

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Swantje Henrike Michaelsen, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, Matthias Gastel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 21/4549 –**

### **Berechnungen und Grundlagen zu Kostensenkungen und Verkehrssicherheitsfragen bei der Führerscheinreform**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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](http://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-fuehrscheinkosten-duerfen-nicht-gegeneinander-ausgespielt-werden](http://www.dvr.de/presse/fuehrerscheinreform-verkehrssicherheit-und-fuehrscheinkosten-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](http://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](http://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 Bundesverkehrsmini-

nisters zurückgehen ([www.tagesspiegel.de/wirtschaft/ein-deutlicher-schnieder-effekt-fahrschulen-in-deutschland-melden-bis-zu-70-prozent-weniger-anmeldungen-15220629.html](http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/ein-deutlicher-schnieder-effekt-fahrschulen-in-deutschland-melden-bis-zu-70-prozent-weniger-anmeldungen-15220629.html)).

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?
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?
8. Wie lautet der Zeitplan zur Umsetzung der Führerscheinreform?
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?
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?
27. Wie lautet die Definition der Laienausbildung für die Bundesregierung, und wann wird das auf das europäische und deutsche Rechtssystem abgestimmte Konzept veröffentlicht?

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?

Die Fragen 1, 2, 4, 5, 8, 11 bis 17, 21, 27 und 35 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Es wird auf die frei verfügbaren Informationen auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr verwiesen (vgl. beispielsweise [www.bmv.de/ShareDocs/DE/Artikel/K/reform-ausbildung-pkw-fuehrerschein.html](http://www.bmv.de/ShareDocs/DE/Artikel/K/reform-ausbildung-pkw-fuehrerschein.html)).

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?

Eine umfassende Übersicht über die Kosten des Führerscheins findet sich beispielsweise auf der frei verfügbaren Internetseite des ADAC: [www.adac.de/verkehr/rund-um-den-fuehrerschein/erwerb/fuehrerschein-kosten/](http://www.adac.de/verkehr/rund-um-den-fuehrerschein/erwerb/fuehrerschein-kosten/)

6. Welche Branchenvertreterinnen und Branchenvertreter waren an der Ausarbeitung der durch das Bundesverkehrsministerium im Oktober 2025 veröffentlichten Eckpunkte beteiligt?

In die Eckpunkte wurden Hinweise und Anmerkungen des im Juli 2025 durchgeführter Stakeholder-Dialogs „Bezahlbarer Führerschein“ einbezogen. In diesem Format wurden mit den bundesweit agierenden Fahrlehrerverbänden, Vertretern der Verbände der Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr und Verbrauchervertretern mögliche Maßnahmen der Kosteneindämmung erörtert.

7. Wer ist oder war Mitglied in der Ad-hoc-Kommission zur Reform der Fahrschulausbildung (bitte Namen und Organisation auflisten)?

Die Beratungen der Bund-Länder ad-hoc-Arbeitsgruppe „Bezahlbarer Führerschein“ erfolgte auf Abteilungsleiterebene unter Beteiligung der folgenden Behörden:

Bundesministerium für Verkehr, Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende Hamburg, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen, Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz des Saarlandes, Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein.

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?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Es wird auf die im Internet frei verfügbaren Aussagen und Einschätzungen der Bundesregierung zur Entwicklung der Kosten des Führerscheinerwerbs verwiesen (vgl. beispielsweise [www.tagesschau.de/inland/gesellschaft/fuehrerschein-kosten-152.html](http://www.tagesschau.de/inland/gesellschaft/fuehrerschein-kosten-152.html)).

18. Stellt die Reduzierung der praktischen Fahrstunden ein geeignetes Mittel für die Bundesregierung dar, um die Durchfallquoten der praktischen Prüfungen zu senken, ohne dass es zu Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit kommt?
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?

Die Fragen 18 und 20 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Abgesehen von den Mindeststunden für die besonderen Ausbildungsfahrten (Sonderfahrten) und die Grundausbildung für den Erwerb einer Fahrerlaubnis in den D-Klassen bestehen keine Vorschriften über das Absolvieren einer Mindestzahl an praktischen Fahrstunden. Verpflichtende Sonderfahrten sind EU-rechtlich nicht vorgegeben. Mit der in den Eckpunkten vorgeschlagenen Kürzung der Sonderfahrten erfolgt eine Reduzierung auf ein Mindestmaß an Fahrstunden. Damit wird die Verantwortung der Fahrlehrer gestärkt, da die Feststellung der Prüfungsreife und der Fahrbefähigung in der Verantwortung der Fahrschulen und der Prüfenden bleibt.

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?

Die Eckpunkte beinhalten für die Klasse B eine Reduzierung der reinen fahrpraktischen Prüfung um 5 Minuten (von 30 Minuten auf 25 Minuten) und in der Folge der Prüfungsdauer insgesamt von 55 Minuten auf 40 Minuten.

Mit der Kürzung der reinen fahrpraktischen Prüfung erfolgt eine Reduzierung auf den in der Richtlinie 2006/126/EG – der sog. 3 EU-Führerscheinrichtlinie – geforderten Mindestumfang, den auch die 4. EU-Führerscheinrichtlinie vorsieht.

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?

Die Fragen 22 und 23 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die derzeitigen Überlegungen schließen digitalisierte Lernstandskontrollen nicht aus. Im Interesse der Deregulierung wird jedoch auf die Einführung verpflichtender Lernstandskontrollen verzichtet.

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?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor, da es bisher keine verpflichtenden Lernstandskontrollen gibt.

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?

Die Fragen 25 und 26 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Simulatoren können die Fahrausbildung sinnvoll ergänzen, da in einem geschützten Raum bestimmte Verkehrssituationen ohne Risiko geübt werden können. Synergieeffekte können durch die gemeinsame Nutzung von Simulatoren entstehen und werden auch dadurch erwartet, dass ein Fahrlehrer bei einer Simulator-Fahrstunde nicht permanent zugegen sein muss.

28. Wie definiert die Bundesregierung „besonderes Näheverhältnis“, um Laienausbilder zuzulassen?

Eine konkrete Vorgabe soll es – wie in Österreich – nicht geben. Die Bundesregierung geht jedoch davon aus, dass in der Mehrzahl der Fälle die Laienausbildung durch Familiengehörige stattfinden wird.

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?

Die Regelung orientiert sich an den geltenden Bestimmungen des § 24c des Straßenverkehrsgesetzes.

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?

Die Fragen 30 und 31 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Das Fahrtenprotokoll dokumentiert die in Begleitung erbrachte Fahrleistung in km, da eine der Voraussetzungen eine Fahrleistung von 1 000 km sein wird. Die Ausgestaltung der an das Fahrtenprotokoll zu stellenden Angaben obliegt den weiteren Beratungen. Im Übrigen wird auf die frei verfügbaren Informationen auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr verwiesen (vgl. beispielsweise [www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/reform-ausbildung-pkw-fuehrerschein.html](http://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/reform-ausbildung-pkw-fuehrerschein.html)).

32. Wer übernimmt die Verantwortung, wenn im Rahmen der Laienausbildung Unfälle, ggf. mit Schwerverletzten oder Todesfolge, entstehen?

Verantwortlicher Führer des Kraftfahrzeugs ist der teilnehmende Fahrerlaubnisbewerber.

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?

Die Fragen 33 und 34 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Entsprechende Abstimmungen finden im Rahmen des Rechtssetzungsprozesses statt.

36. Welche Strecken und Straßenabschnitte hält die Bundesregierung bei der Laienausbildung für geeignet, angesichts zunehmender Nutzungskonflikte in Ballungsgebieten durch beispielsweise inadäquate Infrastruktur?

Die Notwendigkeit für Einschränkungen auf bestimmte Strecken und Straßenabschnitte oder für deren Ausschluss wird nicht gesehen.

37. Welche Regelung sieht die Bundesregierung vor, wenn die Fahrlehrkraft den Schritt in die Laienausbildung für zu gefährlich hält, obwohl die dafür benötigten sechs Unterrichtseinheiten absolviert wurden?

Bei der Vorgabe zur Absolvierung von sechs praktischen Fahrstunden vor Eintritt in die Laienausbildung handelt es sich um eine Mindestregelung. Außerdem muss die Theorieprüfung erfolgreich absolviert sein.

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?

Mit Ausnahme des mit den §§ 31b und 31c des Soldatengesetzes zum 1. Januar 2026 eingeführten Zuschusses zum erstmaligen Erwerb der Fahrerlaubnis der Klasse B oder C/C1 sieht die Bundesregierung keine weitere haushaltswirksame Unterstützung vor.

