



Bundesministerium für Verkehr, 11030 Berlin

An die Mitglieder
der Fraktionen von CDU/CSU und SPD
im Deutschen Bundestag

Patrick Schnieder, MdB
Bundesminister

Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Postanschrift:
11030 Berlin

Tel. +49 30 18-300-0

poststelle@bmv.bund.de

www.bmv.de

Betreff: Reform des Pkw-Führerscheins

Datum: Berlin, 16.02.2025

Seite 1 von 2

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

der Erwerb des Pkw-Führerscheins soll bezahlbarer werden.
Erreichen wollen wir das durch eine Kombination aus Digitalisierung,
Bürokratierückbau, Flexibilität und mehr Transparenz.
Dabei bleibt die Verkehrssicherheit oberstes Gebot.
In der Öffentlichkeit wird über dieses Vorhaben intensiv diskutiert.
Das möchte ich gern aufgreifen und Sie informieren, was wir konkret vor-
haben.

Die aktuelle Debatte zeigt, dass der Reformbedarf hoch und die Initiative
für einen günstigeren Führerschein richtig ist. Wenn Jugendliche und Be-
rufseinsteiger in Deutschland durchschnittlich 3.400 Euro aufbringen müs-
sen, um den Führerschein der Klasse B zu erwerben, dann ist das eine
enorme Herausforderung. Diesen Preis können viele kaum oder nur mit
großem Aufwand bezahlen. Mobilität und damit Teilhabe müssen aber er-
schwinglich sein – vor allem auch in ländlichen Regionen, wo es keinen
engmaschigen öffentlichen Nahverkehr gibt und die Menschen auf das
Auto angewiesen sind. Deshalb wollen wir die Fahrschulausbildung so re-
formieren, dass es sich preissenkend auf die Führerscheinkosten auswirkt.

Möglich ist das nur gemeinsam mit den Ländern. Daher wurden die ersten
Eckpunkte aus dem Oktober 2025 in einer gemeinsamen ad-hoc-Arbeits-
gruppe mit Ländervertretern diskutiert. Die Ergebnisse sind nun Grundlage
für die Vorbereitung der Verkehrsministerkonferenz im März.





Seite 2 von 2

Rechtliche Änderungen können im ersten Halbjahr 2026 auf den Weg gebracht werden.

Das in der ad-hoc-Arbeitsgruppe erarbeitete Diskussionspapier, finden Sie in der **Anlage** sowie unter folgendem Link: <https://www.bmv.de/Shared-Docs/DE/Artikel/K/reform-ausbildung-pkw-fuehrerschein.html>.

Die Reform wird die Kosten für den Erwerb des Führerscheins senken. Was der Führerschein am Ende kostet, wird der Markt regeln – und ist von den individuellen Fähigkeiten der Fahrschülerinnen und Fahrschüler abhängig. Wer einen Führerschein jetzt erwerben möchte, sollte langes Abwarten vermeiden und ihn jetzt machen.

Für Ihre Unterstützung bei der Umsetzung der genannten Maßnahmen danke ich Ihnen bereits vorab.

Mit freundlichen Grüßen

Patrick Schnieder



Reform der Fahrschulausbildung

- Eine Einordnung am Beispiel des PKW-Führerscheins -

(auf Basis der Ergebnisse der Ad-Hoc-Arbeitsgruppe mit Ländervertretern)

Bundesministerium für Verkehr, 11.02.2026

Die Kosten für einen Pkw-Führerschein der Klasse B liegen durchschnittlich bei ca. 3.400 Euro. Die Koalition hat sich zum Ziel gesetzt, die Kosten für den Führerschein zu senken. Dazu bedarf es einer grundlegenden Reform. Die Qualität der Fahrausbildung soll dabei beibehalten werden. Denn es ist klar, dass die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt werden darf.

Das BMV schlägt eine Reihe von Maßnahmen vor, mit denen die Fahrschulausbildung kostengünstiger und deutlich unbürokratischer ausgestaltet werden kann. Außerdem soll mit mehr Kostentransparenz der Wettbewerb im Fahrschulmarkt gefördert werden.

Eine Reform der Fahrschulausbildung ist nur gemeinsam mit den Bundesländern möglich. Daher wurden die ersten Eckpunkte aus Oktober 2025 intensiv in einer gemeinsamen ad-hoc-Arbeitsgruppe mit Ländervertretern diskutiert und weiter konkretisiert. Diese Ergebnisse sind nun Grundlage für die Vorbereitung der Verkehrsministerkonferenz im März 2026. So könnten rechtliche Änderungen im ersten Halbjahr 2026 auf den Weg gebracht werden.

Das fachliche Diskussionsergebnis wird zur einfacheren Darstellung im Folgenden nochmals ausschließlich in Bezug auf den regulären Führerschein (Klasse B) eingeordnet. Eine Reihe der Reformansätze soll auch auf andere Fahrerlaubnisklassen übertragen werden. Entscheidungsrelevant ist das in der Ad-hoc-Arbeitsgruppe erarbeitete fachliche Diskussionspapier.

1. Theoretische Fahrausbildung

a) Digitalisierung

Aktuell ist der Präsenzunterricht für die theoretische Ausbildung Pflicht. Die Anzahl der Unterrichtseinheiten und die Inhalte sind verbindlich vorgeschrieben. Für den PKW-Führerschein sind 14 Doppelstunden Theorieunterricht vorgesehen. Es gibt insgesamt 1.169 mögliche Theoriefragen für die Prüfung.

Für diesen Präsenzunterricht sind darüber hinaus für die Schulungsräume viele Details zwingend festgelegt¹: 1 qm Arbeitsfläche je Fahrschüler, 8 qm Arbeitsfläche für den Fahrlehrer, 3 Kubikmeter Luftvolumen je Person. Die Landesbehörden können vorschreiben, wie viele Schüler pro Raum zugelassen sind. Es muss eine

¹ § 18 Absatz 1 Nummer 6 Fahrlehrergesetz i. V. m. § 3 Durchführungsverordnung Fahrlehrergesetz, dort Anlage 2.

ausreichende Kleiderablage vorhanden sein. Stühle müssen eine Lehne haben. Die Landesbehörden kontrollieren alle zwei Jahre die Einhaltung der Vorgaben vor Ort.

Unser Vorschlag:

Fahrschülerinnen und Fahrschüler sollen in **allen** Fahrerlaubnisklassen die Möglichkeit erhalten, sich das erforderliche Wissen auch **ausschließlich online** anzueignen. Das schafft für Fahrschulen und für Fahrschülerinnen und Fahrschüler in mehrfacher Hinsicht deutlich mehr Flexibilität:

- Die Fahrschulen **können** weiterhin Theorieunterricht in **Präsenz** anbieten, **müssen es aber nicht**. Es wird der **Freiraum** geschaffen, auch reinen Online-Unterricht oder Mischformen aus Präsenz- und Online-Unterricht zu etablieren. Die Fahrschulen haben die Wahl.
- Auch die Fahrschülerinnen und Fahrschüler erhalten dadurch mehr Flexibilität. Sie können **selbst über das Format des Wissenserwerbs entscheiden**, das zu ihnen passt. Selbstständiges Lernen soll aktiver Bestandteil des theoretischen Wissenserwerbs werden, um die Eigenverantwortung des Fahrschülers zu verdeutlichen. Der Staat macht dazu keine gesetzlichen Vorgaben.
- Eines **ändert sich aber nicht**: Der **Umfang des Wissens**, den die Fahrschülerinnen und Fahrschüler erlernen müssen. Denn der Inhalt der Theorieprüfung ist in der 4. EU-Führerscheinrichtlinie verbindlich vorgegeben. Hier machen wir keine Abstriche.
- Was sind die Chancen aus den angestrebten Änderungen?
 - Fahrschulen können auf die Anmietung oder den Erwerb von Schulungsräumen vollständig verzichten und somit die Kosten für diesen Teil der Ausbildung maximal senken. Wenn Fahrschulen auf Präsenzunterricht nicht verzichten möchten, soll für die Räume nur die allgemeine Arbeitsstättenverordnung gelten. Auch das schafft Flexibilität bei der baulichen Gestaltung und räumlichen Auswahl und kann ebenfalls laufende Kosten reduzieren.
 - Für die Fahrschülerinnen und Fahrschüler kann sich über den Online-Theorieunterricht bspw. per App die Bindung an starre Kurszeiten und Orte auflösen. Die Verfügbarkeit freier Plätze im Theorieunterricht kann als Begrenzung für den zügigen Ablauf der Theoriephase entfallen.
 - Fahrschüler, die ausschließlich online lernen und keine Lernmittel einer Fahrschule nutzen, können sich ortsunabhängig vorbereiten und sich dann unmittelbar zur Theoretischen Prüfung anmelden. In diesem Fall führt die Fahrschule ausschließlich die praktische Ausbildung durch.

b) Weiterer Bürokratierückbau:

Bisher sind Fahrschulen außerdem mit umfangreichen und detaillierten Vorgaben zu Lehr- und Lernmitteln und Ausbildungsinhalten konfrontiert. Neben den bereits erwähnten Vorgaben für die Räume ist der Lehrstoff für jede Theoriestunde gesetzlich sehr konkret vorgegeben. Er muss aber dennoch von der Fahrschule in einem Ausbildungsplan konkretisiert und in der Fahrschule ausgelegt oder ausgehängt werden. Es wird zudem geregelt, dass zur Darstellung des Lehrstoffes wahlweise Modelle, analoge oder digitale Medien sowie die zur Visualisierung jeweils erforderlichen technischen Geräte vorhanden sein müssen. Die Fahrschule muss den Abschluss der Ausbildung für Theorie und Praxis bestätigen und nach einem konkret vorgegebenen Formular und unabhängig von der Prüfung einen Ausbildungsnachweis für Theorie und Praxis ausstellen.

Unser Vorschlag:

Diese Regelungen sollen für **alle** Fahrerlaubnisklassen auf das **notwendige Mindestmaß** zurückgeführt werden.

Das heißt:

- Abschaffung der Vorgaben bzgl. der **Unterrichtsräume**. Die Regelungen der Arbeitsstättenverordnung legen bereits fest, was beim Einrichten und Betreiben von Arbeitsstätten in Bezug auf die Sicherheit und den Schutz der Gesundheit der Beschäftigten zu beachten ist. Diese Regelungen gelten dann unmittelbar.
- Abschaffung der Vorgaben für Fahrschulen bzgl. der **Lehr- und Lernmittel**. Die Fahrschule entscheidet selbst, wie sie das erforderliche Wissen vermittelt. Konkrete gesetzliche Vorgaben sind hierfür nicht erforderlich.
- Streichung der **Prüfungsreifefeststellung** vor Absolvierung der Theorieprüfung. Da die Fahrschülerinnen und Fahrschüler ausschließlich online lernen können, muss die Fahrschule vor der Anmeldung zur Prüfung nicht mehr bestätigen, dass die theoretischen Ausbildungsziele erreicht sind.
- Streichung der Pflicht für Fahrschulen, einen **Ausbildungsplan** aufzustellen und auszuhängen. Die Fahrschulen sind weiterhin verpflichtet, das nach der EU-Führerscheinrichtlinie vorgegebene Wissen zu vermitteln. Sie sollen aber selbst entscheiden, wie sie die Fahrschülerinnen und Fahrschüler über ihr Ausbildungskonzept unterrichten.
- Reduzierung der **Aufzeichnungs- und Nachweispflichten**, z.B. über Inhalt und Umfang der Theorieausbildung sowie der entsprechenden Aufbewahrungsfristen.

c) Die Prüfungsfragen:

Der Fragenkataloge für den regulären PKW-Führerschein (Klasse B) umfasst mittlerweile **1.169 Fragen** (Grund- und Zusatzstoff). Derzeit sind zudem die Fragen unterschiedlich gewichtet. Sie werden mit 2 bis 5 Punkten bewertet, während die zulässige Fehlerpunktzahl fest vorgegeben ist. Dies führt zu einem komplexen Aufbau der Theorieprüfung.

Unser Vorschlag:

Die Prüfungskataloge aller Fahrerlaubnisklassen sollen sukzessive überarbeitet, streng an den europarechtlich vorgegebenen Inhalten ausgerichtet und gekürzt werden.

Das bedeutet:

- Der Fragenkatalog bspw. für den PKW-Führerschein (Klasse B) soll **um knapp 30 % (28,14%) auf ca. 840 Fragen reduziert** werden.
- Die Fragen werden darauf überprüft, ob sie ausreichend klar und zugleich rechtssicher formuliert sind.
- Das Bewertungssystem der Fragen (welche Frage wird mit wie vielen Punkten bewertet und bei wie vielen Punkten gilt die Prüfung als nicht bestanden) wird im Zuge des Roll-outs des reduzierten Fragenkatalogs vereinfacht. Jede Frage erhält nur noch einen Punkt. Sicherheitsrelevante Fragen dürfen jedoch nicht falsch beantwortet werden.
- Reduzierungen in den anderen Fahrerlaubnisklassen sind ebenfalls geplant.

2. Praktische Fahrausbildung

a) Verpflichtende Sonderfahrten beim PKW-Führerschein

Es gibt in Deutschland keine gesetzliche Pflicht, eine bestimmte Anzahl von allgemeinen Fahrstunden zu absolvieren. Bisher müssen bei den meisten Fahrerlaubnisklassen aber verpflichtend sogenannte Sonderfahrten – Überland, Autobahn und Dunkelfahrt - abgeleistet werden. Die Anzahl der Sonderfahrten hängt davon ab, welche Fahrerlaubnis (Pkw, Lkw, mit und ohne Anhänger, etc.) erworben werden soll und ob bereits eine andere Fahrerlaubnisklasse vorhanden ist. Die Regelungen sind sehr detailliert und kompliziert. Für **Pkw und Motorräder** sind aktuell jeweils insgesamt **zwölf Sonderfahrten** (je 45 Minuten) vorgeschrieben.

Verpflichtende Sonderfahrten sind **europarechtlich allerdings gar nicht vorgegeben**.

Unser Vorschlag:

Die Sonderfahrten sollen auf ein Mindestmaß reduziert werden.

Das heißt bspw.:

- **Fahrzeuge bis max. 7,5 t zGG** (Klassen A1, A2, A, B, C1): **Drei Sonderfahrten** (jeweils eine Überland-, Autobahn- und Dunkelfahrt).
- Diese Sonderfahrten dürfen **nicht** auf einem Simulator durchgeführt werden.
- Die Regelungen gelten auch bei der Erweiterung einer bestehenden Fahrerlaubnis, da die Anzahl insgesamt ein so niedriges Niveau erreicht, dass eine Anrechnung nicht sinnvoll erscheint.

b) Simulatoren:

Simulatoren werden in den Fahrschulen bereits jetzt zunehmend eingesetzt und können helfen, die Fahrschülerinnen und Fahrschüler beim Erwerb der Fahrkompetenz zu unterstützen.

Unser Vorschlag:

Simulatoren sollen als Option bei allen Fahrerlaubnisklassen rechtlich verankert werden. Eine Pflicht zur Nutzung von Simulatoren soll es nicht geben.

c) Erwerb der Schaltkompetenz beim PKW-Führerschein

Beim PKW-Führerschein (Klasse B) ist es möglich, die Fahrprüfung mit einem Automatikfahrzeug zu absolvieren und dennoch einen Führerschein zu erhalten, der auch zum Führen eines Fahrzeugs mit Schaltgetriebe berechtigt. Dazu muss die Fahrschülerin bzw. der Fahrschüler zehn Fahrstunden (je 45 Minuten) mit einem Schaltwagen fahren und die Schaltkompetenz in Begleitung eines Fahrlehrers in einer Überprüfungsfahrt (je 15 Minuten) nachweisen. Alle anderen Fahrstunden einschließlich Prüfung können dann in einem Automatikfahrzeug absolviert werden.

Mit der 4. EU-Führerscheinrichtlinie werden erstmals europarechtliche Vorgaben für diesen Fall eingeführt.

Unser Vorschlag:

Die neuen europäischen Vorgaben sollen 1:1 in deutsches Recht umgesetzt werden.

Das heißt:

- Die Schulung mit dem Schaltwagen muss künftig statt zehn **nur noch sieben Fahrstunden** (insgesamt 420 Minuten) umfassen.
- Es soll möglich sein, die Schulung **weitestgehend auf Fahrsimulatoren** durchzuführen. Die Einzelheiten hängen von der Auslegung der 4. EU-Führerscheinrichtlinie ab und werden noch geklärt.

d) Fahrprüfung:

Die Prüfungsdauer ist für alle Fahrerlaubnisklassen individuell geregelt. Dabei ist zwischen der Prüfungsdauer und der Fahrzeit zu unterscheiden. Bei der **Klasse B** beträgt die **Fahrzeit** aktuell **30 Minuten**, die **Prüfungsdauer** aber **55 Minuten**. Da z.B. das Ein- und Ausparken nicht zur rechtlich vorgesehenen Fahrzeit gehören, ist die gefahrene Zeit in der Praxis in der Regel deutlich länger.

Unser Vorschlag:

Die Fahrzeit soll auf das **europarechtliche Mindestmaß** der 4. EU-Führerscheinrichtlinie zurückgeführt und auch die – nicht europarechtlich vorgeschriebene - Prüfungsdauer reduziert werden. Damit soll es möglich werden, mehr Prüfungen pro Tag durchzuführen und damit Wartezeiten auf die Prüfung zu verkürzen. Das heißt:

- Für Pkw und Motorräder (Klassen A, A1, A2, B, BE) soll die Mindestfahrzeit künftig **25 Minuten** betragen, die Prüfungsdauer **40 Minuten**.
- Für alle anderen Klassen soll die Mindestfahrzeit **45 Minuten** (bei Lkw und Bussen sind es aktuell 50 Minuten) betragen, die Prüfungsdauer insgesamt **70 Minuten** (aktuell 85 Minuten).

d) Experimentierklausel:

Fahrpraxis ist unbestritten der entscheidende Faktor für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr. Wir wollen den Freiraum schaffen, mehr Fahrpraxis auch in der Ausbildung für den PKW-Führerschein zu erlangen. Andere Länder, wie **Österreich**, machen das mit der dortigen sogenannten **Laienausbildung** bereits seit Jahrzehnten erfolgreich vor. Dahinter verbirgt sich, dass die Schülerinnen und Schüler mit einer nahestehenden Person einen Teil der praktischen Fahrausbildung absolvieren.

Die Regelung soll zeitlich befristet (fünf Jahre) eingeführt und begleitend evaluiert werden. Das könnte für die Praxis konkret heißen:

- Ablauf:
 - a) vor Start der Laienausbildung
 - Nachweise wie bei normaler Ersterteilung der FE-Klasse B
 - Erfolgreiche Absolvierung der Theorieprüfung
 - 6 praktische Fahrstunden (ohne Simulatoreinsatz)
 - Theoretische Einweisung gemeinsam mit den Begleitpersonen
 - b) Laienausbildung
 - 1.000 km Fahrleistung in Begleitung
 - Führen eines Fahrtenprotokolls durch Bewerber
 - c) Nach der Laienausbildung

- Beobachtungsfahrt mit Begleitperson und Fahrlehrer
- Mindestens 6 praktische Fahrstunden (einschließlich der besonderen Ausbildungsfahrten – ohne Simulatoreinsatz)
- Prüfungsvorbereitungsfahrt zur Feststellung der Prüfungsreife vor Anmeldung zur Prüfung
- Anforderungen an den Laienausbilder:
 - a) Maximal 2 Laienausbilder (Besonderes Näheverhältnis zum Bewerber, z.B. Eltern oder nahe Verwandte)
 - b) Besitz FE-Klasse B seit mindestens sieben Jahren
 - c) Keine Bestrafung wegen eines Entzugsdelikts in den vorangegangenen drei Jahren und im Fahreignungsregister mit nicht mehr als einem Punkt belastet
- Anforderungen während der Laienausbildung:
 - a) Bei der Durchführung von Übungsfahrten dürfen sowohl Bewerber als auch Laienausbilder nicht unter der Wirkung eines alkoholischen Getränks oder der Substanz Tetrahydrocannabinol stehen bzw. ein alkoholisches Getränk oder die Substanz Tetrahydrocannabinol zu sich nehmen (entspricht der aktuellen Regelung für Fahranfänger).
 - b) Kennzeichnung für Übungsfahrten vorne und hinten am Fahrzeug (in Österreich blaue Tafel mit weißer Aufschrift „L“ und Tafel mit der Aufschrift „Übungsfahrt“)
- Die praktische Ausbildung in der Fahrschule und praktische Prüfung müssen hinsichtlich der Antriebsart (Automatik oder Schaltgetriebe) auf dem gleichen Fahrzeug stattfinden, wie es für die Laienausbildung genutzt wird.

3. Preistransparenz

Bisher müssen die Fahrschulen ihre Preise vor Ort in der Fahrschule aushängen. Für den Preisvergleich müssen sich potenzielle Fahrschüler und -schülerinnen vor Ort bei jeder Fahrschule informieren. Das ist nicht mehr zeitgemäß.

Unser Vorschlag:

Diese Preise sollen online verfügbar sein. Auch Bestehensquoten sollen transparenter werden.

Das heißt:

- Preistransparenz: Die Preisaushang-Pflicht vor Ort in den Fahrschulen wird gestrichen. Die Fahrschulen werden stattdessen verpflichtet, ihre Preise (z.B. Grundgebühr, Lehrmaterial, Fahrstunde, Sonderfahrt, Vorstellung zur Prüfung) vierteljährlich nach einem einheitlichen Format an die Mobilithek des BMV

(zentrale Datenbank) zu melden. Vergleichsportale erhalten die Möglichkeit, die Daten von dort aus abzurufen und verbrauchergerecht online aufzubereiten.

- Erfolgstransparenz: Die Technischen Prüfstellen werden verpflichtet, geeignete statistischen Angaben zum Erfolg der praktischen (nicht der theoretischen) Fahrerlaubnisprüfung in den einzelnen Fahrschulen an die Mobilithek des BMV zu melden. Verbraucher- und Vergleichsportale erhalten die Möglichkeit, die Daten von dort aus abzurufen und verbrauchergerecht online aufzubereiten.

4. Fahrlehreraus- und Fortbildung / Fahrprüferausbildung

a) Erleichterung für die Fahrlehreraus- und -fortbildung

Für die Fahrlehrerausbildung und ihre Weiterbildung gelten ähnlich detaillierte Regelungen wie für die Fahrschulen und die Ausbildung der Fahrschülerinnen und Fahrschüler.

Unser Vorschlag:

Diese Regelungen sollen angepasst werden.

Das heißt:

- **Digitalisierung**: Die Fahrlehrerausbildungsstätten bzw. Träger der Fortbildungsangebote entscheiden eigenständig, welche Inhalte in Präsenz, ausschließlich digital oder in Mischformen angeboten werden. Die theoretische Aus- und Fortbildung darf nur dann nicht digital erfolgen, wenn aus pädagogischen Gründen (z.B. Erlernen nicht-virtueller Präsentationstechniken) Präsenz erforderlich ist.
- Die **Bürokratierückbauvorschläge** für die Fahrschulen werden auf die Aus- und Fortbildung in den Fahrlehrerausbildungsstätten übertragen (Unterrichtsräume, Lehrmaterial).
- Die Vorgaben für die **Fort- und Weiterbildung** der Fahrlehrer werden flexibilisiert. Fahrlehrer müssen sich an mindestens drei Tagen innerhalb von vier Jahren fortbilden.
- **Überwachung der Fahrschulen**: Der feste Rhythmus der Landesbehörden zur Überwachung von Fahrschulen wird gestrichen. Die zuständige Behörde überwacht nach eigenem Ermessen oder anlassbezogen, wenn Hinweise, Beschwerden oder Anhaltspunkte für Verstöße gegen fahrlehrerrechtliche Vorschriften, mangelhafte Ausstattungen oder nicht ordnungsgemäß geführte Aufzeichnungen vorliegen.

b) Qualifikation der Fahrerlaubnisprüfer

Aktuell darf die theoretische und die praktische Fahrerlaubnisprüfung nur von einem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer abgenommen werden. Diese müssen umfangreichere Voraussetzungen erfüllen, u.a. eine Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge sämtlicher Klassen besitzen und ein Studium des Maschinenbaus, des Kraftfahrzeugbaus oder der Elektrotechnik absolviert haben.

Unser Vorschlag:

Diese Anforderungen sollen entsprechend einem den Ländern vorliegenden Gutachten der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen aktualisiert werden und einen breiteren Personenkreis ansprechen. Damit soll der Zugang zur Tätigkeit des Fahrerlaubnisprüfers erleichtert und Wartezeiten auf Prüfungstermine vermieden werden.

Das heißt:

- Für die Überwachung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung soll es künftig nicht mehr erforderlich sein, dass die Aufsichtsperson ein amtlich anerkannter Sachverständiger ist.
- Darüber hinaus wird für die Anerkennung als Fahrerlaubnisprüfer künftig kein Ingenieurstudium mehr vorausgesetzt. Statt einer Fahrerlaubnis aller Klassen genügt es zudem, neben der Klasse B nur noch die jeweils zu prüfende Fahrerlaubnisklasse zu besitzen.
- Die Rechtsetzung wird mit dem Reformvorhaben „Führerschein“ verbunden.

Hinweis: Die obige Einordnung konzentriert sich aufgrund der einfacheren Darstellung für die öffentlichen Diskussion auf den regulären Führerschein (Klasse B). Eine Reihe der o. g. Reformansätze soll jedoch auch auf andere Fahrzeugklassen übertragen werden. Entscheidungsrelevant ist das in der Ad-hoc-Arbeitsgruppe erarbeitete fachliche Diskussionspapier.