

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer e.V. (IDF)

Bundesverband

Robert Klein, Stadtberg 32, 89312 Günzburg

Tel.: 08221-250773

Fax: 08221-31965

E-Mail: info@idfl.de

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer e.V. (IDF) Stadtberg 32 89312 Günzburg

Bundesministerium für Verkehr
Patrick Schnieder
Invalidenstr. 44
10115 Berlin



Günzburg, 22.07.2026

Fahrschulreform / Transparenzregister

Sehr geehrter Herr Minister,

allgemein bekannt dürfte sein, dass es unter der Fahrlehrerschaft einen Sturm der Entrüstung gegeben hat, nachdem die Planungen der Bundesregierung zur „Reform und Entbürokratisierung“ der Fahrschul Ausbildung im Detail bekannt geworden sind. Das betrifft u.a. den Punkt „Transparenzregister“.

Vorrangiges Ziel der Reform soll laut Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder sein, die Kosten der Fahrschul Ausbildung drastisch zu senken, nach Einschätzung des Interessenverband Deutscher Fahrlehrer ein öffentlichkeitswirksamer Reformgedanke ohne fachkundigen Hintergrund.

Die aktuelle politische Entwicklung zeigt nicht nur nach Einschätzung des Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF), dass die Bundesregierung offenbar beabsichtigt, die Kontrolle über die Fahrschulen und Fahrlehrer im Land massiv auszuweiten und sie mit **zusätzlichen** bürokratischen Maßnahmen zu überziehen. Daher sehen wir uns in der Pflicht, diesbezüglich ein deutliches Signal an die Politik zu senden, zumal in der Fahrlehrerschaft dieses Vorhaben auf strikte Ablehnung stößt.

Wir fordern Sie daher dringend auf, unter anderem aus nachfolgenden Gründen von der Einführung dieses Registers umgehend Abstand zu nehmen und die unnötige Belastung unserer Branche zu stoppen:

Wozu ein Transparenzregister für Fahrschulpreise?

Jeder Fahrerlaubnisbewerber kann seit Jahrzehnten die Preise in der Fahrschule erfragen bzw. seit einigen Jahren im Internet auf der jeweiligen Homepage des Unternehmens recherchieren und bei Vertragsabschluss **verbindlich** festlegen. Auch wenn **branchenfremde Personen** Preissteigerungen regelmäßig monieren, so sind diese auf laufend steigende Betriebskosten, wie KFZ-Anschaffung, Mieten, Löhne, Kraftstoffe usw. zurückzuführen. Außerdem bedingt der aktuelle Mangel an Fahrlehrkräften ein steigendes Lohnniveau. Gegen steigende Preise kann mit noch mehr Bürokratie nun wirklich nicht angegangen werden. Es wirkt eher kontraproduktiv, d.h. dadurch sind steigende Kosten wegen mehr Dokumentations- und Meldepflichten für die Fahrerlaubnis vorprogrammiert. Die Kosten für einen Führerschein der Fahrerlaubnisklasse B von 3000 € (davon 479 € USt) bis 4500 € (davon 718 € USt) erscheinen dem Laien zunächst sehr hoch. Rechnet man diese Beträge jedoch in reine Stundensätze um und vergleicht sie mit den Rechnungen von Handwerkern oder Kfz-Werkstätten, so zeigen sie sich für die erbrachten Leistungen als **moderat und durchaus nachvollziehbar**. Die o.g. Faktoren sind übrigens auch für die deutlichen Preisunterschiede zwischen Großstadt und ländlichem Raum verantwortlich.

Bereits im Jahr 2010 ergab ein Rechenbeispiel von Experten (siehe „Das Unternehmen Fahrschule“, Verlag Heinrich Vogel) einen kalkulatorischen Grundbetrag von über 800 Euro **plus USt**. Heute liegt er gerade einmal zwischen 300 und 500 €. Für das Entgelt einer Fahrstunde berechneten dieselben Experten 45 € **plus USt**. (siehe Anl.1). Die heutigen Preise belaufen sich auf durchschnittlich 55 Euro **plus USt** pro Fahrstunde. Die kumulierte Inflationsrate in Deutschland von 2010 bis Mitte 2026 beträgt lt. finanz.de 42,6 Prozent. Der inflationsbereinigte Wert von 45 Euro beträgt heute 64,17 Euro **plus USt**, so dass eine Fahrstunde heute nach der damaligen Kalkulation 76,36 Euro kosten würde.

Ein Transparenzregister geht immer einher mit erheblichem bürokratischem und organisatorischem Mehraufwand. Da sich Preise – beispielsweise durch steigende Sprit- oder Personalkosten – ständig ändern, müssen diese im Register stets tagesaktuell und rechtsicher hinterlegt sein. Nur so lassen sich Abmahnungen durch Konkurrenten oder Verbraucherschützer sowie die geplanten maßlosen behördlichen Sanktionen (z.B. Bußgelder von bis zu 100.000 Euro) vermeiden.

Angesichts von jährlich rund zwei Millionen Fahrerlaubnisbewerbern stellt sich jedoch die Frage, wer diese Datenmasse kontrollieren soll, zumal es vorkommen kann, dass im Register Preise hinterlegt sind, die nicht mit den mit dem Fahrschüler vertraglich vereinbarten Konditionen übereinstimmen. Ein weiteres Problem ist die technische Umsetzung: In der Praxis verfügen auch im „digitalen Zeitalter“ nicht alle Fahrschulen über einen PC und/oder einen Internetanschluss. Wie soll dieser Personenkreis die Datenübermittlung vornehmen?

Unklar ist auch, was bei technischen Störungen oder unbemerkt bleibenden Internetausfällen auf der Absenderseite geschieht. Um Rechtssicherheit zu garantieren, müsste das Ministerium jede erfolgreiche Übermittlung einzeln bestätigen. Ebenso ungeklärt ist die Frage, wenn nach Vertragsabschluss, in dem die Preise fixiert sind, der Fahrschüler und Fahrschulinhaber übereinkommen, die Preise im Nachhinein nach unten zu korrigieren (z.B. Rabatt).

Im Gesetzentwurf ist auch nicht geregelt, wie Fahrschulinhaber mehrerer Betriebsstellen mit unterschiedlichen Preisen zu verfahren haben. Ebenso wenig geklärt ist die Verfahrensweise, wenn die Preise abhängig vom jeweiligen Fahrzeug differieren (verschiedene Hersteller von Pkws bzw. Krafträdern).

Auch für den Theorieunterricht gestalten sich die Preise je nach Lernform (Präsenzunterricht, Online-Unterricht, Blended Learning) unterschiedlich hoch.

Für den Interessenverband Deutscher Fahrlehrer erschließt sich aus dem Transparenzregister keinerlei „Mehrwert“. Daher unsere Forderung:

Verzicht auf eine Einführung dieses Reformvorhabens, insbesondere wegen der Übermittlung enormer Datenmengen und der Vielzahl ungeklärter Fragen

Wozu ein Transparenzregister für Nichtbestehensquoten?

Auch dieses Register bewertet der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF) als überflüssig und kontraproduktiv.

Im Gesetzentwurf wird die hohe Nichtbestehensquote auf eine mangelnde Feststellung der Prüfungsreife durch die Fahrlehrerschaft zurückgeführt. Dabei dürfte es sich um eine Schutzbehauptung der Prüforganisationen handeln, die damit ausblenden, dass die Ursachen in den seit 1990 erheblich verlängerten Prüfzeiten und in der deutlich strengeren Bewertung der einzelnen Prüfungsteile der praktischen Fahrerlaubnisprüfung verankert sind. Auch das rasant gestiegene Verkehrsaufkommen in diesem Zeitraum spielt für die Nichtbestehensquote eine mehr als relevante Rolle (siehe Anl. 2). Die seit Jahren mangelnden Prüfkapazitäten der Prüforganisationen dürften in erster Linie auf einer verfehlten Personalpolitik beruhen, zumal auch staatlich beliehene Unternehmen dafür Sorge tragen müssen, ausreichend Personal vorzuhalten.

Die Einführung eines Transparenzregisters soll auch die Ausbildungsqualität von Fahrschulen erhöhen, um so die Verkehrssicherheit zu steigern. Allerdings muss an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass die Zahl der zwischen 1992 und 2025/26 tödlich verunglückten 18-24-jährigen drastisch von 2000 auf etwa 300 gesunken ist, Rückgang um an-

nähernd 90 Prozent. Schon allein dadurch dürfte die bisherige sehr hohe Ausbildungsqualität im Fahrschulwesen offensichtlich sein, und - sofern überhaupt möglich - eine weitere Steigerung lediglich marginale Effekte haben.

Generell hat das Transparenzregister für Nichtbestehensquoten eine deutlich verzerrte Aussagekraft. Damit werden keinerlei individuelle Fähigkeiten der Fahrerlaubnisbewerber erfasst. Fahrschulen, die besonders leistungsschwache, ältere, sprachbehinderte Fahrschüler oder Bewerber mit gesteigerter Prüfungsangst bzw. mit geringen Deutschkenntnissen ausbilden, schneiden die Nichtbestehensquote betreffend schlechter ab als Betriebe, die nur intelligente und „geschickte“ Prüflinge annehmen. Außerdem könnten Fahrschulen Prüflingen nur dann die Prüfungsreife zuerkennen, wenn sie absolut sicher sind, dass diese trotz aller Unwägbarkeiten die Fahrerlaubnisprüfung erfolgreich absolvieren werden. Dies würde aufgrund zusätzlicher Fahrstunden unweigerlich eine **deutliche Verteuerung** des Führerscheins nach sich ziehen.

Aus **Imagegründen** könnten Betriebe auch im Rahmen eines Erstkontakts eine gezielte Vorauswahl treffen, wodurch abgelehnte Bewerber letztlich von keiner Fahrschule mehr aufgenommen werden.

Das Transparenzregister sagt auch nichts über den Fahrerlaubnisprüfer und den Schwierigkeitsgrad des Prüfgebiets aus.

Im Übrigen weisen wir darauf hin, dass Fahrschulen die Namen der Fahrprüfer bei jeder praktischen Prüfung festhalten, um nachvollziehen zu können, wie viele Fahrschüler bei der jeweiligen Person die Fahrprüfung nicht bestanden haben. Dabei zeigen sich erhebliche Unterschiede zwischen den einzelnen Prüfpersonen. Dieser qualitätsrelevante Umstand wird in keiner Weise im Transparenzregister berücksichtigt.

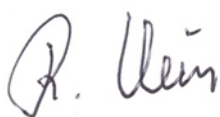
Fazit:

Die Nichtbestehensquote ist ein unzuverlässiger Indikator für die Qualität einer Fahrschule, da komplexe Faktoren wie Bildung, mangelnde Sprachkenntnisse, hohe Verkehrsdichte (Stadtverkehr), Prüfort, Prüfungsangst, persönliche Tagesform des Prüfers sowie des Fahrschülers und das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer hineinspielen, lässt sich die Qualität nicht an Zahlen ablesen, so dass ein Transparenzregister die reale Ausbildungsqualität **nicht abbilden** kann. Ungeklärt ist auch, welche Möglichkeiten der Gesetzgeber den Fahrschulen anbietet, um ungerechtfertigte statistische Verzerrungen im Einzelfall offen zu legen und zu erklären.

Anstatt überbordende Bürokratie zu schaffen, sollte man die Angelegenheit lieber dem Markt überlassen, nicht zuletzt deshalb, um gerichtliche Auseinandersetzungen zu vermeiden. Schließlich hat die Fahrschulerausbildung in den vergangenen Jahrzehnten auch ohne Eingriff des Staates reibungslos funktioniert.

Über eine Rückantwort würden wir uns freuen.

Mit freundlichen Grüßen



Robert Klein
Vorsitzender



Wolfgang Hesser
Vorsitzender



Dr. Bernd Ganser
Pädagoge, Leiter wissenschaftliche Arbeitsgruppe



Bernhard Schönberger
Dipl.-Ing., Sachverständiger