

Positionspapier der BAGFA e.V.

Fortschritt im Rückwärtsgang?

Von der Fahrausbildung zum Fahrunterricht?

Günstiger durch weniger theoretische Ausbildung? Die Niederlande korrigieren gerade den Weg, den Deutschland jetzt einschlägt.

Die Führerscheinausbildung muss bezahlbar bleiben. Die entscheidende Frage ist jedoch, mit welchen Maßnahmen dieses Ziel erreicht werden kann.

Die geplante Reform verändert die bisherige Systematik der theoretischen Ausbildung grundlegend. Der Wissenserwerb zur Vorbereitung auf die theoretische Fahrerlaubnisprüfung soll künftig vollständig digital und unabhängig von einer Fahrschule möglich sein. Zugleich soll der bislang verbindliche Rahmenplan für den theoretischen Unterricht entfallen. Die Inhalte des theoretischen Wissenserwerbs sollen sich künftig an den für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung erforderlichen Kenntnissen orientieren. Gleichzeitig soll ein öffentlich zugängliches Transparenzregister die Unterrichtsentsgelte und Bestehensquoten in der praktischen Prüfung sichtbar machen. Dadurch werden das theoretische Lernen und die Auswahlentscheidungen der Fahrschüler:innen stärker für digitale Angebote und vergleichende Marktmechanismen geöffnet.

Diese Öffnung kann zunächst modern und verbraucherfreundlich wirken. Sie birgt jedoch ein erhebliches Risiko: Wenn verbindliche Ausbildungsinhalte zurückgenommen werden und sich Angebote stärker über Preis, digitale Verfügbarkeit und Prüfungserfolg vergleichen lassen, kann theoretische Ausbildung zunehmend auf Prüfungsvorbereitung reduziert werden. Genau an diesem Punkt ist der Blick in die Niederlande von besonderer Bedeutung.

Die niederländische Diagnose: ein prüfungsorientiertes System

Gerade hierzu ist ein Blick in die Niederlande aufschlussreich. Hierbei geht es nicht um einen Vergleich beider Ausbildungssysteme, sondern um ihre gegensätzlichen Reformrichtungen: Während die Niederlande nach den Erfahrungen mit einem stark prüfungs- und marktgesteuerten System einen verbindlichen Lehrplan für Theorie und Praxis aufbauen, soll in Deutschland der bisher verbindliche Rahmenplan für den theoretischen Unterricht entfallen. Die Inhalte des theoretischen Wissenserwerbs sollen sich künftig an den für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung erforderlichen Kenntnissen nach Anlage 7 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) ausrichten. Damit nimmt Deutschland im Bereich der Theorie gerade jene eigenständige inhaltliche Ausbildungssteuerung zurück, deren Fehlen in den Niederlanden als Problem erkannt wurde.¹

Im April 2021 legte Emile Roemer im Auftrag des niederländischen Ministeriums für Infrastruktur und Wasserwirtschaft eine Empfehlung zur Verbesserung der Fahrschulbranche mit dem Titel „Van rijles naar rijonderwijs“ (zu Deutsch: „Vom Fahrunterricht zur Fahrausbildung“) vor. Der Bericht beschreibt das niederländische System als vorwiegend prüfungsorientiert. Besonders deutlich wird diese Problematik beim theoretischen Wissenserwerb. Sowohl im Selbststudium als auch in den freiwilligen Theoriekursen lag der Schwerpunkt stark auf Prüfungstraining. Dadurch lernten die Fahrschüler:innen nicht ausreichend, Verkehrsregeln auf konkrete Situationen

¹Vgl. Fahrschüler-Ausbildungsordnung, § 4 Abs. 1a, 2 und 6, Anlagen 1 und 2; Bundesministerium für Verkehr (BMV, 2026a), § 3 und Begründung zu § 3 FahrSchAusbVO-E; ergänzend zum Transparenzregister: BMV (2026b), insbesondere §§ 32, 57 Abs. 3 und 59 Abs. 4 FahrtG-E.

anzuwenden. In den praktischen Fahrstunden zeigte sich häufig, dass grundlegende Verkehrsregeln entweder nicht bekannt waren oder nicht richtig angewendet werden konnten.²

Der Bericht beschreibt zudem einen schnell wachsenden Markt sogenannter „Turbo-Theorie“-Kurse, bei denen digitale Prüfungsvorbereitung und eine unmittelbar anschließende Prüfung ein nachhaltiges Regelverständnis verdrängen können.³

Der Roemer-Bericht ordnet diese Entwicklung nicht vor allem als Problem einzelner Anbieter ein, sondern als Folge der Struktur des gesamten niederländischen Fahrschulmarktes. Weil für Inhalt und Gestaltung der Ausbildung keine verbindlichen Anforderungen bestanden, orientierte sich das Ausbildungsangebot in erheblichem Umfang an dem unmittelbar messbaren Ziel des Bestehens der Prüfung. Die Prüfung wurde dadurch zum maßgeblichen Orientierungsrahmen der Ausbildung. Als Konsequenz schlägt Roemer einen einheitlichen nationalen Lehrplan für Theorie und Praxis vor.⁴

Diese Reformrichtung wird in der späteren juristischen Umsetzungsübersicht der niederländischen Verwaltung ausdrücklich bestätigt: Für die Einführung eines nationalen Lehrplans, einer phasenbezogenen Ausbildung, eines Schüler:innenverfolgungssystems und eines Lernportfolios wird dort festgestellt, dass über die Fahrausbildung der Fahrschüler:innen bislang nichts geregelt sei und ein Modell bestehe, in dem die Prüfung die Ausbildung steuere.⁵

Die politische Konsequenz: Regulierung statt weiterer Freigabe

Die niederländische Regierung hat aus dieser Diagnose politische Konsequenzen gezogen. In ihrer Kabinettsreaktion vom Mai 2022 verweist sie ergänzend auf die geringe Aufsicht über den Fahrschulmarkt, den wirtschaftlichen Preisdruck und die im Durchschnitt niedrigen Erfolgsquoten. Aus ihrer Sicht konnte die Qualität der Fahrausbildung deshalb nicht länger allein Prüfung und Markt überlassen bleiben. Sie kündigte an, die Reform schrittweise umzusetzen und für die Fahrausbildung künftig eine verbindliche Qualitätsgrundlage zu schaffen.⁶

Dieser Reformweg wurde in der ministeriellen Entscheidungsvorlage vom 13. Mai 2024 weiter konkretisiert. Dort wird ausdrücklich empfohlen, den bislang freien Fahrschulmarkt zu regulieren. Vorgesehen sind eine verpflichtende Fahrausbildung der Klasse B, ein einheitlicher Lehrplan, ein Schüler:innenverfolgungssystem und eine kompetenzorientierte Prüfung.⁷

Damit ist die niederländische Reformrichtung eindeutig: Nach Erfahrungen mit einem freien und stark prüfungsorientierten System werden nicht weitere Ausbildungsbindungen gelockert. Vielmehr soll die bislang fehlende Verbindlichkeit gesetzlich hergestellt werden.

Der konkrete Gegenentwurf: Lehrplan, Portfolio und Prüfungsreife

Wie konkret dieser Gegenweg inzwischen ausgestaltet ist, zeigt das vom Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), der niederländischen Fahrerlaubnis- und Prüfungsorganisation, im Mai 2024 vorgelegte „Programma van Toetsing en Afsluiting“ für die Fahrausbildung Klasse B. Das CBR bindet die künftige Bewertung unmittelbar an den nationalen Lehrplan und an eine Ausbildung in vier aufeinander aufbauenden Phasen. Die Fahrschüler:innen sollen nicht lediglich

²Vgl. Roemer (2021), S. 26–27 sowie S. 47–51.

³Vgl. Roemer (2021), S. 26–27 sowie Anhang 5, S. 82.

⁴Vgl. Roemer (2021), S. 26–27 sowie Anhang 5, S. 82.

⁵Vgl. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (o. J.), Overzicht juridisch kader maatregelen advies, Maatregelen 2 bis 5a. Dort wird zur bisherigen Rechtslage ausdrücklich festgestellt: „Over de rijopleiding van leerlingen is nu niets geregeld, we hebben een examengestuurd model.“ Sinngemäß: Über die Fahrausbildung der Fahrschüler:innen ist bislang nichts geregelt; es besteht ein System, in dem die Prüfung die Ausbildung steuert.

⁶Vgl. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2022), S. 1–5.

⁷Vgl. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2024), S. 1–4.

eine abschließende Prüfung bestehen, sondern ein Portfolio mit verbindlichen Ausbildungs- und Bewertungsnachweisen aufbauen.⁸

Dieses Portfolio umfasst den Abschluss der einzelnen Ausbildungsphasen, einen Basistheoretietest innerhalb der Ausbildung, eine Theorieprüfung zur Anwendung von Verkehrsregeln und zur Gefahrenerkennung, praktische Fahrproben, das dokumentierte Fahren in besonderen Situationen sowie schließlich eine Erklärung der Prüfungsreife durch die Fahrlehrkraft. Besonders bedeutsam ist die Begründung des CBR: Theorie sei Voraussetzung dafür, in der Praxis kompetent handeln zu können; die Praxis unterstütze wiederum das Verständnis für die Anwendung der Theorie. Theorie und Praxis verstärken einander beim Lernen. Frühere Lerninhalte sollen deshalb kumulativ bis zum Abschluss der Ausbildung erneut relevant bleiben.⁹

Der im März 2025 veröffentlichte niederländische Umsetzungs- und Zeitplan für den Übergang vom bisherigen Fahrunterricht zur neuen Fahrausbildung führt diese Entwicklung fort: Ein nationaler Lehrplan für die Fahrausbildung der Klasse B liegt vor, die Vorschläge für ein angepasstes Bewertungs- und Prüfungssystem sind erarbeitet, und das Ministerium hat mit der Vorbereitung der erforderlichen gesetzlichen Grundlagen begonnen. Nach der Planung soll das neue System nach Gesetzgebung und Erprobung schrittweise eingeführt werden.¹⁰

Bezahlbarkeit durch wirksame Ausbildung statt durch weniger Verbindlichkeit

Auch die Kostenfrage behandeln die Niederlande in einer Weise, die für Deutschland bedeutsam ist. Vor den starken Preissteigerungen der vergangenen Jahre lag das Preisniveau beider Länder in einer vergleichbaren Größenordnung, obwohl die Ausbildungssysteme unterschiedlich strukturiert waren. Der Roemer-Bericht nennt für die Niederlande auf Grundlage einer Erhebung des CBR für das Jahr 2019 einen durchschnittlichen Fahrstundenpreis von rund 42 Euro einschließlich Mehrwertsteuer. Dabei handelt es sich um eine niederländische Fahrstunde von 60 Minuten. Für Deutschland weist MOVING kurz vor der Corona-Pandemie für das Jahr 2020 einen durchschnittlichen Preis von 42,70 Euro für eine Übungsstunde von 45 Minuten aus.¹¹

Der niederländische Ausgangspreis wurde im Roemer-Bericht jedoch gerade nicht als Erfolg eines besonders günstigen Marktes bewertet. Vielmehr wurde festgestellt, dass ein durchschnittlicher Stundensatz von rund 42 Euro nicht ausreicht, um bei normaler Arbeitszeit ein angemessenes Einkommen einschließlich Altersvorsorge und Absicherung zu erzielen. Bereits dieser Befund zeigt: Niedrige Preise sind nicht ohne Weiteres ein Qualitäts- oder Effizienznachweis. Sie können auch Ausdruck eines starken Preiswettbewerbs sein, der die wirtschaftliche Tragfähigkeit professioneller Ausbildung unter Druck setzt.¹²

In den Folgejahren sind die Preise sowohl in den Niederlanden als auch in Deutschland deutlich gestiegen. Für die Niederlande ergab eine Auswertung der Preise von mehr als 1.500 Fahrschulen, dass der durchschnittliche Preis einer 60-minütigen Fahrstunde zwischen 2021 und 2024 von 47,30 Euro auf 58,24 Euro stieg. In der niederländischen Berichterstattung wird diese Entwicklung insbesondere mit der Knappheit an Fahrlehrkräften, der Alterung der Fahrlehrkräfte und allgemeinen Kostenentwicklungen in Verbindung gebracht. Für Deutschland werden die Preissteigerungen seit der Corona-Pandemie ebenfalls insbesondere mit gestiegenen Fahrzeug-, Energie-, Personal- und Betriebskosten sowie dem Fahrlehrkräftemangel erklärt.¹³

⁸Vgl. Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR, 2024), S. 3–6 und S. 10–12.

⁹Vgl. CBR (2024), S. 6 sowie S. 13–16.

¹⁰Vgl. Royal HaskoningDHV (2025), S. 1–7 und S. 59.

¹¹Vgl. Roemer (2021), S. 66–67; MOVING International Road Safety Association e. V. (2024), zitiert nach DVPI (2024).

¹²Vgl. Roemer (2021), S. 66–67.

¹³Vgl. AutoTrack/Independier (2024); ergänzend niederländische Berichterstattung zur Entwicklung der Fahrstundenpreise und zum Fahrlehrkräftemangel; für Deutschland: MOVING International Road Safety Association e. V. (2024), zitiert nach DVPI (2024).

Ein aktueller Blick auf die niederländischen Gesamtkosten bestätigt diese Entwicklung: Nach Angaben des CBR kostete der Erwerb des Pkw-Führerscheins im Jahr 2025 durchschnittlich 3.320 Euro. Erfolgreiche Kandidatinnen und Kandidaten benötigten im Durchschnitt 41 Fahrstunden à 60 Minuten; auf die in Deutschland übliche Fahrstundendauer von 45 Minuten umgerechnet entspricht dies rund 55 Fahrstunden. 80 Prozent der niederländischen Kandidatinnen und Kandidaten zahlten für eine Fahrstunde zwischen 50 und 72 Euro.¹⁴ Zum Vergleich: Das deutsche OFSA-II-Gutachten weist für Ersterwerber:innen der Klasse B vor dem ersten praktischen Prüfungsversuch einen Mittelwert von 36,41 Fahrstunden à 45 Minuten und einen Median von 35 Fahrstunden aus. Der in den Niederlanden ausgewiesene praktische Ausbildungsumfang liegt damit deutlich über dem in OFSA II berichteten deutschen Vergleichswert.

Gerade dieser aktuelle Befund ist für die deutsche Kostendiskussion bedeutsam: Auch ein Ausbildungsmarkt, in dem der Ausbildungsweg weniger verbindlich strukturiert ist und stärker durch Markt- und Prüfungsmechanismen geprägt wird, konnte weder erhebliche Preissteigerungen noch einen hohen praktischen Ausbildungsumfang verhindern. Die deutlich höhere Fahrstundenanzahl in den Niederlanden beweist zwar nicht für sich allein, dass sie durch die dort festgestellten Defizite des theoretischen Wissenserwerbs verursacht wurde. Sie passt jedoch zu dem zuvor dargestellten Befund des Roemer-Berichts, wonach Fahrschüler:innen infolge stark prüfungsorientierter Theorievorbereitung grundlegende Verkehrsregeln in der praktischen Ausbildung häufig nicht ausreichend kennen oder anwenden können. Wenn theoretisches Wissen nicht nachhaltig aufgebaut und mit der praktischen Ausbildung verbunden wird, besteht das Risiko, dass fehlende Lernwirksamkeit in zusätzlichen praktischen Ausbildungsbedarf verlagert wird. Der Abbau verbindlicher Ausbildungsstrukturen ist deshalb kein belastbarer Weg, um Führerscheinkosten dauerhaft niedrig zu halten.

Die niederländische Reformantwort setzt deshalb nicht bei einer weiteren Lockerung der Ausbildung an, sondern bei ihrer stärkeren Strukturierung. Die finanzielle Folgenabschätzung von Sira Consulting und Royal HaskoningDHV vom März 2024 weist offen darauf hin, dass ein Lehrplan, ein Schüler:innenverfolgungssystem und zusätzliche Bewertungselemente zunächst Mehrkosten verursachen können. Zugleich wird untersucht, ob eine wirksamere und strukturiertere Ausbildung über höhere Bestehensquoten, weniger Wiederholungsprüfungen und weniger zusätzliche Ausbildungsstunden die Gesamtkosten des Führerscheinerwerbs begrenzen kann.¹⁵

Bemerkenswert ist, dass Deutschland mit dem OFSA-II-Gutachten bereits einen vergleichbaren Grundgedanken verfolgt hatte. OFSA II wollte digitale Lernformen und selbständiges Theorielernen nicht von der Fahrschule und der praktischen Ausbildung entkoppeln. Vorgesehen war vielmehr ein verbindlich strukturierter Ausbildungsprozess mit Kompetenzrahmen, Mindest-Ausbildungsinhalten, Ausbildungsplan, vorbereitendem und nachbereitendem selbständigem Theorielernen, Theorieunterricht, praktischer Wissensanwendung sowie ausbildungsbegleitenden Lernstandsbeurteilungen. Nach dem Gutachten sollte selbständiges Theorielernen die Lernzeit kostengünstig erweitern und die Lerneffizienz erhöhen; zugleich sollten Theorie und Praxis besser miteinander verzahnt und Ausbildungsverläufe durch Lernstandsbeurteilungen zielgerichteter gesteuert werden. Das Gutachten geht dabei nicht davon aus, dass mehr Struktur zwangsläufig zu höheren Gesamtkosten führt, sondern hebt hervor, dass durch die vorgesehene Verbindung der Lehr-Lernformen und die dadurch entstehenden Synergieeffekte wesentliche Kostensteigerungen vermieden werden können.¹⁶

¹⁴Vgl. CBR (2026). Die dort ausgewiesenen 41 Fahrstunden à 60 Minuten entsprechen 2.460 Minuten und damit rund 55 deutschen Fahrstunden à 45 Minuten. Zum deutschen Vergleichswert vgl. Sturzbecher et al. (2022), S. 91–92. Danach ergibt sich für Ersterwerber:innen der Fahrerlaubnisklasse B vor dem ersten praktischen Prüfungsversuch ein Mittelwert von 36,41 Fahrstunden und ein Median von 35 Fahrstunden.

¹⁵Vgl. Sira Consulting & Royal HaskoningDHV (2024), insbesondere S. 4–8 und S. 28–40.

¹⁶Vgl. Sturzbecher et al. (2022), Kurzfassung sowie Zusammenfassung, insbesondere S. 3 und S. 5–7; ergänzend Anhang zu M 330, Empfehlungen zur Ausgestaltung des selbständigen Theorielernens und des Theorieunterrichts. OFSA II sieht einen Kompetenzrahmen mit Mindest-Ausbildungsinhalten, einen Ausbildungsplan, die Verzahnung von selbständigem Theorielernen, Theorieunterricht und fahrpraktischer Ausbildung sowie ausbildungsbegleitende Lernstandsbeurteilungen vor. Das Gutachten führt aus, dass

Damit standen die niederländische Reformrichtung und der ursprüngliche deutsche OFSA-II-Ansatz in einem zentralen Punkt nicht gegeneinander, sondern folgten einer vergleichbaren Logik: Digitalisierung und Selbstlernen können Teil einer modernen und wirtschaftlich tragfähigen Fahrausbildung sein, wenn sie in verbindliche Lernziele, pädagogische Begleitung, Theorie-Praxis-Verzahnung und Lernstandsüberprüfung eingebunden werden. Die aktuelle deutsche Reform verlässt diesen Ansatz im Bereich der Theorie, wenn sie den verbindlichen Rahmenplan entfallen lässt und den theoretischen Wissenserwerb stärker der individuellen Prüfungsvorbereitung und dem Markt überlässt.

Schlussfolgerung und Empfehlungen der BAGFA e.V.

Die Niederlande beschreiben als Problem, dass theoretische Vorbereitung in einem freien und stark prüfungsorientierten System zu kurzfristigem Prüfungstraining werden kann, dass Theorie und Praxis nicht hinreichend miteinander verbunden sind und dass verbindliche Anforderungen an den Ausbildungsweg fehlen. Ihre Antwort besteht nicht in einer weiteren Öffnung des Marktes oder in einem weiteren Rückbau der Ausbildung, sondern in einem verpflichtenden Lehrplan, einer phasenbezogenen Ausbildung, einem Schüler:innenverfolgungssystem, einem Lernportfolio und einer kompetenzorientierten Prüfung.

Deutschland hatte mit OFSA II ursprünglich einen Reformansatz entwickelt, der in wesentlichen Punkten einer vergleichbaren Logik folgte. OFSA II stellte nicht auf ein unverändertes Festhalten am bisherigen Theorieunterricht ab, sondern auf dessen kompetenzorientierte Weiterentwicklung. Selbständiges und digitales Lernen sollten einen festen Platz in der Fahrausbildung erhalten, aber in einen verbindlichen Ausbildungsprozess mit Mindest-Ausbildungsinhalten, pädagogischer Begleitung, Lernstandsbeurteilungen und einer systematischen Verzahnung von Theorie und Praxis eingebunden bleiben. Gerade darin lag der Ansatz, Qualität und Bezahlbarkeit nicht gegeneinander auszuspielen, sondern durch eine wirksamere Ausbildungsstruktur miteinander zu verbinden.¹⁷

Die BAGFA e.V. spricht sich nicht dafür aus, das heutige System der theoretischen Ausbildung unverändert beizubehalten. Auch aus ihrer Sicht ist eine Modernisierung erforderlich. Die Theorieausbildung muss stärker kompetenzorientiert ausgestaltet werden, digitale Lernformen sinnvoll nutzen und darauf ausgerichtet sein, die praktische Ausbildung wirksamer vorzubereiten. Standardisierbare Wissens- und Regelinhalte können hierfür grundsätzlich auch digital oder im selbstgesteuerten Lernen vermittelt werden, sofern Qualität, Vollständigkeit und Lernstand nachvollziehbar abgesichert sind.

Kritisch ist jedoch, dass die aktuelle deutsche Reform im Bereich der Theorie den verbindlichen Rahmenplan entfallen lässt, den theoretischen Wissenserwerb vollständig digital außerhalb einer Fahrschule ermöglicht und die Inhalte wesentlich an den für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung erforderlichen Kenntnissen ausrichtet. Damit besteht das Risiko, dass theoretische Ausbildung nicht kompetenzorientiert weiterentwickelt, sondern auf individuell organisierte Prüfungsvorbereitung verkürzt wird. Zugleich wird durch die Veröffentlichung von Unterrichtsentgelten und Bestehensquoten der Wettbewerb um Preis und Prüfungserfolg verstärkt. Der niederländische Vergleich zeigt, dass eine solche Verbindung von geringer Ausbildungsbindung und starker Prüfungsorientierung nicht zuverlässig zu einer wirksameren oder dauerhaft günstigeren Fahrausbildung führt.

Besonders problematisch wäre dies bei denjenigen Kompetenzen, die nicht durch das Erlernen von Prüfungsfragen oder die bloße Aneignung von Regelwissen entstehen. Gefahrenwahrnehmung, Risikoeinschätzung, realistische Selbsteinschätzung, die Bewertung von Geschwindigkeit und Anhaltewegen sowie das Erkennen komplexer Verkehrssituationen müssen auf die spätere

selbständiges Theorielernten die Lernzeit kostengünstig erweitern und die Lerneffizienz erhöhen kann und dass durch die strukturierte Verbindung der Lehr-Lernformen wesentliche Kostensteigerungen vermieden werden können.

¹⁷Vgl. Sturzbecher et al. (2022), Kurzfassung sowie Zusammenfassung, insbesondere S. 3 und S. 5–7; ergänzend Anhang zu M 330, Empfehlungen zur Ausgestaltung des selbständigen Theorielerntens und des Theorieunterrichts.

Anwendung im Fahrzeug ausgerichtet sein. Sie bilden die Schnittstelle zwischen theoretischem Wissen und sicherem Handeln in der praktischen Ausbildung. Werden diese Inhalte nicht verbindlich und pädagogisch gesteuert aufgebaut, besteht die Gefahr, dass Defizite erst im Fahrzeug sichtbar werden und dort durch zusätzliche praktische Ausbildungsstunden aufgearbeitet werden müssen.

Die BAGFA e.V. schließt sich deshalb der Grundrichtung des von MOVING vorgeschlagenen Moduls für Verkehrssicherheit und Gefahrenwahrnehmung an. Die reformierte Theorieausbildung sollte einen verbindlichen Sicherheitskern in Präsenz in der Fahrschule enthalten, der gezielt auf die praktische Fahrausbildung vorbereitet. Ein solches Modul sollte insbesondere Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung, Risikowahrnehmung und realistische Selbsteinschätzung, Alkohol, Drogen, Ablenkung und Übermüdung, Geschwindigkeit, Bremsweg und Fahrphysik sowie Verkehrstaktik bei typischen Konfliktsituationen umfassen. MOVING schlägt hierfür sechs Unterrichtseinheiten in Präsenz vor und versteht dieses Modul ausdrücklich nicht als zusätzlichen Unterricht, sondern als Neuordnung bestehender sicherheitsrelevanter Inhalte.¹⁸

Diese Empfehlung steht nicht im Widerspruch zum Ziel eines bezahlbaren Führerscheins. Im Gegenteil: Einsparungen, die zunächst durch den Verzicht auf verpflichtenden Präsenzunterricht oder durch geringere Raumkosten entstehen, können ihren Zweck verfehlen, wenn fehlende Theorie-Praxis-Verzahnung zu zusätzlichem Ausbildungsbedarf im Fahrzeug oder zu weiteren Prüfungsversuchen führt. Bereits die niederländischen Zahlen machen deutlich, dass ein weniger verbindlich strukturiertes System weder dauerhaft geringe Gesamtkosten noch einen geringen praktischen Ausbildungsumfang garantiert. Die Niederlande reagieren darauf, indem sie die Ausbildung verbindlicher und kompetenzorientierter strukturieren.

Die BAGFA e.V. empfiehlt daher, die Reform der theoretischen Ausbildung nicht auf die vollständige Freigabe des Lernwegs zu beschränken. Erforderlich ist eine moderne, digital unterstützte und zugleich verbindlich gesteuerte Fahrausbildung. Der theoretische Wissenserwerb darf digital geöffnet werden; die für sicheres Verhalten im Straßenverkehr zentralen Kompetenzen müssen jedoch in einem verbindlichen, pädagogisch verantworteten Präsenzmodul in der Fahrschule erhalten bleiben. Ergänzend sind verbindliche Lernstandsüberprüfungen und eine systematische Verzahnung mit der praktischen Ausbildung vorzusehen. Nur auf diesem Weg kann die Reform das Ziel erreichen, den Führerschein bezahlbarer zu machen, ohne Ausbildungsqualität und Verkehrssicherheit zum Preis der Kostensenkung werden zu lassen.

Frankfurt, den 14. Juni 2026

¹⁸Vgl. MOVING International Road Safety Association e. V. (2026a), kurze Version, S. 1–2, sowie (2026b), lange Version, insbesondere S. 1 und S. 3–5. MOVING schlägt ein verbindliches Modul für Verkehrssicherheit und Gefahrenwahrnehmung in Präsenz mit sechs Unterrichtseinheiten als Sicherheitskern der Theorieausbildung vor. Das Modul soll sicherheitsrelevante Inhalte bündeln, nach digitaler Vorbereitung auf die theoretische Prüfung auf die praktische Fahrausbildung vorbereiten und verhindern, dass Defizite im Theorieerwerb zu zusätzlichem praktischen Ausbildungsbedarf führen.

Literaturverzeichnis

- AutoTrack/Independer. (2024). Auswertung der Preise von mehr als 1.500 niederländischen Fahrschulen.
- Bundesministerium für Verkehr (BMV). (2026a). Entwurf einer Verordnung zur Modernisierung der Fahrschulbildung (Bearbeitungsstand 04.05.2026).
- Bundesministerium für Verkehr (BMV). (2026b). Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (Bearbeitungsstand 19.05.2026).
- Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). (2024). Programma van Toetsing en Afsluiting cat. B. Rijopleiding B (zuletzt bearbeitet am 14.05.2024).
- Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). (2026, 27. März). B-rijbewijs halen kostte vorig jaar gemiddeld 3.320 euro [Pressemitteilung].
- DVPI. (2024). Führerscheinkosten: Ist er wirklich zu teuer? Eine Analyse der Ursachen und Zusammenhänge des Preisanstiegs.
- Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusbO). (o. J.). In der geltenden Fassung, insbesondere § 4 sowie Anlagen 1 und 2.
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (o. J.). Overzicht juridisch kader maatregelen advies [Anlage zur Umsetzungsplanung des Roemer-Berichts].
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2022). Kabinetsreactie advies 'Van rijles naar rijonderwijs' (25.05.2022).
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2024). Beslisnota voortgang advies Roemer 'Van rijles naar rijonderwijs' (13.05.2024).
- MOVING International Road Safety Association e. V. (2024). Fakten des Monats – Februar 2024: Preisentwicklung durchschnittliche Übungsstunde in Deutschland. Zitiert nach DVPI (2024).
- MOVING International Road Safety Association e. V. (2026a). Verbindliches Modul für Verkehrssicherheit und Gefahrenwahrnehmung in Präsenz: Kostensenkung und Schutz junger Fahranfänger zusammenführen (kurze Version, Stellungnahme vom 20.04.2026).
- MOVING International Road Safety Association e. V. (2026b). Verbindliches Modul für Verkehrssicherheit und Gefahrenwahrnehmung in Präsenz: Kostensenkung und Schutz junger Fahranfänger zusammenführen (lange Version, Stellungnahme vom 20.04.2026).
- Roemer, E. (2021). Van rijles naar rijonderwijs: Advies verbetering autorijscholenbranche. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
- Royal HaskoningDHV. (2025). Transitieplan 'Van Rijles naar Rijonderwijs': Activiteiten en tijdpad (31.03.2025). Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
- Sira Consulting & Royal HaskoningDHV. (2024). Financiële impact volgend uit Nationaal leerplan Rijbewijs B: Inzicht in de financiële impact van maatregelen van Commissie Roemer op de rij scholenbranche, rijinstructeurs en leerlingen (20.03.2024).
- Sturzbecher, D., Brünken, R., et al. (2022). Ausbildungs- und Evaluationskonzept zur Optimierung der Fahrausbildung in Deutschland (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 330). Bundesanstalt für Straßenwesen.

Hinweis zu den niederländischsprachigen Quellen

Soweit in den Fußnoten niederländischsprachige Dokumente zitiert werden, beziehen sich die angegebenen Seitenzahlen auf die jeweiligen niederländischen Originalfassungen. Die im Positionspapier verwendeten deutschen Wiedergaben einzelner Aussagen wurden sinngemäß aus dem Niederländischen übertragen; in etwaigen deutschen Arbeitsübersetzungen können die Seitenzahlen aufgrund abweichender Formatierung und Seitenumbrüche abweichen.