

Kleine Anfrage

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

Führerscheinreform – neue Prioritäten und Gesprächspartner als Grundstein einer Plattformwirtschaft

Seit Jahren wird in der Politik über die Reform der Fahrschulausbildung gesprochen. Facharbeitsgruppen der Bundesländer und des Bundesverkehrsministeriums trafen sich dazu seit 2023 mit Branchenkeennern, wie Fahrschulverbänden, Verkehrssicherheits-Expertinnen und -experten 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./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 Bundesverkehrsminister 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 sollen. Auch bei den Sonderfahrten wurde der Pflichtanteil um mehr als die Hälfte gekürzt, obwohl die meisten Unfalltoten und Schwerverletzten auf Landstraßen und Autobahnen zustande kommen.

Weder greift der Gesetzentwurf der Bundesregierung vom 4. Mai 2026 zentrale Elemente der Kritik von Branchenexpertinnen und -experten seit Oktober 2025 auf. Noch wird der Gesetzentwurf nach der Stellungnahme der Verbände nach dem 11. Mai 2026 abgeändert, sondern geht unverändert am 20. Mai 2026 durchs 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 -schüler zu heben, setzt die Bundesregierung mit ihrem Gesetzentwurf und der Verweigerung zu Expertenempfehlungen auf die Etablierung einer Plattformwirtschaft. Ob und in welcher Höhe es dadurch überhaupt zu einer Kostenersparnis für die Fahrschülerinnen und -schüler kommt, überlässt der Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder dabei dem Markt. Ob sich die abgesenkten Standards bei der Ausbildung der Fahrlehrerinnen und -lehrer auf die Führerscheinausbildung und damit letztlich auf die Verkehrssicherheit auswirkt, überlässt der Verkehrsminister damit ebenfalls dem Markt.

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
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?
4. Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten für einen Führerschein einerseits und der durchschnittliche Monatslohn andererseits heute und wie hoch war beides vor 10, 20 und 30 Jahren?
(Bitte Quellen angeben)
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?
8. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die durchschnittlich monatlichen Kosten eines Pkw, in Bezug auf Anschaffungskosten, Betriebskosten, Fixkosten, wie Versicherungen, und Wertverfall?
(bitte mit Quellenangabe)
9. Welche Punkte der Führerscheinreform wurden nach anhaltender Kritik von Expertinnen und Experten zwischen der Veröffentlichung der Eckpunkte im Oktober 2025 und der Verabschiedung ins Kabinett am 20. Mai 2026 angepasst, ergänzt, verworfen oder ausführlich diskutiert?
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?
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?

12. Welche Punkte der Führerscheinreform berücksichtigen die Empfehlungen des Arbeitskreise VI des 64. Deutschen Verkehrsgerichtstag zum Thema „Überhöhte Anforderungen bei der Führerscheinprüfung“?
13. Löst die Führerscheinreform das Problem, dass die Bearbeitungszeiten nach Beantragung des Führerscheins vermehrt zu längeren Ausbildungszeiten und damit höheren Preisen führt, und wenn ja, wie, wenn nein warum nicht?
14. Wurde, statt der Laienausbildung, das begleitete Fahren ab 16 als Alternative in Betracht gezogen, wenn nein, warum nicht, wenn ja, warum hat sich das BMV dagegen entschieden?
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?
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?
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?
19. Wieso sollen Simulatoren beim Üben von Überholmanövern und anderen kritische 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?
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 -schülern komplexe Verkehrssituationen pädagogisch vermittelt und erklärt bekommen, wenn sie die Option des rein digitalen Lernens wahrnehmen?
23. Was erwartet das BMV, wie hoch der Anteil Fahrschülerinnen und -schüler sein wird, die voraussichtlich die Laienausbildung für den Führerscheinwerb nutzen werden?
24. Wieso werden keine Elemente aus der gemeinsam von Bund, Ländern und Branchenexpertinnen und -experten über einen langen Zeitraum erarbeiteten OFSA II in die Führerscheinreform übernommen?
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?
26. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen von Plattformwirtschaft in Deutschland auf Arbeitnehmerrechte und andere in Deutschland vorherrschende Standards?
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?
29. Kam es in den letzten 10 Jahren zum Austausch zwischen Boris Polenske, dem Gründer der börsennotierten 123 Fahrschule, 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 10 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 10 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)

Berlin, den 8. Juni 2026

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion