

Günstiger? Mit Sicherheit!

Strategien für einen bezahlbaren Führerschein ohne Kompromisse bei der Verkehrssicherheit.

1. Spannungsfeld: Mobilität und Verkehrssicherheit

Die Debatte um steigende Führerscheinkosten ist gesellschaftlich hochrelevant. Als Basis für individuelle Mobilität und berufliche Teilhabe muss der Führerschein erschwinglich bleiben. Gleichzeitig bildet die Fahrausbildung das Fundament für die Verkehrssicherheit. Angesichts der hohen Unfallrisiken bei Fahranfängern erfordert jede Reform eine sorgfältige Abwägung zwischen Kostenentlastung und dem Schutz von Leib und Leben.

2. Politischer Kontext

Die Diskussionen um die Eckpunkte von Bundesminister Schnieder und der Bund-Länder-Arbeitsgruppe wurden teils emotional geführt. Dies unterstreicht die Bedeutung des Themas. Die BAGFA erkennt das gemeinsame Ziel aller Akteure an, dieses Spannungsverhältnis konstruktiv und gewissenhaft aufzulösen.

3. Strukturelle Optimierung statt punktueller Eingriffe

Die Kostenentwicklung wird maßgeblich durch gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen bestimmt, die politisch kaum kurzfristig beeinflussbar sind. Eine wirksame Entlastung kann daher nur durch strukturelle Effizienzsteigerungen innerhalb des Systems erreicht werden. Die BAGFA unterstützt die Modernisierungsziele des Bundesverkehrsministeriums ausdrücklich. Ziel muss es sein, die Ausbildung organisatorisch klüger und kompakter zu gestalten, ohne das sicherheitsrelevante Kompetenzniveau zu senken oder die wirtschaftliche Existenz der Fahrschulbetriebe zu gefährden.

4. Der Reformansatz der BAGFA

Um die Führerscheinkosten systematisch zu senken, schlägt die BAGFA folgende Effizienzmaßnahmen vor:

- **Theorie für die Praxis:** Eine strukturierte Theorieausbildung, die gezielt zur Reduzierung notwendiger Fahrstunden beiträgt.
- **Kompakte Abläufe:** Sequentielle Ausbildungsblöcke ohne zeitliche Unterbrechungen zur Steigerung des Lernerfolgs.
- **Prozessoptimierung:** Effizientere Gestaltung von Prüfungs- und Behördenabläufen.

Zielsetzung: Mit minimalem praktischem Stundenaufwand ein sicheres, verantwortungsvolles und umweltbewusstes Fahrverhalten gewährleisten.

Hebel 1: Präsenzunterricht konstruktiv durchführen, Fahrstundenanzahl senken, Verkehrssicherheit erhöhen.

Die Debatte um steigende Kosten für den Führerschein erfordert Lösungen, die finanzielle Entlastung schaffen, ohne die Verkehrssicherheit zu gefährden. Der entscheidende Hebel liegt hierbei in einer pädagogisch fundierten, konsequent sequenziellen Ausbildung. Unverzichtbarer Kern bleibt der verpflichtende Präsenzunterricht: Hier werden die Fahraufgaben vermittelt, die das Fundament für die spätere Handlungskompetenz in der Praxis bilden. Wie bereits die pädagogische Analyse der BAGFA verdeutlicht, handelt es sich dabei nicht um bloßes Faktenwissen für eine theoretische Fahrerlaubnisprüfung, sondern um sicherheitsrelevante Kompetenzen in der Gefahrenvermeidung und -wahrnehmung. Diese Tiefe lässt sich nur durch strukturiertes Feedback und die gemeinsame Analyse komplexer Situationen im direkten Austausch erreichen, eine Qualität, die rein digitaler Synchron-Unterricht systembedingt nicht leisten kann.

Ein wertvoller Baustein innerhalb dieser Struktur kann der gezielte Einsatz von Fahrsimulatoren sein. Sie unterstützen den Lernprozess, indem sie den Transfer von der Theorie zur Praxis in einem geschützten Raum vorbereiten.

Zur spürbaren Kostensenkung für Fahranfänger muss die Ausbildung konsequent sequenziell und kompakt strukturiert werden. Der erfolgreiche Abschluss des theoretischen Teils inklusive bestandener Prüfung bildet dabei die Voraussetzung für den Beginn der praktischen Phase. Hierbei wird strikt zwischen zwei Lernbereichen differenziert: Während die Aneignung des theoretischen Faktenwissens keinen formalen Vorgaben unterliegt, ist für die Vermittlung von Fahraufgaben, lokalen Gefahrenstellen sowie einstellungsbildenden Inhalten die Teilnahme an einem physischen Präsenzunterricht verpflichtend. Dieser Ansatz verhindert systematisch Brüche im Lernfluss, vermeidet kostspielige Wiederholungsstunden durch Zeitverzug und reduziert effektiv die Gesamtzahl der praktischen Fahrstunden.

Hebel 2: Prüfungskapazitäten erhöhen und Verwaltungsverfahren beschleunigen

Die BAGFA sieht in den derzeitigen Prüfungskapazitäten und bürokratischen Abläufen einen Kostentreiber der Fahrausbildung. Systembedingte Wartezeiten zwischen Ausbildungsabschluss und Prüfung erzwingen häufig zusätzliche, rein stabilisierende Fahrstunden, die keinen pädagogischen Mehrwert bieten, aber die Gesamtkosten unmittelbar erhöhen.

Zur Behebung dieser Ineffizienz begrüßt die BAGFA ausdrücklich die geplante Reduzierung der Prüfzeit sowie die Qualifizierung erfahrener Fahrlehrer zu Prüfern. Flankierend unterstützen wir die Aufhebung des bisherigen Prüfmonopols, wie bereits von der CDU/CSU-Bundestagsfraktion im Jahr 2024 an gestoßenen (BT-Drs. 20/10610), um durch eine Marktöffnung für weitere qualifizierte Prüfstellen die Terminvergabe zu flexibilisieren und die Planungssicherheit für Fahrschulen zu erhöhen.

Parallel zur Kapazitätserweiterung muss eine Modernisierung der theoretischen Prüfung erfolgen. Das Ziel darf hierbei nicht eine pauschale Absenkung der Anforderungen sein, sondern eine stärkere Fokussierung auf praxisrelevante Inhalte und sprachlich eindeutige Fragestellungen. Eine klare Formulierung steigert die Bestehensquote durch bessere Verständlichkeit, ohne das Sicherheitsniveau zu senken.

Ein weiterer kritischer Engpass liegt im Antragsverfahren selbst. Die BAGFA regt daher eine umfassende Digitalisierung der Prozesse an, orientiert an erfolgreichen Testläufen in Baden-Württemberg, um die Bearbeitungszeiten signifikant zu verkürzen.

Nur durch die ganzheitliche Optimierung von Kapazitäten, Inhalten und behördlichen Abläufen kann eine unterbrechungsfreie Ausbildung gewährleistet werden, die Kosten senkt und die Effizienz steigert, ohne die Verkehrssicherheit zu beeinträchtigen.

Hebel 3: Grundfahraufgaben auf unfallvermeidungsrelevante Inhalte konzentrieren

Die derzeitige Ausgestaltung der Grundfahraufgaben verursacht einen erheblichen zeitlichen Trainingsaufwand für Inhalte, die nur begrenzt zur aktiven Unfallvermeidung beitragen. Insbesondere formalisierte Parkübungen sind nicht in gleichem Maße sicherheitskritisch wie verkehrsdynamische Kompetenzen.

Die BAGFA schlägt vor, den durch die 4. EU-Führerscheinrichtlinie eröffneten Spielraum konsequent zu nutzen. Für die Klasse B sind mindestens zwei von vier Grundfahraufgaben, darunter eine im Rückwärtsgang, vorgeschrieben. Dieser Mindeststandard sollte umgesetzt und nicht darüber hinaus erweitert werden. Die BAGFA unterstützt in diesem Punkt ausdrücklich die Stellungnahme des BDFU e.V. vom 24. Februar 2026, die eine stärkere Ausrichtung der Prüfung an unmittelbar sicherheitsrelevanten Kriterien empfiehlt.

Der Kosteneffekt entsteht durch die Reduktion zeitintensiver Trainingsanteile ohne Absenkung des Sicherheitsniveaus. Nicht unmittelbar unfallvermeidungsrelevante Fertigkeiten können nach bestandener Prüfung eigenverantwortlich weiter vertieft und im Rahmen der individuellen Fahrpraxis entwickelt werden, ohne dass hierdurch die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird.

Hebel 4: Besondere Ausbildungsfahrten sachgerecht weiterentwickeln

Eine betriebswirtschaftliche Optimierung der Sonderfahrten ist sinnvoll, darf jedoch nicht zu Lasten der Ausbildungsqualität gehen. Eine rein quantitative Kürzung greift zu kurz, da die praktischen Prüfungsanforderungen und die Relevanz für die Verkehrssicherheit unverändert hoch bleiben. Entscheidend ist nicht das Absolvieren einer festgelegten Stundenanzahl, sondern das Erreichen einer verkehrssicheren Handlungskompetenz in spezifischen Umfeldern. Das Fixieren auf ein minimales Stundenmodell würde ein falsches Signal an die Fahrschüler senden: Es suggeriert, dass die Beherrschung von Überland-, Autobahn- und Nachtfahrten ein bloßes „Abhaken“ ist. In der Realität erfordert die sichere Bewältigung dieser komplexen Situationen jedoch ein individuelles Maß an Übung, das sich nicht pauschal beziffern lässt.

Alternative Lösungsansätze der BAGFA

Um die Effizienz zu steigern, ohne die Sicherheit zu gefährden, schlägt die BAGFA folgende Wege vor:

- Vollständige Flexibilisierung durch Kompetenzrahmen: Anstatt eine starre Stundenanzahl vorzugeben, definiert der Gesetzgeber verbindliche Lernziele und Mindestinhalte. Die pädagogische Verantwortung liegt vollständig beim Fahrlehrer. Dieser entscheidet auf Basis des individuellen Lernfortschritts, wann die

notwendigen Kompetenzen, etwa die Gefahrenerkennung bei Nacht oder das sichere Einfädeln bei hoher Geschwindigkeit, so gefestigt sind, dass die Prüfungsreife vorliegt.

- **Pädagogisch fundierter Mindestrahmen:** Sollte der Gesetzgeber an einer verpflichtenden Mindestanzahl festhalten, muss diese ein realistisches Abbild der Lernpsychologie sein. Eine moderate Anpassung der Pflichtstunden ist vertretbar, sofern sie weiterhin Raum bietet, die wesentlichen Inhalte der Sonderfahrten tiefgreifend zu vermitteln. Ziel bleibt die Entlastung der Verbraucher, ohne den Eindruck zu erwecken, dass Sicherheit zum Discountpreis möglich ist.

Beide Ansätze rücken die Befähigung der Fahrschüler in den Mittelpunkt. Sie ermöglichen eine wirtschaftlichere Gestaltung der Ausbildung, indem sie den Fokus von einer bloßen Zeitvorgabe auf die tatsächliche Beherrschung des Fahrzeugs in schwierigen Verkehrssituationen lenken.

Hebel 5: Steuerliche Absetzbarkeit der Führerscheinkosten

Die BAGFA unterstützt den von MOVING International Road Safety Association e.V. vorgelegten Vorschlag, die Kosten für den Erwerb der Fahrerlaubnis steuerlich im Rahmen der Einkommensteuer absetzbar zu machen.

Weitere Details sind der entsprechenden Veröffentlichung von MOVING zu entnehmen:

https://www.moving-roadsafety.com/wp-content/uploads/2025/03/MOVING-PM_Fuehrerschein-bis-zu-20-Prozent-guenstiger-%E2%80%93-MOVING-weiss-wie.pdf

Hebel 6: Fahrlehrermangel gezielt reduzieren – § 54 FahrIG konsequent anwenden

Der bestehende Fahrlehrermangel ist ein struktureller Kostentreiber im Ausbildungssystem. Begrenzte Ausbildungskapazitäten führen zu längeren Wartezeiten, eingeschränkter Terminverfügbarkeit und steigenden Ausbildungskosten.

Vor diesem Hintergrund wurden, unter anderem vom ACE, umfassende Maßnahmenpakete zur Bekämpfung des Fachkräftemangels gefordert. Die BAGFA unterstützt ausdrücklich das Ziel, strukturelle Hemmnisse im Zugang zum Fahrlehrerberuf wirksam abzubauen und vorhandenes Fachkräftepotenzial zu aktivieren.

Ein kurzfristig wirksamer Ansatz liegt in der konsequenten Nutzung der bereits bestehenden gesetzlichen Instrumente. Das Fahrlehrergesetz sieht mit § 54 FahrIG ausdrücklich die Möglichkeit einer Ausnahmezulassung vor, wenn formale Zugangsvoraussetzungen im Einzelfall nicht vollständig erfüllt sind und die fachliche sowie persönliche Eignung anderweitig nachgewiesen werden kann. Dieses Potenzial wird in der Verwaltungspraxis bislang uneinheitlich ausgeschöpft.

Die BAGFA spricht sich daher für eine bundesweit einheitliche Anwendung des § 54 FahrIG sowie für den verbindlichen Einsatz standardisierter Eignungstests aus. Dadurch können zusätzliche qualifizierte Fahrlehrkräfte gewonnen werden, ohne das fachliche Anforderungsniveau abzusenken. Eine klare administrative Leitlinie würde kurzfristige Ausbildungskapazitäten erhöhen und zur Stabilisierung der Kostenstruktur beitragen.

Im Rahmen der im Eckpunktepapier vorgesehenen Modernisierung und Digitalisierung der Fahrlehreraus- und -fortbildung sollte zudem die Expertise der Fahrlehrerausbildungsstätten frühzeitig und systematisch eingebunden werden. Die BAGFA und ihre Mitgliedseinrichtungen verfügen über unmittelbare Praxiserfahrung und sind daher zentrale Ansprechpartner für eine fachlich fundierte und umsetzbare Weiterentwicklung des Systems.

Hebel 7: Entbürokratisierung

Die BAGFA begrüßt ausdrücklich alle Ansätze zur Reduzierung bürokratischer Belastungen im Fahrschulwesen. Überregulierung bindet erhebliche Personal- und Zeitressourcen, erhöht Verwaltungskosten und schränkt unternehmerische Flexibilität ein, ohne zwingend einen zusätzlichen Sicherheitsgewinn zu erzeugen. Eine zielgerichtete Entlastung wirkt daher unmittelbar kostendämpfend.

Allerdings sind Fahrschulen keine rein formalen Betriebseinheiten, sondern Ausbildungsstätten mit Beratungs- und Betreuungsauftrag. Sie benötigen weiterhin geeignete Räumlichkeiten. Theoriephasen, insbesondere zur Vermittlung von Kompetenzen im Bereich Gefahrenwahrnehmung und -vermeidung, setzen einen strukturierten Lernraum voraus. Auch Beratungs- und Aufklärungsgespräche mit Fahranfängern und ihren Eltern, etwa im Rahmen des begleiteten Fahrens, erfordern einen geschützten Rahmen. Daher wird die Möglichkeit, auf Schulungsräume zu verzichten, für einen erheblichen Anteil der Fahrschulen in der Praxis kein Einsparpotenzial haben.

Darüber hinaus spricht sich die BAGFA für eine grundlegende Überprüfung der bestehenden Fahrschulüberwachung aus. Die derzeitige pädagogische Überwachung gemäß § 51 FahrIG ist mit erheblichem administrativem Aufwand und Kosten verbunden, ohne dass ihr zusätzlicher Nutzen für die Verkehrssicherheit hinreichend belegt ist. Analog dazu steht der Aufwand der verpflichtenden ärztlichen Untersuchung gemäß § 11 FahrIG in keinem angemessenen Verhältnis zum tatsächlichen Sicherheitsgewinn. Die Abschaffung dieser Regelungen würde Fahrschulen unmittelbar organisatorisch und finanziell entlasten, ohne das fachliche Anforderungsniveau der Ausbildung zu senken.

Hebel 8: Frühzeitige Verkehrsvorbildung stärken

Ein relevanter Anteil der Ausbildungskosten entsteht dadurch, dass Fahrschülerinnen und Fahrschüler ohne ausreichende verkehrsbezogene Grundkompetenzen in die Fahrausbildung eintreten. Fehlende Mobilitäts- und Verkehrskompetenz führt zu zusätzlichem Theorieaufwand, erhöht das Risiko des Nichtbestehens und erzeugt dadurch vermeidbare Mehrkosten im Ausbildungsprozess.

Die BAGFA unterstützt daher ausdrücklich die in der aktuellen fachlichen und politischen Diskussion formulierten Empfehlungen zur Stärkung der schulischen Mobilitätsbildung. Sowohl in der Stellungnahme des ACE zum 64. Deutschen Verkehrsgerichtstag als auch im Antrag der CDU/CSU-Bundestagsfraktion „Damit Mobilität nicht zum Luxus wird“ (BT-Drs. 20/10610) wird die verbindliche Verankerung von Mobilitäts- und Verkehrskompetenz in den Sekundarstufen I und II gefordert.

Dieser Linie schließt sich die BAGFA an. Eine systematisch aufgebaute Mobilitätsbildung vor Beginn der Fahrschulbildung schafft ein höheres Kompetenzfundament, verbessert die Bestehensquoten und verkürzt die Ausbildungsdauer, bei unverändertem Sicherheitsniveau. Der Kosteneffekt entsteht mittel- bis langfristig durch eine effizientere Ausbildung.

Schlussbemerkung

Die Reduzierung der Führerscheinkosten ist ein berechtigtes gesellschaftliches Anliegen. Sie darf jedoch nicht über symbolische Kürzungen, sondern muss über strukturelle Effizienzgewinne bei unverändert hohem Sicherheitsniveau erfolgen. Die vorliegenden Vorschläge zeigen konkrete, umsetzbare Hebel auf, mit denen Kosten gesenkt werden können, ohne die Qualität der Ausbildung zu gefährden.

Die BAGFA steht bereit, ihre fachliche und praktische Expertise aktiv in die weitere Ausarbeitung eines tragfähigen Reformkonzepts einzubringen. Als Zusammenschluss der Fahrlehrerausbildungsstätten verfügen wir über unmittelbare Erfahrung aus Ausbildungspraxis, Prüfungsrealität und Systemsteuerung. Wir verstehen uns als konstruktiver Partner für eine Reform, die Mobilität bezahlbar hält und zugleich die Verkehrssicherheit nachhaltig stärkt.

Frankfurt, den 27. Februar 2026



Bernd Brenner
Fahrlehrer und Jurist



Ulrich Auerbeck
Fahrlehrer und Bildungswissenschaftler



Markus Dill
Fahrlehrer und Wirtschaftswissenschaftler

Die BAGFA hat dazu zwei Stellungnahmen veröffentlicht.

- Stellungnahme (Kurzfassung) – McDonaldisierung der Fahrausbildung
https://bagfa.com/pdf/Stellungnahme_McDonaldisierung_der_Fahrausbildung.pdf
- Stellungnahme und pädagogische Analyse zum Eckpunktepapier „Bezahlbarer Führerschein“ des BMV
https://bagfa.com/pdf/Stellungnahme_Bezahlbarer_Fuehrerschein.pdf

