Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi und Holger Kühnlenz (AfD)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung

Lage und Umsetzung der Fahrerlaubnisprüfungen in Niedersachsen mit Blick auf Wartezeiten, Prüferkapazitäten und Qualitätsstandards

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi und Holger Kühnlenz (AfD), eingegangen am 08.10.2025 - Drs. 19/8654,
an die Staatskanzlei übersandt am 10.10.2025

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung vom 06.11.2025

Vorbemerkung der Abgeordneten

Der Erwerb der Pkw-Fahrerlaubnis stellt eine Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und wirtschaftlichen Wohlstand dar - besonders in ländlichen Regionen. Führerschein und Fahrzeug erhöhen die individuelle Mobilität und verbessern die Chancen von Arbeitsuchenden auf dem Arbeitsmarkt. In diesem Zusammenhang spielen Fahrschulen eine zentrale Rolle, da sie den Menschen die benötigten Kompetenzen vermitteln und die Grundlage für ihre Mobilität schaffen. Für theoretische und praktische Führerscheinprüfungen sind in Deutschland ausschließlich der TÜV und die DEKRA als Prüforganisationen zugelassen. Dieses Monopol sollte bereits in der letzten Legislaturperiode des Bundestages aufgehoben werden.

Zwischen theoretischer und praktischer Prüfung darf maximal ein Jahr liegen, sonst verliert die theoretische Prüfung ihre Gültigkeit und muss wiederholt werden. In der Praxis zeigten sich in Niedersachsen wochen- oder monatelange Wartezeiten, komplizierte Prüforganisationen und gestiegene Kosten für den Führerscheinerwerb. An manchen Orten In Niedersachsen mussten Fahrschüler in den letzten zwölf Monaten mit längeren Wartezeiten auf praktische Fahrprüfungstermine rechnen, besonders im Raum Lüneburg und Hannover war dies der Fall. Gründe dafür waren u. a. ein Mangel an Fahrprüfern und weniger Prüfungstermine für die Fahrschulen.[1]

Vorbemerkung der Landesregierung

In Niedersachsen wurde die TÜV Nord Mobilität GmbH & Co. KG mit der Errichtung und Unterhaltung einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr beauftragt. Die Durchführung der Fahrerlaubnisprüfung obliegt gemäß § 15 Abs. 5 und § 69 Abs. 1 Fahrerlaubnis-Verordnung (FEV) den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern für den Kraftfahrzeugverkehr bei den Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr. Die rechtlichen Anforderungen einer Technischen Prüfstelle ergeben sich aus den §§ 10 bis 14 des Kraftfahrsachverständigengesetzes (KfSachvG). Gemäß § 9 Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Verkehr (ZustVO-Verkehr) ist das für Verkehr zuständige Ministerium für die Aufsicht über die Technischen Prüfstellen nach den §§ 10 bis 14 KfSachvG zuständig.

[1] https://www.fahrschule-online.de/nachrichten/niedersachsen-und-bremen-lange-wartezeiten-auf-pruefungstermin-3553289; https://www.landeszeitung.de/lokales/lueneburg-lk/lueneburg/kaum-pruefungsplaetze-in-lueneburg-tuev-nord-und-fahrschulen-im-streit-YXXY7R3ZKBFTDOWRSQAO5CYTZY.html

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen steht daher hinsichtlich der Thematik der Prüfplatzsituation in Niedersachsen sowohl mit der TÜV Nord Mobilität GmbH & Co. KG als auch dem Fahrlehrerverband Niedersachsen in einem engen Austausch.

1. Welche Haltung hat die Landesregierung zu einer Deregulierung der Fahrerlaubnisprüfungen, d. h. dafür, das jetzige Prüfmonopol von TÜV und DEKRA für neue Anbieter zu öffnen?

Gemäß § 10 Abs. 1 Satz 3 KfSachvG darf für jeden Bereich lediglich eine Technische Prüfstelle errichtet werden. Eine weitere Beauftragung neben der TÜV Nord Mobilität GmbH & Co. KG ist in Niedersachsen derzeit demnach rechtlich nicht möglich. Die DEKRA ist in Niedersachsen nicht im Rahmen von Fahrerlaubnisprüfungen tätig.

Diese Alleinbeauftragung wurde bereits in der Vergangenheit häufiger kritisch hinterfragt. Eine Öffnung des Marktes könnte jedoch problematisch sein, da alle Regionen Niedersachsens gleichermaßen bedient werden müssen und die Gefahr besteht, dass sonst gegebenenfalls nur einige Regionen ausreichend versorgt werden.

2. Wie hoch ist im Jahr 2025 der aktuelle durchschnittliche Zeitraum zwischen Antragstellung auf einen Führerschein und dem Termin der praktischen Fahrerlaubnisprüfung (bitte nach Landkreisen ausweisen)?

Diese Daten liegen der Landesregierung nicht vor.

3. Wie viele Fahrschulen gibt es in Niedersachsen, und wie viele davon sind (in Prozent) im städtischen und wie viele im ländlichen Raum ansässig?

Es gibt in Niedersachsen aktuell 1 107 Fahrschulen. Eine Aufteilung in städtischen und ländlichen Raum ist mangels konkreter Definition dieser Räume nicht möglich.

4. Wie viele Fahrerlaubnisprüfer sind in Niedersachsen aktiv, und wie setzt sich deren Qualifikation zusammen (Vollzeit, Teilzeit, ehrenamtlich)?

Aktuell werden in Niedersachsen 271 Fahrerlaubnisprüferinnen und -prüfer eingesetzt. Dabei werden diese allerdings nicht ausschließlich für Fahrerlaubnisprüfungen eingesetzt, sondern erfüllen auch andere Tätigkeiten im Rahmen ihrer Befugnisse, beispielsweise die Abnahme von Hauptuntersuchungen. Die Möglichkeit ehrenamtlich eingesetzter Fahrerlaubnisprüferinnen und -prüfer ist nach dem KfSachvG nicht vorgesehen.

5. Wie viele deutsche Staatsbürger und wie viele Staatsbürger anderer Nationen haben den Führerschein in den letzten zehn Jahren in Niedersachsen erworben (bitte jeweils für jedes Jahr angeben)?

Entsprechende Daten liegen der Landesregierung nicht vor.

6. Wie viele Fahrstunden haben die Prüflinge in Niedersachsen im Jahr 2024 jeweils vor der theoretischen sowie zwischen theoretischer und praktischer Fahrprüfung absolviert (bitte sowohl im Durchschnitt angeben als auch in den Kategorien 15 bis 25 Stunden, 25 bis 40 Stunden, über 40 Stunden)?

Entsprechende Daten liegen der Landesregierung nicht vor. Die Fahrstunden für den Fahrerlaubnisbewerber erfolgen, abgesehen von den Pflichtstunden, in alleiniger Absprache zwischen Fahrschule und Fahrschüler.

7. Wie viele Termine für die theoretische und die praktische Fahrprüfung wurden in den letzten zehn Jahren in Niedersachsen angeboten (bitte pro Jahr aufschlüsseln)?

Aus der nachfolgenden Tabelle ergibt sich die Anzahl der durchgeführten Prüfungen (Quelle: arge Statistik-Portal). Für die praktischen Prüfungen liegen erst ab dem Jahr 2021 Werte vor.

Jahr	Theorie	Praktisch
2025 (Jan.- Sept.)	145.689	137.744
2024	182.967	177.324
2023	179.589	174.946
2022	169.157	178.829
2021	174.372	183.578
2020	155.709	
2019	169.299	
2018	172.798	
2017	176.186	
2016	163.198	
2015	159.583	

8. Wie viele Personen haben nach Kenntnis der Landesregierung in Niedersachsen in den letzten zehn Jahren die theoretische Fahrerlaubnisprüfung 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. Arabisch, n. unbekannt (bitte nach Jahren und Sprachen aufschlüsseln sowie getrennt ausführen für die erste theoretische Fahrerlaubnisprüfung und Wiederholungsprüfungen im Falle des Nichtbestehens)?

Die Anlage 7 zu § 16 Abs. 2 FEV führt ausschließlich die in Frage 8 genannten Sprachen auf, in denen eine theoretische Fahrerlaubnisprüfung abgelegt werden kann. Die hier bei Buchstabe n genannte Option gehört nicht dazu.

Die theoretischen Fahrerlaubnisprüfungen wurden in den nachfolgend aufgeführten Mengen in den jeweiligen Sprachen absolviert. Eine weitere Aufschlüsselung nach Wiederholungsprüfungen oder Erstprüfungen ist nicht möglich.

Sprache	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025 (bis Sept.)**
Deutsch	153.211	153.936	153.358	147.977	145.889	135.654	152.542	147.632	155.647	155.841	123.684
Englisch	1.364	1.608	1.598	1.799	1.822	1.751	2.237	2.475	3.017	3.446	2.830
Französisch	326	400	425	503	682	730	824	812	869	925	740
Griechisch	48	65	85	66	82	95	84	64	81	63	57
Italienisch	50	84	125	121	129	125	141	122	129	142	84
Polnisch	622	878	854	820	798	623	715	598	517	616	352
Portugiesisch	164	179	251	189	217	139	189	171	210	206	177
Rumänisch	308	467	767	1.008	1.360	1.337	1.609	1.306	1.359	1.279	891
Russisch	1.721	1.869	2.068	2.220	2.660	2.345	2.592	2.223	2.821	3.702	3.802
Kroatisch	280	326	324	348	355	354	452	355	429	438	230
Spanisch	361	358	380	346	422	338	464	499	524	719	657
Türkisch	1.128	1.298	1.431	1.462	1.613	1.493	1.567	1.781	2.434	3.430	2.962
Hocharabisch	*	1.730	14.520	15.939	13.270	10.725	11.316	11.119	11.552	12.160	9.223

* Hocharabisch wurde erst 2016 eingeführt.

9. Wie lange dauerte es vom Antrag auf Führerschein bei der Fahrschule bis zur Fahrprüfung (bitte für die letzten zehn Jahre auf jährlicher Basis angeben, sowohl im Durchschnitt als auch in den Kategorien unter vier Wochen, sechs bis zehn Wochen, über zehn Wochen)?

Diese Daten liegen der Landesregierung nicht vor.

10. Wie lange dauerte es vom Antrag auf Führerschein bei der Fahrschule bis zum Erhalt des Führerscheins (bitte für die letzten zehn Jahre auf jährlicher Basis angeben, sowohl im Durchschnitt als auch in den Kategorien unter vier Wochen, sechs bis zehn Wochen, über zehn Wochen)?

Siehe Antwort zu Frage 9.

11. Wie viele Förderfälle für den Führerscheinerwerb durch das Jobcenter bzw. durch die Bundesagentur für Arbeit wurden in den Jahren 2015 bis 2024 in Niedersachsen registriert (bitte aufschlüsseln nach Jahren und Altersgruppen)?

12. Welche Kosten sind dabei im Durchschnitt pro Maßnahme entstanden, und wie hoch war die maximale Förderung im Einzelfall?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund des Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich ist der Erwerb der Fahrerlaubnis Klasse B (PkW-Führerschein) dem Bereich der privaten Daseinsfürsorge zuzuordnen.

Der Erwerb eines Führerscheins kann mit den arbeitsmarktpolitischen Instrumenten des SGB III und SGB II daher nur unter engen Voraussetzungen als Einzelförderung im Rahmen des Vermittlungsbudgets (§ 44 SGB III) oder als Bestandteil einer (Qualifizierungs-)Maßnahme gefördert werden. Der alleinige Erwerb der Fahrerlaubnis Klasse B erfüllt dabei nicht die Kriterien des § 180 Abs. 2 SGB III und ist somit keine berufliche Weiterbildung im Sinne des § 81 ff. SGB III.

Die Kosten für den Erwerb eines Führerscheins können übernommen werden, wenn der Führerschein zur Beendigung der Arbeitslosigkeit dient oder erforderlich ist und eine klare berufliche Notwendigkeit nachgewiesen werden kann. Im Regelfall muss hierfür ein konkretes Arbeitsangebot nachgewiesen werden sowie die Arbeitsstätte mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichbar und ein Wohnortwechsel nicht zumutbar sein. Eine Förderung in voller Kostenhöhe ist grundsätzlich nicht möglich. Ein Rechtsanspruch auf die Förderung besteht nicht. Die Agenturen für Arbeit und die Jobcenter entscheiden im eigenen Ermessen über die Förderung.

Die Förderung des Führerscheinerwerbs wird dabei nicht gesondert statistisch erfasst, sodass Daten zu Förderfällen und durchschnittlichen Kosten pro Maßnahme in den Förderstatistiken der Bundesagentur für Arbeit nicht ausgewiesen werden. Vor diesem Hintergrund liegen der Landesregierung im Sinne der Fragestellung keine Erkenntnisse vor.

13. Gab es in den vergangenen fünf Jahren einen Unterschied in den Bestehensquoten zwischen TÜV- und DEKRA-Prüfungen? Falls ja, in welcher Weise und Fallzahl (bitte auch nach Führerscheinklassen AM, A1, A2, A, B, BE, C, CE, D differenzieren)?

In Niedersachsen wurde ausschließlich die TÜV Nord Mobilität GmbH & Co. KG mit der Errichtung und Unterhaltung einer Technischen Prüfstelle beauftragt. Die DEKRA ist in Niedersachsen nicht im Rahmen von Fahrerlaubnisprüfungen tätig. Ein Vergleich der beiden Organisationen in Niedersachsen ist daher nicht möglich.

Für die bundesweiten Bestehensquoten sind die Statistiken des Kraftfahrt-Bundesamtes heranzuziehen. Diese sind über den folgenden Link abrufbar: https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubnispruefungen/fahrerlaubnispruefungen_node.html?yearFilter=2024

14. Gibt es signifikante Abweichungen in den Bestehensquoten zwischen verschiedenen Regionen innerhalb Niedersachsens?

Die Bestehensquoten ergeben sich in Niedersachsen für den Zeitraum Januar bis September 2025 wie folgt:

TÜV-Region	Nichtbestehens-Quote Theorie	Nichtbestehens-Quote Praktisch
Lüneburg	36,8%	31,5%
Weser/Ems	37,7%	29,9%
Osnabrück/Emsland	36,9%	24,7%
Hannover	40,4%	32,0%
Braunschweig/Göttingen	36,2%	30,5%

15. Gab es in den vergangenen fünf Jahren in Einzelfällen Ausnahmegenehmigungen von den grundsätzlichen Befähigungsanforderungen, z. B. bei unter 18-Jährigen (bitte die Zahl der Genehmigungen und die überwiegenden Gründe für die Zeit nach dem Jahr 2020 pro Jahr darstellen)?

Entsprechende Daten liegen der Landesregierung nicht vor. Siehe Antwort zu Frage 9.

Ausnahmegenehmigungen werden jedoch grundsätzlich nur restriktiv erteilt, Ausnahmen hinsichtlich des Mindestalters stellen keine Ausnahme im Hinblick auf die Befähigungsanforderungen dar.

16. Wurden die Prüfungen in den vergangenen fünf Jahren von Prüfern aus Niedersachsen vorgenommen, oder erhielten TÜV und DEKRA personelle Unterstützung aus anderen Bundesländern (bitte für die Zahl der betreffenden Prüftermine pro Jahr angeben)?

Nein, Unterstützung aus anderen Bundesländern gab es nicht.

17. Wie hat sich seit dem Jahr 2020 die Anzahl der verfügbaren Fahrprüfer entwickelt? Wie viele Prüfer wurden in Niedersachsen jeweils neu ausgebildet?

Jahr	Befugnisträger in Niedersachsen	Davon neue Befugnisträger (Ausbildung und Neueinstellung)
2021	481	45
2022	495	42
2023	495	99
2024	505	36
2025	512	80

Die Anzahl der verfügbaren Befugnisträgerinnen und -träger sowie der aktiv eingesetzten Fahrerlaubnisprüferinnen und -prüfer unterscheidet sich, da nicht alle Personen, die die Befugnis zur Abnahme von Fahrerlaubnisprüfungen haben, auch für diese eingesetzt werden, sondern teilweise in anderen Aufgabenbereichen eingesetzt werden.

18. Bestehen zwischen dem Land Niedersachsen und den Prüfstellen (z. B. TÜV, DEKRA) Vereinbarungen zur Sicherstellung ausreichender Prüfkapazitäten? Wenn ja, welche?

Es handelt sich bei der Beauftragung der TÜV Nord Mobilität GmbH & Co. KG als Technische Prüfstelle nicht um eine vertragliche Vereinbarung, sondern eine Beleihung. Die Beleihung ist die Übertragung von bestimmten Verwaltungsaufgaben eines Hoheitsträgers an natürliche oder juristische Personen des Privatrechts. Dem Privatrechtssubjekt werden damit Hoheitsbefugnisse verliehen.

In diesem Rahmen sind daher keine vertraglichen Leistungen vereinbart worden, die Technische Prüfstelle hat vielmehr eine ordnungsgemäße Aufgabenerledigung sicherzustellen.

19. Gibt es länderspezifische Vergleiche (Benchmarking) zu Wartezeiten bei Führerscheinprüfungen mit anderen Bundesländern? Falls ja, wie schneidet Niedersachsen im Vergleich ab?

Im Rahmen von Erfahrungsaustauschen werden auch Wartezeiten auf Fahrerlaubnisprüfungen ausgetauscht, wobei kein konkretes Benchmarking stattfindet. Aufgrund der unterschiedlichen Strukturen und regionaler Unterschiede ist ein Vergleich nur bedingt möglich. Entsprechende länderspezifische Vergleiche bestehen daher nicht.

20. Plant die Landesregierung, eine Zielvorgabe für maximale Wartezeiten einzuführen (z. B. Maximaldauer in Tagen für praktische Prüfungen)? Falls ja, welche Zielgröße und welcher Umsetzungszeitraum sind vorgesehen? Falls nein, warum nicht?

Nein, da eine konkrete Planung der notwendigen Prüfplätze und der damit notwendigerweise vorzuhaltenden Kapazitäten nur eingeschränkt möglich ist. Innerhalb des Jahres ergeben sich erhebliche Unterschiede hinsichtlich des Bedarfs an Prüfplätzen, da beispielsweise in den Sommermonaten Zweiradprüfungen abgenommen werden müssen, die im Winter nicht erfolgen können. Eine konkrete Vorgabe für maximale Wartezeiten ist daher nicht möglich. Grundsätzlich plant die Landesregierung, die Wartezeiten so gering wie möglich zu halten und steht dazu in einem engen Austausch mit der Technischen Prüfstelle.