

PANEL 3

Chancen und Herausforderungen der 4. EU-Führerscheinrichtlinie

Digitaler, sicherer, europäischer.

Was die neue 4. EU-Führerscheinrichtlinie für die
Fahranfängervorbereitung bedeutet

• Richtlinie (EU) 2025/2205

Dipl.-Ing. Mathias Rüdel
TÜV | DEKRA arge tp 21 GmbH



Date	Event
01.03.2023	Kommissionsvorschlag
03/2025	Politische Einigung
25.11.2025	Inkrafttreten
26.11.2028	Nationale Umsetzung
26.11.2029	Anwendung

Gliederung



4. EU-Führerscheinrichtlinie - RL (EU) 2025/2205

- ❖ Umsetzung in Europa
- ❖ Auswirkungen auf die Fahranfängervorbereitung in Deutschland

Führerscheinreform in Deutschland

- ❖ Wesentliche Eckpunkte

Ausblick

- ❖ Weiterentwicklungspotentiale in Deutschland

4. EU-FÜHRERSCHEINRICHTLINIE

Umsetzung in Europa



4. EU-Führerscheinrichtlinie - Umsetzung in Europa

Ziele: Digitalisierung und Modernisierung

EU-Reform verfolgt „Vision Zero“ und verankert die grenzüberschreitende Digitalisierung



VISION ZERO 2050

Verkehrssicherheit

Reduzierung der Zahl von Verkehrstoten und Schwerverletzten in der EU auf nahezu null bis zum Jahr 2050 durch modernisierte Ausbildungs- und Prüfungsstandards



DIGITALISIERUNG

Mobiler EU-Führerschein

Einführung des mobilen Führerscheins als Standardformat in der Europäischen Digitalen Identitäts-Wallet (EUDI Wallet) für nahtlose grenzüberschreitende Mobilität



GRENZÜBERSCHREITENDER DURCHGRIFF

Fahrverbots-Durchsetzung

Schließung von Lücken bei der Halter- und Fahrerverfolgung: Schwere Fahrverbote in einem Mitgliedstaat gelten künftig unionsweit.

4. EU-Führerscheinrichtlinie - Umsetzung in Europa

Ausbildungs- und Prüfungsstandards

Modernisierung von Ausbildungs- und Prüfungsstandards sowie europaweites BF17



Prüfungsinhalte & Technologie

- Fokus auf Verkehrswahrnehmung
- Schutz vulnerabler Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer)
- Umgang mit Fahrassistenzsystemen (ADAS) und Eco-Driving
- Möglichkeit des Simulatoreinsatzes in der Fahrausbildung



Fahreignung & Fahrzeugklassen

- Vereinheitlichte Regeln zur Feststellung der Fahreignung
- Erweiterte Gewichtsgrenze für alternativ angetriebene Fahrzeuge (bis 4,25 t mit Klasse B)



Begleitetes Fahren & Probezeit

- Begleitetes Fahren ab 17 Jahren (Klasse B) wird EU-weit verankert.
- Verpflichtende zweijährige Probezeit für alle Fahranfänger.
- Null-Toleranz-Regeln bei Alkohol und Drogen am Steuer.

4. EU-Führerscheinrichtlinie - Umsetzung in Europa

Schwerpunkte (1/2)

01

Digitaler Führerschein ergänzend zum physischen Führerschein

02

Klasse B nach zweijährigem Besitz auch

- für Fahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen bis 4.250 kg zGm
 - für Fahrzeugkombination (Zugfahrzeug mit alternativen Kraftstoffen) bis 5.000 kg zGm, wenn eine Schulung oder eine Prüfung erfolgt ist
-

03

Klasse BE nach zweijährigem Besitz auch

- für Fahrzeugkombinationen mit alternativen Kraftstoffen bis 4.250 kg zGm des Zugfahrzeugs
-

04

Erwerb der Klassen C1E, CE, D1E und DE ohne Vorbesitz der jeweiligen Zugfahrzeugklasse (Vorbesitz der Klasse B genügt)

05

Nach einer speziellen Prüfung oder speziellen Schulung entfällt die Schlüsselzahl bzgl. „Automatikgetriebe“ (Unionscode 78)

DE Entspricht der nationalen Regelung zu Automatikgetriebe mit der nationalen Schlüsselzahl 197

06

Begleitetes Fahren mit 17 Jahren für Klasse B

DE Entspricht weitgehend der nationalen Regelung, aber Klasse BE fehlt

07

Diverse inhaltliche Vorgaben zur TFEP und PFEP (z. B. Fahrerassistenzsysteme, schwächere Verkehrsteilnehmer, Toter Winkel, Hazard Perception)

4. EU-Führerscheinrichtlinie - Umsetzung in Europa

Schwerpunkte (2/2)

Art und Weise der nationalen Umsetzung sind von der Entscheidung des BMV abhängig.

**01**

Ausstellung durch den Staat der Staatsangehörigkeit

Bewerber kann seinen Führerschein vom Mitgliedstaat ausstellen lassen, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, wenn es im Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes nicht möglich ist, die TFEP oder PFEP in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats der Staatsangehörigkeit des Bewerbers, die auch eine Amtssprache der Union ist, oder mithilfe eines Dolmetschers abzulegen.

Hinweis Um dies zu vermeiden, müssten in der FE-Prüfung alle EU-Sprachen angeboten werden.

**02**

Eignung auch bei Ersterteilung

Feststellung der körperlichen und geistigen Eignung auch für die Ersterteilung der Klassen AM, A1, A2, A, B und BE (bisher nur bei Nutzfahrzeugklassen); Feststellung in diesen Klassen kann auch durch eine Selbsteinschätzung erfolgen.

**03**

Begleitetes Fahren für Nutzfahrzeuge

Begleitetes Fahren mit 17 Jahren für die Klassen C1, C1E und C (optional).

4. EU-Führerscheinrichtlinie - Umsetzung in Europa

Zeitplan

Zeitplan fordert nationale Richtlinien-Umsetzung bis Nov. 2028 und Vollanwendung ab 2029

25. Nov 2025

Q3/Q4 2026

26. Nov 2027/28

26. Nov 2028

26. Nov 2029

Inkrafttreten

Veröffentlichung im EU-Amtsblatt;
Verabschiedung der Richtlinie (EU) 2025/2205 im Okt. 2025.

Durchführungs-Verordnungen

Kommission verabschiedet technische Standards für den mobilen Führerschein & RESPER-Netzwerk.

Vorgezogene Umsetzungen

Nationale Umsetzung für alternativ angetriebene Fahrzeuge (2027) & Begleitetes Fahren (2028).

Nationale Rechtssetzung

Frist für alle Mitgliedstaaten zur Übernahme der Richtlinien in nationales Recht.

Nationale Anwendung

Vollständige EU-weite Anwendung der neuen Regeln; Aufhebung der Richtlinie 2006/126/EG.

4. EU-Führerscheinrichtlinie - Umsetzung in Europa

Komplexitätskategorien

Drei Komplexitätskategorien steuern die nationale Umsetzung in den EU-Mitgliedstaaten

KATEGORIE I



Hohe Komplexität & Leitfadenbedarf

- Mobiler Führerschein & Wallet-Integration
- RESPER-Netzwerk & Echtzeit-Datenaustausch
- Grenzüberschreitende Fahrverbots-Übermittlung
- Überarbeitete medizinische Eignungsprüfungen

KATEGORIE II



Mittlere Komplexität

- Zweijährige Probezeit für Fahranfänger
- Begleitetes Fahren (B17) in allen Mitgliedstaaten
- Standardisierte Gültigkeitsdauern (15 J. Pkw / 5 J. Lkw)
- Bescheinigung von Fahrrechten bei Umtausch

KATEGORIE III



Unveränderte Bestandselemente

- Harmonisiertes physisches Führerscheinmodell
- Grundlegende Einteilung der Fahrerlaubnisklassen
- Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung
- Mindestanforderungen an Fahrprüfer

4. EU-FÜHRERSCHEINRICHTLINIE

Auswirkungen auf die Fahranfängervorbereitung in Deutschland



4. EU-Führerscheinrichtlinie (EU 2025/2205)

Auswirkungen auf die deutsche Fahranfängervorbereitung



NEU

- Digitaler Führerschein
- Geänderte zul. Gesamtmassen
- Zugänge Anhänger-Klassen
Nutzfahrzeuge (PFEP)
- Optional: Begleitetes Fahren mit 17 Jahren für Klassen C1, C1E und C



Anpassungsbedarf

- Ggf. Fahrerlaubnisprüfung in der Amtssprache des Mitgliedstaats der Staatsangehörigkeit des Bewerbers
- Eignung auch bei A-Klassen und Klasse B (Selbsteinschätzung mgl.)
- PFEP: Mindestgeschwindigkeit Klasse A1: 80 km/h (bisher 90 km/h)
- Betonung Verkehrswahrnehmung, alternative Antriebe, toter Winkel



Bereits vorhanden

- Entfall Beschränkung
Automatikfahrzeuge nach Schulung
- Begleitetes Fahren mit 17 Jahren
Klasse B
- Ausnahmen zum Mindestalter in den
Nutzfahrzeugklassen
- Probezeit für Fahranfänger
- Fahrerassistenzsysteme als fester
Bestandteil der Prüfung

4. EU-Führerscheinrichtlinie (EU 2025/2205)

Auswirkungen auf die deutsche Fahranfängervorbereitung

**NEU**

• Digitaler Führerschein

- Geänderte zul. Gesamtmassen
- Zugänge Anhänger-Klassen
Nutzfahrzeuge (PFEP)
- Optional: Begleitetes Fahren mit 17
Jahren für Klassen C1, C1E und C



Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass digitale Führerscheine von den Inhabern kostenlos abgerufen werden können

Bis zum **26.11.2026** erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte zu

01 visuellem Erscheinungsbild

02 Interoperabilität

03 Standards für die Aktualisierung von Daten
und Datensätzen

04 Sicherheit von digitalen Führerscheinen

05 organisatorischen Maßnahmen für
personenbezogene Daten

06 technischen Standards und
Sicherheitsstandards für den Umtausch

07 Überprüfungsmerkmalen

08 Schnittstellen zu den nationalen Systemen

4. EU-Führerscheinrichtlinie (EU 2025/2205)

Auswirkungen auf die deutsche Fahranfängervorbereitung



NEU

- Digitaler Führerschein
- **Geänderte zul. Gesamtmassen**
- Zugänge Anhänger-Klassen
Nutzfahrzeuge (PFEP)
- Optional: Begleitetes Fahren mit 17
Jahren für Klassen C1, C1E und C

4.250 kg

zGM Fahrzeug

Klasse B nach zweijährigem Besitz auch

für Fahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen bis 4.250 kg
zGM*

4.250 kg

zGM Zugfahrzeug

Klasse BE nach zweijährigem Besitz auch

für Fahrzeugkombinationen mit alternativen Kraftstoffen
bis 4.250 kg zGM des Zugfahrzeugs

** Ausgenommen: Wohnmobile*

4. EU-Führerscheinrichtlinie (EU 2025/2205)

Auswirkungen auf die deutsche Fahranfängervorbereitung



NEU

- Digitaler Führerschein
- **Geänderte zul. Gesamtmassen**
- Zugänge Anhänger-Klassen
Nutzfahrzeuge (PFEP)
- Optional: Begleitetes Fahren mit 17
Jahren für Klassen C1, C1E und C

Kriterium	Schlüsselzahl 96.01	Schlüsselzahl 96.02	Schlüsselzahl 96.03
Fahrzeuge	Einsatzfahrzeuge (für den Einsatzzweck inkl. Testfahrten; nur im Inland oder in anderen Staaten mit gleicher Regelung)	Wohnmobile	Fahrzeugkombinationen mit alternativ angetriebenen Fahrzeugen (keine Wohnmobile)
Zulässige Gesamtmasse	Bis 5.000 kg zGM; Kombination: bis 5.000 kg zGM	Bis 4.250 kg zGM; Kombination: bis 5.000 kg zGM	Zugfahrzeug: bis 4.250 kg zGM Kombination: bis 5.000 kg zGM
Bedingungen	Mindestalter 20 Jahre; Schulung	Vorbesitz Klasse B; Schulung	2 Jahre Vorbesitz Klasse B; Schulung

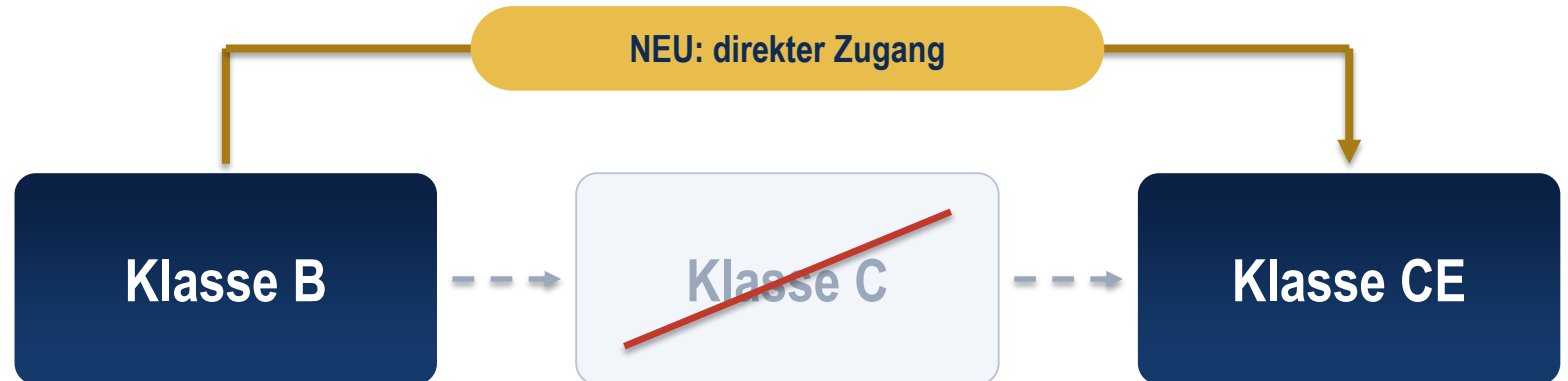
4. EU-Führerscheinrichtlinie (EU 2025/2205)

Auswirkungen auf die deutsche Fahranfängervorbereitung

**NEU**

- Digitaler Führerschein
- Geänderte zul. Gesamtmassen
- **Zugänge Anhänger-Klassen Nutzfahrzeuge (PFEP)**
- Optional: Begleitetes Fahren mit 17 Jahren für Klassen C1, C1E und C

Erwerb der Klassen C1E, CE, D1E und DE ohne Vorbesitz der jeweiligen Zugfahrzeugklasse (Vorbesitz der Klasse B genügt)



4. EU-Führerscheinrichtlinie (EU 2025/2205)

Auswirkungen auf die deutsche Fahranfängervorbereitung



Anpassungsbedarf

- **Prüfungen in der Amtssprache des Mitgliedstaats der Staatsangehörigkeit des Bewerbers**
- Tauglichkeit auch bei A-Klassen und Klasse B (Selbsteinschätzung mgl.)
- PFEP: Mindestgeschwindigkeit Klasse A1: 80 km/h (bisher 90 km/h)
- Betonung Gefahrenantizipation und -reaktion, alternative Antriebe, toter Winkel



Klasse B: Bewerber kann seinen Führerschein **vom Mitgliedstaat ausstellen lassen, dessen Staatsangehörigkeit** er besitzt, wenn es **im Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes** nicht möglich ist, **die TFEP oder PFEP in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats der Staatsangehörigkeit des Bewerbers**, die auch eine Amtssprache der Union ist, oder mithilfe eines Dolmetschers abzulegen.

Konsequenz *Um dies zu vermeiden, müssten in der FE-Prüfung alle EU-Sprachen angeboten werden.*

4. EU-Führerscheinrichtlinie (EU 2025/2205)

Auswirkungen auf die deutsche Fahranfängervorbereitung



Anpassungsbedarf

- Prüfungen in der Amtssprache des Mitgliedstaats der Staatsangehörigkeit des Bewerbers
- **Tauglichkeit auch bei A-Klassen und Klasse B (Selbsteinschätzung mgl.)**
- PFEP: Mindestgeschwindigkeit Klasse A1: 80 km/h (bisher 90 km/h)
- Betonung Gefahrenantizipation und -reaktion, alternative Antriebe, toter Winkel



Feststellung der körperlichen und geistigen Tauglichkeit auch für die **Ersterteilung der Klassen AM, A1, A2, A, B und BE** (bisher nur bei Nutzfahrzeugklassen); Feststellung in diesen Klassen kann auch durch eine **Selbsteinschätzung** erfolgen.

KÜNFTIG TAUGLICHKEITSFESTSTELLUNG BEI ERSTERTEILUNG

AM**A1****A2****A****B****BE**

Bisher nur bei den Nutzfahrzeugklassen

4. EU-Führerscheinrichtlinie (EU 2025/2205)

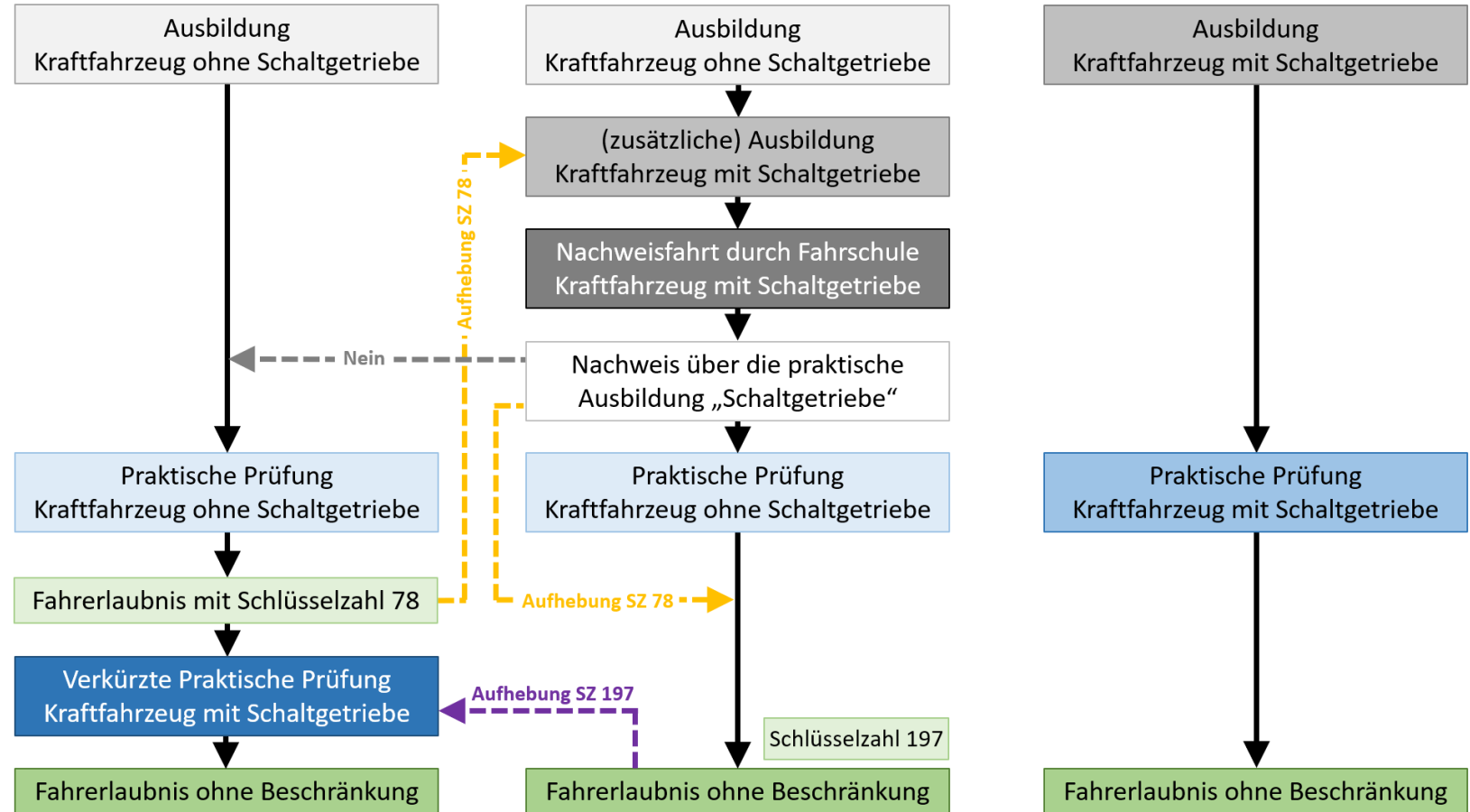
Auswirkungen auf die deutsche Fahranfängervorbereitung



Bereits vorhanden

- **Entfall Beschränkung Automatikfahrzeuge nach Schulung**
- Begleitetes Fahren mit 17 Jahren Klasse B
- Ausnahmen zum Mindestalter in den Nutzfahrzeugklassen
- Probezeit für Fahranfänger
- Fahrerassistenzsysteme als fester Bestandteil der Prüfung

BEISPIEL: KLASSE B



4. EU-Führerscheinrichtlinie (EU 2025/2205)

Auswirkungen auf die deutsche Fahranfängervorbereitung



Bereits vorhanden

- Entfall Beschränkung Automatikfahrzeuge nach Schulung
- **Begleitetes Fahren mit 17 Jahren Klasse B**
- Ausnahmen zum Mindestalter in den Nutzfahrzeugklassen
- Probezeit für Fahranfänger
- Fahrerassistenzsysteme als fester Bestandteil der Prüfung

- In Klassen B und BE: Möglichkeit, die **TFEP ab 16 Jahre und 9 Monate** und die **PFEP ab 16 Jahre und 11 Monate** abzulegen
- Bewerber erhält eine **Prüfbescheinigung** (Nachweis der Fahrerlaubnis); wird ab 18 Jahre durch Führerschein ersetzt
- Nach bestandener PFEP bis zum 18. Lebensjahr: **Fahren nur mit Begleitperson**



Begleitperson

- mind. 30 Jahre alt
- mind. seit 5 Jahren Inhaber einer Fahrerlaubnis Klasse B
- max. 1 Punkt im deutschen Fahreignungsregister
- max. 0,5 Promille Alkohol
- Ansprechpartner für Fahrzeugführer während der Fahrt (Hinweise)



Sehr gute Evaluationsergebnisse

Verkehrssicherheit der Fahranfänger – auch wenn sie ab 18 Jahre allein fahren

4. EU-Führerscheinrichtlinie (EU 2025/2205)

Auswirkungen auf die deutsche Fahranfängervorbereitung



Bereits vorhanden

- Entfall Beschränkung Automatikfahrzeuge nach Schulung
- Begleitetes Fahren mit 17 Jahren Klasse B
- **Ausnahmen zum Mindestalter in den Nutzfahrzeugklassen**
- Probezeit für Fahranfänger
- Fahrerassistenzsysteme als fester Bestandteil der Prüfung

Klasse	Mindestalter	Auflagen (Beispiele)
C1, C1E	18 Jahre	
C, CE	21 Jahre 18 Jahre	Berufskraftfahrerqualifikation
D1, D1E	21 Jahre 18 Jahre	Berufskraftfahrerqualifikation
D, DE	24 Jahre 23 Jahre 21 Jahre 20 Jahre 18 Jahre	Berufskraftfahrerqualifikation (beschl. Grundqualifikation) Berufskraftfahrerqualifikation (Grundqualifikation) Berufskraftfahrerqualifikation (z. B. max. 50 km mit Fahrgästen) Berufskraftfahrerqualifikation (z. B. max. 50 km im Linienverkehr)

4. EU-Führerscheinrichtlinie (EU 2025/2205)

Auswirkungen auf die deutsche Fahranfängervorbereitung



Bereits vorhanden

- Entfall Beschränkung Automatikfahrzeuge nach Schulung
- Begleitetes Fahren mit 17 Jahren Klasse B
- Ausnahmen zum Mindestalter in den Nutzfahrzeugklassen
- **Probezeit für Fahranfänger**
- Fahrerassistenzsysteme als fester Bestandteil der Prüfung

2 Jahre

Probezeit bei Ersterteilung einer Fahrerlaubnis

Bewährung

Keine Beschränkung oder Befristung, sondern Bewährungszeit

Zu widerhandlungen werden streng geahndet, bspw.:

Zu widerhandlungen	Maßnahmen
eine schwerwiegende oder zwei weniger schwerwiegende	Anordnung eines Aufbauseminars
nach Aufbauseminar erneut eine schwerwiegende oder zwei weniger schwerwiegende	Verwarnung; Empfehlung zur verkehrspsychologischen Beratung
Wenn keine Beratungsteilnahme und erneut eine schwerwiegende oder zwei weniger schwerwiegende	Entziehung der Fahrerlaubnis

4. EU-Führerscheinrichtlinie (EU 2025/2205)

Auswirkungen auf die deutsche Fahranfängervorbereitung

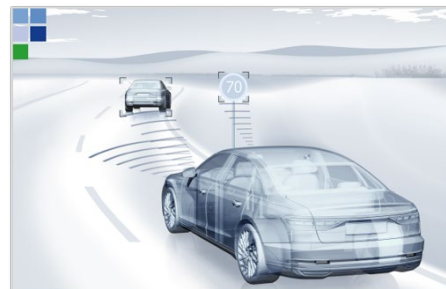


Bereits vorhanden

- Entfall Beschränkung Automatikfahrzeuge nach Schulung
- Begleitetes Fahren mit 17 Jahren Klasse B
- Ausnahmen zum Mindestalter in den Nutzfahrzeugklassen
- Probezeit für Fahranfänger
- **Fahrerassistenzsysteme als fester Bestandteil der Prüfung**



Bei Systemen, die die **Längsführung, Querführung** oder die Längs- und Querführung des Fahrzeugs in einem spezifischen Anwendungsfall aktiv und kontinuierlich übernehmen können, **entscheidet der Prüfer** über den Einsatz dieser Systeme.



Anwenderhinweise
zur Bewertung der Nutzung von
Fahrerassistenzsystemen

in der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung

TÜV DEKRA
ARGE TP 21

Neufassung 2026
Neufassung 2022
... Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Stand: XX.XX.2026

Datenblatt für den Verbau von Fahrerassistenzsystemen im Prüfungsfahrzeug		
Name der Fahrschule		
Angaben zum Prüfungsfahrzeug		
Fahrzeughersteller		
Typ		
Handelsbezeichnung		
Fahrzeug-Identifizierungsnummer		
Amtliches Kennzeichen		
Angaben zu Fahrerassistenzsystemen (FAS)		
	verbaut	nicht verbaut
Level 2		
Adaptiver Geschwindigkeitsregelanlage & Aktiver Spurhalteassistent zur gleichen Zeit*	☐	☐
Adaptiver Geschwindigkeitsregelanlage & Aktiver Spurwechselassistent zur gleichen Zeit*	☐	☐
Aktiver Parkassistent (Quer- und Längsführung)*	☐	☐
Level 1		
Geschwindigkeitsregelanlage*	☐	☐
Adaptiver Geschwindigkeitsregelanlage*	☐	☐
Aktiver Spurhalteassistent*	☐	☐
Aktiver Spurwechselassistent*	☐	☐
Aktiver Park-Assistent (Querführung)*	☐	☐
Aktiver Park-Assistent (Längsführung)*	☐	☐
Level 0		
Verkehrsschilderassistent	☐	☐
Kreuzungsassistent	☐	☐
Abbiege-Assistent	☐	☐
Teilekreisassistent	☐	☐
Intelligenter Geschwindigkeitsassistent	☐	☐
Automatischer Notbremsassistent	☐	☐
Spurhalteassistent (Spurwechselassistent)	☐	☐
Spurhalteassistent mit Lenkeingriff	☐	☐
Spurwechselassistent mit Lenkeingriff	☐	☐
Parkassistent	☐	☐
Rückfahrkamera	☐	☐
Ort Datum Unterschrift		
* Bei diesen Systemen entscheidet der amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr über den Einsatz der Systeme (vgl. Anlage 7 FeV).		

SAE
LEVEL 0™

Du fährst – auch, wenn Du die Pedale nicht bedienst und nicht lenkst

Du musst das System kontinuierlich überwachen. Du musst lenken, bremsen oder beschleunigen, wenn es erforderlich ist

Das sind Funktionen, die den Fahrer unterstützen

Diese Systeme können den Fahrer warnen oder kurzzeitig situativ eingreifen.

Notbrems-Assistent
Toter-Winkel-Assistent
Spurhalte-Assistent

SAE
LEVEL 1™

Du fährst – auch, wenn Du die Pedale nicht bedienst und nicht lenkst

Du musst das System kontinuierlich überwachen. Du musst lenken, bremsen oder beschleunigen, wenn es erforderlich ist

Diese Systeme können kontinuierlich lenken oder bremsen / beschleunigen.

Aktiver Spurhalte-Assistent
ODER
Adaptive Geschwindigkeits-regelanlage

SAE
LEVEL 2™

Du fährst – auch, wenn Du die Pedale nicht bedienst und nicht lenkst

Du musst das System kontinuierlich überwachen. Du musst lenken, bremsen oder beschleunigen, wenn es erforderlich ist

Diese Systeme können kontinuierlich lenken und bremsen / beschleunigen.

Aktiver Spurhalte-Assistent
UND
Adaptive Geschwindigkeits-regelanlage

Copyright © 2021 S

FÜHRERSCHEINREFORM IN DEUTSCHLAND

Auswirkungen auf die Fahranfängervorbereitung





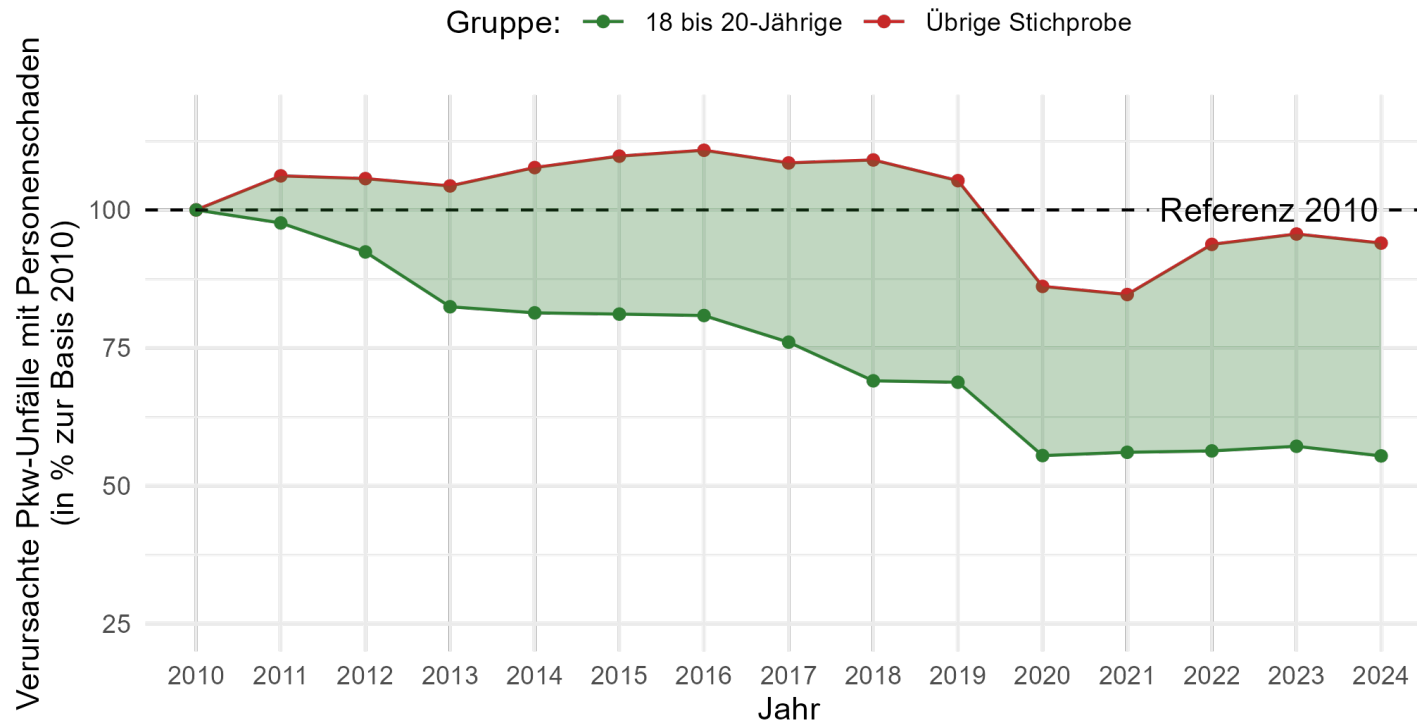
FÜHRERSCHEINREFORM IN DEUTSCHLAND

Ausgangspunkt

Der Kontext

Fahranfängervorbereitung & Verkehrssicherheit

Welche Verkehrssicherheitspotentiale bei Fahranfängern konnten in D erzielt werden?

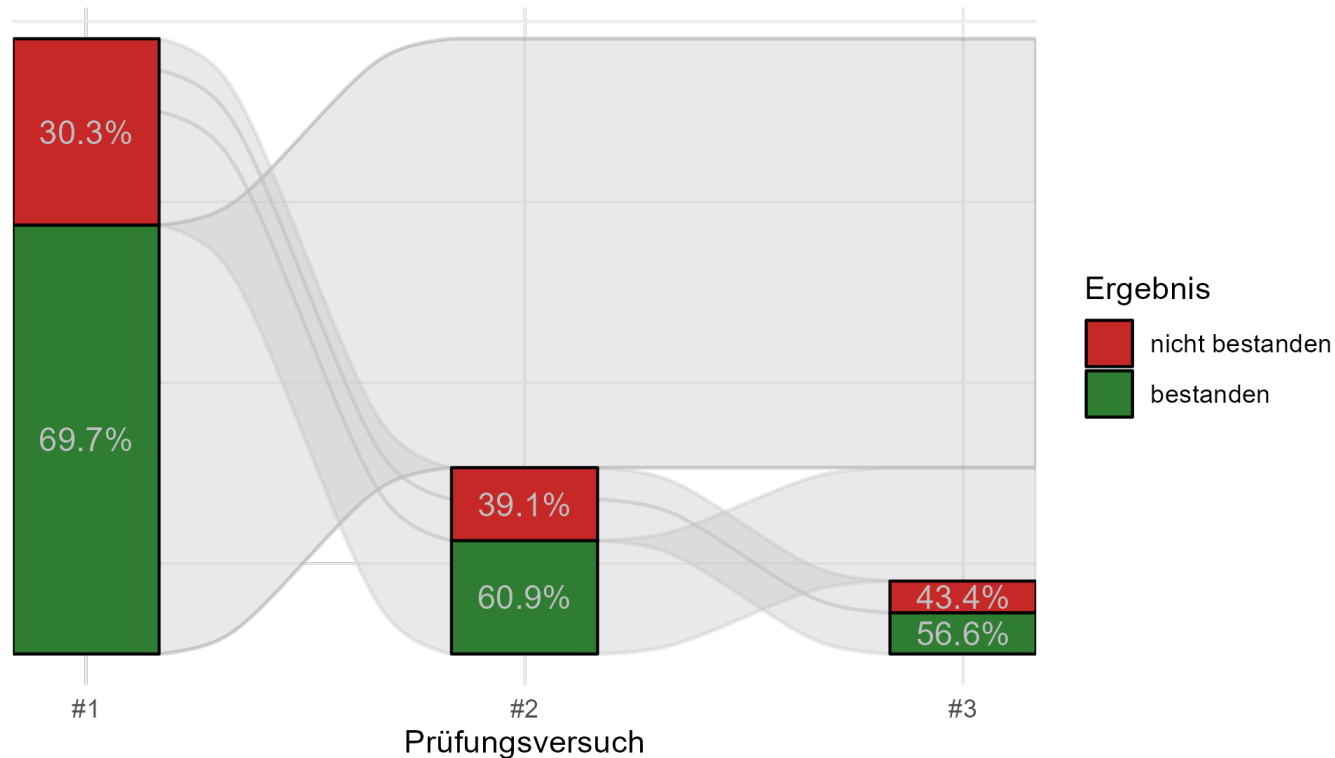


- Häufigkeit von verursachten Pkw-Unfälle in der Gesamtstichprobe relativ konstant (außer Pandemieeffekt)
- **Substantielle Abnahme bei 18 – 20 Jährigen → ~ 45 % zu Referenz 2010**
- Obwohl diese Gruppe weniger von moderner Sicherheitstechnik profitieren (Erschwinglichkeit).
- Obwohl BF17 zu Beginn des Betrachtungszeitraum schon zu Tragen kam.

Prüfungserfolg: Ein empirisches Lagebild

Ist die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung zu anspruchsvoll?

Wie entwickelte sich die (bewerberzentrierte) Erfolgsquote in der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung für FE-Klasse B?



Bei Bewerbern, die 2025 die Fahrausbildung abgeschlossen haben,

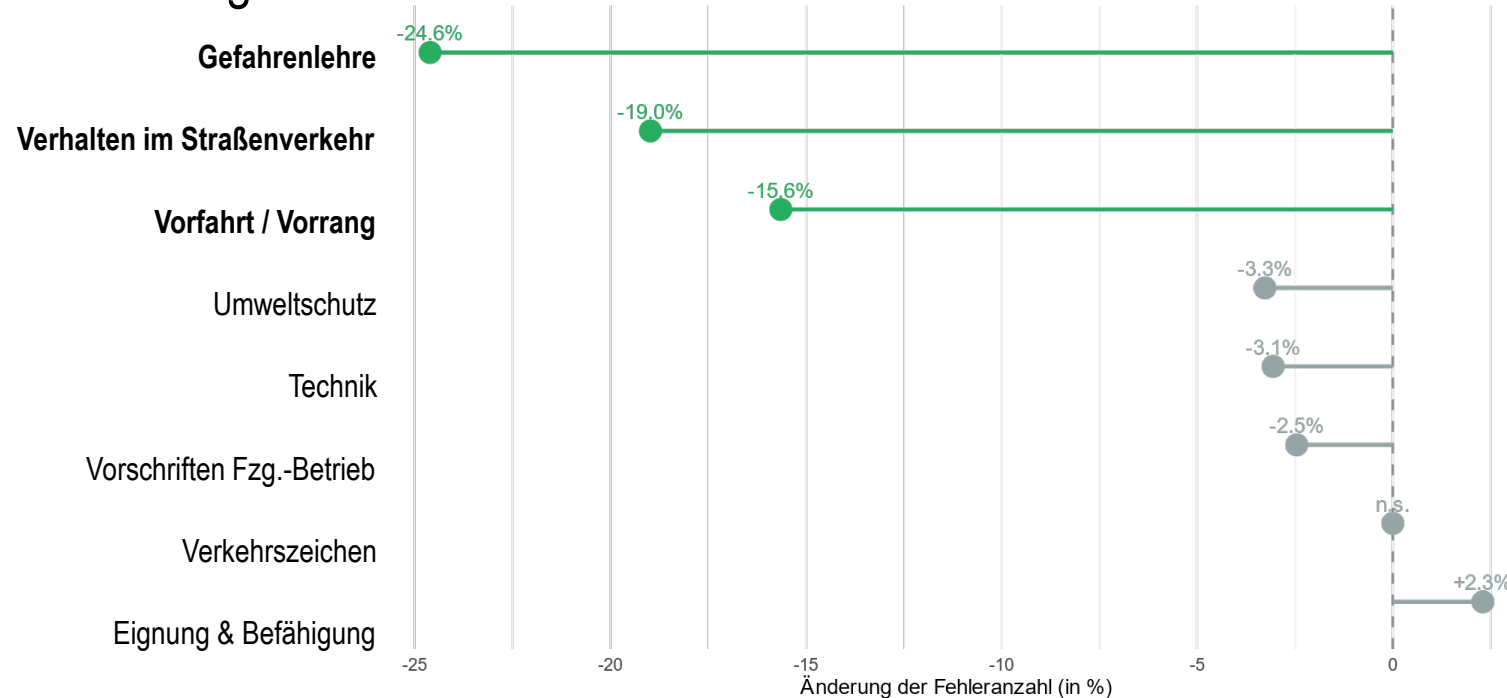
- bestanden **etwa 70 %** die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung auf Anhieb.

Einflussfaktoren auf den Prüfungserfolg

Praktische Fahrerlaubnisprüfung

Zusammenhang zwischen TFEP-Leistung und PFEP-Erfolg (Negative Binomiale Regression, N = 766.952)

TFEP-Sachgebiete:



Vorläufige Ergebnisse:

- Leistungen in der TFEP korrelieren negativ mit schweren Fehler in der PFEP
- Insbesondere erreichte Punktzahl („0“) in den Sachgebieten „**Gefahrenlehre**“, „**Verhalten im Straßenverkehr**“ und „**Vorfahrt / Vorrang**“ steht im negativen Zusammenhang mit der Häufigkeit schwerer Fehler in der PFEP

Zusammenfassung & Fazit

Anspruchsniveau der Fahrerlaubnisprüfung

Empirische Befunde:

- Großteil der Bewerber bestehen die Fahrerlaubnisprüfungen im ersten Anlauf.
- Großteil der Bewerber benötigen für den gesamten Prüfungszyklus etwa 4 Monate.
- Risikogruppe Wiederholungsprüfungen

Internationale Vergleiche:

- Deutsche Bestehensquoten in TFEP und PFEP vergleichsweise hoch.
- Moderater Umfang Fragenkatalog (Österreich: ~ 1.500, Niederlande: > 2.000, Schweden > 3.000)
- Öffentlicher vs. „geheimer“ Fragenkatalog

Missverständnis: Fragen sollen auswendig gelernt werden.

- Keine Hinweise auf systematisch zu hohe Anforderungen in deutscher Fahrerlaubnisprüfung
- Hinweise auf Diskrepanz zw. öffentlicher Wahrnehmung und tatsächlicher Datenlage

Gefahr: „self-fulfilling prophecy“ → Prüfungsangst

- Hinweise auf Potentiale bei der Zielgruppenorientierung (Binnendifferenzierung)
- Hinweise auf Modernisierungspotentiale & Steigerung der Prüfungsökonomie



FÜHRERSCHEINREFORM IN DEUTSCHLAND

Überblick

Führerscheinreform in Deutschland

Gesetz

Bundesrat

Drucksache

330/26

29.05.26

Vk - AIS - In

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze

ÄNDERUNG DES ...

- **Straßenverkehrsgesetz**
- **Kraftfahrtsachverständigengesetz**
- **Fahrlehrergesetz**

Inkrafttreten 01.07.2027

Deutscher Bundestag

Drucksache 21/7404

21. Wahlperiode

29.07.2026

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze

^ Vorgangsablauf

Bundesrat	29.05.2026	BR	Gesetzentwurf Urheber: Bundesregierung, Bundesministerium für Verkehr (federführend) BR-Drucksache 330/26 Ausschüsse: Verkehrsausschuss (federführend) Ausschuss für Arbeit, Integration und Sozialpolitik Ausschuss für Innere Angelegenheiten
	29.06.2026	BR	Empfehlungen der Ausschüsse BR-Drucksache 330/1/26 Vk, In: Änderungsvorschläge - Vk: zus. Stellungnahme - AIS: keine Einwendungen
	10.07.2026	BR	1. Durchgang BR-Plenarprotokoll 1067, S. 370-370, TOP 35 Beschluss: S. 370 - Stellungnahme (330/26), gemäß Artikel 76 Absatz 2 GG
Bundestag	10.07.2026	BR	Beschlussdrucksache BR-Drucksache 330/26(B)
	29.07.2026	BT	Gesetzentwurf Urheber: Bundesregierung, Bundesministerium für Verkehr (federführend) BT-Drucksache 21/7404 Anl.: Stellungnahme des BR und Gegenäußerung der BRg

Führerscheinreform in Deutschland

Verordnung

Bundesrat Drucksache **365/26**

10.06.26

Vk - Fz - In

Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr

Verordnung zur Modernisierung der Fahrschulausbildung
(Fahrschulmodernisierungs-Verordnung - FahrschModV)

- **Fahrschulbildungs-Verordnung**
- Fahrpraxisanleitungs-Verordnung **NEU**
- **Fahrerlaubnis-Verordnung**
- Verordnung zur Durchführung des KfSachvG
- Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz
- Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung
- Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr
- Fahrschüler-Ausbildungsordnung **Außerkräfttreten**

Inkrafttreten 01.07.2027

FahrschAusbV und Teile der FeV* bereits am
01.01.2027

Vorgang - Rechtsverordnung

Verordnung zur Modernisierung der Fahrschulausbildung (Fahrschulmodernisierungs-Verordnung - FahrschModV)

21. Wahlperiode

✓ Übersicht

^ Vorgangsablauf

Bundesrat

10.06.2026

BR

Verordnung

Urheber: Bundesministerium für Verkehr

[BR-Drucksache 365/26](#)

Ausschüsse:

Verkehrsausschuss (federführend)

Ausschuss für Innere Angelegenheiten

Finanzausschuss

* Verweise auf die FS-Ausb.-VO; höhere zGm B96 mit alt. Antr., Wohnmobile, Einsatzfahrzeuge, jeweils nach Schulungen; Nachweise der Schulungen zu B96

Führerscheinreform in Deutschland

Überblick

Theorie / Klasse B

Option „Online“ statt Präsenz

Reduzierung Fragenkatalog um 1/3
(Schwerpunkt Verkehrssicherheit)

Praxis / Klasse B

Mehr Simulation (z.B. für Schaltkompetenz)

Weniger Sonderfahrten, tw. Option Simulation

Verkürzung Prüfungsfahrt von 30 min auf 25 min

Einführung / Erprobung Laienausbildung

Allgemeines

Abbau der Anforderungen an Fahrschulen

Prüfung der Anwendung der Vorschläge
für andere FE-Klassen

Transparenz

Onlineportal mit Prüfungserfolg und Preisen
von Fahrschulen





FÜHRERSCHEINREFORM IN DEUTSCHLAND

Auswirkungen auf die Theoretische Prüfung

Anpassung der Theorieprüfung

Arbeitsplanung

01 Revision des Fragenkatalogs



02 Neugestaltung der Bewertungssystematik



03 Anpassung der Prüfbogenzusammenstellung



04 Anpassung des Evaluationskonzepts



● abgeschlossen ● in Bearbeitung

BISHER

1.746 Aufgaben

STREICHUNG

– 414 Aufgaben (24 %)

ZUKÜNFTIG

1.332 Aufgaben

jeweils alle Klassen

Reformvorschläge zur Fahrschulausbildung

Bewertungssystematik

Revision des Fragenkatalogs

Neugestaltung der Bewertungssystematik

Anpassung der Prüfbogenzusammenstellung

Anpassung des Evaluationskonzepts

Fragen mit KO-Kriterium

BISHER

Differenzierte Gewichtung der Fragen **(2–5 Fehlerpunkte)**

ZUKÜNFTIG

Jede Frage **ein Fehlerpunkt**
Bestimmte Fragen führen **direkt zum Nichtbestehen**

1.3.01-016-3

Fehlerpunkte: 5

Welches Verhalten ist richtig?



Ich muss den roten Pkw durchfahren lassen



Ich muss den schwarzen Pkw abbiegen lassen



Der rote Pkw muss mich durchfahren lassen

Führerscheinreform in Deutschland

Prüfbogenzusammenstellung

Revision des Fragenkatalogs

Neugestaltung der Bewertungssystematik

Anpassung der Prüfbogenzusammenstellung

Anpassung des Evaluationskonzepts

Randomisierte Bogenzusammenstellung



Kriteriengeleitet

Automatisierte Zusammenstellung der Prüfbogen nach den Kriterien

- Anzahl der Fragen pro Sachgebiet im Grund- und Zusatzstoff
- Anzahl und Art der Fragen mit KO-Kriterium in der Prüfung
- Anzahl der Medienfragen (Video, Bild)
- Anzahl der Fragen mit Freitext bzw. Abbildungs-Auswahl
- „Item enemies“:
Ausschluss von Fragen, die unter Berücksichtigung zugeordneter Medien z.B. Lösungshinweise für andere Fragen beinhalten oder gleiches Wissen abfragen



Live generiert

Jeder Prüfbogen wird live im Prüflokal individuell aus dem Aufgabenpool generiert

Führerscheinreform in Deutschland

Fahrerlaubnisprüfer

Ziel: Zugang zur Tätigkeit vereinfachen



Wer prüft in Deutschland?

Amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr (aaSoP) und **zukünftig amtlich anerkannte Fahrerlaubnisprüfer**



Voraussetzungen

- Fahrerlaubnis Klasse B und die Klassen, für die geprüft wird
- Mindestalter 23 Jahre
- Angehörigkeit zu einer Technischen Prüfstelle
- mind. Berufsausbildung oder Abitur

Reduzierte Ausbildungsgebiete Dauer mind. 5 Monate

- 1 Bau und Betrieb von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern
- 2 **Prüfung von Bewerbern um die Fahrerlaubnis**
- 3 Begutachtung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern sowie von Fahrzeugteilen, insbesondere zur Erlangung von Betriebserlaubnissen und Bauartgenehmigungen
- 4 Untersuchung der Kraftfahrzeuge und ihrer Anhänger im Rahmen der regelmäßigen technischen Überwachung
- 5 **Straßenverkehrsrecht sowie die die Sachverständigen- und Prüfertätigkeit berührenden anderen Rechtsgebiete**
- 6 **Organisation der Verkehrsverwaltung in Bund und Ländern**



FÜHRERSCHEINREFORM IN DEUTSCHLAND

Auswirkungen auf die praktische Prüfung

Änderungen der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung

Reduzierung der Prüfungsdauer und Mindestfahrzeit

Übersicht der geplanten rechtlichen Änderungen

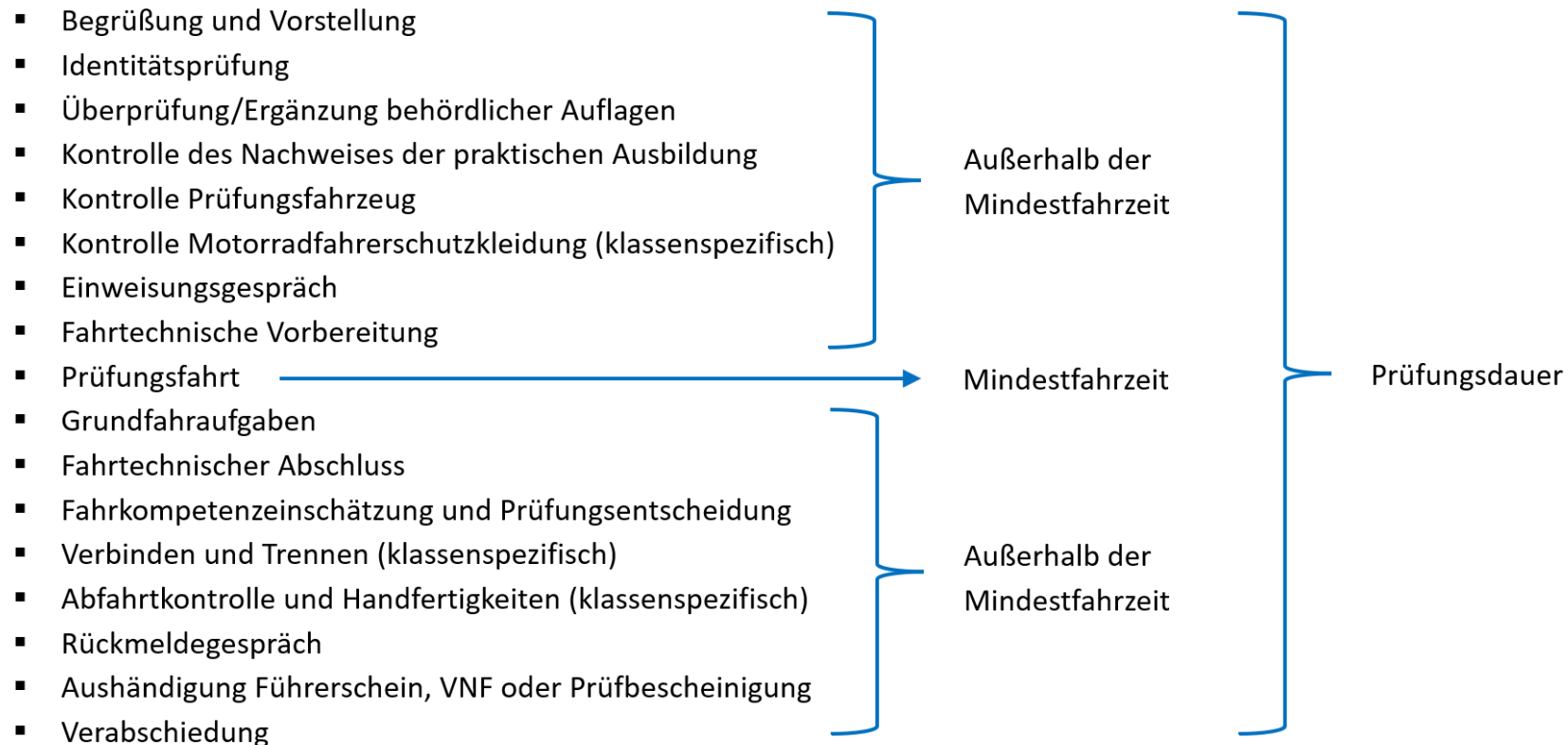
Klasse	Prüfungsdauer Alt (Minuten)	Prüfungsdauer Neu (Minuten)	Mindestfahrzeit Alt (Minuten)	Mindestfahrzeit Neu (Minuten)
AM	55	40 (Minus 15)	30	25 (Minus 5)
A1	70	40 (Minus 30)	30	25 (Minus 5)
A2	70 (Aufstieg von A1: 60)	40 (Minus 30 bzw. 20)	30	25 (Minus 5)
A	70 (Aufstieg von A2: 60)	40 (Minus 30 bzw. 20)	30	25 (Minus 5)
B	55	40 (Minus 15)	30	25 (Minus 5)
BE	55	40 (Minus 15)	30	25 (Minus 5)
C1	85	70 (Minus 15)	50	45 (Minus 5)
C1E	85	70 (Minus 15)	50	45 (Minus 5)
C	85	70 (Minus 15)	50	45 (Minus 5)
CE	85	70 (Minus 15)	50	45 (Minus 5)
D1	85	70 (Minus 15)	50	45 (Minus 5)
D1E	80	70 (Minus 10)	50	45 (Minus 5)
D	85	70 (Minus 15)	50	45 (Minus 5)
DE	80	70 (Minus 10)	50	45 (Minus 5)
T	70	60 (Minus 10)	35	35

Führerscheinreform in Deutschland

Änderungen der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung

Reduzierung der Prüfungsdauer und Mindestfahrzeit

Durchzuführende Prüfungshandlungen / Prüfungselemente



Reformvorschläge zur Fahrschulausbildung

Änderungen der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung

Reduzierung der Prüfungsdauer und Mindestfahrzeit

REFA-ZEITERFASSUNGSSTUDIE

Unter **Annahme der geplanten Reduzierung der Mindestfahrzeit** ergeben sich beispielsweise folgende Zeitbedarfe:

KLASSE A

63,38

Minuten

KLASSE B

51,46

Minuten

KLASSE C

81,27

Minuten

BSP. KLASSE B (IN MINUTEN)

Prüfungshandlungen / -elemente	Klasse B
Vorbereitung (Begrüßung bis Fahrtechnische Vorbereitung)	7,83
Prüfungsfahrt	25
Grundfahraufgaben (GFA)	10,26
Nachbereitung (Fahrtechnischer Abschluss bis Verabschiedung)	8,37
Klassenspezifische Prüfungsteile (Abfahrtskontrolle; Verbinden/Trennen)	/
Prüfungsdauer	51,46

Führerscheinreform in Deutschland

Was machen andere?



Why a special FF test.



In the Netherlands:

- After 4 Fails for practical test within 5 years, a further investigation of driving skills is the next step. Performed by a driving skills advisor (70 min.)
- FF often turned out to be the reason!

The question was: How can we prevent that candidates with FF first have to go through 4 regular tests?



statistics

- Since 2011
- Over 20.000 FF exams annually.
- 10 percent higher pass rate than regular exams.
- Higher customer satisfaction rate.
- Satisfied FF examiners.
- Use experience in the regular exams.
- FF exam is also suitable for other target groups (ADHD, ADD....).



What does it look like



Regular exam (normal examiner)

- 55 min.
- € 155
- Actual test 35 min.
- Standardization conform CBR assesment system.

FF exam (examiner specialized on FF)

- 80 min.
- € 191
- Actual test 35 min.
- Standardization conform CBR assesment system.
- Candidate can ask for time-out during test.

Conditions for both exams as similar as possible





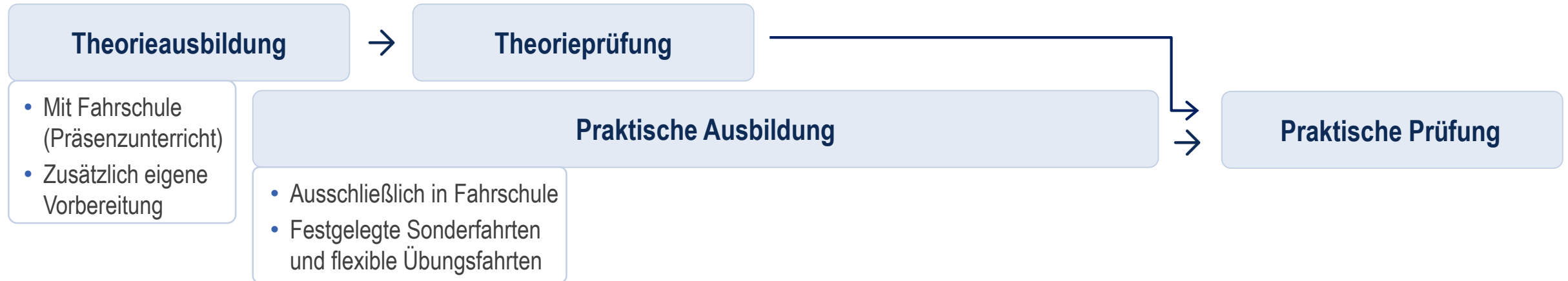
FÜHRERSCHEINREFORM IN DEUTSCHLAND

Auswirkungen auf die Fahrausbildung

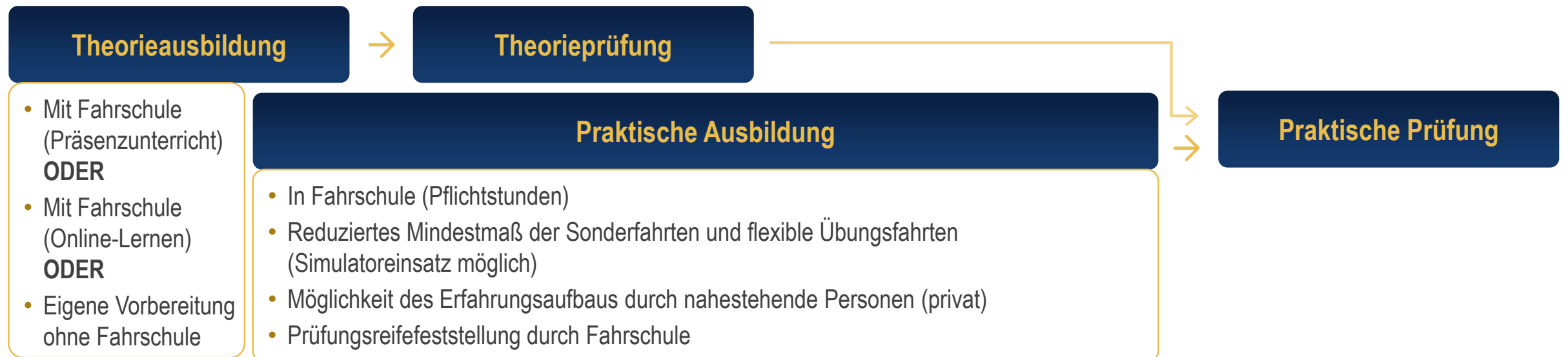
Führerscheinreform in Deutschland

Zukunft der Fahrausbildung

AKTUELL



GEPLANT





Preistransparenz sowie Transparenz der Praxis-Bestehensquoten von Fahrschulen

01

Technische Prüfstellen melden Daten (Bestehensquoten der PFEP) an die **Mobilithek des BMV**

02

Drittanbieter (z. B. Vergleichsportale) greifen auf diese Daten zu

03

Quartalsweise Aktualisierung

04

Zunächst **pro Fahrschule**, nicht pro Filiale

Transparenzportal im Bereich Fahrschulausbildung

Vorgaben aus BR-Vorlagen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze

BT-Drucksache 21/7404 vom 29.07.26

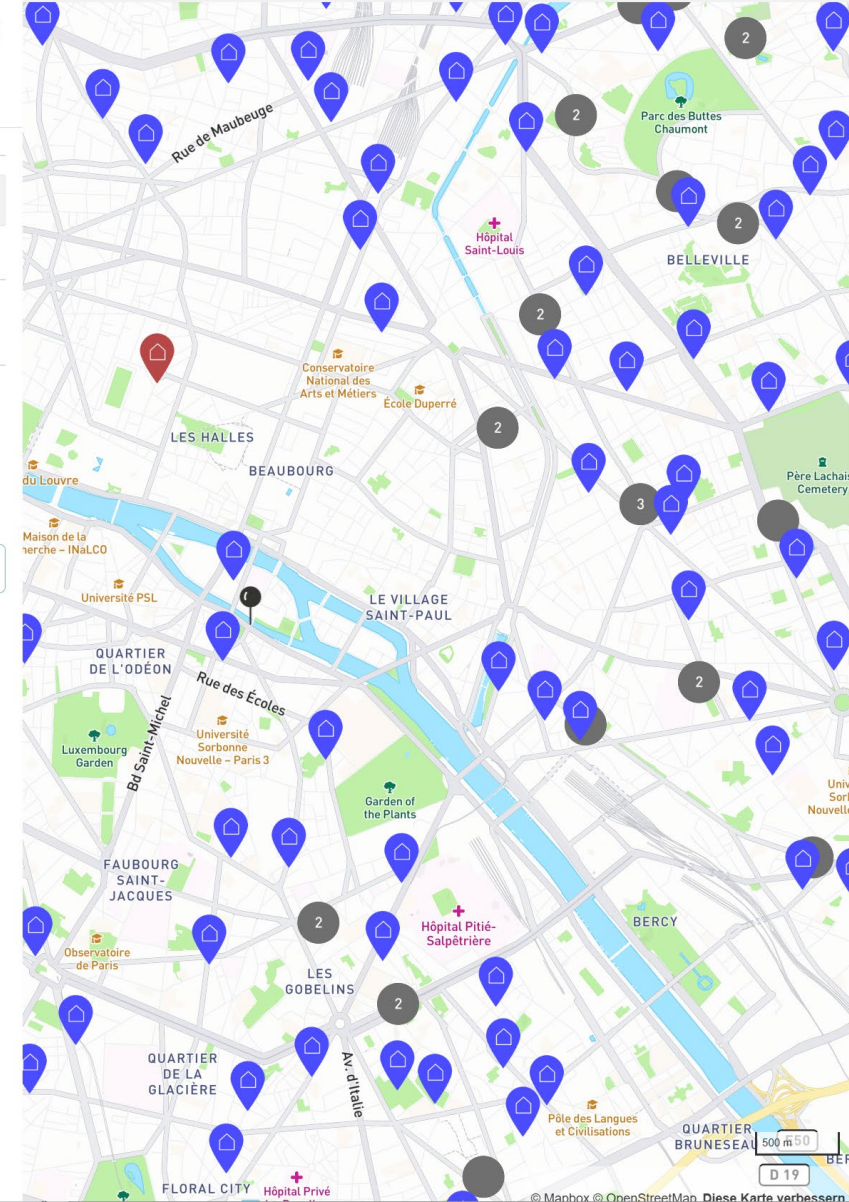
Verordnung zur Modernisierung der Fahrschulausbildung (Fahrschulmodernisierungs-Verordnung - FahrschModV)

BR-Drucksache 365/26 vom 10.06.26

inklusive der Besprechungsergebnisse vom 10.09.2026

Deutscher Bundestag	Drucksache 21/7404
21. Wahlperiode	29.07.2006
Gesetzentwurf der Bundesregierung	Vorabsetzung
Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fahrerlaubnisgesetzes und anderer strafenverkehrsrechtlicher Gesetze	
A. Problem und Ziel	Drucksache 365/26
Die Fahrerlaubnisprüfung ist individualisiert, modern gestaltet worden. Diese Modernisierung erfordert auch die Fahrschulbildung. Während Änderungen im Prozess der Fahrerlaubtsausbildung mit dem Ziel, die Kosten für die Bewerber zu senken, darüber hinaus haben sich im Vollzug der geforderten Fahrbildungsnotwendigkeiten erhebliche waltungsprobleme in einzelnen und neuerdings breitenbereichen, Außerdem hat die Europäische Kommission	10.06.26
	Vk - Fz - In
Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr	
Verordnung zur Modernisierung der Fahrschulausbildung (Fahrschulmodernisierungs-Verordnung - FahrSchModV)	
A. Problem und Ziel	
Die derzeitigen Regelungen zur Fahrschulausbildung entsprechen nur noch teilweise den modernen Anforderungen an ein theoretisches Lernen. Insbesondere digitale Lehr- und Lernformen werden bislang nicht ausreichend genutzt. Die Fahrschulausbildung ist zudem durch weitgehend analoge und papiergebundene Ausbildungs- und Verwaltungsaufträge geprägt. Digitale Verfahren zur Dokumentieren, Nachvollziehen und Kommunikation zwischen Fahrschulen und Behörden sind bisher kaum etabliert. Dies führt zu erhöhten Verwaltungsaufwand und vermehrten Kosten. Die bestehenden Strukturen wirken sich unmittelbar auf die Kosten der Fahrschulausbildung aus und tragen dazu bei, dass die Erneuerung einer Fahrerlaubnis für viele Menschen finanziell stark belastend ist. Ziel der Verordnung ist es, die Fahrschulausbildung um die heutigen Methoden des Lernens anzupassen, digitale Ausbildungselemente stärker zu integrieren, die strukturellen Defizite zu beheben, das Effizienzpotenziale digitaler Verfahren zu nutzen und dadurch die	

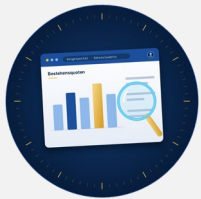
Amtliche Transparenz-Plattform



AUSBLICK

Weiterentwicklungspotentiale in Deutschland





AUSBLICK Bürgerportal

Bürgerportal Überblick

Plan

Erweiterung des bestehenden Online-
Informationsangebotes für Fahrerlaubnis-Bewerber,
des **PFEF-Rückmeldeportals** (pfep.de),
um weitere Informationsangebote, u.a.:

TFEP-Rückmeldeportal

mit individuellen Informationen zum Prüfungsergebnis
zur zielgerichteten Verbesserung der Kompetenzen

Prüfungsmonitor

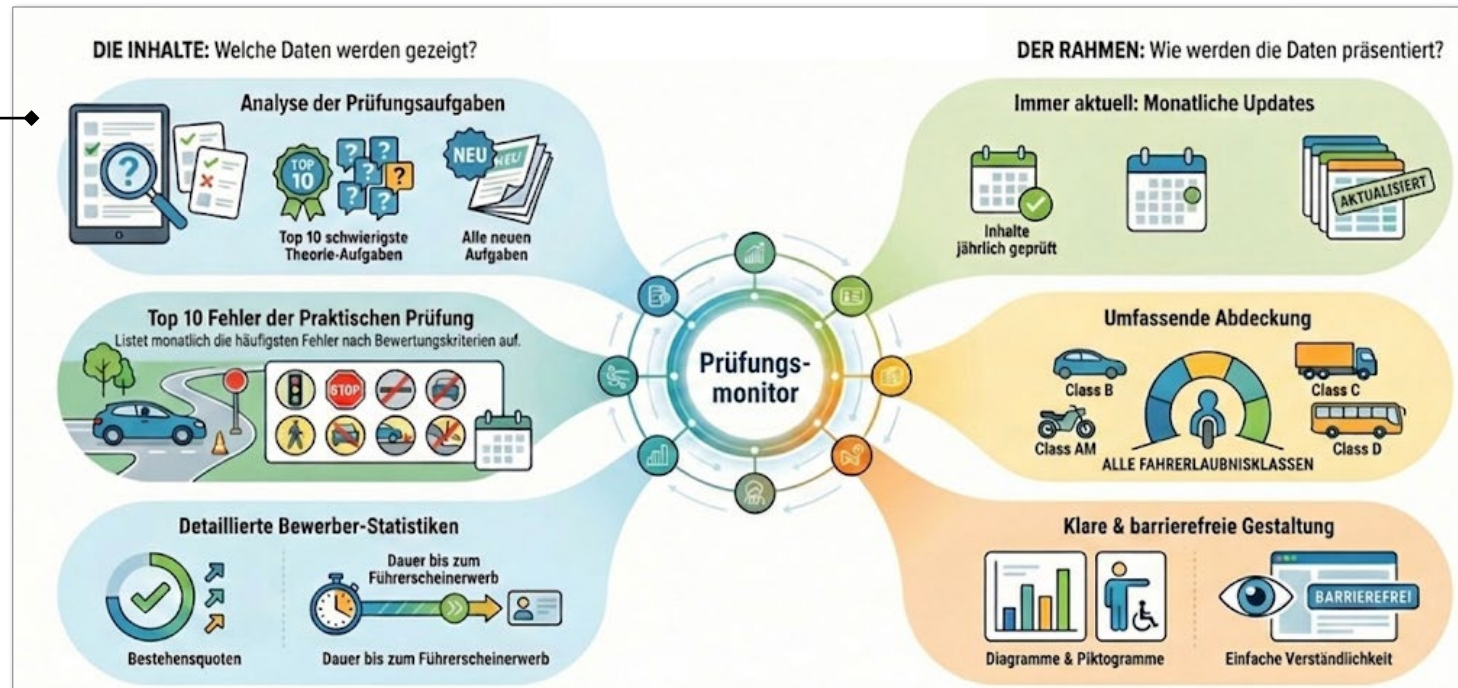
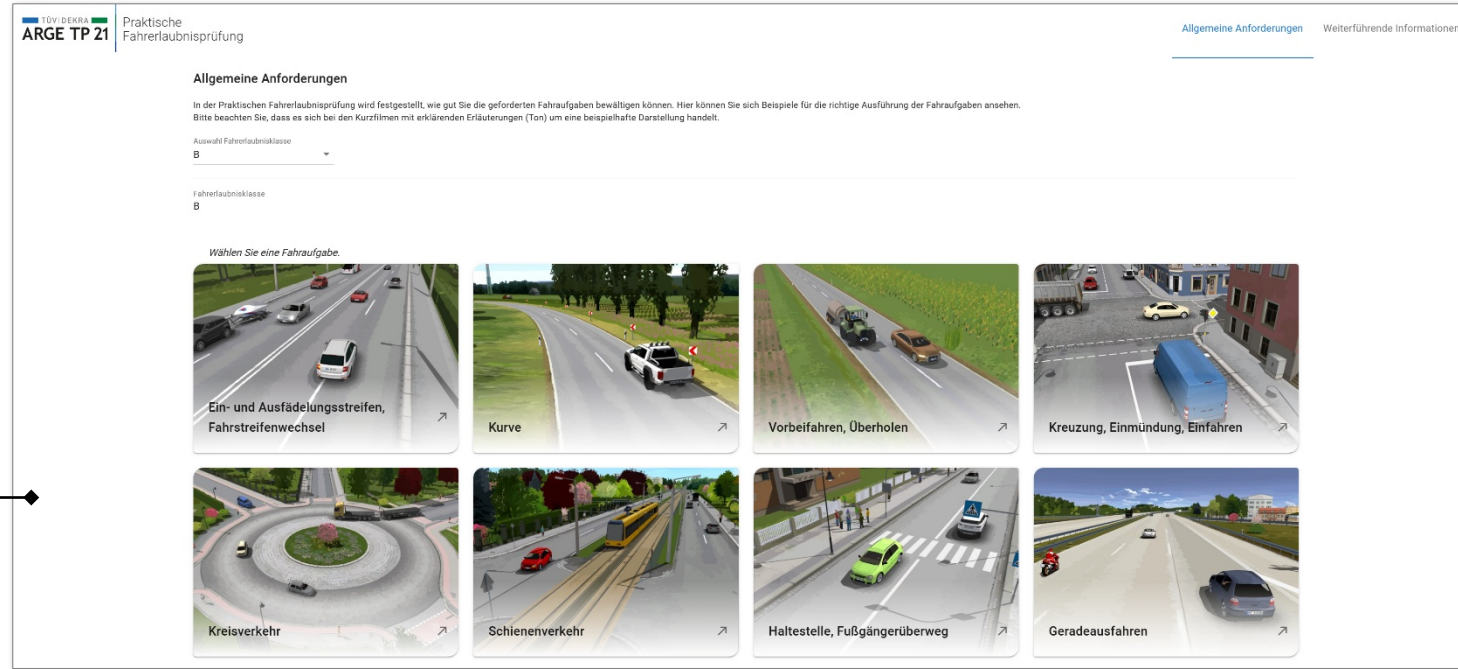
mit aktuellen, itembezogenen Auswertungen
zur Theorie- und Praxisprüfung
(z.B. 10 schwierigste Theorieaufgaben)

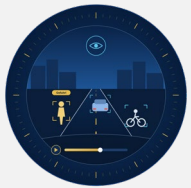
Hinweise für den Prüfungserfolg

mit Tipps für eine optimale Vorbereitung und
eine stressfreie und souveräne Prüfungsbearbeitung

Rechtsgrundlagen

wie Prüfungsrichtlinien





AUSBLICK

Verkehrswahrnehmungsaufgaben

Gefahrenwahrnehmung als Prüfungsinhalt

- Die 4. EU-Führerscheinrichtlinie fordert in Annex II, die **Gefahrenwahrnehmung in der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung** zu erfassen
- Gefahrenwahrnehmung ist ein **komplexes Konstrukt**: selektive und geteilte Aufmerksamkeit sowie peripheres Sehen unterscheiden sichere von noch unsicheren Fahrern
- Hazard-Perception-Items bilden **dynamische, zeitkritische Wahrnehmungsprozesse** ab – anders als klassische Wissens- und Regelfragen



Leitfrage

Wie lassen sich ein maßgeschneidert Gefahrenwahrnehmungsaufgaben in die bestehende deutsche TFEP integrieren?

Aufgabenformat für die Fahrerlaubnisprüfung

1 Ökologische Validität

Welche Mindestanforderungen muss ein Format erfüllen, um Kompetenzen zu erfassen, die reale Wahrnehmungsprozesse abbilden?

2 Vorhersagekraft

Inwieweit sagen Gefahrenwahrmungsaufgaben sicheres Fahrverhalten von Fahranfängern zuverlässig vorher?

3 Passende Aufgabenformate

Welche Formate sichern hohe Validität bei gleichzeitiger Passung zum bestehenden Prüfungssystem?



STUDIENDESIGN

- Bearbeitung am **Tablet vs. PC**
- Vergleich **fahrerfahrener** und **fahrunerfahrener** Teilnehmender

Das Format „Gefahrenerkennung“



- 1 **Start**
Jeder Durchgang beginnt mit einem Fixationskreuz
- 2 **Antizipieren**
Bei sich entwickelnder Gefahr Film stoppen – per Mausklick (PC) oder Touch (Tablet)
- 3 **Lokalisieren**
Gefahrenobjekt im Standbild markieren
- 4 **Weiter**
Eingabe bestätigen oder verwerfen; Film läuft weiter

RICHTIG, WENN BEIDES ZUTRIFFT



Rechtzeitig

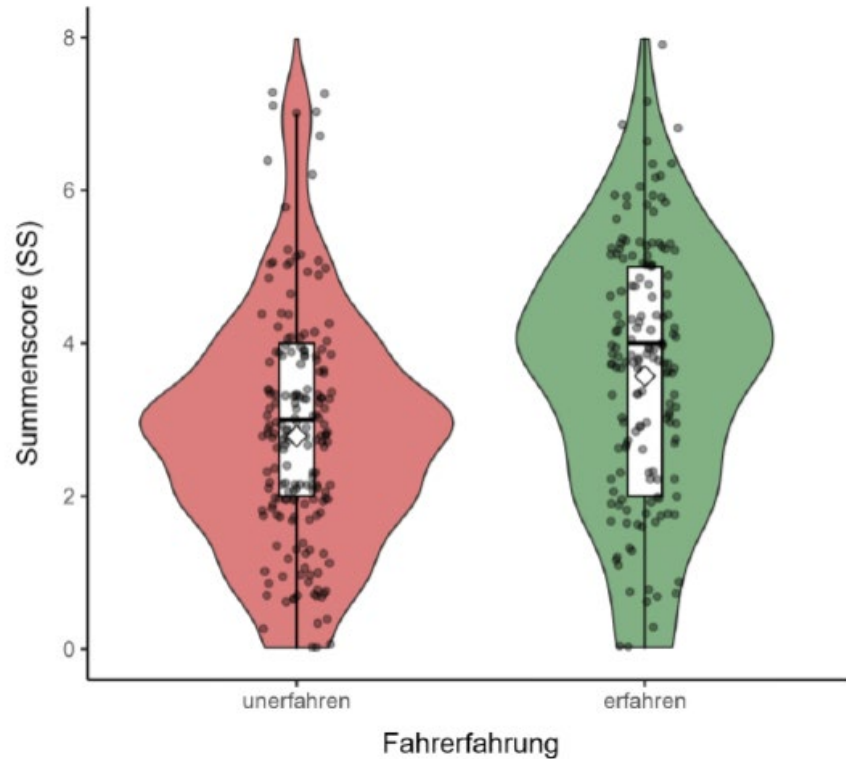
Stopp im Scoring-Window: vom Beginn der sich entwickelnden Gefahr bis $TTC \leq 1$ s (Verkehrskonflikt)



Am richtigen Ort

Das Objekt, das den Verkehrskonflikt verursacht, ist korrekt markiert

Das Format trennt Fahrerfahrene von Fahrunerfahrenen



$$\eta^2 = 0,06$$

Signifikanter Effekt der Fahrerfahrung auf den Summenschore (kleiner bis mittlerer Effekt)

Faktor	F(1, 359)	p	η^2
Fahrerfahrung	21,51	< 0,001	0,060
Modus (Tablet vs. PC)	2,02	0,156	0,005
Erfahrung × Modus	0,97	0,326	0,003



Geräteunabhängig

Tablet oder PC: kein Haupteffekt, keine Wechselwirkung mit der Fahrerfahrung

VISCED: Optimales Tool für die VWT-Umsetzung



Ausblick

- Reproduzierbare Schwierigkeitsstufen über die Eskalationsdynamik der Szene
- Parallele Aufgabenvarianten und schnelle empirische Iterationen für ausbalancierte Itempools
- Modulare InfoUnit: eine Aufgabe mit geringem Aufwand auf verschiedene Fahrzeugklassen übertragen

<https://visced.info/>



Vielen Dank ...



**... für Ihre
Aufmerksamkeit!**