

Deutscher Bundestag  
Verkehrsausschuss  
Herrn Vorsitzenden Udo Schiefner MdB  
Platz der Republik  
11011 Berlin

Deutscher Bundestag  
Verkehrsausschuss  
Ausschussdrucksache  
20(15)269-B  
vom 04.06.2024  
öff. Anhörung am 10.06.2024

Berlin, 27. Mai 2024

Schriftliche Stellungnahme zum Antrag der CDU/CSU „Damit Mobilität nicht zum Luxus wird – Für einen bezahlbaren Autoführerschein Drucksache 20/10610“ zur Öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses der 20. Legislaturperiode des Deutschen Bundestag am 10. Juni 2024

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

anbei erhalten Sie meine schriftliche Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses der 20. Legislaturperiode des Deutschen Bundestags am 10. Juni 2024.

Mit freundlichen Grüßen

Richard Goebelt

Mitglied der Geschäftsleitung  
TÜV-Verband e.V.

**Anlage**  
Schriftliche Stellungnahme

## **Öffentliche Anhörung zum Thema**

**„Damit Mobilität nicht zum Luxus wird – Für einen bezahlbaren  
Autoführerschein Drucksache 20/10610“**

**in der Sitzung des Ausschusses am 10. Juni 2024**

**Sachverständiger: Richard Goebelt**

**Leiter des Fachbereichs Fahrzeug & Mobilität  
Mitglied der Geschäftsleitung  
TÜV-Verband e.V.**

Datum: 27. Mai 2024

## **Schriftliche Stellungnahme zur Drucksache des Deutschen Bundestags 20/10610**

### **Vorbemerkung**

Die Grundlage des heutigen Fahrerlaubnisprüfungssystems ist die regionale und exklusive Beauftragung der Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland sowie die persönliche Anerkennung der Sachverständigen durch die obersten Landesbehörden. Zur Sicherung der ordnungsgemäßen Aufgabenerfüllung werden die Technischen Prüfstellen und ihre amtlich anerkannten Sachverständigen sowohl von ihren obersten Landesbehörden beaufsichtigt und überprüft sowie von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hinsichtlich der Einhaltung der rechtlichen, fachlichen und organisatorischen Anforderungen regelmäßig begutachtet.

Die Technischen Prüfstellen, die ihre Aufgaben direkt im Auftrag des Staates hoheitlich wahrnehmen, gewährleisten für den besonders sensiblen Bereich der Mobilität von Fahrer:innen die Durchführung und kontinuierliche Weiterentwicklung von verkehrssicherheitsrelevanten Vorgaben und Standards. Durch diesen systemischen Ansatz wird insbesondere garantiert, dass wirtschaftliche Interessenskonflikte bei der Durchführung der Fahrerlaubnisprüfung grundsätzlich vermieden werden. Dieses Prinzip sichert die neutrale Position der amtlich anerkannten Sachverständigen bei der Feststellung des Prüfungsergebnisses und hat somit weitreichende Wirkungen für die Verkehrssicherheit im Allgemeinen und für die Sicherheit der Fahrer:innen im Besonderen.

Die Durchführung der Fahrerlaubnisprüfung, die kontinuierliche Weiterentwicklung des Fahrerlaubnisprüfungssystems und die Gewährleistung der (personellen) Leistungsfähigkeit der Technischen Prüfstellen erfolgt entsprechend der gesetzlichen Vorgaben nach § 6a Abs. 2 StVG ohne Gewinnerzielungsabsicht auf Basis kostendeckender Gebühren. Diese betragen für die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung aller Fahrerlaubnisklassen aktuell 24,99 EUR (inkl. MwSt.) sowie für Praktische Prüfungen für die Klasse B 129, 83 EUR (inkl. MwSt.). Die Festsetzung der Gebühren für Maßnahmen beim Erwerb der Fahrerlaubnis (einschließlich der Prüfungsgebühren) werden im Zuge einer Verordnungsgebung durch den Gesetzgeber festgelegt.

Die Technischen Prüfstellen nehmen die ihnen übertragenen Aufgaben staatsentlastend wahr. Das beinhaltet auch eine kontinuierliche und wissenschaftsgestützte Weiterentwicklung der Grundlagen des Fahrerlaubnisprüfungssystems entsprechend den Anforderungen der Behörden und der Politik sowie ausgehend von den Erfahrungen und eigenen technologischen sowie wissenschaftlichen Forschungsergebnissen. Sowohl die Theoretische als auch die Praktische Fahrerlaubnisprüfung wurden in den zurückliegenden Jahren umfassend durch die TÜV | DEKRA arge tp 21 (als gemeinsame Entwicklungseinrichtung der Technischen Prüfstellen) in enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit den Behörden des Bundes und der Länder, der Fahrlehrerschaft und wissenschaftlichen Einrichtungen weiterentwickelt: Wesentliche Meilensteine dabei sind die Einführung der

Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung am PC, eine begleitende wissenschaftsgestützte Evaluation sowie die Integration neuer inhalts- und methodenverbessernder Prüfungsmedien sowie die Einführung der optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung mit einem digital verfügbaren, elektronischem Prüfprotokoll.

Die umgesetzten Entwicklungen und Innovationen sind nicht nur Treiber für die Digitalisierung im Fahrerlaubnisprüfungsprozess und Voraussetzung für effiziente Werkzeuge der Sachverständigen in Deutschland. Sie ermöglichten insbesondere eine deutliche Verbesserung der Fahranfängervorbereitung in der vergangenen zwei Dekaden, da sie auch ein koordiniertes Zusammenwirken mit dem System der Fahrausbildung gewährleisten. Analysen von Unfalldaten bestätigen die Wirksamkeit der gemeinsamen Anstrengungen: Das Unfallrisiko ist vor allem bei jungen Fahranfängern signifikant zurückgegangen und zwar so stark wie in keiner anderen Gruppe motorisierter Verkehrsteilnehmer. Wurden im Jahr 2010 noch 1,6 Verkehrsunfälle mit Personenschaden pro 1 Millionen gefahrener Kilometer durch Pkw-Fahranfänger (bis 20 Jahre) verursacht, waren es im Jahr 2019 noch 1,1 Unfälle pro 1 Millionen Kilometer. Im Jahr 2020 lag dieser Indikator für das Unfallrisiko erstmals unter 1. Ein annähernd gleichbleibendes Unfallrisiko von 0,4 verursachten Pkw-Unfällen mit Personenschaden pro 1 Millionen Kilometer für die Gesamtstichprobe zeigt, dass diese beachtliche Reduktion des Unfallrisikos um über 31 Prozent zwischen 2010 und 2019 hauptsächlich auch auf die Optimierungsbemühungen im System der Fahranfängervorbereitung zurückzuführen ist. Die absoluten Zahlen weisen allerdings auch daraufhin, dass das Unfallrisiko der Fahranfänger im Vergleich zu erfahrenen Fahrern nach wie vor höher ist. Deshalb sind weiterhin umfassende Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung notwendig, den erfolgreichen Weg konsequent fortzusetzen, um bereits Erreichtes nicht zu gefährden. Kostenminimierungsaspekte dürfen hier nicht an erster Stelle stehen. Ausschlaggebend für eine zielgerichtete Weiterentwicklung, ist ein System, in dem die Technischen Prüfstellen ihre Expertise bündeln und nutzen können, ohne maßgeblich von wirtschaftlichen Interessen getrieben zu werden.

Die Technischen Prüfstellen haben in Folge regional beschränkter Kapazitätsengpässe in den Jahren 2021/2022, die durch die Folgen der Corona-Pandemie ausgelöst wurden, bereits umfassende kurz- und langfristige Maßnahmen zur Kapazitätsentwicklung gemeinsam mit den Ländern umgesetzt. Damit wurde bereits 2022 mit ca. 1,76 Millionen Praktischen Fahrerlaubnisprüfungen und ca. 1,81 Millionen Theoretischen Fahrerlaubnisprüfungen ein Rekord erzielt und die Bedarfsdeckung erreicht. Dieser Trend hat sich 2023 mit erneuten Rekordergebnissen bei der Theoretischen (knapp 2 Millionen Prüfungen) und Praktischen Fahrerlaubnisprüfung (knapp 1,8 Millionen Prüfungen) fortgesetzt. Auch erhöhte Abfragen beim Erwerb der Fahrerlaubnisklassen für Lkw und Bus wurden ordnungsgemäß deutschlandweit bedient.

### Zusammenfassung

Die CDU/CSU-Bundestagsfraktion hat in einem Antrag Beschlussempfehlungen formuliert, um Kosten für den Erwerb des Führerscheins einzudämmen, Abläufe reibungsloser zu gestalten sowie zusätzliche Prüftermine zu schaffen. Zudem sollen Rahmenbedingungen geschaffen und Bürokratie abgebaut werden, um die Ausbildung effizient und zukunftsgerichtet auszugestalten.

Entsprechend einer Beschlusslage der Verkehrsministerkonferenz (VMK) vom 11./12. Oktober 2023 wird bereits im Rahmen einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe daran gearbeitet, die Zugangsvoraussetzungen für Fahrerlaubnisprüfer:innen bundesweit weiter zu entwickeln, um auch anderen geeigneten Berufsgruppen den Zugang zum Fahrerlaubnisprüfer:in zu ermöglichen. Die Arbeiten beinhalten insbesondere die Weiterentwicklung der beruflichen Zugangsvoraussetzungen, der Ausbildung und Prüfung sowie zu den Fortbildungspflichten. Eine Senkung der Kosten für den Erwerb des Führerscheins ist mit dieser Maßnahme nicht zu erwarten. Zudem wird das komplexe Zusammenspiel aus der Umsetzung von rechtlichen EU-Vorgaben und nationaler Umsetzung in dem Antrag nicht berücksichtigt.

Die in dem Antrag als Beschlussempfehlung formulierte Forderung, die Fahrerlaubnisprüfungen für andere Anbieter zu öffnen würde weder Prüfkapazitäten erhöhen, noch zu einer Entlastung auf der Kostenseite beitragen. Im Gegenteil: die Sicherstellung eines flächenabdeckenden Prüfangebots in Deutschland wäre gefährdet, da wirtschaftliche Interessen in einer Wettbewerbssituation der bisher gelebten Praxis eines flächendeckenden Prüfungsangebotes entgegenstehen würden. Zudem sind Anerkennungsverfahren generell komplex, da bei mehreren anzuerkennenden Trägern die Anforderungen pro Bundesland überprüft und von der Bundesanstalt für Straßenwesen begutachtet werden müssen. Diese Verfahren werden sich deutlich umfangreicher gestalten, da die zusätzlichen und insbesondere die neuen Auftragnehmer in jedem Bundesland hinsichtlich der Erfüllung aller notwendigen Anforderungen einer vollständigen Bewertung unterzogen werden müssen. Auch werden sich einige praktische Probleme ergeben, die einer bürgerfreundlichen Lösung bedürfen. So werfen z. B. das mögliche Hin- und Herwechseln von Fahrerlaubnis-Bewerbern zwischen den Anbietern im Anerkennungsgebiet weitere neue Fragen auf.

Alle Maßnahmen zur Veränderung des Systems der Fahrausbildung- und prüfung sind an den Maßstäben der Vision Zero auszurichten. Insgesamt werden Erwägungen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit insbesondere von Fahranfänger:innen weitgehend außer Acht gelassen. Insbesondere die 2021 eingeführte optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung leistet einen wesentlichen Beitrag zur deutlich objektivierten und individualisierten Bewertung und Rückmeldung der Fahrkompetenz der Fahrerlaubnisbewerber:innen und bietet damit für weitere Maßnahmen der Fahranfängervorbereitung (z.B. Fahrausbildung, BF17) wertvolle

Hinweise für das Weiterlernen nach bestandener und nichtbestandener Prüfung. Ein Konflikt mit gesamtheitlichen Ausbildungs- bzw. Fahrlehrer-Arbeitszeiten ist nicht zu erkennen und wurde auch mit der Einführung 2021 nicht als eine Herausforderung seitens der Fahrerlaubnisbewerber:innen und Fahrlehrer:innen dargestellt.

Die Einführung eines digitalen Antragsverfahrens im Rahmen des Fahrerlaubnisverfahrens ist ein zentraler Baustein für die Entlastung von Behörden, Fahrschulen und Technischen Prüfstellen und trägt zu einer nachhaltigen Ressourcenschonung bei. Eine entsprechende Bund-Länder-Arbeitsgruppe ist bereits eingerichtet, die insbesondere verwaltungsrechtliche Fragen zur weiteren Umsetzung klären soll. Für die weitere Verbesserung insbesondere der Verwaltungsprozesse durch Digitalisierung und für die Anpassungen an veränderte Rahmenbedingungen der Mobilität sowie für die Berücksichtigung geänderter Kompetenzvoraussetzungen der Fahrerlaubnisbewerber werden gegenwärtig bereits umfangreiche Entwicklungen durch die Technischen Prüfstellen durchgeführt.

Es ist zu vermuten, dass Bewerber:innen mit einer entsprechenden Mobilitäts-Biographie (z.B. durch eine absolvierte verankerte Mobilitätserziehung in der Schule) weniger Zeit bis zur Feststellung der Prüfungsreife benötigen, und somit Kosten bei der Ausbildung einsparen.

Der stärkere Einsatz digitaler Medien sowie vor allem eine stärkere Kontrolle der Ausbildungsqualität mit weiterentwickelten und modernen Lehr-/Lernstandards in der Fahrausbildung, wie in den Beschlussempfehlungen des Antrags der CDU/CSU-Bundestagsfraktion formuliert, stehen bereits im Ergebnis des vom BMDV beauftragten BAST-Forschungsvorhabens zur Optimierung der Fahrschulausbildung (OFSA II). Ein Optimierungskonzept „Fahrschulausbildung“ mit allen im Antrag formulierten Beschlussempfehlungen steht bereits unmittelbar vor dem Rechtssetzungsverfahren.

### Anmerkungen zu einzelnen Beschlussempfehlungen des Antrags

#### **1. Zitat aus BT-Drks. 20/10610, S. 2, Beschlussempfehlung 1**

*die Weiterbildung von Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern zu Fahrprüferinnen und Fahrprüfern zu erleichtern und dazu die Anerkennungsvoraussetzungen von einem Ingenieurstudium oder einer Ingenieurausbildung zu entkoppeln;*

Die allgemeinen Anforderungen an die Aus- und Fortbildung von Fahrerlaubnisprüfer:innen bzw. amtlich anerkannten Sachverständigen ergeben sich aktuell aus dem KfSachvG und der KfSachvV. Spezielle Anforderungen an Fahrerlaubnisprüfer ergeben sich zudem aus den Anforderungen der EU-Führerscheinrichtlinie. Zur Weiterentwicklung qualitativ angemessener Zugangsvoraussetzungen an einen Fahrerlaubnisprüfer:in ist ein Prozess zu etablieren, der kontinuierlich den Anpassungsbedarf identifiziert, bewertet und umsetzt, um den beschleunigten Veränderungen in Gesellschaft, Recht und Technik zu folgen.

Aktuell gibt es bereits in einzelnen Bundesländer Ausnahmeregelungen zu den Zugangsvoraussetzungen für Fahrerlaubnisprüfer:innen (Berlin, Hamburg, Baden-Württemberg). Entsprechend der Beschlusslage der Verkehrsministerkonferenz (VMK) vom 11./12. Oktober 2023 wird bereits im Rahmen einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe daran gearbeitet, die Zugangsvoraussetzungen für Fahrerlaubnisprüfer:innen bundesweit weiter zu entwickeln, um auch anderen geeigneten Berufsgruppen den Zugang zum Fahrerlaubnisprüfer:in zu ermöglichen. Die Arbeiten beinhalten insbesondere berufliche Zugangsvoraussetzungen, zur Ausbildung und zur Prüfung sowie zu den Fortbildungspflichten.

Diese Veränderungsprozesse zur Festlegung von zukünftigen bzw. weiterentwickelten Anforderungen an einen Fahrerlaubnisprüfer:in werden auch bei den Technischen Prüfstellen bereits umfassend diskutiert und ebenfalls konsequent weiterverfolgt. Eine Senkung der Kosten für den Erwerb des Führerscheins ist mit dieser Maßnahme nicht zu erwarten.

#### **2. Zitat aus BT-Drks. 20/10610, S. 2, Beschlussempfehlung 2**

*gemeinsam mit den Ländern die Voraussetzungen zu schaffen, um im Rahmen der verfügbaren Kapazitäten für die Fahrprüfung auch Prüferinnen und Prüfer von Bundeswehr sowie Bundes- und Landespolizei jeweils temporär zuzulassen, so dass bei Engpässen unmittelbar für mehr Prüftermine gesorgt werden kann;*

Bereits heute ist es möglich, Fahrerlaubnisprüfer:innen, die der Technischen Prüfstelle der Bundeswehr oder einer Technischen Prüfstelle der Polizei angehören, in den „zivilen“ Technischen Prüfstellen einzusetzen. Hierbei gehören sie weiterhin ihrer (behördlichen) Technischen Prüfstelle an und können ergänzend dazu an einer weiteren Technischen Prüfstelle tätig werden. Die Genehmigung dazu erteilt die zuständige Anerkennungsbehörde entsprechend der Rechtsgrundlage § 6 Abs. 1a KfSachvG.

### **3. Zitat aus BT-Drks. 20/10610, S. 2, Beschlussempfehlung 3**

*unter Beibehaltung der geltenden Standards und der Qualität, die Fahrerlaubnisprüfung für andere Anbieter zu öffnen, so dass mehr Prüfungstermine ohne vorab festgelegte Kontingente für Fahrschulen entstehen und die Fahrschulausbildung samt Prüfung über einen kurzen Zeitraum hinweg konsistent erfolgen und abgeschlossen werden kann;*

Die Öffnung der Fahrerlaubnisprüfung für andere Anbieter wird nicht dazu führen, die Fahrausbildungs- und Prüfungsprozess zu verkürzen bzw. die Kosten zu senken. Anerkennungsverfahren sind generell komplex, da bei mehreren anzuerkennenden Trägern die Anforderungen von der zuständigen Landesbehörde überprüft und von der Bundesanstalt für Straßenwesen begutachtet werden. Diese Verfahren werden sich deutlich umfangreicher gestalten, da die zusätzlichen und insbesondere die neuen Auftragnehmer in jedem Bundesland hinsichtlich der Erfüllung aller notwendigen Anforderungen einer vollständigen Bewertung unterzogen werden müssen. Dies würde absehbar zur Schaffung weiterer Strukturen bzw. Arbeits- und Bürokratieaufwand in den Ländern führen. Hierzu zählen insbesondere Schnittstellenproblematiken im IT-Bereich, ein erhöhter Koordinationsaufwand, zusätzliche finanzielle und personelle Belastungen für die Verwaltung. Auch werden sich einige praktische Probleme ergeben, die einer bürgerfreundlichen Lösung bedürfen. So werfen z. B. das mögliche Hin- und Herwechseln von FE-Bewerbern zwischen den Prüforganisationen im Anerkennungsgebiet weitere neue Fragen hinsichtlich der Unabhängigkeit und Qualität der Fahrerlaubnisprüfungen auf. Die Technischen Prüfstellen haben im Rahmen ihrer Beauftragung zudem nicht nur eine Beratungspflicht gegenüber dem Bürger, sondern stehen auch als ständiger Ansprechpartner für die Behörden (auch z.B. für die Begutachtung von Menschen mit Behinderungen, Festlegung von Einschränkungsvermerken, etc.) jederzeit und auf allen Ebenen zur Verfügung: lokal-regional, landes- und bundesweit. Hierfür halten die Technischen Prüfstellen zusätzliche Strukturen mit dem TÜV-Verband e.V. und der TÜV | DEKRA arge tp 21 bereit.

Entsprechend der gesetzlich festgelegten Qualitätsanforderungen, führt nur eine Technische Prüfstelle in ihrem Zuständigkeitsbereich mit den in ihr organisierten amtlich anerkannten Sachverständigen die Fahrerlaubnisprüfung ohne Gewinnerzielungsabsicht durch. Somit ist sichergestellt, dass bundesweit die Prüfungsvorgaben und die Qualitätsanforderungen einheitlich und unabhängig vom Ergebnis und Umsatz der Prüfung zuverlässig umgesetzt werden. Damit wird auch die Neutralität der amtlich anerkannten Sachverständigen sichergestellt und Interessenskonflikte weitestgehend vermieden. Die Technischen Prüfstellen haben mit der Schaffung aller fachlichen, wissenschaftlichen und technischen Voraussetzungen zur Umsetzung der optimierten Theoretischen und Praktischen Fahrerlaubnisprüfung in der gesamten Bundesrepublik bewiesen, dass sie ihre Verantwortung nicht nur in der Durchführung der Fahrerlaubnisprüfung vor Ort, sondern auch in deren bundesweit einheitlichen inhaltlich methodischen Qualitätssicherung und Optimierung sehen. Die Verfahren und Standards zur Sicherung eines hohen Qualitätsniveaus bei der Fahrerlaubnisprüfung werden unter Nutzung innovativer und bewährter Systemstrukturen stetig weiterentwickelt.



Die Dauer für den gesamten Führerscheinerwerb entscheidet sich grundsätzlich nicht am Zeitpunkt der theoretischen und praktischen Prüfung, die jeweils nur einen sehr kleinen Teil der Gesamtdauer ausmachen und am Ende der Ausbildungskomplexe stehen. Die Gesamtdauer ist insbesondere abhängig von einem idealen Zusammenspiel zwischen Fahrerlaubnisbehörde, Fahrschule, Bewerber:in, Technischer Prüfstelle und der Beibringung weiterer Nachweise (Erste-Hilfe-Kurs, Sehtest) auf lokaler Ebene.

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass die Technischen Prüfstellen in den Ländern den Fahrschulen regelmäßig Serienterme mit festen Zeiten anbieten, und damit keinen Einfluss auf die Anmeldeihenfolge und den Anmeldezeitpunkt der Bewerber:innen hat. Der Zeitpunkt und die Priorisierung der Anmeldung zur Durchführung der Prüfung obliegt der jeweiligen Fahrschule. Die Bereitstellung von Prüfungsterminen soll die Dienstplanung der Mitarbeiter:innen in den Fahrschulen und die zielgerichtete, individuelle Vorbereitung der Fahrschüler:innen berücksichtigen.

Prüfungstermine für die praktische Fahrerlaubnisprüfung werden deutschlandweit von den Technischen Prüfstellen ab Zeitpunkt der Beantragung eines Prüfungstermins innerhalb von 2-3 Wochen ordnungsgemäß den Fahrschulen angeboten. Der etablierte Terminierungsvorlauf von 2-3 Wochen hat sich bewährt, da ohne diese Dispositionszeit eine Vorstellung der Bewerber:innen - durch die Fahrschulen - zur Prüfung nicht praktikabel wäre. Saisonbedingt (Motorradsaison etc.) kann es an einzelnen Prüforten Abweichungen von maximal acht bis zehn Tagen geben. Kapazitätseinschränkungen bei der Bereitstellung eines Prüfungstermins, die die Frist von 2-3 Wochen überschreiten, sind derzeit auf Berlin lokal beschränkt. Kein anderes Bundesland ist aktuell von vergleichbaren dynamischen Bevölkerungsentwicklungen betroffen wie Berlin. Im Land Berlin sind zwei Technische Prüfstellen in den Prozess der Fahrerlaubnisprüfungen eingebunden. Neben der kontinuierlichen Aufstockung des Prüfpersonals wurden unter Nutzung von Ausnahmegenehmigungen der Senatsverwaltung diverse Maßnahmen zum Personalaufbau exekutiert, die aktuell ihre Wirkung entfalten.

In Folge der Verpflichtung der Technischen Prüfstellen für die Sicherstellung eines flächenabdeckenden Prüfangebots in Deutschland sind die jeweiligen Bevölkerungsprognosen der Region ausschlaggebend für die Auslastung der Technischen Prüfstelle vor Ort. In der langfristigen Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung zwischen 1990 und 2019 zeigen sich deutlich regionale Unterschiede. Landkreisen und kreisfreien Städten mit zweistelligen Bevölkerungsgewinnen stehen Kreise mit zweistelligen Bevölkerungsverlusten gegenüber. Die Träger der Technischen Prüfstellen haben im Auftrag der Länder auf diese Bevölkerungsentwicklung entsprechend ihrer Verpflichtung zur flächenabdeckenden Bereitstellung von einer ausreichenden Anzahl von fachlich qualifiziertem und zuverlässigem Personal und dessen Disposition für die Durchführung der Fahrerlaubnisprüfungen, gemäß der regelmäßigen BAST-Audits, sachgerecht reagiert.

#### **4. Zitat aus BT-Drks. 20/10610, S. 2, Beschlussempfehlung 4**

*eine pragmatische Lösung zu schaffen, damit die mit dem elektronischen Prüfprotokoll eingeführte Verlängerung der praktischen Prüfungszeit nicht in Konflikt mit der maximalen täglichen praktischen Ausbildungszeit der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer steht. Eine Verlängerung der Ausbildungszeit darf sich nicht negativ auf die Qualität der Ausbildung und die Verkehrssicherheit auswirken und die Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer unverhältnismäßig belasten;*

Die Verbesserungen mit der zum 1. Januar 2021 eingeführten optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung (OPFEP) gehen mit deutlich verbesserten Prüfungsinhalten und -methoden zur vollumfänglichen Feststellung von Fahrkompetenz bzw. der Prüfungsleistung einher. Hierzu gehören insbesondere das Aufsuchen aller Fahraufgaben, die Prüfungsbewertung mit einer umfassenden Fahrkompetenzeinschätzung durch den Fahrerlaubnisprüfer sowie die umfängliche Rückmeldung an den Bewerber, wodurch eine Verlängerung der Prüfungsdauer notwendig wurde. Diese umfasst insgesamt zehn Minuten je Prüfung, wovon fünf Minuten auf die reine Fahrzeit entfallen. Diese Optimierungen wurden über einen langen Zeitraum mit allen am Fahrerlaubnisprüfungsprozess Beteiligten (z.B. Bund, Länder, BAST, Fahrlehrerschaft, Wissenschaft) vorbereitet und eingeführt. Der Bedarf des zeitlichen Mehraufwandes wurde bereits im BAST-Bericht „Revision zur Praktischen Fahrerlaubnisprüfung“ (M 268) benannt, nachfolgend in einer gutachterlichen Stellungnahme attestiert und folglich in der anschließenden Kalkulation der OPFEP berücksichtigt. Auf dieser Basis sind von den Technischen Prüfstellen alle erforderlichen personellen und organisatorischen Maßnahmen rechtzeitig eingeleitet und umgesetzt worden. Zur Vorbereitung der OPFEP wurden bei den Technischen Prüfstellen einerseits alle technischen Voraussetzungen geschaffen (z. B. Hardware für das elektronische Prüfprotokoll, Anpassung der IT-Verwaltungssysteme) und andererseits die amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer flächendeckend geschult. Erforderliches zusätzliches Personal wurde frühzeitig eingestellt und ausgebildet.

Ich möchte darauf hinweisen, dass die Formulierung im Antrag „*pragmatische Lösungen zu schaffen*“ rechtlich unbestimmt ist. Ich gebe zu bedenken, dass Änderungen an der Praktischen Fahrerlaubnisprüfungen immer auch mit allen anderen mit der OPFEP einhergehenden Verbesserungen (objektivere und transparentere Prüfungsdurchführung und -bewertung mittels ePp, umfangreichere und lernförderliche Rückmeldung an die Bewerberinnen und Bewerber sowie wissenschaftliche Evaluation der Prüfung) in direkter Verbindung stehen. So lassen sich die optimierten Verfahren, wie von Teilen der Fahrlehrerschaft bereits gefordert, nicht im Rahmen der früheren Prüfungsdauer durchführen. Ungeachtet der enormen administrativen Aufwände wäre beispielsweise ein Aussetzen der OPFEP ein Rückschritt bezüglich der Qualität der Fahranfängervorbereitung. Im BAST-Bericht „Revision zur Praktischen Fahrerlaubnisprüfung“ (M 268) heißt es zur OPFEP: „*Im Ergebnis des Revisionsprojektes bleibt abschließend festzuhalten, dass sich die in den letzten zehn Jahren durchgeführten Forschungs- und Entwicklungsarbeiten zur Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung offensichtlich gelohnt haben und die neuen Prüfungsstandards als belastbares Fundament für die Stärkung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland anzusehen sind.*“ (Abschlussbericht, S. 117).

Seit Einführung der optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung ist sie mit jährlich circa 1,8 Millionen durchgeführten Prüfungen etabliert und anerkannt. Im Rahmen der kontinuierlichen Evaluation der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung wurden auch Befragungen der Fahrerlaubnisbewerber:innen und Fahrlehrer:innen bezüglich der Zufriedenheit mit dem optimierten Prüfungssystem durchgeführt. Dabei konnte eine sehr hohe Zufriedenheit der Befragten mit dem neuen Prüfungsverfahren nachgewiesen werden. Eine mangelnde Kongruenz zwischen der eingeführten verlängerten Prüfungszeit und der täglichen Ausbildungszeiten der Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen wurde in den Befragungen überhaupt nicht thematisiert; noch kritisiert. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Einführung der OPFEP für die Fahrlehrer:innen keine substantiellen inhaltlichen Veränderungen im Prüfungsablauf zur Folge hatte.

#### **5. Zitat aus BT-Drks. 20/10610, S. 2, Beschlussempfehlung 7**

*das Antragsverfahren der Führerscheine weiter zu digitalisieren und die vorhandenen zügig Schnittstellen auszubauen, um den bürokratischen Aufwand bzw. Zeit- und Reibungsverluste zu minimieren;*

Die Digitalisierung etablierter Prozesse ist der zentrale Baustein für die Entlastung von Behörden, Ressourcenschonung, flexibles Handling für die Bürger:innen. Diese Zielsetzung entspricht den Sustainable Development Goals (SDG) der Vereinten Nationen, denen sich Deutschland verpflichtet hat. Die weitere Digitalisierung des Antragsverfahren muss mit der Einführung des digitalen Führerscheins nach EU-rechtlichen Vorgaben einhergehen, mit dem der Verwaltungsaufwand in Behörden und Prüfstellen reduziert werden kann. Eine entsprechende Bund-Länder-Arbeitsgruppe ist eingerichtet, die insbesondere verwaltungsrechtliche Fragen klären soll. Es wird darauf ankommen, dass die digitalen Lösungen im Hinblick auf Datenschutz und Datensicherheit robust und belastbar sind. Dem Aufbau web-basierter Schnittstellen zwischen den Fahrerlaubnisbehörden, Kraftfahrt-Bundesamt, Bundesdruckerei und den Technischen Prüfstellen für die Übermittlung von Daten in Echtzeit, wird hierbei eine zentrale Bedeutung zukommen.

#### **6. Zitat aus BT-Drks. 20/10610, S. 2, Beschlussempfehlung 8**

*bei den Ländern anzuregen, eine frühe Verkehrserziehung im schulischen Lehrplan einzuführen (Sekundarstufen I und II), um mehr Verkehrskompetenz bereits im jungen Alter zu schaffen;*

Zukünftig sollte die Mobilitätserziehung einen höheren Stellenwert genießen. Kinder müssen bessere Chancen erhalten, eine eigene Mobilitäts-Biographie im Lauf ihres Erwachsenenwerdens zu entwickeln. Hierzu gehören vor allem altersgerechte Angebote in Kitas und verpflichtende Inhalte in Schulen wie spezielle Radfahrtrainings als auch die aktive Unterstützung ihrer Elternhäuser, sie auf die eigenständige Verkehrsteilnahme vorzubereiten.

Es ist zu vermuten, dass Bewerber:innen mit einer entsprechenden Mobilitäts-Biographie weniger Zeit bis zur Feststellung der Prüfungsreife benötigen, und somit Kosten bei der Ausbildung einsparen.

## **7. zusammenfassende Bewertung der Beschlussempfehlung 5-6, 9-12, BT-Drks. 20/10610, S. 2**

Der § 2 Abs. 1 der Fahrschul-Ausbildungs-Ordnung sieht heute eine verzahnte Ausbildung von Theorie und Praxis vor. Dies stellt zwar keine rechtliche Verpflichtung der Ausbildung an einer Fahrschule dar, entspricht dieser aber sinngemäß. Abweichend zum generell gewünschten Bürokratieabbau entstehen wegen der erforderlichen Nachweisführung zur Kontrolle zusätzliche Aufwände.

In den zurückliegenden Jahren wurde die Fahrerlaubnisprüfung von den Technischen Prüfstellen umfassend weiterentwickelt (z.B. Fahraufgabenkatalog und elektronisches Prüfprotokoll in der PFEP; dynamische Situationsdarstellungen in der TFEP). Im Jahr 2018 trat eine umfassend reformierte Fahrlehrerausbildung in Kraft. Die Grundlagen der Fahrausbildung (z. B. Struktur, Ausbildungsinhalte) wurden dagegen seit 1999 kaum verändert.

Aus diesem Grund hat das BMDV die Durchführung des BAST-Forschungsvorhabens OFSA II (Optimierung der Fahrschulerausbildung) beauftragt. Mit Abschluss dieses Projektes liegt ein ausgearbeitetes Konzept für eine zukünftig optimierte Fahrausbildung mit dem Schwerpunkt „Pkw-Fahrerlaubniserwerb“ vor sowie konzeptionelle Grundlagen zu dessen Umsetzung und Evaluation.

Mit dem vorliegenden Konzept wird die Verbesserung der Vermittlung von Fahr- und Verkehrskompetenz angestrebt. Es enthält unter anderem aktualisierte, verbindliche, strukturierte und sequenzierte Ausbildungsinhalte, einen Kompetenzrahmen und einen Ausbildungsplan als Steuerungsinstrumente, eine Verzahnung von selbstständigem Theorielernen, Theorieunterricht und fahrpraktischer Ausbildung sowie eine digitale Unterstützung von Ausbildungsprozessen (Blended Learning). Dazu gehören auch Verfahren zur Lernstandskontrolle im Ausbildungsverlauf. Das Konzept wurde bereits mit der Fachöffentlichkeit unter dem Titel „Novelle der Fahrschülerausbildung“ diskutiert (5. Februar 2024 im BMDV in Bonn), steht vor dem Rechtssetzungsverfahren und bietet die Möglichkeit der Umsetzung einer modernen und zukunftsgerichteten Fahrausbildung - mit digitalen Elementen - in Deutschland.