

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Springer, Stefan Henze, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/933 –**

Bezahlbarer Führerschein als Voraussetzung sozialer Teilhabe – Auswirkungen auf junge Menschen, Auszubildende und Arbeitslose

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Pkw-Fahrerlaubnis ist eine wichtige Grundlage für gesellschaftliche Teilhabe und wirtschaftlichen Wohlstand – insbesondere im ländlichen Raum. Der Besitz eines Führerscheins und die Verfügbarkeit eines Pkws können die Mobilität und damit auch die Beschäftigungschancen von Arbeitssuchenden deutlich erhöhen (Mitteilungen des Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Instituts [WSI] 6/2009: Individuelle Beschäftigungsfähigkeit: Konzept, Operationalisierung und erste Ergebnisse, Brüssig/Knuth 2009). Darüber hinaus gibt es Arbeitsplätze, für deren Ausübung ein Führerschein erforderlich ist (z. B. ambulante Pflegedienste, Kurierfahrer etc.). Die Fahrschulen sind dabei zentrale Akteure, damit die Menschen diese Voraussetzung für die motorisierte individuelle Mobilität erlangen können.

Die derzeitigen Rahmenbedingungen für die Tätigkeiten der Fahrschulen führen aber zu nicht notwendiger Bürokratie und erschweren die effiziente und zukunftsgerichtete Fahrausbildung. Nicht zuletzt dadurch haben sich die Kosten für den Erwerb des Führerscheins in Deutschland massiv erhöht und der Terminstau bei den Fahrprüfungen führt zu monatelangen Wartezeiten (vgl. Bundestagsdrucksache 20/13399). Hierzu sind auch die hohen Durchfallquoten zu beachten. So werden laut Veröffentlichung des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) 41 Prozent der theoretischen Fahrprüfungen und 30 Prozent der praktischen Fahrprüfungen nicht bestanden (www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubnispruefungen/fahrerlaubnispruefungen_node.html).

Laut „Bild“ vom 8. April 2025 stiegen die Kosten seit 2021 um 33 Prozent, laut der Tagesschau kostet der Führerschein mittlerweile vielerorts bis zu 4 500 Euro (www.bild.de/politik/inland/fuehrerschein-so-teuer-wie-nie-33-prozent-mehr-in-nur-vier-jahren-67f4cd1ca86e97204249cc49; www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/preisstaeigerung-fuehrerschein-100.html).

Besonders junge Menschen, Auszubildende und Personen mit niedrigem Einkommen sind von dieser Entwicklung betroffen. Der Führerschein ist für diese Gruppen oft Grundvoraussetzung für die Aufnahme einer Ausbildung oder Beschäftigung – insbesondere im ländlichen Raum. Zwar fällt das Fahrerlaubniswesen in den Zuständigkeitsbereich der Länder, die Bundesregierung ist je-

doch im Bereich der Arbeitsförderung und Sozialgesetzgebung in der Verantwortung, insbesondere hinsichtlich der Förderung des Führerscheinerwerbs im Rahmen der Eingliederungsleistungen nach dem Zweiten Buch Sozialgesetzbuch (SGB II) und Dritten Buch Sozialgesetzbuch (SGB III). Allerdings bestehen Zweifel, ob die bestehenden Fördermechanismen ausreichen und zielgenau ausgestaltet sind. Die Bundesregierung selbst räumt ein, dass keine belastbaren statistischen Erkenntnisse zur Wirksamkeit dieser Fördermaßnahmen vorliegen (Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 20/12035).

Der Zugang zum Führerschein droht so in den Augen der Fragesteller zu einem Privileg wohlhabender Schichten zu werden.

Darüber hinaus wurde im vorigen Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP festgehalten, „das Monopol bei der Fahrerlaubnisprüfung“ aufzuheben (www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf, S. 41). So berichten Zeitungen im Jahr 2022, dass die damalige Bundesregierung eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe einberufen hätte, die ergebnisoffen die Möglichkeiten für eine Umsetzung des Koalitionsvertrages diskutieren sollte, so der damalige Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing. Erste Eckpunkte waren für Anfang 2023 angekündigt (www.saechsische.de/panorama/fuehrerscheinpruefung-tuev-und-dekra-sollen-monopol-abgeben-HWP533745HQCSDBK7A3RZ2M37M.html).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Bundesregierung ist die Kostenentwicklung für den Führerscheinerwerb in den letzten Jahren bekannt. Daher wurde im Koalitionsvertrag für die laufende Legislaturperiode das Ziel formuliert, dass „unter Wahrung hoher Standards die Fahrausbildung reformiert wird, um den Führerscheinerwerb bezahlbarer zu machen“. Da das Auto ein wichtiges Fortbewegungsmittel – vor allem für die Menschen im ländlichen Raum – ist, hat das Bundesverkehrsministerium (BMV) die Kosten in den Blick genommen, die beim Erwerb der Pkw-Fahrerlaubnis Klasse B entstehen. Besonders für junge Fahrerinnen und Fahrer ist das bedeutsam. Am 21. Juli 2025 hat hierzu in einem Stakeholder-Dialog ein Austausch zu geeigneten Maßnahmen der Kosteneindämmung mit den Verbänden aus der Branche und Verbrauchervertretern stattgefunden. Die diskutierten Lösungsansätze und -vorschläge wird das BMV nun sorgfältig auswerten und über die weiteren Schritte entscheiden. Grundsätzlich muss das Ziel der Fahrausbildung und Prüfung sein, zu einem bezahlbaren Preis die Kompetenzen für eine sichere, verantwortungsvolle und umweltbewusste Verkehrsteilnahme zu vermitteln. Eine qualitativ hochwertige Fahrausbildung ist Voraussetzung für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Soweit der Führerscheinerwerb für die Aufnahme einer Berufsausbildung oder Arbeitsaufnahme notwendig ist, wird auf die bereits bestehenden Förder- und Unterstützungsmöglichkeiten im Bereich der aktiven Arbeitsförderung hingewiesen.

1. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über die durchschnittlichen Gesamtkosten für den Erwerb eines Führerscheins der Klasse B in den Jahren von 2019 bis 2025 bundesweit sowie nach Bundesländern gegliedert vor, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Nach den der Bundesregierung vorliegenden Informationen des MOVING International Road Safety Association e. V. ergeben sich für das Jahr 2024 nachfolgende Gesamtkosten für den Erwerb einer Pkw-Fahrerlaubnis (Klasse B).

Bundesland	Ø Kosten
Bundesdurchschnitt	3.424,31 €
Hamburg	4.150,56 €
Sachsen	3.763,51 €
Bayern	3.746,77 €
Thüringen	3.545,68 €
Saarland	3.499,12 €
Baden-Württemberg	3.497,90 €
Bremen	3.480,20 €
Mecklenburg-Vorpommern	3.461,38 €
Hessen	3.437,95 €
Brandenburg	3.426,88 €
Sachsen-Anhalt	3.393,24 €
Schleswig-Holstein	3.352,57 €
Niedersachsen	3.305,51 €
Rheinland-Pfalz	3.243,22 €
Nordrhein-Westfalen	3.148,58 €
Berlin	2.425,10 €

Weitergehende Informationen liegen der Bundesregierung nicht vor.

2. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auswirkungen steigender Führerscheinkosten auf die Aufnahme von Berufsausbildungen, insbesondere in Regionen mit unzureichendem ÖPNV-Angebot (ÖPNV = öffentlicher Personennahverkehr)?

Ein fehlender Führerschein aufgrund hoher Führerscheinkosten kann in Regionen mit eingeschränktem ÖPNV-Angebot bei einem gleichzeitig geringen Angebot an Ausbildungsplätzen die Aufnahme einer Berufsausbildung negativ beeinflussen. Im Bereich der aktiven Arbeitsförderung stehen für diese Fälle entsprechende Fördermöglichkeiten zur Verfügung (vgl. die Antwort zu Frage 4).

3. Sind Führerscheinkosten nach Einschätzung der Bundesregierung ein Hemmnis für die Integration von Langzeitarbeitslosen, Jugendlichen ohne Schulabschluss oder Menschen mit Migrationshintergrund in den Arbeitsmarkt, und wenn ja, inwiefern?

Hohe Führerscheinkosten können für jede Person, auch aus den genannten Zielgruppen, dann ein Hemmnis für die Integration in den Arbeitsmarkt sein, wenn ein Führerschein notwendig ist, um den Arbeitsort zu erreichen, etwa, wenn im ländlichen Raum der Arbeitsort nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreich-

bar ist. Die Lage von Arbeitszeiten kann einen Führerschein ebenfalls erforderlich machen, z. B. aufgrund von Randzeiten oder Wechselschichten. Daneben kann ein Führerschein auch für die Ausübung einer Tätigkeit selbst notwendig sein.

Ein Führerschein wird die Aussichten auf einen Arbeitsplatz dagegen kaum verändern, wenn der Arbeitsort z. B. im städtischen Raum auch anders als mit einem Kraftfahrzeug erreicht werden kann. Dies gilt auch, wenn ein Führerschein zur Ausübung der Tätigkeit selbst nicht notwendig ist.

4. Welche Fördermöglichkeiten bestehen aktuell über die Bundesagentur für Arbeit (BA) oder das Jobcenter für Arbeitsuchende und Auszubildende zur Finanzierung oder teilweisen Finanzierung des Führerscheins?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 bis 4 der Kleinen Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 20/12035 verwiesen.

5. Wie viele Förderfälle für den Führerscheinwerb durch Jobcenter bzw. die BA wurden in den Jahren von 2019 bis 2024 bundesweit registriert (bitte nach Jahren, Bundesländern und Altersgruppen aufschlüsseln)?
6. Welche Kosten sind dabei (vgl. Frage 5) im Durchschnitt pro Maßnahme entstanden, und wie hoch war die maximale Förderung im Einzelfall?
7. Wie viele Bürgergeldempfänger haben zwischen 2019 und 2024 eine Förderung für den Erwerb eines Führerscheins erhalten, und wie viele davon konnten dadurch nachweislich in ein sozialversicherungspflichtiges Arbeitsverhältnis überführt werden?

Die Fragen 5 bis 7 werden gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Kenntnisse vor.

8. Welche Evaluierungen zur Wirksamkeit der Kostenübernahme für Führerscheine als arbeitsmarktintegrative Maßnahme hat die Bundesregierung durchgeführt oder in Auftrag gegeben?

Die Bundesregierung hat keine Evaluierung zur Wirksamkeit der Kostenübernahme für Führerscheine als arbeitsmarktintegrative Maßnahme durchgeführt oder in Auftrag gegeben.

9. Beabsichtigt die Bundesregierung, im Rahmen der Weiterentwicklung des Bürgergeldes oder anderer sozialpolitischer Instrumente zusätzliche Anreize oder Förderungen zum Erwerb eines Führerscheins zu schaffen?

Der Erwerb des Führerscheins ist grundsätzlich dem Bereich der privaten Daseinsfürsorge zuzurechnen und kann daher nur im Ausnahmefall (vgl. die Antwort zu Frage 4) von den Jobcentern gefördert werden. Der Koalitionsvertrag enthält keine Vereinbarungen zur Ausweitung der Fördermöglichkeiten für Führerscheine im Rahmen der Weiterentwicklung des Bürgergeldes.

10. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass Führerscheinkosten als Kriterium in sozialpolitischen Förderprogrammen systematisch berücksichtigt werden sollten, und wenn ja, inwieweit?

Sozialpolitische Förderprogramme können sehr unterschiedlichen Inhalts sein und verschiedenste Ziele anstreben. Nur bei einem Teil solcher Förderprogramme wird überhaupt ein Bezug zu Auto-Mobilität bestehen. Schon deshalb sind keine Gründe für eine in der Fragestellung aufgeworfene, nicht weiter eingegrenzte systematische Berücksichtigung von Führerscheinkosten als Kriterium in sozialpolitischen Förderprogrammen offensichtlich.

Im Rahmen bestehender arbeitsmarktpolitischer Instrumente, insbesondere nach dem Zweiten und Dritten Buch Sozialgesetzbuch (SGB II und SGB III), können Kosten für den Erwerb eines Führerscheins im Einzelfall übernommen werden, wenn dies für die Integration in den Arbeitsmarkt erforderlich ist. Dies eröffnet sach- und bedarfsgerechte Fördermöglichkeiten.

11. Hat sich die Bundesregierung zu dem Vorschlag der Einführung eines bundesweiten Förder- oder Zuschussprogramms zum Führerscheinerwerb, insbesondere für einkommensschwache Bürger, eine eigene Auffassung gebildet, wenn ja, wie lautet diese (vgl. www.cdu-fraktion.de/artikel/sabine-enseleit-der-fuehrerschein-darf-kein-luxus-sein-cdu-antrag-fuer-ein-wahlmodell; www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/deutschlandticket-handwerkspraesident-fuehrerschein-zuschuss-100.html), und liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, welche Modelle zur teilweisen Finanzierung von Führerscheinkosten durch Arbeitgeberzuschüsse oder Bildungsgutscheine existieren, wenn ja, welche sind dies, und plant die Bundesregierung ggf., deren Bekanntheit und Anwendung zu fördern (wenn ja, wie)?

Die Bundesregierung hat den Vorschlag zur Kenntnis genommen. Sie verfügt nicht über systematische Erkenntnisse zu Modellen zur teilweisen Finanzierung von Führerscheinkosten durch Arbeitgeberzuschüsse. Für den angesprochenen Personenkreis wird im Übrigen auf die bestehenden Fördermöglichkeiten im Bereich der aktiven Arbeitsförderung verwiesen (vgl. die Antwort zu Frage 4). Die Bundesregierung verweist in diesem Zusammenhang außerdem auf die Informations- und Beratungsangebote der Arbeitsagenturen und der Jobcenter, die Arbeit- und Ratsuchenden individuelle Fördermöglichkeiten aufzeigen und bei Bedarf bei der Antragstellung unterstützen.

12. Bestehen nach Auffassung der Bundesregierung Berührungspunkte zwischen der Preisentwicklung im Führerscheinwesen und übergeordneten sozialstaatlichen Zielen wie gleichwertige Lebensverhältnisse oder Teilhabe, und wenn ja, welche?

Mobilität kann eine Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe sein. Hohe Führerscheinkosten können insbesondere in ländlichen Regionen, wo öffentliche Verkehrsmittel oft nur eingeschränkt zur Verfügung stehen, eine finanzielle Herausforderung darstellen. Dies betrifft vor allem Menschen mit geringem Einkommen oder in strukturschwachen Gebieten. Hohe Führerscheinkosten können sich insoweit auch negativ auf gleichwertige Lebensverhältnisse und Teilhaben auswirken. Für den Zugang zu Arbeitsplätzen bestehen daher insoweit Fördermöglichkeiten (vgl. die Antwort zu Frage 4).

13. Welche Rolle spielt der Besitz eines Führerscheins bei der beruflichen Eingliederung im Rahmen öffentlich geförderter Maßnahmen (z. B. § 16i SGB II, § 45 SGB III)?

Das Vorliegen eines Führerscheins ist grundsätzlich keine Voraussetzung für die Teilnahme an einer Maßnahme der aktiven Arbeitsförderung im Sinne des SGB II oder SGB III. In ländlichen Räumen erfolgt die Durchführung der Maßnahmen in der Regel in Abstimmung mit den regionalen ÖPNV-Fahrplänen. In Präsenzmaßnahmen besteht außerdem die Möglichkeit der Erstattung von Unterkunft- und Verpflegungskosten, soweit keine Maßnahmen im erreichbaren Umfeld zur Verfügung stehen. Darüber hinaus können Maßnahmen, wie die nach § 45 SGB III, auch virtuell durchgeführt werden, wenn dies erforderlich ist.

14. Welche Überlegungen existieren ggf. in den zuständigen Ressorts, die Idee eines geförderten Führerscheinerwerbs bei Eintritt in die Bundeswehr auf andere Bereiche zu übertragen, z. B. bei Nachweis eines Ausbildungsverhältnisses oder bei erfolgreichem Schulabschluss (www.tagesspiegel.de/politik/mit-gratis-fuehrerschein-zu-mehr-freiwilligen-boris-pistorius-stellt-der-spd-seine-wehrdienstpläne-vor-11724785.html; www.morgenpost.de/politik/article242443922/Lockmittel-statt-Wehrpflicht-Was-Pistorius-jetzt-plant.html), und wie viele Stellenbesetzungsverfahren in der Bundesverwaltung (inklusive Bundespolizei, Zoll, Technisches Hilfswerk – THW) verlangen aktuell den Besitz eines Führerscheins der Klasse B als Einstellungsvoraussetzung?

In den zuständigen Ressorts gibt es derzeit keine konkreten Pläne, die Idee eines geförderten Führerscheinerwerbs bei Eintritt in die Bundeswehr auf andere Bereiche zu übertragen. Eine bundeseinheitliche Erhebung, wie viele Stellenbesetzungsverfahren in der Bundesverwaltung aktuell den Besitz eines Führerscheins der Klasse B als Einstellungsvoraussetzung enthalten, liegt der Bundesregierung nicht vor. Eine systematische Auswertung solcher Anforderungen erfolgt nicht zentralisiert.

15. Ist der Bundesregierung bekannt, dass sich gerade Menschen im ländlichen Raum gesellschaftlich abgehängt fühlen, weil der Führerscheinerwerb sehr teuer geworden ist und ein Verweis auf den öffentlichen Personennahverkehr nicht zieht (www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/deutschlandticket-handwerkspraesident-fuehrerschein-zuschuss-100.html), wenn ja, hat sich die Bundesregierung dazu eine eigene Auffassung gebildet, und ggf. welche ist das?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor. Im Übrigen wird auf den Vierten Bericht der Bundesregierung zur Entwicklung der ländlichen Räume (vgl. Bundestagsdrucksache 20/13790) verwiesen.

16. Gibt es Planungen der Bundesregierung zur Kooperation mit Ländern und Kommunen zur Einrichtung lokaler Förderpools oder vergünstigter Fahrschulangebote für Bedürftige?

Es gibt derzeit keine solchen Planungen.

17. Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf, um die Durchfallquoten bei Führerscheinprüfungen zu senken, und wenn ja, welche Maßnahmen wären aus Sicht der Bundesregierung denkbar?

Die Erhöhung der Bestehensquoten bei der theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung ist einer der zentralen Ansatzpunkte für eine spürbare Senkung der Gesamtkosten für den Erwerb einer Fahrerlaubnis. Es besteht mit den Ländern bereits Einvernehmen darüber, dass der Ausbildungsverlauf stärker als bislang vorgegeben werden soll, um die Verzahnung der Ausbildungsteile und regelmäßige ausbildungsbegleitende Lernerfolgfeststellungen sicherzustellen.

18. Wie viele theoretische Fahrerlaubnisprüfungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in einer der folgenden (zugelassenen) Sprachen abgelegt:
- a) Deutsch,
 - b) Englisch,
 - c) Französisch,
 - d) Griechisch,
 - e) Italienisch,
 - f) Polnisch,
 - g) Portugiesisch,
 - h) Rumänisch,
 - i) Russisch,
 - j) Kroatisch,
 - k) Spanisch,
 - l) Türkisch,
 - m) Hocharabisch

(bitte in Jahresscheiben ab 2020 auflisten, sowie auflisten, wie viele theoretische Fahrerlaubnisprüfungen in der jeweiligen Sprache nicht bestanden wurden, sowohl bei Erst- als auch bei Wiederholungsprüfungen getrennt)?

Zur Beantwortung dieser Frage wird auf die Anlage* im Anhang verwiesen.

19. Hat sich die Bundesregierung zu den Forderungen, Fahrerschul simulatoren oder digitalen Theorieunterricht im Sinne kostensparender und zeitflexibler Ausbildung zu fördern, eine Positionierung erarbeitet, und wenn ja, wie lautet diese (www.bundestag.de/webarchiv/Ausschuesse/ausschuesse20/a15_verkehr/anhoerungen/998578-998578)?

Es besteht mit den Ländern Einvernehmen darüber, dass die Möglichkeit eröffnet werden soll, Theorieunterricht als Kombination von Präsenzunterricht und synchronem digitalem Lernen durchzuführen. Vollständiger Präsenzunterricht soll weiterhin möglich sein. Mit den Ländern besteht ferner Einigkeit, dass Regelungen zu Simulatoren verankert werden sollen, um deren Einsatz rechtsicher zu ermöglichen. So soll z. B. der Erwerb von fahrpraktischen Handfertigkeiten für Schaltfahrzeuge vollständig am Simulator erfolgen können. Eine Verpflichtung, die Ausbildung an Simulatoren anzubieten, soll es nicht geben.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/1139 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

20. Gibt es Initiativen der Bundesregierung zur besseren Abstimmung mit den Ländern, um den Engpässen bei Fahrerlaubnisprüfungen (z. B. Technischer Überwachungsverein – TÜV) entgegenzuwirken, und wenn ja, welche sind dies?

Die Bundesregierung steht hierzu in stetigem Austausch mit den Ländern und dem TÜV-Verband.

21. Wie viele Treffen der Bund-Länder-Arbeitsgruppe zum Prüfmonopol haben stattgefunden (siehe Vorbemerkung der Fragesteller), und welche Ergebnisse wurden erreicht (bitte die jeweiligen Treffen und ihre Teilnehmer listen)?
22. Wurde von der Bund-Länder-Arbeitsgruppe zum Prüfmonopol ein Eckpunktepapier erarbeitet (wenn ja, bitte zur Verfügung stellen und ausführen, ob die aktuelle Bundesregierung an diesen Eckpunkten festhält)?
23. Wie ist der aktuelle Stand zu der Bund-Länder-Arbeitsgruppe zum Prüfmonopol, und beabsichtigt die Bundesregierung, diese Arbeitsgruppe weiterzuführen und ihr Ziel weiter zu verfolgen?

Die Fragen 21 bis 23 werden gemeinsam beantwortet.

Die bisher erfolgten sieben Beratungen fanden am 1. Februar, 4. März., 1. April, 6. Mai, 24. Juni 2022 sowie am 8. November 2023 und 7. Mai 2024 statt. Teilnehmende Länder waren Brandenburg, Bayern, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Schleswig-Holstein, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Die Bundesregierung verweist zum Ergebnis auf den auf der Verkehrsministerkonferenz am 9./10. Oktober 2024 gefassten Beschluss unter Punkt 6.5. der Tagesordnung, vgl.: www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/24-10-09-10-vmk/24-10-09-10-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=6. Die Zielstellungen werden weiterverfolgt.

Anlage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage BT-Drs. 21/933 - Frage 18

Anzahl der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfungen für alle Fahrerlaubnisklassen nach Sprachen für 2020 bis 2024

Hinweise:

Stichtag der Erhebung: 23.07.2025.

Die Angaben beziehen sich auf alle Fahrerlaubnisklassen (ohne Velo- und Mofa-Prüfungen).

Bei einigen Prüfungen ist in den Daten nicht nachvollziehbar in welcher Sprache sie abgelegt wurden, diese wurden als unbekannt klassifiziert und hier nicht erfasst.

Frage 18	Sprache		Erst- und Wiederholungsprüfungen zusammen					Erstprüfungen					Wiederholungsprüfungen				
			2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024
a)	Deutsch	gesamt	1.426.080	1.505.024	1.567.837	1.686.905	1.690.611	1.022.221	1.026.555	1.041.937	1.078.946	1.092.477	403.859	478.469	525.900	607.959	598.134
		davon nicht bestanden	470.647	539.619	597.130	693.751	681.371	279.813	302.701	331.889	370.593	361.453	190.834	236.918	265.241	323.158	319.918
b)	Englisch	gesamt	31.846	34.393	40.917	52.563	57.168	22.050	22.802	27.273	34.131	36.754	9.796	11.591	13.644	18.432	20.414
		davon nicht bestanden	11.873	13.901	16.938	22.946	24.850	7.127	7.858	9.793	13.187	13.971	4.746	6.043	7.145	9.759	10.879
c)	Französisch	gesamt	6.247	6.375	7.492	8.314	8.653	3.678	3.560	4.098	4.418	4.612	2.569	2.815	3.394	3.896	4.041
		davon nicht bestanden	3.129	3.397	4.147	4.841	4.884	1.669	1.689	2.075	2.382	2.324	1.460	1.708	2.072	2.459	2.560
d)	Griechisch	gesamt	1.486	1.668	1.545	1.478	1.498	877	931	847	806	762	609	737	698	672	736
		davon nicht bestanden	746	879	852	885	882	397	419	425	417	401	349	460	427	468	481
e)	Italienisch	gesamt	2.774	2.905	2.550	2.789	2.548	1.681	1.660	1.414	1.476	1.331	1.093	1.245	1.136	1.313	1.217
		davon nicht bestanden	1.358	1.494	1.390	1.647	1.484	719	749	659	771	681	639	745	731	876	803
f)	Polnisch	gesamt	4.918	4.948	4.726	4.567	4.198	3.152	3.038	2.790	2.620	2.478	1.766	1.910	1.936	1.947	1.720
		davon nicht bestanden	2.081	2.201	2.232	2.234	1.967	1.123	1.128	1.082	1.074	979	958	1.073	1.150	1.160	988
g)	Portugiesisch	gesamt	2.373	2.284	2.370	2.860	2.746	1.549	1.406	1.431	1.646	1.479	824	878	939	1.214	1.267
		davon nicht bestanden	1.033	1.039	1.186	1.562	1.504	610	525	637	801	735	423	514	549	761	769
h)	Rumänisch	gesamt	15.313	16.467	14.646	15.323	14.178	9.616	9.699	8.132	8.018	7.179	5.697	6.768	6.514	7.305	6.999
		davon nicht bestanden	6.665	7.757	7.470	8.521	8.017	3.404	3.787	3.468	3.767	3.389	3.261	3.970	4.002	4.754	4.628
i)	Russisch	gesamt	23.916	23.600	23.108	30.505	37.716	18.188	17.513	16.661	21.397	25.949	5.728	6.087	6.447	9.108	11.767
		davon nicht bestanden	6.354	6.681	7.300	10.318	13.589	3.950	4.024	4.405	6.036	7.735	2.404	2.657	2.895	4.282	5.854
j)	Kroatisch	gesamt	7.870	8.358	8.351	8.971	8.527	4.817	4.637	4.454	4.530	4.292	3.053	3.721	3.897	4.441	4.235
		davon nicht bestanden	3.628	4.222	4.465	5.152	4.991	1.958	2.059	2.129	2.326	2.247	1.670	2.163	2.336	2.826	2.744
k)	Spanisch	gesamt	4.812	5.698	5.989	6.814	7.302	3.176	3.680	3.776	4.144	4.396	1.636	2.018	2.213	2.670	2.906
		davon nicht bestanden	1.957	2.438	2.679	3.349	3.556	1.123	1.395	1.551	1.880	1.968	834	1.043	1.128	1.469	1.588
l)	Türkisch	gesamt	25.612	26.684	30.802	41.521	53.484	16.666	16.427	19.238	24.780	31.347	8.946	10.257	11.564	16.741	22.137
		davon nicht bestanden	10.614	12.061	13.914	20.380	26.120	5.934	6.424	7.537	11.033	13.482	4.680	5.637	6.377	9.347	12.638
m)	Hocharabisch	gesamt	103.837	96.399	101.333	110.050	120.289	65.282	59.611	62.443	65.448	71.603	38.555	36.788	38.890	44.602	48.686
		davon nicht bestanden	43.158	40.551	44.813	51.009	55.795	23.181	21.148	23.746	26.279	28.780	19.977	19.403	21.067	24.730	27.015