2 und 4 StVG entsprechend angewendet. Hierdurch wird sichergestellt, dass Begleitpersonen keine berauschenden Mittel einnehmen dürfen und in der Lage sind, ihre Überwachungs- und Unterstützungsaufgaben zuverlässig wahrzunehmen. Der Fahrpraxisanleiter trägt während der Fahrpraxisphase unter Anleitung eine besondere Verantwortung, da er das Fahrverhalten des Teilnehmers steuert, Hinweise geben und sicherheitsrelevante Entscheidungen unterstützen muss. Die Übernahme dieser sicherheitsrelevanten Aufsichtsfunktion setzt voraus, dass der Fahrpraxisanleiter uneingeschränkt aufmerksam und reaktionsfähig ist.

Mit der Regelung wird ein hohes Schutzniveau gewährleistet, das den Anforderungen einer Ausbildung im Realverkehr mit unerfahrenen Fahranfängern entspricht. Gleichzeitig wird eine Gleichbehandlung mit vergleichbaren Rechtsbereichen – insbesondere dem „Begleiteten Fahren ab 17“ – hergestellt. Durch die gesetzliche Verankerung der Nüchternheitspflichten werden sowohl Klarheit im Vollzug als auch Rechtssicherheit für alle Beteiligten geschaffen. Medizinisch indizierte THC-Einnahmen bleiben entsprechend den bestehenden Ausnahmen zulässig.

Zu § 7 (Beobachtungsfahrt und weitere fahrpraktische Ausbildung in der Fahrschule)

Diese Norm regelt eine verpflichtende qualitätssichernde Zwischenphase innerhalb des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung. Nach ungefähr der Hälfte der privaten Übungsfahrten ist zwingend eine Beobachtungsfahrt unter Beteiligung eines Fahrlehrers durchzuführen und daran anschließend eine weitere strukturierte praktische Ausbildung in der Fahrschule zu absolvieren. Ziel der Vorschrift ist es, eine frühzeitige fachliche Rückkopplung sicherzustellen und sicherheitsrelevante Fehlentwicklungen rechtzeitig zu erkennen und zu korrigieren.

Zu Absatz 1

Absatz 1 legt fest, dass die Beobachtungsfahrt nach mindestens 500 und höchstens 600 gefahrenen Kilometern zu erfolgen hat. Diese Bandbreite stellt sicher, dass der Teilnehmer bereits über hinreichende Fahrpraxis verfügt, die fachlich bewertet werden kann, gleichzeitig jedoch noch früh genug im Ausbildungsprozess interveniert werden kann. Die gemeinsame Teilnahme von Fahrpraxisanleiter und Fahrlehrer ermöglicht es, sowohl den Ausbildungsstand des Teilnehmers als auch die Qualität der Begleitung zu beurteilen. Die Bescheinigung im Teilnahmenachweis durch die Fahrschule dient der Nachvollziehbarkeit, der behördlichen Überwachung sowie der wissenschaftlichen Evaluation.

Zu Absatz 2

Absatz 2 verpflichtet im Anschluss an die Beobachtungsfahrt zur Absolvierung weiterer fahrpraktischer Ausbildungseinheiten in der Fahrschule, einschließlich der Fahrten auf Überlandstrecken, Autobahnen und bei Dunkelheit nach der Fahrschulausbildungs-Verordnung. Damit wird sichergestellt, dass sicherheitsrelevante Ausbildungsinhalte, insbesondere Fahrten unter erschwerten Bedingungen, zwingend unter professioneller Anleitung erfolgen und nicht in den privaten Übungsbereich verlagert werden. Die Regelung trägt wesentlich zur Aufrechterhaltung des fachlichen Mindeststandards der Fahrausbildung bei.

Zu § 8 (Fahrpraktische Ausbildung in der Fahrschule im Anschluss an den Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung)

Diese Norm regelt den Übergang von der Fahrpraxisphase unter Anleitung zurück in die reguläre fahrpraktische Fahrschulausbildung. Nach Absolvierung von mindestens 1 000 Kilometern Fahrpraxisphase unter Anleitung ist der Teilnehmer verpflichtet, erforderlichenfalls weiteren fahrpraktischen Unterricht in der Fahrschule zu absolvieren, bis der Fahrlehrer die Ausbildung fachlich abschließen kann. Die Vorschrift stellt klar, dass der Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung die Fahrschulausbildung nicht ersetzt, sondern ergänzt. Die Entscheidung über Umfang und Notwendigkeit weiterer Fahrstunden liegt beim Fahrlehrer und orientiert sich ausschließlich am individuellen Ausbildungsstand des Teilnehmers. Damit wird verhindert, dass private Übungspraxis automatisch als vollwertiger Ersatz professioneller Ausbildung angesehen wird. Der Verweis auf §§ 11 und 12 FahrSchAusbV stellt die Einbindung in das bestehende Ausbildungssystem sicher und gewährleistet, dass die Anforderungen an Ausbildungsabschluss und Prüfungsreife unverändert gelten. Die entsprechende Anwendung von § 17 Absatz 5 Satz 5 FeV dient der rechtssystematischen Klarstellung.

Zu § 9 (Datenverarbeitung)

§ 9 **Satz 1** regelt die Speicherung der für die Durchführung, Überwachung und Beendigung der Fahrpraxisphase unter Anleitung erforderlichen Daten im Zentralen Fahrerlaubnisregister (ZFER). Der Verweis auf § 50 Absatz 1 StVG richtet sich auf die in der dortigen Nummer 2 benannten „sonstige Berechtigungen ein Kraftfahrzeug zu führen“ als hier einschlägige Variante. Die zusätzliche Speicherung ist notwendig, da die Genehmigung zur Teilnahme an der Fahrpraxisphase unter Anleitung eine rechtlich eigenständige Stellung zwischen Fahrschulausbildung und Fahrerlaubnis darstellt und bislang im Registerwesen nicht abgebildet ist. Die Speicherung der Daten ist erforderlich, um gemäß dem Zweck des ZFER nach § 49 Absatz 1 StVG feststellen zu können, welche Erlaubnisse zum Führen eines Kfz im Straßenverkehr eine Person besitzt, und um Verkehrsverstöße, die zum Widerruf der Genehmigung führen können, der Fahrerlaubnisbehörde zur Kenntnis bringen zu können.

Die genannten Daten ermöglichen es den Fahrerlaubnisbehörden bundesweit, das Bestehen, den zeitlichen Umfang sowie etwaige Auflagen der Genehmigung eindeutig zu erkennen. Die Speicherung des Tags der Erteilung und des Erlöschens der Genehmigung schafft Rechtssicherheit, insbesondere bei Kontrollen im Straßenverkehr oder bei Zuständigkeitswechseln. Die Zuordnung einer potentiellen Fahrerlaubnisnummer mit eindeutiger Kennzeichnung der Fahrpraxisphase unter Anleitung ist erforderlich für die Evaluierung der Auswirkungen auf das Fahrverhalten nach Erlangung der Fahrerlaubnis. Die Erfassung des Hinweises auf die Fahrpraxisphase unter Anleitung ist erforderlich für die Evaluierung der Auswirkungen des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung, um entsprechende Registerauswertungen zu ermöglichen. Die Speicherung der ausstellenden Behörde dient der Transparenz und erleichtert Rückfragen sowie die behördliche Zusammenarbeit.

Satz 2 regelt, dass die nach Satz 1 gespeicherten Daten an den Datenauskunftsverfahren der §§ 51, 52 und 53 der Fahrerlaubnis-Verordnung unter den hierfür geltenden Bedingungen an die dort jeweils genannten Empfänger für Maßnahmen wegen Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten und für Verwaltungsmaßnahmen teilnehmen.

Zu § 10 (Ordnungswidrigkeiten)

Diese Norm bestimmt, welche Verstöße im Zusammenhang mit dem Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden können. Die Vorschrift dient der Sicherstellung eines wirksamen Vollzugs der Verordnung und stellt klar, dass die Einhaltung der wesentlichen Sicherheits-, Dokumentations- und Zulassungspflichten rechtlich durchsetzbar sein muss. Da der Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung in einem sicher-

heitskritischen Bereich des Straßenverkehrsrechts stattfindet und von den etablierten Strukturen der Fahrschul Ausbildung abweicht, sind Sanktionsmöglichkeiten erforderlich, um die ordnungsgemäße Durchführung zu gewährleisten. Die Norm schafft einen notwendigen Mindeststandard an Rechtsdurchsetzung und gewährleistet, dass die grundlegenden Pflichten im Rahmen des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung nicht lediglich programmatischen Charakter haben, sondern auch effektiv durchsetzbar bleiben. Damit wird sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Integrität des Modellversuchs geschützt.

Zu Nummer 1

Nummer 1 stellt das Nichtmitführen oder Nichtaushändigen dokumentations- oder nachweispflichtiger Unterlagen unter Sanktion und erfasst ebenso Verstöße gegen die Pflicht zur Führung, Mitführung und Aushändigung des Teilnahmenachweises. Die Mitführ- und Vorlagepflichten sind notwendige Grundlagen für die behördliche Überwachung und verhindern Missbrauch oder unkontrollierte Teilnahme.

Zu Nummer 2

Nummer 2 sanktioniert die Teilnahme an der Fahrpraxis unter Anleitung, wenn die entsprechend notwendige Fahrausbildung noch nicht absolviert worden ist.

Zu § 11 (Übergangsbestimmung)

Diese Regelung begrenzt den Zeitraum, innerhalb dessen Genehmigungen zur Teilnahme an der Fahrpraxisphase unter Anleitung erteilt werden dürfen, auf vier Jahre nach Inkrafttreten. Diese zeitliche Beschränkung ist erforderlich, um den Modellversuch als befristetes Experimentierinstrument auszugestalten und zu verhindern, dass neue Teilnehmer über die vorgesehene Erprobungsphase hinaus aufgenommen werden. Gleichzeitig wird klargestellt, dass sämtliche Genehmigungen spätestens mit dem Außerkrafttreten der Verordnung enden. Dadurch wird sichergestellt, dass die Erprobung in einem klar abgegrenzten Zeitraum stattfindet und die Auswertung der gewonnenen Erkenntnisse nicht durch fortdauernde Teilnahmeprozesse verzögert oder verzerrt wird.

Zu Anlage 1 (Muster der Bescheinigung zur Teilnahme am Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung)

Die Anlage 1 enthält einen bundeseinheitlichen Musterbescheid für die Genehmigung der Teilnahme an der Fahrpraxisphase unter Anleitung. Das Muster gewährleistet eine standardisierte Verwaltungspraxis in allen zuständigen Behörden und stellt sicher, dass Genehmigungen mit identischem Inhalt und in vergleichbarer Form ergehen. Dies erleichtert den Vollzug, erhöht die Rechtssicherheit und ermöglicht eine konsistente behördliche Überwachung. Zugleich schafft das einheitliche Muster eine verlässliche Grundlage für die wissenschaftliche Evaluation, da alle für den Modellversuch relevanten Daten strukturgleich erfasst werden.

Zu Anlage 2 (Theoretische Einweisung in den Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung)

Anlage 2 legt die Inhalte und den Umfang der theoretischen Einweisung fest, die sowohl der Teilnehmer als auch der Fahrpraxisanleiter vor Beginn der Fahrpraxisphase unter Anleitung gemeinsam in einer Fahrschule zu absolvieren haben. Die Einweisung dient der Vermittlung eines einheitlichen Grundverständnisses über Ziele, Ablauf und Sicherheitsanforderungen der Fahrpraxisphase unter Anleitung und bildet damit einen zentralen Bestandteil des Sicherheitskonzepts des Modellversuchs.

Die Vorgabe einer Unterrichtseinheit gewährleistet, dass die Einweisung kompakt, aber ausreichend umfassend erfolgt, um alle sicherheitsrelevanten Kerninhalte zu vermitteln.

Der Katalog der verpflichtenden Themen stellt sicher, dass sowohl Teilnehmer als auch Fahrpraxisanleiter über ihre jeweiligen Rollen, Pflichten und Verantwortlichkeiten informiert werden und die Fahrpraxisphase unter Anleitung nicht mit Fehlvorstellungen oder unzureichender Vorbereitung beginnt.

Besonderes Gewicht kommt den Sicherheits- und Verhaltensregeln während der Ausbildungsfahrten, den Vorrang- und Vorfahrtsregeln sowie den Hinweisen zur Fahrtechnik, Streckenauswahl und schrittweisen Steigerung der Schwierigkeit zu. Diese Inhalte tragen dazu bei, Risiken zu minimieren und eine sichere Lernumgebung im Realverkehr zu gewährleisten. Die Vermittlung der Dokumentationspflichten, insbesondere zum Teilnahmekenntnis, stärkt die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Ausbildungsleistungen.

Durch die verbindlichen Vorgaben in Anlage 2 wird eine bundesweit einheitliche Qualitätsgrundlage geschaffen, die sowohl für den Vollzug als auch für die spätere wissenschaftliche Evaluierung unerlässlich ist.

Zu Anlage 3 (Verpflichtende Beobachtungsfahrt im Rahmen des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung)

Anlage 3 legt die inhaltlichen Vorgaben für die Beobachtungsfahrt fest, die während der Absolvierung umfangreicher privater Übungsfahrten im Rahmen der Fahrpraxisphase unter Anleitung verpflichtend durchzuführen ist. Die Fahrt dient der Sicherstellung eines einheitlichen Qualitäts- und Sicherheitsniveaus sowie der professionellen Begleitung und Korrektur des Lernprozesses durch einen Fahrlehrer. Die Beobachtungsfahrt verfolgt zwei Ziele: die fachliche Beurteilung des Ausbildungsstandes des Teilnehmers nach 500 und maximal 600 km privater Übungspraxis sowie die Anleitung des Fahrpraxisanleiters im Hinblick auf seine gesetzlichen Pflichten und seine unterstützende Rolle.

Die Nutzung desjenigen Fahrzeugs, das überwiegend in der Fahrpraxisphase unter Anleitung eingesetzt wurde, stellt sicher, dass der Fahrlehrer den Lernstand unter realistischen Bedingungen bewerten kann. Die vorgeschriebene Kennzeichnung dient der Verkehrssicherheit und der Transparenz gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern und Kontrollbehörden.

Die inhaltliche Ausgestaltung der Beobachtungsfahrt orientiert sich an den zentralen Kompetenzbereichen der Grundfahraufgaben und typischen Verkehrssituationen. Die systematische Bewertung des Fahrverhaltens ermöglicht es, das Ergebnis der Fahrpraxisphase unter Anleitung zuverlässig einzuschätzen und etwaige Defizite zu identifizieren.

Die anschließende strukturierte Rückmeldung dient der Lernstandsanalyse und gibt dem Teilnehmer konkrete Hinweise für Verbesserungen. Zugleich wird der Fahrpraxisanleiter fachlich unterstützt, indem er Hinweise zur Ausübung seiner Begleitfunktion und Empfehlungen für die weitere Übungspraxis erhält. Dadurch wird gewährleistet, dass die im Anschluss stattfindende weitere Fahrpraxis im privaten Rahmen zielgerichtet und sicher erfolgen kann.

Zu Artikel 3 (Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Zu Nummer 1

Das Inhaltsverzeichnis ist aufgrund der Ersetzung des § 6b durch die §§ § 6b bis § 6d und der Streichung der Anlagen 7a und 7b redaktionell anzupassen.

Zu Nummer 2 (Änderung § 6 FeV)

Der neu gefasste **Absatz 3b** wird an die Vorgaben des Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe j Sätze 1 und 3 der Richtlinie (EU) 2022/2205 angepasst, der mit dieser Vorschrift in nationales Recht umgesetzt wird.

Mit der Fahrerlaubnis der Klasse B, deren Inhaber diese seit mindestens zwei Jahren besitzt, dürfen künftig auch Kraftfahrzeuge mit alternativen Antrieben mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3 500 kg bis 4 250 kg und ohne Anhänger geführt werden. Die bisherige Beschränkung der Berechtigung auf das Inland und auf Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung fällt weg. Die Berechtigung erstreckt sich ausdrücklich nicht auf Krafträder der Klassen AM, A1, A2 und A sowie auf Wohnmobile. Dies ist durch Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe j Satz 3 der Richtlinie (EU) 2022/2205 so vorgegeben.

Die Regelung tritt nach der Maßgabe in Artikel 11 Absatz 3 zum 26.11.2027 in Kraft.

Mit dem neu gefassten **Absatz 3c** wird Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe k der Richtlinie (EU) 2022/2205 in nationales Recht umgesetzt.

Mit der Regelung wird es Inhabern einer Fahrerlaubnis der Klasse BE, die diese seit mindestens zwei Jahren besitzen, ermöglicht, auch Fahrzeugkombinationen mit alternativen Antrieben, bestehend aus einem Zugfahrzeug mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3 500 kg bis 4 250 kg und einem Anhänger oder Sattelanhänger der zulässigen Massenkategorie O₁ und O₂ gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EU) 2018/858 zu führen. Hierfür ist weder eine Schulung noch eine Prüfung erforderlich. Die Berechtigung ist nicht auf das Inland beschränkt.

Die Regelung tritt nach der Maßgabe in Artikel 11 Absatz 3 zum 26.11.2027 in Kraft.

Zu Nummer 3 (Änderung § 6a FeV)

Die bislang in der Fahrerlaubnis-Verordnung enthaltenen Vorgaben für die konkrete Ausgestaltung der Schulung zum Nachweis der Befähigung zum Führen von Fahrzeugkombinationen werden aus rechtssystematischen Gründen in die Fahrschulausbildungs-Verordnung überführt (siehe auch Begründung zu Artikel 1 § 5).

Zu Nummer 4 (neue §§ 6b bis 6d FeV)

Der bisherige § 6b wird durch die §§ 6b bis 6d ersetzt. Die neuen §§ 6b bis 6d regeln die Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnisklasse B mit den Schlüsselzahlen 96.01 bis 96.03. Bei diesen Kombinationen handelt es sich nicht um eine eigene Fahrerlaubnisklasse, sondern um eine Erweiterung der Klasse B. Durch den jeweiligen Verweis auf den Vorbehalt der Bestimmungen in § 76a wird die Verbindung zu einer speziellen Anwendungsregelung verdeutlicht (Die Regelungen sind erst ab dem 26.11.2029 anzuwenden, siehe Begründung dort).

Der neue § 6b regelt in Umsetzung von Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe j Satz 2 i. V. m. Art. 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer ii der Richtlinie (EU) 2022/2205 den Umfang der Berechtigung und die Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnisklasse B mit der Schlüsselzahl 96.03. Inhabern einer Fahrerlaubnis der Klasse B, die diese seit mindestens 2 Jahren besitzen, wird es damit ermöglicht, Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Kraftfahrzeug der Klasse B mit alternativem Antrieb mit einer Gesamtmasse von mehr als 3 500 bis 4 250 kg (ausgenommen Wohnmobile) und einem Anhänger zu führen, sofern die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination zwar 3 500 kg überschreitet, aber 5 000 kg nicht übersteigt. Zum Erwerb dieser erweiterten Fahrerlaubnis der Klasse B bestehen nach Art 6 Abs. 1 Buchstabe c Ziffer ii i. V. m. Anhang V der Richtlinie (EU) 2022/2205 EG folgende Möglichkeiten: a. Schulung oder b. Prüfung oder c. Schulung und Prüfung. Angesichts der

Tatsache, dass für den Erwerb der Fahrerlaubnisklasse B mit der Schlüsselzahl 96 ebenfalls eine Schulung gefordert wird und sich die Regelung in der Praxis bewährt hat, wird hier ebenfalls die bürgernahe und unbürokratische Lösung der Schulung gewählt. Bedenken aus Verkehrssicherheitsgründen bestehen nicht. Voraussetzung für die Berechtigung ist damit u. a. die (nachgewiesene) Teilnahme an einer Schulung. Die Inhalte der Schulung und die Anforderungen an den Nachweis der Teilnahme an der Schulung sind in der Fahrschulausbildungs-Verordnung näher geregelt. Die Dokumentation der Berechtigung zum Führen der o. g. Fahrzeugkombinationen mit den vorgenannten Gewichten mit der Fahrerlaubnisklasse B erfolgt durch Eintragung der Schlüsselzahl 96.03 in den Führerschein.

§ 6c dient der Umsetzung von Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer ii der Richtlinie (EU) 2022/2205 in nationales Recht. Die Fahrerlaubnisklasse B berechtigt danach auch zum Führen von Wohnmobilen mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3 500 kg bis 4 250 kg. In Kombination mit einem Anhänger darf die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination 5 000 kg nicht übersteigen. Voraussetzung für die Berechtigung ist auch hier die (nachgewiesene) Teilnahme an einer Schulung, deren Inhalte in der Fahrschulausbildungs-Verordnung näher geregelt sind. Die Ausführungen oben zu den Vorgaben der Richtlinie (EU) 2022/2205 betreffend Schulung, Prüfung oder beidem gelten hier entsprechend. Auch die Anforderungen an den Nachweis der Schulung sind in der Fahrschulausbildungs-Verordnung näher geregelt. Die Dokumentation der Berechtigung zum Führen der Wohnmobile mit den vorgenannten Gewichten erfolgt durch Eintragung der Schlüsselzahl 96.02 in den Führerschein.

Der neue § 6d dient der Umsetzung von Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe d in Verbindung mit Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer ii der Richtlinie (EU) 2022/2205 in nationales Recht. Damit wird von der in der Richtlinie eingeräumten Option Gebrauch gemacht, Inhabern einer Fahrerlaubnis der Klasse B, die das 20. Lebensjahr vollendet haben, zu ermöglichen, Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr, Einsatzfahrzeuge der Polizei, Einsatzfahrzeuge der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste, Einsatzfahrzeuge des Technischen Hilfswerks, Einsatzfahrzeuge sonstiger Einheiten des Katastrophenschutzes, Krankenkraftwagen, Notarzteinsatz- und Sanitätsfahrzeuge und Fahrzeuge der Zollverwaltung - auch mit Anhänger - mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3 500 kg bis 5 000 kg zu führen. Es handelt sich bei allen diesen Fahrzeugen um Einsatzfahrzeuge, die zum Zwecke der Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung eingesetzt werden. Die Berechtigung gilt nur, wenn diese Einsatzfahrzeuge zum bestimmungsgemäßen Zweck geführt werden. Zum bestimmungsgemäßen Zweck gehören auch die erforderlichen Wartungs- und Testfahrten. Die Berechtigung gilt nur im Inland, sofern nicht andere Mitgliedstaaten die Berechtigung auch in ihrem Hoheitsgebiet anerkennen. Voraussetzung für die Berechtigung ist auch hier die (nachgewiesene) Teilnahme an einer Schulung. Auch hier gelten die Ausführungen oben zu den Vorgaben der Richtlinie (EU) 2022/2205 betreffend die Schulung, Prüfung oder beidem hier entsprechend. Die Inhalte der Schulung und die Anforderungen an den Nachweis der Teilnahme an der Schulung sind in der Fahrschulausbildungs-Verordnung näher geregelt. Die Dokumentation der Berechtigung zum Führen der Einsatzkraftfahrzeuge mit den vorgenannten Gewichten mit der Fahrerlaubnisklasse B erfolgt durch Eintragung der Schlüsselzahl 96.01 in den Führerschein.

Zu Nummer 5 (Änderung § 6b (§ 6e -neu-) FeV)

Durch die Einfügung der neuen §§ 6b bis 6d wird der bisherige § 6b neu nummeriert und somit zu § 6e.

Zu Buchstabe a und zu Buchstabe b

Die bislang in der Fahrerlaubnis-Verordnung enthaltenen Vorgaben für die konkrete Ausgestaltung der Schulung zum Nachweis der Befähigung zum Führen von Krafträdern (erleichterter Erwerb der Fahrerlaubnis der Klasse A1 beim Vorbesitz der Klasse B) werden

aus rechtssystematischen Gründen in die Fahrschulausbildungs-Verordnung überführt (siehe auch Begründung zu Artikel 1 § 6).

Zu Buchstabe c

Im Sinne der Deregulierung werden alle Vorgaben zur Vorlage von Prüfungs- oder Schulungsnachweisen bis zur Erteilung der entsprechenden Fahrerlaubnis vereinheitlicht. Daher wird der Zeitraum zwischen dem Abschluss der Schulung und der Eintragung der Schlüsselzahl 196 auf zwei Jahre angehoben.

Zu Buchstabe d

Mit Einführung der Regelung zum erleichterten Erwerb der Fahrerlaubnis der Klasse A1 beim Vorbesitz der Klasse B wurde die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen beauftragt, die Auswirkungen zu evaluieren. Die erstmalige Evaluation ist zwischenzeitlich abgeschlossen und die Regelung zur Evaluation dieser damals neuen Vorschrift wird daher gestrichen.

Zu Nummer 6 (Änderung § 6f neu FeV)

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nummer 7 (Änderung § 11 FeV)

Redaktionelle Anpassung im Zusammenhang mit der Etablierung eines gesondert ausgebildeten, amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers (siehe Begründung zu Artikel 4: Änderung der Verordnung zur Durchführung des Kraftfahrersachverständigengesetzes – KfSachvV).

Zu Nummer 8 (Änderung § 15 FeV)

Zu Buchstabe a

Mit dieser Vollrevision des Absatzes 2 wird die bisherige Regelung dahingehend ergänzt, dass bei der Erweiterung der Fahrerlaubnisklasse C auf die Fahrerlaubnisklasse CE künftig ausschließlich eine praktische Fahrerlaubnisprüfung abzulegen ist. Die Erweiterung wird damit den übrigen Erweiterungen einer Fahrerlaubnisklasse zum Führen von Fahrzeugkombinationen gleichgestellt.

Bereits derzeit ist für den Erwerb der Fahrerlaubnisklasse C1E keine eigenständige theoretische Fahrerlaubnisprüfung vorgesehen. Dabei sind die technischen Merkmale sowie die fahrpraktischen Anforderungen der im Straßenverkehr eingesetzten Fahrzeuge beziehungsweise Fahrzeugkombinationen dieser Klasse in wesentlichen Punkten mit denen der Fahrerlaubnisklasse CE vergleichbar, etwa im Hinblick auf Bremssysteme und Verbindungseinrichtungen. Zudem absolvieren lediglich rund zehn Prozent der Bewerberinnen und Bewerber die theoretische Fahrerlaubnisprüfung für die Fahrerlaubnisklasse CE als eigenständige Prüfung. Die überwiegende Mehrzahl legt diese Prüfung bereits heute im Rahmen einer kombinierten Prüfung für die Fahrerlaubnisklassen C und CE in einem einheitlichen Prüfungstermin ab.

Künftig wird sichergestellt, dass die für die Fahrerlaubnisklasse CE erforderlichen theoretischen Kenntnisse vollständig im Rahmen der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung der Klasse C nachgewiesen werden. Zu diesem Zweck werden Prüfungsinhalte, die bislang ausschließlich Bestandteil des Zusatzstoffs für die Fahrerlaubnisklasse CE waren, in den Prüfungsstoff der Fahrerlaubnisklasse C integriert.

Zu Buchstabe b

Im Zusammenhang mit der Etablierung eines gesondert ausgebildeten, amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers (siehe Begründung zu Artikel 4: Änderung der KfSachvV) werden die Voraussetzungen für die Abnahme der theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung angepasst. Die entsprechenden Vorschriften werden daher aus dem bisherigen Absatz 5 in die jeweiligen Regelungen (§§ 16 und 17) überführt.

Zu Nummer 9 (Änderung § 16 Absatz 3 FeV)

Im Zusammenhang mit der Etablierung eines gesondert ausgebildeten, amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers (siehe Begründung zu Artikel 4: Änderung der KfSachvV) werden die Voraussetzungen für die Abnahme der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung angepasst. Künftig bestimmt die zuständige Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr nicht mehr nur den Ort und die Zeit der Prüfung, sondern auch die Person, die die Aufsicht über die Prüfung führt. Die Abnahme der theoretischen Prüfung muss künftig nicht mehr durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen, Prüfer oder Fahrerlaubnisprüfer erfolgen. Die Entscheidung über die notwendige Qualifikation der Aufsichtsperson liegt mithin künftig im Ermessen der Technischen Prüfstelle. Idealerweise gehört die beauftragte Person der technischen Prüfstelle an. Dieses garantiert die Unabhängigkeit der Aufsichtsperson. Sie ist frei von wirtschaftlichen Interessen, was eine objektive und unvoreingenommene Durchführung der Prüfungen sicherstellt. Dies ist wichtig, um das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Fahrerlaubnisprüfung zu erhalten. Die Organisation über eine Technische Prüfstelle kann zudem gewährleisten, dass die beauftragte Aufsichtsperson kontinuierlich den Mechanismen der Aus- und Fortbildung unterliegt. Dies stellt sicher, dass sie zeitnah über Änderungen der rechtlichen Grundlagen, Verfahren und Inhalte der theoretischen Prüfung informiert wird.

Zur besseren Lesbarkeit werden die bisherigen Sätze 3 bis 5 in den neuen Absatz 3a verschoben. Außerdem werden die Regelungen gestrichen, dass ein Ausbildungsnachweis zu erbringen ist und der Abschluss der Ausbildung zum Antritt der Prüfung nicht länger als zwei Jahre zurückliegen darf. Da der theoretische Wissenserwerb nicht mehr in Form einer formalen Ausbildung in einer Fahrschule erfolgen muss, sind diese Regelungen obsolet.

Zu Nummer 10 (Änderung § 17 Absatz 5 FeV)**Zu Buchstabe a**

Redaktionelle Anpassung im Zusammenhang mit der Etablierung eines gesondert ausgebildeten, amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers (siehe Begründung zu Artikel 4: Änderung der KfSachvV).

Zu Buchstabe b

Mit dieser Vollrevision des Absatzes 5 erfolgt eine redaktionelle Anpassung im Zusammenhang mit der Etablierung eines gesondert ausgebildeten, amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers (siehe Begründung zu Artikel 4: Änderung KfSachvV) und an die neu gefasste Fahrschulausbildungs-Verordnung. Außerdem wird im Sinne der Deregulierung auch für die praktische Prüfung die Regelung gestrichen, dass der Abschluss der Ausbildung zum Antritt der Prüfung nicht länger als zwei Jahre zurückliegen darf. Es wird künftig in die Verantwortung des Bewerbers um die Fahrerlaubnis gestellt, das notwendige Wissen zur Absolvierung der praktischen Prüfung aktuell zu halten.

Zu Nummer 11 (Änderung § 17a FeV)

Zu Buchstabe a

Mit dieser Vollrevision des Absatzes 2 erfolgt eine redaktionelle Anpassung im Zusammenhang mit der Etablierung eines gesondert ausgebildeten, amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers (siehe Begründung zu Artikel 4: Änderung der KfSachvV) und an die neu gefasste Fahrschulausbildungs-Verordnung.

Zu Buchstabe b und zu Buchstabe c

Redaktionelle Anpassung im Zusammenhang mit der Etablierung eines gesondert ausgebildeten, amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers (siehe Begründung zu Artikel 4: Änderung der KfSachvV).

Zu Nummer 12 (Änderung § 18 FeV)

Der bisherige Absatz 2 wird gestrichen. Der bisherige zeitliche Zusammenhang zwischen theoretischer und praktischer Fahrerlaubnisprüfung erweist sich als entbehrlich. Zum einen liegen keine Hinweise darauf vor, dass längere Abstände zwischen den Prüfungen die Fahr-eignung oder die Verkehrssicherheit negativ beeinflussen. Beide Prüfungen erfassen unterschiedliche Kompetenzbereiche – theoretisches Wissen und praktische Fahrfer-tigkeiten –, die jeweils eigenständig bewertet werden können. Zum anderen erlaubt der Wegfall starrer Fristen eine flexiblere Prüfungsplanung und trägt damit zu einer Entlastung der Prüf-stellen und Fahrschulen bei. Bewerberinnen und Bewerber können Ausbildung und Prüfung besser an individuelle Lernfortschritte, persönliche Lebensumstände sowie saisonale oder regionale Kapazitätsengpässe anpassen. Eine Gefährdung der Qualität der Ausbildung oder der Prüfungen ist damit nicht verbunden.

Der bisherige Absatz 3 wird neu Absatz 2, darüber hinaus erfolgt eine redaktionelle Anpassung im Zusammenhang mit der Etablierung eines gesondert ausgebildeten, amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers (siehe Begründung zu Artikel 4: Änderung der KfSachvV).

Zu Nummer 13 (Änderung § 20 Absatz 1 FeV)

Grundsätzlich ist nach § 17a Absatz 1 Satz 1 FeV die Fahrerlaubnis auf das Führen von Kraftfahrzeugen mit Automatikgetriebe grundsätzlich zu beschränken, wenn die Prüfungsfahrt auf einem Kraftfahrzeug mit Automatikgetriebe durchgeführt wird. Diese Vorschriften sollen sicherstellen, dass Inhaber einer unbeschränkten Fahrerlaubnis über die Fähigkeit zum Führen von Schaltfahrzeugen verfügen. Nach § 20 Absatz 1 FeV gelten für die Neuerteilung eine Fahrerlaubnis die Vorschriften für die Ersterteilung, also auch § 17a FeV. Allerdings verfügen die Antragssteller in der Regel bereits über Erfahrungen mit einem Schaltfahrzeug, sofern sie zuvor im Besitz einer unbeschränkten Fahrerlaubnis waren. Daher kann in diesen Fällen auf die Beschränkung der Fahrerlaubnis verzichtet werden.

Zu Nummer 14 (Änderung § 21 Absatz 1 FeV)

Mit dieser Vollrevision des Absatzes 1 wird die Verpflichtung gestrichen, im Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis Angaben über die ausbildende Fahrschule zu machen. Zum einen ist diese Information im Zusammenhang mit dem in Rede stehenden Antrag entbehrlich. Zum anderen muss der theoretische Wissenserwerb nicht mehr durch eine Ausbildung in einer Fahrschule erfolgen muss, daher ist die Fahrschule ggf. zum Zeitpunkt der Antragstellung noch nicht bekannt.

Zu Nummer 15 (Änderung § 22 FeV)

Mit der Vollrevision des **Absatzes 4** erfolgt eine redaktionelle Anpassung im Zusammenhang mit der Etablierung eines gesondert ausgebildeten, amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers (siehe Begründung zu Artikel 4: Änderung der KfSachvV). Darüber hinaus wird im neuen Satz 2 die Fahrerlaubnisbehörde verpflichtet, den Bewerber um die Fahrerlaubnis in geeigneter Form über die Erteilung des Prüfauftrags zu informieren. So wird eine sinnvolle Vorgehensweise zur Terminvereinbarung für die jeweilige Prüfung sichergestellt.

Die Änderung von **Absatz 5** ist eine Folgeänderung aus der Streichung von § 18 Absatz 2. Im Sinne der Datensparsamkeit und zur Entlastung der Technischen Prüfstellen ist der Prüfauftrag nunmehr an die Fahrerlaubnisbehörde zurückzugeben, wenn die für die Erteilung der jeweiligen Fahrerlaubnisklasse erforderliche Prüfung oder Prüfungen nicht innerhalb von fünf Jahren nach Erteilung des Prüfauftrags bestanden wurde.

Zu Nummer 16 (Änderung § 22a FeV)**Zu Buchstabe a**

Zur Optimierung der Kommunikationswege zwischen Fahrerlaubnisbehörde, Technischer Prüfstelle und Bewerber um die Fahrerlaubnis ist die E-Mail-Adresse künftig verpflichtend anzugeben.

Zu Buchstabe b bis Buchstabe d

Redaktionelle Anpassung im Zusammenhang mit der Etablierung eines gesondert ausgebildeten, amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers (siehe Begründung zu Artikel 4: Änderung der KfSachvV).

Zu Nummer 17 (Änderung § 26 FeV)**Zu Buchstabe a**

Redaktionelle Änderung. Die bisherigen Sätze 4 und 5 wurden in den neuen Absatz 1a verschoben. Satz 6 wird ebenfalls in Absatz 1a überführt und dabei neu gefasst.

Zu Buchstabe b

Im neuen Absatz 1a finden sich Regelungen zu den Dienstfahrerlaubnisklassen. Die bisherigen Regelungen dazu aus Absatz 1 Satz 4 und 5 wurden deswegen in diesen Absatz verschoben (**Sätze 1 und 2**).

Durch **Satz 3** wird eine neue Schlüsselzahl 96.Y1 für die Dienstfahrerlaubnis der Bundeswehr der Klasse B eingeführt. Eine Dienstfahrerlaubnis der Klasse B mit der Schlüsselzahl 96.Y1 berechtigt dabei zum Führen von Dienstfahrzeugen der Bundeswehr mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 5 000 kg. Die Voraussetzungen zum Erwerb der Schlüsselzahl 96.Y1 werden durch Dienstvorschriften geregelt.

Satz 4 berücksichtigt den Umstand, dass die Dienstfahrerlaubnis der Bundeswehr der Klassen C1 und C gemäß dem Muster 2 in Anlage 8 über den § 6 hinausgeht.

Satz 5 bezieht die speziellen Fahrerlaubnisklassen der Bundeswehr (G, F und P) nun auch in § 26 mit ein. Diese waren bisher nur in Anlage 8 Muster 2 aufgeführt.

Zu Buchstabe c

Die Änderung stellt klar, dass die Bescheinigung nicht nur zeitgleich mit Ausscheiden aus dem Dienst ausgestellt werden dürfte, sondern auf Antrag auch noch zu einem späteren Zeitpunkt ausgestellt werden kann.

Zu Nummer 18 (Änderung § 29 Absatz 2 FeV)

Redaktionelle Änderung im Sinne des Organisationserlasses vom 06.05.2025.

Zu Nummer 19 (Änderung § 46 Absatz 4 FeV)

Redaktionelle Anpassung im Zusammenhang mit der Etablierung eines gesondert ausgebildeten, amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers (siehe Begründung zu Artikel 4: Änderung der KfSachvV).

Zu Nummer 20 (Änderung § 69 Absatz 1 FeV)

Redaktionelle Anpassung im Zusammenhang mit der Etablierung eines gesondert ausgebildeten, amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers (siehe Begründung zu Artikel 4: Änderung der KfSachvV).

Zu Nummer 21 (Änderung § 71a Absatz 1 FeV)

Redaktionelle Änderung im Sinne des Organisationserlasses vom 06.05.2025.

Zu Nummer 22 (Änderung § 76 FeV)

Zu Buchstabe a und Buchstabe b

Mit diesen Übergangsregelungen wird gewährleistet, dass die für die Schulungen für das Führen von Fahrzeugkombinationen nach § 6a FeV, von Krafträdern nach § 6e und Kraftfahrzeugen mit Schaltgetrieben nach § 17a Absatz 3 FeV nach bisherigem Recht ausgestellten Nachweise noch für eine angemessene Übergangsfrist bei der zuständigen Behörde vorgelegt werden dürfen.

Zu Buchstabe c

Redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Einfügung der neuen Nummer 11a.

Zu Nummer 23 (Änderung § 76a FeV)

Mit dieser Vollrevision des § 76a wird eine neue Regelung in Nummer 1 eingeführt und die Gesamtstruktur des § 76a an die Struktur des § 76 FeV angepasst. Der bisherige Text des § 76a wird in Nummer 2 überführt.

Mit der neuen Nummer 1 wird klargestellt, dass die Anwendung der §§ 6b bis 6d angesichts des klaren Wortlauts der 4. EU-Führerscheinrichtlinie vor dem in Artikel 29 Absatz 1 der 4. EU-Führerscheinrichtlinie genannten Anwendungsfrist EU-rechtlich nicht angewendet werden dürfen.

Zu Nummer 24 (Änderung Anlage 1 FeV)

Diese Änderung korrespondiert mit der Änderung von Anlage 7 Nummer 1.1. Zur besseren Transparenz wird nun aber unmittelbar auf die anzuwendenden Vorgaben der 3. EU-Führerscheinrichtlinie verwiesen.

Zu Nummer 25 (Änderung Anlage 4 FeV)

Redaktionelle Anpassung im Zusammenhang mit der Etablierung eines gesondert ausgebildeten, amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers (siehe Begründung zu Artikel 4: Änderung der KfSachV).

Zu Nummer 26 (Änderung Anlage 7 FeV)**Zu Buchstabe a**

Redaktionelle Änderung im Sinne des Organisationserlasses vom 06.05.2025.

Zu Buchstabe b

Redaktionelle Anpassung.

Zu Buchstabe c

Mit der Änderung der Nummer 1.2.2 wird die Wertigkeit der Fragen für die theoretische Prüfung neu definiert und damit die Zusammenstellung der Fragebögen erleichtert. Der Umfang der Prüfung und damit die Anzahl der zu beantwortenden Fragen bleibt unverändert.

Die Bewertungssystematik der Fragen im Fragenkatalog der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung (Teil B der Prüfungsrichtlinie) sieht aktuell eine gewichtete Bewertung jeder einzelnen Prüfungsfrage mit zwei bis fünf Fehlerpunkten vor. Diese Gewichtung der Fragen steht im Widerspruch zu allgemeinen testpsychologischen Empfehlungen einer möglichst einheitlichen bzw. allenfalls sparsam eingesetzten Fragengewichtung. Sie erschwert zudem den praktikablen Einsatz aller Fragen des Fragenkatalogs der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung, weil die Summe der Punkte bei der Zusammenstellung der Fragen je Prüfung berücksichtigt werden muss.

Auf Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse wird das Bewertungssystem der Fragen nunmehr deutlich vereinfacht. Künftig erfolgt eine einheitlichen Fragenbewertung (mit je einem Punkt) und der Verwendung eines zusätzlichen Nichtbestehens-Kriteriums für ausgewählte Fragen (Nichtbestehen der Prüfung bereits bei einer falsch bearbeiteten Frage). Dieses neue System optimiert die Bewertungssystematik unter inhaltlichen und prüfungsdidaktischen Gesichtspunkten. Dieses neue System führt dazu, dass Prüfungsbögen im Fall auftretender Redundanz einzelner Fragen einfacher aktualisiert werden können.

Um dem Aspekt der Verkehrssicherheit bei besonderen Aspekten weiterhin angemessen zu berücksichtigen, werden einzelne Fragen durch einen *-Vermerk besonders gewichtet, z.B. Fragen in Bezug auf die Vorfahrt in bestimmten Verkehrssituationen. Die falsche Beantwortung dieser Fragen führt künftig zum Nichtbestehen der Prüfung.

Zudem erfolgen redaktionelle Anpassungen an die neue Fahrschulausbildungs-Verordnung, zum Beispiel gibt es bei den Prüfungsfragen keine Unterscheidung nach Grund- und Zusatzstoff mehr.

Zu Buchstabe d

Folgeänderung aus der Änderung von Nummer 1.2.2 (siehe Begründung zu Buchstabe d).

Zu Buchstabe e

Redaktionelle Änderung im Sinne des Organisationserlasses vom 06.05.2025.

Zu Buchstabe f und zu Buchstabe g

Redaktionelle Änderung im Zusammenhang mit der Etablierung eines gesondert ausgebildeten, amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers (siehe Begründung zu Artikel 4: Änderung der KfSachvV).

Zu Buchstabe h

Der Koalitionsvertrag der 21. Legislaturperiode setzt sich die bürokratiearme Umsetzung von EU-Recht zum Ziel und schließt bürokratische Übererfüllung auf nationaler Ebene aus (Zeilen 2013 bis 2015). Anhang II Nummer 10 der Richtlinie 2006/1256/EG verlangt, dass die Mindestfahrzeit zur Kontrolle der Verhaltensweisen in keinem Falle weniger als 25 Minuten für die Fahrerlaubnis der Klassen A, A1, A2, B, B1 und BE und weniger als 45 Minuten für die übrigen Klassen betragen darf. Dies beinhaltet nicht die Begrüßung und den Empfang des Bewerbers, die Vorbereitung des Fahrzeugs, die technische Überprüfung des Fahrzeugs, die für die Straßenverkehrssicherheit von Bedeutung ist, die speziellen Fahrmanöver und die Bekanntgabe des Ergebnisses der praktischen Prüfung. In diesem Lichte werden die Prüfungszeiten, sowohl hinsichtlich der Mindestfahrzeit als auch einer angemessenen Gesamtprüfungsdauer, auf das erforderliche Maß reduziert.

Zu Buchstabe i und zu Buchstabe j

Redaktionelle Änderung im Zusammenhang mit der Etablierung eines gesondert ausgebildeten, amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers (siehe Begründung zu Artikel 4: Änderung der KfSachvV).

Zu Nummer 27 (Streichung Anlagen 7a und 7b FeV)

Die bislang in den Anlagen 7a und 7b enthaltenen Vorgaben für die konkrete Ausgestaltung der Schulungen werden aus rechtssystematischen Gründen in die Fahrschulausbildungsverordnung überführt (siehe Begründung zu Artikel 1).

Zu Nummer 28 (Änderung Anlage 8a FeV), zu Nummer 29 (Änderung Anlage 8b FeV) und zu Nummer 31 (Änderung Anlage 14 FeV)

Redaktionelle Änderung im Zusammenhang mit der Etablierung eines gesondert ausgebildeten, amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers (siehe Begründung zu Artikel 4: Änderung der KfSachvV).

Zu Nummer 30 (Änderung Anlage 8 FeV)

Mit dieser Regelung wird in der Liste der Schlüsselzahlen der Europäischen Union in Ziffer I der Anlage 9 die laufende Nummer 135 durch die laufenden Nummern 135 bis 138 ersetzt. Es werden die neuen Schlüsselzahlen 96.01 bis 96.03 auf dem Führerschein eingeführt. Dies dient der Umsetzung von Anhang I Teil E, Titel 4 der Richtlinie (EU) 2025/2022, soweit dort die Einführung dieser Schlüsselzahlen gefordert wird.

Die Schlüsselzahl 96.01 dient der Dokumentation der Berechtigung zum bestimmungsgemäßen Führen eines Einsatzfahrzeugs der Feuerwehr, eines Einsatzfahrzeugs der Polizei, eines Einsatzfahrzeugs der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste, eines Einsatzfahrzeugs des Technischen Hilfswerks, eines Einsatzfahrzeugs sonstiger Einheiten des Katastrophenschutzes, eines Krankenkraftwagens, eines Notarzteinsatz- und Sanitätsfahrzeugs und eines Fahrzeugs der Zollverwaltung mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3 500 kg bis 5 000 kg, einschließlich der Masse eines Anhängers, wenn es als Fahrzeugkombination geführt wird. Unter das bestimmungsgemäße Führen fallen auch erforderliche Wartungs- und Testfahrten.

Die Schlüsselzahl 96.02 dient der Dokumentation der Berechtigung zum Führen von einem Wohnmobil mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3 500 bis 4 250 kg bzw. mit einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse der Fahrzeugkombination von über 3 500 bis 5 000 kg.

Die Schlüsselzahl 96.03 dient der Dokumentation der Berechtigung zum Führen von Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Kraftfahrzeug (ausgenommen Krafträder und Wohnmobile) mit alternativem Antrieb mit einem Anhänger, bei dem die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination über 4 250 bis 5 000 kg beträgt, mit einer Fahrerlaubnisklasse B.

Für die Beantragung der Eintragung der Schlüsselzahlen 96.01 bis 96.03 auf dem Führerschein ist neben einem zweijährigen Besitz der Fahrerlaubnisklasse B insbesondere der Nachweis der Teilnahme an einer entsprechenden Schulung durch Vorlage der entsprechenden Teilnahmebescheinigung erforderlich. Eine Beantragung der Schlüsselzahl 96.02 setzt zudem voraus, dass der Inhaber der Fahrerlaubnisklasse B das 20. Lebensjahr vollendet hat. Zur Berechtigung zum Führen von Einsatzfahrzeugen mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B im Ausland siehe im Übrigen die Ausführungen zu Nummer 4.

Die weitere Änderung ist eine redaktionelle Folgeänderung der Einführung der neuen Schlüsselzahlen 96.01 bis 96.03 auf dem Führerschein.

Zu Artikel 4 (Änderung der Verordnung zur Durchführung des Kraftfahrtsachverständigengesetzes)

Die vorliegende Änderung der KfSachvV steht sachlich im Zusammenhang mit einer zeitgleichen Änderung des KfSachvG. Damit werden Regelungen für die Funktion eines amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers etabliert. In der 20. Legislaturperiode wurde intensiv über den Umfang der Aufgaben der amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr (aaSoP) diskutiert. Diese Debatte hatte zwischenzeitlich die Überlegung angestoßen, die Fahrerlaubnisprüfung vollständig aus deren Aufgabenbereich herauszulösen. Angesichts des zunehmenden Fachkräftemangels sowie wiederkehrender, zumindest regional auftretender Hinweise auf Engpässe bei Fahrerlaubnisprüfungsterminen wurde die Ausrichtung jedoch weiterentwickelt: Der Fahrerlaubnisprüfer wird nun als eigenständige, das bestehende System ergänzende Qualifikation etabliert, um die Prüfkapazitäten zu stabilisieren und zugleich die Qualität der Fahrerlaubnisprüfung nachhaltig zu sichern. Die neuen Regelungen orientieren sich inhaltlich an den Empfehlungen der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) zu den fachlichen und persönlichen Anforderungen an Fahrerlaubnisprüfer sowie an den Vorgaben des Anhangs IV der Richtlinie (EU) 2025/2205 (4. EU-Führerscheinrichtlinie). Damit soll ein zeitgemäßes, fachlich fundiertes und europarechtskonformes Qualifikationsprofil geschaffen werden, das sowohl den hohen Qualitätsanspruch an die Fahrerlaubnisprüfung als auch die zukünftigen Herausforderungen im Mobilitätssektor berücksichtigt. Neben der Schaffung entsprechender fachlich-inhaltlichen Vorgaben umfassen die Änderungen der KfSachvV auch umfangreiche redaktionelle Anpassungen, um zum einen die betroffenen Regelungen an die gültige Rechtschreibung anzupassen und jeweils den Fahrerlaubnisprüfer in die bestehenden Vorgaben für die aaSoP zu integrieren.

Zu Nummer 1 (Änderung § 1 KfSachvV)

Zu Buchstabe a

Redaktionelle Anpassung im Zusammenhang mit der Etablierung des Fahrerlaubnisprüfers.

Zu Buchstabe b

Zu Doppelbuchstabe aa

Redaktionelle Anpassung zur Klarstellung, dass diese Regelung nur für Sachverständige gilt.

Zu Doppelbuchstabe bb

Mit dem neuen Satz 3 werden die Ausbildungsgebiete, die Bewerber um die amtliche Anerkennung als Fahrerlaubnisprüfer zu absolvieren haben, beschränkt auf die Themenbereiche „Bau und Betrieb von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern“, „Prüfung von Bewerbern um die Fahrerlaubnis gemäß den Anforderungen nach Anlage 1“ sowie „Straßenverkehrsrecht sowie die die Sachverständigen- und Prüfertätigkeit berührenden anderen Rechtsgebiete“.

Zu Buchstabe c

Redaktionelle Anpassung im Zusammenhang mit der Etablierung des Fahrerlaubnisprüfers.

Zu Nummer 2 (Änderung § 6 KfSachvV)

Im Rahmen der Etablierung des Fahrerlaubnisprüfers wird § 6 **Absatz 1** neu strukturiert. Die Maßgaben zum Umfang der erforderlichen praktischen Prüfung für die Bewerber um die amtliche Anerkennung als Sachverständiger oder Prüfer bleiben bestehen und finden sich in der neuen Nummer 1. Die Anforderungen für die Bewerber um die amtliche Anerkennung als Fahrerlaubnisprüfer in Nummer 2 fokussieren ausschließlich auf die Kraftfahrzeuge der Fahrerlaubnisklasse B und aller weiteren Fahrerlaubnisklassen, für die der Bewerber künftig Fahrerlaubnisprüfungen abnehmen will.

In **Absatz 2** erfolgt eine redaktionelle Anpassung der Rechtschreibung.

Zu Nummer 3 (Änderung § 7 KfSachvV)

Absatz 2 wird um die Vorgabe der Kenntnisse ergänzt, die Bewerber um die amtliche Anerkennung als Fahrerlaubnisprüfer im Rahmen des schriftlichen Teils der Prüfung nachweisen müssen.

Zu Nummer 4 (Änderung § 15 KfSachvV)

Redaktionelle Anpassung im Zusammenhang mit der Etablierung des Fahrerlaubnisprüfers.

Zu Nummer 5 (Änderung Anlage 1 KfSachvV)

Zu Buchstabe a

Redaktionelle Anpassung im Zusammenhang mit der Etablierung des Fahrerlaubnisprüfers.

Zu Buchstabe b

Mit dieser Vollrevision der in Nummer 2 vorgeschriebenen Allgemeinen Anforderungen an die Fahrerlaubnisprüfenden erfolgt in Buchstabe a) eine redaktionelle Anpassung zur Klarstellung, dass diese Regelung nur für Sachverständige gilt. Weiterhin werden in einem neuen Buchstaben b) die Anforderungen an die amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfer

aufgenommen. Der bisherige Buchstabe b) wird neu Buchstabe c) und es erfolgt eine redaktionelle Anpassung im Zusammenhang mit der Etablierung des Fahrerlaubnisprüfers.

Zu Artikel 5 (Änderung der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz)

Zu Nummer 1 (Änderung Inhaltsverzeichnis DV-FahrlG)

Das Inhaltsverzeichnis ist aufgrund der inhaltlichen Änderungen der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz (DV-FahrlG) redaktionell anzupassen.

Zu Nummer 2 (Änderung § 1 DV-FahrlG)

Zu Buchstabe a

Diese Vollrevision des Absatzes 2 beinhaltet zwei Änderungen: Der Begriff „Fahrschülerausbildung“ wird durch den Begriff „Fahrschulausbildung“ ersetzt. Mit der geschlechtsneutralen Formulierung wird auch dem Umstand Rechnung getragen, dass Fahrschulen zusätzlich zur Ausbildung von Fahrschülern auch andere Leistungen wie z.B. Seminare oder Schulungen anbieten. Außerdem wird die Regelung zu ausländischen Befähigungsnachweisen als Folge der im Fahrlehrergesetz (FahrlG) erfolgten Anpassungen aus Fahrlehrer aus Drittstaaten begrenzt.

Zu Buchstabe b

Die redaktionelle Anpassung erfolgt aufgrund einer Änderung im FahrlG.

Zu Nummer 3 (Streichung §§ 3 und 4 DV-FahrlG)

Der Koalitionsvertrag der 21. Legislaturperiode setzt sich den umfassenden Rückbau von Bürokratie zum Ziel (Zeile 1781). In diesem Licht werden die bisher vielschichtigen Vorgaben für die Fahrschulen reduziert. Flankierend zur Änderung der DV-FahrlG erfolgt eine inhaltsgleiche Anpassung des FahrlG. Die Streichung der Vorgaben für die Unterrichtsräume (bisheriger § 3 und Anlage 2) und die Lehrmittel (bisheriger § 4) dient der Anpassung der fahrschulrechtlichen Anforderungen an die durch die Reform der Fahrschulausbildung eröffnete Möglichkeit, die theoretische Fahrschulausbildung vollständig in digitaler Form zu erbringen. Da Fahrschulen nicht mehr verpflichtet sind, Präsenzunterricht vorzuhalten, entfällt die sachliche Rechtfertigung für eine fortbestehende gesetzliche Pflicht zur Bereitstellung räumlicher oder materieller Infrastruktur. Die bisherige Vorgabe stellt unter den neuen Rahmenbedingungen eine unverhältnismäßige Belastung dar und wird daher im Sinne der Deregulierung und des Bürokratieabbaus aufgehoben.

Zu Nummer 4 (Änderung § 6 DV-FahrlG)

Der bisherige § 6 regelte die Vorgaben zur Ausgestaltung des Ausbildungsnachweises. Diese konkreten Vorgaben sind jedoch nicht länger notwendig, da die nach § 31 FahrlG erforderlichen Aufzeichnungen über die Ausbildung auch digital erhoben und den Überwachungsbehörden zur Verfügung gestellt werden können (siehe auch Begründung zu § 9 FahrschAusbV).

Anstelle der Ausbildungsnachweise wird in der neuen Fassung des § 6 jetzt der Umfang zulässiger Kooperationen zwischen Fahrschulen geregelt. Dieser orientiert sich bislang an einem Beschluss des für das Fahrlehrerrecht zuständigen Bund-Länder-Fachausschusses. Der neue § 6 zählt aus Gründen der Klarstellung und der Rechtssicherheit die Teile der neuen Ausbildung auf, die im Rahmen einer Kooperation übertragen werden können. Das Recht zur Kooperation bezieht sich auch ausdrücklich auf Ausbildungsfahrschulen. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass potenziell weniger theoretischer Unterricht in Fahr-

schulen erteilt werden muss. Durch die Ermöglichung der Kooperation von Ausbildungsfahrschulen soll eine adäquate Ausbildung von Fahrlehreranwärtern sichergestellt werden.

Die Kooperation im Fahrschulgewerbe bedarf aus Gründen der Rechtssicherheit, insbesondere in Hinsicht auf damit verbundene Verantwortlichkeiten und Pflichten der Kooperationspartner nach dem Fahrlehrergesetz (siehe §§ 29, 30, 31 FahrIG), immer der Dokumentation. In Anlehnung an die Formvorschrift des § 30 FahrIG bei den Anzeigepflichten hat die Dokumentation schriftlich oder elektronisch zu erfolgen. Die Anzeigepflicht des § 30 FahrIG erfasst nur die Aufnahme einer Kooperation bzw. die Änderung der Kooperationspartner. Aus den Aufzeichnungen zur Ausbildung (§ 31 FahrIG) lässt sich nur der Ausbildungsverlauf im Einzelfall erkennen. Wie Art und Umfang der Kooperation zwischen den Kooperationspartnern vereinbart ist, bedarf deshalb der zusätzlichen Dokumentation.

Zu Nummer 5 (Streichung § 7 DV-FahrIG)

Der bisherige § 7 in Verbindung mit Anlage 4 gab die konkrete Gestaltung des Preisaushangs der Fahrschulen vor. Da die Preise künftig Transparenzregister des Bundesministeriums veröffentlicht werden müssen (s. Änderung von § 32 FahrIG), entfällt die Formatvorgabe für den Preisaushang.

Zu Nummer 6 (Änderung § 9 Absatz 2 DV-FahrIG)

Mit dieser redaktionellen Änderung wird ein Verweisfehler korrigiert.

Zu Nummer 7 (Änderung § 10 DV-FahrIG)

Mit dieser Vollrevision des § 10 wird dem bisherigen § 10 ein Satz vorangestellt, wonach der theoretische Unterricht in Präsenzform nur in ortsfesten Gebäuden erteilt werden darf.

Zu Nummer 8 (Streichung § 13 Absatz 3 DV-FahrIG) und zu Nummer 9 (Streichung § 14 DV-FahrIG)

Mit dem Gesetz zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze werden Vorgaben zur Anerkennung von Einweisungslehrgängen aus Gründen der Rechtssicherheit in § 45a und § 45b FahrIG verlagert. Dieses betrifft auch die Regelungen zur Struktur der Seminare (bisher § 13 Absatz 3) und zur Dauer und Leitung dieser Lehrgänge (bisher § 14). Diese Regelungen können hier daher gestrichen werden.

Zu Nummer 10 (Änderung § 18 DV-FahrIG)

Im Interesse der Digitalisierung und Verwaltungsvereinfachung sind im örtlichen Fahrlehrerregister künftig auch die E-Mail-Adressen für die Zwecke des § 58 des Fahrlehrergesetzes bei Erlaubnissen, Anwärterbefugnissen und Anerkennungen zu speichern. Dieses erleichtert die Kommunikation und ermöglicht die eindeutige Identifizierung von Institutionen.

Zu Nummer 11 (Änderung § 20 DV-FahrIG)

Zu Buchstabe a

Folgeänderung aus der Streichung von § 4 (s. Begründung zu Nummer 3).

Zu Buchstabe b und Buchstabe c

Redaktionelle Anpassung.

Zu Buchstabe d

Diese Ergänzung ist eine Folgeänderung der Änderung in § 6, nach der Art und Umfang der Kooperation schriftlich oder elektronisch in einem Kooperationsvertrag zu dokumentieren sind. Verstöße hiergegen sollten auch geahndet werden.

Zu Nummer 12 (Streichung Anlagen 2 bis 4 DV-FahrlG)

Die Streichungen sind Folgeänderungen auf Grund der Streichung von § 3 (Anlage 2), § 4 (Anlage 2a), § 6 (Anlage 3) und § 7 (Anlage 7). Begründung siehe jeweils dort.

Zu Artikel 6 (Änderung der Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung)**Zu Nummer 1 (Änderung Inhaltsverzeichnis FahrlAusbV)**

Das Inhaltsverzeichnis ist redaktionell anzupassen, da Anlage 2 gestrichen wird.

Zu Nummer 2 (Änderung § 1 Absatz 5 FahrlAusbV)

Im Zuge der Modernisierung und Digitalisierung der Fahrschulausbildung soll auch die Ausbildung von Fahrlehrern teilweise in digitaler Form möglich sein. Die neue Regelung in Satz 2 soll sicherstellen, dass die Teilnehmenden die Ausbildungsinhalte, für die eine Präsenz erforderlich ist, zum Beispiel aus pädagogischen Gründen oder zum Erlernen nicht-digitaler Präsentationstechniken, in Präsenz erlernen.

Zu Nummer 3 (Änderung § 2 Absatz 2 FahrlAusbV)

Auch wenn die Qualitätskriterien für die Fahrschulausbildung in die Fahrschulbildungs-Verordnung überführt werden, sollen sie weiter Bestandteil der Fahrlehrerausbildung sein. Daher wird im neuen Satz 2 hier eine entsprechende Inbezugnahme ergänzt.

Zu Nummer 4 (Streichung Anlage 2 FahrlAusbV)

Die Qualitätskriterien für die Fahrschulausbildung werden in § 3 Absatz 4 und § 4 Absatz 1 FahrschAusbV überführt (s. Begründung zu Artikel 1).

Zu Artikel 7 (Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr)**Zu Nummer 1**

Folgeänderung aus der Etablierung eines besonders geschulten, amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers im KfSachvG und in der KfSachvV (s. Begründung zu Artikel 4).

Zu Nummer 2

Folgeänderung aus der Etablierung eines besonders geschulten, amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers im KfSachvG und in der KfSachvV (s. Begründung zu Artikel 4).

Zu Nummer 3**Zu Buchstabe a****Zu Doppelbuchstabe aa bis Doppelbuchstabe ff**

Mit diesen Änderungen wird die Rechtsgrundlage geschaffen, um für die notwendigen Amtshandlungen im Zusammenhang mit der Genehmigung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung die entsprechenden Gebühren zu erheben.

Zu Doppelbuchstabe gg

Folgeänderung aus der Änderung der Anlage 9 FeV (siehe Begründung dort zu Artikel 3). Mit diesen Änderungen wird die Rechtsgrundlage geschaffen, um für die notwendigen Amtshandlungen im Zusammenhang mit der Eintragung der jeweiligen Schlüsselzahl in den Führerschein die entsprechen Gebühren zu erheben.

Zu Doppelbuchstabe hh

Folgeänderung aus der Etablierung eines besonders geschulten, amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers im KfSachvG und in der KfSachvV (s. Begründung zu Artikel 4). Der Aufwand entspricht dem Aufwand für die Prüfung eines amtlich anerkannten Prüfers mit Teilbefugnissen und wird daher entsprechend der Gebührenhöhe in Gebühren-Nummer 321.4 auf 481,00 Euro festgesetzt.

Zu Doppelbuchstabe ii

Folgeänderung aus der Etablierung eines besonders geschulten, amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers im KfSachvG und in der KfSachvV (s. Begründung zu Artikel 4).

Zu Buchstabe b

Zu Doppelbuchstabe aa

Redaktionelle Anpassungen im Zusammenhang mit der Etablierung eines amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers.

Zu Doppelbuchstabe bb bis Doppelbuchstabe cc

Redaktionelle Anpassungen im Zusammenhang mit der Etablierung eines amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers.

Zu Doppelbuchstabe dd

Diese Vollrevision enthält zum einen redaktionelle Anpassungen im Zusammenhang mit der Etablierung eines amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers. Zum anderen wird die bisherige Einschränkung, wonach eine Gebührenerhebung für ausgefallene Prüfungsteile nur bei „fehlender ausreichender Entschuldigung des Bewerbers“ erfolgen kann, gestrichen. Die Durchführung der Fahrerlaubnisprüfung erfordert unabhängig vom individuellen Hinderungsgrund des Bewerbers einen erheblichen organisatorischen und personellen Aufwand der Technischen Prüfstelle. Insbesondere werden Prüfkapazitäten verbindlich eingeplant und können kurzfristig regelmäßig nicht anderweitig genutzt werden. Ein kurzfristiger Ausfall der Prüfung führt daher typischerweise zu einem vollständigen Ausfall des vorgesehenen Ressourceneinsatzes, unabhängig davon, ob das Nichterscheinen des Bewerbers entschuldigt ist oder nicht. Die Differenzierung nach dem Vorliegen einer ausreichenden Entschuldigung erweist sich vor diesem Hintergrund als sachlich nicht gerechtfertigt und erschwert zudem eine einheitliche und rechtssichere Gebührenpraxis. Durch die Neuregelung wird klargestellt, dass es für die Gebührenerhebung allein auf den tatsächlichen Ausfall des Prüfungstermins ankommt. Dies trägt dem Kostendeckungsprinzip Rechnung und gewährleistet eine praktikable und gleichmäßige Anwendung der Gebührevorschriften.

Zu Doppelbuchstabe ee bis Doppelbuchstabe mm

Folgeänderung aus der Reduzierung der Dauer der praktischen Fahrerlaubnisprüfung in Anlage 7 FeV (s. Begründung zu Artikel 3 Nummer 20). Die Gebühren wurden entspre-

chend der neuen Zeitvorgaben für die praktischen Prüfungen auf Basis der bisherigen Gebühren errechnet.

Zu Artikel 8 (Änderung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung)

Zu Nummer 1 (Änderung Inhaltsverzeichnis der FahrschAusbO)

Redaktionelle Anpassung aufgrund der Einfügung des neuen § 9.

Zu Nummer 2 (Einfügung § 9 -neu- FahrschAusbO)

Mit dem Inkrafttreten der FahrschAusbV wird die FahrschAusbO außer Kraft gesetzt. Die neue Verordnung ersetzt die bisherige Rechtsverordnung vollständig und regelt den betreffenden Sachbereich nunmehr abschließend und umfassend. Da die FahrschAusbV inhaltlich an die Stelle der FahrschAusbO tritt und deren Regelungsgegenstand vollständig übernimmt, besteht für ein Nebeneinander beider Verordnungen kein Regelungsbedarf mehr. Die Regelung stellt sicher, dass mit dem Inkrafttreten der FahrschAusbV ausschließlich deren Vorschriften maßgeblich sind.

Zu Artikel 9 (Evaluierung)

Die Regelungen werden evaluiert. Im Rahmen der Evaluation sollen die Effizienz, die Qualität und die Nachhaltigkeit der Reform der Fahrschulausbildung sowohl formativ als auch summativ bewertet werden. Des Weiteren soll eine vergleichende Erhebung zum Umfang und zur Dauer der Ausbildung, der Kosten der Ausbildung sowie zu den Bestehensquoten der noch geltenden Fahrschulausbildung und der reformierten Fahrschulausbildung durchgeführt werden. Um eine ausreichend große Datenlage herzustellen, soll das Ergebnis der Evaluation innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung vorgelegt werden.

Zu Artikel 10 (Inkrafttreten)

Absatz 1 regelt das Inkrafttreten der Verordnung zum 1. Juli 2027. Die Übergangsfrist ist erforderlich, um den zuständigen Behörden sowie den Fahrschulen eine angemessene Vorbereitungszeit auf die neue Rechtslage zu geben. Insbesondere bedarf es Anpassungen der Verwaltungsabläufe sowie technischer Umstellungen, etwa bei der Programmierung und Fortentwicklung der eingesetzten Fachverfahren. Die Festlegung sichert darüber hinaus einen bundesweit einheitlichen Vollzug und dient der Gewährleistung einheitlicher Wettbewerbsbedingungen auf dem Markt. Die Wahl eines auf den Monatsanfang fallenden Stichtags erleichtert zudem die praktische Umsetzung, da organisatorische, administrative und technische Anpassungen regelmäßig an monatliche Abrechnungs-, Planungs- und Umstellungszyklen anknüpfen. Ein „glatter“ Stichtag vermeidet insoweit unnötige Umstellungsaufwände, die bei einem untermonatigen Inkrafttreten entstehen können.

Absatz 2 bestimmt, dass die neu geschaffene Fahrschulausbildungs-Verordnung und die damit in unmittelbarem Zusammenhang stehenden Regelungen zum 1. Januar 2027 in Kraft treten. Die Festlegung dieses Zeitpunkts dient dem Ziel, zeitnah Rechtssicherheit und Planungssicherheit für alle Marktteilnehmer herzustellen. Mit der vorliegenden Neuregelung werden wesentliche Modernisierungen und Anpassungen der Fahrschulausbildung eingeführt. Ein frühzeitiges Inkrafttreten stellt sicher, dass Fahrschülerinnen und Fahrschüler sowie Fahrschulen zeitnah von den neuen, voraussichtlich effizienteren und kostengünstigeren Rahmenbedingungen profitieren können. Ein späteres Inkrafttreten würde demgegenüber dazu führen, dass ein erheblicher Teil der Fahrschülerinnen und Fahrschüler den Beginn ihrer Ausbildung hinauszögert, um die neuen Regelungen abzuwarten. Dies hätte nicht nur negative Auswirkungen auf die individuelle Mobilität, sondern würde auch zu wirtschaftlichen Einbußen bei den Fahrschulen führen, da Ausbildungsnachfragen vorübergehend zurückgehen könnten. Zudem ist zu berücksichtigen, dass bei einem hinausgeschobenen

Inkrafttreten eine erhebliche „Bugwelle“ an Fahrschülerinnen und Fahrschülern entstehen würde, die erst nach Geltung der neuen Vorschriften mit der Ausbildung beginnen. Dies würde sich unmittelbar auf die Kapazitäten der Fahrschulen sowie der Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr auswirken. Insbesondere wären verlängerte Wartezeiten auf Fahrerlaubnisprüfungen zu erwarten, was sowohl die betroffenen Fahrschülerinnen und Fahrschüler als auch die Technischen Prüfstellen zusätzlich belasten würde. Durch das gewählte Inkrafttreten zum 1. Januar 2027 wird demgegenüber ein geordneter Übergang ermöglicht. Insgesamt trägt die Regelung damit zu einem ausgewogenen Ausgleich zwischen Anpassungsbedarf und schneller Wirksamkeit dieses Teils der Reform bei.

Absatz 3 und 4 regeln das Inkrafttreten der der Regelungen betreffend die Erweiterungen der Fahrerlaubnisklassen B und BE und die Schlüsselzahlen 96.01. bis 96.03. Für diese bestehen in Umsetzung der Anwendungsfristen in Artikel 29 Absatz 1 und 2 der Richtlinie (EU) 2025/2205 gesonderte Inkrafttretensregelungen.

Absatz 5 regelt das Inkrafttreten der Änderung der FahrschulAusbO und der Inkrafttretensregelung selbst.

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates (NKR) gem. § 6 Abs. 1 NKR-G

Entwurf einer Verordnung zur Modernisierung der Fahrschul Ausbildung (Fahrschulmodernisierungs-Verordnung – FahrschModVO) - (NKR-Nr. 8103, BMV)

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Regelungsentwurf mit folgendem Ergebnis geprüft:

I Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	
Jährlicher Zeitaufwand (<i>Entlastung</i>):	rund -5,5 Mio. Stunden (-137,5 Mio. Euro)
Jährliche Sachkosten (<i>Entlastung</i>):	rund - 629,3 Mio. Euro
Wirtschaft	
Jährlicher Erfüllungsaufwand (<i>Entlastung</i>):	rund - 69,2 Mio. Euro
Verwaltung	
Länder	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	nicht dargestellt
„One in, one out“-Regel	Im Sinne der erweiterten „One in, one out“-Regel der Bundesregierung stellt der jährliche Erfüllungsaufwand in diesem Regelungsvorhaben ein „ Out “ von rund 836 Mio. Euro dar.

Evaluierung Ziele: Kriterien/Indikatoren: Datengrundlage:	Die Neuregelung wird zusammen mit dem zu Grunde liegenden Gesetz 5 Jahre nach Inkrafttreten durch die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen evaluiert. Senkung der Kosten der Fahrausbildung • Kosten der Ausbildung • Bestehensquoten • Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit Zentrales Fahrerlaubnisregister, Fahreignungsregister Befragung auf freiwilliger Basis von Fahrschülerinnen und Fahrschülern sowie Fahrschulen
Ausführungen zur Rechts- und Verwaltungsvereinfachung	Das Regelungsvorhaben soll zu einer Digitalisierung und Entbürokratisierung der Fahrschulausbildung führen. Zuvor verbindliche Aspekte der theoretischen und praktischen Fahrschulausbildung fallen weg. Dokumentations- und Nachweisverfahren werden teilweise gestrichen oder vereinfacht.
Nutzen des Vorhabens	Das Ressort hat den Nutzen des Vorhabens wie folgt beschrieben: • Kostenreduktion bei Erwerb der Fahrerlaubnis • Herstellung vergleichbarer Ausbildungsbedingungen und Teilhabechancen in allen Regionen
Digitaltauglichkeit (Digitalcheck)	Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Neuregelung (Digitaltauglichkeit) geprüft und hierzu einen Digitalcheck mit nachvollziehbarem Ergebnis durchgeführt.
Die Darstellung der Regelungsfolgen ist weitestgehend nachvollziehbar und methodengerecht. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände. Das dargestellte erhebliche Entlastungspotential ergibt sich zwar aus Annahmen, die teils mit Unsicherheiten behaftet sind. Jedoch ist das Regelungsvorhaben in Kombination mit dem „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze“ (NKR Nr. 8102) ein großer Schritt zum Abbau von Kosten und bürokratischen Hürden, der den Erwerb des Führerscheins künftig deutlich verbilligen kann. Weiterhin merkt der Rat an, dass im Hinblick auf die Erprobung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung (Fahrpraxisanleitungs-Verordnung) vom Ressort kein Erfüllungsaufwand für die Normadressaten ausgewiesen wurde, sondern nur eine Einzelfallbetrachtung erfolgt ist.	

II Regelungsvorhaben

Mit dem Regelungsvorhaben soll die Fahrschulausbildung digitalisiert und entbürokratisiert werden, unter anderen indem

- Fahrschülerinnen und Fahrschüler den theoretischen Unterricht in der Fahrschule nicht mehr in Anspruch nehmen müssen, sondern sich selbstständig die Ausbildungsinhalte erarbeiten können und
- die Anzahl von verpflichtenden Fahrstunden im Rahmen der praktischen Fahrausbildung nicht mehr numerisch festgelegt ist, sondern individuell abhängig von den Fähigkeiten der Fahrschüler und Fahrschülerinnen festgelegt wird.

Darüber hinaus enthält das Regelungsvorhaben folgende Maßnahmen, mit denen der Erwerb der Fahrerlaubnis zusätzlich vereinfacht werden soll:

- Senkung der Mindestprüfungsdauer und der darin enthaltenen Fahrtzeit im Rahmen der praktischen Fahrprüfung abhängig von der Fahrerlaubnisklasse um 15 beziehungsweise 30 Minuten.

III Bewertung

III.1 Erfüllungsaufwand

Bürgerinnen und Bürger

Bürgerinnen und Bürger werden von jährlichen Sachkosten in Höhe von rund 629,3 Mio. Euro und 5,5 Mio. Stunden Zeitaufwand (-137,5 Mio. Euro)¹ entlastet. Die Entlastungen resultieren im Wesentlichen aus den folgenden Vorgaben:

- Wegfall der Pflicht zum Theorieunterricht im Rahmen der Fahrausbildung

Fahrschülerinnen und Fahrschüler müssen den theoretischen Unterricht in den Fahrschulen nicht mehr in Anspruch nehmen und können stattdessen von zu Hause aus und mit selbstgewählten (digitalen) Materialien lernen. Das Ressort nimmt an, dass jährlich rund 405 000 Personen den theoretischen Unterricht nicht mehr in Anspruch nehmen werden. Unter der Annahme, dass die Kosten der theoretischen Ausbildung bisher im Mittel bei 556 Euro im Einzelfall liegen, stellt das Ressort nachvollziehbar eine jährliche Entlastung von rund 225 Mio. Euro Sachkosten dar. Weiterhin kommt es aufgrund des Wegfalls der Anreise zum Theorieunterricht zu einer jährlichen Zeitersparnis durch den Wegfall von Wegezeiten von rund 1,4 Mio. Stunden (-35 Mio. Euro).

¹ Für den Zeitaufwand der Bürgerinnen und Bürger nimmt der NKR einen Stundensatz von 25 Euro an.

- Reduktion der verpflichtenden Ausbildungsfahrten im Rahmen der praktischen Fahrausbildung

Zukünftig soll die Anzahl der verpflichtend durchzuführenden Ausbildungsfahrten reduziert werden. Im Sinne der Vereinfachung wurde nachvollziehbar angenommen, dass sich die Anzahl der vorher vorgeschriebenen besonderen Ausbildungsfahren zukünftig halbiert, was einer jährlichen Entlastung von rund 358,8 Mio. Euro und einem reduzierten Zeitaufwand von rund 3,7 Mio. Stunden (rund – 92,5 Mio. Euro) entspricht.

- Erprobung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung (Fahrpraxisanleitungs-Verordnung)

Durch die neu geschaffene Möglichkeit, Fahrpraxis unter Anleitung auch außerhalb regulärer Fahrstunden zu erwerben, können Fahrschülerinnen und Fahrschüler zusätzliche praktische Erfahrung sammeln. Da diese Regelung zunächst erprobt wird, ist laut Ressort derzeit nicht absehbar, in welchem Umfang sie genutzt wird. Der Regelungsentwurf enthält daher lediglich eine Einzelfalldarstellung möglicher Entlastungen. Nach nachvollziehbarer Schätzung dürfte die neue Möglichkeit die Kosten, im Vergleich zum ausschließlichen Besuch von Fahrstunden, um etwa 700 Euro pro Fall senken.

Wirtschaft

Die Wirtschaft wird durch die Abschaffung der Pflicht zum Theorieunterricht sowie der Reduktion der verpflichtenden Fahrstunden im Rahmen der Fahrausbildung, spiegelbildlich zu Bürgerinnen und Bürgern, von jährlichen Sachkosten in Höhe von rund 69 Mio. Euro entlastet. Die Entlastung entsteht insbesondere dadurch, dass Fahrschülerinnen und Fahrschüler im Bereich Wirtschaft unter anderem weniger Fahrstunden in Anspruch nehmen müssen.

Verwaltung

Für die Verwaltung von Bund und Ländern ist kein Erfüllungsaufwand dargestellt. Für die Erprobung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung (Fahrpraxisanleitungs-Verordnung) erfolgt äquivalent zum Vorgehen bei den Bürgerinnen und Bürgern eine Einzelfalldarstellung. Die Stellungnahme der kommunalen Spitzenverbände geht davon aus, dass die damit einhergehenden Regelungen einen „erheblichen zusätzlichen Verwaltungsaufwand“, insbesondere bei den Ländern, nach sich ziehen werden. Zudem wird angenommen, dass statt der postulierten 19,20 Euro mindestens eine Verwaltungsgebühr von 30 Euro anfallen wird. Die damit (potenziell) einhergehenden Belastungen sind aktuell nicht abgebildet.

III.2 Evaluierung

Das Ressort beabsichtigt die Fahrschulausbildung zu modernisieren und die Kosten für den Führerschein zu senken. Zur Erreichung dieses Ziels vergleicht das Ressort die Kosten der Ausbildung, die Bestehensquoten der theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung und die

Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Als Datengrundlage soll das Fahrerlaubnisregister herangezogen werden.

III.3 Digitaltauglichkeit

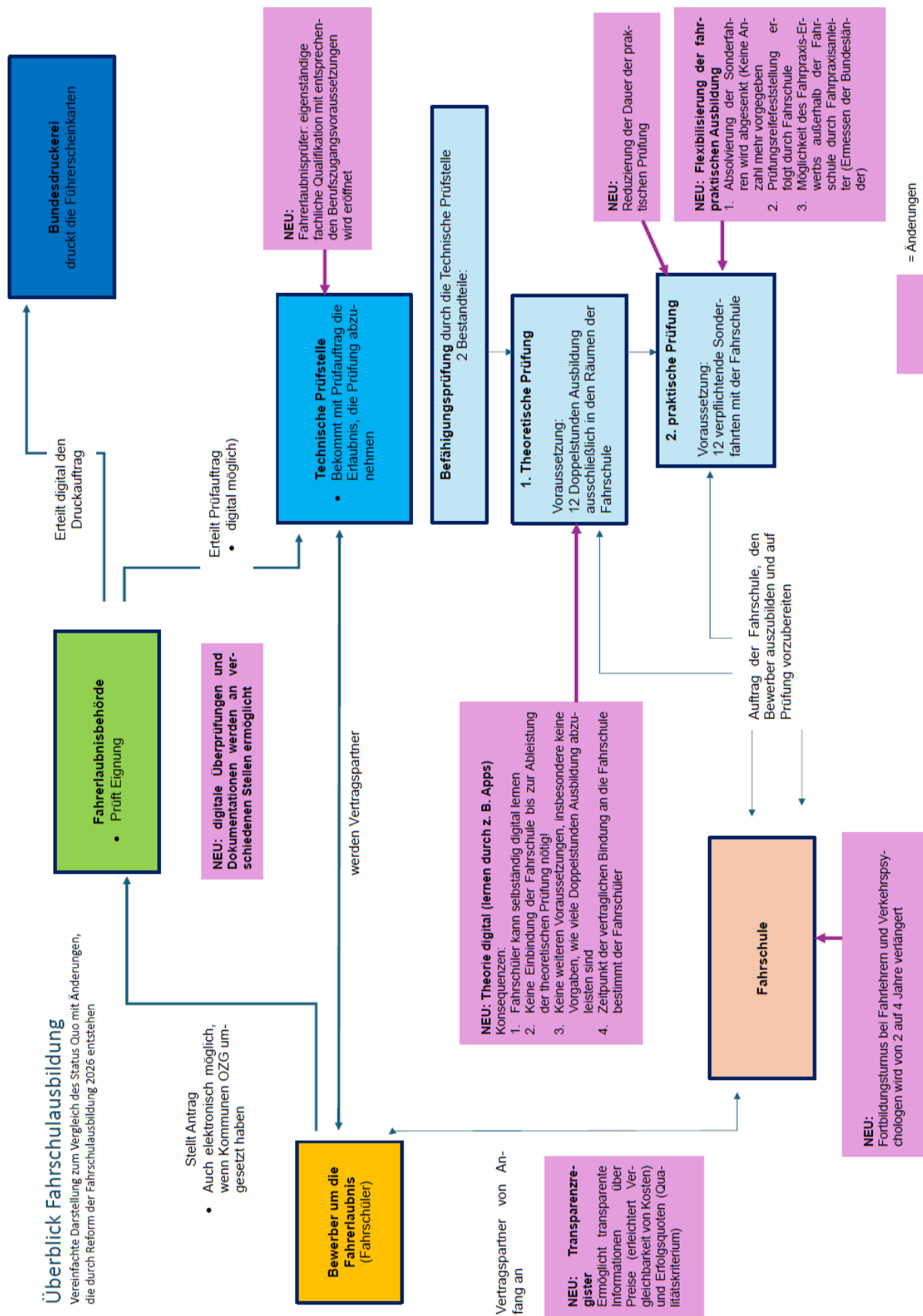
Der NKR begrüßt die dabei angefertigten **Visualisierungen**, die zum Verständnis der Neuregelung beitragen (als Anlage anbei).

19. Mai 2026

Lutz Goebel
Vorsitzender

Gudrun Grieser
*Berichterstatterin für das
Bundesministerium für Verkehr*

Anlage zur Visualisierung



Anlage 1: Die Visualisierung zeigt die Anpassung in der Fahrschulausbildung. BMV, Referat StV11.