21. Wahlperiode

Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

Redigiertes Wortprotokoll
der 38. Sitzung

Verkehrsausschuss
Berlin, den 5. Oktober 2026, 11:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus, E 700

Vorsitz: Tarek Al-Wazir, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einziger Tagesordnungspunkt **Seite 4**

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze

BT-Drucksache 21/7404

Federführend:
Verkehrsausschuss

Mitberatend:
Innenausschuss
Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz
Ausschuss für Arbeit und Soziales
Verteidigungsausschuss

Gutachtlich:
Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung und Zukunftsfragen

Berichterstatterin:
Abg. Swantje Henrike Michaelsen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]

Anlage

Ausschussdrucksache 21(15)93-A-G – Stellungnahmen der Auskunftspersonen

Mitglieder des Ausschusses

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Baumgartner, Günter	Bodin, Leif Erik
	Donth, Michael	Frauenpreiß, Christoph
	Geissler, Dr. Jonas	Grasse, Adrian
	Jordan, Alexander	Günther, Georg
	Kölbl, Daniel	Oest, Florian
	Orthey, Harald	Oßner, Florian
	Ploß, Dr. Christoph	Schreiner, Felix
	Rehbaum, Henning	Steineke, Sebastian
	Sassenrath, Carl-Philipp	Stracke, Stephan
	Simon, Björn	Tauschwitz, Vivian
AfD	Bochmann, René	Becker, Carsten
	Giersch, Alexis L.	Goßner, Hans-Jürgen
	Haise, Lars	Holm, Leif-Erik
	Henze, Stefan	Kraft, Dr. Rainer
	Kneller, Maximilian	Mayer, Andreas
	Wiehle, Wolfgang	Scheurell, Volker
	Zons, Ulrich von	Strauß, Otto
SPD	Cademartori, Isabel	Kreiser, Dunja
	Kröber, Martin	Mieves, Matthias David
	Reichardt, Truels	Rützel, Bernd
	Troff-Schaffarzyk, Anja	Schmidt, Uwe
	Vöpel, Dirk	Schwartze, Stefan
	Zierke, Stefan	Zorn, Armand
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Al-Wazir, Tarek	Eckert, Leon
	Broßart, Victoria	Müller, Claudia
	Gastel, Matthias	Slawik, Nyke
	Michaelsen, Swantje Henrike	Verlinden, Dr. Julia
Die Linke	Bosch, Jorrit	Beutin, Lorenz Gösta
	Glaser, Vinzenz	Pantisano, Luigi
	Schliesing, David	Zerr, Anne

Liste der Auskunftspersonen (Sachverständige, Interessenvertreter und andere Auskunftspersonen)

Ulrich Chiellino
Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC), Leiter Verkehrspolitik
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Andreas Dietrich
Dipl.-Ing. (FH), Fahrlehrer und Inhaber einer Fahrschule
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der AfD)

Prof. Dr. Dirk Engelhardt
Vorstandssprecher des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e. V. (BGL)
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Claudia Maria Ewers-Lauer
Präsidentin der Deutschen Fahrlehrer-Akademie e. V. (DAF)
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

DirProf. Dr. Ingo Koßmann
Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt), Leiter der Abteilung Verhalten und Sicherheit im Verkehr
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Jürgen Kopp
Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. (BVF)
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Tom Gerhard Tiessen
A&G Fahrschul-Akademie GmbH, Lengede
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion Die Linke)

Marc-Philipp Waschke-Deden
ACE Auto Club Europa e. V., Ressortleiter Interessenvertretung und Strategie
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Einziger Tagesordnungspunkt

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze

BT-Drucksache 21/7404

Vorsitzender: Ich darf Sie herzlich zur 38. Sitzung des Verkehrsausschusses in dieser Legislaturperiode begrüßen, der öffentlichen Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze“, Bundestagsdrucksache 21/7404. Zu unserer Anhörung darf ich die folgenden Auskunftspersonen begrüßen: Herrn Ulrich Chiellino, Leiter Verkehrspolitik beim ADAC, Herrn Andreas Dietrich, Fahrlehrer und Inhaber einer Fahrschule in Dessau, der uns per Videokonferenz zugeschaltet ist. Dann begrüße ich Herrn Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Vorstandsprecher des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung, Frau Claudia Maria Ewers-Lauer, Präsidentin der Deutschen Fahrlehrer-Akademie, Herrn Prof. Dr. Ingo Koßmann, Leiter der Abteilung Verhalten und Sicherheit im Verkehr bei der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen, Herrn Jürgen Kopp, Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände, Herrn Gerhard Tiessen, Geschäftsführer der A&G-Fahrschulakademie GmbH aus Lengede, und Herrn Marc-Philipp Waschke-Deden, Ressortleiter Interessenvertretung und Strategie beim ACE Autoclub Europa. Ihnen allen ein herzliches Willkommen. Ich möchte denjenigen von Ihnen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, dafür herzlich danken. Diese wurden als Ausschussdrucksache 21(15)93 verteilt und sind auf der Internetseite des Bundestages abrufbar.

Nun zum Ablauf der heutigen Sitzung: Die Anhörung wird nach dem folgenden Verfahren durchgeführt. Die Sachverständigen erhalten zu Beginn der Anhörung Gelegenheit zu einem Eingangsstatement von bis zu drei Minuten. Auf dem Saalmonitor läuft eine Uhr herunter, damit Sie ein Gefühl dafür haben, wo Sie bei den drei Minuten stehen. An die Eingangsstatements schließen sich mehrere Fragerunden an. In einer Fragerunde steht jeder Fraktion ein Zeitkontingent von maximal fünf Minuten zur Verfügung. Innerhalb dieses Zeitkontingents sind von den Abgeordneten die Fragen zu stellen und von den Auskunftspersonen zu beantworten. Das bedeutet, je länger die Frage, umso weniger Zeit bleibt für die Antwort. Ich bitte die Kolleginnen und Kollegen, jeweils deutlich zu sagen, welche Auskunftspersonen Sie befragen. Bitte beachten Sie, dass die fünf Minuten ein Block sind. Wenn am Ende noch Zeit übrig sein sollte, kann die jeweilige Fraktion eine weitere Frage stellen. Aber die Obergrenze für Fragen und Antworten sind in jedem Fall fünf Minuten. Die Redezeit wird Ihnen als Countdown angezeigt. Wir haben für die Anhörung etwa zwei Stunden vorgesehen, also bis ca. 13.00 Uhr. Die Anhörung wird live vom Parlamentsfernsehen im Internet übertragen. Von der Anhörung wird auch ein Wortprotokoll erstellt und im Internet veröffentlicht.

Ein kurzer Hinweis: Falls es Interessenverknüpfungen hinsichtlich des Anhörungsgegenstands gibt, müssten Sie am Anfang Ihres Redebeitrags darauf hinweisen. Wir gehen davon aus, dass natürlich klar ist, dass diejenigen, die eine Fahrschule besitzen, von diesem Gesetz betroffen sind. Dann gibt es noch eine Meldung von Herrn Kollegen Bosch. Bitte sehr!

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Ich bin einigermaßen irritiert, dass niemand aus dem Bundesministerium für Verkehr da ist. Kommt noch jemand? Ist es nicht sogar zwingend notwendig, dass bei einer Anhörung jemand vom Bundesministerium da ist?

Vorsitzender: Kollege Rehbaum sagt gerade, dass Vertreterinnen und Vertreter des Ministeriums auf der Tribüne säßen. Ich glaube, von der Hausleitung ist bei Anhörungen selten jemand da. Es ist gut, dass Sie gefragt haben. Wir nehmen das zum Anlass, es noch einmal zu klären. Wir können dann mit den Eingangsstatements der Auskunftspersonen in alphabetischer Reihenfolge beginnen. Als Erster hat Herr Chiellino das Wort. Bitte sehr!

Ulrich Chiellino (ADAC): Vielen Dank! Der ADAC befürwortet die Reform grundsätzlich und sieht darin ein Instrument, mehr Flexibilität bei den Prozessen in der Fahrausbildung zu schaffen. Sie gibt den Fahrlehrern, den Eltern, aber auch den Fahrschülern mehr Verantwortung und ermöglicht einen bezahlbaren und sicheren Weg zum Führerschein. Der Zielkonflikt zwischen diesen beiden Polen wurde aufgelöst. Wir verstehen zugleich die Sorgen, die damit verbunden sind. Diese rühren auch daher, dass in der Öffentlichkeit die Begriff-

lichkeiten im Zusammenhang mit der Reform häufig negativ besetzt sind oder in die Irre führen. Da ist zum einen der Begriff der „*Laienausbildung*“. Er suggeriert, dass Eltern ausbilden sollen. Das ist nicht vorgesehen, sondern es werden in der Fahrpraxisanleitung Übungsstunden im vertrauten Umfeld absolviert. Die Ausbildung verbleibt in der Fahrschule. Eltern sind auch erfahrene Verkehrsteilnehmende. Sie besitzen auch im Umgang mit ihren Kindern viel Expertise, sodass der Begriff „*Laie*“ in dem Zusammenhang nicht passend ist. „*Fahrpraxisanleitende*“ ist der präzisere Begriff, so wie er auch im Gesetz verankert wurde. In der Öffentlichkeit findet sich ein weiterer Begriff: „*Experimentierklausel*“. Auch hier führt die Begrifflichkeit ein wenig in die Irre, denn es findet kein Experiment statt. Wir haben für diese Optionen – sofern sie denn kommen – gute Prognosen, dass sie auch gelingen und mehr Chancen für die Verkehrssicherheit bieten. Wir sehen, dass auch in den Nachbarstaaten ähnliche Modelle erfolgreich umgesetzt wurden und die Verkehrssicherheit davon profitiert. Mit diesen Optionen besteht auch die Chance, die Bestehensquote zu verbessern. Mit mehr Fahrpraxis steigt die Fähigkeit zur Verkehrsbeobachtung. Das wird sich dann auch positiv bei der praktischen Prüfung niederschlagen. Was die Regelungen zum fakultativen Präsenzunterricht betrifft, gibt es natürlich Chancen und Risiken. Die Chance liegt in der Freiwilligkeit, die Motivation der Teilnehmenden wäre höher. Eine Umfrage zeigt, dass ungefähr 50 Prozent weiterhin den Präsenzunterricht besuchen wollen. Die anderen hätten dann mehr Wahlfreiheit hinsichtlich Lerngeschwindigkeit, Lernort und Lernzeitpunkt. Zum Schluss möchte ich noch darauf eingehen, dass jetzt natürlich viele Erwartungen mit der Diskussion rund um die Reform geweckt worden sind, denen man auch gerecht werden muss. Es muss Klarheit geschaffen und es müssen Unsicherheiten abgebaut werden. Es gilt, einen flächendeckenden und damit gerechten Zugang zum Führerscheinerwerb im ganzen Land zu ermöglichen und die Kosten unter Kontrolle zu behalten. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Und als Nächster hat Herr Dietrich das Wort. Bitte sehr!

Andreas Dietrich: Vielen Dank! Guten Tag, meine Damen und Herren! Mein Name ist Andreas Dietrich. Ich bin seit 36 Jahren selbstständiger Fahrlehrer aller Klassen, Kreisvorsitzender des Fahrlehrerverbandes Dessau-Roßlau. Ich bin auch Sachverständiger zur Überwachung von Fahrschulen hinsichtlich ihrer Qualität. Die geplante Reform betrachten wir als Deklassierung der pädagogisch qualifizierten Fahrlehrerschaft. Die Rolle der professionellen Lehrkraft wird durch Öffnung der Laienausbildung und der rein digitalen Ausbildung unterlaufen. Damit werden die Qualität der Ausbildung und die Verkehrssicherheit extrem gefährdet. Das ist unser Standpunkt zu dieser geplanten Reform. Ich verweise hier auch auf den Antrag der AfD-Fraktion mit der Bundestagsdrucksache 21/3558, der Alternativen zur geplanten Reform aufzeigt.

Vorsitzender: Gut, wenn das Ihre Stellungnahme war, bedanke ich mich dafür und kann als Nächsten Herrn Prof. Engelhardt aufrufen. Bitte sehr!

Prof. Dr. Dirk Engelhardt (BGL): Sehr geehrte Damen und Herren, herzlichen Dank für die Einladung! Der BGL als Vertreter des Güterkraftverkehrs befürwortet den Gesetzentwurf ausdrücklich. Er ist ein wichtiger Beitrag, um auch dem Fahrermangel entgegenzuwirken. Uns fehlen in Deutschland derzeit schon 120.000 Lkw-Fahrer, Tendenz weiter steigend. Modernisierung, Digitalisierung oder Bürokratieabbau sind dringend notwendig und gehen in die richtige Richtung. Besonders positiv in dem Zusammenhang ist der Wegfall der Pflicht zum Vorhalten von Unterrichtsräumen. Auch der erleichterte Zugang zur Fahrerlaubnisklasse CE – keine doppelte Theorieprüfung – ist ausgesprochen positiv. Es erschließt sich auch niemandem, warum man eine Prüfung zweimal ablegen sollte. Aus unserer Sicht muss es aber noch weitergehen. Wir regen an, im Rahmen eines Entschließungsantrages mit dem Gesetzesbeschluss der Bundesregierung aufzutragen, E-Learning in die Berufskraftfahrerqualifikation aufzunehmen. Das stellt für uns in der Branche ein großes Problem dar. Das 2-in-1-Modell sollte analog zum Vorbild Österreich umgesetzt werden. Wir bezahlen in Deutschland mittlerweile ca. 13.000 Euro für einen Lkw-Führerschein mit Berufskraftfahrerqualifikation. Das Gleiche gibt es in Österreich für 3.000 bis 3.500 Euro. Das erschließt sich unserer Branche nicht. Die Zusammenführung von Berufskraftfahrerqualifikation und Fahrausbildung vermeidet Doppelstrukturen. Es ist eine Ausbildung, so wie das früher auch der Fall war. Ich weiß, wovon ich rede, da ich viele Jahre selbst 40-Tonner gefahren bin und mir damit das

Studium verdient habe. Unsere Mitgliedsunternehmen sagen das sehr deutlich. Wir hatten früher gute, durchschnittliche und schlechte Fahrer. Und wir haben jetzt mit dem ganzen Bürokratieaufwand auch keine andere Verteilung. Daher sollte es eine Ausbildung sein. Es erschließt sich uns nicht, warum bei der Berufskraftfahrerqualifikation die IHK stellenweise die gleichen Prüfer wie zuvor bei der Theorieprüfung und der praktischen Prüfung mit TÜV oder DEKRA beauftragt. Das ist ein echtes Problem. Es ist eine Ausbildung, eine Prüfung, um den Führerschein zu erwerben. Des Weiteren sollte die MPU-Pflicht für Berufskraftfahrer-Azubis unter 21 Jahren aus unserer Sicht abgeschafft werden. Das ist auch nicht mehr zeitgemäß. Die Möglichkeiten, die die 4. EU-Führerscheinrichtlinie für begleitetes Fahren ab 17 Jahren auch im Rahmen der Berufsausbildung bietet, sind zu befürworten. Auch da empfehlen wir, das in einen entsprechenden Entschließungsantrag aufzunehmen. Aber wie gesagt, ansonsten sehen wir den Gesetzesvorschlag ausgesprochen positiv. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank Herr Prof. Engelhardt! Jetzt hat Frau Ewers-Lauer das Wort! Bitte!

Claudia Maria Ewers-Lauer (DFA): Sehr geehrte Damen und Herren! Auch ich bedanke mich ausdrücklich für die Einladung und damit für die Möglichkeit, an dieser öffentlichen Anhörung teilnehmen zu können. Für mich ist auch ganz klar, dass die Schülerausbildung vor wirklich notwendigen Veränderungen steht. Ich begrüße ausdrücklich eine Reform. Wir müssen nun darüber sprechen, wie die Ausbildung effizienter, moderner und in der Folge möglicherweise auch kostengünstiger gestaltet werden kann. Digitalisierung bietet dafür zweifellos auch neue Möglichkeiten. Aber bei aller Offenheit für neue Lernformen müssen wir auch eine entscheidende Frage stellen: Was benötigt ein Mensch, um nicht nur eine Fahrerlaubnisprüfung zu bestehen, sondern um anschließend sicher und verantwortungsvoll *im* – und ich sage ganz bewusst nicht *am* – Straßenverkehr teilzunehmen. Denn – das muss uns allen klar sein – jede Person, die sich im Straßenverkehr bewegt oder aufhält, ist Teil eines komplexen und zudem auch kompensatorischen Systems. Meine Antwort auf die Frage ist aber klar: Fahrschülerinnen und Fahrschüler benötigen eine professionelle Ausbildung. Sie benötigen persönliche Lernbegleitung und ausreichend Möglichkeiten zum gemeinsamen Lernen und zum gemeinsamen Reflektieren. Die moderne Fahrausbildung ist weit mehr als eine reine Wissensvermittlung oder -aneignung. Es geht eben nicht darum, Informationen möglichst effizient auf ein Smartphone oder auf einen anderen Bildschirm zu bringen. Fahrausbildung bedeutet, Gefahren zu erkennen, Situationen einzuschätzen, Entscheidungen zu treffen, das eigene Verhalten kritisch zu reflektieren und Wissen in Handlungskompetenzen zu überführen. Und genau deshalb hat der Präsenzunterricht eine ganz besondere Bedeutung. Im theoretischen Unterricht sitzt nicht einfach eine Gruppe, die irgendwie Informationen konsumiert. Im theoretischen Unterricht entstehen Diskussionen, Nachfragen sowie hier und da auch Irritationen und unterschiedliche Sichtweisen. Eine professionelle Fahrlehrerin oder ein professioneller Fahrlehrer kann erkennen, ob eine Aussage zum Beispiel wirklich verstanden wurde oder ob jemand einfach nur die formal richtige Antwort kennt. Er kann Missverständnisse aufgreifen und unterschiedliche Lernvoraussetzungen berücksichtigen, so wie das heute Bestandteil der Qualitätskriterien ist, in diesem Fall die Binnendifferenzierung. Das alles kann ein Fahrlehrer in der konkreten Situation tun. Wir sollten uns also nicht die Frage stellen: Präsenzunterricht oder Onlineunterricht bzw. digitales Lernen mit der App? Die richtige Frage lautet: Welche Lernform ist für welchen Inhalt pädagogisch geeignet und wie können die unterschiedlichen Lernformen sinnvoll miteinander verknüpft werden? Wir brauchen also eine echte Lernbegleitung. Und die Fahrlehrerschaft ist prädestiniert dafür, dies auch im weiteren Verlauf der Ausbildung zu gewährleisten. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Ewers-Lauer! Als Nächster Prof. Dr. Koßmann, bitte sehr!

DirProf. Dr. Ingo Koßmann (BASt): Vielen Dank! Ich möchte mit meinem Fazit beginnen: Die Reform ist eine Reform, die ihren Namen verdient. Da ist dem Ministerium und dem ehemaligen Verkehrsminister Schnieder ein richtig guter Wurf gelungen. Warum ist aus unserer Sicht diese Reform wichtig und richtig? Das möchte ich an drei Kernaspekten kurz erläutern. Erstens, die Fahrausbildung orientiert sich künftig konsequent an den Kompetenzen der Fahrschülerinnen und Fahrschüler. Digitale Medien sind künftig gleichberechtigt. Die Vorteile digitaler Medien, zum Beispiel adaptives Lernen, können sich voll entfalten. Synchrones Lernen,

asynchrones Lernen, reines App-Lernen und Präsenzunterricht sind gleichberechtigt möglich, können aber auch je nach Vorlieben oder Kompetenz miteinander kombiniert werden. Für die praktische Fahrausbildung gilt: Weg von starren Vorgaben. Auch hier erfolgt wieder die klare Orientierung an den Kompetenzen der Fahrschülerinnen und Fahrschüler. Zweitens greift die Fahrpraxis unter Anleitung das ursprüngliche Konzept des begleiteten Fahrens ab 17 auf. Die meisten wissen wahrscheinlich nicht, dass das ursprüngliche Konzept der BASt vorsah, dass die Begleitung *vor* und nicht *nach* der Prüfung stattfindet. Das freut uns natürlich besonders. Denn wissenschaftliche Studien zeigen die positive Wirkung des begleiteten Fahrens auf die Verkehrssicherheit und die Bestehensquoten. Und davon wird auch die Fahrpraxis unter Anleitung mit Sicherheit profitieren. Dies wird auch sichergestellt durch die Anforderungen, die an die Fahrschülerinnen und Fahrschüler und die Begleiter gestellt werden. Drittens, die Fahrschulen werden in ihrer Funktion als Qualitätssicherer gestärkt. Die prominenteste Änderung ist mit Sicherheit die Prüfungsreifefeststellung. Aber auch bei der Fahrpraxis unter Anleitung gibt es klare Vorgaben, wie die Mindestzahl von sechs Fahrstunden vorab, die Anleitung durch die Fahrlehrer und eine Beobachtungsfahrt nach ca. 500 Kilometern. Zusammenfassend: Was erwarten wir von der Reform? Sie ermöglicht es, dass junge Menschen bei ihren Kompetenzen abgeholt werden. Wer weniger Übungen braucht, kann weniger üben. Wer mehr Übungen braucht, muss mehr üben. Dies wird den Führerschein mit Sicherheit bezahlbarer machen. Kosteneinsparungen von durchaus 1.000 Euro oder mehr sind möglich – gerade bei Nutzung der Fahrpraxis unter Anleitung. Und die Verkehrssicherheit wird nicht vermindert. Ich habe mit meinen Kindern über den Präsenzunterricht diskutiert, als diese Frage aufkam. Da habe ich gesagt, der Präsenzunterricht sei doch nicht schlecht. Daraufhin haben mir die Kinder nur eine Antwort gegeben, ein Wort: „Boomer!“ Daher möchte ich sagen: Holen wir die jungen Menschen dort ab, wo sie stehen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Als Nächster ist Herr Kopp an der Reihe. Bitte sehr!

Jürgen Kopp (BFV): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren, vielen Dank für die Einladung! Die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände begrüßt das Ziel, die seit nahezu drei Jahrzehnten bestehenden Grundlagen der Fahrausbildung zu modernisieren und den Fahrerlaubniserwerb stärker zu digitalisieren. Maßstab jeder Reform muss jedoch eine nachweisbare Verbesserung des bestehenden Systems sein. Das erreichte Niveau der Verkehrssicherheit und der Ausbildungsqualität muss mindestens erhalten bleiben. Die sichere Vorbereitung angehender Fahrerinnen und Fahrer auf den Straßenverkehr darf möglichen Kosteneinsparungen nicht untergeordnet werden. Reformvorhaben sind deshalb auf belastbare wissenschaftliche Erkenntnisse zu stellen, die auch zu benennen sind. Erwartete Einsparungen sind nachvollziehbar darzustellen. Mögliche Auswirkungen auf die Ausbildungsqualität und die Verkehrssicherheit müssen vor ihrer Einführung sorgfältig bewertet und anschließend überprüft werden. Diese Bewertung darf nicht auf den Interessen aktienkursbasierter Unternehmen basieren, sondern sie muss von der Wissenschaft vorgenommen werden. Ganz vorn steht für uns die Fahrschulbindung. Sie sollte unserer Meinung nach erhalten bleiben. Die Bindung an eine ausbildende Fahrschule muss für die gesamte Fahrausbildung bestehen bleiben. Der Wegfall dieser Funktion würde in der Folge Beratungs- und Koordinierungsaufgaben durch die Verwaltungsbehörden erfordern. Hierzu verweisen wir auf die Bedenken der Kommunalen Spitzenverbände, die von uns ausnahmslos geteilt werden. Wir sprechen uns daher für die Beibehaltung von § 21 Absatz 1 Satz 3 Nr. 2 der Fahrerlaubnisverordnung aus. Fahrerlaubnisbewerberinnen und -bewerber sollen im Antrag weiterhin die ausbildende Fahrschule angeben. Weiter wünschen wir uns zu dem Modell der Fahrpraxisanleiter, dass man auch die internationalen Erfahrungen, die immer hervorgehoben werden, differenziert berücksichtigt. Internationale Erfahrungen bei Reformen sollten bei der Weiterentwicklung der deutschen Fahrausbildung berücksichtigt werden. Voraussetzung ist jedoch die differenzierte Betrachtung der jeweiligen Ausbildungsprüfung und Verkehrsbedingungen. Das immer herangezogene „Modell Österreich“ beinhaltet 32 Unterrichtsstunden in Präsenz. Das ist ein guter Grundstock für die Bewerberinnen und Bewerber. Wir fordern deshalb, dass auch diese Reform begleitet wird. In Ergänzung unserer schriftlichen Stellungnahme vom 1. Oktober 2026 möchten wir auf folgende Umstände zu den Gesetzesänderungen in der Bundesdrucksache 21/7404, insbeson-

dere zum Fahrlehrergesetz, hinweisen. Die Ermächtigungsgrundlage im Fahrlehrergesetz ermöglicht keine Abschaffung des Theorieunterrichts. Es wird ein Selbststudium dargestellt. Der Schüler kann lernen, wie er möchte. Letztendlich – so wird es im Gesetz dargestellt – entscheidet er eigenverantwortlich. Dies ist unserer Meinung nach nicht durch die Ermächtigungsgrundlage gedeckt. Das sollte offen angesprochen und korrigiert werden. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Kopp! Als Nächster ist Herr Tiessen an der Reihe. Bitte sehr!

Gerhard Tiessen (A&G): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren! Ich bedanke mich für die Gelegenheit, zur geplanten Reform der Fahrausbildung Stellung zu nehmen. Ich bin Geschäftsführer einer Fahrschule und Fahrlehrerausbildungsstätte und erlebe die Herausforderungen, vor denen Fahrschüler, Fahrlehrer und Fahrschulen täglich stehen. Der Führerschein ist für viele Menschen mehr als eine reine Fahrerlaubnis. Er schafft Zugang zu Ausbildung, Beruf, gesellschaftlicher Teilhabe und individueller Mobilität. Gleichzeitig beobachten wir seit Jahren einen deutlichen Anstieg der Ausbildungskosten, wodurch der Erwerb der Fahrerlaubnis für viele junge Menschen zunehmend zur finanziellen Herausforderung wird. Vor diesem Hintergrund begrüße ich ausdrücklich, dass der Gesetzgeber den Führerscheinerwerb modernisieren, Bürokratie abbauen und die Kosten der Ausbildung senken möchte. Der vorliegende Gesetzentwurf enthält zahlreiche richtige und längst überfällige Ansätze. Gleichzeitig sollte jede Reform an zwei zentralen Fragen gemessen werden: Führt sie tatsächlich zu geringeren Kosten für die Fahrschüler und bleibt das hohe Niveau an Verkehrssicherheit erhalten? Deutschland verfügt über eines der hochwertigsten Fahranfängerausbildungssysteme weltweit. Dieses sehr hohe Maß an Qualität sollte trotz Reform erhalten bleiben, um die Verkehrssicherheit in Deutschland weiterhin zu gewährleisten. Positiv bewerte ich die Verkürzung der praktischen Prüfung. Das hat einen kleinen Nebeneffekt. Wir haben dann auch weniger Prüfungsinhalte und sparen dadurch eventuell ein paar Fahrstunden. Denn der wichtigste Punkt ist und bleibt die praktische Ausbildung. Ebenfalls positiv finde ich die Verringerung der Theoriefragen und den Umstand, dass die Fragen stärker auf Verständnis statt auf reines Auswendiglernen abzielen. Ein gutes Beispiel ist der Umschreiber. Wenn ein Umschreiber zu uns in die Fahrschule kommt, muss er nicht den theoretischen Unterricht besuchen, sondern darf zu Hause mit dem Fragekatalog üben. Anschließend nimmt er bei uns die Fahrstunden, um für die Prüfung vorbereitet zu werden. Das Problem ist aber, dass er die Fragen auswendig lernt. Dementsprechend braucht ein Umschreiber mehr Fahrstunden, um das mangelnde Verständnis wieder auszugleichen. Den vollständigen Ersatz des Präsenzunterrichts durch digitalen Theorieunterricht sehe ich kritisch. Die theoretische Ausbildung dient nicht ausschließlich der Vermittlung von Verkehrsregeln und Prüfungswissen. Ihr Ziel ist es auch, ein Verständnis für die Bedeutung der Verkehrssicherheit zu schaffen und Verantwortungsbewusstsein beim Verhalten im Straßenverkehr zu fördern. Verkehrsverstöße entstehen häufig nicht, weil Verkehrsteilnehmer die Regeln nicht kennen, sondern weil sie sie wissentlich missachten. Man überfährt ein Stoppschild wegen der Einstellung.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Waschke-Deden ist der Letzte in unserer Runde. Bitte sehr, Sie haben das Wort!

Marc-Philipp Waschke-Deden (ACE): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren! Ich bedanke mich für die Einladung, heute hier sprechen zu dürfen. In der Tat, der Führerschein ist für viele junge Menschen mehr als die Erlaubnis, Auto fahren zu dürfen. Gerade dort, wo Bus und Bahn nicht ausreichend verfügbar sind, eröffnet er Zugang zu Ausbildung, Arbeit und gesellschaftlicher Teilhabe. Deshalb ist das Ziel, den Führerscheinerwerb bezahlbarer zu machen, richtig. Aber für den ACE ist auch klar: Kostensenkungen dürfen nicht zulasten der Ausbildungsqualität und Verkehrssicherheit gehen. Und genau das erwarten die Menschen auch. Unsere aktuelle repräsentative ACE-Umfrage zeigt: Für 76 Prozent der Befragten ist eine gute Ausbildungsqualität sehr wichtig. Sie steht an erster Stelle. Direkt dahinter folgt die Bezahlbarkeit mit 60 Prozent. Beides gehört also zusammen: gute Ausbildung und ein bezahlbarer Führerschein. Dass wir dafür die Fahrausbildung modernisieren müssen, steht außer Frage. Die grundlegenden inhaltlichen und didaktischen Vorgaben stammen im Kern aus dem Jahr 1998. Seitdem haben sich Verkehr, Fahrzeuge und natürlich auch Lernformen erheblich verändert. Die Reform bietet deshalb große Chancen. Wir unterstützen grundsätzlich die geplante Erprobung privater

Übungsfahrten. Jedoch sagen sechs verpflichtende Fahrstunden im Vorfeld allein noch nichts darüber aus, ob jemand sicher genug ist, um ohne Fahrlehrerin oder Fahrlehrer weiter zu üben. Daher brauchen wir vor diesem Übergang einen verbindlichen Kompetenzcheck. Und bei einer fünfjährigen Erprobung sollte spätestens nach der Hälfte der Zeit eine belastbare Zwischenbilanz gezogen werden. Beim Theorieunterricht gilt Digitalisierung: ja, aber nicht als reines Selbststudium. Gefahrenwahrnehmung, Reflexion und der Austausch über schwierige Verkehrssituationen brauchen auch weiterhin interaktive und pädagogisch begleitete Lernformen. Gleichzeitig müssen wir früher ansetzen. Deshalb fordert der ACE, Mobilitätsbildung dauerhaft und verbindlich in den weiterführenden Schulen zu verankern. Gute Fahrausbildung beginnt eben nicht mit der ersten Fahrstunde. Ausdrücklich begrüßen wir mehr Transparenz bei Preisen und Bestehensquoten. Wer eine Fahrschule auswählt, muss besser erkennen können, welche Kosten zu erwarten sind und wie erfolgreich ausgebildet wird. Das stärkt den Verbraucherschutz. Und schließlich müssen wir uns ehrlich machen: Ob diese Reform den Führerschein tatsächlich deutlich günstiger macht, wissen wir heute nicht. Wir schlagen daher als ACE zusätzlich ein Führerschein-BAföG vor. Junge Menschen, bei denen die Kosten eine echte Zugangshürde darstellen, sollten gezielt einkommensabhängig unterstützt werden. Unser Maßstab ist deshalb klar: Modernisieren, wo es sinnvoll ist. Kosten senken, wo es möglich ist. Aber nicht an der Sicherheit sparen. Und dort, wo der Führerschein trotzdem nicht bezahlbar ist, gezielt unterstützen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Waschke-Deden! Dann steigen wir in die erste Frage- und Antwortrunde ein. Das geht nach Fraktionsstärke. Daher hat als Erster Kollege Rehbaum von der CDU/CSU-Fraktion das Wort. Bitte!

Abg. **Henning Rehbaum** (CDU/CSU): Vielen Dank! Wir haben hier ein großes, komplexes Projekt. Die Reform des Führerscheins betrifft nicht nur ein Gesetz, über das wir heute sprechen, sondern auch eine Verordnung, bei der die Bundesländer ein Mitspracherecht haben. Das Ganze ist kein Nischenthema. Wir haben 800.000 Führerscheinneulinge jedes Jahr, die einen bezahlbaren und guten Führerschein brauchen. Es gibt etwa 10.000 Fahrschulen mit 40.000 Fahrlehrern, mit ganz viel Kompetenz und ganz viel Erfahrung. Mit dieser Reform soll erreicht werden, dass diese Kompetenz und diese Erfahrung genutzt werden können, um die Ausbildung passgenauer und letztlich auch sicherer und besser zu machen, als sie es bisher ist. Wir haben eine gute Ausbildung, aber wir wollen sie einfach noch besser machen. Ich habe eine Frage an den Vertreter des ADAC, Herrn Chiellino. Ich möchte mich auch dafür bedanken, dass alle anderen Sachverständigen gekommen sind. Herr Chiellino, Sie haben zur Laienausbildung bzw. Fahrpraxis unter Anleitung Ausführungen gemacht. Welche Vorteile kann denn eine solche Ausbildung bringen? Welche Risiken sehen Sie? Und wie kann man denen entgegenwirken? Zur Flexibilisierung der Digitalisierung des Theorieunterrichts: Welche Vorteile kann das für den Fahrschüler haben, wenn zukünftig nicht mehr vorgeschrieben ist, in welcher Form der Theorieunterricht stattfindet oder das theoretische Wissen vermittelt wird? Und wie lässt sich bei größerer Freiheit in der Ausbildung sicherstellen, dass das Niveau auf jeden Fall erhalten bleibt und die Verkehrssicherheit vielleicht sogar ansteigt?

Ulrich Chiellino (ADAC): Vielen Dank für die Frage, Herr Rehbaum! Zunächst einmal zu der Frage nach der Fahrpraxis unter Anleitung, inwieweit die das System stärkt. Die Erfahrungen aus den Nachbarstaaten, insbesondere aus Österreich, zeigen, dass die Fahrleistung signifikant steigt. Herr Dr. Koßmann von der BASt hat das Thema „BF17“ angesprochen. Wir sehen, dass BF17 stagniert. Die Teilnehmerquote lag bei nahezu 40 Prozent. Mittlerweile sind es knapp über 20 Prozent. Das liegt an der gestiegenen Ausbildungsdauer. Die hat unterschiedliche Gründe, die ich jetzt gar nicht im Einzelnen aufführen möchte. Aber die Chance, diese Begleitphase nach vorn zu ziehen, ist die Chance auf mehr Fahrpraxis. Man kann unabhängig vom Alter die Zeit intensiv nutzen, um die Kilometerleistung zu erhöhen. In der schriftlichen Stellungnahme habe ich das ausgeführt. Im Durchschnitt liegt die reine Fahrschulausbildung heute bei 500 bis 700 Kilometern. Wenn eine Begleitoption möglich wäre, würde sich das mit den mindestens 1.000 Kilometern verdoppeln, wenn man den Fahrschulanteil hinzurechnet. Und das schafft Verkehrssicherheit. Autofahren lernt man eben nur durch Autofahren. Praxis, Praxis, Praxis – das zählt! Das Risiko ist nicht größer als bei BF17. Das sehen wir in den Nachbarstaaten. Die Prognose ist günstig.

Die zweite Frage zur Theorie und welche Vorteile es hat, wenn man auch im Selbststudium lernt: Wir sehen eine Bestehensquote von knapp über 60 Prozent im Erstversuch. Das heißt, es gibt natürlich noch Luft nach oben, aber einige machen auch vieles richtig. Es gibt auch viele, die eher auf Blockunterricht als auf lange Unterrichtszeiten setzen. Sie möchten vielleicht auch ihr eigenes Lerntempo anwenden oder sich auch aus anderen Quellen Wissen aneignen. Das alles ist virtuell möglich. Es sind auch Interaktionen im virtuellen Lernen möglich. Das ist die Zukunft. Die KI-Modelle zeigen uns das ja auf: Was man gestern noch für nicht möglich gehalten hat, ist morgen schon Realität. Es ist auch viel Kreativität beim Lernen vorhanden. Und diejenigen, die auf den Präsenzunterricht setzen, haben auch weiterhin die Chance dazu. Dort können sie auf eine motivierte Lerngruppe treffen und auch auf einen Fahrschullehrer, der mit seiner Expertise und seinen Kenntnissen das Wissen individuell vermittelt. Ich sehe auf dieser Seite nur Gewinner, wenn sich die Zahl an Optionen erhöht.

Abg. **Henning Rehbaum** (CDU/CSU): Können Sie noch einmal ausführen, welche Erfahrungen es im Ausland gibt, wo die Fahrpraxis unter Anleitung angewendet wird? Gibt es da auffällige Unfallstatistiken?

Ulrich Chiellino (ADAC): Uns sind keine bekannt. Wir stehen mit unseren Schwesterclubs in der Schweiz und in Österreich in engem Austausch. Natürlich kommen in anderen Ländern noch weitere Module zum Einsatz, die möglicherweise auch noch einmal nachhaltiger ansetzen. Aber bei der reinen Praxis, mit den Eltern zu fahren, gibt es keine Auffälligkeiten. Dort fahren sogar Sechzehnjährige in Begleitung, wenn sie sich für L17 qualifizieren. Das Fahrzeug ist gekennzeichnet. Im Straßenbild ist das völlig normal. Was uns heute noch ungewohnt vorkommt, ist dort Alltag.

Vorsitzender: Vielen Dank! Das Fragerecht geht an die AfD-Fraktion. Abgeordneter Henze, bitte!

Abg. **Stefan Henze** (AfD): Vielen Dank! Wir interessieren uns für die im Gesetzentwurf angedachte Laienausbildung. Können Sie uns einen Bericht aus der Praxis geben, was ein Fahrlehrer als Beifahrer bei einem Fahranfänger leisten muss, wie oft man gegebenenfalls bei den Fahranfängern eingreifen muss? Welche Besonderheiten muss ein Fahrschulauto aufweisen? Und was können Laien als Beifahrer im normalen Straßenverkehr leisten und was nicht, um gefährliche Situationen zu entschärfen? Vielen Dank!

Andreas Dietrich: Vielen Dank, Herr Henze, für die Frage! Ich fange mit der Ausrüstung des Fahrschulfahrzeugs an. Wir verfügen über eine Doppelpedalerie für Gas, Kupplung und Bremse. Wir haben zwei Fahrlehrerspiegel – eigentlich drei Fahrlehrerspiegel: zwei außen, einen innen –, die in einem normalen Pkw überhaupt nicht vorhanden sind. Das müsste nachgerüstet werden, unabhängig davon, dass die Pedalerie, die in der Ausbildung lebensversichernd ist, im Privatfahrzeug überhaupt nicht vorhanden ist. Das birgt aus meiner Sicht ein unkalkulierbares Risiko. Ein Eingriff des „Laienausbilders“ ist faktisch nur über das Lenkrad oder die Feststellbremse möglich. Das wäre im absoluten Notfall das Einzige, was er tun könnte. Die sechs Fahrstunden, die die Reform vorsieht, halte ich für lächerlich gering. Wir haben die Erfahrung gemacht, dass die Fahrschüler, bevor sie überhaupt die Fahrkompetenz erreicht haben, um am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen zu können, zwischen acht und zehn Fahrstunden benötigen. Das Geradeausfahren oder die entsprechenden Grundmuster sind in sechs Fahrstunden überhaupt nicht zu realisieren. Das birgt aus unserer Sicht ein enorm großes Risiko, auch für die Verkehrssicherheit.

Abg. **Stefan Henze** (AfD): Ich würde kurz mit einer Nachfrage zu Ihrer täglichen Praxis anschließen. Wie oft müssen Sie bei Fahrschülern, die vielleicht zehn Stunden Ausbildung hinter sich haben und in die Laienausbildung gehen würden, noch eingreifen? Ich meine nicht das Anfahren. Das sollten sie nach zehn Stunden können. Aber wenn zum Beispiel gefährliche Verkehrssituationen, unübersichtliche Straßenverhältnisse, Radfahrer von der falschen Seite etc. auftreten: Wie oft kommt es vor, dass solche gefährlichen Situationen entstehen? Vielen Dank!

Andreas Dietrich: Die Situation, dass der Fahrlehrer im realen Straßenverkehr eingreifen muss, kommt sehr häufig vor. Das kann man nicht pauschal sagen. Es kommt auch auf den jeweiligen Menschen an, der am Steuer sitzt. Ich muss noch einmal auf den Wissenserwerb zurückkommen. Die Fahrschüler tendieren häufig zum Auswendiglernen. Das wurde wahrscheinlich auf der Schule anerzogen. Wir merken immer wieder, dass trotz be-

standenem Theorieunterricht die Wissensvermittlung nicht ausreicht, um am Straßenverkehr teilnehmen zu können. Das heißt, sie haben die Theorieüberprüfung bestanden, können aber komplexe Verkehrssituationen nicht übersehen bzw. bewältigen. Das erfordert in der Regel einen Fahrlehrereingriff: ob das jetzt ein Bremsen ist, ein Eingriff in die Lenkung oder nur ein verbaler Eingriff, letzterer würde in der Prüfung schon reichen, um nicht zu bestehen. Aber es sind noch relativ viele Eingriffe notwendig. Die Gefahrenwahrnehmung, das ist eigentlich ein Hauptpunkt, ist beim Fahrschüler noch relativ gering.

Wenn ich kurz auf die Aussage von Herrn Chiellino zurückkommen darf. Er sprach von 500 bis 700 Kilometern, die in der Fahrschulausbildung zurückgelegt werden. Es sind in Wirklichkeit fast 2.000. Wir reden von 40 Fahrstunden, darunter die zwölf Sonderfahrten. Wir legen um die 2.000 Kilometer mit einem Fahrschüler zurück, bevor er überhaupt prüfungsreif ist. Das ist natürlich ganz unterschiedlich: Die einen brauchen mehr, die anderen weniger.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Dietrich! Als Nächstes hat die SPD-Fraktion das Fragerecht. Herr Abgeordneter Reichardt, bitte!

Abg. **Truels Reichardt** (SPD): Vielen Dank an Sie alle! Ich möchte in meinem ersten Frageblock auf die Theorieausbildung eingehen und mich an Frau Ewers-Lauer und Herrn Waschke-Deden wenden. Frau Ewers-Lauer, Sie haben gerade die persönliche Lernbegleitung in Ihrem Eingangsstatement angesprochen und sind auf die Möglichkeiten und den Bedarf zur Wissensreflexion eingegangen. An Sie beide die Fragen: Welche Kompetenzen lassen sich denn aus Ihrer Sicht in einem rein digitalen Studium eben nicht ausreichend vermitteln? Welche Inhalte müssten möglicherweise in einem Präsenzmodul stattfinden? Würden Sie ein solches verpflichtendes Präsenzmodul als sinnvoll erachten? Wie müsste das ausgestaltet sein? Wenn wir dann doch ein rein digitales Lernen im Selbststudium hätten, erwarten Sie, dass in der Folge mehr praktische Fahrstunden benötigt würden? Wir haben gerade schon gehört, dass das der größte Kostentreiber wäre. Man würde dann ja einreißen, was man vorher aufgebaut hat. Vielen Dank!

Claudia Maria Ewers-Lauer (DFA): Nach meinem Verständnis sind Themen wie „Verkehrswahrnehmung“, „Gefahrenvermeidung“, „Alkohol“, „Drogen“ oder „Ablenkung“ solche, die wir nicht einfach nur per App vermitteln lassen können. „*Vermitteln*“ ist in diesem Fall auch nicht der richtige Begriff, aber es ist einfach das reine Lernen, das reine Auswendiglernen. Ich denke, dass insbesondere die reflexive Auseinandersetzung mit dem individuellen Risikoverhalten wichtig ist. Die emotionale Haltung im Straßenverkehr oder den notwendigen Perspektivwechsel können wir besser in Präsenz vermitteln. Da müssen wir natürlich über unterschiedliche Methoden nachdenken und das machen Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer auch. Sie machen sich Gedanken darüber, wie im Unterricht vermittelt wird, mit welchen Sozialformen oder Techniken gearbeitet wird. Aus meiner Sicht muss der Fahrlehrer diese Inhalte begleiten. Das geht eben nicht im Selbststudium. Alle Themenbereiche, bei denen es um emotionale und sozial anspruchsvolle Inhalte geht, müssen ausdrücklich in Präsenz behandelt werden. Aber es gibt auch rein kognitiv anspruchsvolle Themen. Auch für die braucht es Präsenz, da man bestimmte Inhalte, wie zum Beispiel das Thema „Vorfahrt“ oder die Frage, wovon die Wahl der Geschwindigkeit abhängig ist, nicht einfach auswendig lernen kann. Das muss man im Idealfall auch verstehen und das muss auch in die Praxis transferiert werden. Ich möchte doch anzweifeln, ob das rein digital möglich ist.

Marc-Philipp Waschke-Deden (ACE): Vorab möchte ich sagen: Es ist gut, dass mit der Reform der theoretische Wissenserwerb flexibilisiert wird. Das verbessert auch das zeit- und ortsunabhängige Lernen. Trotzdem halte ich ein vollständiges asynchrones Selbststudium aus den gerade genannten Gründen für sehr problematisch. Das heißt nicht, dass es zwingend ein Präsenzmodul in der Fahrschule geben muss. Aber es bedarf zumindest synchroner digitaler Elemente, die Interaktion versprechen, bei denen es Austausch, Diskussion und Reflexion gibt. Das halte ich doch für sehr sinnvoll. Realistische Selbsteinschätzung, Themen wie „Alkohol“, „Drogen“, „Ablenkung“, „Übermüdung“ und viele andere lassen sich in einem diskursiven Austausch wirksamer behandeln, da es eben nicht nur um Faktenwissen geht, sondern um Einstellungen, Verhalten und Reflexion.

Sie hatten gefragt, welche möglichen Kostennachteile es mit Blick auf die praktische Ausbildung bringt: Die sind jedenfalls nicht auszuschließen.

Natürlich verspricht das Selbststudium Kosteneinsparung. Aber das Risiko besteht eben, dass fehlende Lerneffekte zu zusätzlichen praktischen Fahrstunden führen, in denen Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer das wieder aufholen müssen. Die Kostenvorteile am Beginn der Ausbildung würden neutralisiert. Das gilt sicherlich nicht für alle. Die Gesellschaft ist vielfältig, aber das Risiko ist auf jeden Fall vorhanden.

Abg. **Truels Reichardt** (SPD): Frau Ewers-Lauer, Sie haben gerade bei den Kostenfolgen genickt. Vielleicht wollen Sie dazu noch etwas sagen?

Claudia Maria Ewers-Lauer (DFA): Eine Kostenreduktion sehe ich in dem Zusammenhang nicht. Ich glaube, dass wir, wenn wir den reinen kognitiven Wissenserwerb sehen, zusätzliche Kosten generieren, da bestimmte Inhalte in den Fahrstunden noch einmal erläutert werden müssen. Dadurch wird es im Auto nicht günstiger, sondern eher teurer.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als Nächste ist die Abgeordnete Michaelsen für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN an der Reihe. Bitte sehr!

Abg. **Swantje Michaelsen** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Auch von mir vielen Dank für die vielen Inputs und Gedanken, die Sie eingebracht haben. Ich würde gerne Herrn Kopp mit Blick auf die Laienausbildung, insbesondere zur Rolle der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer, befragen. Wenn FahrschülerInnen nach sechs Stunden einen Anspruch ableiten, in die Laienausbildung zu gehen, wie muss ich mir das vorstellen? Welche Rolle haben die FahrlehrerInnen, das einzuschätzen – auch in dem Gespräch mit der Begleitperson? Halten Sie das nach sechs Stunden für verantwortbar?

Jürgen Kopp (BFV): Nein, ich halte das überhaupt nicht für verantwortbar, weder nach sechs noch nach zehn Stunden. Ein Fahrbegleiter hat – Herr Chiellino hat das im Zusammenhang mit BF17 angesprochen – eine dämpfende Wirkung. Das ist keine Ausbildung. Die Beispiele wurden mehrfach genannt. Es spielt einfach keine Rolle. Die Fahrbegleiter, ob man sie Laien nennt oder nicht, haben einfach laienhaftes Wissen, Alltagswissen. Man legt den Fahrstil zugrunde, den man selbst die letzten Jahre angewendet hat, und bringt ihn seinen Kindern bei. Der ADAC zum Beispiel hat eine Rechtsabteilung, die rechtliche Fragen der Mitglieder beantwortet. Auch wir als Verband bekommen sehr viele Anfragen zu Verkehrsregeln, banale Anfragen. Da fehlt es oft an Wissen. Das ist auch nicht verwunderlich, da die Materie immer komplexer wird. Ein Fahrlehrer kann diese komplexen Situationen erklären. Dafür ist er ausgebildet worden. Er kann Situationen erkennen. Die Ausbildung auf Übungsplätzen ist ja räumlich begrenzt und hat nichts mit Verkehr zu tun. Dem Fahrbegleiter gibt man jetzt die Möglichkeit, unter Umständen sehr lange Fahrten zu absolvieren, ohne irgendwelche Einschränkungen. Er kann fahren, wohin er will, außer auf die Autobahn. Das hat man rausgenommen. Wir sehen das sehr kritisch.

Abg. **Swantje Michaelsen** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wie soll eine Begleitperson im Notfall eingreifen? Welche rechtlichen, pädagogischen oder technischen Möglichkeiten sehen Sie denn, wenn nicht der Fahrlehrer auf dem Beifahrersitz sitzt, sondern ein Elternteil im privaten Pkw?

Jürgen Kopp (BFV): Auch das ist einfach zu beantworten. Ein Kraftfahrer – dazu gibt es Untersuchungen – kann eine Situation ungefähr ein, zwei Sekunden im Voraus abschätzen. Fahrlehrer lernen in ihrer Ausbildung, dass sie fünf, sechs Sekunden vorausdenken bzw. voraussehen. Man darf das ruhig mit einem Schachspiel vergleichen. Die Aufgabe des Fahrlehrers ist es, nicht nur auf den Fahrer zu schauen, sondern vor allem das Verkehrsgeschehen zu beobachten. Das lernt er. Es braucht mit Sicherheit ein bis zwei Jahre, um dieses notwendige elaborierte Blickverhalten zu beherrschen. Er kann nicht vorausahnen, was passiert, aber er kann abschätzen, wie sich die Situation entwickelt. Und dann kann er frühzeitig mit seinen technischen Mitteln eingreifen. Das sieht man auch bei jungen Fahrlehrern. Die brauchen dafür eine gewisse Zeit. Das funktioniert am Anfang nicht oft. Wie soll das dann ein Fahrbegleiter hinbekommen? Das ist für uns nicht nachvollziehbar.

Abg. **Swantje Michaelsen** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Was schätzen Sie: Wie hoch wird der Anteil derjenigen sein, die so eine Laienausbildung in Anspruch nehmen wollen? Wenn man davon absieht, dass bei der Laienausbildung auch Kosten entstehen durch ein Auto, den Sprit und die Zeit der Angehörigen: Glauben Sie, dass das alle in Anspruch nehmen können? Wäre das überhaupt eine Kostenersparnis für alle?

Jürgen Kopp (BFV): Wenn es wirklich dazu kommt, wird es keine Kostenersparnis geben. Das ist eine

Verlagerung der Kosten. Das Modell ist auch nicht für jeden anwendbar. Man denke nur an Bevölkerungsgruppen, die sozial schwächer sind, bei denen nur ein Fahrzeug vorhanden ist. Das braucht der Vater oder die Mutter für den Broterwerb. Dann ist vielleicht die finanzielle Situation auch nicht ganz so, dass man große Sprünge machen kann.

Abg. **Swantje Michaelsen** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich hatte noch gefragt, wie hoch ungefähr der Anteil sein wird.

Jürgen Kopp (BFV): Da kann ich nur in die Glaskugel schauen. Man spricht von rund 50 Prozent. Wir glauben das nicht. Nicht umsonst hat der Gesetzgeber in Deutschland 1986 die Laienausbildung – so hieß sie damals und heute wird es auch nichts anderes werden – abgeschafft. Einer der Hauptgründe war auch die zu geringe Nachfrage. Es wollte keiner mehr machen. Wir haben jetzt nur die Kosten angesprochen. Die ganze Verantwortung, die auf die Begleiter übergeht, finde ich schon sehr weitgehend.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann ist die Fraktion Die Linke dran. Abgeordneter Bosch, bitte!

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Vielen Dank! Sehr geehrte Sachverständige, vielen Dank für die Expertise, die Sie uns hier für die nächsten Wochen mitgeben. Herr Tiessen, ich habe gehört, Sie sind das erste Mal im Deutschen Bundestag. Deswegen möchte ich Sie hier sehr herzlich begrüßen. Es ging jetzt viel um die geplante Laienausbildung. Ich glaube, es wäre gut, an der Stelle weiterzumachen. Nach sechs Fahrstunden sollen sich Fahrschülerinnen und Fahrschüler bei der Laienausbildung allein mit einer Begleitperson im Straßenverkehr bewegen dürfen. Das sind normale Fahrzeuge. Niemand kann eingreifen. Als Fahrlehrer, wie sehr kommt man da ins Schwitzen, wenn man das hört?

Gerhard Tiessen (A&G): Herr Bosch, vielen Dank! Die Laienausbildung halte ich für sehr kritisch. Ich komme aus der Fahrlehrerausbildung. Ich darf selbst Fahrlehrer ausbilden. Angehende Fahrlehrer legen nach neun Monaten Lehrgang eine hochwertige Abschlussprüfung ab. Nach den neun Monaten gehen sie in ein viermonatiges Praktikum, während dessen sie nicht gleich vorn im Auto sitzen dürfen. Sie hospitieren und sitzen hinten, schauen sich an, was der Ausbilder macht. Dann hospitieren sie vorn im Auto. Und erst, wenn der Ausbilder sagt, dass der Praktikant reif dafür sei, darf er selbstständig ausbilden. Man glaubt offenbar, dass das mit 45 Minuten Unterweisung der Begleitperson schon gut gehen werde.

Ein wichtiger Punkt ist das Eingreifen. Wer ist dafür verantwortlich, zivilrechtlich, haftungsrechtlich? Der verantwortliche Kraftfahrzeugführer ist der Fahrlehrer. Er hat eine große Verantwortung im Straßenverkehr. Wenn ich mit dem Fahrrad oder dem Auto unterwegs bin, möchte ich sicher ankommen. Ich möchte wissen, dass sich meine Kinder in der 30er-Zone, wo es in Neubaugebieten keine Gehwege mehr gibt, frei bewegen können und ich keine Angst haben muss. Noch ein wichtiger Punkt: Die Fahrlehrer erwarten etwas ganz anderes. Sobald sie aus der Ausbildung ins Praktikum kommen, sind sie überrascht von dem, was sie in der Realität der Fahrausbildung vorfinden.

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Es wurde auch der Vergleich zum österreichischen Modell gezogen. Ich habe mir überlegt, ob es dann tatsächlich am Ende günstiger wird. Die Versicherungen werden wahrscheinlich nicht einfach sagen: Na gut, dann fahr doch so weiter wie vorher. Ich weiß nicht, welches Auto Sie fahren und ob Sie Ihr Kind damit fahren lassen würden. Das muss man sich ja fragen. Und die Versicherung stellt sich diese Frage auch.

Gerhard Tiessen (A&G): Herr Bosch, das ist ein guter Punkt. Ich habe das einmal mit Beispielen ausgerechnet. Wenn wir von einem Führerschein ausgehen mit 22 Übungsstunden und 12 besonderen Ausbildungsfahrten, kommen wir auf 3.326 Euro all inclusive, mit Straßenverkehrsamt und TÜV. Ich habe ausgerechnet, wenn wir eine Laienausbildung im Mindeststandard annehmen, das heißt, keine 22 Übungsstunden – aus den Nachbarländern wissen wir, die Versicherung ist für die Laienausbildung zwischen 800 und 900 Euro teurer –, dann kommen wir auf 2.643 Euro. Und wir gehen hier vom besten Fall aus. Ich gehe davon aus, dass die Fahrschüler keine zusätzlichen Fahrstunden brauchen, um nach heutigem Stand die Prüfung zu bestehen.

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Und es gibt immer noch die Bedenken, dass Menschen, die kein Auto zur Verfügung haben, die Laienausbildung auch nicht nutzen können. Das ist auch sozial unausgewogen. Sie haben angesprochen, dass Sie Fahrlehrer ausbilden, dabei sehr viel Wert auf Verkehrssicherheit legen. Und dann sind es 45 Minuten, in denen die Begleitpersonen geschult werden sollen. Sehen Sie darin ein Ungleichgewicht im Hinblick

auf die Verkehrssicherheit?

Gerhard Tiessen (A&G): Definitiv! Einmal ist es die Verkehrssicherheit und zum anderen stellt sich die Frage, wer davon profitiert. Man darf auch nicht jedes Auto dafür benutzen. Es muss eine Handbremse aufweisen und keine elektrische Feststellbremse. In der Schweiz ist das so. Und die Eingriffsmöglichkeiten sind sehr beschränkt. Auch die Übersicht, die wir Fahrlehrer haben und auf die wir trainiert wurden, fehlt. Wir denken tatsächlich sechs Sekunden voraus. Das heißt, wir „spielen Schach mit dem Verkehr“, wie Herr Kopp das ausgedrückt hat. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Damit sind wir mit der ersten Frage-Antwort-Runde am Ende. Wir beginnen mit der zweiten und wieder mit der CDU/CSU-Fraktion. Herr Kollege Rehbaum, bitte!

Abg. **Henning Rehbaum** (CDU/CSU): Vielen Dank! Meine Fragen gehen an den Vertreter der BASt, Herrn Prof. Dr. Koßmann. Sie begleiten die Reform wissenschaftlich. Wir haben jetzt viel über die begleitete Ausbildung gehört. Vielleicht nur ein sachdienlicher Hinweis an der Stelle: Die sechs Stunden sind Mindestunterrichtseinheiten. Es können auch mehr sein. Man muss die Theorieprüfung bereits bestanden haben. Und es gibt weitere Voraussetzungen, bevor man in diese begleitete Phase eintreten kann. Und auch die Fahrpraxisanleiter müssen mindestens sieben Jahre den Autoführerschein haben, dürfen nur höchstens einen Punkt haben und müssen drei Jahre ohne Fahrverbot geblieben sein. Da sind schon einzelne Sicherheitslinien eingezogen worden.

Meine Fragen gehen an Prof. Dr. Koßmann. Wie wurde die BASt in die Erarbeitung der Reform eingebunden? Welche Aspekte hat die BASt in diese Novelle einbringen können? Die zweite Frage: Auch hier in der Anhörung hören wir immer wieder die Bedenken, dass die Reform im Allgemeinen, aber auch spezielle Punkte zu einer Gefährdung der Verkehrssicherheit führen könnten. Welche Risiken sehen Sie denn? Und wie kann man diesen entgegenwirken? Und dritte Frage: Wir erhalten immer wieder Berichte aus der Praxis, dass Erhaltungsfahrstunden für Fahrschüler notwendig werden, die den Führerschein teuer machen, da es keine ausreichenden Prüfungskapazitäten bei den Sachverständigenorganisationen gibt und man länger auf seinen Fahrprüfungstermin warten muss.

DirProf. Dr. Ingo Koßmann (BASt): Vielen Dank, Herr Rehbaum! Zur ersten Frage: Wie wurden wir eingebunden? Die BASt wurde vielfach durch ihre wissenschaftlichen Berichte eingebunden. Ich nehme Bezug auf unsere OFSA-Berichte. Die bildeten eine wichtige Basis. In den OFSA-Berichten wird auf einen Kompetenzrahmen und auf einen Ausbildungsplan Bezug genommen. All das kann natürlich übernommen werden. Man muss bei OFSA ergänzen, dass das in der Zeit vor Corona entstanden ist, als die Digitalisierung noch keine so große Rolle spielte. Damals ist man noch davon ausgegangen, dass man ein Modell für alle Verkehrsteilnehmer braucht. Man hat versucht, auch die Blended-Learning-Aspekte, die sinnvoll sind, in ein komplettes Paket für eine Person zu packen. Dann spielte natürlich mit hinein, dass wir für das Kraftfahrsachverständigengesetz einen Vorschlag gemacht haben, wie man – damit komme ich auf Ihre dritte Frage – dem Mangel an Fahrerlaubnisprüfern begegnen kann. Wir haben den Zugang für weitere Professionen geöffnet, die durch eine entsprechende Weiterbildung diese Tätigkeit übernehmen können. Das ist auch Bestandteil dieser Reform geworden. Insofern haben wir da auch eine große Rolle gespielt. Darüber hinaus kommen noch Themen dazu, die wir im Bereich der Digitalisierung bearbeitet haben. Wir haben auch etwas zum Perspektivwechsel gemacht. Das ist eine rein digitale Anwendung unter dem Stichwort „Hashtag Augenblickwinkel 360“. Da können Personen kritische Verkehrssituationen aus unterschiedlichen Perspektiven in 360-Grad-Videos sehen. Das kommt sehr gut an und wird sehr gut bewertet.

Jetzt habe ich die erste und die dritte Frage beantwortet. Die zweite war, wie wir Risiken entgegenwirken. Da haben Sie sich, glaube ich, auf den Digitalunterricht bezogen. Ich höre das auch hier heute ein Stück weit durch: Es wird immer davon ausgegangen, dass der alternativlos ist. Alle, die auch weiterhin gerne in den Präsenzunterricht gehen wollen, die sich dort wohler fühlen, sollen dort hingehen. Und die werden das auch tun. Ich kann die Fahrschulen nur ermuntern, auch mit ihrem Präsenzunterricht zu werben. Damit holt man die Menschen ab, die dort richtig sind. Aber es gibt auch Personen, die können sehr gut digital und allein lernen. Jetzt dürfen wir uns nicht vorstellen, dass digitales Lernen Auswendiglernen heißt. Nein! All die Formen des Präsenzunterrichts, kann man natürlich nicht eins zu eins übertragen. Die

müssen wir an die digitalen Formen angleichen. Jeder von uns weiß, was es heißt, an einer digitalen Sitzung teilzunehmen. Wenn man versucht, solch eine Sitzung so zu leiten wie eine Präsenzsitzung, wird das nicht gelingen. Genau das machen wir auch bei den digitalen Medien. Diejenigen, die damit gut lernen können, werden das nutzen und werden auch kein zusätzliches Risiko erzeugen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann ist die AfD-Fraktion an der Reihe. Abgeordneter Henze!

Abg. **Stefan Henze** (AfD): Vielen Dank! Auch die zweite Frage geht an Herrn Dietrich. Ich gehe zurück auf die letzte öffentliche Anhörung zu diesem Thema vor zwei Jahren. Damals haben wir den Sachverständigen Herrn Blonsky gefragt, ob heutige Fahrschüler geringere Qualifikationen oder Fähigkeiten mitbringen als die Fahranfänger vergangener Zeiten. Gab es eine solche Verschiebung? Sind die Fahrschüler heute weniger aufnahmefähig? Gab es früher mehr Interesse an technischen Dingen? Wo sind die Unterschiede? Damals wurde auch gesagt, dass es einer der wesentlichen Kostentreiber sei, dass diese Vorbildung und das technische Interesse in der Form nicht mehr vorhanden seien. Das werde in der Ausbildung wiederum in Zeit umgesetzt und führe zu höheren Kosten. Können Sie das bestätigen? Können Sie aus Ihrer Sicht schildern, wie sich das Verständnis der Fahrschüler über das System Straße in den Jahren Ihrer Tätigkeit als Fahrlehrer geändert hat? Ist das möglicherweise auch ein großer Kostentreiber? Vielen Dank!

Andreas Dietrich: Vielen Dank, Herr Henze, für die Frage! Aus der Praxis kann ich berichten, dass diese Verschiebung tatsächlich stattgefunden hat. Im Vergleich zu vorangegangenen Generationen – wie gesagt, ich mache das schon 36 Jahre lang – klafft eine sehr große Lücke in den Kompetenzen der jungen Menschen. Das Auswendiglernen und die Umsetzung des theoretischen Wissens in die Praxis führen zwangsläufig zu großen Schwierigkeiten. Das erfordert natürlich mehr Fahrstunden. Einfach gesagt: Wir wiederholen den theoretischen Unterricht im Auto und das führt ohne Frage zu erhöhten Kosten.

Vorsitzender: Vielen Dank! Keine weiteren Fragen von Herrn Henze? Gut. Dann ist die SPD-Fraktion wieder an der Reihe. Kollege Reichardt!

Abg. **Truels Reichardt** (SPD): Vielen Dank! Ich möchte jetzt auch noch einmal bei der sogenannten Laienausbildung nachhaken. Herr Prof. Koßmann, Sie hatten in Ihrem Eingangsstatement gesagt, dass sich dieser Gesetzentwurf und die Verordnungsentwürfe sehr an den Kompetenzen der Fahrschülerinnen und Fahrschüler orientieren. Nun haben wir beim Zugang zur Laienausbildung zwei grundsätzliche Voraussetzungen: Einmal das Bestehen der theoretischen Prüfung. Das ist sicherlich ein klarer Kompetenznachweis. Die andere Voraussetzung sind sechs abgeleistete Fahrstunden. Mein Eindruck ist, dass Fahrschülerinnen und Fahrschüler durchaus unterschiedlich in die Ausbildung starten. Wenn ich mir Jugendliche vom Land anschaue, die vielleicht vom Hof kommen und schon den T-Führerschein haben, die setzt man ins Auto und die fahren los, da sie zumindest die motorischen Fertigkeiten haben. Die können einfach ein Auto in Bewegung setzen und haben andere Startvoraussetzungen. Andere junge Menschen brauchen mit Sicherheit eine deutlich zweistellige Zahl an Fahrstunden, um auf das gleiche Niveau zu kommen. Ihr Eingangsstatement zur Orientierung an Kompetenzen: Wie passt das zu dieser harten Grenze von sechs Fahrstunden?

DirProf. Dr. Ingo Koßmann (BASt): Ich muss betonen: Mindestens sechs Fahrstunden. Ich würde sogar noch neben den beiden Punkten, die Sie genannt haben – Fahrstunden und Bestehen der Prüfung –, die vielleicht größte Hürde ergänzen: Die Begleiter oder die Eltern. Denn auch die müssen ein gutes Gefühl haben, dass sie das mit ihren Kindern machen wollen. Das werden auch nicht alle machen. Eine wichtige Rolle wird sicherlich der Fahrlehrer haben, selbst wenn das nicht verpflichtend ist. Gehen wir davon aus, dass sich die Eltern von dem, was der Fahrlehrer sagt, beeindrucken lassen. Das muss auch nicht immer ein altes Zweitauto sein, mit dem gefahren wird. In meinem Fall gibt es nur ein Auto, mit dem mein Sohn seinerzeit auch gefahren ist. Das macht man nur, wenn man sicher ist, dass es funktioniert. Diese mindestens sechs Stunden sind vielleicht für diejenigen, die sich schon viel mit Verkehr beschäftigt haben. Wer zum Beispiel in seiner Jugend viel Fahrrad gefahren ist, viel zu Fuß gegangen ist und schon am Verkehr teilgenommen hat, hat auch schon Verkehrserfahrung, nicht mit dem Autofahren, aber mit dem Verkehr. Diejenigen, die das nicht haben, werden die begleitete Ausbildung im Zweifelsfall nicht oder später wahrnehmen. Es besteht keine Pflicht, sie mit sechs Stunden zu beginnen, sondern das

wird individuell mit den Begleitern und den Fahrlehrern entschieden.

Abg. **Truels Reichardt** (SPD): Danke! Frau Ewers-Lauer, Sie sind in Ihrer Stellungnahme auch recht kritisch, was die sogenannte Laienausbildung angeht. Auch bei Ihnen ergänzend zu den Ausführungen von Herrn Prof. Koßmann die Frage: Welche Mindestvoraussetzungen müssten aus Ihrer Sicht erfüllt sein, um die Fahrschülerinnen und Fahrschüler mit einer Begleitperson loszuschicken, vorausgesetzt, dass der Gesetzgeber das tatsächlich so umsetzen wird. Wie kann dieses Tandem aus Fahrschüler und im Regelfall Elternteil so gestaltet werden, dass es auch funktioniert? Wie kann man das vielleicht auch verpflichtend umsetzen, damit es in der Praxis auch vernünftig funktionieren würde?

Claudia Maria Ewers-Lauer (DFA): Aus meiner Sicht sollte es klare Kriterien für den fortgeschrittenen Ausbildungsstand des Fahrschülers geben, bevor die Fahrschüler und die ungeschulten Begleitpersonen – wir gehen davon aus, dass es die Eltern sein werden – allein auf die Straße gehen. Gleichzeitig bräuchten wir Hospitationen, das heißt, die Eltern müssten in den Fahrstunden dabei sein. Wie das rechtlich oder versicherungstechnisch geklärt wird, steht dann auf einem anderen Blatt. Es müsste eine Art Kompetenzüberprüfung der Begleitperson und eine ganz gezielte Einweisung in ihre Verantwortung und ihre rechtliche Rolle erfolgen. Die muss es auf jeden Fall auch geben, etwa bei einer gemeinsamen Fahrt von Fahrlehrer oder Fahrlehrerin, Fahrschüler und auch den Eltern bzw. der begleitenden Person. Das sollte verpflichtend sein. Ich denke, das wäre ein gutes Sicherheitsinstrument, das wir nutzen könnten, um eine reibungslose Übergabe zu gewährleisten. Aber das müsste dann ein bisschen anders ausgestaltet werden als der Verordnungstext, so wie er sich im Moment darstellt. Ich kenne im Moment keinen Fahrlehrer, der sich in das Privatfahrzeug der Familie setzen würde, um eine solche Fahrt zu begleiten.

Vorsitzender: Dann ist Abgeordnete Michaelsen an der Reihe.

Abg. **Swantje Michaelsen** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank! Meine Fragen gehen noch einmal an Herrn Kopp, und zwar geht es mir um die Zukunft der Fahrschulbranche. Was glauben Sie, wie sich die Reform auf die Verfügbarkeit von Fahrschulen in der Fläche auswirken wird, gerade in dünn besiedelten Gebieten? Auf welche Veränderungen stellt sich die Fahrschulbranche ein? Im Verordnungsentwurf ist die Rede davon, dass über 40 Prozent der Zweigstellen geschlossen werden könnten. Sehen Sie diese Gefahr, gerade wenn es um die Versorgung geht? Und was würde das einerseits für die Versorgung bedeuten, andererseits auch für alles andere, was in Fahrschulen stattfindet und von der Reform nicht betroffen ist, wie zum Beispiel Aufbauseminare?

Jürgen Kopp (BFV): Ja, davon geht man aus. Es wird heftig diskutiert und die Befürchtungen sind sehr groß in der Branche. Wir sprechen tatsächlich von einer Menge Zweigstellen, die geschlossen werden. Die werden jetzt schon geschlossen. Der Rückgang ist bereits heute ersichtlich, auch durch die etwas unglücklichen Ankündigungen, die von Minister Schnieder damals gemacht wurden. Es hat sich bis jetzt auch nicht konsolidiert. Auf dem Land wird es eine geringere Dichte geben. Wir gehen nicht von 40 Prozent aus. Wir liegen mit unseren Simulationen derzeit bei um die 32 Prozent der Fahrschulen, die verschwinden werden. Auf dem Land wird die Entfernung für den Fahrschüler immer größer werden. Es werden zusätzliche Kosten entstehen, um überhaupt in eine Fahrschule zu gelangen. Die Prüforte werden für die jeweilige Fahrschule weiter entfernt liegen. Das heißt, es wird dann auch mehr in diesen Prüforten geübt werden müssen, um die Bestehensquote hochzuhalten. Auch das bedeutet wieder mehr Fahrstunden. Eine Fahrschule wird wenig Chancen haben, das weiterzugeben. Auch wird es erhebliche soziale Folgen haben. Wir wissen nicht, wie viele Leute entlassen werden. Man hat versucht, Fahrlehrer in die Kurzarbeit zu schicken. Das war nicht möglich. Es gibt Entlassungen, teilweise Entlassungen über den Winter. Es trifft die Fahrschulbranche momentan richtig hart. Wenn man bei allem Optimismus das ganze Bild zusammenfasst, auch im Vergleich zu anderen EU-Ländern, ist die Situation sehr speziell. Ich habe es bereits gesagt: Eine Reform sollte sich eigentlich an diejenigen richten, die es am meisten betrifft: die Bewerber. Man hat aber den Eindruck, dass andere Interessen dahinterstehen, dass man über die Digitalisierung eine Deregulierung der Ausbildung vornimmt. Ich verweise noch einmal drauf, dass man das rechtlich auch geradeziehen musss. Ich werde dem Herrn Vorsitzenden noch eine Stellungnahme zur Ermächtigungsgrundlage

nachreichen. Es gibt da einige Dinge, die nicht ganz zusammenpassen. Das sollte man ändern.

Um die Beispiele, Frau Michaelsen, noch zu ergänzen: Der Wegfall der Räume. Das trifft aus vielerlei Gründen nicht zu. Die Anzahl wurde in diesem Kontext völlig falsch angesetzt. Es werden nicht 44 Prozent der Räumlichkeiten wegfallen. Gerade auf dem Land befinden sich viele dieser Räumlichkeiten im Eigentum. Die sind vielleicht noch gar nicht abgezahlt. Mietverträge für Gewerbeimmobilien kann man nicht von heute auf morgen kündigen. Leasingverträge – das mussten wir uns ja schon anhören – liefen in zwei oder drei Jahren aus. Das ist Geld, das dann nicht mehr vorhanden ist. Die Branche trifft es richtig hart und gleichzeitig verlangt man volle Arbeitskraft. Ich möchte noch ein Beispiel bringen: Man hat die Prüfzeit bei den technischen Prüfstellen in der Praxis verringert. Das mag auf den ersten Blick gut klingen. Auch wenn man davon ausgeht, dass es dann am Tag einen oder zwei Prüfplätze mehr gibt, ist es ja immer noch der gleiche Prüfer, der das dann macht. Ich möchte mal eine Frage stellen, die mir zwar nicht zusteht und die ich auch nicht beantworten kann oder nicht beantworten möchte: Was passiert denn mit den Prüfern, mit den Sachverständigen, die man nach Corona aufgebaut hat? Kann man da einfach behaupten, die werden intern gebraucht? Es muss dann auch in den technischen Prüfstellen stimmen. Die Leidtragenden sind die Bewerber. Wenn es sich so entwickelt, wie es der eine oder andere im optimistischen Fall vorhersagt, dass die Fahrschulen weiterhin genügend Arbeit haben werden, dann werden auch weiterhin 800.000 oder in Summe 1,3 Millionen Prüfungen im Jahr zu bewältigen sein. Wir laufen dann unter Umständen auf die gleiche Gefahr zu wie nach Corona, nämlich auf eine Welle von nicht erledigten Prüfungen. Dass die Fahrschulen das alles stemmen sollen, wird nicht möglich sein, nicht für jede Fahrschule und schon gar nicht für die Fahrschulen auf dem Land. Man vermischt hier ein bisschen etwas mit Interessen, die nichts mit der Branche und nichts mit Verkehrssicherheit zu tun haben.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann geht das Fragerecht wieder zur Fraktion Die Linke. Abgeordneter Bosch!

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Vielen Dank! Noch eine Frage an Herrn Tiessen zum digitalen Lernen. Sie bilden auch Fahrlehrer aus. Sie sind der Pädagoge, um die Pädagogen auszubilden. Wie bewerten Sie die Abschaffung des verpflichtenden Präsenztheorieunterrichts?

Gerhard Tiessen (A&G): Den kognitiven Bereich können wir definitiv mit Lernplattformen realisieren. Da gibt es auch bereits Konzepte. Man darf aber nicht vergessen, die Fahrlehrer arbeiten heute mit Fahrschülern in Präsenz im Auto. Und wenn man jetzt alles digitalisiert, was sollen die Fahrlehrer bei uns lernen? Sie lernen den Auftritt, sie lernen, vor Menschen Unterricht zu geben, vor Menschen zu sprechen. Das ist ein sehr wichtiger Teil, den wir nicht vergessen dürfen.

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Es wurde viel darüber gesprochen, dass es eine gewisse Wahlfreiheit geben könnte. Wer möchte, kann weiterhin den Präsenzunterricht nutzen. Ich frage mich ganz praktisch: Wird das tatsächlich so sein? Denn wenn wir ein Transparenzregister haben und auch die Kosten betrachten, werden dann nicht einige Fahrschulen keinen Präsenzunterricht mehr durchführen, sondern nur noch digitale Angebote machen?

Gerhard Tiessen (A&G): Das ist ein großes Thema. Der theoretische Unterricht macht 13 Prozent der Gesamtkosten aus. Die meisten Kosten entfallen mit 70 bis 80 Prozent auf den praktischen Bereich. Was den Führerschein eventuell noch teuer macht, ist die Wiederholungsprüfung. Die liegt zwischen 500 und 600 Euro. Ich meine, digitaler Unterricht ist schön. Ich selbst liebe Lernplattformen, aber die müssen von einem Fahrlehrer begleitet werden. Man braucht immer den Bezug zu den Fahrschülern für deren Motivation. Die Motivation ist heute ein sehr wichtiger Faktor. Ich gebe Dr. Herrn Koßmann teilweise recht: Ja, es gibt Menschen, denen tut das gut. Aber es gibt eben auch Menschen, denen wird das nicht guttun. Dadurch wird der theoretische Unterricht aber teurer, da wir momentan natürlich die Kosten auf alle verlagern. Aber wenn man dann nur noch den Lernschwächeren den Unterricht anbieten würde, würde es leider teurer.

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Vielen Dank! Herr Kopp hat eben ausgeführt, wer von dieser Reform profitiert. Sind es wirklich die Fahrschüler? Sind es nicht eher die Fahrschulen? Wir haben über die Gesamtzahl an Prüfungen gesprochen. Führt das dann nicht eher dazu, dass größere Fahrschulen mehr Prüfungen machen, die kleineren werden aussterben, wie Herr Kopp das ausgeführt hat?

Gerhard Tiessen (A&G): Ich sehe das genauso wie Herr Kopp. Viele kleine Fahrschulen werden darunter leiden. Ich habe Angst vor einer Plattformfahrschule. Ich habe große Bedenken vor einer Subunternehmerkultur bei Fahrschulen. Mit diesem Gesetzentwurf könnte das geschaffen werden. Das ist meine größte Sorge. Die Qualität würde dadurch schwinden. Denn die praktische Ausbildung hat einen Anteil von 80 Prozent. Und dann haben wir keine Handhabe mehr. Als verantwortlicher Leiter meiner Fahrschule bin ich auch für die Qualität verantwortlich. Ich bemühe mich immer, kundenorientiert zu arbeiten, natürlich auch gewinnorientiert. Dieser Gesetzentwurf würde mir sogar Möglichkeiten bieten, noch mehr Geld zu verdienen. Aber am Ende wird der Führerschein für den Fahrschüler dadurch teurer.

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Vielen Dank auch für die Ausführungen zu den plattformbasierten Fahrschulen. Ich habe noch eine weitere Frage zu den Sonderfahrten, die hier schon thematisiert wurden. Sie haben in einem Vorgespräch zu mir gesagt, dass es schon Sinn mache, das flexibler zu handhaben. Aber am Ende fahre man diese Fahrten wahrscheinlich trotzdem, da man das Fahren auf der Autobahn üben müsse. Man müsse das Auf- und Abfahren üben. Wie passt das zusammen?

Gerhard Tiessen (A&G): Im B-Bereich haben wir vier Autobahnfahrstunden, die reichen oft nicht. Und dann macht man noch eine Übungsstunde und fährt ein weiteres Mal auf die Autobahn, rauf und wieder runter. Das ist sehr gefährlich. Man kann auf YouTube sehen, was die Kunden für Kommentare schreiben. Das ist schon sehr besorgniserregend. Die Sonderfahrten nutzen wir selbstverständlich auch noch einmal zum Üben. Das bedeutet letztendlich, man verlagert lediglich die Anzahl der Stunden von den besonderen Ausbildungsfahrten auf die Übungsstunden. Mehr wird nicht passieren.

Vorsitzender: Vielen Dank! Das war unsere zweite Runde. Wir schließen nun eine dritte Runde an. Für die Unionsfraktion, Herr Rehbaum, bitte!

Abg. **Henning Rehbaum** (CDU/CSU): Vielen Dank! Wir lernen gerade viel rund um die Frage, wie wir den Fahrschulen mehr Möglichkeiten geben, maßgeschneiderte Angebote für die 800.000 Führerscheinneulinge zu machen, damit sie sicher, schnell und auch günstig an den Führerschein kommen. Ich will einmal die Perspektive wechseln, nämlich auf die großen Klassen für Bus und Lkw. Ich habe selbst den Traktor-, Pkw-, Lkw- und Busführerschein gemacht und musste jedes Mal die komplette Theorieausbildung absolvieren. Ich war Vorgesetzter von 180 Busfahrern und habe mich immer über doppelte Kosten für den Führerschein und die Berufskraftfahrerqualifikation sowie doppelte Prüfungsgebühren für TÜV und IHK geärgert. Das macht den Transport einfach nur teurer und den ÖPNV im Übrigen auch.

Meine Frage geht an Prof. Dr. Engelhardt vom BGL. Die Transportbranche leidet unter großem Fahrermangel, das haben Sie vorhin ausgeführt. Es ist einfach ein Problem, dass wir eine langwierige und teure Ausbildung haben. Werden die Spediteure und vielleicht auch die Busunternehmen von dieser Reform profitieren? Mit welchen regulatorischen Maßnahmen würden Sie die Ausbildung der Berufskraftfahrer noch weiter vereinfachen wollen?

Prof. Dr. Dirk Engelhardt (BGL): Herr Rehbaum, vielen Dank für die Frage. Ich habe es eingangs gesagt: Uns fehlen im Moment 120.000 Fahrer. Wir bewerten daher den Gesetzentwurf ausgesprochen positiv. Dass man eine doppelte Theorieprüfung ablegen muss, zum Beispiel, wenn man den Führerschein C1 und E1 macht, dann entsprechend auf eine höhere Stufe upgradet, sehen wir kritisch. Es ist zwingend notwendig, einmal den Blick in die europäischen Nachbarländer zu richten. Ich hatte es auch eingangs gesagt: Mir erschließt sich nicht, dass in Österreich der Lkw-Führerschein für 3.500 bis 4.000 Euro inklusive Berufskraftfahrerqualifikation erworben werden kann. Bei uns reden wir über mehr als 13.000 Euro. Ich kann Ihnen die Rechnungen zeigen. Ich habe sie von unseren Mitgliedsunternehmen vorliegen, bei denen genau diese Beträge auflaufen. Und das ist ein echtes Manko. Über 50 Prozent unserer Transporte werden mittlerweile von Mittel- und Osteuropäern durchgeführt. Wir haben reihenweise die Situation, dass sie am Wochenende nach Hause fahren und mit irgendwelchen dubiosen Führerscheinen, ADR-Bescheinigungen oder anderen Bescheinigungen unterwegs sind. Und unsere Mitgliedsunternehmen, gerade der deutsche Mittelstand, müssen Aufträge zurückgeben und können die Transporte nicht mehr durchführen. Daher müssen wir in dem Bereich – Stichwort „Entschließungsantrag“ – einen Schritt weitergehen und schauen, dass wir auch die Berufskraftfahrerqualifikation auf den Prüfstand stel-

len: Das sogenannte 2-in-1-Modell mit der direkten Integration in die Führerscheinausbildung, wie es in europäischen Nachbarländern auch der Fall ist. Wir müssen darüber nachdenken, dass wiederkehrende Prüfungen vielleicht mehr in Richtung der Unternehmen verlagert werden. Und wir müssen tatsächlich überlegen, ob wir diese Doppelstrukturen noch brauchen. Eine Prüfung, die beim TÜV bzw. der DEKRA abgelegt wird, und dann noch einmal die Berufskraftfahrerqualifikation über die IHK obendrauf. Ich war in meinem vorherigen Berufsleben für 700 40-Tonner verantwortlich. Mir sind die Fahrer reihenweise abgesprungen, da sie seit 20 Jahren gefahren waren und nicht alle fünf Jahre noch einmal diese Weiterbildung machen wollten. So etwas gibt es in anderen Berufsständen auch nicht. Daher plädiert der BGL auch für den Entschließungsantrag. Vielen Dank!

Abg. **Henning Rehbaum** (CDU/CSU): Es stellt sich die Frage, was wir eigentlich tun, wenn es etwa in einem Spannungsfall zu wenig Lkw-Fahrer gibt, weil dann die vielen osteuropäischen Fahrer nicht mehr da wären. Es gibt eine große Kohorte an Fahrerinnen und Fahrern, die einen Lkw-Führerschein hatten, der aber wegen versäumter Gesundheitsprüfung nicht mehr gültig ist. Was können wir tun, um eine Art zivile Kraftfahrerreserve zu schaffen, damit die Volkswirtschaft auch in schwierigen Situationen weiterhin versorgt werden kann?

Prof. Dr. Dirk Engelhardt (BGL): Es ist ein Problem, dass Fahrer, die 65 Jahre alt sind und einen gültigen Führerschein haben, aber die Weiterbildung nach dem Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz nicht machen, nicht mehr gewerblich eingesetzt werden können. Wir werden im Moment von der Bundeswehr, dem Bundesamt für Logistik und Mobilität und der NATO angesprochen, ob wir nicht Fahrer melden können. Wir haben gar keinen Zugriff darauf. Es muss eine Regelung geschaffen werden, dass diejenigen, die noch eine gültige Fahrerlaubnis haben, in so einem Krisenfall eingesetzt werden können, sei es ein Hochwasserereignis oder auch jetzt bei Niedrigwasser. Das muss gar nicht mal ein Spannungsfall sein. Es hilft auch im Moment nichts, dass Fahrer bei der Bundeswehr den Führerschein machen. Auch denen fehlt die Berufskraftfahrerqualifikation. Da brauchen wir deutliche Vereinfachungen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Für die AfD-Fraktion, Abgeordneter Henze, bitte!

Abg. **Stefan Henze** (AfD): Vielen Dank! Sehr geehrter Herr Prof. Koßmann! Sie führen in Ihrer Stellungnahme aus, dass das Konzept der sogenannten Laienausbildung bzw. des Praxiserwerbs unter Anleitung auf Überlegungen Ihres Hauses zurückgeht. Damit kommt der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen bei der fachlichen Grundlage dieses Modells aus meiner Sicht eine besondere Bedeutung zu. Neben der Frage der Verkehrssicherheit stellt sich bei einem solchen Modell jedoch auch die Frage, welche finanziellen Folgen für die betroffenen Bürger, Fahrzeughalter und Familien entstehen können. Und da möchte ich mit Ihnen jetzt etwas tiefer einsteigen. Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, der GDV, geht in seiner Stellungnahme genau auf diese Problematik ein. Unter der Überschrift *„Auswirkungen auf die Risikoabsicherung derzeit unklar“* heißt es: *„Die neuen Regelungen sehen vor, dass bestehende Versicherungsverhältnisse zwingend anzupassen sind: Das eingesetzte Kraftfahrzeug muss über einen Haftpflichtversicherungsschutz verfügen, der auch das Führen des Kraftfahrzeugs im Rahmen des Fahrpraxiserwerbs unter Anleitung umfasst.“* Der GDV weist darüber hinaus darauf hin, dass es nicht allein um die gesetzlich vorgeschriebene Haftpflichtversicherung gehe. Vielmehr könnten auch weitere Bereiche betroffen sein. So heißt es: *„Aus Verbrauchersicht wäre es zudem wichtig, dass Teilnehmer, Halter und Fahrpraxisanleiter vor Beginn der Fahrpraxisphase ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass über den gesetzlich geforderten Haftpflichtversicherungsschutz hinaus ggf. weitere Anpassungen wie etwa in der Kaskoversicherung, zu Selbstbeteiligungen, Rückstufungen, Fahrerkreisvereinbarungen oder Leasingauflagen erforderlich sein könnten.“* In der Gesetzesbegründung wird für den Haftpflichtversicherungsschutz allein bereits mit einem möglichen Mehraufwand von rund 342 Euro gerechnet. Sie hatten in der Einführung ein Einsparpotenzial von insgesamt 1.000 Euro genannt. Auch hierzu äußert der GDV allerdings erhebliche Unsicherheiten. Der Verband weist darauf hin, dass die zugrunde gelegten Parameter, beispielsweise Schadenfreiheitsklassen, Regionalklassen und Typklassen, individuell unterschiedlich seien und die tatsächlichen Mehrkosten deshalb stark vom jeweiligen Einzelfall abhängen könnten. Entscheidend ist für meine Frage aber ein weiterer Punkt. Der GDV schreibt ausdrücklich: *„Zu berücksichtigen ist insbesondere, dass der Er-*

werb von Fahrpraxis unter Anleitung ein neuartiges, und daher zum jetzigen Stand mit Unsicherheiten behaftetes Schadenrisiko birgt, dem dann gegebenenfalls versicherungsmathematisch entsprochen werden müsste." Das wären die Treuhänder. *„Darüber hinaus ist zu bedenken, dass bei der durchgeführten Beispielkalkulation die weiteren möglichen Kosten wie etwa die der Kaskoversicherung nicht berücksichtigt wurden. Aufgrund des neuartigen Risikos ist eine realistische Einschätzung der Auswirkungen zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Der GDV weist ausdrücklich darauf hin, dass neue Risiken nicht ungeklärt in die Kraftfahrzeugversicherung verlagert werden dürfen."* Damit haben wir auf der einen Seite ein Modell, dessen fachliche Grundlagen nach Ihrer eigenen Stellungnahme auf Überlegungen und Erkenntnissen der BASt beruhen. Auf der anderen Seite weist die Versicherungswirtschaft ausdrücklich darauf hin, dass das damit verbundene Schadensrisiko neuartig sei, dass die tatsächlichen Auswirkungen auf die Versicherungsprämien derzeit nicht realistisch eingeschätzt werden könnten und dass neben der Haftpflichtversicherung weitere Kosten beispielsweise im Kaskoversicherungsbereich bei den bisherigen Beispielrechnungen noch gar nicht berücksichtigt worden seien.

Vor diesem Hintergrund möchte ich von Ihnen keine allgemeine Bewertung des Modells und auch keine Einschätzung darüber, ob Sie die genannten Versicherungsrisiken für groß oder klein halten. Meine Frage bezieht sich ausschließlich darauf, ob diese finanziellen versicherungsbezogenen Auswirkungen bei Ihrer Arbeit berücksichtigt wurden. Oder konkret: Haben Sie bei der Entwicklung bzw. fachlichen Bewertung des Modells des Fahrpraxiserwerbs unter Anleitung die möglichen zusätzlichen Kosten für die Kfz-Versicherung sowie die vom GDV beschriebenen versicherungswirtschaftlichen Risiken einbezogen? Kurz gesagt: Haben Sie das mit vor die Klammer gezogen? Vielen Dank!

DirProf. Dr. Ingo Koßmann (BASt): Herr Henze, eine kurze Rückfrage: Ist das die GDV-Stellungnahme aus dem Sommer? Ich nehme das mal an. Diese Stellungnahme wurde zu einem Zeitpunkt vorgelegt, als die Ausarbeitung noch gar nicht abgeschlossen war. Die Diskussion darüber, wie hoch die Versicherung für die jeweiligen Verkehrsteilnehmer ausfallen wird, hatten wir auch beim begleiteten Fahren seinerzeit. Am Ende war der Unterschied gar nicht so groß. Wir müssen sehen, wie die Versicherer das am Ende bewerten. Natürlich müssen sich dann die Eltern, die die Begleiter sind, schlau machen, welche Bedingungen gelten. Das ist ihre Pflicht. Aber sie müssen sich ja auch nicht für das Modell entscheiden. Wenn wir auf das begleitete Fahren zurückschauen: Da war es am Ende akzeptabel und die Versicherungen, die später dazu gekommen sind, lagen deutlich niedriger. Zu bedenken ist auch: Sobald die Kinder tatsächlich selbst fahren, ist die Versicherung ohnehin deutlich höher.

Vorsitzender: Für die SPD-Fraktion, Kollege Reichardt!

Abg. **Truels Reichardt** (SPD): Herr Waschke-Deden, der ACE argumentiert, dass bei sicherheitsrelevanten Ausbildungs- und Prüfungsbestandteilen eine Kostenersparnis nicht zulasten einer verlässlichen Kompetenzfeststellung gehen darf. An Sie und auch an Frau Ewers-Lauer die Frage: Welchen Mindestumfang müssten aus Ihrer Sicht die Sonderfahrten haben? Wie könnte ein Modell aussehen, bei dem wir vielleicht nicht mehr bei dieser starren Zahl zwölf bleiben, sondern auf die individuellen Kompetenzen der Fahrschülerinnen und Fahrschüler abstellen, und auch auf die Frage, ob eine Autobahnfahrt überhaupt prüfungsrelevant ist?

Marc-Philipp Waschke-Deden (ACE): Vielen Dank! Die geplante Reduzierung der Sonderfahrten sehe ich durchaus kritisch. Es wurde sich heute schon ein paar Mal auf das Bauchgefühl berufen: Aus meiner Sicht geht es nicht um gute Gefühle, sondern um eine verbindliche Kompetenzfeststellung. Wir wissen nicht, ob zwölf Stunden genau richtig sind oder fünf oder acht. Wir brauchen verbindliche Standards und klar definierte Kompetenzen, um nicht mit einem guten Gefühl, sondern mit einer belastbaren Aussage junge Menschen auszubilden. Denn gerade außerhalb geschlossener Ortschaften ist das Risiko für junge Fahrerinnen und Fahrer besonders hoch. Laut aktuellen Berechnungen des Deutschen Verkehrssicherheitsrats haben 18- bis 24-jährige Pkw-Fahrer bei Überlandfahrten gegenüber ihrem Anteil an Pkw-Fahrerlaubnissen ein um 52 Prozent erhöhtes Risiko, Hauptverursacher eines Pkw-Unfalls zu werden. Das zeigt, dass wir hier genau hinschauen müssen. Daher hat auch der Deutsche Verkehrssicherheitsrat, in dem der ACE Mitglied ist, in seiner Stellungnahme klar gemacht, dass die bisherigen fünf besonderen Ausbil-

dungsfahrten auf Bundes- und Landstraßen bleiben sollen. Wenn wir keine klare Zahl festlegen wollen, sollte zumindest dort eine Kompetenzfeststellung definiert werden.

Claudia Maria Ewers-Lauer (DFA): Ich stimme Herrn Waschke-Deden in Bezug auf die Kompetenzfeststellung zu. Die muss es auf jeden Fall geben. Ich denke, dass wir auf die starre Vorgabe von Stunden durchaus verzichten können, insbesondere auch in den Erweiterungsklassen. Mir hat es sich noch nie erschlossen, warum jemand, der im Jahr 2026 die Klasse A1 mit zwölf besonderen Ausbildungsfahrten absolviert hat und drei Monate später die Klasse B macht, noch einmal die identischen zwölf besonderen Ausbildungsfahrten durchlaufen muss. Das könnte man auch anhand einer Kompetenzfeststellung ermitteln. Es muss natürlich valide sein. Aber wenn die Kompetenz vorhanden ist, müssten auch deutlich weniger Stunden möglich sein. Wir können aber keinem vollständigen Verzicht auf die besonderen Ausbildungsfahrten zustimmen. Das geht auf gar keinen Fall.

Abg. **Truels Reichardt** (SPD): Dann würde ich mich noch einmal an Herrn Waschke-Deden wenden: Welche Bedeutung haben aus Sicht des ACE klare Standards zum Schutz von Fahrschülerinnen und Fahrschülern vor Diskriminierung und Belästigung? Wir haben in der gesamten Gesellschaft Probleme in Bezug auf Diskriminierung und Belästigung. Mich würde es wundern, wenn ausgerechnet der Fahrschulbereich eine Ausnahme wäre. Können Sie dazu vielleicht noch etwas sagen?

Marc-Philipp Waschke-Deden (ACE): Sexuelle Belästigung und grenzüberschreitendes Verhalten sind natürlich auch in der Fahrausbildung kein Randphänomen. Aber um es klar zu sagen: Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer gehen allermeist sehr professionell mit ihrer Verantwortung um. Dennoch kommt es gerade aufgrund des besonderen Abhängigkeits- und Vertrauensverhältnisses auch zu grenzüberschreitendem Verhalten. Aus unserer Sicht muss es daher klarere Schutzmechanismen geben, das heißt Prävention. Das professionelle Nähe-Distanz-Verhalten muss zukünftig verpflichtend in die Ausbildung und auch die Fortbildung von Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern aufgenommen werden. Betroffene müssen auch wissen, an wen man sich wenden kann, ohne Nachteile in der Ausbildung zu erfahren. Ganz konkret könnte man § 12 des Fahrlehrergesetzes verbessern, indem man die Pflichten der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer dahingehend ergänzt, dass zur gewissenhaften Ausbildung auch die Wahrung der persönlichen Integrität gehört. Das würde dieses Thema noch einmal deutlich hervorheben. Gestatten Sie mir den Hinweis: Parallel zu unserer Anhörung findet gerade im Rechtsausschuss eine Anhörung zum Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz statt. Auch dort lassen sich Bezüge finden, die Betroffene besser vor sexueller Belästigung schützen, auch im Fahrschulbereich.

Vorsitzender: Danke! Dann geht das Fragerecht zu den Grünen. Abgeordnete Michaelsen, bitte!

Abg. **Swantje Michaelsen** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank! Meine Frage geht noch einmal an Herrn Kopp. In Frankreich konnte sich nach der Öffnung des Marktes für rein digitale Angebote insbesondere ein Plattformanbieter mit rund 20 Prozent Marktanteil etablieren. Sehen Sie eine Wettbewerbsverzerrung, wenn sich Plattformanbieter auch auf dem deutschen Fahrschulmarkt etablieren? Und was würde das möglicherweise für die Qualität und die Standards bedeuten?

Jürgen Kopp (BFV): Vielen Dank für die Frage! Wir sehen, dass sich das gerade entwickelt. Man kann Börsennachrichten entnehmen, dass eine bestimmte Unternehmensgruppe, die aus Private Equity-Fonds-finanziert wird, dem Bundesverkehrsministerium oder dem Bundesverkehrsminister vorgegeben hat, was er zu tun hat, wie die Reform auszusehen hat. Das wird immer wieder ins Spiel gebracht. Das weckt natürlich Begehrlichkeiten bei anderen. Bei uns gehen vermehrt Anrufe von Softwareunternehmen ein, also fremden Unternehmen, die wissen wollen, was die Lizenz kostet, Fragebögen für die theoretische Ausbildung zu erstellen. Die wollen wissen, was man überhaupt haben muss, welche Erlaubnisse man in Zukunft braucht. Das soll ja alles geöffnet werden. Solche Anfragen häufen sich. Wir sehen hier eine sehr große Wettbewerbsverzerrung. Ich halte es für wichtig, dass der Gesetzgeber oder der Verordnungsgeber seiner Pflicht nachkommt, dass es diese einseitigen Verzerrungen nicht geben wird. Aber darauf müsste man an anderer Stelle näher eingehen. So eine Lernplattform zu etablieren, kostet Millionen, was man erfährt, wenn man die Aktiennews dieser Gruppe verfolgt. Selbst wenn sich mehrere Fahrschulen, mehr als hundert oder zweihundert Fahrschulen, zu einer Genossenschaft zu-

sammenschlössen, wäre es für die Fahrschulen finanziell nicht stemmbar, diese Plattformen zu erstellen und zu betreiben. Das können wirklich nur börsenorientierte Unternehmen oder sogenannte „Heuschrecken“. Für Fahrschulen ist das nicht machbar.

Abg. **Swantje Michaelsen** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann richte ich noch eine Frage an Frau Ewers-Lauer. Sie schreiben in Ihrer Stellungnahme, dass Unfälle und Verkehrsauffälligkeiten eher auf eine fehlende Haltung zu regelkonformem Verhalten als auf fehlende Regelkenntnis zurückzuführen sind. Wenn über solche Plattformanbieter die Ausbildung eines Fahrschülers nicht mehr in einer Hand liegt, sondern man theoretisch verschiedene Fahrlehrer für verschiedene Angebote nutzen kann, welche Gefahr sehen Sie gerade für die Einstellung in Bezug auf die Einhaltung von Regeln?

Claudia Maria Ewers-Lauer (DFA): Es stellt sich die Frage, wie sich der Verordnungsgeber in Zukunft positioniert, welche Vorgaben er für diese Plattformen macht. Wenn aber „Plattform“ bedeutet, dass es keine menschliche Lehrkraft mehr gibt, die dort arbeitet, wird es für mich schwierig zu erkennen, wie noch an einer Einstellung gearbeitet werden kann. Aus meiner Sicht erfolgt das dann gar nicht. Es gibt in der Pädagogik einen vielleicht etwas abgedroschenen Grundsatz: „*Keine Erziehung ohne Beziehung*“. Ich kann mir daher in keiner Weise vorstellen, dass wir eine Lehrkraft aus diesem Prozess der Verkehrserziehung – und das ist Fahrschule eben auch – komplett herauslassen. Dann sind wir aus dem Bereich, wo es auch um soziale Kompetenzen geht, komplett raus. Das sehe ich äußerst kritisch.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann ist jetzt die Fraktion Die Linke wieder an der Reihe. Abgeordneter Bosch!

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Die kleinste Fraktion in diesem Haus zu sein, hat den Vorteil, dass man immer das Schlusswort hat. Daher haben Sie, Herr Tiessen, jetzt auch am Ende noch ein bisschen Zeit für das Schlusswort. Aber zunächst meine Frage: Sie haben bei den Ausführungen von Prof. Dr. Engelhardt an einer Stelle mit dem Kopf geschüttelt und haben sich Notizen gemacht. Da bin ich natürlich neugierig geworden, was wohl auf diesem Zettel stehen könnte.

Gerhard Tiessen (A&G): Zunächst einmal, Herr Prof. Dr. Engelhardt, ich habe laut gedacht und muss mich entschuldigen. Ich muss Ihnen definitiv recht geben: Es gibt Maßnahmen, die zertifiziert sind, TQ1-Maßnahme, zwischen 13.000 und 16.000 Euro. Da haben Sie vollkommen recht. Nur, ich kenne doch meine Preise am besten. Ich muss Ihnen sagen: Es geht günstiger. Da reden wir teilweise von weniger als der Hälfte. Es ist möglich. Die Zertifizierung ist eine ganz andere Sache. Ich bin auch ganz bei Ihnen, was den Bedarf an Lkw-Fahrern angeht. Ich bekomme laufend Anrufe von Unternehmen, die das Gleiche sagen. Das Problem ist nicht, dass wir nicht ausbilden könnten oder die Kapazitäten nicht hätten. Wir haben in unserer Fahrschule drei Lkw, aber wir bekommen keine Teilnehmer. Das ist das große Problem. Aber das Problem besteht auch bei den Fahrlehrern. Den größten Anteil unserer Kosten machen die Personalkosten aus. Gestiegene Lebenshaltungskosten führen auch zu höheren Lohnkosten. Gute Fahrlehrer zu finden und langfristig zu halten, wird immer schwieriger und damit teurer. Habe ich Ihre Frage beantwortet, Herr Bosch?

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Das war ja sehr versöhnlich. Ich habe noch eine weitere Frage zur Bezahlbarkeit. Die war ja auch der Ausgangspunkt für den Gesetzentwurf und die heutige Anhörung. Wir wollen darüber reden, wie der Führerschein günstiger werden kann. Haben Sie dazu noch Vorschläge? Sie haben sich in Ihrer Stellungnahme beispielsweise zur Führerscheinprüfungsrichtlinie eingelassen. Vielleicht könnten Sie dazu noch kurz ausführen?

Gerhard Tiessen (A&G): Zur Prüfungsrichtlinie wurde ich gebeten, erst einmal keine Stellungnahme abzugeben. Aber eine Sache möchte ich dazu sagen: Wir müssen die teilweise modernisieren. Es gibt ein paar Dinge, bei denen ich mir wünsche, dass man uns Fahrlehrer einfach mal fragt, was wir uns vorstellen. Die Technik ist veraltet. Assistenzsysteme, die heutzutage verbaut sind, dürfen wir nicht benutzen. Der Segelmodus beim Lkw ist drei km/h schneller. Aber ab einem km/h schneller für länger als drei Sekunden ist der Fahrschüler in der Prüfung durchgefallen. Wir haben eine strikte Prüfungsrichtlinie, aber an dieser dürfen wir auch nicht „rumschrauben“, denn es geht um die Sicherheit.

Zur Laienausbildung möchte ich unbedingt noch etwas loswerden: Herr Dr. Koßmann hat seine Kinder angesprochen. Ich habe auch Kinder, die wachsen in einer Fahrschule auf, mit vielen Fahrzeugen und Verkehrswissen. Ich gebe Ihnen recht: Ich werde meine Kinder definitiv günstiger ausbilden können als jeder andere. Aber ich wünsche mir, dass man wirklich etwas macht. Mein Vorschlag ist, dass man die Laienausbildung an bestimmten Orten ab einer bestimmten Uhrzeit machen kann. Aber bitte nicht in Berlin-Innenstadt oder in Hamburg-Innenstadt! Das stelle ich mir sehr kritisch vor. Jetzt habe ich die andere Frage vergessen.

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Ich hatte nach den Stellschrauben zur Bezahlbarkeit gefragt. Was fällt Ihnen dazu ein?

Gerhard Tiessen (A&G): Der größte Posten sind die Fahrstunden. Bei den Erweiterungsklassen können wir eine ganze Menge machen. Da geht es weniger um die Einstellung, sondern um kognitives Wissen. Aber bei der Ersterteilung sollte bitte die Präsenz bleiben. Hier sollten wir am affektiven Wissen arbeiten, das wäre für mich persönlich sehr wichtig. Bei anderen Themen kann ich mir Veränderungen gut vorstellen.

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Vielen Dank an Sie alle, dass Sie heute hier waren.

Vorsitzender: Ob das die Schlussfrage war, entscheiden wir jetzt. Wir haben am Anfang gesagt, dass wir uns zwei Stunden Zeit nehmen wollen, und wir haben noch eine Viertelstunde. Wenn wir uns kurzfassen würden, wären noch Fragen möglich. Herr Kollege Rehbaum? Keine Frage mehr? Herr Henze hätte noch eine. Bitte sehr!

Abg. **Stefan Henze** (AfD): Ich gehe noch einmal auf die Wirtschaftlichkeit ein. Herr Kopp hat das bereits angesprochen und ich sehe das sehr ähnlich. Es gibt Fahrschulen, die Verpflichtungen haben, die langfristig Räumlichkeiten angemietet oder Eigentum geschaffen haben. Sie gehen in einen Wettbewerb mit Akteuren, die möglicherweise, wenn sie die Möglichkeit eröffnen, außerhalb der Fahrschule digital zu lernen, Wettbewerbsvorteile hätten. Sehen Sie das ebenfalls so, dass sie Wettbewerbsvorteile hätten? Ich möchte Ihnen noch ein bisschen Zeit geben, diese Aspekte, die ich für sehr wichtig halte, zu beleuchten. Vielen Dank!

Jürgen Kopp (BFV): Es wird mit Sicherheit Wettbewerbsverzerrungen geben. Voraussetzung, dass die Wettbewerbsverzerrungen und die daraus für uns entstehenden Nachteile sich im Rahmen halten, wird die Fahrschulbindung sein. Man könnte sich vorstellen, dass die Fahrschule den Fahrschüler fair darüber berät, welche drei Möglichkeiten es für das Lernen gibt: Präsenz, digital oder Selbststudium. Der Bewerber entscheidet sich dann vor Ort und falls er mit einer Variante nicht weiterkommt, kann er sich an die Profis wenden. Aber bereits diese essenzielle Beratung können Apps nicht leisten. Apps können nicht bewerten, was für ein Lerntyp der Schüler ist und ob eventuell das Lernen teilweise in Präsenz und in digitaler Form erfolgen könnte. Das Entscheidende ist die Beziehung zum Fahrschüler. Das gilt auch für das Antragsverfahren, was heute überwiegend die Fahrschulen abwickeln. In vielen Städten läuft die Terminvergabe online. In München zum Beispiel wartet der Bewerber drei Monate, um überhaupt einen Termin zu erhalten, seinen Führerscheinantrag abgeben zu können. Das erfordert aber einen vollständigen Antrag, sonst muss er noch einmal auf einen Termin warten. Das Zusammenstellen der Unterlagen leisten die Fahrschulen sehr gut. Das kann man übrigens auch auf die technischen Prüfstellen übertragen. Dieser ganze Ablauf funktioniert sehr gut. Ob die Fahrschulen dann draufzahlen, muss die Zeit zeigen. Aber der Wettbewerbsvorteil wäre wesentlich kleiner, wenn es keine Möglichkeit gäbe, dass sich ein Schüler allein im Selbststudium vorbereiten könnte, ohne dass es einen Unterricht gäbe, in dem Kompetenzen vermittelt würden, und ohne dass der Schüler das Lernen nachweisen müsste. Nehmen wir mal an, ein junger Lausbube geht einfach zur Prüfung und schaut auf gut Glück, ob er vielleicht besteht. Das geht natürlich mit einer App nicht mehr, da wäre schon viel von der Wettbewerbsverzerrung herausgenommen.

Herr Rehbaum ist mit Nutzfahrzeugen groß geworden. Ich auch. Ich habe auch ein offenes Ohr für Herrn Prof. Engelhardt. Dazu würde ich gerne anmerken, dass man hier viel tun kann, um die Kosten zu senken. In Österreich zum Beispiel führen viele Betriebe die Vorbereitung für die Grundqualifikation durch. Deshalb können die das auch schneller machen. Aber ich denke, die Betriebe haben das gleiche Problem, was der Kollege Tiessen gesagt hat: Es fehlen einfach die Bewerber. Das gilt für die Fahrschulen und für Transporteure. Aber in

diesem Bereich kann man wirklich etwas machen. Die Kosten, die immer in den Raum gestellt werden – und das ärgert mich furchtbar –, sind nicht die Kosten der Fahrschulen allein. Das betrifft auch andere Organisationen, die für eine Prüfung, die 120 Minuten dauert, rein rechnerisch zehn Euro pro Minute verlangen. Das muss man angehen. Prügeln Sie nicht immer auf unsere Fahrschulen ein. Die machen erstklassige Arbeit, was nicht heißen soll, dass die anderen nicht erstklassig prüfen. Aber man kann schon viel einsparen. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollege Reichardt, bitte!

Abg. **Truels Reichardt** (SPD): Vielen Dank! Ich finde Transparenz auch ganz wichtig und ich bin froh, dass wir dazu auch etwas planen. Bei den Bestehensquoten wird mir häufig entgegengehalten, dass dies dazu führen könnte, dass bestimmte Bevölkerungsgruppen dann einen schwereren Zugang zur Fahrschule bekämen. An Herrn Waschke-Deden und Frau Ewers-Lauer die Frage: Wie bewerten Sie das Argument? Wenn tatsächlich etwas daran sein sollte, wie könnte man denn einen anderen Weg als die Veröffentlichung der ganz konkreten Bestehensquoten je Fahrschule finden? Ein Korridor- oder ein Ampelmodell? Danke!

Marc-Philipp Waschke-Deden (ACE): Vielen Dank, Herr Reichardt, für die Frage. Ich glaube, für den Verbraucherschutz ist es generell gut, dass wir mehr Transparenz schaffen. Trotzdem müssen wir diese Sorgen bei den Bestehensquoten natürlich ernst nehmen. Daher kommt es auf die Ausgestaltung an. Man kann sehr wohl darüber nachdenken, ob man statt der einzelnen Daten ein Ampelsystem schafft, wie wir es in anderen Policy-Bereichen kennen, oder einen Korridor und regionale Vergleichsdaten ausweist. Mich interessieren als Bewohner von Berlin nicht die Daten aus Hamburg oder von woanders, sondern ich schaue mir für meinen Kiez an, wie die Daten aussehen. Insofern sollten sie regional ausgewiesen werden und vielleicht auch farblich sortiert. Trotzdem ist es ein richtiger Schritt. Ich finde es sinnvoll, dass der Gesetzentwurf für mehr Transparenz sorgt.

Vorsitzender: Herr Rehbaum hat noch eine Frage.

Abg. **Henning Rehbaum** (CDU/CSU): Noch eine Frage an Herrn Kopp: Der große Wettbewerbsvorteil der mittelständischen Fahrschulen ist heute die Nähe zum Kunden. Sie sind vor Ort, egal ob in großstädtischen Vierteln oder im ländlichen Raum. Wie gewinnen Sie denn heute Ihre Kunden? Wie kommen Sie an die Führerscheinneulinge, die Eltern, damit die sich bei Ihnen melden und nicht woanders? Es gibt ja Konkurrenz, auch Ketten. Wie schaffen Sie es, dass Sie trotz dieses Wettbewerbs die Kunden an sich binden?

Jürgen Kopp (BFV): Die Fahrschulen schaffen das – ich denke, darauf wollen Sie hinaus – durch ihre Darstellung, wie sie Ausbildung machen, wie sie in ihrem Umfeld präsent sind. Was sie genau machen, kann ich Ihnen leider nicht beantworten. Sie sind, denke ich, auch auf vielen Portalen präsent. In den sozialen Medien wird viel gemacht, da gibt es sehr gute und weniger gute Dinge. Es ist ein harter Kampf. Wir wissen aus Frankreich, dass die Plattformen das auch so machen. Sie müssen für ihre Aktionäre auch etwas bieten. Das ganze Preisniveau ist dort rapide nach unten gegangen. 40 Prozent der Fahrschulen wurden geschlossen. Die Stundenpreise sind gefallen auf neun und zehn Euro für den Fahrlehrer. Davon kann keiner mehr seine Familie ernähren. Das ist eine Wettbewerbsverzerrung. Wie die Fahrschulen das dann für sich gestalten, kann ich nicht beantworten. Das geht von Marketing über Werbung. Ich kenne sogar Kollegen, die haben jahrelang nie etwas gemacht. Dazu gehöre ich auch. Wir mussten nur die Tür aufhalten: Der gute Ruf oder Empfehlungen aus der Familie, der Verwandtschaft oder der Schule haben ausgereicht. Das reicht heute nicht mehr. Die Schüler haben sich verändert. Nicht zum Schlechten, wie es oft heißt. Sie fragen mehr. Man muss mehr beantworten. Man muss den Schülern mehr helfen. Deshalb bin ich auch ein Verfechter, die Schüler nicht allein mit dem Online-Unterricht zu lassen. Wir sind die Letzten, die irgendetwas blockieren. Die BVF macht seit mehr als 30 Jahren aktiv mit, alle möglichen Veränderungen in die Branche zu bringen, und das wollen wir auch weiterhin. Im Gespräch kommt man am weitesten, aber man darf sich nicht von Dingen überrollen lassen, die man nicht mehr beherrschen kann. Das gibt es ja nicht nur bei uns. Auch die Steuerberater haben mit Heuschrecken zu kämpfen. Da werden ganze Kanzleien weggekauft, der Steuerberater verschwindet und jeder darf seine Steuererklärung mit der KI machen. Wir wissen aber nicht, ob die KI die Steuererklärung auch richtig macht. Vor dem Dilemma steht man jetzt. Momentan arbeitet man auch mit Unternehmen zusammen, die wissen, wie man preis-

konsistent gute, qualitativ hochwertige Angebote macht. Da gibt es zigtausend Beispiele.

Vorsitzender: Frau Ewers-Lauer wollte noch auf die Frage von Kollege Reichardt antworten. Darüber bin ich vorhin leider hinweggegangen. Bitte!

Claudia Maria Ewers-Lauer (DFA): Ich bin bei Herrn Waschke-Deden: Grundsätzlich bin ich auch für mehr Transparenz, aber auf der anderen Seite kann ich mit reinen Zahlen oft nichts anfangen. Was bedeutet „Bestehensquote“ für junge Leute? Wenn wir im Bereich der Klasse A1 und Klasse B bleiben, ist immer noch die Mund-zu-Mund-Propaganda sehr wichtig, was gerade Herr Kopp ausgeführt hat. Google-Bewertungen sind besonders wichtig. Ich glaube, die sagen mehr aus als eine reine Statistik. Das ist bei den Preisen genauso. Die Frage ist: Was bekomme ich für den Fahrstundenpreis in der Fahrschule? Bei dem einen mag es vielleicht sein, dass der Fahrlehrer im Fahrzeug sehr laut oder aufbrausend ist, aber die Fahrschüler trotzdem nachher bestehen. Das bekommen wir häufig gespiegelt: *„Da kannst du ruhig hingehen, der ist ein bisschen laut, der schreit ein bisschen rum, aber du bestehst wenigstens.“* Die andere Person sagt aber: *„Das möchte ich aber nicht. Ich möchte einen ganz weichen Fahrlehrer haben, der sehr empathisch ist.“* Ich kann mit diesen Zahlen allein nicht viel anfangen. Ganz wichtig wäre mir aber auch der regionale Vergleich, das hat Herr Waschke-Deden gerade schon ausgeführt, vielleicht in Form eines Ampelsystems. Das wäre eine gute Alternative. Dann haben wir zusätzlich immer noch die Google-Bewertungen oder auch die Mund-zu-Mund-Propaganda. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollegin Michaelsen, bitte!

Abg. **Swantje Michaelsen** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich würde gerne noch eine Frage an Frau Ewers-Lauer richten. Mein Eindruck ist, dass es große Einigkeit darüber gibt, dass Simulatoren im Rahmen der Fahrschulausbildung gut eingesetzt werden können. Worin liegt das Potenzial von Simulatoren? Wo sind ihre Grenzen? Sind Simulatoren tatsächlich ernsthaft ein Weg zur Kostenersparnis? Und was heißt das auch für die Fahrschulversorgung? Welche Fahrschulen können sich das leisten? Sind die so günstig, dass es am Ende für die Fahrschülerinnen und Fahrschüler zu einer Kostenersparnis kommt?

Claudia Maria Ewers-Lauer (DFA): Über die Begriffe „günstig“ oder „teuer“ können wir natürlich streiten. Wenn wir bei den Verlagen schauen, was ein moderner Simulator kostet, sind wir ungefähr bei 30.000 Euro. Das wäre zunächst einmal eine hohe Investition für eine Fahrschule. Da möchte ich in Frage stellen, ob kleine Fahrschulen sich das leisten können und ob es auch die Räumlichkeiten hergeben, dass ein Simulator in der Fahrschule aufgestellt wird. Unzulässig wäre es, den Simulator in einen Pkw-Anhänger zu stellen und dort die Fahrschüler zu schulen. Das geht nicht. Ich sehe aber darüber hinaus ein großes Potenzial bei Simulatoren. Im Verordnungstext wird im Moment, glaube ich, von „*Simulationen*“ gesprochen. Also nicht mehr nur von Simulatoren, sondern von Simulationen. Dazu würden auch VR- oder AR-Brillen gehören, die vielleicht Einzug in die Fahrschulen halten. Nach meinem Verständnis sind Simulatoren für Fahrschüler gut geeignet, wenn es um die psychomotorischen Fertigkeiten oder eine Beobachtungsmatrix geht. Man kann sich auch erst einmal angstfrei im Straßenverkehr mit dem Simulator bewegen, denn da ist es ja nicht so dramatisch, wenn man den Rechtsbogen etwas zu eng und über den Bordstein fährt. Dann ist nicht gleich die Felge für 5.000 Euro kaputt. Der Simulator ist eine gute Möglichkeit, um die Basics zu lernen. Und er kann natürlich für die Kundschaft auch Kosten sparen. Dass aber der Führerschein deshalb gleich um 1.000 Euro günstiger wird, wage ich zu bezweifeln. Es bleiben die Fragen: Wo steht der Simulator? Und welche Fahrschulen können sich das auch leisten? In größeren Städten, so wie hier in Berlin, habe ich schon Fahrschulen mit unterschiedlichen Filialen gesehen. Da steht mit Sicherheit nicht in jeder Stadtteilfiliale ein Simulator. Bei fünf Filialen wären das fünf mal 30.000 Euro.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Bosch!

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Vielen Dank! Als kleinste Fraktion hat man auch bei einer zusätzlichen Runde immer noch das Schlusswort. Herr Tiessen, das Transparenzregister war gerade ein Thema. Ich hatte eine gute Bekannte, die ihren Führerschein gemacht hat, die sowohl Prüfungsangst als auch Angst vor dem Autofahren hatte. Wie geht man mit solchen Kunden um?

Gerhard Tiessen (A&G): Das ist eine gute Frage. Es gibt tatsächlich Kollegen, die dafür bekannt sind, dass sie mit schwierigeren Kandidaten, die Angst

haben, gut umgehen können. Die haben die Ruhe weg. Aber man sieht bei diesen Kollegen, dass die Quote nicht gut ist, nicht weil sie schlechte Arbeit machen, sondern weil die Leute vor dem Prüfer einfach so viel Angst haben und durchfallen. Manche vergessen sogar ihren eigenen Namen. Ich komme aus der Praxis, ich könnte viele Geschichten erzählen. Letztens hat eine aufgeregte Fahrschülerin vergessen, dass der D-Modus eingestellt war. Sie hat die Tür noch einmal geöffnet, um auszusteigen und die hintere Tür zu schließen. Sie ist deshalb durchgefallen. Es ist sehr traurig, dass so ein Malheur dann 500 bis 600 Euro kostet. Das Transparenzregister wäre für diese Leute eben kein Vorteil. Ich habe Bedenken, dass solche Fahrschüler dann gar nicht mehr angenommen werden. Wie Frau Ewers-Lauer gesagt hat: Es gibt spezielle Schüler, die von besonderen Fahrlehrern durchaus durch die Prüfung gebracht werden können. Man geht zu einem Fahrlehrer, der schreit zwar rum, aber man besteht beim ersten Mal. In meiner eigenen Fahrschulzeit hatte ich selbst einen Fahrlehrer, der rumgeschrien hat. Meinen Fahrschülern möchte ich das allerdings ersparen.

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Vielen Dank! Gibt es weitere Punkte, die Sie noch ergänzen wollen?

Gerhard Tiessen (A&G): Ich habe eine Sache vergessen: Es gibt die Regelung B197. Das ist eine Erweiterungsklasse, also ein Zusatz für die Klasse B, um ein Auto mit Schaltgetriebe fahren zu können, auch wenn die Prüfung auf einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe absolviert wird. In der Praxis fährt man zehn Stunden mit einem Auto mit Schaltgetriebe und absolviert dann eine Beobachtungsfahrt, also eine Überprüfungsfahrt von 15 Minuten mit dem Fahrlehrer. Hier stelle ich mir die Frage, ob Leute, die auf dem Automatikfahrzeug geschult wurden und nur zehn Stunden in einem Auto mit Schaltgetriebe absolviert haben, anschließend wirklich einen Schalter fahren können. Ich kenne Menschen, die haben diesen Führerschein B197, können aber keinen Schalter fahren. Die Fahrschulen müssen heute zwei Fahrzeuge haben: ein Auto mit Schaltgetriebe und eines mit Automatikgetriebe. Ich lehne mich jetzt sehr weit aus dem Fenster: Aber hier sollte man doch schauen, ob man das nicht anders löst. Entweder so wie früher, dass wir Schalter bei Schalter belassen und Automatik bei Automatik, oder die Regelung völlig neu denken. Und die neue Regelung bei der B197, dass man sechs Zeitstunden auf dem Fahrsimulator fährt, eine Zeitstunde praktisch mit dem Fahrlehrer und dann eine 15-minütige Überprüfungsfahrt macht: Wissen Sie, in der Praxis wird kein Fahrlehrer seinen Schüler durchfallen lassen. Das ist wirtschaftlich nicht tragbar. Man sollte sich für eine Seite entscheiden: Entweder bin ich Ausbilder oder ich bin Prüfer, aber nicht beides gleichzeitig. Das möchte ich hier nochmal betonen.

Vorsitzender: Damit haben wir fast eine Punktlandung geschafft, was die zwei Stunden angeht. Ich will mich ausdrücklich bedanken bei allen Abgeordneten für die vielen Fragen und natürlich bei den Auskunftspersonen für die vielen Antworten. Ich bedanke mich bei unseren Zuschauerinnen und Zuschauern für ihre Aufmerksamkeit. Vielen Dank für die engagierte Teilnahme, alles Gute und einen schönen Tag!

Schluss der Sitzung: 13:06 Uhr

Tarek Al-Wazir, MdB
Vorsitzender