

Kleine Anfrage

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

Berechnungen und Grundlagen zu Kostensenkungen und Verkehrssicherheitsfragen bei der Führerscheinreform

Die Debatte um steigende, hohe Durchschnittskosten beim Führerschein hält seit fast zwei Jahren an. Besonders im Fokus sind die Kosten bei der Klasse B (Pkw), die mit durchschnittlich 3 400 Euro angegeben werden. Schließlich veröffentlichte das Bundesministerium für Verkehr (BMV) im Oktober 2025 die ersten Eckpunkte zu einer Reform (www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/bezahlbarer-fuehrerschein-eckpunkte.pdf?__blob=publicationFile), mit der vor allem die durchschnittlichen Führerscheinkosten reduziert werden sollen.

Viel Kritik zu den Eckpunkten kam aus den Branchenverbänden sowohl über die Inhalte der Eckpunkte als auch über das Ausbleiben einer Beteiligung von Branchenvertreterinnen und Branchenvertretern aus der Fahrschulausbildung und Verkehrssicherheit. Inhaltlich wird das Verfehlen der Ziele zur Kostenreduktion sowie die Einschränkung der Verkehrssicherheit durch die Eckpunkte kritisiert (www.dvr.de/presse/fuehrerscheinreform-verkehrssicherheit-und-fuehrerscheinkosten-duerfen-nicht-gegeneinander-ausgespielt-werden).

In Kalenderwoche 7 des Jahres 2026 stellte der Bundesminister für Verkehr Patrick Schnieder die Ergebnisse einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe mit der Überschrift „Reform der Fahrschulausbildung“ vor. Darin enthalten sind Ausformulierungen der Eckpunkte von Oktober 2025 (www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/reform-ausbildung-pkw-fuehrerschein.html). Kritikerinnen und Kritiker haben die ausformulierten Eckpunkte nicht überzeugt. Sie bleiben bei ihrer Kritik von Oktober 2025 (www.tuev-verband.de/pressemitteilungen/zahl-der-fuehrerscheinpruefungen-auf-neuem-hoechststand).

Seit der Veröffentlichung der Eckpunkte im Oktober 2025 bis zum heutigen Tag klagen Fahrschulen über einen bis zu 70-prozentigen Rückgang an Anmeldungen für den Pkw-Führerschein. Medien und Verbände sprechen in diesem Zusammenhang vom „Schnieder-Effekt“. Sie verweisen auf den Umstand, dass der Anmelderückgang, und der damit entstandene wirtschaftliche Schaden bei Fahrschulen, direkt auf die Ankündigungen im Oktober 2025 und das monatelange Ausbleiben eines fertigen Konzepts des Bundesverkehrsministers zurückgehen (www.tagesspiegel.de/wirtschaft/ein-deutlicher-schnieder-effekt-fahrschulen-in-deutschland-melden-bis-zu-70-prozent-weniger-anmeldungen-15220629.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wenn die Kostenreduzierung der durchschnittlichen Führerscheinkosten das Hauptziel der Führerscheinreform ist, welche Reduktionsziele werden angestrebt?
2. Was sind nach Ansicht der Bundesregierung angemessene Kosten für den Führerschein?
3. Als aktuelle Durchschnittskosten werden derzeit immer 3 400 Euro genannt, auf welcher Datenbasis wurde dieser Wert ermittelt, und wie stellt sich die tatsächliche Verteilung der Kosten dar?
4. Was kosten Führerscheine im Durchschnitt für Menschen, die die theoretischen und praktischen Prüfungen beim ersten Mal bestehen?
5. Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten nach mindestens einmaligem Nichtbestehen von praktischer bzw. theoretischer Prüfung?
6. Welche Branchenvertreterinnen und Branchenvertreter waren an der Ausarbeitung der durch das Bundesverkehrsministerium im Oktober 2025 veröffentlichten Eckpunkte beteiligt?
7. Wer ist oder war Mitglied in der Ad-hoc-Kommission zur Reform der Fahrschulausbildung (bitte Namen und Organisation auflisten)?
8. Wie lautet der Zeitplan zur Umsetzung der Führerscheinreform?
9. Welchen Zusammenhang sieht die Bundesregierung zwischen der Ankündigung der Führerscheinreform und den einbrechenden Zahlen bei den Anmeldungen zur Führerscheinklasse B?
10. Wie wird die Bundesregierung – nach dem starken Anmelderückgang – bei der erhöhten Anfangsnachfrage der Führerscheinausbildung nach der Reform dafür sorgen, dass nicht lange Wartezeiten durch Anmeldestaus für praktische Prüfungen zu steigenden Kosten für die Fahrschülerinnen und Fahrschüler führen?
11. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die hohen Durchfallquoten bei den theoretischen und praktischen Prüfungen ein bedeutender Kostentreiber sind?
12. Mit wie viel Prozent weniger Durchfallquote rechnet die Bundesregierung bei den theoretischen Prüfungen nach der Reform durch das BMV?
13. Mit wie viel Prozent weniger Durchfallquote rechnet die Bundesregierung bei den praktischen Prüfungen nach der Reform durch das BMV?
14. Wenn das Bundesverkehrsministerium den Fragenkatalog der theoretischen Prüfung um 30 Prozent reduzieren will, geht das Bundesverkehrsministerium dann davon aus, dass ein nennenswerter Bestandteil der Fragen keine Gültigkeit mehr hat?
15. Welche Folgen hat das Wegkürzen von Fragen für das Verständnis im Sinne der Verkehrssicherheit?
16. Wer sollte darüber entscheiden, welche Fragen aus dem Katalog weggekürzt werden?
17. Stellt die Reduzierung der theoretischen Fragen ein geeignetes Mittel für die Bundesregierung dar, um die Durchfallquoten der theoretischen (und praktischen) Prüfungen zu senken, ohne dass es zu Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit kommt?

18. Stellt die Bundesregierung ein geeignetes Mittel für die Bundesregierung dar, um die Durchfallquoten der praktischen Prüfungen zu senken, ohne dass es zu Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit kommt?
19. In welcher Höhe werden die Kosten sinken, wenn die Prüfungszeit für den Führerschein der Klasse B bei der praktischen Prüfung von 45 min auf 25 min reduziert wird?
20. Welche Argumente sprechen für die deutliche Verkürzung der Sonderfahrten auf jeweils eine Unterrichtseinheit, wenn laut Unfallstatistik 60 Prozent der Verkehrstoten auf Überlandstraßen zu verzeichnen sind?
21. Sieht die Bundesregierung in der Senkung der Durchfallquoten, durch eine qualitativ gute Ausbildung, eine entscheidende Stellschraube zur Kostenreduzierung des Führerscheins, und kann dies sichergestellt werden, indem Prüfungen erst dann stattfinden, wenn Fahrschülerinnen und Fahrschüler eine mehr als ausreichende Bestehenschance haben?
22. Welchen Beitrag können digitalisierte Lernstandskontrollen im Laufe der Führerscheinausbildung leisten, und warum finden sich diese nicht in den Eckpunkten wieder?
23. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass digitalisierte Lernstandskontrollen die Kosten der Führerscheinausbildung senken können?
24. Hat die Bundesregierung einen Vergleich zwischen den einzusparenden Kosten des bürokratischen Wegfalls von Lernstandskontrollen und den einzusparenden Kosten durch das Bestehen der Prüfungen im Erstversuch mithilfe von Lernstandskontrollen angestellt?
25. Welchen Nutzen bringen die Simulatoren, und hat die Bundesregierung berechnet, zu welcher Kostenreduktion die Nutzung von Simulatoren führt?
26. Welche Vor- und Nachteile ergeben sich aus dem Üben am Simulator von nicht für alle Menschen alltäglichen, aber gefährlichen Situationen, wie z. B. dem Überholen auf Landstraßen, und inwiefern werden diese bei den Simulatoren bei der Führerscheinausbildung eingebunden?
27. Wie lautet die Definition der Laienausbildung für die Bundesregierung, und wann wird das auf das europäische und deutsche Rechtssystem abgestimmte Konzept veröffentlicht?
28. Wie definiert die Bundesregierung „besonderes Näheverhältnis“, um Laienausbilder zuzulassen?
29. Wieso weicht die Alkoholgrenze in Höhe von 0,1 Promille während Übungsfahrten bei Bewerberinnen und Bewerbern der Laienausbildung von der Alkoholgrenze in Höhe von 0,0 Promille bei Führerscheininhaberinnen und Führerscheininhabern, sogenannten Fahranfängerinnen und Fahranfängern in den ersten zwei Jahren, voneinander ab?
30. Was muss im Fahrtenprotokoll festgehalten werden, um die Nachweisansprüche zu erfüllen?
31. Wird das Führen des Fahrtenprotokolls bei der Laienausbildung digital über eine gesicherte Software erfolgen oder welche anderweitigen Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um zu gewährleisten, dass die 1 000 Pflichtkilometer betrugsfrei absolviert wurden?
32. Wer übernimmt die Verantwortung, wenn im Rahmen der Laienausbildung Unfälle, ggf. mit Schwerverletzten oder Todesfolge, entstehen?

33. Mit welchen Versicherungsunternehmen und Versicherungsverbänden hat die Bundesregierung Gespräche geführt, um über steigende Versicherungsbeiträge bei Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughaltern zu sprechen, die sich an der Laienausbildung mit dem eigenen Fahrzeug beteiligen?
34. In welcher Höhe werden die Versicherungsbeiträge für Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughaltern voraussichtlich ansteigen, die sich an der Laienausbildung mit dem eigenen Fahrzeug beteiligen?
35. Welche Folgen sieht die Bundesregierung für die Situation auf den Straßen, wenn ein großer Teil der Ausbildung von manchen Menschen vorgenommen wird, für die Regelübertretungen (Missachten der Geschwindigkeitsbegrenzung, Falschparken, zu enges und gefährliches Überholen, Vorfahrtmissachtung etc.) zum Alltag gehören?
36. Welche Strecken und Straßenabschnitte hält die Bundesregierung bei der Laienausbildung für geeignet, angesichts zunehmender Nutzungskonflikte in Ballungsgebieten durch beispielsweise inadäquate Infrastruktur?
37. Welche Regelung sieht die Bundesregierung vor, wenn die Fahrshullehrkraft den Schritt in die Laienausbildung für zu gefährlich hält, obwohl die dafür benötigten sechs Unterrichtseinheiten absolviert wurden?
38. Wenn die Laienausbildung ein entscheidender Faktor zur Senkung der Kosten sein soll, welche Maßnahmen zur Unterstützung sieht die Bundesregierung für all diejenigen vor, denen keine nahestehenden Personen oder privaten Fahrzeuge für eine Laienausbildung zur Verfügung stehen?

Berlin, den 4. März 2026

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion