



Die Branche hadert mit den geplanten Punkten der Reform

# EIN FRONTALANGRIFF AUF DIE FAHRSCHULEN

Verkehrsminister Schnieder enttäuscht die Branche mit seinen Eckpunkten zur Reform der Fahrschulausbildung

TEXT: HARRY BITTNER, BVF

verstanden sind. Die Darstellung, die Verbände wurden in die aktuelle Entwicklung einbezogen, entbehrt jeglicher Wahrheit. Vielmehr wurden die Eckpunkte der Ministermitteilung vom 16.10.2025 der größten Interessenvertretung der Fahrlehrerschaft einfach vorgesetzt. Mit den Ausführungen von Herrn Schnieder entstand der Eindruck, dass sich die Argumente weniger Geschäftemacher im Fahrschulbereich durchgesetzt haben. Wir, die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände sind entsetzt darüber, wie Herr Schnieder in Deutschland eine Laienausbildung etablieren möchte. Wer mit Laien Laien ausbildet, erhält Laien nach der Ausbildung als Endprodukt. Soll das der Anspruch an Autofahren in Deutschland und in Europa sein? In unregelmäßigen Abständen wurden in den vergangenen 30 Jahren immer wieder Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit und Überlebenswahrscheinlichkeit junger Fahrer in Deutschland etabliert und gesetzlich fixiert. Werfen wir diese Arbeit jetzt einfach weg? Das ist mit der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände nicht zu machen!

Die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände wird sich mit aller Kraft dafür einsetzen, dass Änderungen mit Sachverstand und Augenmaß durchgeführt werden. Einen „Test“ zur Einführung der Laienausbildung in Deutschland lehnt die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände grundsätzlich ab. Nachfolgend lesen Sie die Expertise der BVF zu den Vorschlägen des BMV:

## ZU DEN ECKPUNKTEN DES REFORMPAKETS „BEZAHLBARER FÜHRERSCHHEIN“

### 1. THEORETISCHE FAHRAUSBILDUNG

In der theoretischen Fahrausbildung wird das notwendige Wissen vermittelt, um am Straßenverkehr sicher teilnehmen zu können. Die Anforderungen an die Verkehrsteilnehmenden sind hoch; deshalb muss auch das zu vermittelnde Wissen gleichbleiben. Hinsichtlich der Lernmethoden soll aber deutlich mehr Flexibilität geschaffen werden. Jede Fahrschule soll über

die Lernmethoden frei entscheiden können.

Expertise der BVF: Dieser Vorschlag beinhaltet keine Neuerung. Über seine Lernmethoden entscheidet der Schüler individuell in freier und selbstständiger Verantwortung. Die in den Unterrichten einzusetzenden Lehr-Lernmethoden ergeben sich aus der schon immer vorhandenen pädagogischen Freiheit zur Unterrichtsgestaltung der Fahrlehrer.

**Digitalisierung:** Die Pflicht zum Präsenzununterricht soll abgeschafft werden. Es soll möglich sein, sich das Wissen vollständig über einen digitalen Weg (z. B. per App) anzueignen.

// ZUR GESTALTUNG DER ZUKUNFT SOLLTE MAN IN DEN SEITEN DER VERGANGENHEIT NACH WEISHEIT SUCHEN //

Expertise der BVF: Der Straßenverkehr ist das größte soziale System in Deutschland. Schon seit 1998 geht es in der theoretischen Ausbildung längst nicht nur um das Vermitteln von Kenntnissen und Regelwissen. Vielmehr kommt es darauf an, in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit notwendige Werte und Einstellungen zu vermitteln, damit das Miteinander im Straßenverkehr funktionieren kann. Ist das Bundesverkehrsministerium tatsächlich der Meinung, dass dies vollständig online unter Umständen sogar mittels einer App geschehen kann? Nach der Coronapandemie war zum digitalen Lernen eine fundiert wissenschaftliche Erkenntnis, dass eben nicht alle Lehr-/Lernthemen geeignet sind, ausschließlich online vermittelt zu werden. Jedes Jahr werden wir mit Studien konfrontiert, die darstellen, wie sich Lern- und Kenntnisstände gegenüber der Vergangenheit verschlechtert haben. Zusammengefasst gelingt lernen im sozialen Kontext, also in einer direkten Beziehung mit dem direkten Austausch und direkter Rückmeldung, immer besser.

Menschen mit geringer digitaler Kompetenz werden durch den rein digitalen

**S**hilo Brooks, CEO und Professor beim George W. Bush Presidential Center erklärt seine Idee zur Gestaltung der Zukunft mit einem Satz, in dem es heißt, dass man zur Gestaltung der Zukunft in den Seiten der Vergangenheit nach Weisheit suchen soll.

Hätte doch Minister Schnieder diesen Satz gelesen!

Bundesverkehrsminister Schnieder hat am 16.10.2025 seine Eckpunkte zur Reform der Fahrausbildung veröffentlicht. Dabei zeichnete sich ein Umgang mit der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. ab, mit dem wir so nicht ein-

Prozentualer Anteil der Führerscheinkosten am Monatsgehalt

	1990	2000	2024
<b>Durchschnittsgehalt pro Monat</b>	1.750,00 €	2.550, 00 €	4386,00 €
Führerscheinkosten	500–750 €	1.000–1.500 €	2.400–4.400 €
Prozentualer Anteil vom Monatsgehalt	28–43 %	39–59 %	54–100 %
Empfehlung zur Anzahl der Fahrstunden	Lebensalter entspricht ungefähr Anzahl der Fahrstunden	Lebensalter x 1,5 entspricht ungefähr Anzahl der Fahrstunden	Lebensalter x 3 entspricht ungefähr Anzahl der Fahrstunden

Quelle: Destatis

Die Tabelle zeigt, wie sich die Führerscheinkosten entwickelt haben

Lernweg abgehängt; praktische Erfahrungen zeigen, dass Schüler mit Lernschwächen nach dem absolvieren der theoretischen Unterrichte oft mehrere Monate benötigen, um sich selbstständig per App auf die Theorieprüfung vorzubereiten oder im schlimmsten Fall gar nicht zum Führerschein kommen; oft werden mehrere „Theoriekurse“ teilweise auch in verschiedenen Fahrschulen über Jahre besucht, verbunden mit einer erheblichen Kostensteigerung. Hier braucht es eher Unterstützung durch erfahrene Pädagogen als zunehmende unpersönliche Digitalisierung. Außerdem sind für Videoübertragungen weitere Schwachpunkte des ministeriellen Vorschlagskonzepts, wie eingeschränkte Netzkapazitäten, eingeschränkte Medien- und Methodenauswahl, eingeschränkte Gruppengrößen bei digitalen Unterrichten, verbunden mit erhöhtem Technik- und Personalaufwand, ein erhöhter Ablenkungsgrad bei der Nutzung digitaler Unterrichtsmedien und die nicht oder kaum vorhandenen Möglichkeiten der Werte- und Einstellungsvermittlung oder Einstellungskorrektur, die genommenen Möglichkeiten zur Erziehung junger Verkehrsteilnehmer, zu beachten.

Fahrlehrer sind keine sprechenden Fahrzeugbedienanleitungen. Sie sind im 21. Jahrhundert vor allem Einstellungs-

und Verhaltenslehrer. Durch kluge Vorgaben, Regeln und wissenschaftsbasierter Kenntnisvermittlung in der Ausbildung und Weiterbildung von Fahrlehrern haben vorangegangene Administrationen genau dazu beigetragen! Ursächlich für Unfälle im Straßenverkehr sind Einstellungs- und Verhaltensdefizite, selten mangelnde Regelkenntnisse!

Die im Rahmen von OFSA I und II durchgeführten Untersuchungen der BASt haben ergeben, welche Themen sich für Online-Unterrichte eignen und welche in Präsenz unterrichtet werden müssen. Online-Elemente können eine sinnvolle Ergänzung zum Präsenzunterricht sein. Damit kann die Lernzeit kostengünstig verlängert und Kenntnisstände umfangreicher vermittelt und sinnvoll vertieft werden. Aber auf die soziale Interaktion, so wie sie auch im Straßenverkehr Realität ist, kann und darf nicht verzichtet werden!

Den beabsichtigten Bürokratierückbau begrüßen wir, nicht jedoch, dass es keine Vorgaben zu Schulungsräumen geben soll oder die Idee, auf Schulungsräume ganz zu verzichten, wie und in welcher Reihenfolge das Wissen zu vermitteln ist. Die einfache Antwort des BMV, dass nunmehr jede Fahrschule selber entscheiden kann, ob und welche Unterrichtsräume vorgehalten werden, führt nicht nur zu einer

Wettbewerbsverzerrung, sondern zu einer Wettbewerbsverstümmelung. Klar im Nachteil ist nun der, der Unterrichtsräume für Präsenzunterrichte in einer lernfördernden Atmosphäre vorhält, aber dadurch unter Umständen mit Kosten umgehen muss, die im Markt kein Bestehen mehr zulassen. Als scheinheilig erweist sich also das Argument, Fahrschulen können selber frei wählen, wie sie die Form, die Durchführung und die Art ihrer Marktpräsenz selber bestimmen können. Bürokratische Hürden wie die Überwachung von Dokumentationspflichten, die permanente Nachkontrolle der vorhandenen Lehr-Lernmittel in Fahrschulen, die doppelte Qualitätskontrolle durch die Fahrschulüberwachung der Länder und durch die Überwachung der Zertifizierungsstellen, gehören auf den Schrottplatz der Geschichte.

**Prüfungsfragen:** Der Fragenkatalog für die theoretische Fahrprüfung ist im Laufe der Jahre immer länger geworden und enthält derzeit 1.169 Fragen. Er soll um ein Drittel reduziert werden. Das Thema Verkehrssicherheit muss beim Fragenkatalog im Mittelpunkt stehen.

Expertise der BVF: Ja, der Prüfungsfragenkatalog gehört entrümpelt. Ab 2011, wurden mit dem Ziel, die Verkehrserziehung an Fahrschulen zu stärken, Videofragen mit bis zu 5 Varianten zu sogenannten Mutterfragen eingeführt. Erreicht werden sollte damit, Fahrschülern das Verstehen einer Verkehrssituation zu ermöglichen und damit reines Auswendiglernen zu verhindern. Dieser Weg hat sich als richtig erwiesen, weil er die unabdingbaren kognitiven Ressourcen, welche beim Autofahren benötigt werden, bei Fahrschülern fordert und fördert. Das Rad der Entwicklung darf nach unserer Meinung an dieser Stelle nicht zurückgedreht werden!

**2. PRAKTISCHE FAHR-AUSBILDUNG**

Die praktische Fahrausbildung soll ebenfalls modernisiert werden.

- Simulatoren: Es soll die Möglichkeit geschaffen werden, verstärkt Simulatoren zu nutzen. Zum Beispiel soll die Kompe-

tenz zur Führung eines Schaltwagens vollständig in einem Simulator erworben werden können. Damit entfällt für die Fahrschulen die Notwendigkeit, spezielle Schaltwagen für Fahrschulen vorzuhalten. Die Prüfung kann dann in einem Automatik-Fahrzeug absolviert werden.

Expertise der BVF: Wir halten diese „Idee“ für sehr gefährlich. Der Begriff „Simulator“ wird falsch verwendet, weil er suggeriert, man könne die Bedingungen des realen Straßenverkehrs 1:1 auf einen „Simulator“ übertragen. Diese Auffassung ist falsch. Bei allen zur Verfügung stehenden Geräten handelt es sich um einen Fahrersitz, Lenkrad und Schaltung, verbunden mit drei Bildschirmen. Schüler mit Lernproblemen zur Haptik des Autofahrens bieten diese Geräte beim Erlernen bestimmter Bedienalgorithmen durchaus eine Hilfe. Somit handelt es sich bei den zur Verfügung stehenden Geräten um Modelle, verglichen mit einem richtigen Auto, sogar um eher schlechte Modelle. Auch bei einem „Simulatortraining“ ist es notwendig, dass dieser Lernprozess unterstützt und emphatisch von einem Fahrlehrer begleitet wird.

**Weniger verpflichtende Sonderfahrten:** Die verpflichtenden besonderen Ausbildungsfahrten (Nachtfahrten, Autobahnfahrten, Überlandfahrten) sollen reduziert werden. Es soll zudem die Möglichkeit geschaffen werden, diese Fahrten teilweise in einem Simulator zu absolvieren.

Expertise der BVF: Die verpflichtenden besonderen Ausbildungsfahrten nach § 5 Abs. 3 FahrschAusbO bilden einen besonderen Ausbildungsschwerpunkt. Ziel ist es, zu verhindern, dass Fahranfänger auf Autobahnen, engen kurvenreichen Landstraße und bei Dunkelheit in tödliche Gefahren geraten. Wie in der vorherigen Argumentation ausgeführt, können diese Gefahren an den zur Verfügung stehenden „Simulationsgeräten“ nicht abgebildet werden.

- **Fahrprüfung:** Die Fahrzeit in der praktischen Prüfung soll auf die europarechtlichen Mindestvorgaben (25 Minuten) zurückgeführt werden.

Expertise der BVF: Es muss beachtet

werden, dass es sich um eine reine Prüfungsfahrzeit handelt. Unter Nummer 2.3 der Anlage 7 der aktuellen Fahrerlaubnisverordnung wird dazu ausgeführt: Fahrzeit ohne Grundfahraufgaben, ohne Sicherheits-/Abfahrtskontrolle/Handfertigkeiten, ohne Verbinden und Trennen und ohne Vor- und Nachbereitung (z. B. Bekanntgabe des Ergebnisses). Die aufgeführte reine Fahrzeit entspricht EU-Vorgaben. (Zurzeit 30 min./55 min.)

- **Bürokratierückbau:** Die Aufzeichnungs- und Dokumentationspflichten für die Fahrschulen sollen deutlich reduziert und die Fahrschulüberwachung effizienter organisiert werden.

Die Fortbildungsangebote für Fahrlehrer sollen ebenfalls digitalisiert und einfacher gestaltet werden.

Expertise der BVF: Die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände hält eine Reihe von Fortbildungsangeboten für Fahrlehrer bereit. Diese wurden gemeinsam mit der Deutschen Fahrlehrer-Akademie e. V. entwickelt. Ziel der angebotenen Fortbildungsinhalte ist es, die Qualität einer professionellen Fahrausbildung zu stärken. Vorrangig kooperative Lehr-Lernmethoden in den Fortbildungen sollen dazu führen, die Effizienz der Fahrausbildung zu verbessern, zu steigern. Hierbei handelt es sich um einen echten Beitrag zur Kostensenkung in der Fahrausbildung. Denn kurze, gut genutzte Ausbildungszeiten in der Fahrausbildung entstehen durch professionelle Ausbilder und nicht durch ahnungslose Laien. Eine Vereinfachung der Fahrlehrerfortbildung wird daher von uns abgelehnt. Digitale Elemente können vorhandene Fortbildungsformate ergänzen.

- **Experimentierklausel:** Fahrerfahrung ist ein wesentlicher Faktor für den Erwerb der praktische Fahrkompetenz. Deshalb soll diskutiert werden, inwieweit ggf. nahestehende Personen in die Fahrausbildung einbezogen werden können (Laienausbildung).

Expertise der BVF: Grundsätzlich lehnt die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände eine wie auch immer geartete Laienausbildung ab. Die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit wären verhee-

rend! Wer mit Laien versucht, Laien auszubilden, erhält als Endprodukt Laien. Der § 1 der FahrschAusbO würde zum „ad absurdum“ verkommen. Eine pädagogische Ausbildungsqualität, so wie sie auch die FahrschAusbO und das FahrIG fordert, entsteht durch Kompetenzen in unterschiedlichen Bereichen (Fachkompetenz, pädagogisch-psychologische Kompetenz, Lehrkompetenz, didaktische Kompetenz, kommunikative Kompetenz etc.) und kann niemals durch eine laienhafte Fahrbegleitung erreicht werden.

**// FAHRLEHRER SIND IM 21. JAHRHUNDERT VOR ALLEM EINSTELLUNGS- UND VERHALTENSLEHRER //**

**§ 1 ZIEL UND INHALT DER AUSBILDUNG**

- I. Ziel der Ausbildung ist die Befähigung zum sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Verkehrsteilnehmer. Ziel der Ausbildung ist außerdem die Vorbereitung auf die Fahrerlaubnisprüfung.
- II. Die Ausbildung hat ein Verkehrsverhalten zu vermitteln, das
  1. Fähigkeiten und Fertigkeiten, um das Fahrzeug auch in schwierigen Verkehrssituationen zu beherrschen,
  2. Kenntnis, Verständnis und Anwendung der Verkehrsvorschriften,
  3. Fähigkeiten und Fertigkeiten zur Wahrnehmung und Kontrolle von Gefahren einschließlich ihrer Vermeidung und Abwehr,
  4. Wissen über die Auswirkungen von Fahrfehlern und eine realistische Selbsteinschätzung,
  5. Bereitschaft und Fähigkeit zum rücksichtsvollen und partnerschaftlichen Verhalten und das Bewusstsein für die Bedeutung von Emotionen beim Fahren und
  6. Verantwortung für Leben und Gesundheit, Umwelt und Eigentum einschließt.

Für vorgenannte Ziele kann unter den beabsichtigten Bedingungen der Laienausbildung der Fahrlehrer nicht mehr verantwortlich sein! Es muss die Frage erlaubt sein: Wovon verabschieden wir uns jetzt in unserer Gesellschaft? Hier wird unser gesamtes Wertesystem zerstört. Eine deutsche Fahrerlaubnis hat sogar weltweit eine hohe Bedeutung. Der deutsche Führerschein wird auf der ganzen Welt anerkannt und in den meisten Ländern bedingungslos in die jeweilige Landeskategorie umgeschrieben.

### 3. PREISTRANSPARENZ

Die Kosten für die Fahrausbildung setzen sich aus vielen unterschiedlichen Kostenbestandteilen zusammen (u. a. Grundgebühr, Kosten für Lernmaterial, Prüfungsvorstellung, Kosten für Fahrstunden und Sonderfahrten). Ein Vergleich ist äußerst schwierig. Zudem ist die Erfolgsquote der Fahrschulen meist nicht zu ersehen. Das soll geändert werden. Es soll künftig möglich sein, online die Kosten und Durchfallquoten aller Fahrschulen einzusehen und damit einen realistischen Kosten- und Qualitätsvergleich durchzuführen.

Expertise der BVF: Hinsichtlich der Kostentransparenz beinhaltet dieser Vorschlag keine Neuerung. § 32 des FahrIG fordert die Preiswahrheit und die Preisklarheit von jedem Fahrschulunternehmer ein. Schon jetzt veröffentlichen viele Fahrschulunternehmen ihre Entgelte auf ihren Internetseiten.

Absolut populistisch erscheint uns die Forderung nach Veröffentlichung der Durchfallquoten. Es gibt Fahrschulen mit einem hohen Kundenanteil von Bewerbern, die ihre Fahrerlaubnis umschreiben lassen müssen. Hier liegt die Nichtbestehensquote der Bewerber in vielen Fällen höher als in anderen Fahrschulen. Um Transparenz zu erreichen, müssten die Namen der Bewerber, das Herkunftsland und die Anzahl der Prüfungsversuche veröffentlicht werden. Diese Herangehensweise ist durchaus rassistisch zu bezeichnen und daher nicht durchführbar. Blicke der Weg, diese Bewerber erst gar nicht zur Ausbildung anzunehmen, um gute Quoten zu errei-

chen. Gleiches träfe auf weniger lernwillige Fahrerlaubnisbewerber zu. Die dadurch entstehenden sozialen Ungerechtigkeiten und Verwerfungen wollen wir nicht mittragen. Deutsche Fahrschulen sind weltoffen und leisten einen enorm wichtigen Beitrag zur Integration von Zuwanderern.

Die Qualität der Fahrausbildung ausschließlich am Preis und der (Nicht-)Bestehensquote zu messen, wird den Druck auf den Lernprozess und damit dem schnellen Erreichen der Lernziele erhöhen. Lernen unter Druck ist selten erfolgreich und auch nicht mit Lernfreude zu absolvieren.

Der vom BMV geforderte Preiswettbewerb entbehrt jeder Grundlage in Bezug auf eine qualitative und nachhaltige Ausbildung, die der Verkehrssicherheit dient. Wie sollen die 2018 eingeführten Qualitätskriterien für den theoretischen und praktischen Unterricht unter Druck noch umgesetzt werden?

Sicher ist, dass ein Qualitätsverlust in der Fahrausbildung immer auch einhergeht mit einem Verlust an Fahrkompetenzen und damit unweigerlich zu einer Erhöhung von Auffälligkeiten und/oder Unfallzahlen führt.

### 4. WEITERE MASSNAHMEN

Außerdem werden wir prüfen, ob und in welchem Umfang sich kostenreduzierende und entbürokratisierende Vorschläge auch auf den Erwerb anderer Führerscheinklassen (wie bspw. Lkw) übertragen lassen.

Hierzu liegen die Ausarbeitungen der BVF schon seit über einem Jahr auf dem Tisch des BMV und der BASt.

### NÄCHSTE SCHRITTE

Die Vorschläge sollen gemeinsam mit den Ländern und der Branche weiterentwickelt werden.

Bereits im Juli 2025 hatte ein erster Stakeholder-Dialog „Bezahlbarer Führerschein“ gemeinsam mit Fahrlehrerverbänden, Branchenvertretern und Verbraucherorganisationen stattgefunden.

Ziel ist es, die rechtlichen Änderungen im ersten Halbjahr 2026 auf den Weg zu bringen.

### BUNDESMINISTER SCHNIEDER ABSCHLIESSEND DAZU:

„Unser Ziel ist klar: Eine moderne, sichere und bezahlbare Fahrausbildung für alle. Mobilität ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge – sie darf kein Privileg sein. Gemeinsam mit den Ländern will ich dafür sorgen, dass der Führerschein für jeden bezahlbar bleibt.“

**// SCHNIEDER: DAS ZIEL IST EINE MODERNE, SICHERE UND BEZAHLBARE FAHRAUSBILDUNG //**

### EXPERTISE DER BVF:

Auch unter den jetzigen Bedingungen ist und bleibt der Führerschein bezahlbar. Kaum ein Fahrschulunternehmer macht die Erfahrung, dass Bewerber in seine Fahrschule kommen und nach dem Preis fragen. Die zentrale Fragestellung lautet vielmehr: „Wann kann ich mit der Ausbildung beginnen und wie lange dauert diese?“

Wir ersuchen Sie:

- Nehmen Sie bitte die Statistik auf Seite 14 zur Kenntnis.
- Nehmen Sie bitte die Expertise der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände zur Kenntnis, welche mehr als 11.000 Fahrlehrer und Fahrschulunternehmen in Deutschland vertritt und somit die größte Vereinigung organisierter Fahrlehrer darstellt.
- Halten Sie weiter an der Optimierung der Fahrausbildung (OFSA II) fest und leisten Sie damit einen Beitrag zu einer sicherheitsorientierten, professionellen Fahrausbildung in Deutschland.
- Überdenken Sie die Verluste für unser gemeinsames gesellschaftliches Wertesystem durch eine Reform der Fahrausbildung, welche die fachliche Expertise der größten Berufsständigen Vereinigung unberücksichtigt lässt. //