2026-05-11

Gesetz zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze sowie Verordnung zur Modernisierung der Fahrschulausbildung

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) ist der Spitzenverband der deutschen Busbranche und vertritt die Interessen der rund 3000 privaten und mittelständischen Unternehmen aus dem Bereich Personennahverkehr, Bustouristik und Fernlinienverkehr gegenüber Politik und Öffentlichkeit.

Die Busbranche steht weiterhin vor einer arbeitsmarktpolitischen und zugleich verkehrspolitischen Bewährungsprobe. Vor diesem Hintergrund begrüßt der bdo ausdrücklich, dass das Bundesministerium für Verkehr mit dem Referentenentwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze sowie mit dem Referentenentwurf einer Verordnung zur Modernisierung der Fahrschulausbildung einen breiten Modernisierungsimpuls setzt. Der Entwurf stellt die Bezahlbarkeit des Führerscheinerwerbs, die Digitalisierung der Ausbildung, den Abbau unnötiger bürokratischer Anforderungen und eine effizientere Nutzung knapper Ausbildungs- und Prüfungskapazitäten in den Mittelpunkt.

Der bdo bewertet diese Reformrichtung ausdrücklich positiv. Der Entwurf greift an mehreren Stellen in der Praxis wirksame Stellschrauben auf: digitale Lernformate werden rechtlich ermöglicht, starre Ausbildungsumfänge werden zugunsten einer individuellen Feststellung der Ausbildungsreife zurückgenommen, Simulationen werden als ergänzendes Ausbildungsinstrument zugelassen, Prüfungszeiten werden näher an die europäischen Mindestvorgaben herangeführt und mit dem Fahrerlaubnisprüfer wird ein zusätzlicher Baustein zur Entlastung der Prüfkapazitäten geschaffen.

Gerade weil der Entwurf in die richtige Richtung geht, sollte die Reform nach Auffassung des bdo an einer Stelle konsequent zu Ende gedacht werden: Die weiterhin fehlende Verzahnung zwischen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung der Klassen C/C1 und D/D1 und dem praktischen Prüfungsteil der Grundqualifikation lässt ein erhebliches Entlastungspotenzial ungenutzt. Für die Busbranche bleibt der Berufszugang dadurch trotz richtiger Verbesserungen im Fahrschulrecht weiterhin unnötig zweigleisig organisiert.

1. Änderungen der Fahrschulausbildung

Der bdo begrüßt ausdrücklich, dass der Entwurf die bisherige Fahrschüler-Ausbildungsordnung außer Kraft treten lässt und die Ausbildung von Fahrschülerinnen und Fahrschülern in einer neu gefassten Fahrschulausbildungs-Verordnung systematisch neu ordnet. Hierzu im Einzelnen:

Digitaler theoretischer Wissenserwerb

Der bdo begrüßt ausdrücklich, dass der theoretische Wissenserwerb künftig hinsichtlich des Lernformats der eigenverantwortlichen Entscheidung des Fahrschülers überlassen wird und Fahrschulen den theoretischen Unterricht nach ihrer Wahl in Präsenz, digital synchron, digital asynchron oder in Kombination dieser Unterrichtsformen durchführen können (vgl. § 3 Abs. 1, Abs. 3 und Abs. 4 FahrschAusbVO-E).

Diese Öffnung ist rechtlich und praktisch folgerichtig. Die bisherige rechtliche Fixierung auf überwiegend präsenzgeprägte Strukturen passt nicht mehr zu den tatsächlichen Lerngewohnheiten vieler Bewerberinnen und Bewerber. Gerade für Personen mit Schichtarbeit, für Auszubildende in Verkehrsunternehmen, für Bewerberinnen und Bewerber im ländlichen Raum und für Menschen mit familiären Verpflichtungen kann digitale Theorie die Teilnahme erleichtern und Ausbildungskosten reduzieren.

Entscheidend ist, dass die Reform die inhaltlichen Anforderungen nicht absenkt. Der Entwurf stellt ausdrücklich darauf ab, dass der theoretische Wissenserwerb die für die theoretische Prüfung erforderlichen Kenntnisse nach Anlage 7 Nr. 1.1 FeV vermitteln muss (vgl. § 3 Abs. 2 FahrschAusbVO-E; Anlage 7 Nr. 1.1 FeV-E). Die vorgesehene Neufassung der Anlage 7 Nr. 1.1 FeV orientiert den Prüfungsstoff an den Sachgebieten des Anhangs II Abschnitt A Nr. 2 bis 4 der Richtlinie 2006/126/EG und setzt damit die vom bdo seit Langem geforderte Leitlinie „EU-Mindestvorgaben statt nationaler Übererfüllung“ im Fahrerlaubnisrecht sichtbar um (vgl. Anlage 7 Nr. 1.1 FeV-E; Anhang II Abschnitt A Nr. 2 bis 4 RL 2006/126/EG).

Positiv ist ferner, dass Fahrschulen nicht verpflichtet werden, sämtliche möglichen Unterrichtsformen gleichzeitig vorzuhalten. Eine solche Pflicht würde gerade kleinere und mittelständische Fahrschulen unverhältnismäßig belasten. Die im Entwurf gewählte Lösung wahrt unternehmerische Freiheit, ermöglicht moderne Lernkonzepte und erhält zugleich die Verantwortung der Fahrschule für die ordnungsgemäße Ausbildung (vgl. § 3 Abs. 4 Satz 2 FahrschAusbVO-E; § 12 Abs. 1 FahrlG-E).

Individualisierung der fahrpraktischen Ausbildung

Der bdo begrüßt auch die Neufassung der fahrpraktischen Ausbildung. Der Entwurf hält daran fest, dass die Ausbildung auf öffentlichen Straßen durchzuführen ist und die für die praktische Prüfung erforderlichen Kenntnisse nach Anlage 7 Nr. 2.1 FeV vermitteln muss. Zugleich wird der Umfang der Fahrten auf Überlandstrecken, auf Autobahnen oder Kraftfahrtstraßen sowie bei Dunkelheit oder Dämmerung am individuellen Ausbildungsstand des Fahrschülers ausgerichtet (vgl. § 4 Abs. 1 Satz 1 bis 5 FahrschAusbVO-E; Anlage 7 Nr. 2.1 FeV).

Das ist aus Sicht des bdo ein sachgerechter Systemwechsel. Starre Mindestumfänge führen nicht zwingend zu höherer Verkehrssicherheit. Entscheidend ist, ob die Bewerberin oder der Bewerber, die für die Prüfung und die spätere Teilnahme am Straßenverkehr erforderlichen Fähigkeiten tatsächlich beherrscht. Die Regelung stärkt damit eine kompetenzorientierte Ausbildung, ohne die Fahrschule aus ihrer Verantwortung zu entlassen.

Der Entwurf enthält hierfür einen wichtigen Qualitätssicherungsmechanismus: Der Umfang der Fahrten ist so zu wählen, dass der Fahrlehrer das Vorhandensein der jeweils erforderlichen Fähigkeiten und Fertigkeiten feststellen kann; außerdem sind die Qualitätskriterien für den praktischen Fahrschulunterricht zu berücksichtigen (vgl. § 4 Abs. 1 Satz 5 und 6 FahrschAusbVO-E; Anlage 1 FahrschAusbVO-E). Gerade dieser Zusammenhang ist zentral. Flexibilisierung ist dann rechtlich

tragfähig und verkehrssicher, wenn sie nicht als bloße Kürzung, sondern als fachliche Individualisierung verstanden wird.

Für die Busbranche ist dieser Ansatz auch deshalb relevant, weil Kosten und Dauer des Fahrerlaubniserwerbs mittelbar auf den Berufszugang wirken. Eine Ausbildung, die unnötige Stunden vermeidet, aber die tatsächliche Kompetenz verbindlich nachweist, ist ein Beitrag zur Fachkräftesicherung ohne Abstriche bei der Verkehrssicherheit.

Verbindliche Feststellung der Prüfungsreife

Besonders positiv bewertet der bdo die verbindliche Feststellung der Prüfungsreife. Der Fahrlehrer darf die Prüfungsreife künftig nur feststellen, wenn der Fahrschüler mindestens einen einer Prüfungssituation nachempfundenen Test im Verkehr auf öffentlichen Straßen erfolgreich absolviert hat. Dieser Test muss die Vorgaben für die praktische Fahrerlaubnisprüfung nach Anlage 7 Nr. 2 FeV erfüllen; seine Dauer entspricht der Prüfungsdauer und Mindestfahrzeit nach Anlage 7 Nr. 2.3 FeV (vgl. § 11 Abs. 1 FahrschAusbVO-E). Durch diese Vorgabe werden sich mittelfristig die Bestehens-Quoten wieder erhöhen.

Diese Regelung ist der zentrale Ausgleich für den Wegfall starrer Mindestumfänge. Sie stellt sicher, dass nicht die Zahl der absolvierten Stunden, sondern die tatsächlich nachgewiesene Prüfungsreife maßgeblich ist.

Zulassung von Fahrsimulationen

Der bdo begrüßt die ausdrückliche Zulassung von Simulationen im Rahmen der fahrpraktischen Ausbildung (vgl. § 4 Abs. 3 Satz 1 FahrschAusbVO-E)Damit werden moderne Ausbildungsmethoden rechtlich in das Fahrschulsystem integriert. Simulationen können vor allem bei wiederkehrenden Standardsituationen, bei Gefahrenerkennung, bei Blickführung, bei Bedienhandlungen und bei der Vorbereitung auf komplexere Verkehrssituationen einen Beitrag leisten. Sie können Fahrlehrerkapazitäten ergänzen und den Einstieg in die fahrpraktische Ausbildung strukturieren.

Prüfungsdauer, Mindestfahrzeit und Prüfungskapazitäten

Der bdo begrüßt die vorgesehene Reduzierung der Prüfungsdauer und Mindestfahrzeit in Anlage 7 Nr. 2.3 FeV. Für die Klassen D1, D1E, D und DE sieht der Entwurf künftig eine Prüfungsdauer von mindestens 70 Minuten und eine Fahrzeit von mindestens 45 Minuten vor; für die Klassen C1, C1E, C und CE gilt dasselbe (vgl. Anlage 7 Nr. 2.3 Satz 1 FeV-E).

Damit wird die praktische Fahrerlaubnisprüfung näher an die europäischen Mindestvorgaben herangeführt. Nach dem unionsrechtlichen Rahmen darf die Mindestfahrzeit zur Kontrolle der Verhaltensweisen bei den Klassen C, C1, D und D1 nicht weniger als 45 Minuten betragen; die Fahrzeit umfasst dabei nicht Vor- und Nachbereitung, technische Kontrollen oder die Bekanntgabe des Ergebnisses (vgl. Anhang II Nr. 10 RL 2006/126/EG; Anlage 7 Nr. 2.3 Satz 1 FeV-E).

Fahrerlaubnisprüfer als zusätzlicher Kapazitätsbaustein

Der bdo begrüßt die Einführung des amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers. Der Entwurf schafft im Kraftfahrsachverständigengesetz eine eigenständige Anerkennung für Fahrerlaubnisprüfer und bestimmt hierfür Anforderungen an Mindestalter, Eignung, Zuverlässigkeit, Fahrerlaubnisbesitz, Ausbildung bei einer Technischen Prüfstelle und fachliche Prüfung (vgl. § 1 Abs. 1 KfSachvG-E; § 2 Abs. 1a KfSachvG-E; § 4 KfSachvG-E).

Dies ist ein praxisnaher Ansatz zur Entlastung der Fahrerlaubnisprüfung. Die bisherige Prüfstruktur ist stark an die allgemeinen Sachverständigen- und Prüferlaufbahnen gekoppelt. Ein eigenständiger Fahrerlaubnisprüfer kann den Zugang zum Prüfwesen erweitern, ohne die fachlichen Anforderungen an die Prüfungstätigkeit aufzugeben. Positiv ist dabei auch, dass der Entwurf die Unabhängigkeit des Prüfers absichert (vgl. § 6 Abs. 3 KfSachvG-E).

Die Folgeänderung in der Fahrerlaubnis-Verordnung, wonach die Durchführung der Fahrerlaubnisprüfung künftig auch Fahrerlaubnisprüfern bei den Technischen Prüfstellen obliegt, ist daher ausdrücklich zu begrüßen (vgl. § 69 Abs. 1 FeV-E).

2. Änderungen des Fahrlehrerrechts

Zugang zur Fahrlehrerlaubnis der Klassen CE und DE

Der bdo begrüßt die vorgesehene Flexibilisierung beim Zugang zur Fahrlehrerlaubnis der Klassen CE und DE.

Anerkennung von Befähigungsnachweisen aus anderen EU-/EWR-Staaten und der Schweiz

Der bdo begrüßt ferner, dass die Regelungen für Inhaberinnen und Inhaber von Befähigungsnachweisen aus anderen EU-Mitgliedstaaten, anderen EWR-Vertragsstaaten und der Schweiz europarechtskonform neu gefasst werden.

Diese Öffnung kann zur Fachkräftesicherung im Fahrschulwesen beitragen. Zugleich bleibt die Kontrollfähigkeit erhalten (vgl. § 4a Abs. 2 FahrlG-E).

Wegfall der Pflicht zum Vorhalten von Unterrichtsräumen und Lehrmitteln

Ausdrücklich begrüßt der bdo den Wegfall der gesetzlichen Pflicht, für die Fahrschulerlaubnis den erforderlichen Unterrichtsraum und die erforderlichen Lehrmittel nachzuweisen (vgl. § 18 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 FahrlG-E).

Diese Änderung ist die notwendige Folge der Öffnung des Theorieunterrichts für digitale Formate. Wer den theoretischen Unterricht vollständig digital und ordnungsgemäß anbieten darf, darf nicht zugleich strukturell gezwungen sein, dauerhaft Räume und physische Lehrmittel vorzuhalten.

Positiv bewertet der bdo auch die neuen Kooperationsmöglichkeiten. Fahrschulen und Ausbildungsfahrschulen können Ausbildungsteile beziehungsweise den Einsatz von Fahrlehreranwärtern im theoretischen Unterricht an kooperierende Fahrschulen übertragen, ohne dass für die Kooperation eine eigene Fahrschulerlaubnis erforderlich ist; zugleich wird die notwendige Transparenz gegenüber Fahrschülern beziehungsweise Fahrlehreranwärtern abgesichert (vgl. § 20 Abs. 1 und 2 FahrlG-E).

3. Erprobung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung

Der bdo begrüßt, dass der Referentenentwurf die Erprobung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung ausdrücklich auf die Fahrerlaubnisklasse B beschränkt. Dabei handelt es sich im Ergebnis um eine Form der Laienausbildung, weil Fahrpraxis nicht ausschließlich im klassischen Fahrschulfahrzeug mit Fahrlehrer erworben wird, sondern auch mit einem privaten Fahrpraxisanleiter. Zugleich bleibt das Modell aber rechtlich eingegrenzt und wird nicht vollständig aus der Fahrschulausbildung herausgelöst.

Dies ist aus Sicht des bdo sachgerecht. Für die Klasse B kann ein solcher zusätzlicher Praxiserwerb dazu beitragen, Fahranfängerinnen und Fahranfängern mehr Übung und Routine im Straßenverkehr zu ermöglichen. Positiv ist insbesondere, dass der Entwurf hierfür mehrere Sicherungen vorsieht: Der Fahrpraxiserwerb ist behördlich zu genehmigen, setzt eine vorherige Mindestbefähigung des Teilnehmers voraus und ist an bestimmte Anforderungen an den Fahrpraxisanleiter geknüpft (§ 2e Abs. 1 bis 5 StVG-E; §§ 2 bis 4 FahrPraxAnlV-E). Außerdem ist eine wissenschaftliche Begleitung und Evaluierung durch die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen vorgesehen (§ 2e Abs. 7 StVG-E). Der bdo bewertet diese vorsichtige, auf Erprobung angelegte Öffnung für die Klasse B daher grundsätzlich positiv.

Wichtig ist jedoch, dass diese Laienausbildung nicht auf die Fahrerlaubnisklassen D und D1 übertragen wird. Der Entwurf enthält eine solche Ausweitung derzeit nicht; dies muss aus Sicht des bdo auch so

bleiben. Für den Busbereich kommt es nicht auf eine Absenkung der Ausbildungsqualität an, sondern auf eine bessere Verzahnung und Entbürokratisierung der bestehenden professionellen Ausbildungs- und Prüfungsstrukturen.

4. EU-Mindestvorgaben, Goldplating und rechtssystematische Klarstellung

Der bdo begrüßt ausdrücklich, dass der Entwurf den Abbau nationaler Sonderregelungen und eine stärkere Orientierung an europäischen Mindestvorgaben sichtbar verfolgt. Dies entspricht dem Grundsatz, dass nationales Fahrerlaubnisrecht unionsrechtliche Anforderungen vollständig, aber nicht unnötig überschießend umsetzen sollte. Gerade im Berufszugang können nationale Übererfüllungen zu zusätzlichen Kosten, längeren Ausbildungszeiten und höheren organisatorischen Hürden führen.

Für den theoretischen Prüfungsstoff wird dieser Ansatz bereits im Normtext deutlich: Anlage 7 Nr. 1.1 FeV-E verweist auf die Sachgebiete des Anhangs II Abschnitt A Nr. 2 bis 4 der Richtlinie 2006/126/EG. Damit wird die unionsrechtliche Grundlage transparent im Verordnungstext abgebildet (vgl. Anlage 7 Nr. 1.1 FeV-E; Anhang II Abschnitt A Nr. 2 bis 4 RL 2006/126/EG).

Für die praktische Ausbildung verweist § 4 Abs. 1 Satz 2 FahrschAusbVO-E auf die für die praktische Prüfung erforderlichen Kenntnisse nach Anlage 7 Nr. 2.1 FeV. In der Begründung wird zutreffend ausgeführt, dass dadurch die nach Anhang II der Richtlinie 2006/126/EG erforderlichen Mindestinhalte vermittelt werden sollen und künftig keine zusätzlichen nationalen Anforderungen an die Ausbildungsinhalte auf Verordnungsebene gestellt werden (vgl. § 4 Abs. 1 Satz 2 FahrschAusbVO-E; Begründung zu § 4 Abs. 1 FahrschAusbVO-E; Anhang II RL 2006/126/EG).

Aus Gründen der Rechtsklarheit sollte diese Verweisung jedoch nicht nur in der Begründung, sondern auch in Anlage 7 Nr. 2.1 FeV selbst abgebildet werden. Die Prüfungs- und Ausbildungsanforderungen werden im Vollzug nicht aus der Begründung, sondern aus dem Normtext angewendet. Eine ausdrückliche Anpassung der Anlage 7 Nr. 2.1 FeV würde verhindern, dass über die Prüfungsrichtlinie oder Verwaltungspraxis erneut nationale Zusatzanforderungen entstehen, die der Reformlogik widersprechen.

Der bdo regt daher folgende Klarstellung an:

> Anlage 7 Nr. 2.1 FeV - Ergänzungsvorschlag
>
> Gegenstand der praktischen Prüfung sind die Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen nach Anhang II Abschnitt B Nr. 6 bis 9 der Richtlinie 2006/126/EG, soweit sie für die beantragte Fahrerlaubnisklasse einschlägig sind. Weitere Einzelheiten der praktischen Prüfung ergeben sich aus der Prüfungsrichtlinie für die praktische Fahrerlaubnisprüfung in der jeweils geltenden Fassung, die vom Bundesministerium für Verkehr im Benehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt gemacht wird.

5. Verzahnung von Fahrerlaubnisprüfung und Berufskraftfahrerqualifikation

Der zentrale Ergänzungsbedarf aus Sicht des bdo betrifft die weiterhin fehlende Verzahnung zwischen Fahrerlaubnisrecht und Berufskraftfahrerqualifikationsrecht. Die vorliegende Reform modernisiert die Fahrschulausbildung und die Fahrerlaubnisprüfung in wichtigen Punkten. Sie lässt jedoch ungenutzt, dass gerade bei den Klassen C/C1 und D/D1 in der Praxis erhebliche Überschneidungen zwischen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung und dem praktischen Prüfungsteil der Grundqualifikation bestehen.

Für den Busbereich ist dies von besonderer Bedeutung. Wer als Busfahrerin oder Busfahrer tätig werden will, benötigt nicht nur die Fahrerlaubnis der Klasse D oder D1, sondern zusätzlich die Grundqualifikation oder beschleunigte Grundqualifikation nach dem Berufskraftfahrerqualifikationsrecht. Die Grundqualifikation wird durch das Bestehen einer theoretischen und einer praktischen Prüfung bei einer Industrie- und Handelskammer erworben (vgl. § 2 Abs. 1 Nr. 1 BKrFQG; § 1 Abs. 2 BKrFQV i.V.m. Anlage 2 BKrFQV). Die Fahrerlaubnisprüfung wird demgegenüber nach Fahrerlaubnisrecht abgenommen (vgl. § 17 Abs. 2 FeV i.V.m. Anlage 7 Nr. 2 FeV).

Diese parallele Architektur führt zu zusätzlichen Terminen, zusätzlicher Organisation, zusätzlicher Fahrzeug- und Fahrlehrerbindung sowie zusätzlichen Kosten. Entscheidend ist dabei: Der bdo fordert keine Absenkung der fachlichen Anforderungen. Vielmehr sollen die erforderlichen Prüfungsinhalte beider Systeme in einem zusammenhängenden Termin vollständig geprüft und jeweils getrennt bewertet werden.

Unionsrechtlich steht einer solchen Verzahnung nichts entgegen. Die Richtlinie (EU) 2022/2561 enthält Mindestanforderungen an Inhalte und Dauer der Grundqualifikation, schreibt aber keine nationale Doppelarchitektur strikt getrennter praktischer Prüfungstermine vor. Maßgeblich ist, dass die Mindestinhalte tatsächlich geprüft, die Mindestzeiten eingehalten und die Ergebnisse rechtssicher dokumentiert werden (vgl. Art. 3 Abs. 1 Buchst. a RL (EU) 2022/2561; Anhang I Abschnitt 2 Nr. 2.2 RL (EU) 2022/2561).

Diese Ausrichtung auf den Kompetenznachweis wird auch dadurch bestätigt, dass das Unionsrecht im Unterrichtsmodell Anrechnungen für spezielle Ausbildungsmaßnahmen ausdrücklich zulässt und damit die Kombination relevanter Ausbildungsbestandteile nicht ausschließt (vgl. Anhang I Abschnitt 2 Nr. 2.1 RL (EU) 2022/2561). Auch das Fahrerlaubnisrecht verfolgt keinen Selbstzweck doppelter Prüfungen, sondern definiert harmonisierte Mindestanforderungen an Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen (vgl. Anhang II RL 2006/126/EG).

Zielbild des bdo ist daher eine gemeinsame praktische Prüfung mit zwei Prüfungsteilen, aber nur einem Prüfungstermin:

- **Teil 1:** klassische fahrerlaubnisrechtliche Fahrkompetenz nach § 17 FeV i.V.m. Anlage 7 Nr. 2 FeV;
- **Teil 2:** berufskraftfahrerspezifische Inhalte, insbesondere rationelles Fahrverhalten, Verkehrssicherheit, Fahrgastorientierung, wirtschaftliches Fahren sowie Sicherheits- und Betriebsvorgänge nach § 1 Abs. 2 BKrFQV i.V.m. Anlage 2 BKrFQV und Anlage 1 BKrFQV.

Die Kombination muss antragsgebunden ausgestaltet werden. Sie darf den bestehenden Weg der Grundqualifikation nicht ersetzen, sondern soll als zusätzlicher, freiwilliger Weg eröffnet werden. Wer Fahrerlaubnisprüfung und Grundqualifikation weiterhin getrennt ablegen will oder muss, soll dies unverändert tun können.

Aus Verbandssicht bietet sich eine Platzierung im unmittelbaren Umfeld der praktischen Fahrerlaubnisprüfung an, also im Anschluss an § 17 und § 17a FeV. Da das Berufskraftfahrerqualifikationsrecht die Zuständigkeit der IHK für die Grundqualifikationsprüfung vorsieht, sollte die Regelung in der FeV von einer Folgeänderung in § 1 BKrFQV beziehungsweise Anlage 2 BKrFQV flankiert werden (vgl. § 2 Abs. 1 Nr. 1 BKrFQG; § 1 Abs. 2 und 3 BKrFQV; Anlage 2 BKrFQV).

§ 17b FeV - neuer Vorschlag bdo

(1) Bewerberinnen und Bewerber für die praktische Prüfung der Klassen C, C1, D oder D1, die zugleich die Grundqualifikation nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes erwerben wollen, können beantragen, dass die Prüfungsfahrt nach § 17 Absatz 2 in Verbindung mit Anlage 7 Nummer 2.3 Satz 1 dieser Verordnung mit dem praktischen Prüfungsteil der Grundqualifikation nach § 1 Absatz 2 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung in Verbindung mit Anlage 2 Nummer 2 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung in einem einheitlichen Prüfungstermin verbunden wird.

(2) In diesem Fall ist die Fahrzeit im Verkehr um 45 Minuten auf insgesamt mindestens 90 Minuten zu verlängern. Die Gesamtprüfungsdauer erhöht sich entsprechend. Die Inhalte der praktischen Fahrerlaubnisprüfung nach Anlage 7 Nummer 2 dieser Verordnung und die Inhalte des praktischen Prüfungsteils der Grundqualifikation nach Anlage 2 Nummer 2 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung sind vollständig abzudecken.

(3) Die fahrerlaubnisrechtliche Prüfung und der praktische Prüfungsteil der Grundqualifikation sind getrennt zu bewerten und getrennt zu dokumentieren. Das Bestehen eines Prüfungsteils bleibt unberührt, wenn der andere Prüfungsteil nicht bestanden wird, sofern die Anforderungen des bestandenen Prüfungsteils vollständig erfüllt sind.

(4) Für den fahrerlaubnisrechtlichen Prüfungsteil gelten § 17 und Anlage 7 dieser Verordnung. Für den praktischen Prüfungsteil der Grundqualifikation gelten das Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz und die Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung. An dem praktischen Prüfungsteil der Grundqualifikation wirkt ein von der zuständigen Industrie- und Handelskammer bestimmter Prüfer mit.

(5) Das eingesetzte Prüfungsfahrzeug muss den Anforderungen an Prüfungsfahrzeuge nach Anlage 7 Nummer 2.2 dieser Verordnung entsprechen. Die nach dem Fahrerlaubnisrecht erforderliche Mitwirkung eines Fahrlehrers bleibt unberührt.

Dieser Vorschlag senkt keine Anforderungen. Er beseitigt lediglich Doppelstrukturen. Er würde Ausbildungskosten reduzieren, Prüfkapazitäten effizienter nutzen, den Berufszugang beschleunigen und die vorhandenen Prüfungsinhalte rechtssicher in einem zusammenhängenden Ablauf abbilden. Gerade für den Busbereich wäre dies ein wirksamer, unmittelbar berufszugangsrelevanter Reformschritt.

Eine entsprechende Folgeänderung in der BKrFQV sollte klarstellen, dass der praktische Prüfungsteil der Grundqualifikation im Falle eines Antrags nach § 17b FeV im Rahmen der kombinierten praktischen Prüfung abgenommen werden kann und dass die IHK-Prüfdokumentation sowie die Eintragung beziehungsweise der spätere Fahrerqualifizierungsnachweis unberührt bleiben (vgl. § 7 BKrFQG; §§ 12 bis 24 BKrFQG; § 1 Abs. 2 und 3 BKrFQV).

Fazit

Der bdo begrüßt den vorliegenden Reformansatz ausdrücklich. Die Modernisierung der Fahrschulausbildung ist überfällig und es wird mit dem Entwurf ein wichtiges politisches Signal gesetzt: Verkehrssicherheit und Entbürokratisierung schließen sich nicht aus. Im Gegenteil: Ein modernes, kompetenzorientiertes und digital anschlussfähiges Ausbildungssystem kann Sicherheit und Zugänglichkeit zugleich stärken.

Aus Sicht des bdo sollte die Reform jedoch um eine für den Busbereich zentrale Ergänzung erweitert werden. Die praktische Fahrerlaubnisprüfung der Klassen C/C1 und D/D1 und der praktische Prüfungsteil der Grundqualifikation sollten auf Antrag in einem kombinierten Format abgenommen werden können. Dies wäre unionsrechtlich möglich, würde keine fachlichen Standards absenken und könnte Doppelstrukturen, Kosten und organisatorische Hürden beim Berufszugang deutlich reduzieren.

Der bdo steht für eine rechts- und verkehrssichere Modernisierung des Berufszugangs und bietet an, die vorgeschlagenen Formulierungen und Umsetzungsoptionen im weiteren Verfahren konstruktiv zu begleiten.