

Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlichen Gesetze sowie zur Verordnung zur Modernisierung der Fahrschul Ausbildung



Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschifffahrt. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

Der ADAC e. V. bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlichen Gesetze sowie zur Verordnung zur Modernisierung der Fahrschul Ausbildung des Bundesministeriums für Verkehr und bittet um Berücksichtigung der folgenden Hinweise:

Der ADAC befürwortet grundsätzlich die Weiterentwicklung und Modernisierung der Fahrschul Ausbildung. Positiv zu bewerten ist die neu geschaffene Option, mehr Eigenleistung in Theorie und Praxis beim Erwerb der Fahrerlaubnis für Verbraucher zuzulassen, um die Kosten für die Ausbildung individuell reduzieren zu können. Dabei sind hohe Anforderungen an die Verkehrssicherheit bei der Umsetzung zu erfüllen. Eine Evaluation soll (unerwartete) negative Veränderungen frühzeitig feststellen und bei Bedarf Empfehlungen für Anpassungen daraus ableiten.

Flexibilisierung des Theorieunterrichts und Anpassung der Theorieprüfung

Der Referentenentwurf enthält keine Vorgaben zur Gestaltung des Theorieunterrichts in der Fahrschule. Dieser soll zukünftig nicht mehr verpflichtend angeboten werden müssen. In der Folge ist eine Vorbereitung auf die Theorieprüfung im „Selbststudium“ zulässig. Eine Anmeldung zur Theorieprüfung durch die Fahrschule ist dann nicht mehr erforderlich, da die Voraussetzung zum Nachweis der Teilnahme am Präsenzunterricht entfällt. Die zugleich geplante Anpassung der Prüfungsfragen (Umfang) sowie Bewertung der Leistung (Fehlerpunkte) wird voraussichtlich keinen signifikanten Einfluss auf die Bestehensquote haben. Inwieweit die Form der Vorbereitung im Gegensatz dazu einen bedeutsamen positiven oder negativen Einfluss auf das Prüfergebnis haben wird, ist zu erheben und auszuwerten. Der ADAC sieht bei konsequenter Anwendung der Regelung keine Risiken für die Verkehrssicherheit, da weiterhin nur eine erfolgreiche Theorieprüfung eine Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr (außerhalb der Fahrschule) ermöglicht. Der Entfall der Fristen für den Zeitraum, bis wann welche Prüfung nach Anmeldung abzulegen ist, berücksichtigt die individuelle Lebenssituation und schafft bei Bedarf mehr Freiheiten im Hinblick auf die Dauer der Ausbildung.

Zusätzliche Übungsfahrten während der praktischen Ausbildung

Es ist vorgesehen, die Fahrpraxis während der Ausbildung mit Übungsfahrten außerhalb der Fahrschule durch Begleitung nahestehender Personen im Realverkehr unter bestimmten Auflagen - noch vor der Prüfung - zukünftig erhöhen zu können. Diese Option wird einen positiven Beitrag zur Bestehensquote in der praktischen Fahrerlaubnisprüfung leisten und das sich daran anschließende Anfängerrisiko verringern können. Für eine sichere Umsetzung sind sicherheitsrelevante Voraussetzungen zu erfüllen. Dazu gehört die besondere Kennzeichnung des Fahrzeugs einschließlich der Bestätigung eines gültigen Versicherungsschutzes für dessen erweiterte Nutzung. Darüber hinaus sind strenge Anforderungen an die Fahrpraxisbegleitenden gestellt, so die Überprüfung der Delikte im Straßenverkehr und die Einhaltung von Grenzwerten während der Begleitfahrt. Wichtig ist die Einbindung der Fahrpraxisbegleitenden in den Prozess der Fahrausbildung (Einweisung und Beobachtungsfahrt als Voraussetzung für die Nutzung von Autobahnen mit max. 130 km/h). Es bestehen positive Erfahrungen mit dem Modell in den benachbarten Staaten (Österreich, Schweiz und Luxemburg). Ein erhöhtes Risiko für andere Verkehrsteilnehmende ist somit nicht zu erwarten.

Die Reduzierung der „Sonderfahrten“ soll mit einer kompetenzorientierten Zielsetzung während der Ausbildung und der Verpflichtung zu einer „simulierten Prüfungsfahrt“ am Ende der Ausbildung ausgeglichen werden.

Die Kosten für „Sonderfahrten“ sind im vorliegenden Entwurf noch nicht als obligatorische Angabe für das „Vergleichsportal“ angeführt. Dies sollte ergänzt werden. Der Preis für die Beobachtungsfahrt nur dann, wenn diese auch angeboten wird. Eine Verpflichtung zum Angebot besteht für Fahrschulen nicht.

Der ADAC appelliert in diesem Zusammenhang an die Bundesländer und Fahrschulen, das neu geschaffene Angebot bereits zum Start möglichst flächendeckend zu etablieren. Eine abwartende Haltung würde bei einer geschätzten Kapazität von rund 10 Tsd. Fahrschulen in Deutschland dazu führen, dass die überwiegende Mehrheit der Verbraucher in Abhängigkeit zu ihrem Wohnort daran nicht partizipieren könnte. Gerade im Hinblick auf die Vorgabe darauf zu achten, für vergleichbare Lebensverhältnisse im Land zu sorgen, erscheint es unerlässlich, dass junge Menschen den Zugang zur Fahrausbildung an jedem Ort frei wählen können.

Evaluation zur Modernisierung der Fahrausbildung

Der Auftrag zur umfassenden Evaluation der veränderten Fahrausbildung ist notwendig und bedarf klarer Kriterien zur Bestimmung von Chancen und Risiken, die mit der Zielsetzung verbunden sind. Daher ist zu empfehlen, sich bei Auswahl der Erfolgsfaktoren auf eine geringe Anzahl zu beschränken, um sich möglichst zeitnah über die Entwicklung wissenschaftlich fundiert informieren zu können. Neben der Preisentwicklung steht die Verkehrssicherheit während der Ausbildungsphase im Fokus der öffentlichen Wahrnehmung. Die Bestehensquoten bei den Prüfungen, die Praktikabilität verkürzter Prüfzeiten sowie die Unfallrisiken in der Folgezeit sind weitere bedeutsame Kennzahlen. Die Akzeptanz, der Grad der Perfektion bei der Umsetzung, die Auswirkungen der Reform auf die Fahrlehrerausbildung sowie der weniger eingeschränkte Zugang zum Prüfwesen (Erweiterung der Qualifikationsvoraussetzungen für Fahrerlaubnisprüfende) sind im weiteren Verlauf zu berücksichtigen. Das gilt auch für die mögliche Erweiterung der Reformschritte auf weitere Fahrzeugklassen. Insofern ist ein Zwischenevaluationsbericht zu den Unfallkriterien innerhalb von 24 Monaten anzustreben.

Anmerkung zur Umsetzung der 4. EU-FS-RL

Der ADAC findet es positiv, dass die Referentenentwürfe die notwendigen Änderungen der 4. EU-Führerscheinrichtlinie aufgreifen, auch wenn diese überwiegend erst im November 2029 zur Anwendung kommen. Daraus resultiert jedoch auch ein praktisches Problem für Inhaber der Führerscheinklasse B, die schwere Wohnmobile fahren wollen. Sie müssen bis zu diesem Datum nach der bisherigen Rechtslage weiterhin eine kostenintensive Ausbildung für die Führerscheinklasse C1 absolvieren, um entsprechende Fahrzeuge fahren zu können. Diese Regelungslücke sollte aus Sicht des ADAC bedacht werden.

Zusammenfassend

1. Der ADAC unterstützt die Flexibilisierung des Theorieunterrichts und die damit verbundene Möglichkeit zur Eigenverantwortung.
2. Der ADAC erkennt Chancen für die Verkehrssicherheit durch die Option des Begleitenden Fahrens noch vor der Prüfung. Das Anfängerrisiko kann mit zusätzlicher Fahrpraxis wirkungsvoll reduziert werden.
3. Der ADAC appelliert an die Länder und die Fahrschulen das Angebot zeitnah und flächendeckend einzuführen, um die Erwartung der Verbraucher an die Umsetzung der Reform zu erfüllen.
4. Der ADAC regt an, die Anforderungen an die Evaluation anzupassen, um auf unerwartete Entwicklungen unmittelbar reagieren zu können. Die vorgegebenen Ziele der Evaluation und der Zeitraum sind daher auf wesentliche Kennzahlen zu reduzieren. Der ADAC empfiehlt in diesem Zusammenhang auch die Praktikabilität der verkürzten Prüfungszeiten zu berücksichtigen.
5. Der ADAC begrüßt die angestrebte Öffnung zur Ausbildung von Fahrerlaubnisprüfern, um regionale Engpässe bei der Terminvergabe aufgrund außergewöhnlicher Umstände zukünftig flexibler ausbalancieren zu können.
6. Der ADAC geht bei der Modernisierung der Fahrausbildung von einer Kostenreduktion für die Verbraucher aus. Die Höhe der Einsparung wird dabei durch die Eigenleistung und individuelle Voraussetzungen bestimmt. Die angestrebte verpflichtende und digital verfügbare Preistransparenz wird dazu auch einen Beitrag leisten können.
7. Der ADAC begrüßt das Bestreben der Bundesregierung, den Zugang zu Wohnmobilen bis 4,25 t für die Verbraucher niederschwellig umzusetzen. Für die in diesem Zusammenhang neu geschaffene Führerscheinklasse B 96.02 ist überdies ein reger [Zuspruch auf der Verbraucherseite](#) zu erwarten.

Kontakt:

ADAC e.V.
Büro Berlin
Unter den Linden 38
10117 Berlin
E-Mail: buero-berlin@adac.de