



## Stellungnahme

---

### Verordnung zur Modernisierung der Fahrschulausbildung

### Gesetz zur Änderung des Fahrlehrgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

#### Zusammenfassung:

- Der BGL begrüßt die Entwürfe ausdrücklich als wichtigen Schritt zur Modernisierung der Fahrschulausbildung und zur Entbürokratisierung.
- Aus Sicht des BGL sind darüber hinaus weitergehende Entbürokratisierungsschritte notwendig:
  - echte 2 in 1 – Integration von Lkw-Fahrausbildung und Berufskraftfahrerqualifikation (BKfQ)
  - unbürokratischer Einsatz von Fahrpersonal des THW und der Bundeswehr im gewerblichen Verkehr
  - zügige Umsetzung von E-Learning in der BKfQ
  - Gleichbehandlung bei unbürokratischer Zulassung von Räumlichkeiten für Fahrausbildung und BKfQ
  - Beurteilung der Fahreignung durch Hausarzt
  - Prüfung des Sehvermögens durch Augenoptiker und Hausarzt

Frankfurt am Main, den 11. Mai 2026

Der BGL begrüßt die beiden vorliegenden Referentenentwürfe, die einen wichtigen Schritt hin zu einer modernen, bezahlbaren und praxisgerechten Fahrausbildung darstellen. Die Bundesregierung kommt damit einem zentralen Anliegen des Transportgewerbes entgegen, das dringend auf die Gewinnung zusätzlicher Berufskraftfahrer angewiesen ist. Ein erleichterter Führerscheinerwerb ist geeignet, die hohen bürokratischen Anforderungen und wirtschaftlichen Belastungen der Transportlogistikunternehmen im Bereich der Berufsbildung abzubauen und angehenden Berufskraftfahrern den Berufszugang und die Berufsausübung zu erleichtern.

Gleichwohl betont der BGL, dass diese Reform nur ein erster Schritt sein kann, dem dringend weitere Reformschritte folgen müssen. Ziel muss eine echte Integration der aktuellen parallelen Ausbildungswege von Fahrerlaubniserwerb und Erwerb der Berufskraftfahrerqualifikation nach dem Modell 2 in 1 sein.

Der BGL hat zu den Referentenentwürfen folgende konkrete Anmerkungen:

### **1. Änderung der Fahrschulausbildung**

- Die vorgesehenen Änderungen in Bezug auf die eigenverantwortliche Wahl des Lernformats (digitaler theoretischer Wissenserwerb) in § 3 FahrschAusbVO-E werden begrüßt. Es ist in diesem Zusammenhang wichtig zu betonen, dass nach §3 Abs. 4 den Fahrschulen die Wahlfreiheit bleibt, so dass umgekehrt keine Verpflichtung zum rein digitalen Lernen eingeführt wird.
- Auch die größere Flexibilität bei der fahrpraktischen Ausbildung (§4) ist zu begrüßen. Die Wichtigkeit dieser Bestimmungen für den Transportlogistiksektor ergibt sich daraus, dass gerade die fahrpraktische Ausbildung sehr kostenrelevant ist und damit ein wesentlich bestimmender Faktor bei der Möglichkeit zur Gewinnung neuen Fahrpersonals ist. Positiv ist, dass in der Verordnung keine zusätzlichen nationalen Anforderungen an Ausbildungsinhalte gestellt werden, als sie in der derzeitigen EU-Führerschein-Richtlinie enthalten sind. Auch der vorgesehene Einsatz von Simulatoren, ohne diese verpflichtend zu machen, ist daher zu begrüßen.

### **2. Digitalisierung/Entbürokratisierung der Berufskraftfahrer-Ausbildung**

- Aus Sicht des BGL ist eine eigenverantwortliche Wahl des Lernformats auch im Bereich der Berufskraftfahrer-Qualifikation sinnvoll und notwendig. Daher appelliert der BGL an dieser Stelle, zügig die EU-Vorgaben zum E-Learning in nationales Recht umzusetzen. Er spricht sich darüber hinaus für eine Änderung der EU-Berufskraftfahrer-Qualifikations-Richtlinie dahingehend aus, dass die Möglichkeiten zur digitalen Weiterbildung umfassend erweitert werden, über die jetzt vorgesehenen 12 Stunden hinaus.
- Für den Bereich der beschleunigten Grundqualifikation (Anhang I Abschnitt 3 der RL 2022/2561), bei der 140 Pflichtstunden vorgeschrieben sind, sollte der vom EU-Recht vorgegebene Rahmen für digitales Lernen vom nationalen Gesetzgeber in voller Höhe ausgeschöpft werden. Außerdem sollten Inhalte, die bereits bei der Fahrschulausbildung erworben wurden, auf die Pflichtstunden im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation angerechnet werden.

- In diesem Zusammenhang regt der BGL an, dass Personen mit Fahrerlaubnisklasse C und einschlägiger Berufserfahrung im Bereich der Bundeswehr oder dem Zivil-/Katastrophenschutz (THW), die während ihrer Tätigkeit von der Pflicht zur Berufskraftfahrer-Qualifikation befreit sind (siehe § 1 Abs. 2 BKrFQG), nach einem möglichen beruflichen Wechsel in den Bereich des Güterkraftverkehrs von dieser Pflicht befreit bleiben. Im Zweifel ist auch hierfür eine Änderung der EU-Berufskraftfahrer-Qualifikations-Richtlinie anzustreben.

### **3. Änderung des Fahrlehrerrechts – Keine Nachweispflicht bzgl. Unterrichtsräumen**

- Der BGL begrüßt ausdrücklich die Streichung des bisherigen § 18 Abs. 1 Nr. 6 FahrlG. Der Wegfall der Pflicht, für die Fahrschülerlaubnis Unterrichtsräume und erforderliche Lehrmittel nachweisen zu müssen, korrespondiert mit der Einführung der eigenverantwortlichen Wahl des Lernformats durch Fahrschüler.
- In diesem Zusammenhang macht der BGL (wie bereits in der Stellungnahme zum BKrFQG im Jahr 2025 sowie zur Ersten Verordnung zur Änderung der BKrFQV-Mantelverordnung im März 2026) geltend, dass eine entsprechende Erleichterung auch in **§ 9 BKrFQG** betreffend die Räumlichkeiten für die Grundqualifikation und der Weiterbildung erfolgen muss.

Ausbildende Betriebe, die bereits nach dem BBiG als Ausbildungsbetriebe staatlich anerkannt sind, sollten nicht verpflichtet sein, eine zusätzliche behördliche Genehmigung beizubringen, um Ausbildungsstätte im Sinne von § 9 BKrFQG sein zu können. Außerdem sollten zugelassene Unterrichtsräume bei Nutzung durch andere anerkannte Ausbildungsstätten nicht erneut zugelassen werden müssen. Es existiert kein sachlicher Grund, die bürokratischen Erleichterungen betreffend Unterrichtsräume bei der Fahrschul Ausbildung zu gewähren; im Rahmen der Berufskraftfahrer-Qualifikation jedoch nicht.

### **4. Modell 2 in 1 – Zusammenlegung der Prüfungen von Fahrerlaubnis und Berufskraftfahrer-Qualifikation**

- Eine entscheidende Maßnahme zur Kostenreduktion und zum Abbau von Bürokratie im gewerblichen Straßengüterverkehr wird in dem vorliegenden Referentenentwurf noch nicht behandelt und würde über die Fahrschul Ausbildung hinaus auch die gesetzlichen Grundlagen der Berufskraftfahrer-Qualifikation betreffen: Aus Sicht des BGL sollten unter Nutzung des vom EU-Rechts gewährten Spielraums die Prüfungen von Berufskraftfahrer-Qualifikation und Fahrschul Ausbildung in einem Prüfungstermin zusammengefasst werden.

Für den Bereich der Grundqualifikation (ohne Pflichtstunden) macht das EU-Recht zwar Vorgaben über die zu absolvierende Prüfung, nicht jedoch darüber, dass die Prüfung von BKF-Qualifikation und Fahrschul Ausbildung in getrennten Prüfungsterminen zu absolvieren sind. Entscheidend ist allein, dass die vom EU-Recht vorgegebenen Mindestprüfzeiten und -inhalte abgeprüft werden. Im Rahmen der Grundqualifikation wäre eine Zusammenlegung sowohl für die Option „Unterrichtsteilnahme und Prüfung“ (Anhang I Abschnitt 2.2 der RL 2022/2561), also auch für die Option „Nur Prüfung“ (Abschnitt 2.2) denkbar.

Auf Basis dieses Vorschlags könnte ein Prüfungssystem installiert werden, in dem ein Bewerber auf Antrag nur noch eine praktische Prüfung für die jeweilige Führerscheinklasse (C und D-Klassen) und zugleich für den Erwerb der

Berufskraftfahrer-Qualifikation zu absolvieren hat. Eine Absenkung der Anforderungen oder eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit wäre mit einer solchen Zusammenlegung nicht verbunden; lediglich die Beseitigung einer unnötigen Doppelstruktur.

- Langfristig spricht sich der BGL dafür aus, die Berufskraftfahrerqualifikation sowie die regelmäßigen verpflichtenden Weiterbildungen vollständig abzuschaffen und zentrale Ausbildungsinhalte in die Fahrausbildung zu integrieren.

## 5. Änderungen der Fahrerlaubnis-Verordnung

- Der BGL begrüßt die vorgesehenen Erleichterungen beim Zugang zur Fahrerlaubnisklasse CE, insbesondere, dass die für die Klasse CE erforderlichen theoretischen Kenntnisse bereits vollständig durch die theoretische Prüfung für den Erwerb der Klasse C nachgewiesen werden.
- Der BGL hält es für erforderlich, dass die Fahrerlaubnisklasse B auch Fahrzeuge bis 7,5 t zGM (Klasse C1) umfasst. Diese Rechtslage bestand in Deutschland bis zum Jahr 1999. Überdies sollte bei der Fahrerlaubnisklasse C1E (Fahrzeugkombinationen bis 12 t), analog zur Regelung für die Klasse B, eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts ermöglicht werden, wenn die zusätzliche Masse ausschließlich dem zusätzlichen Gewicht des Antriebssystems geschuldet ist
- Zum 01.06.2022 sind in Anlage 5 FeV (Eignungsprüfungen für Bewerber um Erteilung/Verlängerung von Fahrerlaubnisklassen) zusätzliche Prüfungspflichten für die zuständige Fahrerlaubnisbehörde eingeführt worden (Unteranlage 1 der Anlage 5). Mangels hinreichender medizinischer Kenntnisse der Fahrerlaubnisbehörde kann diese die Fahreignung regelmäßig nicht verlässlich beurteilen, wodurch häufig Zweitgutachten notwendig werden. Im Rahmen des gewünschten Bürokratieabbaus hält es der BGL für erforderlich, diese Neuregelung wieder zu streichen.
- Der BGL begrüßt, dass gemäß dem Referentenentwurf zur Änderung des Berufskraftfahrer-Qualifikationsrechts im März 2025 (Mantelverordnung) die Überprüfung des Sehvermögens bei Bewerbern um Erteilung/Verlängerung einer Fahrerlaubnis nunmehr auch Optiker im Sinne von § 67 Abs. 4 FeV zugelassen werden sollen. Ergänzend dazu regt der BGL an, diesen Kreis auf Hausärzte zu erweitern. Könnten Hausärzte sowohl die ärztliche Untersuchung nach Anlage 5 wie auch den Sehtest nach Anlage 6 durchführen, wäre damit ein wichtiger zusätzlicher Baustein für die Bürokratieabbau und zur Kostenreduktion umgesetzt.