

Führerscheinreform und Verkehrssicherheit

MOVING unterstützt Digitalisierung, Bürokratieabbau und einen bezahlbaren Führerscheinwerb. **Bezahlbarkeit darf jedoch nicht zulasten von Verkehrssicherheit, Ausbildungsqualität und Beschäftigung gehen.**

1 Verkehrssicherheit muss Maßstab der Reform bleiben

- **Der Schutz der Verkehrsteilnehmer ist Teil des staatlichen Schutzauftrages.** Das erforderliche Schutzniveau muss erhalten und aktiv verbessert werden.
- Aus Sicht von MOVING enthält die Reform bislang keinen konkreten Vorschlag, der die Verkehrssicherheit aktiv verbessert. Sie darf sich nicht auf die Hoffnung beschränken, dass das Schutzniveau zumindest nicht sinkt.
- **Junge Menschen tragen ein überproportionales Unfallrisiko:** 2024 starben 376 Menschen zwischen 15 und 24 Jahren im Straßenverkehr. 18- bis 24-Jährige stellen nur 7,5 % der Bevölkerung, aber 12 % der Verkehrstoten und 15 % der Verletzten.
- **Auch für die Klassen A, C und D dürfen Sicherheitsstandards nicht abgesenkt werden.** Motorräder weisen ein hohes Verletzungs- und Todesfallrisiko auf. 2024 starben 513 Menschen auf Krafträdern, 27.421 wurden verletzt. **Bei den Klassen C und D** ergeben sich besondere Risiken aus Fahrzeuggröße, Fahrdynamik und der Verantwortung gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden bzw. Fahrgästen.

2 Theorieausbildung braucht verbindliche Qualitätsstandards

- Bredow 2025: Eine Studie mit mehr als 300 Fahrschüler:innen zeigt, dass Präsenzunterricht zu sicherheitskritischen Themen die Chance auf das Bestehen der praktischen Prüfung um das 3,06-Fache erhöhte und in den ersten neun Monaten nach der Prüfung zu weniger kritischen Situationen und Beinahe-Unfällen führte.

- **Unmittelbares Einsparpotenzial nutzen:** Verbindliche Lernstandskontrollen können Prüfungswiederholungen reduzieren und Bestehensquoten von über 90 % ermöglichen – ohne zusätzliche Ausbildungskosten.

3 Kosten sinken nicht automatisch

- **Reine Online-Theorie kann Folgekosten erhöhen:** 48 % der Fahrschulen erwarten durchschnittlich **8** zusätzliche Fahrstunden und **aktuell rund 531 Euro Mehrkosten je Ausbildung.**
- Eine MOVING-Szenariorechnung ergibt für 2027 einen möglichen durchschnittlichen Fahrstundenpreis von rund 101 Euro, wenn wegfallende Einnahmen auf die verbleibenden Fahrstunden umgelegt werden. 8 zusätzlich benötigte Fahrstunden würden in diesem Fall rund 800 Euro kosten.
- **Zentrale Kostentreiber bleiben ungelöst:** Wiederholungsprüfungen, steigende Personal- und Fahrzeugkosten sowie neue plattformbasierte Fahrschulangebote werden in der Reform bislang nicht ausreichend berücksichtigt.
- **Ein Try-and-Error-Ansatz in der Theorieprüfung kann neue Rückstaueffekte erzeugen:** Mehr Wiederholungsprüfungen führen zu Prüfungs- und Ausbildungsstaus und können die Kosten für Fahrschüler zusätzlich erhöhen.

4 Laienausbildung ersetzt keine professionelle Vorbereitung

- Sechs Fahrstunden reichen als Grundlage für eine Laienausbildung nicht aus. MOVING lehnt das Vorhaben ab: Kosten verschwinden nicht, sondern werden teilweise in den privaten Bereich verlagert. **Österreich verlangt vor privaten Übungsfahrten 32 verpflichtende Theorieeinheiten in der Fahrschule,** obwohl dieses Modell häufig als Vorbild genannt wird.

Was die konkrete Ausgestaltung leisten muss

5 Sicherheitsrelevante Theorieausbildung in der Fahrschule verankern

- MOVING-Vorschlag: Sechs verbindliche Theorieeinheiten à 90 Minuten, **Modul für Verkehrssicherheit und Gefahrenwahrnehmung (MVG)** in Präsenz, vermittelt in der Fahrschule; die übrige Theorie digital.

6 Fahrschule als erste Anlaufstelle erhalten

- Fahrschulen beraten zu Fahrerlaubnisklasse, Ausbildungsweg, Kosten und Antragstellung. Deshalb sollte die Angabe der Fahrschule im Fahrerlaubnis Antrag erhalten bleiben. Andernfalls drohen mehr fehlerhafte Anträge, Folgeanträge und Korrekturen – mit erheblichem Zusatzaufwand für Bürger:innen sowie Fahrerlaubnisbehörden.

7 Transparenz und Bürokratie praxistauglich gestalten

- Das Transparenzregister darf keinen Preiskrieg auslösen. Preiswahrheit und faire Vergleiche setzen vollständige, aktuelle Daten aller Fahrschulen einschließlich Zweigstellen voraus. Erfassung, Pflege und Überwachung schaffen zusätzlichen Kosten- und Bürokratieaufwand bei Fahrschulen und Behörden.

8 Beschäftigung und wohnortnahe Versorgung berücksichtigen

- Die Fahrschulbranche ist ein wichtiger lokaler und dezentraler Arbeitgeber mit über 40.500 Beschäftigten, darunter **24.000 Fahrlehrer:innen**. Rund **14.000 Büro- und Reinigungskräfte** können bei Raum- und Standortabbau betroffen sein.
- Schon aktuell erwägen 35 % der Fahrschulinhaber:innen Entlassungen und 17,8 % der angestellten Fahrlehrer:innen rechnen mit Arbeitsplatzverlust durch die Folgen der Reform.
- Die Zahl der Fahrschulbetriebsstellen sank von 19.425 (2019) auf 17.777 (2024) – ein Rückgang um 8,5 %. Der Weg zur Fahrschule lag 2024 im Schnitt bei 15 Minuten. Weitere Schließungen können vor allem im ländlichen Raum Versorgung und Erreichbarkeit verschlechtern.

9 Politische Leitplanken für die Reform

Politische Leitplanke	Konkrete Ausgestaltung
Präsenz sichern	Sechs verbindliche Theorieeinheiten zur Verkehrssicherheit und Gefahrenwahrnehmung (MVG) in der Fahrschule; übrige Theorie digital möglich.
Fahrschulen einbinden	Fahrschule als erste Anlaufstelle erhalten und im Fahrerlaubnis Antrag weiter angeben.
Laienausbildung ablehnen	6 Fahrstunden reichen als Grundlage nicht aus. Private Übungsmodelle dürfen professionelle Ausbildung nicht ersetzen
Bürokratie begrenzen	Keine Verlagerung auf Kommunen; Transparenzregister nur mit vollständigen Daten und vertretbarem Pflegeaufwand.
Kosten ehrlich bewerten	Zusätzliche Fahrstunden, Kosten und Wiederholungsprüfungen statt nur formale Einsparungen berücksichtigen.
Klassen differenzieren	Für die Klassen A, C und D müssen besondere Sicherheitsstandards gelten.