Deutscher Bundestag **Drucksache 21/6974**

21. Wahlperiode 07.07.2026

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 21/6611 –

Führerscheinreform – Neue Prioritäten und Gesprächspartner als Grundstein einer Plattformwirtschaft

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit Jahren wird in der Politik über die Reform der Fahrschulausbildung gesprochen. Facharbeitsgruppen der Bundesländer und des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) trafen sich dazu seit 2023 mit Branchenkennern wie Fahrschulverbänden, Verkehrssicherheitsexpertinnen und Verkehrssicherheitsexperten sowie Prüfgesellschaften. Das vielversprechende Ergebnis setzte im Juli 2024 bei den hohen Durchfallquoten an, die als einer der entscheidenden Preistreiber identifiziert wurden. Demnach wurden verpflichtende Lernstandskontrollen bei Theorie und Praxis empfohlen, um die Durchfallquoten und damit letztlich auch die Kosten nachhaltig zu senken (Eckpunkte zur Novelle der Fahrausbildung vom 11. Juli 2024, die auf der Verkehrsministerkonferenz am 9. und 10. Oktober 2024 bekräftigt wurden; www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/24-10-09-10-vmk/24-10-09-10-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=6). Dazu bekannte sich das Bundesverkehrsministerium noch am 10. Juni 2025 auf seiner Webseite (www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/novelle-fahrschuelerausbildung.html?editorSupport=true).

Doch drei Monate später, am 16. Oktober 2025, verwarf der Bundesminister für Verkehr Patrick Schnieder die Ergebnisse aus den jahrelangen Gesprächen mit positivem Ausgang. Verpflichtende Lernstandskontrollen in Theorie und Praxis sowie eine bessere Verzahnung der Ausbildung spielen bei der neu benannten „Führerscheinreform“ keine Rolle mehr (www.bmv.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2025/050-schnieder-reformvorschlaege-fahrausbildung.html). Stattdessen sahen die neuen Eckpunkte, die am 10. Februar 2026 konkretisiert wurden (www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/reform-ausbildung-pkw-fuehrerschein.html), beispielsweise vor, dass rund ein Drittel der theoretischen Fragen gestrichen werden soll. Auch bei den Sonderfahrten wurde der Pflichtanteil um mehr als die Hälfte gekürzt, obwohl es auf Landstraßen und Autobahnen zu den meisten Unfalltoten und Schwerverletzten kommt.

Weder greift der Gesetzentwurf der Bundesregierung vom 4. Mai 2026 zentrale Elemente der Kritik von Branchenexpertinnen und Branchenexperten seit Oktober 2025 auf noch wird der Gesetzentwurf nach der Stellungnahme der

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 7. Juli 2026 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Verbände nach dem 11. Mai 2026 abgeändert, sondern geht unverändert am 20. Mai 2026 durch das Kabinett. Die Priorität der Führerscheinausbildung liegt nun nicht mehr auf der Verkehrssicherheit, sondern auf den Kosten des Führerscheinerwerbs. Ziel der Ausbildung ist demnach nicht mehr das Verständnis des komplexen Verkehrsgeschehens, um allen Verkehrsteilnehmenden eine sichere Teilnahme am Verkehr zu ermöglichen. Stattdessen soll die Ausbildung einzig den Fokus auf das Bestehen der theoretischen und praktischen Prüfungen richten.

Statt an der Verbesserung der Verkehrssicherheit oder der Qualität der Ausbildung zu arbeiten und durch die Einführung verbindlicher Lernstandskontrollen in Theorie und Praxis entscheidende Effizienzgewinne für die Fahrschülerinnen und Fahrschüler zu heben, setzt die Bundesregierung mit ihrem Gesetzentwurf und der Verweigerung von Expertenempfehlungen auf die Etablierung einer Plattformwirtschaft. Ob und in welcher Höhe es dadurch überhaupt zu einer Kostenersparnis für die Fahrschülerinnen und Fahrschüler kommt, überlässt der Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder dabei dem Markt. Ob sich die abgesenkten Standards bei der Ausbildung der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer auf die Führerscheinausbildung und damit letztlich auf die Verkehrssicherheit auswirkt, überlässt der Bundesverkehrsminister damit ebenfalls dem Markt.

1. Wie lautet der genaue Zeitplan der Führerscheinreform, d. h. wann soll der Gesetzentwurf in die erste und zweite Lesung gehen, und wann soll die Reform in Kraft treten?

Der Gesetzentwurf zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze wurde am 20. Mai 2026 vom Bundeskabinett beschlossen und anschließend dem Bundesrat gemäß Artikel 76 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes zur Stellungnahme zugeleitet. Die parlamentarischen Beratungen obliegen dem Deutschen Bundestag.

2. Welche Informationen hat das BMV zu den aktuellen Führerscheinkosten (Durchschnitt, Verteilung, Median etc.)?

3. Welche Daten und Quellen nutzt das Bundesverkehrsministerium zur Ermittlung der Führerscheinkosten?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung nutzt zur Ermittlung notwendiger Informationen öffentlich zugängliche Quellen, z. B. das Statistische Bundesamt unter www.destatis.de sowie der MOVING e. V. ernational Road Safety Association e. V. unter www.moving-roadsafety.com/.

4. Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten für einen Führerschein einerseits und der durchschnittliche Monatslohn andererseits heute, und wie hoch war beides vor zehn, 20 und 30 Jahren (bitte Quellen angeben)?

8. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die durchschnittlichen monatlichen Kosten eines Pkws in Bezug auf Anschaffungskosten, Betriebskosten, Fixkosten, wie Versicherungen, und Wertverfall (bitte mit Quellen angeben)?

Die Fragen 4 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Berechnungen und Grundlagen zu Kostensenkungen und Verkehrssicherheitsfragen bei der Führerscheinreform“ auf Bundestagsdrucksache 21/4853 sowie auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Bezahlbarer Führerschein als Voraussetzung sozialer Teilhabe – Auswirkungen auf junge Menschen, Auszubildende und Arbeitslose“ auf Bundestagsdrucksache 21/1139 verwiesen.

Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

5. Welche Kosten hält das BMV für den Führerscheinerwerb für angemessen?

6. Was soll der Führerschein nach der Reform kosten (Durchschnitt, Verteilung, Median etc.)?

7. Wie schnell nach Inkrafttreten der Reform rechnet das BMV damit, dass sich die Reform in einer konkreten Kostensenkung niederschlägt?

Die Fragen 5 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Berechnungen und Grundlagen zu Kostensenkungen und Verkehrssicherheitsfragen bei der Führerscheinreform“ auf Bundestagsdrucksache 21/4853 verwiesen.

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).

9. Welche Punkte der Führerscheinreform wurden nach anhaltender Kritik von Expertinnen und Experten zwischen der Veröffentlichung der Eckpunkte im Oktober 2025 und der Verabschiedung in das Kabinett am 20. Mai 2026 angepasst, ergänzt, verworfen oder ausführlich diskutiert?

Die Bundesregierung hat sich mit allen Rückmeldungen der Länder und Verbände auseinandergesetzt und Änderungsvorschläge aufgenommen, u. a. wurde im Rahmen der Experimentierklausel klargestellt, dass diese nur „unentgeltlich“ erfolgen darf. Außerdem wurde für den Modellversuch eine Regelung hinsichtlich der Zulässigkeit von Fahrten auf Autobahnen getroffen. Ferner wurde von einer ursprünglich vorgesehenen Mindestanzahl sogenannter Sonderfahrten abgesehen und stattdessen das Erreichen der jeweiligen Fahrkompetenzen als Ziel definiert.

10. Warum wurde die Zielstellung der Führerscheinausbildung in ihrer Priorisierung geändert und – statt wie zuvor die Befähigung zum Steuern eines Fahrzeugs im öffentlichen Straßenraum – das Bestehen der Prüfung als oberste Priorität gesetzt?

Der BR-Drucksache 365/26 ist eine solche Änderung nicht zu entnehmen.

11. Wieso wird in der Führerscheinreform nicht auf die Unfallbilanz 2025 eingegangen und versäumt, die aufgeführten Gründe für das gestiegene Unfallaufkommen von jungen Fahrerinnen und Fahrern, wie überhöhte Geschwindigkeit oder fehlerhafte Einschätzung, mit in die Reform einzubeziehen, indem der pädagogische Anteil der Fahrschulen gestärkt statt geschwächt wird?

21. Welche wissenschaftlichen Studien liegen der Bundesregierung zu digitalem Lernen vor, und auf welche Studien beruft sie sich, um das rein digitale Lernen ohne Präsenz einzuführen?

22. Wie sollen Fahrschülerinnen und Fahrschüler komplexe Verkehrssituationen pädagogisch vermittelt und erklärt bekommen, wenn sie die Option des rein digitalen Lernens wahrnehmen?

24. Wieso werden keine Elemente aus der gemeinsam von Bund, Ländern und Branchenexpertinnen und Branchenexperten über einen langen Zeitraum erarbeiteten Optimierten Fahrschüler-Ausbildung Stufe II (OFSA II) in die Führerscheinreform übernommen?

Die Fragen 11, 21, 22 und 24 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine moderne, vereinfachte Theorieausbildung stärkt die Verkehrssicherheit, weil sie verständlicher, zugänglicher und praxisnäher ist. Digitale und interaktive Formate fördern individuelles Lernen und erhöhen die Motivation. Die Ergebnisse der Unfallbilanz 2025 und von OFSA II wurden von der Bundesregierung berücksichtigt.

12. Welche Punkte der Führerscheinreform berücksichtigen die Empfehlungen des Arbeitskreises VI des 64. Deutschen Verkehrsgerichtstags zum Thema „Überhöhte Anforderungen bei der Führerscheinprüfung“?

Die Reform greift inhaltliche Impulse des Arbeitskreises (Digitalisierung, Simulatoren, Kompetenzorientierung, Praxisanteile) auf und verschiebt den Schwerpunkt zu Flexibilisierung, Kostensenkung und Deregulierung. Damit werden der Auftrag aus dem Koalitionsvertrag sowie die entsprechenden Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz umgesetzt.

13. Löst die Führerscheinreform das Problem, dass die Bearbeitungszeiten nach Beantragung des Führerscheins vermehrt zu längeren Ausbildungszeiten und damit höheren Preisen führt, wenn ja, wie, und wenn nein warum nicht?

Nach derzeitigem Kenntnisstand wird die Bearbeitung nach der Beantragung eines Führerscheins seitens der Technischen Prüfstellen zügig durchgeführt.

14. Wurde, statt der Laienausbildung, das begleitete Fahren ab 16 als Alternative in Betracht gezogen, wenn nein, warum nicht, und wenn ja, warum hat sich das BMV dagegen entschieden?

Das Begleitete Fahren ab 16 Jahren steht nicht im Einklang mit geltendem EU-Recht.

15. Welche offenen rechtlichen, haftungsrechtlichen, versicherungsrechtlichen und praktischen Fragen bestehen nach Auffassung der Bundesregierung bei der geplanten Laienausbildung durch nahestehende Personen, und wie werden diese vor Einführung der Experimentierklausel rechtssicher geklärt und berücksichtigt?

Welche Tarife eine Versicherung anbietet und zu welchem Preis ist eine unternehmerische Entscheidung.

16. Welche Erkenntnisse aus Österreich oder anderen Staaten wurden für die geplante Laienausbildung herangezogen, und welche konkreten Ergebnisse zu Unfallzahlen, Ausbildungsqualität und Prüfungsleistungen liegen der Bundesregierung hierzu vor?

Die Bundesregierung steht in Austausch mit dem österreichischen Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur. Unfalldaten sind auf der Internetseite der Statistik Austria öffentlich einsehbar.

17. Wird die Führerscheinreform wissenschaftlich begleitet oder anderweitig evaluiert, und wenn ja, von wem?

18. Ist die Bereitstellung finanzieller Mittel geplant, um zu untersuchen, ob und wie sich weniger Sonderfahrten auf das Unfallgeschehen auf Landstraßen und Autobahnen auswirken?

Die Fragen 17 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es ist vorgesehen, die Reform der Fahrschulausbildung durch die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen wissenschaftlich begleiten zu lassen. Einzelheiten sind § 2e Absatz 9 StVG-E (BR-Drucksache 330/26 S. 2) und Artikel 9 der Verordnung zur Modernisierung der Fahrschulausbildung (BR-Drucksache 365/26 S. 47) zu entnehmen.

19. Wieso sollen Simulatoren beim Üben von Überholmanövern und anderen kritischen Situationen außerorts keine Rolle bei der Ausbildung spielen?

20. Wieso sollen Simulatoren bei der Ausbildung von Einsatzkräften nicht zur Anwendung kommen, obwohl Übungsfahrten unter Blaulicht verboten sind?

Die Fragen 19 und 20 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Berechnungen und Grundlagen zu Kostensenkungen und Verkehrssicherheitsfragen bei der Führerscheinreform“ auf Bundestagsdrucksache 21/4853 verwiesen.

23. Was erwartet das BMV, wie hoch der Anteil Fahrschülerinnen und Fahrschüler sein wird, die voraussichtlich die Laienausbildung für den Führerscheinerwerb nutzen werden?

Die Bundesregierung erwartet, dass die „Fahrpraxis unter Anleitung“ zunächst einen begrenzten Anteil der Fahrschüler nutzen werden.

25. Warum wurde die 4. EU-Führerscheinrichtlinie nicht im Zuge der aktuellen Führerscheinreform in nationales Recht überführt, und wann ist mit der Implementierung zu rechnen?

Die 4. EU-Führerscheinrichtlinie sieht eine Umsetzung bis 26. November 2028 und eine Anwendung ab 26. November 2029 vor, mit Sonderfristen u. a. für Begleitetes Fahren ab 17 und den digitalen Führerschein.

26. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen von Plattformwirtschaft in Deutschland auf Arbeitnehmerrechte und andere in Deutschland vorherrschende Standards?

Eine allgemeine Bewertung der Auswirkungen der Plattformwirtschaft auf Arbeitnehmerrechte ist angesichts der vielfältigen Ausprägungen von Plattformarbeit nicht möglich.

27. Wird es mit der Führerscheinreform möglich sein, eine Plattformwirtschaft in der Fahrschulbranche zu etablieren?

28. Wird die Plattformwirtschaft als valider Teil der sozialen Marktwirtschaft angesehen, und wenn ja, wie wird sich nach Prognosen der Bundesregierung die Fahrschulbranche verändern?

Die Fragen 27 und 28 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung setzt sich für ein nachhaltiges Wachstum von Plattformarbeit ein.

29. Kam es in den letzten zehn Jahren zum Austausch zwischen Boris Polenske, dem Gründer der börsennotierten 123fahrschule, und Vertretern des Bundesverkehrsministeriums sowie Mitgliedern der vorherigen und jetzigen Bundesregierung (bitte tabellarisch mit Datum, Namen, Abteilung und Zweck aufführen)?

30. Gab es in den letzten zehn Jahren einen oder mehrere persönliche (digitale oder analoge) Treffen zwischen Boris Polenske oder dem von ihm initiierten Verband Innovativer Fahrschulen und Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder oder eines Vertreters des Bundesverkehrsministeriums (bitte tabellarisch mit Datum, Namen, Abteilung und Zweck aufführen)?

31. Gab es in den letzten zehn Jahren einen oder mehrere persönliche (digitale oder analoge) Treffen zwischen Boris Polenske oder den von ihm gegründeten Unternehmen Simulatoren Forest GmbH oder Fahrlehrerausbildung FahrerWerk und Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder oder eines Vertreters des Bundesverkehrsministeriums (bitte tabellarisch mit Datum, Namen, Abteilung und Zweck aufführen)?

Die Fragen 29 bis 31 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu den Fragen können Angaben nur im Hinblick auf die aktuellen Mitglieder der Bundesregierung sowie die aktuellen Parlamentarischen Staatssekretäre, Staatssekretärinnen und Staatssekretäre gemacht werden. Kontakte der jeweiligen Amtsvorgänger werden nicht nachgehalten. Die Mitglieder der Bundesregierung, Parlamentarische Staatssekretäre bzw. Staatsminister und Staatssekretäre pflegen in jeder Wahlperiode im Rahmen der Aufgabenwahrnehmung

Kontakte mit einer Vielzahl von Akteuren. Eine Verpflichtung zur Erfassung sämtlicher stattgefundener Treffen besteht nicht, und eine solche umfassende Dokumentation wurde auch nicht durchgeführt (siehe dazu u. a. die Vorbemerkung der Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/1174). Zudem werden Gesprächsinhalte nicht protokolliert. Die nachfolgenden Ausführungen bzw. aufgeführten Angaben erfolgen auf der Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse sowie vorhandener Unterlagen und Aufzeichnungen.

Datum	Namen/Funktion der Teilnehmenden	Zweck
21.07.2025	St Schnorr, PSt Hirte, Verband innovativer Fahrschulen	1. Stakeholder-Dialog zur Führerschein Reform
16.02.2026	St Schnorr, PSt Hirte, Verband innovativer Fahrschulen	2. Stakeholder-Dialog zur Führerschein Reform
08.05.2026	St Schnorr, PSt Hirte, Verband innovativer Fahrschulen	3. Stakeholder-Dialog zur Führerschein Reform

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333