

POSITIONSPAPIER

Mobilität sichern, Integration ermöglichen

Reform der Führerscheinschreibung für internationale
Fachkräfte, mit Fokus auf die Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)
und die laufende Führerscheinreform

Eine praxistaugliche Umschreibung ausländischer Führerscheine ist eine zentrale Bedingung der Fachkräftesicherung und damit Voraussetzung für Energiewende, Pflege, Handwerk und die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts. In vielen Mangelberufen ist Mobilität keine Zusatzleistung, sondern Berufsvoraussetzung. Eine Fachkraft aus einem Drittstaat darf jedoch nur sechs Monate mit ihrem ausländischen Führerschein fahren; danach ist die deutsche Fahrerlaubnis Pflicht. Schafft das System die Umschreibung nicht in diesem Fenster, entsteht eine Mobilitätslücke, und die Investition in die Anwerbung läuft ins Leere.

Mit der am 5. November 2025 beschlossenen Work-and-Stay-Agentur (WSA), einer zentralen Plattform, die Anerkennungs-, Visa- und Aufenthaltsverfahren bündelt, hat die Bundesregierung Einreise und Aufenthalt beschleunigt. Die Führerscheins Umschreibung bleibt dabei ein blinder Fleck: Selbst wenn Anerkennung und Aufenthaltstitel reibungslos gelingen, kann die Fachkraft ohne Fahrerlaubnis ihre Tätigkeit nicht ausüben. Genau hier entscheidet sich, ob Deutschland nicht nur Einreise-, sondern Bleibeland ist, denn wer am Jobantritt scheitert, bleibt nicht. Es braucht daher einen fristgerechten, digitalen und bundeseinheitlichen Verfahrensrahmen und eine Führerscheinsreform, die internationale Fachkräfte explizit einschließt.

Volkswirtschaftlich steht dabei mehr auf dem Spiel als eine einzelne Stelle: Diese Fachkräfte sind sozialversicherungspflichtig beschäftigt, zahlen Lohnsteuer und Sozialabgaben und werden gerade in Mangelberufen wie Pflege, Handwerk und Logistik dringend gebraucht. Jeder Monat ohne Fahrerlaubnis ist verlorene Wertschöpfung für den Betrieb, die Sozialkassen und den Fiskus.

1. Sechs Monate reichen nicht: Frist und Verfahren neu denken

Die Sechs-Monats-Frist läuft ab Einreise, also in der überlasteten Ankommensphase, oft parallel zu einer Anpassungsqualifizierung in Vollzeit. Der Neuerwerb der Fahrerlaubnis dauert real sechs bis zwölf Monate; die Fahrausbildung müsste also abgeschlossen sein, bevor sie realistisch beginnen kann.

Erschwerend wirkt die fragmentierte Zuständigkeit. Die Umschreibung liegt bei den kommunalen Führerscheinstellen der Land- und Stadtkreise, bundesweit mehrere hundert Standorte, die die FeV in eigener Praxis auslegen. Welche Unterlagen, Übersetzungen oder Vollmachten verlangt werden, unterscheidet sich von Behörde zu Behörde. Hinzu kommt die geteilte Prüflandschaft mehrerer Organisationen wie TÜV Süd, TÜV Nord, TÜV Rheinland und DEKRA mit je eigenen Wartezeiten. Verzögerungen wie fehlende Prüfungstermine oder Streiks verschärfen die Lage, ein Wohnsitzwechsel setzt Verfahren vielerorts ganz zu-

rück. Wie sich die einzelnen Stationen summieren, zeigt die folgende Übersicht:

Zeitbedarf der Umschreibung für Drittstaaten mit voller Prüfungspflicht

Wohnsitzanmeldung, Antrag & Unterlagenprüfung (Meldebescheinigung, Termin)	4–8 Wochen
Bearbeitung Führerscheinstelle & Prüfauftrag an TÜV/DEKRA	6–10 Wochen
Theorie (Anmeldung, Termin, Prüfung)	4–8 Wochen
Praxis (Fahrstunden, Termin, Prüfung)	8–14 Wochen
Herstellung & Aushändigung Kartenführerschein	2–4 Wochen

Schon im günstigen Verlauf rund **6 Monate**, im typischen Fall **8–12 Monate**. Mit Wiederholungsprüfung oder Wohnsitzwechsel: **über 12 Monate**.

Erfahrungswerte aus der Verwaltungspraxis, keine amtlich erhobenen Bearbeitungszeiten; Prüfquoten: TÜV-Fahrerlaubnisreport 2025.

Konkret heißt das:

- eine Verlängerung der Fahrberechtigung in Mangelberufen auf zwölf Monate oder eine Fristhemmung ab Antragstellung und bei unverschuldeten Verzögerungen,
- bundeseinheitliche Mindeststandards: klare Unterlagenliste, digitale Antragstellung, verbindliche Fristen sowie Priorisierung fristgebundener Fälle,
- die Fortgeltung laufender Verfahren bei Wohnsitzwechsel samt ursprünglichem Eingangsdatum und geprüfter Unterlagen.

2. Kohärenz herstellen: Wo Deutschland anwirbt, muss die Fahrerlaubnis anschließen

Deutschland wirbt gezielt Fachkräfte über Migrations- und Fachkräftepartnerschaften an, unter anderem mit Indien, Kenia, Usbekistan, Georgien, den Philippinen, Ghana, Marokko und Kolumbien. Genau diese Länder stehen jedoch nicht in Anlage II FeV, der Staatenliste für erleichterte oder prüfungsfreie Umschreibungen. So besteht mit Kolumbien seit 2024 eine Migrationspartnerschaft mit dem erklärten Ziel, die Fachkräftegewinnung auszubauen; gelistet ist das Land dennoch nicht.

Dass dieser Weg schnell und rechtlich unkompliziert ist, zeigt die laufende FeV-Änderungsverordnung (BR-Drs. 318/26): Sie nimmt die Ukraine und Montenegro in die Anlage II auf; bei Montenegro genügte eine Gegenseitigkeitsvereinbarung vom Dezember 2025. Was dort binnen Monaten gelang, bleibt den erklärten Anwerbeländern bislang verwehrt. Dabei ist der Effekt erheblich: Der Neuerwerb der Klasse B kostet im Bundesdurchschnitt rund 3.200 Euro (ADAC 2025); für den prüfungsfreien Umtausch nach Anlage II fällt eine Gebühr von 37,50 Euro an. Selbst die Verkehrssicherheit steht dem nach amtlicher Einschätzung nicht entgegen: Die Begründung räumt den Zielen Beschäftigung und Fachkräftesiche-

rung ausdrücklich Vorrang ein, da eine Gefährdung statistisch nicht belegbar sei.

Daraus entsteht ein Widerspruch in der Politik der Bundesregierung selbst: Dieselbe Fachkraft, deren Anwerbung ausdrücklich gewünscht ist, muss nach der Einreise die volle Theorie- und Praxisprüfung ablegen, unabhängig von langjähriger Fahrpraxis. Dieselbe Verordnung streicht zudem § 28 Abs. 4 S. 1 Nr. 7 FeV: Ein etwa in Spanien prüfungsfrei umgetauschter kolumbianischer Führerschein gilt künftig auch in Deutschland; wer direkt einreist, bleibt bei der vollen Prüfungspflicht. Der Umweg wird anerkannt, der direkte Weg nicht.

Naheliegend ist ein Gleichlauf beider Instrumente:

- die Aufnahme von Fachkräftepartnerschaften als Kriterium bei der Fortschreibung der Anlage II,
- die Verankerung der Fahrerlaubnisumschreibung als fester Bestandteil künftiger Migrationsabkommen, damit Mobilität von Beginn an mitgedacht wird,
- alternativ ein Verfahren, das individuelle Fahrpraxis anrechnet, statt allein auf den Herkunftsstaat abzustellen.

3. Bestanden heißt fahrberechtigt: Die Lücke nach der Prüfung schließen

Selbst nach bestandener Praxisprüfung dürfen Betroffene oft nicht fahren, solange Kartenführerschein oder vorläufiger Nachweis fehlen. So entsteht die widersinnige Lage, dass eine Fachkraft die Prüfung bestanden hat, aber wegen eines fehlenden Verwaltungsschritts nicht eingesetzt werden kann. Auch ein behördlich einbehaltener ausländischer Führerschein lässt Betroffene mitunter ohne verwertbaren Nachweis zurück, obwohl die Fahrberechtigung fortbesteht.

Hier braucht es zwei Sicherungen:

- die verbindliche Ausstellung eines vorläufigen Nachweises der Fahrerlaubnis unmittelbar nach bestandener Prüfung oder ein digitales Sofortverfahren zwischen Prüforganisation und Führerscheinstelle,
- einen rechtssicheren befristeten Ersatznachweis, wenn ein ausländischer Führerschein zur Prüfung einbehalten wird.

4. Sprachmittlung zulassen: Fahrkompetenz zählt, nicht Sprachniveau

Die theoretische Prüfung ist mehrsprachig möglich; das ist nicht das Problem. Praxisprüfung und Fahrstunden laufen jedoch ausschließlich auf Deutsch; langjährig fahrerfahrene Bewerber scheitern hier an der Sprache, nicht am Fahren. Eine flächendeckende Mehrsprachigkeit der Prüfer ist nicht nötig; Sprachmittlung löst den Engpass schnell und kostengünstig.

Erforderlich sind dafür:

- die Zulassung qualifizierter Dolmetscher und digitaler Übersetzungshilfen in Praxisprüfung und Fahrstunden, soweit Verkehrssicherheit und Verständlichkeit prüfungsrelevanter Weisungen gewährleistet bleiben,
- die ausdrückliche Klarstellung, dass der Einsatz von Sprachmittlern nicht als Qualitätsmangel der Ausbildung gewertet wird.

5. Gleichbehandlung: Was für Fahranfänger gilt, muss für Fahrerfahrene erst recht gelten

Die am 20. Mai 2026 vom Bundeskabinett beschlossene Reform der Fahrschulausbildung führt eine Laienausbildung ein: Fahranfänger dürfen künftig schon nach wenigen Fahrstunden mit einer nahestehenden Begleitperson üben. Erwachsene, oft langjährig fahrerfahrene Fachkräfte aus Drittstaaten erhalten keine vergleichbare Erleichterung. Dieselbe Reform

will die Erfolgsquoten aller Fahrschulen veröffentlichen. Werden Umschreiber ungetrennt eingerechnet, droht ein Fehlanreiz: Fahrschulen könnten diese Gruppe meiden, um ihre Quote nicht zu verschlechtern.

Daraus folgen zwei Schritte:

- die Anrechnung nachgewiesener ausländischer Fahrpraxis und die Übertragung des Laienausbildungs-Modells auf Fachkräfte, mit begleiteten Übungsfahrten durch Arbeitskollegen statt Eltern,
- eine getrennte Ausweisung der Erfolgsquoten nach Erwerbsart, damit Ersterwerb und Umschreibung nicht vermischt werden.

6. Die Stellschrauben: Sechs Hebel in FeV und FahrlG

Die vorstehenden Forderungen lassen sich überwiegend ohne neues Gesetz umsetzen, durch gezielte Änderungen in der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) und im Fahrlehrerrecht. Die wichtigsten Anknüpfungspunkte mit kurzer Einordnung:

Prioritäre Hebel

§ 29 Abs. 1 FeV: wie lange ein ausländischer Führerschein gilt. Sechs Monate Fahrberechtigung nach Wohnsitznahme. Die Frist kann um bis zu sechs weitere Monate verlängert werden, paradoxerweise aber nur, wenn die Person glaubhaft macht, *nicht länger als zwölf Monate* zu bleiben. Das schließt gerade jene aus, die dauerhaft bleiben sollen. Damit belohnt das geltende Recht das Wieder-Gehen und bestraft das Bleiben: Wer Deutschland als Bleibeland gewinnen will, muss diese Logik umkehren.

Vorschlag: Sonderregelung, wonach die ausländische Fahrerlaubnis bei Beschäftigung in einem Engpassberuf bis zu zwölf Monate fortgilt, sofern ein Umschreibungsantrag gestellt wurde; Fristhemmung bei nicht selbst verschuldeten Verzögerungen.

§ 31 i. V. m. Anlage 11 FeV: wer ohne volle Prüfung umschreiben darf. § 31 regelt die Umschreibung, Anlage 11 die zugehörige Länderliste: Für gelistete Staaten entfällt die Prüfung ganz oder teilweise, für alle anderen gilt die volle Prüfungspflicht trotz jahrelanger Fahrpraxis.

Vorschlag: der strukturell stärkste Hebel; die Staatenliste ausweiten. Zusätzlich eine Ermächtigung für bundeseinheitliche Mindeststandards bei Unterlagen, digitaler Antragstellung und Fristen.

§ 22a FeV: der vorläufige Nachweis nach bestandener Prüfung. Der Prüfer darf nach bestandener Prüfung einen vorläufigen Nachweis aushändigen, aber nur als „Kann“-Regelung. Unterbleibt sie, entsteht trotz bestandener Prüfung neue Wartezeit.

Vorschlag: zur Pflicht verschärfen; der vorläufige Nachweis ist unmittelbar auszuhändigen und das Ergebnis der Behörde elektronisch in Echtzeit zu übermitteln.

Weitere Regelungsansätze

Anlage 7 FeV / praktische Prüfungsrichtlinie und § 17 FeV: wie die Fahrprüfung abläuft. Die Theorieprüfung ist bereits mehrsprachig möglich; für die praktische Prüfung fehlt eine Regelung zur Sprachmittlung.

Vorschlag: Dolmetscher und digitale Übersetzungshilfen in der praktischen Prüfung zulassen, soweit Verkehrssicherheit und Verständlichkeit der Weisungen gewahrt bleiben; entsprechende Klarstellung für Fahrstunden in FahrschAusbO und FahrlG.

§ 73 FeV: welche Behörde örtlich zuständig ist. Zuständig ist die Führerscheinstelle am Wohnort. Zieht eine Fachkraft während des Verfahrens um, wechselt die Zuständigkeit; das Verfahren wird oft neu begonnen.

Vorschlag: laufende Verfahren gelten nach einem Wohnsitzwechsel mit ursprünglichem Eingangsdatum fort; die Akte ist unverzüglich zu übermitteln, geprüfte Unterlagen und gezahlte Gebühren sind anzuerkennen.

Führerscheinreform 2026 / FahrIG: Laienausbildung und Fahrschul-Transparenz. Die Reform führt begleitete Übungsfahrten ein und will Preise und Erfolgsquoten der Fahrschulen veröffentlichen, beides auf Ersterwerber zugeschnitten.

Vorschlag: die Experimentierklausel auf Übungsfahrten mit eingetragenen Arbeitskollegen erweitern; bei den Erfolgsquoten Ersterwerber und Umschreiber nach § 31 FeV getrennt ausweisen, damit Fahrschulen diese Gruppe nicht meiden.

Fazit

Die Führerscheinreform senkt Kosten und Bürokratie und schafft Flexibilität für Fahranfänger; die spezifischen Hürden internationaler Fachkräfte adressiert sie nicht. Auch die Work-and-Stay-Agentur beschleunigt Einreise und Aufenthalt, lässt die Mobilität vor Ort aber ungelöst. Dabei geht es um Beschäftigte, die zum Steueraufkommen und zu den sozialen Sicherungssystemen beitragen und in Mangelberufen dringend gebraucht werden. Damit Deutschland nicht nur Einreise-, sondern Bleibeland wird, muss die Novelle diese Gruppe explizit einschließen.

Die zentralen Stellschrauben sind:

- fristverlängernde bzw. -hemmende Regelungen, damit der Führerscheinwerb realistisch in die Qualifizierung integriert werden kann,
- Dolmetscher und digitale Übersetzungshilfen in Praxisprüfung und Fahrstunden,
- digitale, einheitliche und priorisierte Verfahren, die Anrechnung nachgewiesener Fahrpraxis sowie begleitete Übungsfahrten mit Arbeitskollegen.

Nur so wird aus der Führerscheinreform ein echter Integrationsimpuls und aus Deutschland ein Standort, der international angeworbene Fachkräfte nicht an der letzten Meile verliert, sondern dauerhaft in Beschäftigung und wirtschaftliche Teilhabe führt.



Markus Meyer

Vice President Public &
Regulatory Affairs, Enpal B.V.
politik@enpal.de

Über Enpal

Enpal ist Europas führendes New-Energy-Unternehmen für dezentrale Energie mit mehr als 115.000 Kundinnen und Kunden. Enpal bietet eine integrierte Lösung aus Solaranlage, Batteriespeicher, Wallbox, Smart Meter und Wärmepumpe. Mit der KI-gestützten Plattform Enpal.One+ vernetzt das Unternehmen zehntausende Speicher und optimiert Strombezug wie -einspeisung am Strommarkt. Seit der Gründung 2017 in Berlin ist Enpal Marktführer für Solaranlagen in Europa, für Wärmepumpen in Deutschland sowie größter wettbewerblicher Messstellenbetreiber für Smart Meter. Weitere Informationen finden Sie unter corporate.enpal.com und auf [LinkedIn](#).