

TÜV-Verband e.V. · Friedrichstraße 136 · 10117 Berlin

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss
Herrn Vorsitzenden Claus Christian Claussen, MdL
Per Mail: wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de

Berlin, 29. Mai 2026

Schriftliche Anhörung zum Antrag der CDU und B´90/Die Grünen „**Den Führerscheinerwerb erleichtern – Kosten senken, Zugang verbessern, Sicherheit stärken**“ Drucksache 20/4109 und zum Antrag der SPD „**Führerscheinausbildung bezahlbar machen – Verwaltungs- und Prüfungsgebühren übernehmen**“ Drucksache 20/4128 und zum Antrag der FDP „**Der Führerschein muss bezahlbar sein – Kostensteigerung begrenzen und spürbare Entlastungen schaffen**“ Drucksache 20/4150

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

anbei erhalten Sie meine Stellungnahme zur o.g. schriftlichen Anhörung des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses der 20. Legislaturperiode des Schleswig-Holsteinischen Landtags.

Mit freundlichen Grüßen

Hartmut Abeln

Vorsitzender der Kommission Verkehrswesen des TÜV-Verband e.V.
CEO TÜV NORD Mobilität GmbH & Co.KG

Anlage

Schriftliche Stellungnahme

TÜV-Verband e. V.

Friedrichstraße 136
10117 Berlin
Tel: +49 30 760095-400
berlin@tuev-verband.de
www.tuev-verband.de

Vorstand:
Dr.-Ing. Michael Fübi
Dr. Johannes Bussmann
Dr. Dirk Stenkamp
Dr. Joachim Bühler

Commerzbank AG Berlin
BLZ: 100 800 00
BIC: DRES DE FF 100
Konto-Nr.: 0408 703 300
IBAN: DE53 1008 0000 0408 7033 00

Steuer-Nr.: 27/620/58022
Registergericht:
Amtsgericht Charlottenburg
Reg.-Nr.: VR22930B
USt-Id-Nr.: DE 248395533

Schriftliche Anhörung zum Thema

„Den Führerscheinerwerb erleichtern- Kosten senken, Zugang verbessern, Sicherheit stärken – Drucksache – 20/4109“ und

„Führerscheinausbildung bezahlbar machen – Verwaltungs- und Prüfungsgebühren übernehmen - Drucksache 20/4126“ und

„Der Führerschein muss bezahlbar sein – Kostensteigerungen begrenzen und spürbare Entlastungen schaffen - Drucksache 20/4150“

zur Beratung im Wirtschafts- und Digitalausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtags

Sachverständiger: Hartmut Abeln

**Vorsitzender der Kommission Verkehrswesen des TÜV-Verband e.V.;
CEO TÜV NORD Mobilität GmbH & Co.KG**

Datum: 29. Mai 2026

Schriftliche Anhörung zu den Drucksachen des Schleswig-Holsteinischen Landtags 20/4109, 20/4126, 20/4150

1. Grundsätzliche Anmerkungen zu den Anträgen der Fraktionen von CDU und B'90/Die Grünen, SPD und FDP

Die den Anträgen zugrunde liegende Debatte hat sich seit Februar 2026 weiterentwickelt. Die vorliegende Stellungnahme ist daher im Lichte der inzwischen konkretisierten Reformvorschläge der Bundesregierung zu lesen. Das Bundeskabinett hat am 20. Mai 2026 den Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften beschlossen. Die Bundesregierung verfolgt damit das Ziel, den Führerscheinerwerb bezahlbarer, moderner und zugleich verkehrssicher auszugestalten. Im Mittelpunkt stehen insbesondere Digitalisierung, Bürokratieabbau, Transparenz und eine flexiblere Organisation der theoretischen Ausbildung.¹ Vor diesem Hintergrund bezieht der TÜV-Verband die Anträge des Schleswig-Holsteinischen Landtags auf die nun vorliegenden bundesgesetzlichen Reformvorschläge und deren Auswirkungen auf Ausbildung, Prüfung, Verwaltungsverfahren und Verkehrssicherheit.

Der TÜV-Verband begrüßt das Ziel, den Erwerb einer Fahrerlaubnis bezahlbarer, zugänglicher und digitaler zu gestalten. Die in den Anträgen formulierte Zielrichtung, Kostensteigerungen zu begrenzen, Verwaltungsprozesse zu vereinfachen und Potenziale der Digitalisierung besser zu nutzen, ist nachvollziehbar und richtig. Mobilität ist gerade in Flächenländern ein zentraler Faktor für gesellschaftliche Teilhabe, Ausbildung, Berufseinstieg und Fachkräftesicherung.

Gleichzeitig muss jede Reform des Fahrerlaubniswesens strikt am Ziel der Verkehrssicherheit ausgerichtet bleiben. Die Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung sind kein rein administrativer Kostenfaktor, sondern ein zentrales Instrument der Prävention. Sie dienen dazu, die Eignung und Befähigung zum sicheren Führen eines Kraftfahrzeugs festzustellen. Damit leisten sie einen unmittelbaren Beitrag zur Vision Zero – also dem Ziel, die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr langfristig auf null zu senken.

¹ Bundesministerium für Verkehr: *Bezahlbarer Führerschein: Kabinett legt Grundstein für moderne, sichere und kostengünstigere Fahrausbildung*, Pressemitteilung 043/2026 vom 20. Mai 2026, abrufbar unter: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2026/043-schnieder-bezahlbarer-fuehrerschein.html>

Dies ist insbesondere mit Blick auf die Hauptrisikogruppe der jungen Fahrerinnen und Fahrer von Bedeutung. Junge Menschen im Alter von 18 bis unter 25 Jahren weisen weiterhin ein deutlich erhöhtes Risiko im Straßenverkehr auf. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2024 in Deutschland 319 Menschen dieser Altersgruppe im Straßenverkehr getötet; je eine Million Einwohnerinnen und Einwohner lag die Zahl der Verkehrstoten in dieser Altersgruppe bei 53 und damit deutlich über dem Wert der 25- bis unter 65-Jährigen von 28². Zugleich zeigen die langfristigen Entwicklungen, dass bei jungen Fahrerinnen und Fahrern erhebliche Verbesserungen erreicht wurden. Die Unfallbelastung junger Fahrerinnen und Fahrer ist in den vergangenen Jahren deutlich zurückgegangen. So verweist der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) unter Bezugnahme auf Destatis darauf, dass im Jahr 2007 noch 1.279 junge Menschen im Alter von 18 bis 24 Jahren je 100.000 Einwohner dieser Altersgruppe im Straßenverkehr verunglückten, während es im Jahr 2020 802 je 100.000 waren. Zugleich hebt der DVR das Alkoholverbot für Fahranfängerinnen und Fahranfänger sowie das Begleitete Fahren ab 17 als wichtige Maßnahmen zur Senkung des Unfallrisikos hervor.³ Aus Sicht des TÜV-Verbands ist auch die qualitativ hochwertige Fahrausbildung einschließlich einer unabhängigen, standardisierten und kompetenzorientierten Fahrerlaubnisprüfung ein wesentlicher Baustein dieser positiven Entwicklung.

Daran sollte die Reform anknüpfen: Sie sollte Prozesse modernisieren, Medienbrüche abbauen, Ausbildungsinhalte stärker kompetenzorientiert ausrichten und unnötige Bürokratie vermeiden. Medienbrüche abzubauen bedeutet, Daten und Nachweise im Fahrerlaubnisverfahren möglichst durchgängig digital zu erfassen, zu übermitteln und weiterzuverarbeiten, statt sie zwischen Papierformularen, E-Mails, PDF-Dokumenten und Fachverfahren mehrfach manuell übertragen zu müssen. Dadurch können Verfahren beschleunigt, Fehlerquellen reduziert und Fahrerlaubnisbehörden, Fahrschulen, Bewerberinnen und Bewerber sowie Technische Prüfstellen entlastet werden.

Ein zentraler Baustein hierfür ist die frühzeitige und verpflichtende Erhebung der E-Mail-Adresse der Bewerberinnen und Bewerber. Aus Sicht der Technischen Prüfstellen sollte bereits ab Inkrafttreten der Gesetzesreform (nach derzeitiger Planung voraussichtlich zum

² Statistisches Bundesamt (Destatis): *Verkehrstote nach Altersgruppen*, abrufbar unter: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/verkehrstote-nach-alter.html>

³ Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR): *Fünf-Punkte-Plan zur Vision Zero für junge Fahranfängerinnen und Fahranfänger*, Vorstandsbeschluss vom 15.10.2025, unter Bezugnahme auf Destatis: *Unfälle von 18- bis 24-Jährigen im Straßenverkehr 2020*, 29.10.2021, : <https://www.dvr.de/ueber-uns/positionen-des-dvr/beschluesse/fuenf-punkte-plan-zur-vision-zero-fuer-junge-fahranfaengerinnen-und-fahr-anfaenger>

1. Juli 2027) sichergestellt werden, dass die E-Mail-Adresse bei der Anmeldung zur theoretischen Fahrerlaubnisprüfung verbindlich angegeben und an die zuständige Technische Prüfstelle übermittelt wird. Dies ist deshalb erforderlich, weil sich mit der Reform die bisherigen Abläufe verändern: Während die Anmeldung zur theoretischen Prüfung bislang grundsätzlich über die Fahrschulen erfolgte, wird künftig nicht mehr vorausgesetzt, dass die theoretische Ausbildung in einer Fahrschule absolviert wird. Bewerberinnen und Bewerber können damit unmittelbar mit der Technischen Prüfstelle in Kontakt treten.

Damit die Technischen Prüfstellen in diesem veränderten Verfahrensmodell eine rechtssichere, effiziente und digitale Kommunikation mit den Bewerberinnen und Bewerbern gewährleisten können, ist die E-Mail-Adresse als verbindliches Kommunikations- und Verifikationsmerkmal unbedingt von Beginn an erforderlich. Sie ermöglicht eine eindeutige Zuordnung, eine digitale Termin- und Prüfkommunikation sowie perspektivisch eine medienbrucharme Abwicklung weiterer Verfahrensschritte. Die Reform sollte diesen Bedarf von Beginn an berücksichtigen, um spätere Nachsteuerungen, zusätzliche Schnittstellen und erneute Umstellungsaufwände zu vermeiden.

Zugleich darf die Reform nicht dazu führen, dass bewährte Elemente der Sicherheitsarchitektur geschwächt werden. Insbesondere bei Überlegungen zur Verkürzung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung bestehen aus Sicht der Technischen Prüfstellen erhebliche fachliche Bedenken. Die praktische Fahrerlaubnisprüfung umfasst nicht allein eine Mindestfahrzeit. Sie beinhaltet zahlreiche rechtlich und fachlich erforderliche Prüfungselemente: Begrüßung und Identitätsprüfung, Kontrolle behördlicher Auflagen und Ausbildungsnachweise, Kontrolle des Prüfungsfahrzeugs, Einweisung in den Prüfungsablauf, fahrtechnische Vorbereitung, Grundfahraufgaben, Prüfungsfahrt, fahrtechnischer Abschluss, Fahrkompetenzeinschätzung, Prüfungsentscheidung, Rückmeldegespräch und Aushändigung der Prüfungsdokumente. Hinzu kommen klassenspezifische Prüfungsteile wie Abfahrtskontrolle und Handfertigkeiten oder Verbinden und Trennen. Allein für organisatorische und rechtlich erforderliche Prüfungselemente besteht ein relevanter Zeitbedarf und die nationalen Prüfungsinhalte entsprechen weitgehend den Vorgaben der 4. EU-Führerscheinrichtlinie.

Besonders kritisch ist deshalb die vorgesehene Reduzierung der Prüfungsdauer, etwa bei Klasse B von 55 auf 40 Minuten und bei den Zweiradklassen teils von 70 auf 40 Minuten. Die Mindestfahrzeit würde zwar auf das europarechtliche Mindestmaß von 25 Minuten reduziert werden, die übrigen Prüfungsteile entfallen jedoch nicht. Die Technischen Prüfstellen kommen daher zu der Einschätzung, dass eine deutliche Verkürzung der Prüfungsdauer bei gleichzeitiger Einhaltung aller nationalen und europäischen Vorgaben sowie der notwendigen hoheitlichen Verfahrensschritte fachlich kaum tragfähig ist. Eine zuverlässige

Fahrkompetenzbewertung braucht ein Mindestmaß an Beobachtungszeit. Je flexibler die Ausbildung gestaltet wird, desto wichtiger ist eine robuste, unabhängige und aussagekräftige Prüfung als Korrektiv.

Der TÜV-Verband unterstützt daher eine Reform der Fahrausbildung ausdrücklich, spricht sich aber dafür aus, Sicherheitsstandards nicht zugunsten kurzfristiger Kosteneffekte abzusenken. Kostendämpfung ist wichtig. Sie muss jedoch dort ansetzen, wo tatsächlich relevante Kosten entstehen und wo Qualität und Sicherheit nicht beeinträchtigt werden: bei digitalisierten Verwaltungsprozessen, verbindlicher Preistransparenz, digitaler Lernstands- und Ausbildungsdokumentation, besserer Verzahnung von Fahrschule, Bewerberinnen und Bewerbern, Fahrerlaubnisbehörden und Technischen Prüfstellen sowie bei gezielten Unterstützungsmodellen für Menschen mit besonderem Förderbedarf.

Spezielle Anmerkungen zu einzelnen Aussagen der Anträge (Drks. 20/4109, 20/4126, 20/4150)

2. Stellungnahme zum Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/ die Grünen, Drucksache 20/4109 des schleswig-holsteinischen Landtags

Der Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN begrüßt die Reform des Fahrerlaubnis- und Fahrschulenausbildungsrechts, die nationale Umsetzung des digitalen Führerscheins und die Nutzung digitaler Möglichkeiten in der Ausbildung, etwa Simulatorfahrten. Zudem soll überprüft werden, ob die aktuelle Klassenaufteilung zu mehr Verkehrssicherheit geführt hat. Weiterhin wird eine praktische Fahrprüfung auf Englisch für alle Klassen vorgeschlagen sowie die Verankerung des sogenannten „holländischen Griffs“ und die verpflichtende Einführung von Anti-Dooring-Assistenten in europäischen Typgenehmigungsvorschriften angeregt.

Der TÜV-Verband unterstützt die Zielrichtung, digitale Potenziale stärker zu nutzen. Digitalisierung kann einen erheblichen Beitrag leisten, um Verfahren zu beschleunigen, Medienbrüche zu vermeiden und die Transparenz für Bewerberinnen und Bewerber zu erhöhen. Dazu gehört insbesondere eine konsequente Digitalisierung der Prozesskette zwischen Fahrerlaubnisbehörde, Fahrschule, Technischer Prüfstelle und Bewerberin bzw. Bewerber. Dieser Aspekt blieb allerdings im vorliegenden Gesetzes- und Verordnungsentwurf zur Reform der Fahrschulausbildung unberücksichtigt. In den gemeinsamen Überlegungen der Technischen Prüfstellen wird hierzu ein vereinfachtes, vollständig digitalisiertes Fahrberechtigungsmodell empfohlen, bei dem nach bestandener Prüfung eine Fahrberechtigung unmittelbar digital verfügbar gemacht werden kann. Dies kann Verwaltung und Prüfstellen entlasten, Verfahren beschleunigen und Bürokratie abbauen.

Zur Frage, ob die aktuelle Klassenaufteilung zu mehr Verkehrssicherheit geführt hat, ist darauf hinzuweisen, dass die Einteilung der Fahrerlaubnisklassen im Wesentlichen europarechtlich vorgegeben ist. Die heutige Struktur gilt seit der Umsetzung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie im Jahr 2013. Nationale Abweichungen bestehen nur in begrenztem Umfang, insbesondere bei den nicht harmonisierten Klassen L und T für land- oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge. Insofern stellt sich die Frage einer grundlegenden Änderung der Klassenaufteilung aus nationaler Sicht nur sehr eingeschränkt. Eine Abweichung von den harmonisierten europäischen Fahrerlaubnisklassen würde europäischem Recht widersprechen und die Zielsetzung der Europäischen Union, die Fahrerlaubnisklassen innerhalb der Mitgliedstaaten zu harmonisieren, konterkarieren.

Davon unabhängig wäre ein belastbarer Nachweis, ob die heutige Einteilung der Fahrerlaubnisklassen tatsächlich zu mehr Verkehrssicherheit beigetragen hat, methodisch äußerst schwierig zu führen. Verkehrssicherheit wird von einer Vielzahl von Faktoren beeinflusst: Verkehrsleistung, Fahrzeugsicherheit, Infrastruktur, Kontrollintensität, Mobilitätsverhalten, Ausbildung, Prüfung, Fahrerassistenzsysteme, Wetter, Demografie und rechtliche Rahmenbedingungen. Für eine belastbare Bewertung müsste man fahrzeugtypbezogene Unfallzahlen vor und nach Einführung der gegenwärtigen EU-Fahrerlaubnisklassen vergleichen und zugleich alle weiteren im Längsschnitt veränderten Einflussfaktoren kontrollieren. Eine isolierte Wirkung der Klassenaufteilung ließe sich daher nur mit erheblichem methodischem Aufwand und verbleibender Unsicherheit bestimmen.

Vor diesem Hintergrund sind dem TÜV-Verband keine validen Zahlen bekannt, die unmittelbar belegen, dass die heutige Klassenaufteilung allein zu mehr oder weniger Verkehrssicherheit geführt hat. Angesichts des europarechtlich kaum vorhandenen nationalen Handlungsspielraums – zumal die 4. EU-Führerscheinrichtlinie gerade erst auf den Weg gebracht wurde – erscheint eine vertiefte isolierte Untersuchung dieser Frage nur dann verhältnismäßig, wenn konkrete europarechtliche Änderungsoptionen benannt werden. Aus Sicht des TÜV-Verbands sollte der Fokus daher auf den Bereichen liegen, in denen national tatsächlich Gestaltungsspielräume bestehen: Qualität und Kompetenzorientierung der Ausbildung, sichere und aussagekräftige Prüfungen, Digitalisierung der Verfahren sowie zielgenaue Maßnahmen zur Kostendämpfung.

Die vorgeschlagene Möglichkeit, praktische Fahrerlaubnisprüfungen auf Englisch abzulegen, hat Vor- und Nachteile. Sie kann für bestimmte Bewerbergruppen den Zugang erleichtern und insbesondere für internationale Fachkräfte in einzelnen Bereichen, etwa Logistik und Güterverkehr, hilfreich erscheinen. Zugleich wirft sie erhebliche rechtliche, organisatorische und prüfungspraktische Fragen auf.

Aus Sicht des TÜV-Verbands ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die praktische Fahrerlaubnisprüfung Teil eines Verwaltungsverfahrens ist. Der Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis, die behördliche Kommunikation und die Erteilung des Verwaltungsakts erfolgen grundsätzlich in deutscher Sprache. Eine vollständige oder teilweise Verlagerung einzelner Prüfungselemente in eine Fremdsprache würde daher nicht nur eine Servicefrage betreffen, sondern Grundfragen der Verfahrenssprache, Dokumentation, Nachvollziehbarkeit und Rechtssicherheit aufwerfen.

Hinzu kommt: Englisch würde nur einem Teil der Bewerberinnen und Bewerber helfen. Es ist absehbar, dass bei Einführung englischsprachiger Prüfungen weitere Sprachen gefordert würden. Damit entstünde ein neues System mehrsprachiger Prüfungsdurchführung mit

entsprechenden Anforderungen an Qualifikation, Qualitätssicherung, Dokumentation, Beschwerdebearbeitung und technische Unterstützung. Schon heute existiert eine mit der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände abgestimmte Vokabelliste, die Fahrschulen bekannt sein sollte und mit der Bewerberinnen und Bewerber – unabhängig von ihrer Muttersprache – gezielt auf die Prüfung vorbereitet werden können. In der Praxis wird nach Rückmeldungen aus den Technischen Prüfstellen bei sprachlichen Schwierigkeiten im Rahmen des rechtlich Zulässigen pragmatisch geholfen; aus Sicht der Technischen Prüfstellen ist keine flächendeckende Notwendigkeit bekannt, das Prüfungssystem grundsätzlich umzustellen.

Auch technische Übersetzungslösungen im Prüfungsfahrzeug sind nicht trivial. Übersetzungen können ungenau, verzögert oder missverständlich sein. Bei Fahraufgaben wie „Nächste Möglichkeit bitte links“ kommt es auf Timing, Eindeutigkeit und Situationsbezug an. Eine Übersetzungs-App im Fahrzeug kann zu akustischer Überlagerung, Verzögerungen und zusätzlichen Ablenkungen führen. Zudem muss der Fahrlehrer bzw. die Fahrlehrerin die Verkehrssituation beobachten und jederzeit eingreifen können. Zusätzliche technische oder sprachliche Komplexität darf diese Sicherheitsfunktion nicht beeinträchtigen.

Besondere Schwierigkeiten bestehen bei Prüfungen der Nutzfahrzeug- und Kraftomnibusklassen. Gerade bei Abfahrtskontrolle, Handfertigkeiten und klassenspezifischen Prüfungsteilen sind präzise, situationsangemessene und sicherheitsrelevante Kommunikation sowie fachlich eindeutige Begriffe erforderlich.

Bei Zweiradprüfungen stellen sich weitere praktische Fragen: Die Anweisungen erfolgen über Funk oder Telefon. Unklar wäre, ob zunächst die Übersetzung erfolgt und dann die Anweisung übermittelt wird, oder ob eine Übersetzung unmittelbar im Helm der Bewerberin bzw. des Bewerbers stattfindet. Beides wäre technisch, organisatorisch und haftungsrechtlich anspruchsvoll.

Sollte der Gesetzgeber eine Fremdsprachenlösung weiterverfolgen, müsste deshalb vorab geklärt werden, ob hierfür eine gesonderte Fremdsprachengebühr erhoben werden muss, da zusätzliche Kosten für technische Infrastruktur, Qualitätssicherung, Dokumentation und Beschwerdemanagement entstehen können. Alternativ wären standardisierte technische Lösungen zu prüfen, die jedoch nur dann in Betracht kommen, wenn sie manipulationssicher, ausreichend schnell, zuverlässig, datenschutzkonform und prüfungspraktisch beherrschbar sind. Eine isolierte Öffnung für Englisch ohne Klärung dieser Folgefragen wird aus Sicht des TÜV-Verbands nicht empfohlen.

Anders bewertet der TÜV-Verband den Vorschlag zum sogenannten „holländischen Griff“. Dieser kann einen einfachen, niedrighschwelligen Beitrag zur Vermeidung von Doorings-Unfällen leisten. Der DVR empfiehlt den holländischen Griff ausdrücklich: Wer auf der linken Fahrzeugseite sitzt, öffnet die Tür mit der rechten Hand und umgekehrt; dadurch drehen sich Oberkörper und Kopf automatisch, was den Schulterblick erleichtert. Der TÜV-Verband unterstützt daher eine stärkere Verankerung dieses Verhaltens in Fahrausbildung und Verkehrssicherheitskommunikation. Auch die Weiterentwicklung technischer Anti-Doorings-Systeme kann im Rahmen europäischer Typgenehmigungsvorschriften sinnvoll sein, sofern sie praxistauglich, zuverlässig und technologie-neutral ausgestaltet wird.

3. Stellungnahme zum Alternativantrag der SPD-Fraktion, Drucksache 20/4126 des schleswig-holsteinischen Landtags

Der Alternativantrag der SPD-Fraktion begrüßt das Eckpunktepapier der Ad-hoc-Arbeitsgruppe von Bund und Ländern zur Reform der Fahrschulausbildung vom 11. Februar 2026. Hervorgehoben werden insbesondere Digitalisierung der Ausbildung, Reduzierung des Prüfungsfragenkatalogs und verpflichtende Preistransparenz der Fahrschulen. Zudem fordert der Antrag erneut die Möglichkeit, praktische Fahrprüfungen aller Klassen auf Englisch abzulegen, sowie ein Unterstützungsprogramm „Klar zur Fahrt.SH“, durch das Verwaltungsgebühren und Prüfungsgebühren für Erstanmelderinnen und Erstanmelder in Schleswig-Holstein übernommen werden sollen.

Die Digitalisierung der Ausbildung und eine bessere Preistransparenz werden vom TÜV-Verband ausdrücklich unterstützt. Fahrschulen gestalten ihre Preise eigenständig; die Gesamtkosten des Führerscheinerwerbs hängen wesentlich von der Zahl der Fahrstunden, den Entgelten der Fahrschulen, den Vorstellungsentgelten, regionalen Preisstrukturen und dem individuellen Ausbildungsfortschritt ab. Die Prüfungsgebühren der Technischen Prüfstellen sind demgegenüber staatlich festgelegt, strikt kostendeckend und nur ein kleiner Teil der Gesamtkosten. Nach den vorliegenden Berechnungen entfallen bei angenommenen durchschnittlichen Gesamtkosten von 3.400 Euro rund drei Prozent auf Prüfungsgebühren. 2024 lagen die Preise für Fahrschule und Führerscheingebühr um 5,8 Prozent höher als im Vorjahr, während die Verbraucherpreise insgesamt um 2,2 Prozent stiegen; 2023 betrug der Anstieg 7,6 Prozent, 2022 sogar 10,8 Prozent⁴.

⁴ Statistisches Bundesamt (Destatis): *Preise für Fahrschule und Führerscheingebühr im Jahr 2024 um 5,8 % höher als im Vorjahr*, Zahl der Woche Nr. 15 vom 8. April 2025, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2025/PD25_15_p002.html

Vor diesem Hintergrund sollte die Reform auf einer differenzierten Analyse der tatsächlichen Kostenstrukturen und ihrer jeweiligen Einflussfaktoren beruhen. Eine pauschale Reduzierung des Fragenkatalogs kann nicht der richtige Weg sein. Maßgeblich für die beabsichtigte Reduzierung des Prüfungsfragenkatalogs sollte sein, welche Fragen verkehrssicherheitsrelevant sind, welche Inhalte redundant oder veraltet sind und welche Themenbereiche einer Straffung zugänglich sind. Die theoretische Prüfung muss kompetenzorientiert weiterentwickelt werden. Eine Reduzierung darf nicht quantitativ nach dem Motto „weniger Fragen gleich weniger Kosten“ erfolgen, sondern qualitativ nach Inhaltsbereichen, Relevanz, Verständlichkeit und Aktualität. Ziel muss sein, unnötige Komplexität zu reduzieren, ohne sicherheitsrelevantes Wissen zu schwächen. Dazu gehören insbesondere Regelwissen, Gefahrenlehre, Verhalten gegenüber vulnerablen Verkehrsteilnehmenden, Ablenkung, Geschwindigkeit, Abstand, Vorfahrt, Alkohol und Drogen sowie moderne Fahrerassistenzsysteme.

Die Forderung nach praktischen Prüfungen auf Englisch bewertet der TÜV-Verband aus den oben genannten Gründen kritisch. Die mit dem CDU/Grünen-Antrag verbundenen Argumente gelten auch hier: Englisch hilft nur einem Teil der Bewerberinnen und Bewerber, eröffnet Folgefragen zu weiteren Sprachen, erschwert die Durchführung bestimmter klassenspezifischer Prüfungsteile und wirft Fragen der Verfahrenssprache, Dokumentation, Beschwerdebearbeitung und Rechtssicherheit auf. Eine Einführung sollte daher keinesfalls ohne vertiefte rechtliche, fachliche und technische Prüfung erfolgen.

4. Stellungnahme zum Alternativantrag der FDP-Fraktion Drucksache 20/4150 des schleswig-holsteinischen Landtags

Der Alternativantrag der FDP-Fraktion betont die Bedeutung des Autos für Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe und fordert neben der Begrenzung von Kostensteigerungen weitere Maßnahmen: steuerliche Absetzbarkeit der Führerscheinausbildung, Reduzierung staatlich vorgegebener Verwaltungs- und Prüfungsgebühren sowie Verbesserung der Prüfungskapazitäten durch Wegfall des „Monopols“ von TÜV und DEKRA.

Zur steuerlichen Absetzbarkeit der Führerscheinkosten nimmt der TÜV-Verband keine abschließende steuerrechtliche Bewertung vor. Als Technische Prüfstellen können wir beurteilen, welche Anforderungen an eine sichere, einheitliche und unabhängige Fahrerlaubnisprüfung zu stellen sind. Ob und in welchem Umfang Ausbildungskosten steuerlich berücksichtigt werden sollten, ist eine steuer- und sozialpolitische Entscheidung des Gesetzgebers. Aus Mobilitätsperspektive kann eine gezielte Entlastung insbesondere für

Personen sinnvoll sein, die den Führerschein für Ausbildung, Berufseinstieg oder berufliche Tätigkeit benötigen und nicht bereits über bestehende Förderinstrumente erreicht werden.

Aus Sicht des TÜV-Verbands ist bei der Diskussion über eine Entlastung bei Prüfungsgebühren zu berücksichtigen, dass diese Gebühren staatlich festgelegt und gebührenrechtlich am Kostendeckungsprinzip ausgerichtet sind. Die Technischen Prüfstellen erheben die Prüfungsgebühren nicht marktwirtschaftlich und nicht mit Gewinnerzielungsabsicht. Sie dienen der Finanzierung der hoheitlichen Prüfungsleistung einschließlich der personellen, organisatorischen, technischen und qualitätssichernden Aufwände, die für eine bundesweit einheitliche, rechtssichere und unabhängige Fahrerlaubnisprüfung erforderlich sind.

Eine pauschale oder politisch motivierte Absenkung der Prüfungsgebühren wäre daher fachlich und gebührenrechtlich problematisch, sofern ihr keine entsprechende Reduzierung der tatsächlich entstehenden Aufwände gegenübersteht. Sollte im Zuge der Reform die Dauer der praktischen Fahrerlaubnisprüfung verkürzt werden, wäre eine Anpassung der Gebühren selbstverständlich zu prüfen und entsprechend der veränderten Kostenstruktur vorzunehmen. Dabei ist jedoch zu beachten, dass eine Verkürzung der Prüfungszeit nicht zu einer proportionalen Senkung der Gebühren führen kann. Wesentliche Kostenbestandteile – etwa Disposition, IT-Systeme, Prüfungsinfrastruktur, Qualitätssicherung, Dokumentation sowie Vor- und Nachbereitung – bleiben unabhängig von der reinen Fahrzeit bestehen oder verändern sich nur begrenzt.

Eine Gebührenanpassung kann deshalb nur in dem Umfang erfolgen, in dem tatsächlich variable Kostenanteile entfallen. Nach derzeitiger fachlicher Einschätzung wäre im Falle einer Reduzierung der Prüfungsdauer allenfalls eine moderate Absenkung im unteren einstelligen Prozentbereich sachgerecht. Entscheidend ist, dass die Gebühren auch nach einer Reform weiterhin kostendeckend ausgestaltet bleiben und die Qualität, Rechtssicherheit und flächendeckende Verfügbarkeit der Fahrerlaubnisprüfung nicht beeinträchtigt werden.

Den Vorschlag, die bestehende Struktur der Technischen Prüfstellen durch die Zulassung weiterer Anbieter grundlegend zu verändern, bewertet der TÜV-Verband ablehnend. Die Fahrerlaubnisprüfung ist keine frei disponierbare marktwirtschaftliche Dienstleistung, sondern Bestandteil eines hoheitlich geprägten Verwaltungsverfahrens. Sie dient der neutralen, objektiven und rechtssicheren Feststellung, ob Bewerberinnen und Bewerber über die erforderliche Befähigung zum sicheren Führen eines Kraftfahrzeugs verfügen. Vor diesem Hintergrund sind Unabhängigkeit von Ausbildungsinteressen, bundesweite Einheitlichkeit, qualitätsgesicherte Prüfungsdurchführung, fachliche Qualifikation des

Prüfpersonals sowie eine verlässliche flächendeckende Verfügbarkeit zentrale Strukturmerkmale des Systems.

Das bestehende System der Technischen Prüfstellen gewährleistet, dass Fahrerlaubnisprüfungen bundesweit nach einheitlichen fachlichen, rechtlichen und organisatorischen Standards durchgeführt werden. Prüfungsinhalte, Prüfungsabläufe und Bewertungsmaßstäbe werden kontinuierlich überprüft und weiterentwickelt. Damit wird sichergestellt, dass Bewerberinnen und Bewerber unabhängig von Wohnort, Prüfort oder Fahrschule nach vergleichbaren Kriterien beurteilt werden. Dies ist nicht nur ein Beitrag zur Prüfungsgerechtigkeit, sondern auch zur Verkehrssicherheit. Einheitliche Standards vermeiden regionale Qualitätsunterschiede und reduzieren Anreize für eine gezielte Wahl vermeintlich „leichterer“ Prüfungsorte (Stichwort: Führerscheintourismus).

Eine stärkere Fragmentierung der Prüfungslandschaft würde demgegenüber erhebliche zusätzliche Anforderungen an Aufsicht, Koordination und Qualitätssicherung auslösen. Je größer die Zahl der Prüfungsanbieter, desto höher wäre der Aufwand, bundesweit einheitliche Prüfungsmaßstäbe, Compliance-Anforderungen, Datenqualität, IT-Schnittstellen, Dokumentationspflichten, Beschwerdeverfahren, Schulungsstandards und Auditprozesse dauerhaft sicherzustellen. Ein solcher zusätzlicher Steuerungs- und Kontrollaufwand müsste organisatorisch und finanziell abgebildet werden und könnte die angestrebten Effizienzgewinne relativieren oder aufheben.

Auch eine Verbesserung der flächendeckenden Versorgung ist durch eine Öffnung des Systems nicht ohne Weiteres zu erwarten. In einem stärker wettbewerblich geprägten Modell bestünde vielmehr das Risiko, dass sich zusätzliche Anbieter vor allem auf wirtschaftlich attraktive Ballungsräume und prüfungsstarke Standorte konzentrieren, während ländliche Räume und weniger nachfragestarke Regionen strukturell weniger attraktiv wären. Das heutige System trägt demgegenüber dazu bei, Prüfangebote in der Fläche bereitzustellen und gleichwertige Zugangsmöglichkeiten unabhängig vom Wohnort zu sichern.

Hinzu kommt, dass die aktuellen Daten nicht auf ein strukturelles Kapazitätsdefizit der Technischen Prüfstellen hindeuten. Nach Angaben der Technischen Prüfstellen und der zuständigen Aufsichtsbehörden der Länder werden praktische Fahrerlaubnisprüfungen deutschlandweit regelmäßig innerhalb eines Terminierungsvorlaufs von zwei bis drei Wochen angeboten. Die Zahl der Fahrerlaubnisprüfungen erreichte im Jahr 2025 mit rund 2,04 Millionen theoretischen und 1,89 Millionen praktischen Prüfungen erneut einen Höchststand; die gestiegenen Prüfungsanfragen konnten nach den vorliegenden Angaben vollumfänglich bedient werden.

Vor diesem Hintergrund ist nicht erkennbar, dass eine Öffnung des bestehenden Systems für weitere Anbieter zu einer substantiellen Senkung der Führerscheinkosten, zu einer höheren Prüfungsqualität oder zu einer besseren Versorgung in der Fläche führen würde. Vielmehr bestünde das Risiko, ein bewährtes, standardisiertes und unabhängiges Prüfverfahren durch zusätzliche Schnittstellen, Aufsichtsbedarfe und mögliche regionale Qualitätsunterschiede zu verkomplizieren. Aus Sicht des TÜV-Verbands sollte der Reformfokus daher nicht auf einer strukturellen Schwächung der unabhängigen Fahrerlaubnisprüfung liegen, sondern auf den tatsächlich wirksamen Hebeln: Digitalisierung der Verfahrensabläufe, Abbau administrativer Schnittstellen, höhere Transparenz im Ausbildungsprozess, qualitätsgesicherte Weiterentwicklung von Ausbildung und Prüfung sowie verlässliche Rahmenbedingungen für eine flächendeckende Prüfungsversorgung.

5. Zusammenfassung

Der TÜV-Verband unterstützt das Ziel, den Erwerb der Fahrerlaubnis moderner, zugänglicher und kostentransparenter auszugestalten. Die Reform bietet die Chance, bestehende Verfahren im Fahrerlaubniswesen konsequent zu digitalisieren, Verwaltungsabläufe zu beschleunigen, Informations- und Datenflüsse zwischen Fahrerlaubnisbehörden, Fahrschulen, Technischen Prüfstellen sowie Bewerberinnen und Bewerbern zu verbessern und die Fahrausbildung stärker kompetenzorientiert weiterzuentwickeln.

Maßgeblicher Bewertungsmaßstab jeder Reform muss jedoch die Verkehrssicherheit bleiben. Die Fahrerlaubnisprüfung ist ein zentrales Element der präventiven Verkehrssicherheitsarchitektur und Bestandteil eines hoheitlich geprägten Verwaltungsverfahrens. Sie dient der neutralen, objektiven und rechtssicheren Feststellung, ob Bewerberinnen und Bewerber über die erforderliche Befähigung zum sicheren Führen eines Kraftfahrzeugs verfügen. Gerade mit Blick auf die Vision Zero und die weiterhin erhöhte Unfallbelastung junger Fahrerinnen und Fahrer dürfen bewährte Sicherheitsstandards nicht zugunsten kurzfristiger Kosteneffekte abgeschwächt werden. Vielmehr sollte an die in den vergangenen Jahren erreichten Verbesserungen angeknüpft werden, zu denen eine qualitativ hochwertige Fahrausbildung einschließlich unabhängiger Prüfung wesentlich beiträgt.

Aus Sicht des TÜV-Verbands sollte die Reform daher auf einer differenzierten Analyse der tatsächlichen Kostenstrukturen und ihrer jeweiligen Einflussfaktoren beruhen. Die staatlich festgelegten Prüfungsgebühren sind am Kostendeckungsprinzip ausgerichtet und werden nicht mit Gewinnerzielungsabsicht erhoben. Eine pauschale oder politisch motivierte Absenkung der Prüfungsgebühren wäre fachlich und gebührenrechtlich problematisch,

sofern ihr keine entsprechende Reduzierung der tatsächlich entstehenden Aufwände gegenübersteht. Sollte die Dauer der praktischen Fahrerlaubnisprüfung im Zuge der Reform verkürzt werden, ist eine Anpassung der Gebühren entsprechend der veränderten Kostenstruktur zu prüfen. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass wesentliche Kostenbestandteile – etwa Disposition, IT-Systeme, Prüfungsinfrastruktur, Qualitätssicherung, Dokumentation sowie Vor- und Nachbereitung – unabhängig von der reinen Fahrzeit bestehen bleiben oder sich nur begrenzt verändern.

Besondere Zurückhaltung ist bei der vorgesehenen Reduzierung der Prüfungsdauer geboten. Die praktische Fahrerlaubnisprüfung umfasst neben der eigentlichen Prüfungsfahrt zahlreiche rechtlich und fachlich erforderliche Prüfungselemente. Dazu gehören unter anderem Identitätsprüfung, Kontrolle von Auflagen und Ausbildungsnachweisen, Einweisung, fahrtechnische Vorbereitung, Grundfahraufgaben, klassenspezifische Prüfungsteile, Fahrkompetenzeinschätzung, Prüfungsentscheidung und Rückmeldung. Eine aussagekräftige Bewertung der Fahrkompetenz setzt ein Mindestmaß an Beobachtungszeit voraus. Je flexibler und gegebenenfalls stärker individualisiert die Fahrausbildung künftig ausgestaltet wird, desto wichtiger bleibt eine unabhängige, standardisierte und belastbare Prüfung als qualitätssicherndes Korrektiv.

Auch die theoretische Fahrerlaubnisprüfung sollte nicht pauschal, sondern qualitativ weiterentwickelt werden. Eine Reduzierung des Fragenkatalogs darf nicht allein quantitativ nach dem Leitgedanken „weniger Fragen gleich weniger Kosten“ erfolgen. Maßgeblich sollte vielmehr sein, welche Inhalte verkehrssicherheitsrelevant sind, welche Fragen redundant oder veraltet sind und welche Themenbereiche unter Wahrung des Sicherheitsniveaus gestrafft werden können. Ziel muss eine verständliche, aktuelle und kompetenzorientierte Prüfung bleiben, die sicherheitsrelevantes Wissen zuverlässig abbildet.

Die europarechtlich harmonisierte Einteilung der Fahrerlaubnisklassen setzt dem nationalen Gesetzgeber nur sehr begrenzte Handlungsspielräume. Eine grundlegende Änderung der Klassenaufteilung würde der Zielsetzung der europäischen Harmonisierung widersprechen. Zudem wäre ein belastbarer Nachweis, ob die heutige Klassenstruktur isoliert zu mehr Verkehrssicherheit geführt hat, methodisch nur mit erheblichem Aufwand und verbleibender Unsicherheit zu führen. Der Reformfokus sollte daher auf den Bereichen liegen, in denen national tatsächlich Gestaltungsmöglichkeiten bestehen: Qualität und Kompetenzorientierung der Ausbildung, Digitalisierung der Verfahren, aussagekräftige Prüfungen sowie transparente und effiziente Abläufe.

Die Einführung praktischer Fahrerlaubnisprüfungen auf Englisch sollte nicht isoliert beschlossen werden. Sie berührt Fragen der Verfahrenssprache, Rechtssicherheit,

Dokumentation, Gebühren, technischen Umsetzung, Beschwerdebearbeitung und klassenspezifischen Prüfungsdurchführung. Englisch würde zudem nur einem Teil der Bewerberinnen und Bewerber helfen und absehbar Folgeforderungen nach weiteren Sprachen auslösen. Eine entsprechende Regelung sollte daher nur nach vertiefter rechtlicher, fachlicher und organisatorischer Prüfung in Betracht gezogen werden.

Den sogenannten holländischen Griff bewertet der TÜV-Verband positiv. Er ist eine einfache, niedrigschwellige und verkehrssicherheitsbezogene Verhaltensregel, die zur Vermeidung von Doorring-Unfällen beitragen kann. Seine stärkere Verankerung in Ausbildung und Verkehrssicherheitskommunikation erscheint sinnvoll.

Eine strukturelle Öffnung des Systems der Technischen Prüfstellen für weitere Prüfungsanbieter erscheint dem TÜV-Verband dagegen nicht zielführend. Die bestehende Struktur gewährleistet bundesweit einheitliche Prüfungsstandards, Unabhängigkeit von Ausbildungsinteressen, qualitätsgesicherte Durchführung, verlässliche Dokumentation und flächendeckende Verfügbarkeit. Eine Fragmentierung der Prüfungslandschaft würde zusätzliche Anforderungen an Aufsicht, Koordination, Compliance, IT-Schnittstellen, Datenqualität und Qualitätssicherung auslösen. Zugleich ist nicht erkennbar, dass zusätzliche Anbieter automatisch zu niedrigeren Kosten, höherer Prüfungsqualität oder besserer Versorgung in der Fläche führen würden.

Der TÜV-Verband empfiehlt daher, die Reform auf solche Maßnahmen zu konzentrieren, die nachweislich zur Modernisierung des Fahrerlaubniswesens beitragen, ohne die Verkehrssicherheit zu schwächen: durchgängige Digitalisierung der Prozesskette, Abbau administrativer Schnittstellen und Medienbrüche, verbindliche Transparenz im Ausbildungsprozess, digitale Lernstands- und Ausbildungsdokumentation, qualitative Weiterentwicklung der theoretischen Prüfung, Erhalt einer belastbaren praktischen Fahrkompetenzbewertung sowie verlässliche Rahmenbedingungen für eine unabhängige und flächendeckende Fahrerlaubnisprüfung.