



Stellungnahme

von Marc-Philipp Waschke, Referent Verkehrspolitik
ACE Auto Club Europa e.V.

**Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 10. Juni 2024
zum Antrag der Fraktion der CDU/CSU - Damit Mobilität nicht zum Luxus wird – Für einen
bezahlbaren Autoführerschein ([20/10610](#))**

A. Allgemeine Vorbemerkungen

Der Erwerb einer Fahrerlaubnis und der Führerscheinbesitz haben in Deutschland einen hohen Stellenwert. Mit der erlangten Möglichkeit individuell motorisiert ein Kraftfahrzeug zu bewegen geht nach wie vor für viele Menschen Teilhabe am gesellschaftlichen Leben einher. Es verbessert nicht selten die Chancen auf einen Ausbildungs- oder Arbeitsplatz. Eine gute Vorbereitung insbesondere junger Fahranfängerinnen und Fahranfänger auf die selbstständige Mobilität mit einem Kraftfahrzeug ist essenziell. Priorität hat dabei, die Risiken für junge Fahrende zu minimieren und die Verkehrssicherheit zu verbessern.

In den vergangenen Jahrzehnten wurden zahlreiche methodische und inhaltliche Weiterentwicklungen im System der Fahranfängervorbereitung vorgenommen, die dazu beigetragen haben, das Unfallrisiko vor allem junger Fahranfänger signifikant zu verringern: die Einführung des Begleiteten Fahrens, die Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung, das absolute Alkoholverbot in der Probezeit und weitere Maßnahmen. Dennoch ist das Unfallrisiko von Fahranfängern im Vergleich zu erfahreneren Fahrerinnen und Fahrern weiterhin höher. Deshalb ist es die vorrangige Aufgabe, den erfolgreichen Weg fortzusetzen und das professionelle System und Zusammenwirken von Ausbildung und Prüfung weiterzuentwickeln.

Für den ACE Auto Club Europa ist klar, die Fahrausbildung und anschließende Prüfung müssen (junge) Menschen auf eine sichere Mobilität mit einem Kraftfahrzeug bestmöglich vorbereiten. Dafür bedarf es hoher Qualität in Ausbildung und Prüfung auf der Höhe der Zeit – methodisch und inhaltlich. Der Erwerb der Fahrerlaubnis muss aber – auch im gesellschaftlichen Interesse – erschwinglich bleiben, weil damit vielfältige Entwicklungschancen (z. B. auf dem Arbeitsmarkt) verbunden sind; dies erfordert eine angemessene Ausbildungsdauer und ein schlankes Verfahren von der Antragsstellung bis zur Erteilung der Fahrerlaubnis.

B. Anmerkungen zum Antrag

I. Fahrerlaubnisprüfung

Die Fahrerlaubnisprüfung als letzter Schritt im Prozess des Fahrerlaubnisenerwerbs hat in den letzten zehn bis zwanzig Jahren eine enorme Entwicklung erlebt. Das betrifft sowohl die Optimierung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung als auch die 2021 abgeschlossene Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung, die nicht nur den Fahraufgabenkatalog standardisiert hat, sondern auch zu einer weiteren Digitalisierung geführt hat.

Jetzt muss aus Sicht des ACE entscheidend dafür Sorge getragen werden, auch in Zukunft **ausreichend Prüfkapazitäten** bei den Technischen Prüfstellen vorzuhalten. Die festgelegten Zugangsvoraussetzungen für die Tätigkeit als amtlich anerkannter Sachverständiger oder Prüfer (aaSoP) sind nicht mehr zeitgemäß und müssen dringend an einen veränderten Arbeitsmarkt und ein sich stetig weiterentwickelndes Bildungssystem angepasst werden. Dabei scheint es ratsam, weniger auf formale Qualifikationen und Abschlüsse abzustellen, sondern vielmehr erforderliche Kompetenzen für die Tätigkeit als Fahrerlaubnisprüferin oder -prüfer zu definieren. Darüber könnte sich zukünftig ein größerer Kreis an potenziellen Prüferinnen und Prüfern erschließen. Eine entsprechende **Reform des Kraftfahrersachverständigengesetzes** ist grundsätzlich zu begrüßen. Wie bei allen Reformen im Straßenverkehrsbereich sind dabei immer Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit kritisch zu prüfen. Zu beachten ist zudem, dass eine mögliche Offensive, mehr Fahrlehrer zu Fahrprüfern fortzubilden, das Fachkräfteproblem möglicherweise verschiebt. Denn viele Fahrschulen beklagen schon heute einen Mangel an qualifizierten Fahrlehrern.

Längere Wartezeiten auf einen Prüftermin bedeuten für Prüflinge im Zweifel mehr Fahrstunden, mehr Kosten und haben im schlechtesten Falle negative Auswirkungen auf die Teilhabe am Arbeitsmarkt bzw. in der Ausbildung. Deshalb muss es Anliegen aller Beteiligten sein, **pragmatische und kurzfristige Lösungen** vor Ort zu finden. Die rechtlichen Grundlagen sind ggf. anzupassen, um z.B. Ausnahmen für den Einsatz von Prüferinnen und Prüfer von Bundeswehr sowie Bundes- und Landespolizei in den Ländern zu ermöglichen. Auch der flexiblere Einsatz von Fahrerlaubnisprüfern aus anderen Regionen sollte unter Beachtung der Mitarbeiterrechte und mit flankierenden Anreizen noch stärker forciert werden.

II. Fahrausbildung

Die letzte umfassende Reform der Rechtsgrundlagen der Fahrschülersausbildung hinsichtlich der Inhalte und der Didaktik erfolgte im Jahr 1998. Daher ist es nach mehr als 25 Jahren nun an der Zeit die **Fahrschülersausbildung grundlegend zu erneuern** und zeitgemäß zu optimieren. Seit nahezu drei Jahren steht bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ein Ausbildungs- und Evaluationskonzept zur Optimierung der Fahrausbildung in Deutschland zur Verfügung. Dieser unter dem Namen OFSA II besser bekannte Bericht beschreibt nicht nur eindrücklich die Defizite – fehlende pädagogisch-psychologische Steuerungsinstrumente zur eigenen Qualitätssicherung und fachlich-strukturelle Voraussetzungen – sondern entwickelt einen Kompetenzrahmen und einen Ausbildungsplan. Denn es ist erforderlich, Kompetenzstandards und Mindest-Ausbildungsinhalte nach aktuellen wissenschaftlichen Maßstäben festzulegen. Es ist, wie der OFSA-Bericht konstatiert, nicht länger hinnehmbar, dass die grundlegende Struktur der heutigen Fahrausbildung zu weiten Teilen noch auf erziehungswissenschaftlichen Konzepten

der 1970er und 1980er Jahren basiert. Eine Reform ist überfällig. Die Optimierungsbedarfe sind hinlänglich bekannt und in der Fachöffentlichkeit diskutiert worden. Allein an der Umsetzung mangelt es.

Von entscheidender Bedeutung wird es neben der Optimierung der Ausbildung sein, dem **Fahrlehrermangel** zu begegnen und die Attraktivität des Berufes zu steigern. Nach einer repräsentativen Befragung der Interessensvereinigung MOVING aus diesem Jahr waren 55 Prozent aller Fahrschulen auf der Suche nach mindestens einem Fahrlehrer, mindestens neun Prozent suchten sogar zwei oder mehr neue Fahrlehrer¹. Demnach würden mehr als 10.000 Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer fehlen. Zudem steige das Durchschnittsalter kontinuierlich, das im Jahr 2022 bei 54 Jahren lag. Viele Fahrlehrer hätten bereits das Rentenalter erreicht. Auch die Entwicklung der Anzahl der Fahrschulen sei schon seit vielen Jahren rückläufig. Den Zahlen folgend müssen immer weniger Fahrlehrer immer mehr Fahrschüler unterrichten und Fahrstunden bewältigen. Die Ausbildungskapazität sinkt. Moving konstatiert: Während die Zahl der Fahrschulen weiter sinkt, steigt auf der anderen Seite der Gesamtumsatz der Branche. Das bedeutet, dass die einzelnen Fahrschulen im Durchschnitt mehr Umsatz erzielen. Es ist zu befürchten, dass zukünftig nicht in allen Regionen Deutschland eine wohnortnahe Ausbildung erfolgen kann und Angebot und Nachfrage weiter auseinandergehen. Der Mangel an Fahrlehrern kann bereit heute dazu führen, dass Fahrschüler mit längeren Ausbildungszeiten rechnen müssen.

Es scheint offensichtlich, dass ein zunehmender Mangel an Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer zu einer weiteren Reduzierung des Angebotes und damit, der marktwirtschaftlichen Logik folgend, zu einer weiteren Preissteigerung führen wird. Es ist Aufgabe der gesamten Branche gemeinsam mit der Politik, Lösungen zur Abmilderung des Personalmangels zu entwickeln. Imagekampagnen, Förderinstrumente für die Fahrlehrerausbildung, Rekrutierung und Werbung in Schulen, Anreize zur Steigerung des Berufsbildes und flexiblere Arbeitszeitmodelle, um mehr Frauen für den Beruf zu gewinnen, könnten Bausteine in einem Gesamtkonzept sein. Ziel muss es im Sinne der Verbraucherinnen und Verbraucher sein, auch in ländlichen Räumen das wohnortnahe Fahrschulangebot zu erhalten und damit auch eine bezahlbare Ausbildung zu gewährleisten.

Um die Qualität der Ausbildung hochzuhalten, bedarf es zudem einer wirksamen **Fahrschulüberwachung**. Zwar ist seit 2018 die pädagogische Überwachung des Fahrschulunterrichts im Fahrlehrergesetz als verpflichtende Aufgabe der nach Landesrecht zuständigen Behörden verankert, doch offenbaren sich große Unterschiede in der Umsetzung zwischen den einzelnen Ländern und Regionen. Die Länder sind aufgefordert ihrer Verantwortung gerecht zu werden und die Behörden mit entsprechendem Personal auszustatten. Fahrschulen mit überdurchschnittlich hohen Nichtbestehensquoten müssen auch im Sinne des Verbraucherschutzes überprüft und ggf. aus dem Verkehr gezogen werden. Es sollten bundesweit einheitliche Kriterien bei der Überwachung gelten. Zu prüfen ist auch die Einrichtung eines bundesweiten Fahrschul- bzw. Fahrlehrerregisters. Auch eine Offenlegung der durchschnittlichen Erfolgsquote der Fahrschulen ist zu erwägen. Davon würden auch die professionell geführten Qualitätsfahrschulen profitieren und unseriöse Anbieter in der Branche sukzessive zurückgedrängt.

¹ https://www.moving-roadsafety.com/wp-content/uploads/2024/03/Final_MOVING_-Fahrlehrermangel_Analyse-Versand.pdf

III. Mobilitätsbildung und Erfolgsquote

Seit einigen Jahren ist eine sinkende Erfolgsquote in der Fahrerlaubnisklasse B festzustellen. Prüfungen müssen zum Teil mehrfach wiederholt werden. Das belastet die Prüflinge mental und finanziell, weil neben der erneuten Prüfgebühr vor allem zusätzliche Fahrstunden genommen werden. Die steigende Zahl an Prüfungen belastet zudem die Technischen Prüfstellen und verknappt das Angebot an Prüfterminen weiter. Es muss also das Anliegen aller sein, Fahrschülerinnen und Fahrschüler bestmöglich auf die Prüfung vorzubereiten und auch nur dann vorzustellen, wenn sie prüfungsreif sind. Es ist seit langem durch Forschung und gute Beispiele bekannt, **dass Lernstands- und Lernverlaufsbeurteilungen einschließlich der Prüfungsreifefeststellungen** im Ausbildungsverlauf gestärkt werden müssen. Eine professionelle Prüfungsvorbereitung trägt zum zielgerichteten Ausbau des Lernstands und zur Verringerung von Prüfungsangst bei und ist daher für Fahrschülerinnen und Fahrschüler bedeutsam. Die Wahrscheinlichkeit, die Prüfung nicht zu bestehen reduziert sich damit erheblich.

Eine übergeordnete Rolle für die Verkehrssicherheit insgesamt, aber auch zur Vorbereitung auf den Fahrschulunterricht im konkreten, spielt die **Mobilitätsbildung**. Mobilitäts- und Verkehrserziehung ist eine übergreifende Bildungs- und Erziehungsaufgabe. Kindergarten und Grundschule bereiten die Kinder auf die Herausforderungen im Straßenverkehr und die Gestaltung ihrer Mobilität vor, damit diese sich sicher und selbstständig im (Straßen-)Verkehr bewegen können. Hier geht es in erster Linie um Sicherheitserziehung. Gleichzeitig werden Kompetenzen vermittelt, die sie für eine sichere Verkehrsteilnahme brauchen: als Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer, Mitfahrerinnen und Mitfahrer im Auto und Nutzerinnen und Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln. Darüber hinaus ermöglicht Mobilitätserziehung den Kindern und Jugendlichen, sich mit ihren Mobilitätsbedürfnissen auseinanderzusetzen und diese auch kritisch zu hinterfragen.

Kinder sind heute häufig passiv unterwegs. Das heißt, sie werden häufiger als in den 1970er Jahren mit dem Auto gebracht (Elterntaxi) und sind seltener und weniger allein unterwegs. Wenn, dann bewegen sie sich vor allem in ihrem unmittelbaren Wohnumfeld. Diese geringe Bewegung hat Auswirkungen auf die kognitiven und motorischen Fähigkeiten. Zur Vermeidung von Verkehrsunfällen und zur Entwicklung eines sicheren Verkehrsverhaltens benötigen Kinder demnach eine Reihe von Fähigkeiten, die sich erst Schritt für Schritt im Laufe der Kindheit und Jugend entwickeln.

Der ACE fordert daher seit langem, die klassische Verkehrserziehung dauerhaft und konstant an den weiterführenden Schulen um Aspekte der Umwelt-, Gesundheits- und Sozialerziehung zu erweitern, hier sind vorrangig die Kultusministerien der Länder gefragt. Schülerinnen und Schüler müssen im Rahmen der Mobilitätserziehung nicht nur lernen, sich sicher im Straßenverkehr fortzubewegen, sondern auch, dass Verkehr ein soziales System ist, das Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesundheit hat. In diesem Sinne sollen Kinder und Jugendliche Mobilitätskompetenz erworben und somit gelernt haben, eigenständig mobil zu sein und verantwortungsbewusst ihre Mobilitätsentscheidungen zu treffen.

IV. Digitalisierung

Das Thema Digitalisierung wird den Fahrschulbereich in den kommenden Jahren weiter verändern. Spätestens in der Corona-Pandemie ist erkannt worden, dass eine zunehmende Digitalisierung des theoretischen Fahrschulunterrichtes Vorteile mit sich bringt. Durch eine **angemessene Integration**

digitaler Angebote kann stärker auf die Bedürfnisse der Fahrschülerinnen und Fahrschüler eingegangen werden. Auf Basis der derzeitigen rechtlichen Regelungen von der Notwendigkeit, den Theorieunterricht als Präsenzunterricht durchzuführen, darf derzeit jedoch nur in begründeten Ausnahmefällen abgewichen werden darf. Bereits im Februar 2022 hat der Bundesrat in seiner Entschließung zur Fünfzehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften deutlich gemacht, dass er „auch über die Pandemie hinaus eine Lösung für vorzugswürdig [hält], die verstärkt auf die Option des E-Learnings und Onlineunterrichts in der theoretischen Fahrschul Ausbildung setzt und hierfür klare Rahmenbedingungen für den Online-Unterricht definiert“ ([Drucksache 858/21](#)).

Einerseits erscheint es sinnvoll und ratsam, weiterhin ein flächendeckendes **Angebot von Präsenzunterricht** in den Fahrschulen aufrechtzuerhalten, um allen gesellschaftlichen Gruppen den Zugang zum Erwerb der Fahrerlaubnis zu ermöglichen – auch unter Sicherstellung einer Barrierefreiheit. Gleichzeitig gilt es nun, Inhalte der Fahrschüler-Ausbildungsordnung festzulegen, die zwingend eine Vermittlung im Präsenzunterricht erfordern und welche auch mit **digitalen Elementen** behandelt werden können. Zudem sollte dem selbständigen Theorielernen künftig eine stärkere Rolle bei der Ausgestaltung der Fahrausbildung zukommen. Dies sollte, wie in den Vorbemerkungen zum Ausdruck gebracht, unter dem Dreiklang, Sicherheit, Qualität und Bezahlbarkeit betrachtet werden. Eine zunehmend digitalisierte Ausbildung muss auch weiterhin hohen Qualitätsansprüchen gerecht werden, unter der Maßgabe verkehrssicherheitsrelevante Kompetenzen bestmöglich zu entwickeln. Gleichzeitig ist mit neuen digitalen Elementen die Erwartung verbunden, die Ausbildungskosten für die Verbraucherinnen und Verbraucher zu reduzieren bzw. nicht weiter zu steigern.

Auch ein breiterer Einsatz von **Fahrssimulatoren** eröffnet Möglichkeiten, um Fahrschüler kostengünstig Handlungsabläufe bei der Fahrzeugbedienung üben zu lassen. Auch häufige Problemfelder in der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung können gezielt betrachtet werden. Die zum Teil hohen Anschaffungskosten dürfen jedoch nicht zu einer weiteren Verteuerung der Ausbildung führen. Es besteht in der Gesamtbetrachtung die begründete Hoffnung, dass eine Verzahnung von Präsenzunterricht, digitalen Elementen und dem Einsatz von Simulatoren die Organisation von Lehr-Lernprozessen weiter optimiert und eine individuelle, differenzierte und flexible Ausbildung der Fahrschülerinnen und Fahrschüler noch stärker ermöglicht.

Ein Kostentreiber ist vielerorts die lange **Bearbeitung von Fahrerlaubnis anträgen** bei den Führerscheinstellen. Diese beträgt oft viele Wochen oder sogar mehrere Monate. Ziel muss es insgesamt sein, die Wartezeiten zwischen der Antragsstellung und der Aushändigung des Führerscheins für die Bewerber zu reduzieren. Hierzu ist der Vorschlag, das Antragsverfahren weiter zu digitalisieren und die vorhandenen Schnittstellen auszubauen, sehr zu begrüßen. Bürokratische Aufwände bzw. Zeit- und Reibungsverluste können so minimiert werden. Dies wiederum führt zu einer Verbesserung der Qualität der Dienstleistung und steigert im gesamten Prozess die Kundenfreundlichkeit. Die Erwartungen an den **Digitale Führerschein**, der sich auf europäischer Ebene derzeit in der Entwicklung befindet, sind daher groß. Es ist jedoch zu prüfen, ob bereits auf nationaler Ebene pragmatische Lösungen vorzeitig implementiert werden können. So würde beispielweise eine elektronische Umsetzung des „vorläufigen Nachweises der Fahrerlaubnis“ (§22a FeV) schnell Abhilfe schaffen können.

C. Schlussbetrachtung

Für den ACE ist klar, der Erwerb der Fahrerlaubnis muss erschwinglich bleiben und die Ausbildung weiter optimiert werden. Unsere Erwartung ist, dass eine neue Ausbildungsordnung und die Integration digitaler Ausbildungselemente zu einer spürbaren Weiterentwicklung führen. Didaktik und inhaltliche Ausgestaltung müssen sich an den heutigen Lehrmethoden und den Straßenverkehrsverhältnissen (z.B. neue Mobilitätsformen) orientieren. Auch ferner muss ein flächendeckendes Unterrichtsangebot in den Fahrschulen auch in ländlichen Regionen bereitstehen, das alle gesellschaftlichen Gruppen berücksichtigt. Sowohl in Ausbildung und Prüfung müssen Maßnahmen zur Personalgewinnung ergriffen werden. Eine Anpassung der Qualifikationsgrundlagen der Fahrerlaubnisprüfer ist dabei genauso vorzunehmen, wie eine Steigerung der Attraktivität des Fahrlehrerberufes. Auch aus grundsätzlichen verkehrssicherheitsrelevanten Erwägungen sind die Länder gefordert, Mobilitätsbildung in der Schule einen größeren Stellenwert beizumessen. Das führt nicht nur zu mehr individueller Sicherheit im Straßenverkehr, sondern bereitet auch stärker auf die Fahrausbildung vor. Gepaart mit einer effektiven Fahrschulüberwachung kann so die Qualität und Effizienz der Ausbildung weiter gesteigert werden und die Erfolgsquote bei der Prüfung erhöht werden.