

STELLUNGNAHME

Stellungnahme

des Gesamtverbandes der
Deutschen Versicherungswirtschaft
Lobbyregister-Nr. R000774

zum Referentenentwurf des Gesetzes zur Änderung
des Fahrlehrgesetzes und anderer straßenverkehrs-
rechtlicher Gesetze sowie zum Referentenentwurf der
Verordnung zur Modernisierung der Fahrschulausbil-
dung, Bearbeitungsstand: 04.05.2026



Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, D-10002 Berlin
Telefon: +49 30 2020-5000 · Telefax: +49 30 2020-6000
Lobbyregister-Nr. R000774

Rue du Champ de Mars 23, B-1050 Brüssel
Telefon: +32 2 28247-30 · Telefax: +49 30 2020-6140
ID-Nummer 6437280268-55
www.gdv.de

Ansprechpartner

Abteilung Kfz-Versicherung, Kfz-Technik,
Statistik und Kriminalitätsbekämpfung
Abteilung Unfallforschung

E-Mail

kraftfahrt@gdv.de
unfallforschung@gdv.de

Inhalt

1. Einleitung	3
2. Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung (FahrPraxAnIV)	4
2.1 Kein neues Haftungssystem etablieren	4
2.2 Auswirkungen auf die Risikoabsicherung derzeit unklar	6
2.3 Begriffs des Teilnehmers klarstellen	7
2.4 Erforderliche Anpassungen in der KfzPflV	7
2.5 Ablauf der verschiedenen Elemente des neuen Ausbildungsmodells präzisieren	8
2.6 Aussagekräftige Daten für die Evaluierung erheben	8
3. Modernisierung der Fahrschul Ausbildung (FahrschAusbVO)	9
3.1 Strukturiertes Feedback während des Lernprozesses verpflichtend einführen	9
3.2 Mindestumfang an Fahrten im Realverkehr für Unfallschwerpunkte von Fahranfänger-/innen vorschreiben	10
3.3 Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit evaluieren	10
3.4 Moderne Fahrausbildung weiter denken	10

Zusammenfassung

Der GDV und das BMV verfolgen das gemeinsame Ziel einer sicheren, zeitgemäßen und bezahlbaren Fahrausbildung.

Mit der Erprobung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung im Rahmen der praktischen Fahrausbildung für Kraftfahrzeuge der Klasse B betritt die Bundesregierung Neuland.

Der Schutz Dritter ist für eine solche Erprobung essenziell. Aus Sicht des GDV darf dies aber nicht zu einer Haftungserweiterung außerhalb des etablierten Haftungssystems für den beifahrenden Praxisanleiter führen. Der GDV gibt außerdem zu bedenken, dass die neue Risikolage eine verlässliche Aussage über die Kalkulation der Risikoabsicherung in der Kraftfahrtversicherung zum jetzigen Zeitpunkt nicht zulässt. Zudem sind begriffliche Klarstellung und die Änderung weiterer flankierender Regelungswerke notwendig, damit das angeleitete Fahren nicht als sanktionierbare Obliegenheitsverletzung gilt.

Aus Sicht der Kraftfahrtversicherer ist die Erprobung daher nur vertretbar, wenn vor Inkrafttreten eindeutig geregelt ist, wer Fahrzeugführer ist, welche Rolle der Fahrpraxisanleiter haftungsrechtlich einnimmt, wie der Versicherungsschutz ausgestaltet ist und unter welchen Voraussetzungen keine Obliegenheitsverletzung für das Fahren ohne Fahrerlaubnis vorliegt.

Der GDV begrüßt die Modernisierung der Fahrausbildung. Die professionelle Fahrausbildung in der Fahrschule soll flexibler und kostengünstiger werden, ohne Abstriche bei den hohen Standards für die Verkehrssicherheit. Dafür bedarf jedoch weiterer Ergänzungen, wie etwa strukturiertes Feedback bereits während der Ausbildung verpflichtend einzuführen oder Mindestvorgaben für besonders sicherheitsrelevante Ausbildungsteile wie die Sonderfahrten im Realverkehr. Wünschenswert wären auch Ausbildungselemente in der ersten, besonders risikoreichen Phase des selbständigen Fahrens nach der Fahrprüfung, wie es in anderen europäischen Ländern wie Österreich bereits der Fall ist.

1. Einleitung

Der GDV begrüßt das Vorhaben der Bundesregierung ausdrücklich, den Erwerb des Führerscheins moderner und bezahlbarer zu gestalten. Angesichts der steigenden finanziellen Belastungen für junge Menschen und ihre Familien ist es der richtige Weg, die Ausbildung flexibler und kosteneffizienter aufzustellen. Die hohen Standards der Verkehrssicherheit dürfen dadurch aber nicht gefährdet werden.

Die vorgesehene Einbindung privater Fahrpraxisanleiter sowie das Führen eines Kraftfahrzeugs ohne Fahrerlaubnis zu Ausbildungszwecken markieren einen grundlegenden Systemwechsel in der deutschen Verkehrssicherheitspolitik. Aus

Sicht des Verbands ist mithin eine besonders sorgfältige Ausgestaltung und wissenschaftliche Begleitung entscheidend. Die Komplexität der hiermit verbundenen rechtlichen und qualitativen Fragestellungen lässt sich im Rahmen dieser Stellungnahme lediglich in den Kernpunkten skizzieren. Gerade im Vergleich zu internationalen Modellen wie in Österreich zeigt sich, dass der Erfolg solcher Ansätze eng an spezifische Rahmenbedingungen geknüpft ist.

Um das gemeinsame Ziel einer sicheren, zeitgemäßen und bezahlbaren Fahrausbildung zu erreichen, erfordert die finale Ausgestaltung eine tiefgreifende fachliche Abstimmung, damit die vom Gesetzgeber erwartete Kostensteigerung in der Risikoabsicherung so gering wie möglich ausfällt. Der GDV schlägt daher die nachfolgenden Ergänzungen zum Referentenentwurf vor.

2. Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung (FahrPraxAnIV)

Von Seiten der Versicherungswirtschaft wird begrüßt, dass für die Genehmigung zum Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung ein Nachweis über den bestehenden (bzw. erweiterten) Kfz-Haftpflichtschutz erforderlich ist. Während der Schutz Dritter durch das Haftpflichtsystem gesichert bleibt, könnten sich im Innenverhältnis zwischen Versicherer, Halter, Fahrer und Begleitperson neue Abgrenzungsfragen etwa im Hinblick auf Regress und Obliegenheiten ergeben. Zur Vermeidung einer unklaren Rechtslage sind mithin Präzisierungen erforderlich.

2.1 Kein neues Haftungssystem etablieren

Der GDV gibt zu bedenken, dass die aufgestellten Verhaltensregeln für den Fahrpraxisanleiter in der Fahrpraxisanleitungs-Verordnung nicht zu einer Haftung des Beifahrers außerhalb des etablierten Haftungssystems führen dürfen. Konkret muss klargestellt werden, dass der Fahrpraxisanleiter weder Fahrzeugführer noch Fahrlehrer im Sinne des § 2 Abs. 15 StVG ist. Aus seiner Begleitfunktion darf keine fahrlehrerähnliche Überwachungs-, Eingriffs- oder Gefährdungshaftung folgen.

Für eine fundierte Einordnung ist es hilfreich, sich die Unterschiede zwischen der aktuellen Rechtslage und den angedachten Neuerungen zu vergegenwärtigen.

Dem voranzustellen ist, dass es sich bei der Fahrerlaubnispflicht gem. § 2 Abs. 1 S. 1 StVG grundsätzlich um den Grundpfeiler für das zulässige Führen eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr handelt.

Mit Blick auf die zu berücksichtigenden gesamtgesellschaftlichen Aspekte ist es daher besonders wichtig, zunächst Regeln aufzustellen. Insbesondere unter welchen Bedingungen das Führen eines Kraftfahrzeugs, hier der Klasse B, auf öffentlichen Straßen ohne Fahrerlaubnis zugelassen werden kann. Der Anpassungsbedarf der flankierenden Regelungsgrundlagen ist nicht zu unterschätzen. Nicht umsonst stellt § 2e Abs. 8 StVG n.F. klar, dass der Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung „keine Ausbildung im Sinne des § 2 Absatz 15 Satz 1 und des § 1 Absatz

1 des Fahrlehrergesetzes“ ist und insoweit „die Vorschriften des Straßenverkehrsrechts, insbesondere des Straßenverkehrsgesetzes und der auf seiner Grundlage erlassenen Rechtsverordnungen“ im Übrigen unberührt bleiben.

Um Fahrerlaubnisanwärtern, die eben noch nicht über eine Fahrerlaubnis verfügen, die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr für Ausbildungs-, Prüfungs- und Begutachtungsfahrten zu ermöglichen, regelt § 2 Abs.15 StVG explizit, dass der Fahrlehrer als Führer des Fahrzeugs gilt. Der Fahrlehrer hat die Möglichkeit, in das Fahrgeschehen einzugreifen. Das bedeutet für den Fahrlehrer auch, dass er gegenüber dem Fahrschüler und anderen Verkehrsteilnehmern bei Verletzung von Sorgfalts- bzw. Berufspflichten haftet. Der Fahrlehrer muss den Fahrschüler und dessen Fahrweise sorgfältig überwachen.

Gem. § 2e Abs.4 Nr. 5 StVG n.F. in Verbindung mit dem Entwurf der „Verordnung zur Modernisierung der Fahrschulbildung“, explizit dem Entwurf einer „Verordnung zu Erprobung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung im Rahmen der praktischen Fahrausbildung für Kraftfahrzeuge der Klasse B (Fahrpraxisanleitungs-Verordnung - FahrPraxAnIV)“, sollen daher auch die Anforderungen an den Fahrpraxisanleiter geregelt werden.

Im Unterschied zur klassischen Fahrschulbildung ist der sog. Teilnehmer im Rahmen des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung, also der oftmals minderjährige Fahrerlaubnisanwärter ohne Fahrerlaubnis, Führer des Fahrzeugs. Damit unterliegt er grundsätzlich denselben Haftungsregeln wie ein „normaler“ Verkehrsteilnehmer. Hierzu sieht § 4 Abs.3 FahrPraxAnIV n.F. vor, dass der Fahrpraxisanleiter *„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“* hat. Ferner hat er *„insbesondere [...] auf die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit zu achten“*.

In der Begründung wird dazu ausgeführt: *„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, regelkonformes und defensives Fahrverhalten sicherzustellen.“*

Der in den Referentenentwürfen an verschiedenen Stellen herangezogene

Vergleich mit dem Begleiteten Fahren ab 17 (BF 17) ist aber nur bedingt geeignet. Beim BF 17 treffen den Begleiter eines minderjährigen Fahrers eben nur die Pflichten eines „normalen“ Beifahrers. Eine spezielle gesetzliche Aufsichtspflicht hat der Beifahrer dort gerade nicht. Das hat den (einfachen) Grund, dass dem minderjährigen Fahrer im Fall des BF 17 mit der Fahrerlaubnis die Eignung und Befähigung nach Ausbildung und Prüfung bereits zuerkannt ist.

Der Fahrpraxisanleiter besitzt naturgemäß nicht die Kompetenzen eines ausgebildeten Fahrlehrers, die für eine Aufgabenwahrnehmung im Sinne einer Überwachungs- und ggf. Eingriffspflicht notwendig sind, insbesondere nicht nach nur einer geforderten theoretischen Unterrichtseinheit zur Einweisung hinsichtlich des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung gemäß § 3 Abs 3 FahrPraxAnIV. Vergegenwärtigt man sich hierzu den Kompetenzkatalog (siehe Anlage 1 zu § 2 Absatz 1 der FahrIAusbVO), der grundlegende fachliche sowie pädagogisch-psychologische und verkehrspädagogische Kompetenzen enthält, die Fahrlehrer sich im Rahmen der Fahrlehrerausbildung aneignen müssen, um ihre beruflichen Anforderungen bewältigen zu können, verbietet sich ein Vergleich ohnehin.

Festzuhalten bleibt, dass durch die Regelung eines Aufgabenbereiches zwangsläufig auch ein Verantwortungsbereich der Fahrpraxisanleiter in dem vorliegenden Entwurf festgelegt wird. Dieser Verantwortungsbereich kann Haftungsfragen aufwerfen, die in diesem Rahmen nicht gewollt sind, so dass es insoweit einer hinreichenden Klarstellung bedarf.

2.2 Auswirkungen auf die Risikoabsicherung derzeit unklar

Die neuen Regelungen sehen vor, dass bestehende Versicherungsverhältnisse zwingend anzupassen sind: Das eingesetzte Kraftfahrzeug muss über einen Haftpflichtversicherungsschutz verfügen, der auch das Führen des Kraftfahrzeugs im Rahmen des Fahrpraxiserwerbs unter Anleitung umfasst. Aus Verbrauchersicht wäre es zudem wichtig, dass Teilnehmer, Halter und Fahrpraxisanleiter vor Beginn der Fahrpraxisphase ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass über den gesetzlich geforderten Haftpflichtversicherungsschutz hinaus ggf. weitere Anpassungen wie etwa in der Kaskoversicherung, zu Selbstbeteiligungen, Rückstufungen, Fahrerkreisvereinbarungen oder Leasingauflagen erforderlich sein könnten.

Begrüßt wird, dass der Entwurf in der Gesetzesbegründung zu § 2 Abs.4 Nr.2 FahrPraxAnIV n.F. sowohl im Allgemeinen Teil als auch im Besonderen Teil explizit auf die damit einhergehende mögliche Kostensteigerung in der Risikoabsicherung hinweist. Soweit im Rahmen der Beispielkalkulation zu § 2 Abs.4 Nr.2 FahrPraxAnIV n.F. für den Haftpflichtversicherungsschutz ein Mehraufwand in Höhe von ca. 342 Euro angenommen wird, gibt der Verband zu Bedenken, dass die eingesetzten Parameter zur Berechnung (etwa SF-Klasse 4, Haftpflicht-Regionalklasse 10, Haftpflicht-Typklasse 12, ect.) der Höhe nach individuell variieren und damit stark einzelfallabhängig sind. Zu berücksichtigen ist insbesondere, dass der

Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung ein neuartiges, und daher zum jetzigen Stand mit Unsicherheiten behaftetes Schadenrisiko birgt, dem dann gegebenenfalls versicherungsmathematisch entsprochen werden müsste.

Darüber hinaus ist zu bedenken, dass bei der durchgeführten Beispielkalkulation die weiteren möglichen Kosten wie etwa die der Kaskoversicherung, nicht berücksichtigt wurden. Aufgrund des neuartigen Risikos ist eine realistische Einschätzung der Auswirkungen zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Der GDV weist ausdrücklich darauf hin, dass neue Risiken nicht ungeklärt in die Kraftfahrzeugversicherung verlagert werden dürfen.

2.3 Begriffs des Teilnehmers klarstellen

Grundsätzlich anzumerken ist, dass der vorliegend verwendete Begriff des Teilnehmers u.a. in dem Referentenentwurf zur Fahrpraxisverordnung den flankierenden Regelungswerken insbesondere der KfzPflVV und der Kfz-Versicherung grundsätzlich fremd ist, so dass sich die Klarstellung empfiehlt, dass der "Teilnehmer" Fahrzeugführer im Sinne des StVG ist.

2.4 Erforderliche Anpassungen in der KfzPflVV

Des Weiteren hält der GDV eine Anpassung des § 5 Abs.1 KfzPflVV für erforderlich. Es empfiehlt sich aus Sicht der Versicherer – zumindest aus Gründen der Klarstellung – die geplante Ausnahme von dem Führen eines Kfz nur mit Fahrerlaubnis in die KfzPflVV aufzunehmen. § 5 Abs. 1 Nr. 4 KfzPflVV erlaubt es zu vereinbaren, dass ein Fahrzeug nur von einem Fahrer mit der erforderlichen Fahrerlaubnis benutzt werden darf. Diese Regelung macht nicht klar genug, unter welchen Voraussetzungen ein Fahren ohne Fahrerlaubnis nach der geplanten Fahrpraxisanleitungs-Verordnung kein Verstoß gegen eine Obliegenheit, sondern erlaubt sein soll.

Mithin sollte eine weitere Obliegenheit aufgenommen werden, aus der sich ergibt, dass ein Fahrzeug ohne die vorgeschriebene Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge der Klasse B im Rahmen der praktischen Fahrausbildung auf öffentlichen Wegen und Plätzen nur benutzt werden darf, wenn und solange für den Fahrer eine gültige Genehmigung nach § 2 Fahrpraxisanleitungs-Verordnung vorliegt. In Betracht käme eine Ergänzung in § 5 Abs. 1 Nr. 4a KfzPflVV, die klarstellt, unter welchen Voraussetzungen ein Fahrzeug zum Erwerb von Fahrpraxis i. S. d. Fahrerlaubnisverordnung benutzt werden darf.

Hervorzuheben ist auch der Zweck der gesetzlichen Regelung und damit der Wille des Gesetzgebers, den Versicherer vor dem erhöhten Risiko zu schützen, welches – im Allgemeinen – besteht, wenn ein Fahrzeug von Personen ohne Fahrerlaubnis, also ohne amtliche Bestätigung der Eignung und Befähigung nach Ausbildung und Prüfung der erforderlichen Fahrkenntnisse geführt wird.

2.5 Ablauf der verschiedenen Elemente des neuen Ausbildungsmodells präzisieren

Der GDV begrüßt, dass die angeleitete Fahrpraxisphase um weitere Elemente wie z.B. Beobachtungsfahrten und weitere Fahrstunden ergänzt wurde. Der selbständige Lernprozess wird dadurch professionell begleitet. Riskante Einstellungen und Verhaltensweisen können korrigiert werden. Fahrpraxis ist gerade für Fahranfänger sehr hilfreich.

Die Unfallforschung im GDV bezweifelt jedoch, dass ausnahmslos jede/r Fahr Schüler/-in bereits nach sechs professionellen Fahrpraxisstunden reif genug für die angeleitete Fahrpraxisphase ist. Wünschenswert wäre eine flexible, kompetenzbasierte Festlegung des Beginns der angeleiteten Fahrpraxisphase auf Basis einer standardisierten Lernstandsbeurteilung (siehe 3.1.). Dies würde dem Ansatz individuellen Lernens der modernisierten Fahrschülerausbildungsverordnung entsprechen.

Missverständlich sind in der Fahrpraxisanleitungsverordnung die Anzahl und der Zeitpunkt der Beobachtungsfahrten geregelt. Dabei widersprechen sich § 7 sowie Anlage 3 der Fahrpraxisanleitungs-Verordnung.

2.6 Aussagekräftige Daten für die Evaluierung erheben

Der GDV begrüßt, dass die neue Ausbildungsform zuerst auf vier Jahre befristet ist und durch die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) wissenschaftlich begleitet wird. Es bedarf einer aussagekräftigen Datenbasis, um abschätzen zu können, wie sich das Modell tatsächlich auf die Unfallzahlen und die Verkehrssicherheit auswirken wird. Dafür sind die Dokumentationspflichten in der Fahrpraxisanleitungs-Verordnung - FahrPraxAnIV jedoch unzureichend ausgestaltet. Entscheidend wird sein, ob Laien- und Profiausbildung gut aufeinander aufbauen – die Fahrschüler etwa reif genug in die angeleitete Fahrpraxisphase starten, ihre Fahranleiter gut vorbereitet sind und geregelt ist was und wie sie mit den Fahrschüler/-innen üben. Die Verordnung lässt bei der konkreten Umsetzung der Fahrpraxisphase unter Anleitung viel Spielraum. Daher ist es für die Bewertung der Auswirkungen zwingend notwendig, die jeweilige Umsetzung konkret zu kennen und für die Evaluation nutzbar zu machen. Die Unfallforschung des GDV schlägt daher vor, das Führen eines Fahrtenbuchs für die Erprobungsphase vorzuschreiben, so wie es im Eckpunktepapier des Bundesministeriums für Verkehr vorgesehen ist (vgl. §5 FahrPraxAnIV). Auch in Österreich sind Fahrtenbücher üblich. Das Fahrtenbuch sollte standardisiert einen Mindestdatensatz erfassen (pro Fahrt Zahl der gefahrenen Kilometer, Tageszeit, Art der gefahrenen Strecke), evaluationsfähig und einheitlich auswertbar sein.

Da es sich um befristete Dokumentationspflichten während der Erprobung einer neuen, innovativen Maßnahme handelt, steht dies dem übergeordneten Ziel des

Bürokratieabbaus nicht entgegen.

Des Weiteren sollten die Auswirkungen auf ähnliche Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Fahranfänger/-innen untersucht werden, insbesondere das Begleitete Fahren mit 17 Jahren.

3. Modernisierung der Fahrschul Ausbildung (FahrschAusbVO)

Der GDV begrüßt ausdrücklich die Modernisierung der Fahrschul Ausbildung. Dazu gehört der Wechsel von festen, engen Ausbildungsvorgaben zu mehr Spielraum für individuelles Lernen sowie die Einbeziehung moderner Lernmethoden wie Online-Unterricht und Simulatoren. Dies geht mit neuen Anforderungen einher, die im (Arbeits-)Entwurf der Fahrschülerausbildungsverordnung noch nicht ausreichend abgebildet sind.

3.1 Strukturiertes Feedback während des Lernprozesses verpflichtend einführen

Die Flexibilisierung der Fahrausbildung ermöglicht individuelles Lernen, stellt aber höhere Anforderungen an die Strukturierung des Lernprozesses. Strukturiertes Feedback ist dafür das Mittel der Wahl. Dazu werden bereits jetzt in Fahrschulen Instrumente, wie die Prüfungsreifefeststellung vor Abschluss der Ausbildung oder Lernstandsbeurteilungen während der Ausbildung freiwillig und erfolgreich eingesetzt.

Der GDV begrüßt, dass die Prüfungsreifefeststellung vor der praktischen Fahrprüfung verpflichtend für alle Fahrerlaubnisklassen eingeführt wird (§11 FahrschAusbVO). So treten nur ausreichend vorbereitete Fahrschüler zur praktischen Fahrprüfung an, teure Wiederholungsprüfungen werden vermieden.

Zielführend wäre es auch, strukturiertes Feedback bereits während der Ausbildung verpflichtend und damit flächendeckend einzuführen (vgl. §4, §12, Anlage 1 FahrschAusbVO). Idealerweise sind Inhalt, Frequenz und Dokumentation der Lernstandsbeurteilung standardisiert. Der individuelle Ausbildungsfortschritt sowie ggfs. notwendige Anpassungen sind so für Fahrschüler und Fahrlehrer jederzeit transparent und nachvollziehbar. Strukturiertes Feedback während der Ausbildung fördert nachweislich die Lernmotivation, führt schneller zur Prüfungsreife und senkt die Ausbildungskosten. Teilnahmebescheinigungen zur Dokumentation der Ausbildung nach §4 FahrschAusbVO bieten diese Vorteile nicht. Umgekehrt kann aber eine standardisierte Lernstandsbeurteilung durchaus die Dokumentationspflicht im Sinne des §4 FahrschAusbVO erfüllen.

Strukturiertes Feedback während der Ausbildung bietet zukünftig weitere Anwendungsmöglichkeiten, etwa eine flexible kompetenzbasierte Festlegung des Beginns der angeleiteten Fahrpraxisphase nach Fahrpraxisanleitungs-Verordnung.

3.2 Mindestumfang an Fahrten im Realverkehr für Unfallschwerpunkte von Fahranfänger/-innen vorschreiben

Bestimmte Verkehrssituationen, etwa Autobahnfahrten, Nachtfahrten oder Fahrten über Land, bergen für Fahranfänger ein besonders hohes Unfallrisiko. Gerade diese Situationen werden in den sogenannten Sonderfahrten gezielt trainiert. Ohne diese Fahrten besteht das Risiko, dass wichtige Erfahrung in sicherheitsrelevanten Verkehrssituationen fehlt.

Möglich ist laut §4 Fahrschülerausbildungsverordnung auch der Einsatz von Simulatoren für solche Fahrten (außer Nachtfahrten). Daher wäre es nach derzeitigem Stand ordnungskonform z.B. Autobahnfahrten ausschließlich im Simulator zu absolvieren. In Fahrschulen verfügbare Simulatoren sind jedoch auf absehbare Zeit nicht in der Lage, fahrdynamische Aspekte realistisch abzubilden.

Der GDV bittet daher den Gesetzgeber, einen Mindestumfang an Fahrten über Land, auf Autobahn und bei Dunkelheit im Realverkehr vorzusehen. In der Begründung der Verordnung wird bei der Abschätzung zum Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger (Kap. 4.2) jeweils eine Unterrichtseinheit für Autobahnfahrten, Nachtfahrten und Fahrten über Land zugrunde gelegt. Es wäre wünschenswert, mindestens diesen Umfang Fahrpraxis in realen, sicherheitsrelevanten Verkehrssituationen auch im Verordnungstext selbst zu verankern (vgl. §4 FahrschAus-bVO).

3.3 Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit evaluieren

Der GDV begrüßt, dass die Auswirkungen der modernisierten Fahrschülerausbildungsverordnung von der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen evaluiert werden sollen. Der GDV fordert den Gesetzgeber auf, den Aspekt der Verkehrssicherheit in die Evaluierung aufzunehmen, neben den bereits inkludierten Aspekten Effizienz, Qualität und Nachhaltigkeit. Dabei ist zu beachten, dass durch die zeitgleiche Änderung der Fahrausbildung und der Fahrprüfung, Bestehensquoten als Indikator nicht mehr geeignet sind. Ein aussagekräftiger Indikator ist z.B. das fahrleistungsbezogene Unfallrisiko. Dafür sind entsprechende Expositionsdaten zu erheben, z.B. in der regelmäßigen Haushaltsbefragung "Mobilität in Deutschland (MID)".

3.4 Moderne Fahrausbildung weiter denken

Es ist Konsens, dass der Lernprozess mit der praktischen Fahrerlaubnisprüfung nicht abgeschlossen ist. Insbesondere in den ersten Monaten des selbständigen Fahrens sind Fahrzeugbeherrschung, Übersicht und Gefahrenwahrnehmung maßgeblich, um das stark erhöhte Unfallrisiko von Fahranfänger/-innen zu senken.

Es wäre zeitgemäß, die Fahranfänger/-innen auch in diesem sicherheitskritischen Zeitfenster zu unterstützen. Andere europäische Länder machen es erfolgreich vor, mit Österreich als Vorbild.

Der GDV fordert den Gesetzgeber daher auf, Ausbildungselemente für die erste Phase des selbständigen Fahrens zu entwickeln und zu erproben mit dem Fokus auf der Unterstützung des Risiko- und Gefahrenbewusstseins. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat dafür bereits erste Vorschläge unterbreitet (BAST Bericht M 293).

Mit der neuen Fahrschülerausbildungsverordnung ist es möglich und sogar erwünscht, dass sich Fahrschüler/-innen überwiegend oder komplett prüfungsrelevante Inhalte im Selbststudium erarbeiten. Für die Bildung stabiler sicherheitsförderlicher Einstellungen und Verhaltensweisen ist aber der Austausch mit anderen, idealerweise mit anderen Fahranfänger/-innen, die deutlich erfolgversprechendere Lernmethode. Besonders passend ist es in der ersten Phase des selbständigen Fahrens, da die Fahrschüler/-innen dann die Inhalte mit ihren eigenen Fahrerfahrungen verknüpfen können.

Berlin, den 11.05.2026

Anlage
Anlage 2 - VO-E Version 2.2.2_rein.docx