

64. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Stellungnahme des ACE Auto Club Europa zum Arbeitskreis VI:

Überhöhte Anforderungen bei der Führerscheinprüfung?

I. Einführung

Der Erwerb einer Fahrerlaubnis und der Besitz eines Führerscheins haben in Deutschland einen hohen Stellenwert. Mit der erlangten Kompetenz, individuell ein motorisiertes Kraftfahrzeug zu bewegen, geht nach wie vor für viele Menschen Teilhabe am gesellschaftlichen Leben einher. Nicht selten verbessern sich mit einer Fahrerlaubnis die Chancen auf einen Ausbildungs- oder Arbeitsplatz. Eine gute Vorbereitung und qualitätsgesicherte Prüfung insbesondere junger Menschen auf die selbstständige Mobilität mit einem Kraftfahrzeug sind essenziell. Dabei gilt ein zentrales Gebot: die Risiken für junge Fahrende minimieren und die Verkehrssicherheit verbessern. Denn bei den 18- bis 24-Jährigen handelt es sich um eine Hochrisikogruppe, die überproportional häufig an Verkehrsunfällen beteiligt ist.

Der 64. Deutsche Verkehrsgerichtstag in Goslar thematisiert in Arbeitskreis VI nach 2013, 2016 und 2020 erneut das System der Fahranfängervorbereitung. Dieses System besteht aus den Bausteinen Fahrausbildung, Fahrerlaubnisprüfung, Ausbildung und Prüfung sowohl von Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern als auch Prüferinnen und Prüfern sowie Fahrschulüberwachung. Das System unterliegt einem kontinuierlichen Anpassungsprozess und ist nicht nur für viele Fahranfängerinnen und Fahranfänger komplex. Neben der Frage von Sicherheit und Qualität steht aktueller denn je die Frage nach der Bezahlbarkeit im Raum. Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder (CDU) hat im Oktober 2025 sein Eckpunktepapier „Bezahlbarer Führerschein“¹ vorgestellt. Er betont zwar, dass mit den Reformvorschlägen der Weg zum Führerschein einfacher, bezahlbarer und gleichzeitig die Sicherheitsstandards auf höchstem Niveau gehalten werden sollen. Jedoch ist fraglich, ob genau das mit den vorgeschlagenen Maßnahmen realisierbar ist. Eine Bund-Länder-Adhoc Arbeitsgruppe hat nach Beschluss der Verkehrsministerkonferenz im Herbst 2025 die Arbeit aufgenommen und soll konkrete Ergebnisse bis zur Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr 2026 liefern.

¹ Bundesministerium für Verkehr (2025), „Bezahlbarer Führerschein“ – Eckpunkte, https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/bezahlbarer-fuehrerschein-eckpunkte.pdf?__blob=publicationFile.

64. Deutscher Verkehrsgerechtstag



II. Der ACE fordert:

Bei allem ernsten Bemühen, die Kosten für den Autoführerschein zu senken: Reformen zulasten der Qualität und der Verkehrssicherheit darf es nicht geben. Für den ACE Auto Club Europa ist klar: Die Fahrausbildung und anschließende Prüfung müssen (junge) Menschen auf eine sichere Mobilität mit einem Kraftfahrzeug bestmöglich vorbereiten. Dafür bedarf es der notwendigen Qualität in Ausbildung und Prüfung auf der Höhe der Zeit – methodisch und inhaltlich. Der Erwerb der Fahrerlaubnis muss aber – auch im gesellschaftlichen Interesse – erschwinglich bleiben, weil damit vielfältige Entwicklungschancen (z. B. auf dem Arbeitsmarkt) verbunden sind; dies erfordert eine angemessene Ausbildungsdauer und ein schlankes Verfahren von der Antragsstellung bis zur Erteilung der Fahrerlaubnis.

Der ACE Auto Club Europa begrüßt, dass der Bundesverkehrsminister die Reformierung der Fahrausbildung vorantreibt und konkrete Änderungen zur Kostensenkung vorschlägt. Bei allem Reformwillen darf aus Sicht des ACE jedoch die Verkehrssicherheit nicht auf der Strecke bleiben. Die zehn vorgestellten Eckpunkte sind an einigen Stellen unausgegoren und wackelig. Die Umsetzbarkeit der einzelnen Maßnahmen und deren Auswirkungen auf Kosten, Qualität und Sicherheit sind vielfach offen.

Für den ACE sind fünf Kernpunkte entscheidend:

1. Flexibilisierung, Reduktion und Deregulierung in der Fahranfängervorbereitung dürfen nicht zu Einbußen bei **Verkehrssicherheit, Ausbildungsqualität und Prüfungsvalidität** führen.
2. Verbraucherinnen und Verbraucher erwarten (auch angesichts steigender Ausbildungskosten) eine **hohe Qualität in der Ausbildung** und eine verlässliche und professionelle Vorbereitung auf die Fahrerlaubnisprüfung.
3. Maßnahmen zur Stärkung der Ausbildungsqualität, zur besseren **Transparenz** der Fahrschulqualität und eine wirksame Fahrschulüberwachung schützen Verbraucherinnen und Verbraucher besser vor unseriösen und qualitativ unzureichenden Anbietern.
4. Um weitere Kostensteigerungen zu vermeiden und die Ausbildungsqualität langfristig zu sichern, ist vor allem dem bereits heute spürbaren **Fahrlehrermangel** entschlossen

64. Deutscher Verkehrsgerichtstag



entgegenzuwirken. Eine nachhaltige Fachkräftestrategie ist unerlässlich, um Ausbildungsengpässe und regionale Versorgungslücken zu verhindern.

5. Die **Mobilitätsbildung** von Kindern und Jugendlichen muss systematisch im schulischen Unterricht verankert und modernisiert werden. Frühzeitige Vermittlung von Mobilitäts-, Verkehrs- und Umweltkompetenz bildet die Grundlage für sichere Verkehrsteilnahme und eine erfolgreiche Vorbereitung auf die Fahrausbildung.

III. Hintergrund

Spätestens seit 2024 wird in der Öffentlichkeit verstärkt diskutiert, ob der Weg zur Erlangung einer Fahrerlaubnis noch bezahlbar ist. „Ist der Führerschein zu teuer geworden?“, heißt die im Raum stehende Frage, die aus fachlicher Sicht doch stark verkürzt ist. So ist der Führerschein, der von der Bundesdruckerei seit 1999 als Kartenführerschein produziert wird und zukünftig auch digital bereitgestellt werden soll, lediglich das amtliche Dokument für die erteilte Fahrerlaubnis. Vielmehr ist bei der Frage nach der Bezahlbarkeit der gesamte Weg von der Antragsstellung bei der Führerscheinbehörde, über den Theorieunterricht und die praktische Fahrausbildung bis hin zur Fahrerlaubnisprüfung zu betrachten. In der öffentlichen Diskussion ist dabei in aller Regel der Weg zur Pkw-Fahrerlaubnis der Klasse B gemeint.

Bereits in der letzten Legislaturperiode hat sich der Deutsche Bundestag mit einem Antrag der CDU/CSU-Fraktion mit dem Titel „Damit Mobilität nicht zum Luxus wird – Für einen bezahlbaren Autoführerschein“² beschäftigt. Union und SPD haben daran anknüpfend in ihrem Koalitionsvertrag 2025 festgehalten, die Fahrausbildung „unter Wahrung hoher Standards“ zu reformieren, „um den Führerscheinwerb bezahlbarer zu machen“.

Gesamtkosten und Entwicklung

Wie das Statistische Bundesamt (Destatis)³ mitteilte, erhöhten sich die Preise für Fahrschule und Führerscheingebühr im Jahr 2024 gegenüber dem Vorjahr um 5,8 Prozent. Zum Vergleich: Die Verbraucherpreise insgesamt stiegen im selben Zeitraum um 2,2 Prozent. Schon in den Jahren davor waren die Fahrschul- und Führerscheinpreise überdurchschnittlich stark

² Deutscher Bundestag (2024): Drucksache 20/10610, *Antrag der Fraktion der CDU/CSU Damit Mobilität nicht zum Luxus wird – Für einen bezahlbaren Autoführerschein*.

³ Statistisches Bundesamt (2025 b): *Preise für Fahrschule und Führerscheingebühr 2024 um 5,8 % höher als ein Jahr zuvor*, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2025/PD25_15_p002.html.

64. Deutscher Verkehrsgerechtstag



gestiegen. Fahrschulen können die Preise für ihre Leistungen selbst bestimmen und müssen diese in ihren Fahrschulräumen transparent machen, einen Pauschalpreis oder gesetzliche Vorgaben für die Preisgestaltung gibt es nicht. Gebühren für die theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung bei den Technischen Prüfstellen von TÜV oder DEKRA sind hingegen gesetzlich festgelegt.

Laut dem Interessensverband Moving lagen die durchschnittlichen Ausbildungskosten im Jahr 2024 bei **3.424 Euro**.⁴ 2019 lagen die Durchschnittskosten noch bei rund 2.000 Euro. Andere Befragungen ergaben, dass knapp die Hälfte der Fahranfänger zwischen 2.500 und 3.500 Euro zahlen, mehr als jeder zehnte sogar bis 4.500 Euro. Allerdings sind große regionale Unterschiede festzustellen. Am teuersten sind die Ausbildungskosten im Durchschnitt in Hamburg mit 4.150 Euro, so Moving. In Berlin sind die Gesamtkosten am niedrigsten, hier kostet der Weg zum Führerschein im Schnitt 2.425 Euro.

Ursachen für den Preisanstieg und Preiszusammensetzung

In der Debatte über gestiegene Kosten werden folgende **Hauptursachen** benannt:

- Anstieg der Personalkosten aufgrund des Mangels an Fahrlehrerinnen und -lehrern
- Anstieg der Fahrzeugkosten aufgrund von Investitionen in moderne Fahrzeugflotten
- gestiegene Betriebs- und Energiekosten der Fahrschulen
- Anstieg der erforderlichen Fahrstunden infolge größerer Abstände zwischen den einzelnen Einheiten, sinkende Motivation und fehlende mobilitätsbezogene Vorbildung der Fahrschülerinnen und Fahrschüler
- Zusätzliche Fahrstunden infolge (mehrfacher) Wiederholung der Prüfung

Ein großer Kostentreiber ist die **Wiederholung der praktischen Prüfung**. Immer mehr Fahrschülerinnen und Fahrschüler müssen ihre Prüfungen wiederholen, da sie sie im ersten Versuch nicht bestehen. Laut TÜV-Verband war im Jahr 2024 fast jede dritte praktische Prüfung (31 Prozent) ein Wiederholungsversuch.⁵ Häufig müssen Fahrschülerinnen und Fahrschüler die Prüfung sogar mehrfach wiederholen. 42 Prozent der Wiederholenden

⁴ MOVING International Road Safety Association e. V. (2025): *Analyse der Einflussfaktoren auf Führerscheinkosten*, https://www.moving-roadsafety.com/wp-content/uploads/2025/09/Final_MOVING-Analyse-der-Einflussfaktoren_BMV-Auftaktsitzung-21.07.2025.pdf.

⁵ TÜV-Verband (2025 a): *Erstmals mehr als 2 Millionen Fahrprüfungen 2024 – viele scheitern, Betrug nimmt zu*; Pressemitteilung 4. März 2025, <https://www.tuev-verband.de/pressemitteilungen/mehr-als-2-millionen-fahrpruefungen>.

64. Deutscher Verkehrsgerechtstag



scheitern erneut. Die Mehrkosten für die Wiederholung der praktischen Prüfung sind hoch. Neben der Prüfungsgebühr bei den Technischen Prüfstellen von TÜV und DEKRA (rund 130 Euro) kommen durchschnittlich noch fünf weitere Fahrstunden hinzu. Insgesamt entstehen mit jeder Wiederholungsprüfung zusätzliche Kosten in Höhe von rund 600 Euro.

Was das Eckpunktepapier vorsieht

Nach dem Willen von Bundesverkehrsminister Schnieder soll die Fahrschul Ausbildung kostengünstiger und weniger bürokratisch ausgestaltet werden. So soll zukünftig die Pflicht zum Präsenzunterricht in der theoretischen Fahrausbildung entfallen. Es soll die Möglichkeit geschaffen werden, vollständig digital zu lernen, zum Beispiel per App. Vorgaben zu Schulungsräumen, der Reihenfolge der Wissensvermittlung sollen ebenso wie bestimmte Kontrollpflichten der Länder entfallen. Außerdem soll der Fragenkatalog der theoretischen Prüfung um ein Drittel reduziert und verkehrssicherheitsrelevante Themen priorisiert werden. In der praktischen Fahrausbildung wird der Einsatz von Simulatoren gestärkt. So soll der Kompetenzerwerb zum Führen eines Schaltwagens vollständig im Simulator möglich werden (Klasse B197). Zudem soll die Anzahl der verpflichtenden Sonderfahrten reduziert werden und einzelne Sonderfahrten ebenfalls im Simulator absolviert werden können. Unter der Überschrift Bürokratieabbau sollen Aufzeichnungs- und Dokumentationspflichten für Fahrschulen reduziert und die Fahrschulüberwachung effizienter organisiert werden. Außerdem sollen die Fortbildungsangebote für Fahrlehrer digital und einfacher gestaltet werden. Die (reine) Fahrzeit der praktischen Prüfung, die derzeit bei 30 Minuten liegt, soll auf die europarechtliche Mindestvorgabe von 25 Minuten reduziert werden. Ferner soll eine Experimentierklausel die Einbeziehung nahestehender Personen in die Fahrausbildung ermöglichen (sog. Laienausbildung). Darüber hinaus sollen Verbraucherinnen und Verbraucher zukünftig besseren Einblick in die Preise und Bestehensquoten der Fahrschulen bekommen, um einen realistischen Kosten- und Qualitätsvergleich zu erhalten. Eine Übertragung dieser Maßnahmen auf die Ausbildung in anderen Fahrerlaubnisklassen soll geprüft werden.

Reform der Fahrschul Ausbildung überfällig

Die letzte umfassende Reform der Rechtsgrundlagen der Fahrschulerausbildung hinsichtlich der Inhalte und der Didaktik erfolgte im Jahr 1998. Daher ist es nach mehr als 25 Jahren nun an der Zeit, die Fahrschulerausbildung grundlegend zu erneuern und zeitgemäß zu optimieren. Schon die Ampel-Regierung aus SPD, Bündnis 90 / Die Grünen und FDP hatte angekündigt,

64. Deutscher Verkehrsgertichtstag



das Fahrschulwesen reformieren zu wollen – und einen entsprechenden Referentenentwurf zur Umsetzung eines Ausbildungs- und Evaluationskonzepts zur Optimierung der Fahrausbildung in Deutschland vorbereitet.⁶ Seit nahezu drei Jahren liegt bei der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) dieser unter dem Namen OFSA II⁷ besser bekannte Bericht vor. Der Bericht beschreibt nicht nur eindrücklich die Defizite – fehlende pädagogisch-psychologische Steuerungsinstrumente zur eigenen Qualitätssicherung und fachlich-strukturelle Voraussetzungen – sondern entwickelt einen Kompetenzrahmen und einen Ausbildungsplan. Mit diesem ursprünglichen Reformvorhaben sollten Kompetenzstandards und Mindest-Ausbildungsinhalte nach aktuellen wissenschaftlichen Maßstäben festgelegt werden. Minister Schnieder hatte im Juni 2025 jedoch darauf verzichtet, den Entwurf seines Vorgängers Volker Wissing (parteilos) zu veröffentlichen und mit seinem Eckpunktepapier nun eigene Reformvorschläge unterbreitet.

IV. Handlungsbedarf

Für den ACE ist klar, dass der Erwerb der Fahrerlaubnis erschwinglich bleiben und die Ausbildung weiter optimiert werden muss. Didaktik und inhaltliche Ausgestaltung müssen sich an den heutigen Lehrmethoden und den Straßenverkehrsverhältnissen orientieren. Ferner muss ein Unterrichtsangebot in den Fahrschulen auch in ländlichen Regionen bereitstehen, das alle Menschen mit unterschiedlichen Lernvoraussetzungen und Lernbedürfnissen berücksichtigt. Maßnahmen zur Personalgewinnung müssen ergriffen und die Attraktivität des Fahrlehrerberufes gesteigert werden. Bereits aus grundsätzlichen verkehrssicherheitsrelevanten Erwägungen sind die Länder gefordert, der Mobilitätsbildung in der Schule einen größeren Stellenwert beizumessen. Das führt nicht nur zu mehr individueller Sicherheit im Straßenverkehr, sondern bereitet auch stärker auf die Fahrausbildung vor. Gepaart mit einer effektiven Fahrschulüberwachung kann so die Qualität und Effizienz der Ausbildung weiter gesteigert werden und die Erfolgsquote bei der Prüfung erhöht werden.

⁶ Bundesministerium für Verkehr (2025): *Eckpunkte zur Novelle der Fahrschulbildung*, <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/novelle-fahrschuelerausbildung.html>.

⁷ Sturzbecher, Dietmar, Genschow, Jan & Brünken, Roland (2022): *Ausbildungs- und Evaluationskonzept zur Optimierung der Fahrausbildung in Deutschland*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 330. Bremen: Fachverlag NW.

64. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Vor dem Hintergrund des Eckpunktepapiers des Bundesverkehrsministers hat der ACE Handlungsbedarf identifiziert und elf Forderungen zu Sicherheit, Qualität und Bezahlbarkeit in der Fahranfängervorbereitung formuliert:

1) Bürokratieabbau und Flexibilisierung dürfen nicht auf Kosten der Ausbildungsqualität gehen.

Der ACE fordert: Auch in einem modernisierten Ausbildungssystem benötigen Fahrschülerinnen und Fahrschüler eine verlässliche pädagogische Begleitung und dürfen auf ihrem Weg zur Fahrerlaubnis nicht sich selbst überlassen bleiben. Insbesondere (digitale) Tests, strukturierte Lernstandsabfragen und regelmäßige Rückmeldungen im Ausbildungsprozess sind notwendig, um den individuellen Kompetenzzuwachs sichtbar zu machen und bestehende Defizite frühzeitig zu erkennen.

Insbesondere mit Blick auf die praktische Prüfung ist ein **transparenter Überblick über den Lernverlauf**, den zu erwartenden weiteren Ausbildungsbedarf und die Einschätzung der Prüfungsreife unerlässlich – für Fahrschülerinnen und Fahrschüler ebenso wie für deren Eltern. Lernstands- und Lernverlaufsbeurteilungen sowie die systematische Feststellung der Prüfungsreife sind zentrale Qualitätsmerkmale einer erfolgreichen Fahrausbildung. Eine professionelle Prüfungsvorbereitung stärkt den Lernprozess, reduziert Prüfungsangst und erhöht die Wahrscheinlichkeit eines erfolgreichen Prüfungsabschlusses deutlich.

2) Qualitätsstandards vor Freigabe: Leitplanken für die digitale Fahrausbildung

Der ACE fordert: Es ist wissenschaftlich fundiert zu prüfen, welche Lerninhalte für den Lernerfolg eine interaktive Auseinandersetzung erfordern und daher nicht für zeit- und ortsunabhängiges Lernen über digitale Lernplattformen (asynchrone Lernformate) geeignet sind. Für diese Inhalte sollte vorab geklärt werden, ob sie in physischer Präsenz in Fahrschulen oder alternativ in digital synchronen Unterrichtsformaten unter vergleichbaren Qualitätsstandards vermittelt werden können.

Die Abschaffung der Präsenzpflcht und die Möglichkeit, theoretische Lernprozesse vollständig digital zu absolvieren, stellen einen tiefgreifenden Wandel der bisherigen Ausbildungssystematik dar. Qualitativ ergeben sich dabei erhebliche Herausforderungen, insbesondere durch die erschwerte Verzahnung von theoretischen und praktischen Lerninhalten sowie den möglichen Verlust zentraler pädagogischer Elemente wie Interaktion, Verbindlichkeit und gruppendynamischer Prozesse.

64. Deutscher Verkehrsgerechtstag



Ökonomisch versprechen digitale Lernangebote zwar Einsparpotenziale; zugleich besteht jedoch das Risiko, dass unzureichende Lerneffekte zu einem erhöhten Bedarf an praktischen Fahrstunden führen und damit die erwarteten Kostenvorteile relativieren. Demgegenüber eröffnen digitale Lernformate mit Blick auf Flexibilisierung und Teilhabe klare Chancen, da sie zeit- und ortsunabhängiges Lernen ermöglichen und insbesondere in ländlichen Regionen den Zugang zur Fahrausbildung stärken. Asynchrone Lernangebote sollten vor diesem Hintergrund interaktive Lernanteile nur dort ergänzen oder ersetzen, wo ihre qualitative Gleichwertigkeit nachgewiesen ist.

3) Verbraucherschutz verbessern: Zentrale Plattform für Durchfallquoten schaffen

Der ACE fordert: Zur Verbesserung der Transparenz, Vergleichbarkeit und Qualitätssicherung in der Fahrausbildung ist eine bundesweite Informationsplattform einzurichten. Diese zentrale Plattform soll die durchschnittlichen Bestehensquoten der Fahrschulen in den verschiedenen Fahrerlaubnisklassen erfassen und für Verbraucherinnen und Verbraucher in einer einheitlichen, nachvollziehbaren und barrierefreien Form zugänglich machen.

Um Fehlinterpretationen zu vermeiden und regionale Besonderheiten abzubilden, sind Abweichungen von den jeweiligen regionalen Durchschnittswerten eindeutig kenntlich zu machen. Darüber hinaus ist mindestens eine quartalsweise Aktualisierung der Daten erforderlich, um die Aussagekraft und Verlässlichkeit der Informationsbasis sicherzustellen.

Eine solche Plattform stärkt die Markttransparenz, unterstützt Verbraucherinnen und Verbraucher bei der Wahl einer geeigneten Fahrschule und ermöglicht Behörden eine präzisere Qualitätsüberwachung.

4) Datenlücken des Fahrschulmarktes schließen: Bund-Länder-Monitoring einrichten

Der ACE fordert: Der Bund soll in enger Kooperation mit den Ländern ein systematisches Monitoring der regionalen Verteilung von Fahrschulen und Fahrlehrkräften in Deutschland aufbauen.

Die derzeit beim Kraftfahrtbundesamt (KBA)⁸ verfügbaren Übersichten zu Fahrlehrerlaubnissen sind aufgrund fehlender Angaben zum tatsächlichen Tätigkeitsstatus und zur regionalen Versorgungslage nur eingeschränkt aussagekräftig.

⁸ Kraftfahrt-Bundesamt (2025): *Kraftfahrt-Bundesamt erweitert statistisches Angebot: Regionale Daten zu Führerscheinen und Fahrlehr-Erlaubnissen verfügbar*, Pressemitteilung vom 07.10.2025,

64. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Zur Verbesserung der Datenlage ist die **Einrichtung eines bundesweiten Fahrschul- und Fahrlehrerportals** erforderlich. Eine solche Plattform würde eine valide Grundlage schaffen, um regionale Ungleichverteilungen, bestehende Versorgungslücken und drohenden Fahrlehrermangel zuverlässig zu identifizieren. Auf dieser Basis könnten fundierte Prognosen zur zukünftigen Kapazitätsentwicklung erstellt und gezielte Maßnahmen zur Sicherstellung einer flächendeckend wohnortnahen Fahrausbildung entwickelt werden.

5) Einheitliche und verständliche Online-Transparenz zu Fahrschulpreisen schaffen

Der ACE fordert: Eine verständliche, faire und einheitliche Online-Veröffentlichung von Fahrschulpreisen ist sicherzustellen. Dies erfordert eine zentrale Plattform mit einheitlichen Kategorien, standardisierte Preisangaben, regelmäßige Aktualisierungen, eine verbraucherfreundliche Aufbereitung und rechtlich verbindliche Vorgaben. Damit würde aus einer bloßen Preisaufzählung ein echtes **Transparenzinstrument**, das Verbraucherinnen und Verbrauchern Orientierung gibt, den Wettbewerb stärkt und Fehlanreize vermeidet.

Analog zu Energiepreisportalen oder der Veröffentlichung von Struktur- und Leistungsdaten von Krankenhäusern gemäß dem Krankenhaustransparenzgesetz könnte eine **bundesweite Plattform** entstehen, die folgende Kernmerkmale berücksichtigen sollte:

- Pflicht zur Meldung aller Preise durch Fahrschulen
- Einheitliches Eingabeformat, automatisierte Plausibilitätsprüfung
- Darstellung der Preise nach Postleitzahl, Fahrzeugklasse und ggf. weiteren Parametern
- Ggf. Integration von Durchfallquoten, aber nur im Kontext regionaler Vergleichswerte, um Fehlanreize zu vermeiden

Zudem sind klare Vorgaben zur **Aktualisierungspflicht** vorzunehmen, wie zum Beispiel eine verpflichtende Aktualisierung **mindestens quartalsweise**, automatische Erinnerung / Eskalation bei Verzug sowie rechtliche Sanktionen bei Falschangaben (analog zur Preisangabenverordnung). Neben der zentralen Plattform sollten die Fahrschulen selbst verpflichtet werden, ihre Preise gut sichtbar und im vorgeschriebenen Standardformat auf der **Website** zu platzieren (Startseite oder Hauptmenü) und barrierefrei zu veröffentlichen (z. B.

64. Deutscher Verkehrsgerechtstag



strukturiert lesbar für Screenreader). Viele Verbraucherinnen und Verbraucher können Preise nur schwer einschätzen. Deshalb sind **verbraucherfreundliche Erklärungstexte und Musterrechnungen** hilfreich. Daher sollten Fahrschulen verpflichtet werden, Beispielrechnungen („Durchschnittliche Gesamtkosten bei üblichem Verlauf“), Erläuterungen und Hinweise auf mögliche Zusatzkosten idealerweise in Form eines bundesweit einheitlichen Steckbriefs bereitzustellen.

6) Fahrschulen mit auffälligen Durchfallquoten konsequent überprüfen

Der ACE schlägt vor: Überwachungsbehörden sollen anlassbezogene Prüfungen durchführen, sobald die Durchfallquote einer Fahrschule signifikant vom jeweiligen regionalen Durchschnitt eines Landkreises bzw. einer kreisfreien Stadt (einschließlich Hamburg und Berlin) abweicht.

7) Fahrerlaubnisprüfung als sicherheitsrelevantes Regulativ nicht schwächen

Der ACE fordert: Die Beurteilung der Fahrkompetenz hat weiterhin nach festgelegten Standards des Fahraufgabenkatalogs zu erfolgen und muss ausreichend Gelegenheit bieten, die zur sicheren Führung eines Kraftfahrzeugs erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen im realen Verkehrsgeschehen nachzuweisen. Gerade im Kontext einer flexibleren Ausbildung und potenziell abgesenkter Ausbildungsstandards muss die Fahrerlaubnisprüfung ihre Selektionsfunktion uneingeschränkt erfüllen. Angesichts der zunehmend komplexen Verkehrsanforderungen ist eine umfassende Beobachtung und Bewertung sämtlicher relevanter Kompetenzbereiche unverzichtbar.

Die praktische Fahrerlaubnisprüfung erfüllt eine zentrale **Schutzfunktion** im Straßenverkehr. Sie stellt sicher, dass nur diejenigen Personen eine Fahrerlaubnis erhalten, die über ausreichend ausgeprägte Kompetenzen verfügen, um ein Kraftfahrzeug sicher im zunehmend komplexen Verkehrsgeschehen zu führen. Die Prüfungsdauer ist dabei ein maßgeblicher Faktor für die diagnostische Zuverlässigkeit der Entscheidung.

Eine Verkürzung der Prüfungszeit würde den Prüferinnen und Prüfern weniger Gelegenheit geben, sicherheitsrelevante Situationen zu beobachten und das Verhalten der Kandidatinnen und Kandidaten fundiert zu beurteilen. Dies schwächt die **Aussagekraft der Prüfung** und kann zu Fehlentscheidungen führen. Die dadurch entstehenden Risiken wiegen erheblich schwerer als der **marginale finanzielle Vorteil**, der durch eine fünfminütige Reduktion entstehen würde.

64. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und die Qualität des Fahrerlaubnisverfahrens zu sichern, ist die Beibehaltung der bestehenden Prüfungsdauer daher zwingend geboten.

8) Gefährdungsorientierte Überprüfung von Grundfahraufgaben: Fokus auf reale Risiken statt Routineaufgaben

Der ACE schlägt vor: Anstelle einer Verkürzung der Prüfungsdauer ist eine Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung nach gefährdungsorientierten Kriterien erforderlich. Es sollte geprüft werden, ob insbesondere Grundfahraufgaben in ihrer derzeitigen Ausgestaltung noch in angemessenem Verhältnis zum sicherheitsrelevanten Gesamtrisikoprofil stehen oder ob einzelne Aufgaben – etwa mehrfach auszuführende Parkmanöver – reduziert, modifiziert oder ersetzt werden können. Ziel muss sein, die Prüfungszeit stärker auf diejenigen Kompetenzen zu konzentrieren, die im realen Verkehrsgeschehen maßgeblich zur Unfallvermeidung beitragen, und damit die Aussagekraft der Prüfung weiter zu erhöhen.

9) Wohnortnahe Fahrausbildung gefährdet: Fahrlehrerberuf dringend stärken

Der zunehmende Mangel an qualifizierten Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern stellt eine substanzielle Gefährdung für die Ausbildungsqualität und die wohnortnahe Versorgung dar und erfordert ein koordiniertes, branchenübergreifendes Handeln.

Der ACE fordert: Die Branche und die Politik müssen gleichermaßen ein umfassendes Maßnahmenpaket zur Fachkräftesicherung entwickeln und umsetzen. Dazu gehören u. a. die Stärkung der Fahrlehrerausbildung durch geeignete Förderinstrumente, gezielte Image- und Nachwuchskampagnen, Rekrutierungsinitiativen an Schulen sowie flexible Arbeitszeitmodelle, um insbesondere Frauen den Zugang zum Beruf zu erleichtern. Ein solches Gesamtpaket muss darauf ausgerichtet sein, die Attraktivität des Berufsbildes nachhaltig zu erhöhen.

Die vorliegenden Daten verdeutlichen die Dringlichkeit: Mehr als die Hälfte der Fahrschulen sucht mindestens eine Fahrlehrkraft, rund neun Prozent sogar zwei oder mehr. Hochgerechnet ergibt sich ein potenzieller Fehlbedarf von über 10.000 Fachkräften. Gleichzeitig steigt das Durchschnittsalter der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer kontinuierlich und lag bereits im Jahr 2022 bei 54 Jahren; viele befinden sich im rentennahen Bereich. Damit müssen immer weniger Fahrlehrkräfte eine steigende Zahl an Fahrschülerinnen und Fahrschülern ausbilden – die Ausbildungskapazitäten schrumpfen kontinuierlich.

64. Deutscher Verkehrsgertichtstag



Diese Entwicklung birgt erhebliche Risiken: Regionale Engpässe können die wohnortnahe Ausbildung gefährden, Warte- und Ausbildungszeiten verlängern sich bereits heute, und der Marktmechanismus führt absehbar zu weiteren Preissteigerungen. Um eine flächendeckend bezahlbare Fahrausbildung sicherzustellen, ist entschlossenes politisches und branchenweites Handeln erforderlich.

10) Mobilitätsbildung als Grundlage sicherer Verkehrsteilnahme stärken

Der ACE fordert: Die Mobilitätsbildung muss dauerhaft, systematisch und verbindlich in den Lehrplänen der weiterführenden Schulen verankert und um Aspekte der Umwelt-, Gesundheits- und Sozialerziehung erweitert werden. Die Kultusministerien der Länder sind gefordert, hierfür geeignete Rahmenvorgaben zu entwickeln und kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Mobilitätsbildung hat eine zentrale Bedeutung für die Verkehrssicherheit, da sie die Grundlage für sicheres und verantwortungsbewusstes Verhalten im Straßenverkehr legt und zugleich eine wichtige Vorbereitung auf die spätere Fahrausbildung darstellt. Die Mobilitätsmuster vieler Kinder und Jugendlicher haben sich in den vergangenen Jahren verändert: Sie sind zunehmend passiv unterwegs, werden häufig mit dem Auto zur Schule oder zu Freizeitaktivitäten gebracht und bewegen sich seltener selbstständig im öffentlichen Raum. Diese eingeschränkte eigenständige Mobilität wirkt sich nachweislich auf die motorischen, kognitiven und sozialen Kompetenzen aus, die für eine sichere Verkehrsteilnahme notwendig sind.

Um Verkehrsunfälle zu vermeiden und ein sicheres Verkehrsverhalten zu fördern, müssen Kinder und Jugendliche schrittweise jene Fähigkeiten erwerben, die sich nur durch aktive Mobilität und pädagogisch begleitete Erfahrungsräume entwickeln. Dazu gehört nicht nur das sichere Bewegen im Verkehr, sondern auch das Verständnis dafür, dass Verkehr ein **soziales und ökologisch wirksames System** ist, in dem das eigene Verhalten Auswirkungen auf andere Menschen sowie auf Umwelt und Gesundheit hat.

Ziel einer modernen Mobilitätsbildung ist es daher, Kinder und Jugendliche in die Lage zu versetzen, **Mobilitätskompetenz** zu erwerben: eigenständig, sicher und umsichtig mobil zu sein, Risiken angemessen einzuschätzen und verantwortungsbewusste Mobilitätsentscheidungen zu treffen.

64. Deutscher Verkehrsgerichtstag



11) Mobilitätzuschuss einführen – Teilhabe junger Menschen fördern

Der ACE fordert: Zur Förderung nachhaltiger Mobilität und zur Sicherstellung gleichberechtigter Teilhabe junger Menschen soll ein bundesweit einheitlicher Mobilitätzuschuss für Jugendliche eingeführt werden.

Ein einmaliger Mobilitätzuschuss zum Beispiel für 17-Jährige stärkt die eigenständige Mobilität junger Menschen und schafft mehr soziale Chancengerechtigkeit. Viele Jugendliche stehen vor erheblichen finanziellen Hürden beim Erwerb des Führerscheins oder beim Zugang zum öffentlichen Verkehr. Dies kann ihre Ausbildungs-, Bildungs- und Teilhabechancen einschränken, insbesondere in ländlichen Regionen.

Ein flexibel einsetzbarer Zuschuss unterstützt junge Menschen genau dort, wo individueller Bedarf besteht – in der Fahrausbildung, beim ÖPNV oder bei der Anschaffung eines Fahrrads. Gleichzeitig fördert er nachhaltige Mobilitätsformen und entlastet Familien. Der Zuschuss ist damit ein wirkungsvolles Instrument, um Mobilität, Teilhabe und Verkehrssicherheit frühzeitig zu stärken.

Bei einer beispielhaften Förderung von 500 Euro pro Person in der Altersgruppe der 17-Jährigen (ca. 800.000 Personen je Jahrgang) wäre eine jährliche Fördersumme von 0,4 Milliarden Euro erforderlich.

Vergleichbare Maßnahmen haben zum Beispiel das Land Baden-Württemberg und das Land Berlin umgesetzt. Das Land Baden-Württemberg förderte für junge Menschen in ländlichen Regionen die Anschaffung elektrischer Zweiräder mit bis zu 1.500 Euro.⁹ Der Berliner Senat hat 2023 mit der Jugendkulturkarte ein Angebot initiiert, mit dem jungen Menschen in Berlin ein Guthaben zur Verfügung gestellt wurde, mit dem unterschiedliche kulturelle Angebote bezahlt werden konnten.¹⁰

⁹ Landesregierung von Baden-Württemberg (2018): *Land bezuschusst elektrische Zweiräder für 15- bis 21-Jährige*, <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/land-bezuschusst-elektrische-zweiraeder-fuer-15-bis-21-jaehrige>.

¹⁰ Senatsverwaltung für Kultur und Gesellschaftlichen Zusammenhalt (2025): *Kulturförderbericht Berichtsjahr 2023*, S. 22.

64. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Über den ACE Auto Club Europa:

Klare Orientierung, sichere Hilfe, zuverlässige Lösungen: Der ACE Auto Club Europa ist seit 1965 als engagierte Gemeinschaft für alle modernen mobilen Menschen da, egal mit welchem Verkehrsmittel sie unterwegs sind. Als Mobilitätsbegleiter hilft der ACE international, unbürokratisch und unabhängig. Kernthemen sind die Unfall- und Pannenhilfe, Verkehrssicherheit, Verbraucherschutz, Elektromobilität und neue Mobilitätsformen.

Für Rückfragen und Interviewwünsche:

ACE-Pressestelle, Tel.: 030 278 725-15,

E-Mail: presse@ace.de, Invalidenstraße 29, 10115 Berlin

LinkedIn: [linkedin.com/company/ace-auto-club-europa-e-v-](https://www.linkedin.com/company/ace-auto-club-europa-e-v-)