

64. Deutscher Verkehrsgerichtstag

28. bis 30. Januar 2026 in Goslar

Presse-Information

Arbeitskreis VI: Überhöhte Anforderungen bei der Führerscheinprüfung?

- Was sind die Gründe für die niedrigen Bestehensquoten trotz hoher Kosten?
- Sind die derzeitigen Prüfungsformen noch zeitgemäß?
- Stufenführerschein als Alternative?

Leitung **Wolfgang Juris**, Verwaltungswirt, ehem. Bezirksregierung Köln, Dezernat 25 Verkehr

Referent **Ralf Geisert**, Ltd. Polizeidirektor, Leiter Oberste Straßenverkehrsbehörde, Saarländisches Ministerium für Umwelt, Klima und Mobilität

Referent **Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher**, Pädagogischer Psychologe, Institut für angewandte Kindheits- und Jugendforschung, Kremmen

Referent **Dipl.-Ing. Mathias Rüdel**, TÜV I DEKRA Arbeitsgemeinschaft Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr, Dresden

Referent **Marc-Philipp Waschke**, Referent Verkehrspolitik, ACE Auto Club Europa e. V., Berlin

Der Weg zum Erwerb der Fahrerlaubnis ist für zahlreiche Fahranfänger unübersichtlich und oft mit hohen Kosten verbunden. Zudem fallen viele in den Prüfungen durch.

Zum komplexen System der Fahrschulausbildung gehören nicht nur die Vermittlung der Fahrpraxis und die Fahrerlaubnisprüfung. Diese umfasst auch die Ausbildung von Fahrlehrern und Prüfern, sowie die Fahrschulüberwachung. Dieses System befindet sich in einem kontinuierlichen Anpassungsprozess mit dem Ziel, eine qualitativ hochwertige Fahranfängerausbildung zu gewährleisten. Diese dient auch der Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr.

Zu berücksichtigen sind hierbei die umfangreichen Vorgaben des europäischen und nationalen Verkehrsrechts, die Erkenntnisse wissenschaftlicher Studien und die Interessen der betroffenen Personen und Institutionen.

Vor diesem Hintergrund befasst sich der Arbeitskreis sich mit folgenden Fragestellungen:

- Was sind mögliche Gründe für den Erfolg- bzw. Misserfolg bei der Ausbildung und Prüfung?
- Was konnte durch bisherige Maßnahmen in Bezug auf die Ausbildungsqualität und Verkehrssicherheit erreicht werden?
- Welche weiteren Maßnahmen sind denkbar?
- Wie könnte sich ein Stufenführerschein für Fahranfänger auf die Verkehrssicherheit auswirken?
- Wie ist die Bezahlbarkeit für Fahrschüler mit der Qualität und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer vereinbar?
- Wie werden Verbraucherschutzrechte gewährleistet?

Kurzfassung des Referats

Der unübersichtliche Weg zum Führerschein - "Leitpfosten und Schutzplanken"

Leitender Polizeidirektor Ralf Geisert, Referatsleiter Oberste Straßenverkehrsbehörde/Straßenverkehrssicherheit im Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz, Saarland

Der mitunter lange Weg bis zur Aushändigung eines Führerscheines stellt sich für viele unübersichtlich und am Ende häufig sogar etwas holprig dar.

Im Rahmen der Fahranfängervorbereitung kommt der verkehrspädagogischen Ausbildung in den Fahrschulen eine sehr große Bedeutung zu. Sie soll sich neben dem Regelwissen und der praktischen Fahrausbildung auch verstärkt mit gefährlichem Verkehrsverhalten und dessen Folgen befassen. Dies sollte neben einer Anfang 2018 in Kraft getretenen rechtlichen Veränderung für eine kompetenzorientierte Ausbildung der Fahrlehrerschaft, die u.a. didaktische Verbesserungen zur Schulung der Fahranfänger in neuen Mobilitätstechnologien umfasste, seit dem Jahr 2021 auch durch eine „Optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung“ (OPFEP) unterstützt werden. Ziel dieser Reform der Fahrerlaubnisprüfung war es u.a., mehr Transparenz bei der Bewertung der Fahrkompetenz zu ermöglichen.

Im Zuge einer andauernden kontroversen öffentlichen Diskussion werden derzeit alle Bausteine der Fahranfängerausbildung und die erst im Jahr 2024 zwischen Bund und Ländern vereinbarten Maßnahmen zur inhaltlichen und strukturellen Anpassung der Fahrschulausbildung kritisch hinterfragt. Vor diesem Hintergrund sollen die durch das Bundesverkehrsministerium im Oktober 2025 in Form eines Eckpunktepapiers veröffentlichten neuen Empfehlungen beleuchtet werden, welche neben dem Aspekt der Verkehrssicherheit nun auch den Aspekt der Wirtschaftlichkeit berücksichtigen.

Zur Analyse dieser Empfehlungen gibt der Referent aus behördlicher Sicht einen Überblick über verschiedene Ansätze der Fahranfängervorbereitung und die bisherigen Erfahrungen, auch mit dem sog. „Stufenführerschein“, sowie die zwischenzeitlich veröffentlichten, teils konträren Stellungnahmen von Organisationen und Verbänden.

Kurzfassung des Referats

„Die Fahrausbildung als Fundament für den Prüfungserfolg und die Verkehrssicherheit“

Prof. Dr. habil Dietmar Sturzbecher

Pädagogischer Psychologe; Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung an der Universität Potsdam

Die Fahrausbildung in Deutschland ist Teil des „(Bildungs-)Systems Fahrerlaubnissprbung“, das auch andere Elemente wie die Theoretische und Praktische Fahrerlaubnisprüfung sowie die Option des begleiteten Fahrens ab 17 und Probezeitregelungen nach dem Beginn des selbständigen Fahrens umfasst. Es schließt weiterhin auch die Aus- und Fortbildung von Fahrlehrern und Fahrerlaubnisprüfern sowie die Fahrschulüberwachung zur Qualitätssicherung ein. In diesem System nehmen die Fahrausbildung und die Fahrerlaubnisprüfung eine gemeinsame Schlüsselfunktion ein: In der verpflichtend zu absolvierenden professionellen Fahrausbildung werden grundlegende Kompetenzen für die motorisierte Verkehrsteilnahme vermittelt und angehende Fahrerfänger auf die Prüfungsteilnahme vorbereitet. Durch das Ablegen der Fahrerlaubnisprüfung wird wiederum gewährleistet, dass ein für die sichere Verkehrsteilnahme erforderliches Mindestmaß an Kompetenzen vorhanden ist. Während zuletzt die Praktische Fahrerlaubnisprüfung im Zuge von Forschungs- und Entwicklungsarbeiten optimiert wurde und seit 2021 eine fundierte Kompetenzeinschätzung auf der Grundlage von transparenten Anforderungsstandards (Fahraufgaben) sowie Beurteilungsmaßstäben (Kompetenzbereiche, Bewertungskriterien) ermöglicht, steht die als notwendig erkannte Weiterentwicklung der Fahrausbildung noch aus. In der Erhöhung der Kohärenz aller Systembestandteile liegen unausgeschöpfte Potentiale zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Die Fahrausbildung basiert teils auf bildungswissenschaftlichen Konzepten der 1970er und 80er Jahre und deckt – nach der letzten Reform 1998 – relevante Ausbildungsinhalte (z.B. zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung) nur unvollständig ab. Weiterhin sind ihre curricularen Steuerungsgrundlagen nicht an den Fahraufgaben und Kompetenzstandards der Fahrerlaubnisprüfung ausgerichtet. Schließlich weisen Untersuchungen zur Ausbildungspraxis in Fahrschulen darauf hin, dass im Theorieunterricht nicht alle vorgesehenen Inhalte thematisiert sowie Lernstandsbeurteilungen und Prüfungsreifefeststellungen nicht konsequent durchgeführt werden. Eine Umsetzung der seit 2021 vorliegenden und von einer breiten Fachöffentlichkeit befürworteten wissenschaftlichen Empfehlungen zur Optimierung der Fahrausbildung würde dazu führen, dass die kostenintensiven Unterrichtsstunden effizienter für die Kompetenzvermittlung und die systematische Prüfungsvorbereitung genutzt werden – hierdurch würde die Leistungsfähigkeit und Sicherheitswirksamkeit der Fahrausbildung zunehmen. Dies ließe auch erwarten, dass die Ausbildungskosten sinken und die Bestehensquoten der Fahrerlaubnisprüfungen steigen.

Kurzfassung des Referats

Bezahlbarkeit vs. Verkehrssicherheit: Wie anspruchsvoll darf die Fahrerlaubnisprüfung im politischen Kontext sein?

Dipl.-Ing. Mathias Rüdel

TÜV I DEKRA arge tp 21 GmbH, Arbeitsgemeinschaft Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr, Dresden

Die Theoretische (TFEP) und die Praktische Fahrerlaubnisprüfung (PFEP) sind zentrale Instrumente der Fahranfängervorbereitung in Deutschland. Sie sollen einerseits sicherstellen, dass nur hinreichend kompetente Personen am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen, und steuern andererseits Ausbildung und Lernprozesse in den Fahrschulen. Angesichts deutlich gestiegener Führerscheinkosten (\varnothing ca. 3.070 € für Fahrerlaubnisklasse B im Jahr 2024) werden in der öffentlichen Diskussion vermehrt Bestehensquoten problematisiert und die Frage aufgeworfen, ob die Prüfungsanforderungen „zu hoch“ seien und damit die Kostenentwicklung unnötig verschärfen.

Auf Basis aktueller Daten zum Prüfungsgeschehen der Klasse B zeigt sich, dass die häufig kolportierte Aussage, „jeder Zweite falle durch die Theorieprüfung“, irreführend ist: Die rund 44 % nichtbestandenen TFEP-Prüfungen (Jan. – Okt. 2025) beziehen sich auf die Anzahl durchgeföhrter Prüfungen; jedoch nicht auf Bewerberebene. Bewerberbezogen bestehen fast zwei Drittel die TFEP bereits im ersten Versuch; auch in der PFEP erfüllen etwa zwei Drittel der Bewerberinnen und Bewerber die Anforderungen im Erstversuch. Unterschiede in den Bestehensquoten zwischen Fahrerlaubnisklassen und Bewerbergruppen lassen sich vor allem durch Vorerfahrung, Motivation, Bildungshintergrund, Sprachkompetenz und regionale Kontexte erklären – nicht durch systematisch „überzogene“ Anforderungsniveaus. Ein enger Zusammenhang zwischen TFEP- und PFEP-Erfolg spricht zudem dafür, dass beide Prüfungen konsistent auf dieselben sicherheitsrelevanten Kompetenzen zielen.

Internationale Vergleiche (u. a. Großbritannien, Schweden, Österreich, Niederlande) zeigen deutsche Bestehensquoten im mittleren bis oberen Bereich, bei gleichzeitig deutlich rückläufigem Unfallrisiko junger Fahranfängerinnen und Fahranfänger. Insgesamt finden sich keine Hinweise auf ein unangemessen hohes Anforderungsniveau der deutschen Fahrerlaubnisprüfungen. Eine pauschale Absenkung würde voraussichtlich die Validität der Prüfungen schwächen, ohne die Kostenproblematik nachhaltig zu lösen. Stattdessen erscheint eine kontinuierliche, kriteriengeleitete Steuerung bzw. Weiterentwicklung von Prüfungsinhalten und -formaten angezeigt, orientiert am Prinzip der Prüfungsökonomie: so schlank wie möglich, so anspruchsvoll wie nötig, um verkehrssicherheitsrelevante Kompetenzen valide und fair zu erfassen.

Kurzfassung des Referats

Mehr Flexibilität – weniger Sicherheit? Verbraucherschutz bei der Führerscheinreform

Marc-Philipp Waschke

Referent Verkehrspolitik, ACE Auto Club Europa e.V.

Die geplante Führerscheinreform soll den Weg zum Führerschein digitaler, flexibler und kostengünstiger machen. Doch was bedeutet das konkret für Fahrschülerinnen und Fahrschüler? Bringt die Reform echte Entlastung – oder drohen neue Risiken bei Ausbildung und Prüfung?

Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder (CDU) hat im Oktober 2025 ein erstes Eckpunktepapier vorgelegt, das zentrale Änderungen in der Fahrausbildung und im Fahrerlaubniswesen vorsieht. Im Frühjahr 2026 wollen Bund und Länder ein abgestimmtes Reformpaket beschließen. Der Vortrag ordnet diese Pläne fachlich ein und beleuchtet insbesondere die Folgen für Verbraucherinnen und Verbraucher.

Eine Reform könnte große Chancen beinhalten – etwa durch digitale Lernangebote, mehr Flexibilität und mögliche Kostensenkungen. Gleichzeitig bestehen jedoch erhebliche Risiken für die Ausbildungsqualität, die Transparenz der Fahrschulangebote und die Verkehrssicherheit. Besonders bedeutsam ist die Frage, wie gut Fahrschülerinnen und Fahrschüler künftig auf die Prüfung vorbereitet werden. Ohne verbindliche Lernstands-Checks und klare Qualitätsstandards drohen höhere Durchfallquoten und steigende Kosten. Auch die Veröffentlichung von Erfolgsquoten und Preisangaben muss so gestaltet sein, dass Verbraucherinnen und Verbraucher wirklich profitieren – und nicht durch unklare oder uneinheitliche Informationen verunsichert werden.

Ein weiteres Risiko ist der zunehmende Fahrlehrermangel: Schon heute fehlen mehrere tausend Fachkräfte. Die Folgen reichen von längeren Wartezeiten über höhere Preise bis hin zu regionalen Engpässen. Eine übergreifende Fachkräftestrategie ist daher zwingend notwendig, um Qualität und Verfügbarkeit der Fahrausbildung langfristig zu sichern.

Welche politischen Rahmenbedingungen sind nötig, damit die Reform am Ende vor allem eines bringt: Mehr Transparenz, mehr Sicherheit und echte Vorteile für Verbraucherinnen und Verbraucher.