

Zum Sachstand der Führerscheinreform



Nachdem die Verkehrsministerkonferenz (VMK) auf ihrer Sitzung am 25./26.3.2026 den Bericht einer vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) auf Abteilungsleiterebene eingerichteten Ad-hoc-Arbeitsgruppe zur Kenntnis genommen und „die konkretisierten Eckpunkte als eine gute Grundlage für eine Reform der Fahrschulausbildung“ eingestuft hatte (VMK/ TOP 6.2 Novelle der Fahrschulausbildung), veröffentlichte das BMV am 4.5.2026 zwei sehr umfangreiche Referentenwürfe erstens für Gesetzesänderungen vor allem des Straßenverkehrsgesetzes und des Fahrlehrergesetzes (94 Seiten) und zweitens für eine Verordnung zur Modernisierung der Fahrschulausbildung (104 Seiten). Betroffene Organisationen/Verbände erhielten Gelegenheit, bis zum 11. 5. 2026 Stellung zu nehmen. Am 20.5.2026 stimmte das Bundeskabinett zunächst dem Gesetzespaket (BR-Drucksache 330/26) und am 10.6.2026 dem Verordnungspaket (BR-Drucksache 365/26) zu.

Ein wichtiger Baustein der von der Bundesregierung angestrebten Staatsmodernisierung ist bekanntermaßen eine „Bessere Rechtssetzung“: „Eine moderne, verständliche und praxistaugliche Rechtssetzung ist zentrale Grundlage für das Vertrauen der Menschen in den Staat“, heißt es auf der Website der Bundesregierung (bmds.bund.de). Immer wieder stößt diese löbliche Absicht jedoch an ihre Grenzen. So bezeichnete der Vorsitzende des Normenkontrollrates Lutz Goebel das am 13.5.2026 vom Bundeskabinett beschlossene Gebäudemodernisierungsgesetz (BR-Drucksache 292/26) „als eines der handwerklich schwächsten und praxisfernsten Vorhaben, die dem Normenkontrollrat in den vergangenen Jahren vorgelegt wurden.“ Da kannte er vermutlich das eine Woche später vom Kabinett verabschiedete Führerschein-Reformpaket noch nicht: Dazu sei beispielhaft aus der Stellungnahme der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände vom 11.5.2026 zitiert: „Mit aller Deutlichkeit müssen wir allerdings kritisieren, dass erneut ein sehr umfangreiches Rechtssetzungspaket mit rund 190 Seiten und äußerst kurzer Stellungnahmefrist übersandt wird. Das Fehlen einer Synopse und der knapp gehaltene Allgemeine Teil der Begründung erschweren eine sachgerechte Bewertung der Änderungen zusätzlich. Eine Frist von lediglich fünf Arbeitstagen ermöglicht keine angemessene Einbeziehung unserer Mitglieder, die als zuständige Fahrerlaubnisbehörden von den Änderungen maßgeblich betroffen sind. Sie wird der Bedeutung und der Tragweite der beabsichtigten Reform, die hohe Relevanz für die Verkehrssicherheit hat und viele zum Teil seit Jahrzehnten bestehende Grundsätze verändern und anpassen soll, nicht gerecht.“

Die Qualität der Rechtssetzung leidet, wenn sie mit allzu heißer Nadel gestrickt wird, und führt im Zweifel zu handwerklichen Fehlern. Dies zeigen auch die vorliegenden Entwürfe.....Die Verordnung zur Erprobung einer Laienausbildung wird in den Entwürfen uneinheitlich mal als „Verordnung zu Erprobung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung [...]“, mal als „Verordnung zu Erprobung der Laienausbildung [...]“ oder als „Fahrpraxis-Verordnung“ oder „Fahrpraxisanleitungs-Verordnung“ bezeichnet; dadurch sind auch Querverweise etwa in der GebOst nicht stimmig. Zu Artikel 8 des Verordnungsentwurfs fehlt eine Begründung und die nachfolgenden Begründungen zu den Artikeln 9 11 sind falsch zugeordnet.“ (bmv.de/Service/Dokumente zu Rechtssetzungsvorhaben in der 21. Legislaturperiode) Aus Platzgründen wird das Zitat an dieser Stelle abgebrochen.

Bemerkenswert ist ebenso die regierungsamtliche Informationspolitik zur Zeitschiene. Während der Referentenwurf vom 19.5.2026 zu den Gesetzesänderungen sowie die spätere BR-Drucksache 330/26 den 1.7.2027 als Datum für das geplante Inkrafttreten nennen, unterrichtete Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder die Mitglieder der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD mit Schreiben vom 20.5.2026, dass es Ziel sei, die Reform Anfang 2027 in Kraft treten zu lassen. Auch der Erste Stellvertretende Sprecher der Bundesregierung Steffen Meyer sowie die Sprecherin des Bundesverkehrsministeriums Simone Nieke unterrichteten die Journalisten in der Bundespressekonferenz am selben Tag dahingehend, dass „Gesetz und Verordnung“ Ende des Jahres (Meyer) bzw. Anfang 2027 (Nieke) in Kraft treten sollen.

Ein Schlaglicht ganz anderer Art auf das Thema wirft schließlich ein bisher nicht veröffentlichtes Schreiben des bayerischen Innenministers Joachim Herrmann an Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder von Anfang Mai 2026: *„Die Erfolge der letzten Jahrzehnte, in denen die Unfallzahlen der Fahranfängerinnen und Fahranfänger im Alter zwischen 18 und 24 Jahren massiv gesenkt werden konnten, dürfen durch die Novelle der Fahrschul Ausbildung nicht zunichte gemacht werden. Dafür wird sich mein Ministerium auch weiter einsetzen. Ihre Anmerkungen werden – wie auch alle anderen Äußerungen, die mein Ministerium in dieser Angelegenheit erreichen – in die weiteren fachlichen Überlegungen einbezogen. Insgesamt bedarf es eines schlüssigen Gesamtkonzepts, welches einerseits – soweit möglich – Potentiale zur Kosteneinsparung bietet, aber andererseits die Verkehrssicherheit nicht gefährdet. Dabei dürfen auch die Belange der Fahrschulbranche und die bayerische Gewerbestruktur nicht außer Acht gelassen werden. Hierzu steht mein Ministerium im Austausch mit Branchenvertretern.“*

Mit anderen Worten: Es gibt kein schlüssiges Gesamtkonzept! Augenfälliger Beleg für die Konzeptlosigkeit ist bereits das Fehlen einer nachvollziehbaren Begründung für die Erprobung der sog. Laienausbildung als dem wichtigsten Reformbaustein; zwar wird ausgeführt, *„dass für die Ausgestaltung Erfahrungen aus anderen europäischen Staaten – insbesondere aus Österreich, wo ein vergleichbares Modell der Übungsfahrten etabliert ist – herangezogen werden“* können (Drucksache 330/25 zu Artikel 1 Nummer 2). Welche Erfahrungen dies sind, ist den Gesetzesmaterialien jedoch nirgendwo zu entnehmen. Dementsprechend unbeantwortet blieb auch die parlamentarische Nachfrage, welche Erkenntnisse aus Österreich oder anderen Staaten für die geplante Laienausbildung herangezogen wurden und welche konkreten Ergebnisse zu Unfallzahlen, Ausbildungsqualität und Prüfungsleistungen hierzu vorliegen (Frage 16 in Bundestagsdrucksache 21/6974).

Vor diesem Hintergrund hatte der Innenausschuss des Bundesrates empfohlen, die geplante Experimentierklausel zur Laienausbildung in § 2e StVG vor allem mit folgender Begründung zu streichen (Ziffer 3 BR-Drucksache 330/1/21): *„Dabei ist auch zu sehen, dass die Einführung einer Laienausbildung Gefahren für die Verkehrssicherheit birgt. Die Begleitpersonen haben – anders als Fahrlehrer (Fahrschulfahrzeug mit Doppelpedalerie) – kaum Eingriffsmöglichkeiten. Die überwiegend jugendlichen Fahranfängerinnen und -anfänger sind als Fahrzeugführer verantwortlich. Insgesamt darf die Einführung einer Laienausbildung nicht zu mehr Verletzten und Unfalldoten führen.“*

Infolge vieler Enthaltungen koalitionsregierter Länder erhielt dieser Antrag in der Plenarsitzung des Bundesrates am 10.7.2026 jedoch keine Mehrheit. Von den zahlreichen beschlossenen Änderungen ist Ziffer 29 besonders hervorzuheben, mit der bisher fehlende Übergangsfristen für die Fahrlehrerausbildung moniert werden. Mit der nachträglichen Einarbeitung von Übergangsfristen wird sich ein Inkrafttreten des Gesamtpakets bis ins Jahr 2028 verschieben, so lange ändert sich an den hohen Führerscheinkosten nichts. Zunächst aber bleibt die Meinungsbildung des Bundestages abzuwarten; ihr wird vermutlich eine Sachverständigenanhörung vor dem Verkehrsausschuss im Herbst vorausgehen.

Regierungsdirektor a. D. Rupert Schubert, Hamburg, Mitherausgeber der NZV