



Redigiertes Wortprotokoll der 75. Sitzung

Verkehrsausschuss

Berlin, den 10. Juni 2024, 13:30 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus, 2 600

Vorsitz: Udo Schiefner, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einzigiger Tagesordnungspunkt

Seite 4

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

**Damit Mobilität nicht zum Luxus wird – Für einen
bezahlbaren Autoführerschein**

BT-Drucksache 20/10610

Federführend:

Verkehrsausschuss

Mitberatend:

Wirtschaftsausschuss

Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend

Berichterstatter:

Abg. Mathias Stein [SPD]

Anlage

Stellungnahmen der Sachverständigen, Interessen-
vertreter und anderen Auskunftspersonen

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
SPD	Berghahn, Jürgen Cademartori, Isabel Kröber, Martin Lutze, Thomas Plobner, Jan Schiefner, Udo Schmidt, Uwe Schreider, Christian Stein, Mathias Troff-Schaffarzyk, Anja	Arlt, Johannes Hakverdi, Metin Hostert, Jasmina Martin, Dorothee Müller (Chemnitz), Detlef Rhie, Ye-One Rimkus, Andreas Ruf, Nadine Rützel, Bernd Stüwe, Ruppert
CDU/CSU	BareiB, Thomas Donth, Michael Englhardt-Kopf, Martina Geissler, Dr. Jonas Müller, Florian Ploß, Dr. Christoph Rehbaum, Henning Schreiner, Felix Simon, Björn	Bernstein, Melanie Ferlemann, Enak Koeppen, Jens Lange, Ulrich Mack, Klaus Obner, Florian Schnieder, Patrick Tebroke, Dr. Hermann-Josef Uhl, Markus
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Gelbhaar, Stefan Menge, Susanne Michaelsen, Swantje Henrike Slawik, Nyke	Benner, Lukas Eckert, Leon Janecek, Dieter Liebert, Anja Nestle, Dr. Ingrid
FDP	Abel, Valentin Lenders, Jürgen Reuther, Bernd Sauter, Christian	Funke-Kaiser, Maximilian Herbst, Torsten Konrad, Carina Kruse, Michael
AfD	Bochmann, René Brandes, Dirk Spaniel, Dr. Dirk Wiehle, Wolfgang	Ehrhorn, Thomas Holm, Leif-Erik Kraft, Dr. Rainer Moncsek, Mike
Die Linke	Riexinger, Bernd	Latendorf, Ina



Liste der Sachverständigen, Interessenvertreter und anderen Auskunftspersonen

Michael Bahr

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Referat U1 - Fahreignung, Fahrausbildung, Kraftfahrerrehabilitation

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP)

Ahmed Baziou

Verband Innovativer Fahrschulen Deutschland VIFD e. V., Präsident

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Bernd Blonsky

Fahrlehrer

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der AfD)

Ulrich Chiellino

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC), Leiter Verkehrspolitik

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Richard Goebelt

TÜV-Verband e. V., Mitglied der Geschäftsführung und Fachbereichsleiter Fahrzeug und Mobilität

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der FDP)

Jürgen Kopp

Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. (BVF), Vorsitzender

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Michael Müller-Görnert

Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD), Verkehrspolitischer Sprecher

(Eingeladen auf Vorschlag der Gruppe Die Linke)

Marc-Philipp Waschke

ACE Auto Club Europa e. V., Referent Verkehrspolitik

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

**Einzigster Tagesordnungspunkt**

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

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

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich begrüße Sie ganz herzlich zur 75. Sitzung des Verkehrsausschusses, einer öffentlichen Anhörung zum Antrag der Fraktion der CDU/CSU „Damit Mobilität nicht zum Luxus wird - Für einen bezahlbaren Autoführerschein“, Drucksache 20/10610. Zu unserer Anhörung darf ich besonders herzlich die folgenden Sachverständigen und Auskunftspersonen begrüßen: Herrn Michael Bahr von der Bundesanstalt für Straßenwesen, dort tätig im Referat Fahreignung, Fahrausbildung, Kraftfahrerehabilitation. Herr Bahr ist uns per Videokonferenz zugeschaltet. Ich darf begrüßen Herrn Ahmed Baziou, Präsident des Verbandes innovativer Fahrschulen Deutschlands, Herrn Bernd Blonsky, Fahrlehrer aus Münstedt im Landkreis Peine, Herrn Ulrich Chiellino, Leiter Verkehrspolitik beim ADAC, Herrn Richard Goebelt, Mitglied der Geschäftsführung und Fachbereichsleiter Fahrzeug und Mobilität beim TÜV-Verband, Herrn Jürgen Kopp, Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände, Herrn Michael Müller-Görnert, verkehrspolitischer Sprecher des Verkehrsclubs Deutschland und Herrn Marc-Philipp Waschke vom ACE Autoclub Europa und dort Referent für Verkehrspolitik.

Ich möchte denjenigen von Ihnen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, dafür recht herzlich danken. Diese wurden als Ausschussdrucksache 20(15)269 verteilt und sind auf der Internetseite des Bundestages abrufbar. Die Anhörung soll nach folgendem Verfahren ablaufen. Es sind zwei Frage- und Antwortrunden vorgesehen. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder bis zu zwei Auskunftspersonen befragen. Richten Sie Ihre Fragen an eine Person, erhält diese acht Minuten Antwortzeit. Befragen Sie zwei, bekommt jede Person vier Minuten Antwortzeit. Wie viele Fragen dabei jeweils gestellt werden, ist unerheblich. Ich bitte die Ausschussmitglieder, eine Redezeit von maximal drei Minuten für Ihren Beitrag einzuhalten. Nach der Fragerunde schließt sich die Antwortrunde an. Ich möchte die Auskunftspersonen bitten, sich alle an Sie gerichteten Fragen zu notieren und in der Antwortrunde en bloc zu be-

antworten. Wie viel Redezeit Ihnen dafür insgesamt zur Verfügung steht, wird Ihnen von mir vorher mitgeteilt. Wenn Sie dann das Wort haben, wird die verbleibende Redezeit auf dem Saalmonitor angezeigt. Wir haben einen Zeitrahmen bis etwa 15.30 Uhr. Die Anhörung wird live im Parlamentsfernsehen im Internet übertragen. Und wie üblich wird ein Wortprotokoll erstellt und im Internet veröffentlicht. Soweit zu den Formalien.

Dann steigen wir nun in die erste Fragerunde ein. Die beginnt mit der Fraktion der SPD. Das Wort hat Kollege Stein.

Abg. **Mathias Stein** (SPD): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender, auch herzlichen Dank an die CDU/CSU-Fraktion, dass wir nach vielen, vielen Jahren erstmals das Thema „Führerschein“ so intensiv diskutieren und besprechen. Auch in meiner Fraktion bereitet es durchaus Sorge, dass die Teilhabe, die Menschen durch die Nutzung des Führerscheins ermöglicht wird, immer schwieriger wird und das natürlich sehr hohe Kosten nach sich zieht. Ich glaube, auf der anderen Seite steht dagegen natürlich auch die hohe Qualität der Ausbildung von Menschen, die eine Fahrerlaubnis haben, die sicherlich auch dazu beigetragen hat, dass in den letzten Jahrzehnten das Unfallgeschehen deutlich nach unten gegangen ist. Meine erste Frage geht an Herrn Bahr von der Bundesanstalt für Straßenwesen. Die BAST forscht ja seit einiger Zeit zum Thema „Modernisierung der Fahrschulausbildung“. Können Sie uns von Erkenntnissen berichten, die unter dem Aspekt der Qualitätssicherung zu Verbesserungen führen? Zur Frage der Kostensenkung: Gibt es da vielleicht auch Dinge, die Sie erforschen? Ich weiß, Sie werden dazu noch etwas publizieren, aber es wäre, glaube ich, wichtig, wenn Sie uns dazu Auskunft geben könnten.

Meine zweite Frage geht an den Vorsitzenden der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände, Herrn Jürgen Kopp. Sie schreiben in Ihrer sehr umfangreichen Stellungnahme – herzlichen Dank dafür –, dass nicht alle von der CDU/CSU vorgeschlagenen Maßnahmen dazu führen, dass die Fahrschulausbildung günstiger wird. Das heißt, dass sich keine Kostensenkungen für die Fahrschulen ergeben, sondern einige Vorschläge sogar zum Gegenteil beitragen. Es wäre gut, wenn Sie uns das nochmal näher erläutern könnten.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann darf ich jetzt für



die CDU/CSU-Fraktion das Wort dem Kollegen Müller geben.

Abg. **Florian Müller** (CDU/CSU): Herr Vorsitzender, ganz herzlichen Dank! Liebe Kolleginnen und Kollegen, die Pkw-Fahrerlaubnis ist insbesondere im ländlichen Raum eine sehr, sehr wichtige Grundlage für gesellschaftliche Teilhabe und am Ende auch für wirtschaftlichen Wohlstand. Wir sehen an Statistiken, die uns regelmäßig vorgelegt werden, die Begeisterung für den Autoführerschein ist ungebrochen, insbesondere nicht nur die Begeisterung, sondern die schlichte Notwendigkeit, den Führerschein zu haben, um Teilhabe und individuelle Mobilität zu ermöglichen. Grundlage für diese individuelle Mobilität ist mit dem Führerschein natürlich das Fahrschulwesen, sind die Fahrschulen.

Uns haben – wahrscheinlich nicht nur uns als Fraktion, sondern alle Mitglieder des Ausschusses oder vielleicht sogar des ganzen Hauses – viele Anfragen mit Blick auf die gestiegenen Kosten erreicht, insbesondere in den zurückliegenden 18 Monaten. Zum Teil haben wir da einen Durchschnitt von 3.100 Euro. Das bedeutet natürlich, wenn die Kosten so steigen – und wir kennen auch die Statistik, wonach der Anteil derer, die sich den Führerschein überhaupt noch leisten können, immer weiter sinkt –, dann bedeutet das am Ende weniger Teilhabe, und dass der Führerschein immer schwieriger zu erreichen ist. Sprich, Mobilität ist gefährdet. Das kann man so hinnehmen. Wir möchten aber darüber sprechen, wie man die Rahmenbedingungen verbessern kann, um Teilhabe, Mobilität und am Ende diesen Schlüssel zur Freiheit zu erhalten. Für uns ist ein wesentlicher Punkt dabei, den Fahrschulen mehr Möglichkeiten an die Hand zu geben, die Ausbildung moderner zu gestalten, aber natürlich auch dafür zu sorgen, dass Fahrschulen weiterhin nicht nur Verkehrsregeln vermitteln können, sondern insbesondere das Verständnis für Sicherheitsaspekte fördern und ein bewusstes Verkehrsverhalten ermöglichen.

Ja, wir haben mit unserem Antrag schon einige Vorschläge unterbreitet. Auf dieser Basis möchte ich gerne zwei Fragen stellen. Eine zunächst an Herrn Baziou: Sie haben als Verband einige Vorschläge gemacht. Wie bewerten Sie die aktuelle Situation zu den Führerscheinkosten und wie erleben Sie die jungen Menschen, die zu Ihnen in eine Ihrer Fahrschulen kommen? Für mich ist da von be-

sonderem Interesse, wo Unsicherheiten und Wünsche in der Ausbildung bestehen, also welche Anliegen Ihnen konkret von den Fahrschülerinnen und -schülern geschildert werden.

Und meine zweite Frage richtet sich an Herrn Waschke, so ein bisschen auch aus der Perspektive des Verbraucherschutzes. Wie nehmen Sie die Entwicklung um die Führerscheinkosten und die Fahrschulbildung in Deutschland wahr? Welche Auswirkungen ergeben sich da für die jungen Menschen? Und können Sie etwas zur Nachfrage beim Autoführerschein sagen? Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat Kollegin Michaelsen das Wort.

Abg. **Swantje Michaelsen** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Auch von mir vielen Dank, dass Sie sich heute die Zeit nehmen und mit uns über dieses Thema sprechen! Meine ersten Fragen gehen an Herrn Bahr von der BAST. Worin sehen Sie den Grund für die hohe Durchfallquote gerade bei der theoretischen Führerscheinprüfung? Vielleicht auch mit Blick auf die pädagogischen Konzepte: Hat sich das mit der Zeit entwickelt? Gibt es da Nachsteuerungsbedarf? Kann auch die Funktionalität der App ein Grund sein, weil z. B. richtig beantwortete Fragen und Fragekomplexe schnell ausgeblendet werden und dann nach einiger Zeit nicht mehr abgefragt werden und vielleicht in Vergessenheit geraten? Oder auch nochmal andersherum gefragt: Was ist aus Ihrer Sicht der Hebel für eine qualitativ hochwertige Ausbildung, die insbesondere die Fragen der Verkehrssicherheit und natürlich auch eine mögliche Absenkung der Durchfallquoten ins Zentrum stellt? Und ganz konkret: Wofür würden sich aus Ihrer Sicht Fahrsimulatoren in der Ausbildung eignen?

Dann würde ich gerne noch Herrn Göbel vom TÜV befragen. Es wird ja über hohe Führerscheinkosten gesprochen, wie sich die Führerscheinkosten im Vergleich zur Entwicklung der durchschnittlichen Einkommen oder zur finanziellen Entwicklung in Deutschland insgesamt darstellen. Verlaufen beide parallel oder hat sich das irgendwann tatsächlich entkoppelt? Welchen Anteil haben die erhöhten Durchfallquoten an der Kostensteigerung beim Führerschein und ist irgendetwas dran an der Erzählung mit langen Wartezeiten auf die Prüfung? Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Dr. Spaniel für die AfD-



Fraktion, bitte!

Abg. **Dr. Dirk Spaniel** (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Die AfD-Fraktion freut sich natürlich auch darüber, dass es einen ungebremsen Wunsch zur Mobilität gibt und auch die Mobilität in der automobilen Mobilität gesucht wird, weil damit nämlich auch die nötige Freiheit sichergestellt werden kann, dass daraus resultierend auch sehr viele Fahranfänger eine Fahrerlaubnis anstreben. Das ist auch ganz klar. Wir wünschen uns natürlich auch, dass die Kosten für die jungen Fahranfänger so gering sind, wie das eben gerade möglich ist. Wir haben uns den Antrag der CDU/CSU-Fraktion durchgelesen und sehen da einige Punkte, die wir doch ganz gerne mal aus Sicht der Praxis bewertet hätten. Wir haben da drei, vier konkrete Fragen an Herrn Blonsky, einen Fahrlehrer aus der Praxis.

Da würde mich interessieren, Herr Blonsky, wie Sie und Ihre Kollegen zu dem Thema „Simulatoren“ stehen. Wie hoch sind denn die Stundenkosten solcher Simulatoren verglichen mit den realen Kosten für die Praxisstunden? Natürlich ist bei dem Thema auch die Profitmarge von Fahrschulen ganz wichtig. Wie bewerten Sie denn die Profitmarge von Fahrschulen bei der derzeitigen Gebührenordnung? Sind die Stundensätze auskömmlich? Was sind zuletzt die größten Kostentreiber gewesen? Denn es wird ja in dem Antrag auch tatsächlich ein Interessenkonflikt aufgezeigt, dass eventuell die Fahrschulen ein nicht ganz uneigennütziges Interesse an einer längeren Ausbildung haben könnten. Vielleicht können Sie dazu etwas sagen? Wie hat sich denn das erforderliche Lernpensum für Fahrschüler in Theorie und Praxis in den vergangenen Jahren tatsächlich entwickelt? Haben heutige Fahrschüler geringere Qualifikationen oder Fähigkeiten als die Fahranfänger vergangener Zeiten? Und falls ja, woran könnte das liegen und was können wir dagegen vielleicht im Vorfeld tun? Die letzte Frage: Wie bewerten Sie generell den Antrag der Kollegen von der Union, wo ja die hohen Ausbildungsanforderungen vor allen Dingen an die Fahrprüfer reduziert werden sollen, die zukünftig eben auch ohne ein entsprechendes Ingenieursstudium qualifiziert sein sollen, mit Hilfe einer Fortbildung? Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Für die FDP gebe ich das Wort dem Kollegen Lenders.

Abg. **Jürgen Lenders** (FDP): Vielen Dank, Herr Vor-

sitzender! Von meiner Seite aus erstmal einen schönen Dank an die Anzuhörenden, dass Sie sich die Zeit genommen haben, sich intensiv mit uns auseinanderzusetzen. Dass das Thema Menschen umtreibt, sieht man vor allen Dingen auch immer wieder in den lokalen Medien. Das sind auch unsere Zahlen: so etwa 3.000 Euro für den Führerschein. Ich glaube, da liegt man heute schon im Durchschnitt. Der Antrag ist da vom Durchsehen her schon ganz richtig bei der Analyse. Aus meiner Sicht ist allerdings schon vieles von den Forderungen auf den Weg gebracht bzw. ist eigentlich auch schon längst möglich. Es fehlen mir im Antrag der CDU/CSU noch so ein bisschen die neuen Aspekte. Aber um mal tiefer einzusteigen: Woher kommen denn eigentlich die Kosten? Was sind denn die Kostentreiber?

Deswegen würde ich auch ganz gerne Herrn Goebelt vom TÜV-Verband fragen, wie Sie die Kosten einschätzen, gerade was die Prüfungsgebühren angeht. Welchen Anteil hat denn tatsächlich dieser stark staatlich bestimmte Aspekt an den Gesamtkosten? Was sind aus Ihrer Sicht die Kostentreiber? Und mit Blick auf das, was seitens der CDU/CSU in dem Antrag gefordert wird, dass Sie uns da vielleicht nochmal eine kurze Einschätzung geben.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Kollege Riexinger hat das Wort.

Abg. **Bernd Riexinger** (Die Linke): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank an die Sachverständigen, dass Sie da sind und uns heute Informationen geben, die wir bestimmt noch nicht alle haben. Ich will vielleicht vorab ein paar Bemerkungen machen zum Antrag der CDU/CSU. Natürlich, kein Mensch kann etwas dagegen haben, wenn der Führerschein billiger wird. Ich wäre ehrlich gesagt bei meiner Tochter ganz froh gewesen, wenn man mit 3.000 Euro hingekommen wäre. Es gibt ja auch Sonderfälle. Aber ich habe immer große Zweifel, wenn das die Frage der Verkehrssicherheit konterkariert, die Frage der Qualität der Fahrschule, der Ausbildung, praktisch der Fahrschüler, und wenn es damit zusammenhängt, dass einfach bestimmte Bedingungen dereguliert werden. Das haben wir ja in vielen Gewerben gesehen, dass das nicht so leicht zum gewünschten Erfolg führt. Auch wenn es dann vielleicht ein paar Euro billiger ist, sind die gesellschaftlichen Kosten deutlich höher. Wenn ich bedenke, als ich den Führerschein gemacht habe, war das eine lockere Sache. Damals war aber



auch kaum Verkehr auf den Straßen. 1972 hatte man natürlich ein ganz anderes Verkehrsaufkommen, eine ganz andere Gefährdungslage auf den Straßen.

Aber meine Frage geht eigentlich in eine ganz andere Richtung. Wenn wir über Mobilität reden, reden wir ja hier zumindest von konservativer Seite immer über das Auto. Aber das Auto ist nicht die einzige Form der Mobilität und der Führerschein vielleicht auch nicht das allein glücklich Machende. Deswegen die Frage an Herrn Müller-Görnert: Wenn wir Mobilität auf Straßenverkehr verengen, dann erscheint ja in der Tat der Führerschein als das Wichtigste und der „Schlüssel zur Freiheit“. Das haben wir sogar gerade so gehört. Warum geht eigentlich eine solche Sichtweise an der Lebenswirklichkeit vieler Menschen vorbei?

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann kommen wir jetzt in die Antwortrunde und gehen alphabetisch vor. Zunächst gebe ich Herrn Bahr das Wort für maximal acht Minuten.

Michael Bahr (BAST): Vielen Dank für die Einladung! Bei der Zahl der Fragen möchte ich das in drei Paketen zusammenfassen. Das Erste: Warum ist die Reform der derzeitigen Fahrausbildung angezeigt und welche Verbesserungen sind damit verbunden? Das Regelwerk stammt aus dem Jahr 1998. Damals waren Fahrerassistenzsysteme, Elektromobilität, E-Scooter, Speed-Pedelecs und so weiter noch gar kein Thema. Weiterhin fehlen aus Sicht der aktuellen bildungswissenschaftlichen Grundlagen ganz wesentliche pädagogisch-psychologische Steuerungsinstrumente, das heißt insbesondere ein sogenannter Kompetenzrahmen mit Mindestausbildungsinhalten, Ausbildungsplänen und ein Evaluationskonzept. Auch die Begriffe Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung sind zwar in dem derzeitigen Regelwerk enthalten, allerdings aus heutiger Sicht ganz deutlich optimierungs- und erweiterungsbedürftig. Ein weiterer Punkt ist die Notwendigkeit von sogenannten Lernstandskontrollen und Feststellungen der Prüfungsreife durch die Fahrlehrer, bevor jemand zur Theorie- oder Praxisprüfung geht. Die sind zwar auch schon im Regelwerk enthalten, wir haben allerdings aus unseren Analysen die Einsicht gewonnen, dass die Fahrlehrer anscheinend zu wenig Unterstützung erhalten, in welcher Weise sie diese Lernstandserfassungen und Prüfungsreifefeststellungen durchführen sollen. Ein weiterer Kritik-

punkt an der jetzigen Fahrausbildung beim Theorieunterricht ist: Es besteht zwar derzeit auch die Pflicht, 14 Unterrichtseinheiten à 90 Minuten zu besuchen, die von den Fahrschulen turnusmäßig in einem auszuhängenden Ausbildungsplan angeboten werden müssen. Jedoch müssen die Fahrschüler nicht jeden Theorieunterricht einmal besucht haben. Das heißt, ein Fahrschüler kann fünfmal zum Thema „ruhender Verkehr“ kommen, aber dafür kein einziges Mal zum Thema „Vorfahrt und Verkehrsregelungen“. Wir wissen aus anderen Analysen, dass die Teilnahme an allen Theorieunterricht, also Fahrschüler, die jeden dieser 14 Unterrichte besucht haben, zu einer tatsächlich sehr viel höheren Bestehensquote führt als bei denjenigen, die zu irgendwelchen Unterrichten gekommen sind. Weiterhin haben wir Befunde in Bezug auf die Lernstandskontrollen. Da sind wir auch schon bei einem der Gründe für die hohe Durchfallquote. Derzeit sehen ungefähr nur 66 Prozent der Fahrlehrer einen Mehrwert in der Durchführung von Theorievorprüfungen. Allerdings können sich nur 25 Prozent der Fahrschüler daran erinnern, eine solche Vorprüfung in der Fahrschule absolviert zu haben. Das ist außergewöhnlich. Als Fahrschüler kann man sich an ein solches Ereignis in der Regel erinnern. Bei der Lernstandskontrolle bzw. Prüfungsreifefeststellung in der Praxis sieht es etwas besser aus. Da sind 69 Prozent der Fahrlehrer gewillt, eine Vorprüfung vor der eigentlichen praktischen Fahrerlaubnisprüfung durchzuführen. Das bedeutet aber wiederum, 31 Prozent sehen diese Notwendigkeit nicht. Da sehen wir ganz deutlichen Änderungsbedarf.

Was würde sich ändern, wenn insbesondere das OFSA II-Konzept und die sonstigen Schritte der novellierten Fahrausbildung umgesetzt würden? Die Fahrausbildung würde auf eine aktuelle wissenschaftliche Basis gestellt. Das heißt, im Einzelnen gibt es einen Kompetenzrahmen mit Kompetenzstandards und Mindestausbildungsinhalten, darauf basierende Ausbildungspläne mit Zuordnung der Mindestinhalte zu den drei Lernformen selbstständiges Theorielernen, eigentlicher Theorieunterricht und fahrpraktische Ausbildung. Es wird künftig eine intensivere Verzahnung dieser Selbstlernaktivitäten mit den anderen Ausbildungsbestandteilen geben, wobei Selbstlernen dann wesentlich mehr sein wird als „nur die Vorbereitung auf die Theorieprüfung“, sondern ganz deutlich in Richtung Verkehrswahrnehmung und



Gefahrenvermeidung gehen wird. Und ein ganz wesentlicher Punkt aus unserer Sicht ist, dass Lernstandserfassungen und Prüfungsreifefeststellungen einen deutlich höheren Stellenwert erhalten. Da wollen wir den Fahrlehrern tatsächlich Hilfestellungen und auch Instrumente an die Hand geben, damit das in qualitativ hochwertiger Weise durchgeführt werden kann. Zusätzlich zu der OFSA II-Umsetzung – OFSA steht im Übrigen für „Optimierung der Fahrschulbildung in Deutschland“ – haben wir zwei Projekte durchgeführt, deswegen diese Kurzform OFSA II. Zusätzlich zu der OFSA II-Umsetzung ist geplant, die Simulatorenbildung und auch das synchrone E-Learning beim Theorieunterricht in das neue Ausbildungssystem zu integrieren.

Zur Simulatorenbildung bin ich ebenfalls gefragt worden. Derzeit wird auf Länderebene und mit den entsprechenden Verbänden und Fahrschulfachverbänden diskutiert, in welcher Form man das umsetzen kann. Wir haben natürlich die Hoffnung, dass damit Kosteneinsparungspotenzial verbunden ist. Aber das Wesentliche an der Simulatorenbildung wird zunächst sein, dass die Bestehenswahrscheinlichkeit höchstwahrscheinlich mit der Anzahl an Fahrstunden am Simulator zunehmen wird, was natürlich wiederum auf die Kosten ganz großen Einfluss haben wird.

Die letzte Frage, die ich beantworten möchte, ist, wo das größte Potenzial zur Kostenreduzierung besteht. Da hatte ich eben schon auf die Durchführung von Lernstandserfassungen und Prüfungsreifefeststellungen hingewiesen. Wir wissen, dass eine Wiederholung insbesondere der praktischen Fahrerlaubnisprüfung derzeit mit 600 bis 800 Euro zu Buche schlägt. Insofern, wenn wir bei den derzeit hohen Durchfallquoten bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung durch die Implementation dieser Lernstandserfassungen und Prüfungsreifefeststellungen den Zustand deutlich verbessern können, wäre damit auch eine ganz wesentliche Kostenreduktion verbunden.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann darf jetzt Herr Baziou antworten, maximal vier Minuten.

Ahmed Baziou (VIFD): Vielen Dank für die Einladung, Herr Vorsitzender! Ich wurde gefragt, wie ich die Situation bewerte, was die Führerscheinkosten der jungen Menschen angeht und mit welchen Fragen und besonderen Interessen sie in die Fahrschu-

le kommen. Zunächst einmal möchte ich sagen, dass die Fahrausbildung heute tatsächlich komplexer ist als früher. Herr Bahr hat gerade schon gesagt, 1998 hat man sich mit dem Thema beschäftigt und seitdem hat sich natürlich eine ganze Menge getan. Die Motivation zur Fahrerlaubnis und auch die Fähigkeiten, ein Fahrzeug zu bedienen, sind heute vielleicht nicht so, wie sie mal waren. Früher war es üblich, irgendwo auf dem Land mit dem Trecker oder ähnlichem zu fahren. Das ist heute nicht mehr so. Die Führerscheinkosten sind tatsächlich in der Vergangenheit gestiegen. Das haben wir gemerkt, deswegen sitzen wir hier. Und es gibt ganz viele Gründe dafür. Das sind die Themen Pandemie, Durchschnittsalter von Fahrlehrern, Krankheiten, Prüfungen, etc. Also eine ganze Menge Themen, die das beschleunigt haben. Aber wir müssen an der Stelle festhalten, dass – ich würde behaupten – über 90 Prozent der Fahrschülerinnen und Fahrschüler nicht per Zufall in eine Fahrschule kommen, sondern auf Empfehlung. Das heißt, es gibt immer noch ein hohes Vertrauensverhältnis zwischen Fahrschule und denjenigen, die die Fahrausbildung machen. Da hilft kein Marketing der Welt. Daher ist es für uns als Fahrschulen natürlich ein sehr wichtiges Anliegen, die Leute professionell, aber auch zügig auszubilden. Wir dürfen aber bei alledem die „Vision Zero“ nicht vergessen. Das Interesse der Allgemeinheit, da draußen zu „überleben“, muss immer überwiegen gegenüber dem persönlichen Interesse des jeweiligen Fahrschülers, den ein oder anderen Euro zu sparen. Und wir stehen natürlich, was das angeht, immer im Zwiespalt. Wir wollen zügig ausbilden, kriegen es aber manchmal auf der Kostenseite nur schwer hin.

Man darf aber auch nicht vergessen, dass die Führerscheinkosten auf das Leben zu betrachten sind. Das heißt, es ist für die Eltern oder für die, die es bezahlen – heute bezahlen es oftmals die Eltern –, ein Riesenbatzen Geld. Auf die Lebensphase gesehen ist die Führerscheinausbildung tatsächlich ein zu vernachlässigender Faktor, auch wenn es in dem Moment sehr teuer ist. Es gibt aber auch einen ganz anderen Anspruch an die Fahrschülerinnen und -schüler. Ich kann mich erinnern, zu meiner Zeit war um 13 Uhr die Schule zu Ende und ich hatte dann sehr viel Freizeit. Wenn ich meinen Sohn heute betrachte, der eine zehnte Stunde hat, noch Sport hat und irgendwie durch Social Media noch ganz viel machen möchte, ist das natürlich eine ganz andere Welt und der Führerschein hat da



auch einen anderen Stellenwert. Das darf man an der Stelle nicht vergessen. Und die Fahrschulen müssen sich dem Ganzen anpassen und müssen natürlich gucken, dass sie die Fahrausbildung auf diesem Niveau so gut wie möglich abbilden.

Ein hoher „Kostentreiber“ ist natürlich der Fahrlehrer. Ich würde behaupten, heute ist der Fahrlehrer viel besser, viel intensiver ausgebildet. Ich hatte in unserer schriftlichen Stellungnahme schon erwähnt, wie hoch die Ausbildungskosten sind. Da reden wir von 15.000 bis 20.000, eher bis 25.000 Euro. Und man ist eigentlich ein Jahr lang – sofern man keine Förderung erhält – finanziell leider bei Null, was den Lebensunterhalt angeht. Und natürlich führt dann der Mangel an Fahrlehrern dazu, dass wir höhere Personalkosten haben, weil wir wettbewerbsfähig bleiben müssen. Die Ausbildung ist professioneller geworden, sie ist besser geworden und man kann natürlich nicht verlangen, dass immer noch die Kosten von früher als Maßstab genommen werden. Die Themen, die wir auch hatten, wie Fahrzeugpreise, Bestellbarkeiten von Fahrzeugen etc. sind auch recht schwierig und treiben die Kosten. Der Wunsch der Fahrschülerinnen und Fahrschüler geht tatsächlich meiner Erfahrung nach zu Modernisierung bzw. Digitalisierung. Es wird immer nachgefragt: „Warum muss ich zum theoretischen Unterricht kommen? Es wäre viel effektiver, wenn ich es von zu Hause aus machen könnte.“ Und natürlich das Thema „Fahrsimulator“, das würde natürlich die Personalkosten senken, wenn wir das verbindlich machen würden.

Vorsitzender: Dann darf ich jetzt Herrn Blonsky für maximal acht Minuten das Wort geben.

Bernd Blonsky: Ich möchte mich zunächst bedanken, dass ich hier heute gehört werde als – ich sage mal – Kleinunternehmer, als Mann aus dem Volk, denn oftmals wird das im Moment auch so ein bisschen vernachlässigt. Deswegen vielen Dank! Zu den gestellten Fragen: Ich möchte sagen, die Simulatoren sind zwischen den Fahrschulkollegen nicht ganz unumstritten. Die Nachfrage ist da, nur oftmals ist es natürlich auch so, dass insbesondere kleine Fahrschulen auf dem Dorf weder die Räumlichkeiten noch das Personal dafür haben. Denn man darf auch nicht vergessen, dass man nicht einfach so einen Simulator irgendwo hinstellt und er läuft von allein. Das geht nicht. Es muss ja jemanden geben, der auch wenigstens eine Ersteinweisung erteilt, der vielleicht auch ein bisschen darauf

achtet, dass mit den Materialien vernünftig umgegangen wird. Die Kosten für einen Fahrsimulator sind auch nicht unerheblich. Laut Aussage des Lehrmittelverlags liegen sie zwischen 15.000 und 25.000 Euro, je nach Modell und Ausstattung. Auch hier gibt es natürlich Leasing-Modelle, ähnlich wie bei den Fahrzeugen. Von daher kann man sagen, dass es durchaus eine Alternative ist, über die man sehr stark nachdenken sollte. Man muss auch ganz klar sagen, dass man motorische Fähigkeiten, teilweise auch kognitive Fähigkeiten, gerade im Bereich der Gefahrbremung oder ähnliche Sachen, damit sehr gut trainieren kann. Und zur Fahrzeugschonung würde das garantiert auch stark beitragen, weil jeder, der möchte, kann ja mal die ersten ein, zwei, drei Fahrstunden in einem Fahrschulauto miterleben. Was da mit dem Fahrzeug gemacht wird, da würde ich mir manches Mal einen Simulator wünschen.

Zur Profitmarge: Was soll ich dazu sagen? Es ist relativ schwer. Ich habe das gerade mal umgerechnet, auf 60 Minuten. Wir liegen da bei einem Unternehmerpreis von ca. 75 Euro. Wenn Sie mal in eine Kfz-Werkstatt fahren, dann wissen Sie, dass wir wenigstens 120 Minuten rollen müssen, um 60 Minuten Kfz-Werkstatt bezahlen zu können. Man sollte auch nicht unterschätzen, dass wir da von unseren Preisen doch eher im unteren Bereich angesiedelt sind.

Ich sehe eigentlich die Lernphasenentwicklung als wesentlichen Grund, warum der Führerschein im Grunde genommen so in die Höhe geschneit ist. Und da geht es in meinen Augen gar nicht darum, dass jetzt immens die Anforderungen an die Fahrschüler erhöht wurden. Es ist ja auch nicht so, dass alle 3.000, 4.000, 5.000 Euro brauchen. Wir haben durchaus auch Leute im Fahrschulwagen, die mit 2.200 Euro Gesamtkosten auskommen. Das darf man auch nicht vergessen. Im Vergleich zu Mitte der Neunzigerjahre sind zwei Theoriestunden à 90 Minuten dazugekommen und zwei besondere Ausbildungsfahrten. Das ist jetzt nicht gerade ein derartig großes Maß, durch das die Pflichtausbildung da erhöht wurde. Vielmehr ist dazugekommen, dass die Fahrschüler und -schülerinnen mit einem sehr, sehr geringen Vorkenntnisstand in die Fahrschule kommen. Da geht es nicht nur um die motorischen Fähigkeiten, sondern es geht eher um das Konzept Straßenverkehr, um das System Straßenverkehr. Das heißt, einfachste Dinge wie Verkehrszeichen –



Stoppsschilder, Vorfahrt gewähren und ähnliches – werden von den Fahrschülern gar nicht als solche wahrgenommen. Ich glaube, am schwierigsten ist es, erst einmal die Akzeptanz bei den Leuten wiederherzustellen, sich mit dem System auseinanderzusetzen. Und was den Führerschein teuer macht, sind dann letztendlich die Übungsstunden. Die sind nun mal bei jedem Fahrschüler individuell unterschiedlich. Wir haben Leute mit 10, 12 Übungsstunden. Wir haben aber auch Leute, wo wir teilweise – und da geht es richtig ins Geld – über 100 Übungsstunden absolvieren, wo ein Führerschein am Ende auch mal 7.500 oder 8.000 Euro kostet. Für einen Autoführerschein! Wir sind da selbst stark verwundert. Wir holen dann die Eltern mit ins Auto, bitten sie mitzufahren, damit sie die Problematik erkennen. Wir geben den Eltern an die Hand: „Geht mit euren Kindern los, fahrt mit denen! Setzt sie auf den Beifahrersitz – bitte nicht auf den Fahrersitz, sondern auf den Beifahrersitz! Fahrt mit ihnen durch die Städte, guckt euch die vorgeschriebenen Fahrtrichtungsbereiche an. Erklärt ihnen, was eine Fahrbahnmarkierung ist!“ Diese Themen sind so gut wie gar nicht mehr bekannt. Das ist ein ganz, ganz großes Problem, an dem wir sehr stark arbeiten.

Wir haben in unseren Prüfbezirken über die Lern-Apps mittlerweile die besonderen Anforderungen digital, das können sich die Leute auf ihrem Handy oder dem Tablet anschauen und versuchen, im Vorfeld zu verstehen. Es ist da also schon eine ganze Menge passiert. Oftmals wird es ein bisschen so dargestellt, als ob die Fahrschulen noch mit den Steintafeln losgehen und versuchen, den Schülern etwas beizubringen. Das ist natürlich nicht so. Bereits seit 2006 haben wir zum Beispiel digitale Fragebögen mit Lernstandskontrollen. Ich kann jetzt mit meinem Handy von ca. 100 Fahrschülern sofort hier nachschauen, was der Schüler am heutigen Tag gemacht hat, was er in der letzten Woche gemacht hat, was er in der gesamten Ausbildungszeit an Fragebögen gemacht hat. Diese Dinge haben wir durchaus schon berücksichtigt.

Zur letzten Frage, Fahrprüfer aus anderen Bereichen mit in die Fahrprüfung einzubeziehen. Darüber kann man natürlich nachdenken. Umschulungsmaßnahmen hat es schon immer gegeben. Es wäre aber vielleicht nicht der richtige Weg, wenn wir jetzt aus allen Fahrschulen die Fahrlehrer abziehen, um sie hinten als Prüfer ins Auto zu setzen.

Denn bundesweit fehlen mehrere tausend Fahrlehrer. Wenn wir irgendwann zwar genügend Prüfungen anbieten können, aber niemanden mehr haben, der die Leute ausbildet, dann stehen die Prüfer nämlich auch auf dem TÜV-Gelände und haben nichts zu tun. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann darf ich jetzt Herrn Goebelt für maximal zwölf Minuten das Wort geben.

Richard Goebelt (TÜV): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank, Frau Michaelsen und auch Herr Lenders für die gestellten Fragen! Sie hatten konkret nachgefragt nach den Kosten für den Erwerb des Führerscheins, auch noch mal gebeten, insbesondere die Prüfungsgebühren in den Mittelpunkt zu rücken. Und in dem Zusammenhang haben Sie auch nach den Auswirkungen der Bereitstellung von Prüfungsterminen auf die Kostensituation gefragt. Ich möchte an die Stellungnahme von Herrn Blonsky direkt anknüpfen. Man muss sich vorstellen, dass der Erwerb des Führerscheins mit sehr vielen Schritten verbunden ist, die über einen längeren Zeitraum hinweg zu erbringen sind. Dazu gehört beispielsweise zunächst die Antragstellung bei der Fahrerlaubnisbehörde im Bezirk, in der Stadt oder im Kreis. Dazu gehört die Beibringung eines Passbildes, eines Nachweises über einen Erste-Hilfe-Kurs und eines Sehtestes. Die Kosten für die Lehrmaterialien der Ausbildung sollten nicht unterschätzt werden. Dazu kommen natürlich die Kosten, die in der Fahrschule durch den Theorieunterricht entstehen. Angesetzt sind hier 14 Doppelstunden. Wir haben die praktische Grundausbildung, die Herr Blonsky bereits erwähnte, mit mindestens zwölf Fahrstunden plus die Prüfungsfahrt und natürlich noch weitere Übungsstunden, die auch notwendig sind, um die Prüfungsreife zu erreichen. Dazu zählen auch die Prüfungsgebühren, die Sie angesprochen hatten, die bei den technischen Prüfstellen zu entrichten sind. Auf die gehe ich gleich noch ein. Und es kommen auch noch Kosten hinzu, die von den Fahrschulen zur Vorstellung bei der theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung erhoben werden. Um das ganz konkret zu machen, die Prüfungsgebühren, die an die technischen Prüfstellen zu entrichten sind, betragen für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung aktuell 24,99 Euro. Das ist ungefähr die Hälfte dessen, was man bei der Antragstellung im Bezirksamt zu bezahlen hat. Und für die praktische Prüfung der



Klasse B – wir sprechen ja über den Autoführerschein – 129,83 Euro inklusive Mehrwertsteuer. Über die Festlegung dieser Gebühren entscheiden Sie als Gesetzgeber. Diese werden im Bundesgesetzblatt transparent veröffentlicht. Sie sind einsehbar in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr. Darüber hinaus erfüllen auch die Prüfungsgebühren gewisse Qualitätsmerkmale. Diese ergeben sich wiederum aus dem Straßenverkehrsgesetz. Hier ist einschlägig § 6a Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes. Hier muss darauf hingewiesen werden, dass die Gebühren kostendeckend sind. Das heißt, der Gesetzgeber hat von vornherein bestimmt, dass keine Gewinnerzielungsabsicht bei der Erhebung der Prüfungsgebühren nach den Vorgaben der GebOST¹ besteht. Das heißt, marktwirtschaftliche, wettbewerbsrechtliche Anforderungen oder Grundsätze kommen hier a priori überhaupt nicht zur Anwendung.

Was steckt in der hochqualitativen Dienstleistung, die erbracht wird? Zum einen natürlich die Durchführung der theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung, nämlich durch einen beliebigen, amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer, der vom Land entsprechend die Befugnis hat, die Fahrerlaubnisprüfung durchzuführen. Dazu gehört auch die Unterhaltung der technischen Prüfstelle. Hierzu sind von den Ländern per Verwaltungsakt die Technischen Überwachungsvereine (TÜV) und der Deutsche Kraftfahrzeugüberwachsungsverein (DEKRA) entsprechend beauftragt worden und darüber hinaus auch zur Sicherstellung der personellen Leistungsfähigkeit der technischen Prüfstellen verpflichtet. Dass diese Leistungsfähigkeit gewährleistet wird, wird jährlich durch die Bundesanstalt für Straßenwesen entsprechend begutachtet. Auch bevor eine technische Prüfstelle durch ein Bundesland beauftragt werden kann, muss es eine Eingangsbegutachtung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen geben. Wenn man jetzt von den – Sie hatten gesagt – im Durchschnitt 3.100 Euro Kosten für den Gesamterwerb des Führerscheins ausgeht, ist festzuhalten, dass für die Prüfungsgebühren, die bei der technischen Prüfstelle zu entrichten sind, wir ungefähr nur von fünf Prozent sprechen.

Zum zweiten Teil der Frage möchte ich darüber hinaus noch ausführen, dass den Fahrschulen Prüfungstermine von den technischen Prüfstellen an-

geboten werden. Hier beträgt der Zeitraum ab Antragsstellung bis zur Durchführung der Prüfung bei der technischen Prüfstelle zwei bis drei Wochen. Das System basiert auf einer engen partnerschaftlichen Kooperation zwischen den Fahrschulen vor Ort und den technischen Prüfstellen. Dieser Zeitraum von zwei bis drei Wochen ist dringend notwendig, zum einen für die Disposition des Personals in den Fahrschulen und zum anderen natürlich auch für die effiziente, individuelle Vorbereitung des Bewerbers auf den eigentlichen Prüfungstermin. Nichts wäre schlimmer, wenn man heute gesagt bekommt, dass man morgen zur Prüfung muss und man nicht die nötige Zeit hat, sich gezielt auf diesen Termin vorzubereiten.

Alle, die an hoheitlichen Aufgaben beteiligt sind, wissen natürlich, dass wir in den vergangenen Jahren – Sie hatten den Zeitraum von 18 Monaten angesprochen –, vor besonderen Herausforderungen standen, die in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland in der Form noch nicht geschehen sind. Demzufolge gab es hier auch Kapazitätseinschränkungen, was die Bereitstellung von Prüfungsterminen angeht. Diese gehören allerdings der Vergangenheit an. Es gibt noch ein Land – Berlin –, wo es aktuell noch zu Kapazitätseinschränkungen kommt. Allerdings ist hier auch eine gewisse Flexibilität möglich, und die ergibt sich aus der Gesetzgebungskompetenz der Länder, dass entsprechende Ausnahmegenehmigungen geschaffen worden sind, um für die Kapazitätseinschränkungen genügend Prüfpersonal, möglicherweise auch aus anderen Regionen, kurzfristig zur Verfügung zu stellen, um genau diesen Zwei- bzw. Drei-Wochen-Rhythmus, der grundlegend ist, einzuhalten. Insofern können wir auch keinen Zusammenhang zwischen der Bereitstellung von Prüfungsterminen und den gestiegenen Kosten sehen, wie in dem Antrag der Unionsfraktion ausgeführt wurde. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dann darf ich jetzt Herrn Kopp das Wort geben, für maximal vier Minuten.

Jürgen Kopp (BVF): Vielen Dank für die Einladung, Herr Vorsitzender! Vielen Dank, Herr Stein, für die Frage. Ich soll Stellung nehmen zu der Frage, ob alle Maßnahmen des Antrags der CDU/CSU dazu führen, Kosten einzusparen. Ich persönlich, als Vertreter der größten Vereinigung von Fahrlehrern und Fahrschulen in Deutschland, finde es grenzwertig, dahingehend Stimmung zu machen, dass man 1.000 Euro Kosten in Wirtschaftsbetrieben

¹ Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr



senken kann – oder seit neuestem sind es nur noch 25 Prozent von 4.000 –, indem man bestimmte Maßnahmen einfach einführt. Die „Vision Zero“ und die ganze Verkehrsoptimierung, die in den letzten Jahren stattgefunden hat – ich spreche hier ähnlich wie Herr Baziou von einem Zeitraum von 30 Jahren –, haben alle Beteiligten hier zusammen bewirkt, wie ich in meiner schriftlichen Stellungnahme schon dargestellt habe. Die Verkehrssicherheit steht an oberster Stelle.

Zu den einzelnen Punkten ist schon einiges gesagt worden, ich möchte aber trotzdem ein paar Dinge aufgreifen. Zum Beispiel Fahrlehrer: Wir haben einen großen Fahrlehrermangel, der aber nicht allein dafür verantwortlich gemacht werden kann, dass sich die Ausbildungszeiten so in die Länge ziehen. Es ist heute schon möglich – und da möchte ich auf die Ergebnisse der Verkehrsministerkonferenz aus dem Herbst 2023 hinweisen –, dass sehr viele Dinge, die in dem Antrag enthalten sind, bereits in Auftrag gegeben wurden. An oberster Stelle nenne ich die Änderung des Kraftfahrzeugsachverständigengesetzes und die entsprechende Verordnung, um den Bereich für andere Personenkreise zu öffnen und die Ausbildung zu verkürzen. Warum wird es trotzdem länger? Ich möchte dazu auf meine schriftliche Stellungnahme verweisen. Das Beispiel aus dem Antrag, wie etwa Bundeswehr- oder Polizeiprüfer einzusetzen, ist bereits heute schon möglich. Damit möchte ich diesen Themenkomplex verlassen.

Eine pragmatische Lösung sollte gefunden werden, um die Anforderungen der Optimierung der Fahrerschulerausbildung und der Prüfung etwas näher zusammenbringen. Es konterkariert etwas die Arbeitszeiten der Fahrschulen, die durch das Fahrlehrergesetz vorgegeben sind. Da sollte man eine pragmatische Lösung finden. Der wichtigste Punkt, den ich anführen möchte, ist, dass das digitale Antragsverfahren schnellstmöglich auf den Weg gebracht wird. Das wäre eine wirklich reale Kostensenkung, wenn der Führerscheinantrag schnellstmöglich – und nicht wie heute mit bis zu vier Monaten Wartezeit für einen Termin zur Abgabe des Antrags – bearbeitet wird. Das würde die Ausbildungszeiten verkürzen und das Ganze auch unter Umständen verbilligen.

Ob Simulatoren dazu beitragen können, Kosten zu senken, dazu möchte ich hier zwei, drei wirtschaftliche Punkte anführen. Fahrschulen, die etwas

mehr als 60, 70 Fahrschüler pro Jahr haben – das ist ungefähr die Arbeitsleistung eines einzelnen Fahrlehrers aufs Jahr gerechnet –, werden mit einem Simulator nicht auskommen. Ich bitte zu bedenken, dass man dabei unter Umständen einen zweiten oder dritten Simulator braucht, um etwa angedachte Stunden, die keinesfalls Ausbildungsstunden im Sinne der Sonderfahrten sein können, hier überhaupt darzustellen. Auch die Räume, die von dem Kollegen angesprochen wurden, müssen berücksichtigt werden. Unserer Auffassung nach sind die vorgeschlagenen Maßnahmen insgesamt nicht dazu geeignet, einzusparen, sondern sie werden unter Umständen das Ganze auch, wie am letzten Beispiel erläutert, verteuern. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Dann darf ich jetzt Herrn Müller-Görnert das Wort für maximal acht Minuten geben.

Michael Müller-Görnert (VCD): Vielen Dank für die Einladung! Vielen Dank, dass ich den Blick ein wenig weiten kann auf das Thema Mobilität insgesamt. Ohne Frage, der Führerschein ist vielen Menschen sehr wichtig. Und vor allem in ländlichen Räumen gibt es auch viele Jugendliche, die fiebern dem Führerschein entgegen. Aber der Fokus aufs Auto blendet völlig aus, dass wir in Deutschland mindestens 13 Millionen Erwachsene haben, die gar keinen Führerschein besitzen. Hinzu kommen all diejenigen, die kein Auto fahren können oder wollen, etwa aus finanziellen Gründen. Immerhin jeder zweite Haushalt mit geringem Einkommen hat überhaupt kein Auto, sei es aus körperlichen oder psychischen Einschränkungen, oder weil sie eben noch kein Auto fahren dürfen. Und für all diese Menschen sind die Schlagworte „Teilhabe“, „individuelle Mobilität“ und „Freiheit“ quasi ausgeschlossen, wenn sie keine Alternative zum Auto oder zum Führerschein haben. Daher liegt unser Fokus darauf, dass es auch für diese Menschen ein Mobilitätsangebot geben muss, damit sie auch teilhaben können, für ihren Weg zur Arbeit, zur Ausbildung, zu Freunden, zu Freizeitaktivitäten oder auch zum Einkaufen, und auch sie mobil sein können. Wir wünschen uns daher, dass man das mit der gleichen Vehemenz verfolgt, wie man jetzt hier den bezahlbaren Führerschein anstrebt mit „Mobilität darf kein Luxus werden“. Für diese Menschen ist Mobilität eben Luxus, weil sie eben oft die Alternative nicht haben. Wir wissen ja, wie es in ländlichen Räumen und auch teilweise in Stadt-



randgebieten aussieht. Da ist der öffentliche Verkehr äußerst mager und auch die Bedingungen zum Radfahren sind dort nicht gut.

Daher haben wir gesagt, es braucht eine bundesweite Mobilitätsgarantie, damit die all diese Menschen, die eben auch nicht auf ein Auto zugreifen oder es nicht fahren können, auch mobil sein können. Das fängt damit an, dass es erst einmal ein gutes Bus- und Bahnangebot als Grundangebot geben muss, dass auch von morgens bis abends ein regelmäßiger Takt besteht, bis in kleine Orte hinein. Das muss nicht immer der große Bus sein. Es kann auch andere Bedienformen geben. „On-Demand-Verkehr“ ist da ein Stichwort. Pooling Angebote konzentrieren sich oft in Großstädten, wo wir das vielleicht alles gar nicht so brauchen. Wir brauchen sie eher in den Regionen, wo schon das Grundangebot schlecht ist. Des Weiteren ist es auch notwendig, dass es eine vernünftige Radinfrastruktur gibt, denn all diejenigen, die Sie im Fokus haben, die ihrem Führerschein entgegenfiebern, sind ja vorher anders mobil. Die wollen zur Schule kommen und auch zu ihren Freunden. Und wenn man da nicht sicher Rad fahren kann oder wenn der Bus nur morgens zur Schule fährt und schon mittags zurück, dann kann man seine anderen Freizeitaktivitäten eben nicht so gut ausüben. Dann ist man auf die Bringdienste der Eltern angewiesen. Und das kann es ja nicht sein. Deswegen sagen wir, es braucht einen ganzheitlichen Blick. Die, die ihren Führerschein machen können und wollen, sollen das auch tun. Und da ist auch wichtig – wir begrüßen ja insgesamt den Antrag –, dass es darum geht, die Führerscheinausbildung effizienter zu gestalten, aber auch stärker in den Blick zu nehmen, dass die Leute Verkehrssicherheit, aber auch Umwelt- und Klimaschutz, im Fokus haben. Denn letztendlich ist ja auch die Frage, wie wir künftig mobil sein wollen. Letztendlich ist die Mobilitätsgarantie ein zentraler Schritt für Mobilitätsgerechtigkeit, aber auch für die Freiheit, ohne eigenes Auto überall gut mobil sein zu können. Aber es ist natürlich auch gut für den Klimaschutz. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Jetzt darf Herr Waschke noch für maximal vier Minuten antworten.

Marc-Philipp Waschke (ACE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Abgeordnete, ich bedanke mich für die Einladung zur Anhörung und insbesondere auch bei der CDU/CSU-Fraktion, dass sie dieses wichtige Thema auf die Tagesordnung

gesetzt hat. Es ist eine wichtige Initiative, wie die Vorredner auch bereits verdeutlicht haben. Für viele Menschen ist der Führerschein nach wie vor essenziell und wichtig, sei es im privaten, sei es im beruflichen Kontext. Aber für den ACE, für den Autoclub Europa, ist wichtig, dass es bei der Frage der Bezahlbarkeit nicht zu Lasten der Qualität und der Verkehrssicherheit gehen darf. Eingangs vielleicht noch die Bemerkung, dass die Fahrschulen in Deutschland einen wichtigen gesellschaftlichen Beitrag für die Mobilität insgesamt leisten, aber auch für die Verkehrssicherheit. Sie müssen daher unterstützt werden in der aktuellen Transformation hinsichtlich Digitalisierung, Elektromobilität und auch den schon angesprochenen Fahrlehrermangel.

Ich wurde gefragt, wie es in Bezug auf die Nachfrage aussieht. In der Tat ist die Nachfrage nach dem Führerschein ungebrochen. Wir stellen fest, dass wir noch vor zehn Jahren, 2013, etwa 1,5 Millionen praktische Prüfungen in Deutschland hatten. Zehn Jahre später sind es 1,77 Millionen. Das hat natürlich verschiedene Gründe. Da sind auch die zunehmenden Wiederholungsprüfungen zu beachten. Aber die Hauptgründe für den Fahrerlaubniserwerb, das zeigen auch die entsprechenden repräsentativen Umfragen, sind eben nach wie vor Arbeit, Ausbildung, der Weg zur Ausbildungsstätte, aber auch persönliche Lebensumstände, sei es die Familie, aber auch die Teilhabe im Alter – aber eben auch fehlende Alternativen. Das hat Herr Müller-Görnert gerade ausgeführt. Das heißt, trotz aller Bemühungen um die Verkehrswende ist klar, der Führerschein ist nach wie vor ein wichtiger Schlüssel. Vielleicht scheint in der Jugend der Autobesitz als Statussymbol etwas nachzulassen, aber der Führerschein ist nach wie vor sehr wichtig, um zum Beispiel Carsharing zu nutzen, in Notlagen mit dem Auto zu fahren oder einen Mietwagen im Urlaub zu nutzen, wenn es denn gewollt ist. Das heißt, wir müssen uns diesem Thema widmen. Die allgemeinen Preissteigerungen insgesamt machen natürlich auch nicht vor den Fahrschulen Halt. Das ist heute sehr deutlich geworden. Der Durchschnittspreis von 3.100 Euro lag vor fünf Jahren noch bei 2.000 Euro, laut einer Erhebung der Interessensvereinigung Moving, also ein Anstieg um 55 Prozent. Das zeigt, dass wir uns diesem Thema stellen müssen, das natürlich regional sehr unterschiedlich auftritt. In den urbanen Zentren ist der Preis etwas höher, in den ländlichen Regionen etwas niedriger. Die Gründe sind vielfältig, das wur-



de schon deutlich gemacht. Unter anderem sind auch die Ausbildungszeiten oder die Praxisstunden teilweise gestiegen. Auch dort hat die Interessensvereinigung Moving eine Erhebung vorgenommen: zwei Stunden plus im Vergleich zu 2018. Die Termine für Ausbildungsstunden sind auch aufgrund des angesprochenen Fahrlehrermangels schwieriger geworden. Das heißt, man muss länger warten. Auch die Zeiten zwischen den einzelnen Stunden sind teilweise länger geworden. Dazu kommen die zunehmenden Wiederholungsprüfungen. Fazit: Es besteht Handlungsbedarf. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann können wir gleich in die zweite Runde einsteigen. Da hat zunächst wieder Kollege Stein das Wort.

Abg. **Mathias Stein** (SPD): Herzlichen Dank! Meine erste Frage geht an Herrn Ulrich Chiellino vom ADAC. Wir haben viel gehört, welche Problemstellungen es gibt. Und dass nicht alle Maßnahmen, die die CDU/CSU-Fraktion hier vorstellt – sehr vorsichtig formuliert – zu Kostensenkungen führen, sondern teilweise das Gegenteil bewirken können. Können Sie aus Sicht des ADAC vielleicht noch einmal die Folgen schildern, die erhöhte Führerscheinkosten haben? Haben Sie vielleicht noch Ideen, wie man vielleicht auch Kostensenkungen erreichen kann?

Die gleiche Frage würde ich auch gerne Herrn Kopp stellen. Welche Möglichkeiten zu Kostensenkungen sehen Sie? Oder gibt es vielleicht andere Maßnahmen, die man politisch auch in Erwägung ziehen könnte, um zumindest die Kosten für die jungen Menschen zu senken? Auch die hohen Durchfallquoten machen uns Sorgen. Das ist für viele nochmal eine zusätzliche Kostenbelastung. Welche Anreize kann man da setzen? Ich glaube, es macht immer sehr betroffen, dass insbesondere die theoretische Prüfung dabei auch so eine Rolle spielt. Ich will das nicht verheimlichen, als ich damals den Führerschein gemacht habe, bin ich auch einmal durch die praktische Prüfung gefallen. Das ist im Feld immer nicht ganz einfach. Mich erschrecken aber die Durchfallquoten bei der theoretischen Prüfung. Denn heute gibt es durch Apps und Simulationen relativ gute Möglichkeiten der Prüfungsvorbereitung. Herr Kopp war auf die Digitalisierung eingegangen. Ich weiß nicht, ob Herr Chiellino das nochmal ausführen kann, ob man da Einsparungen bei den Gebühren erreichen kann.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann darf ich Herrn Kollegen Müller das Wort geben.

Abg. **Florian Müller** (CDU/CSU): Vielen Dank! Ich habe schon viel zu den Handlungsfeldern gehört und darauf würde ich gerne nochmal eingehen wollen. Herr Baziou, im Hinblick auf die unterschiedlichen Handlungsfelder, die beschrieben wurden, Fahrlehrermangel, Fahrsimulatoren, Digitalisierung, wo sehen Sie da konkrete Potenziale zur Weiterentwicklung auf der einen Seite und auf der anderen Seite zur Modernisierung bei der Führerscheinausbildung? Und ganz konkret, was spart aus Ihrer Sicht Zeit und Geld? Und was sorgt auch für bessere Bestehensquoten bei den Prüfungen?

Die zweite Frage richte ich an Herrn Waschke. Sie haben schon die Bedeutung der Verkehrssicherheit und auch unterschiedliche Handlungsfelder beschrieben. Was kann aus Ihrer Sicht unternommen werden, um nicht nur das bestehende Netz an dezentralen Fahrschulen zu erhalten und auszubauen, sondern auch, um die Ausbildung insgesamt weiter zu optimieren und zu modernisieren? Wo sehen Sie die Handlungsfelder? Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Frau Michaelsen, bitte!

Abg. **Swantje Michaelsen** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Danke, Herr Vorsitzender! Ich habe keine weiteren Fragen.

Vorsitzender: Herr Moncsek, bitte!

Abg. **Mike Moncsek** (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Meine Fragen gehen an Herrn Blonsky. Was halten Sie denn von dem Vorschlag, die Prüfungsanforderungen für die Fahrschüler herabzusetzen oder eventuell die Fahrerlaubnisklassen, z. B. in Bezug auf Anhänger, zusammenzuführen? Die zweite Frage: Ich selbst habe die PPL-A, die Privatpilotenlizenz, und war im ersten Lehrgang in der Ex-DDR, der nach bundesdeutschem Recht den Flugschein erworben hat. Darauf bezieht sich meine Frage. Die Fähigkeiten von 16-jährigen jungen Menschen, die auf EU-Ebene wählen dürfen und begleitetes Fahren praktizieren können – Ich möchte dazu eine Anmerkung machen: bereits 14-Jährige können den Flugschein für Segelflieger machen, können Flugerfahrung sammeln, um dann den Flugschein mit 16 abzulegen. Die Komplexität des Fliegens ist mit der Flugzeugsteuerung, Wetterbeobachtung, Funkverkehr, Flugverkehrsbeobachtung weitaus höher als im Straßenverkehr. Könnte man



in Deutschland, wie in anderen Ländern, den Führerschein mit 16 einführen? Ich möchte noch darauf hinweisen, im Straßenverkehr kann man bremsen und sich hinstellen, beim Fliegen ist das nicht möglich.

Für die Bevölkerung im ländlichen Raum ist – wie von meinen Kollegen schon mehrfach gesagt – individuelle Mobilität existenziell und momentan stark gefährdet. Der Kollege hat vorhin gesagt, ÖPNV sollte da sein. Wir wissen, dass es davon im ländlichen Raum manchmal sehr wenig oder gar keinen gibt. Wäre es besser, auch in Bezug auf das Ehrenamt, diese Lücke dadurch zu schließen, dass staatliche Stellen hier eingreifen und den Führerschein für größere Klassen übernehmen? Wenn ich an das Ehrenamt bei der Feuerwehr denke, haben wir unseren Führerschein damals selbst mitgebracht und konnten das Feuerwehrauto führen. Heute ist das schon aufgrund der Führerscheinklassen nicht mehr möglich. Die Bezahlung eines Lkw-Führerscheins ist schon gar nicht zu stemmen. Sollten staatliche Stellen das gesamtheitlich übernehmen, wenn man ein Ehrenamt ausführt? Vielen Dank!

Vorsitzender: Dann darf ich dem Kollegen Lenders das Wort geben.

Abg. **Jürgen Lenders** (FDP): Vielen Dank! Herr Goebelt, Sie hatten eben schon einmal eindrücklich geschildert, wie groß der staatlich bestimmte Anteil bei den Gebühren an den Gesamtkosten ist. Können Sie uns aus Ihrer Sicht schildern, wie denn überhaupt die Kompetenzen in Deutschland verteilt sind? Welche unterschiedlichen Aufgaben nehmen Bund, Länder und Kommunen hier wahr? Denn es klang eben schon an, dass der Einsatz eines Simulators durchaus auch mit der Verkehrskonferenz wohl noch abgestimmt werden muss.

Was mich auch zu einer weiteren Frage führt, die ich allerdings an Herrn Bahr von der BAST stellen würde. Der Simulator wird zurzeit rauf und runter diskutiert. Der Simulator macht aus meiner Sicht für eine Fahrschule erst dann richtig Sinn, wenn zum Beispiel die Bestandteile eines Schaltwagens komplett auf ihm abgebildet werden können, wenn also der Simulator damit auch den Einsatz eines physikalisch vorhandenen Schaltfahrzeugs in einer Fahrschule ersetzt. Spricht aus Ihrer Sicht irgendetwas dagegen? Und was müsste man tun, um an den Rahmenbedingungen für die Fahrschulen noch

etwas zu verändern, um dort den Kostendruck rauszunehmen? Auch der Fahrlehrermangel wird immer wieder erwähnt. Gibt es aus Sicht der BAST noch Möglichkeiten die Rahmenbedingungen bei den Fahrlehrern, bei der Ausbildung, zu verändern, um es für die Fahrschulen einfacher zu machen, tatsächlich Personal zu gewinnen?

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Kollege Riexinger!

Abg. **Bernd Riexinger** (Die Linke): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Meine Fragen richten sich nochmal an Herrn Müller-Görnert. Wir haben vorher gehört, dass, wenn wir über Mobilität und über die Möglichkeiten der Mobilität reden, wir nicht nur über das Auto reden können. Der VCD hat jahrelang Erfahrungen mit unterschiedlichen Mobilitätsprojekten gemacht, auch viel mit jungen Menschen. Was ist aus Ihrer Erfahrung aus diesen Projekten notwendig, um die Bedingungen für die Mobilität zu verbessern?

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann kommen wir in die zweite Runde und beginnen darf wieder Herr Bahr, der maximal vier Minuten hat.

Michael Bahr (BAST): Vielen Dank für die Frage! Die erste Frage bezog sich auf die Möglichkeit, den Simulator gegebenenfalls als Ersatz für die Schaltfahrzeuge einzusetzen. Das wird im Moment in der Tat zwischen Bund und Ländern unter Beteiligung von Fahrschulverbänden und Fahrschulfachverbänden diskutiert. Das Thema wird zwar diskutiert, aber eine Lösung ist allerdings noch nicht absehbar. Die weitestgehende Lösung zu Einsparpotenzialen hinsichtlich der Schaltkompetenz läge im Rahmen der B197 Schulung. Das bedeutet, der Fahrschüler absolviert den Großteil der Ausbildung inklusive der praktischen Prüfung auf einem Automatikfahrzeug und muss zusätzlich einen Teil der Ausbildung – insgesamt zehn Fahrstunden – auf einem Fahrzeug mit Schaltung absolvieren. Das wäre genau das, was Sie angesprochen haben: diese Schaltkompetenzschulung inklusive der Miniprüfung durch den Fahrlehrer, also am Ende der Schaltschulung vor der eigentlichen Fahrerlaubnisprüfung muss der Fahrlehrer die Kompetenz bezogen auf die Schaltkompetenz feststellen. Das heißt, die Maximalvariante dessen, was Ihnen als Einsparpotenzial vorschwebt, wäre tatsächlich sowohl die Fahrstunden als auch die Kompetenzprüfung auf einem Simulator mit Schaltung durchzuführen. Das würde bedeuten, dass die Fahrschulen



kein Fahrzeug mit Schaltung mehr bräuchten. Damit wäre ein Kosteneinsparpotenzial verbunden. Derzeit werden dazu aber noch Prüfungen und Überlegungen angestellt, zum Beispiel zu der Frage, ob die derzeit am Markt befindlichen Simulatoren überhaupt geeignet sind, so etwas durchzuführen. Da sind die Gespräche zwischen Bund, Ländern sowie den Fachverbänden und -verlagen noch nicht am Ende. Ich denke, das wird sich in den nächsten Monaten klären.

Zum Fahrlehrermangel, zu den Rahmenbedingungen: Wir hatten im Zuge der letzten Reform des Fahrlehrerrechts auch die Einstiegsvoraussetzungen für den Fahrlehrer gesenkt. Das heißt, man muss, wenn man Fahrlehrer der Klasse B werden möchte, nicht mehr die sonstigen Fahrerlaubnisklassen für Lkw und Motorrad aufweisen. Das hat in der Fachszene zu sehr kontroversen Diskussionen geführt. Das ist auch nicht unproblematisch, aber es hat dazu geführt, dass insbesondere der Anteil von Frauen, die sich für den Fahrlehrerberuf interessieren, sehr deutlich gestiegen ist. Da sind wir auf dem richtigen Weg. Weitere Einsparpotenziale – wenn wir jetzt auch wieder zum Simulator kommen – bestehen in einer ganzen Reihe von Möglichkeiten, am Simulator zum Beispiel neben der Fahrzeugbedienung auch seltene oder nicht erlebte Verkehrssituationen gezielt zu trainieren. Wenn ich an meine eigene Tätigkeit als Fahrlehrer denke, dann merke ich, wie problematisch es ist, auf der Landstraße bei Gegenverkehr überhaupt etwas anderes außer einem Fahrrad oder einem Traktor zu überholen. Da sehen wir in der Simulatorausbildung ein großes Potenzial, was indirekt Einsparungen hinsichtlich des nötigen Personaleinsatzes bewirken könnte. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Herr Baziou, Sie haben ebenfalls maximal vier Minuten Zeit.

Ahmed Baziou (VIFD): Ich wurde nach den Potenzialen gefragt, was man in der Zukunft machen kann. Ich möchte vielleicht vorab zwei Sätze sagen. Was Eltern vielleicht konkret tun können, ist einfach, etwas Zeit mit den Kindern zu verbringen, mal mit ihnen sprechen, wenn man Auto fährt, dass man ihnen die Blickschulung nochmal vor Augen führt, also der aktive Beifahrer, was der Kollege vorhin erwähnt hat. Auch das Thema „Konstanz der Ausbildung“ trägt zu den Kosten bei. Man fängt irgendwie an und lässt es dann doch wieder schleifen aufgrund von Klausuren, Abitur, aber

auch manchmal aus finanziellen Gründen. Ich nehme da Herrn Goebelt beim Wort und hoffe, dass das Thema „Prüfungen“ für die Zukunft gelöst ist. Wenn dem so ist, wie er es ausgeführt hat, würden da auch nicht nur die fünf Prozent Kostenanteil eine Rolle spielen, sondern tatsächlich auch die Zeit, die auf die Prüfung gewartet wurde. Die sorgt nämlich dafür, dass wir die Fahrschüler im Training halten müssen, wenn sich die Prüfungstermine hinausschieben. Und bei den 3.100 Euro bewerten wir die Vergangenheit, wo die Pandemie natürlich einen Einfluss hatte.

Herrn Kopp stimme ich zum digitalen Antrag zu. Ich würde aber das Thema „Digitalisierung und Modernisierung“ noch etwas weiterdenken wollen: die Punkte digitaler Unterricht, synchrones E-Learning. Gerade Fahrschulen auf dem Land mit zwei, drei Filialen, wo im theoretischen Unterricht in einer Filiale vier und in der anderen Filiale drei Schüler sitzen, können diese durch synchronen Unterricht bündeln und so auch Kosten sparen. Der Simulator macht aus unserer Sicht nur Sinn, wenn er als Ersatz und nicht als Ergänzung, als On-Top, kommt. Das heißt also, den Schaltwagen abschaffen und dafür zum Beispiel die Schaltkompetenz, wie Herr Bahr das gerade dargestellt hat, darauf abbilden. Wir plädieren explizit auch dafür, dass die Fahrkompetenzprüfung damit abgegolten wird, denn nur für die 15 Minuten Prüfung einen Schaltwagen anzuschaffen, würde tatsächlich keinen Sinn machen. Wir sind natürlich auch dafür, dass Dinge wie der digitale Führerschein, wie auch im Koalitionsvertrag enthalten, kommen. Aber am meisten beschäftigt uns natürlich das Thema der Fachkräfte, der Fahrlehrer, die wir auch heranschaffen müssen. Das Durchschnittsalter der Fahrlehrer liegt derzeit bei über 55. Man muss kein großer Mathematiker sein, um feststellen, dass wir demnächst vor einem größerem Problem stehen, wenn die Kolleginnen und Kollegen in den Ruhestand gehen. Denn wir haben tatsächlich Nachwuchsmangel. Fahrlehrer wird man nicht aus Zufall. Wenn man, wie derzeit, die Ausbildung selbst finanzieren muss, müssen wir uns Gedanken machen, wie wir eine Anerkennung oder eine andere Möglichkeit schaffen, den Fahrlehrer zu unterstützen. Das Thema „Simulatoren“ beschäftigt uns auch. Wir sehen, wie Herr Bahr es erwähnt hat, dass wir damit die Gefahrenwahrnehmung bzw. Gefahrenerkennung auch noch ein bisschen besser abbilden können. Ich glaube, dass wir durch diese



Medien verschiedene Daten miteinander synchronisieren sollten, um auch den Fahrschüler und den Lerntyp besser zu verstehen und zu unterstützen. Das heißt, dass wir auch einen geführten Lernweg umsetzen. Das ist mit der OFSA angedacht. Die OFSA, das sage ich an der Stelle auch ganz offen, befürworten wir absolut, aber nur dann, wenn Digitalisierung, synchroner Unterricht und Simulatoren dort miteinander vernetzt integriert werden. Ansonsten sehen wir das eher als Kostentreiber, denn als Kostensenker. Vielleicht noch ein Statement zum „Führerschein mit 16“: Das erlaubt die EU schon mal nicht. Von daher ist das einfach nicht möglich, selbst wenn es hier gewollt wäre. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Blonsky, Sie dürfen jetzt maximal acht Minuten sprechen.

Bernd Blonsky: Ich möchte auf die erste Frage eingehen, der Vorschlag, die Anforderungen an Fahrschüler zu senken. Das ist natürlich ein absolutes No-Go. Wir alle aus diesem Kreis haben an der „Vision Zero“ mitgearbeitet. Dort jetzt irgendwelche Anforderungen im Praxisbereich zu senken, ist ein absolutes No-Go. Das darf auf keinen Fall passieren, das ist absolut nicht machbar. Wenn man sich den Theoriebereich anschaut, könnte man vielleicht ernsthaft darüber nachdenken, den Fragenkatalog etwas anders zu gestalten. Da gibt es durchaus Fragen, wo man überlegen kann, ob das wirklich so entscheidend ist, ob ein Fahrschüler weiß, wie alt ein Kind sein darf, wenn es auf dem Gehweg fährt. Wichtig ist, dass der Fahrschüler weiß, da kann auf dem Gehweg auch ein Kind kommen. Und zu fragen, ob das nun acht, neun, zehn oder zwölf Jahre alt ist, sollte in meinen Augen vielleicht nochmal überdacht werden. Da habe ich noch andere Beispiele, wo man definitiv mehr ins Detail gehen könnte.

Das BF16, also das begleitete Fahren mit 16: Ich persönlich halte da sehr, sehr viel von. Zurzeit ist es auch möglich, mit 16 Jahren die Fahrerlaubnisklasse A1 zu erwerben. Das heißt, wir haben einen Fünfzehneinhalbjährigen in der Fahrschule, der inhaltlich identische Bereiche erlernen muss, beim Zusatzstoff sogar noch mehr fachspezifische Fragen zur Zweiradausbildung. Diesem Menschen trauen wir zu, ein Zweirad mit 110, 120 km/h im besten Fall über die Autobahn – über die Landstraße natürlich maximal 100 km/h – zu bewegen. Warum sollen wir diesem Menschen nicht zutrauen, auch

hinter einem Lenkrad im Auto zu sitzen und somit seine Gesamtausbildungszeit von, beim begleiteten Fahren mit 17, derzeit 18 Monaten, auf insgesamt 30 Monate zu erhöhen? Im Nachhinein, wenn im Straßenverkehr eigenständig und allein gefahren wird, ist dann doch ein wesentlich höheres Maß an Fahrerfahrung vorhanden. Das setzt aber voraus, dass wir wirklich auch die Möglichkeit schaffen, dass die Ausbildung in der Fahrschule bis zum 16. Lebensjahr abgeschlossen ist. Gerade beim begleiteten Fahren mit 17 zeigt sich leider sehr häufig, dass Fahrschüler oder Interessierte mit 16,5 Jahren kommen, die Antragstellung auch relativ schnell auf den Weg bringen – bei uns in der Braunschweiger Region ist die Antragstellung für begleitetes Fahren mit 17 meistens in drei bis vier Wochen erledigt – und der Prüfauftrag erteilt wird. Dann zieht sich die Ausbildung aber leider aufgrund mangelnden Interesses in die Länge. Hier wäre dann die Idee, dass man die Antragstellung nicht erst sechs Monate vor Erreichen des Mindestalters vornimmt, sondern vielleicht neun Monate, damit die Ausbildung in diesem Zeitraum abgeschlossen werden kann, bis das erforderliche Mindestalter erreicht ist, nämlich Theorieprüfung drei Monate vor Erreichen des Mindestalters, Praxisprüfung ein Monat davor. Wenn man seinen Führerscheinantrag BF17 gestellt hat und dann vier Wochen vor seinem 18. Geburtstag die Prüfung ablegt und dann noch vier Wochen am begleiteten Fahren teilnimmt und danach eigenständig fährt, macht das in meinen Augen keinen Sinn. In der Statistik sieht das aber immer ganz toll aus.

Zu der Frage größere Führerscheinklassen im ländlichen Raum durch staatliche Stellen zu finanzieren: Ehrenamt muss gefördert werden, kann gefördert werden. Ich selbst bin auch ehrenamtlich tätig und sitze dafür ca. 15.000 Kilometer im Jahr auf dem Motorrad. Wer ein Ehrenamt wahrnimmt, sollte finanziell entlastet werden. Und wenn das bedeutet, dass die Fahrerlaubnis Klasse C, CE, übernommen wird, damit die Feuerwehr auch wirklich kommen kann, wenn das Haus brennt, würde ich diese Sache unterstützen. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Chiellino, Sie haben das Wort für maximal vier Minuten.

Ulrich Chiellino (ADAC): Vielen Dank für die Frage! Welche Folgen haben die hohen Kosten für die Fahranfänger bzw. welche Auswirkungen kann das insgesamt haben? Wir können beobachten, dass das



Interesse an Bf17 hinter den Erwartungen zurückbleibt, bezogen auf alle abgelegten Prüfungen. Eine Ursache sind die gestiegenen Kosten. Warum? Zum einen ist das Geld für den Führerschein in dem Alter nicht immer so verfügbar. Zum anderen – der Kollege hat es gerade ausgeführt – leidet die Dauer der Ausbildung auch darunter, wenn vielleicht für die Finanzierung weiterer Stunden erst wieder Geld verdient werden muss. Das zieht das Ganze natürlich in die Länge. Auch die Anzahl der Stunden wird dann sicherlich mit spitzem Bleistift gerechnet. Man möchte natürlich nicht zu viele Fahrstunden nehmen. Man nimmt keinen Sicherheitszuschlag bei den Stunden, drängt auf die Prüfung. Das Thema „Lernstandskontrollen“ wurde auch schon angesprochen. Das alles wirkt sich eben aus. Das hat durchaus auch Einfluss auf eine erfolgreiche Teilnahme an BF17 in dem Sinn, dass der Zeitraum von BF17 nicht ausgeschöpft wird. Eine Möglichkeit wäre, wie das auch schon mein Vorredner dargestellt hat, das Antragsalter herabzusetzen, damit man mehr Zeit zur Verfügung hat, um auch mit 17 Jahren wirklich fertig zu sein. Dass man also an der Stelle nachbessert, wenn man erkennt, dass die Ausbildungsdauer gestiegen ist.

Die andere Frage, welche Ideen es noch zur Kostensenkung gibt, die über den Antrag hinausgehen: Zum einen ist es natürlich wichtig, erst mal zusätzliche Kosten zu vermeiden. Wir haben schon einiges gehört, was OFSA 2 betrifft, welche Themenfelder da beschrieben werden, die man sinnvollerweise auch verfolgen sollte. Aber man muss dann doch mit Augenmaß vorgehen, was man verbindlich vorschreiben will, was obligatorisch werden soll, gerade auch die Lernstandskontrollen. Denn bei allem Klagen, wie gering die Bestehensquote ist oder wie sich das entwickelt hat, sieht man doch, dass die Mehrzahl auf Anhieb besteht und sich auch entsprechend vorbereitet. Wenn alle eine Lernstandskontrolle verpflichtend ablegen müssten, wäre das sicherlich nicht vergeblich, wäre aber wieder mit bestimmten Kosten verbunden. Man muss daher auch hier schauen, Angebote zu schaffen, aber diese möglichst auf freiwilliger Basis zu lassen. Und der zweite große Hebel – das ist auch schon bei allen Rednern angeklungen – ist der Fahrlehrermangel. In Deutschland besteht eine Fahrschulpflicht. Die Fahrschulpflicht beinhaltet die Verpflichtung für ausreichend Angebote zu sorgen. Das geht eben nur, wenn ausreichend Fahrlehrer zur Verfügung stehen. Hier ist vielleicht

denkbar, die Ausbildung insgesamt zu reformieren, sprich, dass man den Ausbildungsweg in ein duales System ändert. Man hat Zugang zu einer Akademie und ist gleichzeitig schon in eine Fahrschule integriert. Das würde vielleicht auch die Situation dahingehend verändern, dass man während der Ausbildung schon etwas verdient und man nicht erst ohne Einkommen in Vorleistung gehen muss. Wir haben das auch in der schriftlichen Stellungnahme dargelegt. Es ist ein wichtiger Schlüssel, hier nachzubessern, für entsprechendes Interesse zu sorgen und diese Lücke zu schließen. Je schneller, umso besser. Der letzte Punkt wäre die Gebührenordnung. Wie wirkt sich das aus? Auch hier gilt, der Zugang zu den Prüfern ist zu erleichtern, sprich es muss auch anderen Professionen ermöglicht werden, hier mitzuwirken. Auch so könnte das Angebot erhöht werden und man hätte mehr Auswahl bei der Besetzung von Prüfterminen. Ich glaube, auch hier sind schon entsprechende Überlegungen weit fortgeschritten. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Goebelt, Sie haben auch vier Minuten Zeit.

Richard Goebelt (TÜV): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Herr Lenders, vielen Dank für Ihre Frage. Sie hatten nach den verwaltungsrechtlichen Zusammenhängen beim Erwerb des Führerscheins gefragt. Hierzu möchte ich grundlegend ausführen, dass die Erteilung der Fahrerlaubnis in Deutschland die Sache des Staates ist. Das ergibt sich bereits aus unserem Grundgesetz, nämlich eine umfassende Gefahrenvorsorge für sicherheitssensible Bereiche zu schaffen. Einstieg ist hier Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 GG. Denn der Straßenverkehr ist in der Tat genau solch ein sicherheitssensibler Bereich, den es gilt, umfassend zu regeln. Dass nämlich nur die Personen motorisiert am Straßenverkehr teilnehmen, denen vorher eine Fahrerlaubnis durch ihre Landesbehörde erteilt wurde. Das ist ein entscheidender Grundsatz, den wir uns, denke ich, alle noch mal vor Augen führen sollten. Daher ist dieser gesamte Rechtskreis auch umfassend geregelt, nicht nur national, sondern auch europäisch. Das heißt, wenn wir im Fahrerlaubniswesen zu Veränderungen kommen wollen, müssen immer auch die Kompetenzen des europäischen Gesetzgebers mitberücksichtigt werden. Die Fahrerlaubnisverordnung und die Straßenverkehrsgesetze sind in Deutschland die einschlägigen nationalen Regelungen. Hier möchte ich insbesondere auf die Fahrer-



laubnisverordnung hinweisen, die eben ganz klar sagt, dass die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr eine erfolgreiche Prüfung voraussetzt. Herr Waschke hat gerade das Prüfungsaufkommen genannt: 2 Millionen theoretische Prüfungen im vergangenen Jahr, nahezu 1,8 Millionen praktische Prüfungen. Man müsste davon ausgehen, dass auch die Behörden für die Durchführung der Prüfung zuständig wären. Das würde sicherlich dazu führen, dass sie verwaltungstechnisch, finanziell und personell überlastet wären. Daher hat der Gesetzgeber entschieden, dass hierfür amtlich anerkannte Sachverständige und Prüfer mit der Durchführung der Prüfungsaufgabe beliehen werden. Das ist hier ein besonderes Zusammenspiel, weil das Rechtsinstitut der Beleihung zur Anwendung kommt. Die Länder sichern sich allerdings ihr Kontrollrecht, indem sie ein direktes Zugriffsrecht auf den einzelnen amtlich anerkannten Sachverständigen haben. Sie haben entschieden, dass technische Prüfstellen in gewissen Gebieten in den Ländern eingerichtet werden sollen. Für die Unterhaltung dieser technischen Prüfstellen sind wiederum die Technischen Überwachungsvereine und der Deutsche Kraftfahrzeugüberwachungsverein mit Verwaltungsakt beauftragt worden. Daran muss man in dem Zusammenhang noch mal erinnern. Darüber hinaus gibt es Qualitätsmerkmale, ganz entscheidende Modalitäten, die festgehalten wurden. Ich möchte insbesondere auf die ländlichen Regionen eingehen. Es gibt eine Flächenabdeckung. Das heißt also, es wird deutschlandweit ein flächenbdeckendes Prüfangebot durch die technischen Prüfstellen ermöglicht. Wir haben über 500 praktische Prüforte in Deutschland und über 700 theoretische Prüforte wurden eingerichtet. Es gibt eine Betriebspflicht der technischen Prüfstellen, damit in den zugeordneten Gebieten das Prüfangebot zu zumutbaren Zeiten aufrechterhalten wird. Es gibt darüber hinaus den Kontrahierungszwang und die eingangs erwähnten Gebühren, die ich ebenfalls auch in der Frage zuvor angesprochen hatte. Es gibt hier ein Rechtsverhältnis der gegenseitigen Verpflichtung zwischen Technischem Überwachungsverein und den Ländern. Und das ist eben auf Dauer angelegt. Wir können die Prozesse natürlich zukünftig noch verschlanken oder verbessern, indem wir Maßnahmen der Digitalisierung besser umsetzen. Das ist ein entscheidender Punkt. Man könnte beispielsweise die Grundlage im Straßenverkehrsgesetz schaffen, dass bei der Antragstellung das digitale Foto akzep-

tiert wird oder möglicherweise auch die Schaffung von webbasierten Schnittstellen und Echtzeitdatenkommunikation. Das sind ganz entscheidende Punkte, damit wir auch zukünftig mit dem digitalen Führerschein erfolgreich sein werden. Denn das sind alles Maßnahmen, die auch den Bürger, die Behörden und natürlich auch den Bewerber im Portemonnaie entlasten. Danke!

Vorsitzender, Vielen Dank! Das Wort hat jetzt Herr Kopp, auch für maximal vier Minuten.

Jürgen Kopp (BVF): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank, Herr Stein, für die Frage! Es ist eine sehr umfängliche Fragestellung, die nicht ganz einfach zu beantworten sein wird. Ich möchte anknüpfen an das, was Herr Goebelt gesagt hat. Die Schüler kommen, melden sich an und möchten schnellstmöglich mit der Ausbildung beginnen. Dann sind sie mitten in der Ausbildung und der Prüfauftrag kommt nicht. Die Bearbeitung dauert zu lange. Das muss digital in Echtzeit passieren, wie vorher schon gesagt. Digital ist das Zauberwort. Dem Antrag nach soll die rechtliche Grundlage geschaffen werden, den Theorieunterricht in digitaler Form zu ermöglichen und dabei einen einheitlichen und verbindlichen Leitfaden einzusetzen. Hier möchte ich nochmal auf die Projektarbeit der BAST und der Deutschen Fahrlehrerakademie hinweisen. Insbesondere im Bereich OFSA II sind auch bei den Erweiterungsklassen Modelle vorgeschlagen worden, wonach zum Beispiel bei vorhandenen Fahrerlaubnisklassen und einer möglichen Erweiterung auf eine weitere Fahrerlaubnisklasse der Grundstoff, der bisher im Präsenz vermittelt wurde, in Zukunft auch digital, synchron oder asynchron, vermittelt wird. Ein einheitlicher und verbindlicher Leitfaden für digitale Unterrichte ist ein idealisierter Wunschgedanke. Das wird nicht funktionieren. Es gibt sehr, sehr viele Untersuchungen – zuletzt aus dem Jahr 2017 –, die belegen, dass es in jeder Altersklasse Leute gibt, die mal besser und mal schlechter mit digitalem Lernen zurechtkommen. Es müssen pädagogisch begründete Konzepte für den zielgruppen- und bedarfsgerechten Einsatz von elektronischen Medien entwickelt und die Lernförderlichkeit dieser Konzepte empirisch untersucht werden. Ob es dabei gelingt, die Kosten so zu senken, wie gewünscht, wage ich aber zu bezweifeln. Der Blended-Learning-Ansatz ist in unserer schriftlichen Stellungnahme hinreichend beschrieben worden. Was



kann man noch machen? Es wurde mehrmals auch schon gesagt, dass die Lernstandskontrollen nicht sein müssen. Ich glaube, es ist für die Branche und für die Schüler auch existenziell, dass die Lernstandskontrollen an bestimmten Punkten verbindlich vorgeschrieben werden. Wir haben in den letzten 14 Jahren aus der Verwendung digitaler Lernprogramme die Erfahrung gemacht, dass man die Schüler nicht allein lernen lassen kann. Diese Lernprogramme sind wirklich hervorragend, auch der geführte Lernweg wurde heute schon mal erwähnt. Das ist alles gut und schön, aber die Schüler brauchen Hilfe. Es sind zwar auch Hilfestellungen im Programm vorhanden, aber sie werden von den Schülern oft nicht genutzt. Wir brauchen daher Instrumente, mit denen man die Schüler anleiten kann und ihnen auch zeitlich einen Rahmen vorgibt. Ähnlich wie in der Schule, wenn man einen Fünfer bekommen hat, holt man gezielt die fehlende Kompetenz nach, vertieft sie. Aber auch das muss wieder überprüft werden. Diese Werkzeuge müssen verbindlich sein, nicht formlos. Und hier eine Kostensenkung zu erreichen, wird unserer Ansicht nach nur über die eigene Planung und Strafung der Ausbildung durch den Schüler selbst möglich sein. Ich möchte auch zurückweisen, dass BF17 so stark zurückgegangen sei, weil es so teuer geworden sei. Ich bin jetzt 40 Jahre Fahrlehrer und ich habe so gut wie noch nie erlebt, dass ein 17-Jähriger kommt und mir 2.500 Euro auf den Tisch gelegt hat und gesagt hat, er mache bei mir einen Führerschein. Das bezahlen Oma und Opa oder die Eltern, auch wenn es hier Grenzbereiche gibt. Das kann also nicht der Grund sein. Es ist die Anzahl der Prüfungen. Wir haben mittlerweile sehr, sehr viele Umschreiberprüfungen in Deutschland. Dadurch verschiebt sich die Prozentzahl von den Anteilen her. Das heißt nicht, dass Umschreiber häufiger durchfallen, aber prozentual fällt eine separierte Klasse BF17 dann etwas zurück. Das heißt nicht, dass wir weniger BF17 Leute haben, sondern der Anteil verringert sich einfach. Wie kann man noch sparen? Einfach mit den Fahrschulen sprechen! Das ist der beste Tipp für die Bewerber. Wie plane ich und wie setze ich es um? Vielen Dank!

Vorsitzender: Herr Müller-Görnert, Sie haben acht Minuten Zeit, die Fragen zu beantworten.

Michael Müller-Görnert (VCD): Vielen Dank! Wie eben schon ausgeführt, sind gerade junge Menschen sehr mobil und deswegen ist es auch gerade

für sie wichtig, dass sie selbstbestimmt mobil unterwegs sein können. Denn das ist auch wichtig für die Teilhabe. Gerade junge Menschen sind besonders sensibilisiert für Klima- und Umweltfragen. Gerade junge Menschen brauchen klimafreundliche, flexible, aber auch bezahlbare Mobilitätsangebote. Das Thema „flexibel, aber auch bezahlbar“ ist für sie wichtig. Wir haben eben zu den Kosten des Führerscheins gehört, dass tatsächlich die Großeltern oder auch die Eltern etwas dazugeben. Aber mit dem Führerschein allein ist es nicht getan, man muss auch mit dem Auto unterwegs sein können. Auch wenn es nicht das eigene Auto ist, muss man trotzdem den Sprit bezahlen. Das sind auch Kosten, hohe Kosten. Die Kosten der Automobilität werden oft unterschätzt. Man sagt, im Schnitt sind es etwa 500 Euro pro Monat. Die Leute denken zumeist, es seien eher 200 Euro. Aber ganz wichtig ist natürlich auch, dass die Menschen unterwegs sind. Das ist wichtig für unsere Gesellschaft, denn der Mobilitätsstil prägt auch für die Zukunft. Daher muss man auf das Mobilitätsverhalten der jungen Generationen schauen. Für uns als VCD ist das Thema „Mobilitätsbildung“ daher sehr wichtig. Wir bespielen das bereits seit über 30 Jahren. Mobilitätsbildung ist auch der umfassende Begriff, denn im Antrag stand, Verkehrserziehung solle in der Sekundarstufe verankert werden. Wir sagen, es müsste Mobilitätsbildung heißen, denn es geht nicht nur um den Verkehr, sondern es geht um Mobilität. Es geht aber auch um alles, was damit zusammenhängt: Klimaschutz, Umweltschutz, Sicherheit. Insofern müsste das schon viel früher verankert werden, denn auch schon Kinder erkennen ihre Verantwortung bei der Verkehrsmittelwahl und den Möglichkeiten, die damit zusammenhängen, in einem nachhaltigen Mobilitätssystem unterwegs sein zu können. Deshalb müssten sie darin auch geschult werden. Sie müssen also auch dem Alter entsprechend Möglichkeiten haben, selbstständig und sicher mobil sein zu können. Der VCD hat sehr viele Mobilitätsbildungsmaterialien erstellt, vom Kindergarten über die Schule bis zur Ausbildung. Aber es geht auch ums lebenslange Lernen. Das heißt, auch für Erwachsene und ältere Menschen haben wir Angebote bereitgestellt. Unsere schriftliche Stellungnahme enthält dazu weitere Informationen. Aber wichtig ist auch, gerade weil junge Menschen spezielle Angebote brauchen, die in ihrer Lebenssituation und in ihr Budget passen, dass man sie auch in die Planung vor Ort, aber auch auf



größerer Ebene, einbezieht. Es geht also um Partizipation, dass sie bei Planungsprozessen dabei sind und man durch Beteiligungsstrategien ihre Sichtweisen einbezieht, wenn man Verkehrsplanung oder Mobilitätsangebotsplanung betreibt.

Zu den Kosten: Das Deutschlandticket ist ohne Frage ein toller Game-Changer und ein wichtiges Element, damit Menschen häufiger den ÖPNV nutzen können. Aber gerade für junge Menschen oder für Menschen in Ausbildung sind auch vielleicht diese 49 Euro noch zu teuer. Deswegen bräuchte es als Ergänzung auch ein Jugend- und Auszubildenden-Ticket für maximal 29 Euro. Es gibt auch genügend Umfragen, dass gerade Azubis ein günstiges ÖPNV-Angebot viel häufiger nutzen würden, wenn sie ein solches Angebot hätten. Einer DGB-Umfrage zufolge stimmen drei Viertel aller Azubis dem zu. Da kann man auch noch was machen, um die Mobilität gerade junger Menschen zu fördern.

Das andere ist der Bereich Verkehrssicherheit. Verkehrserziehung suggeriert das verkehrsgerechte Kind. Aber es geht darum, dass wir einen kindgerechten Verkehr haben. Deswegen muss auf allen Ebenen die „Vision Zero“ verankert werden, das wurde schon mehrfach gesagt. Das heißt, kein Mensch darf im Verkehr ums Leben kommen oder schwer verletzt werden. Das muss auf allen Ebenen integriert und gelebt werden. Für die Fahrschulbildung gilt, dass diese Verkehrssicherheitsaspekte noch viel stärker integriert werden müssen. Aber wenn man mit Mobilitätsbildung viel früher anfängt, kann man da auch schon viel bewegen. Insofern ist es ganz wichtig, dass man bei jungen Menschen ganz früh anfängt und wirklich den Fokus auf die Mobilität richtet. Dann haben wir auch die Chance, dem ganzen Thema „nachhaltige, sichere Mobilität“ auch für alle gerecht zu werden. Danke!

Vorsitzender: Danke! Herr Waschke darf die Fragen beantworten für maximal vier Minuten.

Marc-Philipp Waschke (ACE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich wurde nach den Handlungsfeldern gefragt. Beginnen möchte ich mit einer Aussage von Herrn Bahr, der ganz zu Beginn der heutigen Anhörung gesprochen hat. Die letzte umfassende Reform liegt ein Vierteljahrhundert zurück. Das zeigt, dass der Handlungsbedarf groß ist. Herr Bahr und der OFSA-Bericht haben es aufgezeigt, die Kompetenzstandards und die Mindest-

ausbildungsinhalte müssen auf Basis der heutigen wissenschaftlichen Erkenntnisse fortgeschrieben werden. Dieser Bericht ist fast drei Jahre alt und liegt auf dem Tisch. Es ist also Zeit, das, was auch in dem Antrag der CDU/CSU zum Ausdruck kommt und im OFSA-Bericht zum Teil auch niedergeschrieben ist, jetzt auch umzusetzen und entsprechend die Optimierung der Ausbildung fortzusetzen. Zweitens der Fahrlehrermangel, dazu noch mal ein Wort. Die Interessensvereinigung Moving sagt, 10.000 Fahrlehrer fehlen. 55 Prozent der Fahrschulen suchen bereits mindestens einen, eher mehrere Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer. Der Frauenanteil ist gering, auch wenn er besser geworden ist. Für den ACE ist aber wichtig, dass wir auch in Zukunft eine wohnortnahe Ausbildung, auch in den ländlichen Regionen, gewährleisten können, auch in Präsenz, bei allen Digitalisierungsempfehlungen. Nur die marktwirtschaftliche Logik von Angebot und Nachfrage wird, wenn wir nicht handeln, zeigen, dass sich die Ausbildungszeiten verlängern und die Führerscheinkosten möglicherweise weiter steigen. Das heißt, die Branche und auch die Politik gemeinsam sind gefordert, gegen den Fahrlehrermangel etwas zu tun. Das beginnt damit, den Ausbildungsberuf anzuerkennen, Imagekampagnen zu starten, zu schauen, wie man mehr Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer gewinnen kann. Drittens: es nutzt alles nichts, wenn wir die Qualität, die wir jetzt steigern wollen, nicht überwachen. Wir brauchen eine gute Fahrschulüberwachung, die in Deutschland sehr heterogen ist. Es gibt Bereiche, wo überhaupt keine Fahrschulüberwachung stattfindet, da ist man sich einig in der Branche. Wir brauchen auch im Sinne der guten Qualitätsfahrschulen, die hier in den Verbänden organisiert sind, Mittel, um die „schwarzen Schafe“ in der Branche aus dem Verkehr zu ziehen. Insbesondere dann, wenn exorbitant hohe Nichtbestehensquoten erkennbar sind. Wir müssen auch vielleicht darüber nachdenken, ein bundesweites Fahrschul- und Fahrlehrerregister aufzubauen. Wir müssen darüber nachdenken, die Erfolgsquoten im Sinne des Verbraucherschutzes möglicherweise offen zu legen. Darüber sollte zumindest offen diskutiert werden.

Die Digitalisierung in den Behörden ist angesprochen worden. Ein Zitat aus der TÜV-Mobility-Konferenz von letzter Woche: Der Präsident des Kraftfahrt-Bundesamtes, Richard Damm, hat uns auf der Bühne gesagt, dass der digitale Führer-



schein frühestens 2027 kommen soll. Da wird mir Angst und Bange um die Digitalisierung, wenn wir noch mehrere Jahre auf den digitalen Führerschein warten müssen. Abschließend – und da bin ich Herrn Müller-Görnert auch dankbar – die Mobilitätsbildung trägt natürlich zu einer gesamtgesellschaftlichen Wahrnehmung des Themas „Mobilität“ bei. Aber sie hilft auch den Fahrschulen. Wenn es gelingt, die Mobilitäts- und Verkehrserziehung auch in die weiterführenden Schulen zu bringen, was Auftrag an die Länder und die Kultusminister ist, können wir damit auch das Thema „Bestehensquote“ angehen. Denn schon Schülerinnen und

Schüler, die aus einer guten Vorbildung in der Mobilität kommen, können am Ende auch viel besser vorbereitet in die Ausbildung in den Fahrschulen gehen. Das hilft der gesamten Gesellschaft, das hilft den Schülerinnen und Schülern, das hilft den Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann sind wir am Ende dieser Anhörung. Ich darf mich recht herzlich bei Ihnen bedanken, vor allen Dingen bei den Sachverständigen. Ich wünsche Ihnen eine gute Heimreise und schließe die Sitzung.

Schluss der Sitzung: 15:10 Uhr

Udo Schiefner, MdB
Vorsitzender