Deutscher Bundestag **Drucksache 21/8980**

21. Wahlperiode 04.11.2026

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Swantje Henrike Michaelsen, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, Matthias Gastel, Stefan Schmidt, Denise Loop und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 21/7404, 21/8979 –

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Union und die SPD haben sich in ihrem Koalitionsvertrag zur Vision Zero, also, in Worten, zu null Verkehrstoten bis 2050, bekannt. Mit der Reform der Fahrschulausbildung möchte die Bundesregierung die Kosten für den Führerschein (der Klasse B) für die Verbraucher*innen absenken. In diesem Spannungsfeld bewegt sich der vorgelegte Gesetzentwurf und wird bisweilen beiden Zielen nicht gerecht.

Die Fahrschulausbildung hat das vorrangige Ziel Menschen für eine sichere, verantwortungsvolle und umweltschonende Teilnahme am Verkehr auszubilden (§ 1 der Fahrschüler-Ausbildungsverordnung). Sie ist die Voraussetzung für die Erteilung der Fahrerlaubnis, mit der Menschen mit motorisierten Fahrzeugen am Straßenverkehr teilnehmen dürfen.

Eine qualitativ hochwertige Ausbildung ist für die Verkehrssicherheit alternativlos. Um Unfälle zu reduzieren ist es wichtig, dass die Inhalte der theoretischen und praktischen Ausbildung für die Fahrerlaubnis immer wieder evaluiert und überarbeitet werden, um den sich wandelnden Begebenheiten gerecht zu werden. Auch die Lehrmethoden müssen dem Wandel der Zeit standhalten. Deshalb ist es richtig, die Ausbildung in Theorie und Praxis zu modernisieren. Dazu gehört die Nutzung digitaler Lehrformate sowie von Simulatoren. Digitale Formate eignen sich dafür, ggf. an einigen Stellen auch Kosten einzusparen, sollten aber immer so genutzt werden, dass sie der Verkehrssicherheit zuträglich sind.

Bisher wird der in Deutschland erteilten Fahrerlaubnis eine hohe und überdurchschnittliche Qualität zugesagt. Frühere Reformen, wie die Einführung des begleiteten Fahrens ab 17 Jahren hatten eine messbar positive Auswirkung auf die Verkehrssicherheit, insbesondere für die Risikogruppe der Fahranfänger*innen, die jedoch immer noch überproportional häufig in den Unfallstatistiken aufgeführt ist.

An einer kompletten Digitalisierung der theoretischen Ausbildung wurde deutliche Kritik geübt – insbesondere von Wissenschaftler*innen und von Fahrlehrerverbänden. Während digitaler Unterricht für standardisiertes Wissen sinnvoll sein kann, können Gefahrensituationen, sowie Verhaltensregeln und die persönliche Einstellung zu sicherheitsrelevanten Inhalten digital nicht in gleicher Weise vermittelt werden. Studien zeigen, dass analoger Theorieunterricht in diesen Bereichen, nicht nur die Wahrscheinlichkeit um das Dreifache erhöht, die praktische Fahrprüfung zu bestehen, sondern auch die Fahrsicherheit und Reaktionsfähigkeit in kritischen Situationen in den ersten Monaten nach Fahrerlaubniserwerb (https://publikationen.sulb.uni-saarland.de/bitstream/20.500.11880/40792/3/Bredow-Dissertation-Ausbildungskonzept%20Verkehrswahrnehmung-28.10.2025.pdf). Weiterhin geht ein Großteil der Fahrlehrer*innen und ihrer Verbände davon aus, dass sich durch reinen Digitalunterricht in der Theorie eine längere praktische Ausbildung ergibt (durchschnittlich bis zu acht Übungseinheiten), was sich wiederum auf den Preis der Fahrerlaubnis auswirken wird (www.moving-roadsafety.com/wp-content/uploads/2026/05/MOVING_Stellungnahme_Referentenentwuerfe-des-BMV_zur-Modernisierung-der-Fahrschulausbildung_final.pdf).

Fahrschulen erfüllen im Auftrag des Bundes und der Länder durch die Ausbildung von Bürger*innen zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr staatliche Aufgaben, die der Versorgungssicherheit zuzuordnen sind. Die aktuelle Gesetzgebung zum Fahrschulwesen hat im Sinne der räumlichen Erreichbarkeit der Ausbildungsstätten bisher einen Rahmen gesetzt, der Fahrschulen und ihre Zweigstellen strukturell in der Fläche, in urbanen sowie ländlichen Räumen, gehalten hat. Die mit der Reform erzielte Öffnung der Fahrschulbranche für Plattformanbieter könnte die Versorgungssicherheit, gerade in ländlichen Räumen, jedoch absehbar stark einschränken.

Während die Preisentwicklung für die Fahrschulausbildung lange Zeit relativ konstant war, sind die Kosten innerhalb der letzten Jahre deutlich angestiegen. Das hat mehrere Ursachen: Neben der allgemeinen inflationsbedingten Preisentwicklung haben steigende Energie-, Sprit-, und Fahrzeugpreise die Kosten für den Führerschein in die Höhe getrieben. Aufgrund des akuten Fachkräftemangels an Fahrlehrer*innen und Prüfer*innen sind allein die Personalkosten in den Fahrschulen in den letzten knapp zehn Jahren um über 50 Prozent angestiegen (https://dvpi.de/assets/pdf/2024_fuehrerscheinkosten.pdf). Auch haben sich besonders in den großen Städten die Gewerbemieten in den letzten Jahren deutlich erhöht.

Zusätzlich haben gestiegene Durchfallquoten, Wiederholungsprüfungen sowie Wartezeiten zur Anmeldung und Durchführung der praktischen Fahrprüfung eine nicht zu vernachlässigende preistreibende Wirkung. Die Bestehensquoten in der Theorieprüfung sind in den vergangenen Jahren sehr deutlich abgefallen von ca. 73 Prozent auf 55 Prozent zwischen 2018 und 2023. Die Quoten für die praktische Prüfung sind im gleichen Zeitraum mit 66 Prozent bzw. 65 Prozent stabil geblieben (www.moving-roadsafety.com/wp-content/uploads/2024/06/MOVING-Ausarbeitung_Warum-steigen-die-Fuehrerscheinkosten.pdf).

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die Übungsstunden in der fahrpraktischen Ausbildung sind der größte Kostenblock der Fahrausbildung. Deren Anzahl ist je nach Kompetenzen der Fahrschüler*innen sehr individuell, doch die Tendenz ist steigend. Daraus ergibt sich in den allermeisten Fällen (89 Prozent) ein Preiskorridor für die Fahrschulausbildung zwischen etwa 2 000 und 4 000 Euro für die Führerscheinklasse B. Durchschnittlich sind bis zum erfolgreichen Bestehen der Fahrerlaubnisprüfung 37 Übungsstunden samt Sonderfahrten (bisher 12) und Prüfungsfahrt notwendig (ebd.).

Die gestiegenen Kosten des Führerscheins stellen für viele junge Menschen, aber insbesondere für Menschen aus finanzschwachen Haushalten, eine erhebliche finanzielle Hürde dar. Gerade in Zeiten mit einer weitreichenden inflationsbedingten Steigerung der Lebenshaltungskosten fällt das stärker ins Gewicht. Dort, wo ein fehlender Führerschein den Zugang zu Ausbildung oder Arbeit erschwert, weil alternative Mobilitätsangebote fehlen, wollen wir mit einem Mobilitätsbudget für Auszubildende aktiv unter die Arme greifen, um die selbständige Mobilität von jungen Menschen zu stärken.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sich zur Vision Zero zu bekennen und diese als Grundsatz für die Überarbeitung der Fahrschulausbildung zu definieren und die Inhalte der theoretischen und praktischen Ausbildung anzupassen, indem

   a) sich wandelnde Begebenheiten und Anforderungen, wie zahlreichere Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum und die Diversifizierung der Verkehrsteilnehmenden (mehr Rad- und Fußverkehr, Elektrokleinstfahrzeuge etc.) berücksichtigt werden;

   b) Unfalldaten genutzt werden, um Unfallschwerpunkte, wie zum Beispiel Unfälle außerorts auf „Landstraßen“, als Übungsschwerpunkte in Theorie und Praxis aufzunehmen;

   c) die Vulnerabilität von ungeschützten Verkehrsteilnehmenden, insbesondere von Kindern und Jugendlichen, Radfahrenden, Fußgehenden, Menschen mit Behinderung und Senior*innen intensiver gelehrt werden;

2. die Änderungen zur gänzlichen Deregulierung des Theorieunterrichts zurückzunehmen und

   a) den von Fachleuten unterstützten und geleiteten Prozess OFSA II wieder aufzunehmen und diesen einer Fahrschulreform zugrunde zu legen, vor allem mit Blick auf die ineinandergreifende Nutzung synchroner digitaler und analoger Formate im Rahmen der theoretischen Ausbildung;

   b) dessen absehbare weitgehende, wenn nicht gänzliche, Verschiebung in den digitalen (asynchronen) Raum zu unterbinden, um davon Abstand zu nehmen, die theoretische Ausbildung in Selbstdidaktik und ohne Qualitätskontrolle oder pädagogische Begleitung durchlaufen zu lassen;

   c) verkehrssicherheitsrelevante Ausbildungsinhalte und Kompetenzen, wie Verhaltensregeln oder die Einstellung zu rücksichtsvollem Verhal-

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

ten, für die ein Lernumfeld in der Gruppe erforderlich ist, zwingend in Präsenzform zu unterrichten;

3. die Qualitätsstandards der Fahrschulausbildung auf dem aktuellen überdurchschnittlichen Niveau zu halten und nicht auf das von der EU vorgegebene Minimum zu reduzieren und

   a) die bisher verpflichtenden Sonderfahrten (Autobahnfahrt, Nachtfahrt, Fahrt auf der Landstraße etc.) im gleichbleibenden Umfang als Voraussetzung für die Anmeldung zur Fahrprüfung beizubehalten;

   b) für zukünftige Reformen Daten dazu zu erheben, wie sich die Durchführung von besonderen Übungsfahrten, unter anderem außerorts auf Landstraßen, auf bestehende Unfallschwerpunkte auswirkt;

4. zur Absenkung der Durchfallquoten

   a) transparente Lernstandkontrollen einzuführen, mit denen Fahrschüler*innen und Fahrlehrer*innen besser bewerten können, zu welchem Zeitpunkt eine Anmeldung zur theoretischen und praktischen Prüfung sinnvoll ist bzw. wann die Prüfungsreife erreicht ist;

   b) davon abzusehen, den Prüfungsumfang inhaltlich und zeitlich zu reduzieren, um die Wahrscheinlichkeit, die Prüfung zu bestehen, vermeintlich zu erhöhen;

   c) davon abzusehen, die Durchführung der theoretischen und praktischen Prüfung mit einem größeren zeitlichen Abstand als zwölf Monaten zu ermöglichen;

5. im Sinne der Verkehrssicherheit keinen Fahrpraxiserwerb unter Anleitung (Laienausbildung) in der vorgeschlagenen Form einzuführen;

6. für Fahrschüler*innen die Möglichkeiten zu erweitern, auch außerhalb von Fahrstunden mit der Fahrschule zu üben und dafür

   a) Verkehrsübungsplätze auszubauen bzw. besser erreichbar zu machen;

   b) insbesondere im ländlichen Raum pragmatische Möglichkeiten, wie private Übungsfahrten z. B. im elterlichen Fahrzeug auf öffentlichen Parkplätzen, zu Schließzeiten/ohne Anliegerverkehr zu erlauben;

7. beim Einsatz von Simulatoren in der praktischen Ausbildung dafür Sorge zu tragen, dass

   a) Simulatoren insbesondere für das Training motorischer Fähigkeiten (schalten, bremsen, beschleunigen, blinken etc.) genutzt werden;

   b) Simulatoren weiterhin eingesetzt werden, um unterschiedliche Perspektiven von Verkehrsteilnehmenden sichtbar und erlebbar zu machen;

   c) Übungsstunden zu sicherheitsrelevanten Fahrkompetenzen im öffentlichen (Verkehrs-)Raum nicht ersetzt werden;

   d) kleinere Fahrschulen durch die Anschaffungskosten nicht übermäßig belastet werden;

8. die Öffnung des Fahrschulwesens für Plattformanbieter zu unterbinden, um

   a) Fahrschulen und deren Filialen im Sinne der Versorgungssicherheit in der Fläche zu halten;

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

b) dafür Sorge zu tragen, dass Fahrschulen und Fahrschulfilialen nicht in großem Umfang ihre Gewerbe aus betriebswirtschaftlichen Gründen aufgeben müssen;

c) wirtschaftliche Verwerfungen in der Fahrschulbranche abzuwenden;

d) kleine Fahrschulen nicht übermäßig wirtschaftlich zu belasten bzw. ungleichen Wettbewerbsbedingungen auszusetzen;

e) großen digitalen Fahrschulen oder Plattformanbietern keine wirtschaftlichen Vorteile zu verschaffen;

f) zu vermeiden, dass Fahrlehrer*innen in großer Zahl zu Subunternehmer*innen von großen Plattformanbietern werden;

9. die Berufsanforderungen für Fahrerlaubnisprüfer so zu gestalten, dass die Qualität der Prüfung gesichert werden kann, und das neue Berufsbild der Fahrerlaubnisprüfer*in wieder einzustellen;

10. ein Mobilitätsbudget für Auszubildende einzuführen, das zur Förderung für ein Dienstrad, ein Jobticket oder den Erwerb eines Führerscheins genutzt werden kann (jeweils hälftig finanziert durch den Staat und den Arbeitgebenden).

Berlin, den 3. November 2026

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion

Begründung

Die von der Bundesregierung vorgelegte Reform zur Fahrschulausbildung hat das vornehmliche Ziele die Kosten für die Fahrerlaubnis zu senken. Dabei geraten jedoch die Ansprüche an die Qualität der Ausbildung zur Fahrerlaubnis in den Hintergrund – auch wenn anderes versucht wird zu suggerieren.

Die Deregulierung der Theorieausbildung und mögliche komplette Verschiebung in den digitalen Raum ist dafür ein Beispiel. Dabei werden in der theoretischen Fahrschulausbildung neben reiner Wissensaneignung auch wichtige Verhaltensregeln und weitere soziale Kompetenzen gelehrt, für die ein Unterricht in Präsenz unerlässlich ist. Die im Gesetzentwurf vorgeschlagene Möglichkeit die Ausbildung ausschließlich in Eigendidaktik im digitalen Raum zu absolvieren, ohne Qualitätskontrolle und pädagogische Begleitung sehen wir sehr kritisch. Zusätzlich birgt dies die Gefahr, dass die Ausbildungskosten eher steigen als sinken, wenn Unterrichtsinhalte in die praktische Ausbildung verschoben werden und dort mehr Zeit einnehmen.

Die Laienausbildung ist als Modell zur Einsparung von Kosten für die Fahrerlaubnis zu kurz gedacht. Erstens müssen die Betriebskosten, Strom- und/oder Spritkosten, Kosten für den erweiterten Versicherungsschutz sowie für den kilometerabhängigen Wertverlust/Abschreibungskosten des (elterlichen) Fahrzeugs im finalen Preis für die Fahrausbildung mitgerechnet werden. Zudem wird der Zeit-Kostenfaktor für die Begleitperson ebenfalls unterschlagen. Zweitens wird übersehen, dass insbesondere die Familien mit den niedrigsten Einkommen kein eigenes Auto besitzen und an der Laienausbildung nicht teilhaben können. So haben über 50 Prozent der Menschen mit sehr niedrigem ökonomischem Status kein eigenes Auto (www.bpb.de/kurz-knapp/zahlen-und-fakten/sozialbericht-2024/553420/pkw-verfuegbarkeit/).

Mit Blick auf die Entbürokratisierung schaffen die neuen Dokumentations- und Nachweispflichten für die Fahrpraxisanleiter/ Begleitpersonen in der Laienausbildung keinen Vorteil. Vielmehr sorgen die neuen Teilnahme-

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

nachweise zu jeder absolvierten Fahrt in Fahrschulen und Behörden für einen erheblichen bürokratischen Mehraufwand.

Unabhängig davon ist die von der Bundesregierung vorgeschlagene Ausarbeitung der Laienausbildung mit Blick auf die Verkehrssicherheit sehr kritisch, wenn nicht fahrlässig. Nachdem der oder die Fahrschüler*in in Selbstdidaktik den theoretischen Unterricht absolviert hat, könnte sie*er zukünftig nach nur 6 Fahrstunden für die Laienausbildung zugelassen werden. Es ist davon auszugehen, dass in diesen 6 Fahrstunden nicht ausreichend Kompetenzen vermittelt werden können, um eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr auch in Begleitung sicherzustellen, wenn die Begleitperson weder technisch (zusätzliches Bremspedal) noch pädagogisch dafür ausgestattet ist im Notfall einzugreifen. In anderen Ländern, in denen eine Laienausbildung bereits etabliert ist, sind die Pflichtstunden vorab in der Fahrschule deutlich umfangreicher; bspw. 20 Pflichtstunden in Frankreich. Auch ist nicht verständlich, warum die Einführung in die Teilnahme an der Laienausbildung für Teilnehmenden und Begleitperson in 45 Minuten theoretisch und nicht praktisch durchgeführt wird, warum die erste Beobachtungsfahrt erst nach 500 gefahrenen Kilometern stattfinden soll. Die Öffnung des Fahrschulmarktes für Plattformanbieter birgt für „traditionelle“ Fahrschulen große wirtschaftliche Risiken und könnte mittelfristig zu einer grundlegenden Umstrukturierung der gesamten Branche führen. Damit könnte einhergehen, dass die Versorgungsicherheit mit Fahrschulen in der Fläche gefährdet wird, wenn insbesondere Fahrschulen und deren Filialen in ländlichen Räumen schließen. Gleichzeitig profitiert insbesondere ein in Deutschland etablierter Anbieter in ungleichem Maß von der Reform, die wie auf sie zugeschnitten wirken kann.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.