

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, Daniela Kluckert, Torsten Herbst, Dr. Christopher Gohl, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Peter Heidt, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Ulla Ihnen, Konstantin Kuhle, Michael Georg Link, Hagen Reinhold, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Katharina Willkomm, und der Fraktion der FDP

Lage der Fahrerlaubnisprüfungen

Die Fahrerlaubnisprüfung spielt eine entscheidende Rolle für die Mobilität der Bundesbürger. Für viele ist sie das Tor zur individuellen Mobilität und damit neben der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedeutung auch ein Stück Freiheit. Allein 2018 verzeichnete das Kraftfahrt-Bundesamt 1,8 Millionen theoretische und 1,7 Millionen praktische Prüfungen bei der Fahrerlaubnisausbildung.

Ein Problem, das bei der Fahrerlaubnisprüfung in den vergangenen Jahren regelmäßig und aktuell in besonderem Ausmaß auftritt, ist der Mangel an Prüfern der von den Ländern bestimmten Prüfinstitutionen. Dieser sorgt bundesweit für teils wochenlange Wartezeiten auf einen Prüfungstermin. Das ist sowohl für Fahrschüler als auch Fahrschulen eine große zeitliche wie auch finanzielle Belastung. Durch die Corona-Pandemie hat sich diese Problematik noch einmal deutlich verschärft, da viele Termine aufgrund behördlicher Vorgaben oder persönlicher Absagen nicht stattfinden konnten. Zudem gilt seit Januar 2021 eine Verlängerung der praktischen Fahrprüfungen, was zusätzlich Personal bindet. Eine Entspannung dieser Situation ist selbst bei einem etwaigen Abklingen des Pandemiegeschehens aufgrund des strukturell bedingten Mangels an Prüfern nicht zu erwarten.

In den meisten Bundesländern dürfen aktuell nur die amtlich anerkannten Sachverständigen jeweils einer Prüforganisation die theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung abnehmen. In den alten Bundesländern wird die Fahrerlaubnisprüfung vom jeweils regional zuständigen TÜV betrieben, in den neuen Bundesländern von der DEKRA. Nur in Berlin hat der Fahrerlaubnisbewerber die Wahl zwischen TÜV und DEKRA. Dies schafft vor Ort Prüfmonopole, welche aus Sicht der Fragesteller den Terminmangel unnötigerweise verschärfen, sind doch neben den jeweils aktiven Prüforganisationen weitere verlässliche mögliche Anbieter auf dem deutschen Markt vorhanden. Eine ähnliche Konstellation bestand bis 1989 im Hinblick auf die Kfz-Hauptuntersuchungen. Die Öffnung für qualifizierte Wettbewerber hat diesbezüglich Marktteilnehmern wie Kunden weitreichende Vorteile verschafft.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Sind der Bundesregierung Probleme im Hinblick auf die Verfügbarkeit von Terminen für Fahrerlaubnisprüfungen bekannt, und welche Schlüsse zieht sie daraus?
2. Welche Auswirkungen hat der bundesweite Mangel an Prüfterminen nach Kenntnis der Bundesregierung auf Fahrschüler und Fahrschulen?
3. Welche Möglichkeiten stehen der Bundesregierung zur Verfügung, diese Probleme aufzulösen?
4. Was unternimmt die Bundesregierung diesbezüglich?
5. Welche Maßnahmen zur Lösung der geschilderten Probleme hat die Bundesregierung bereits ergriffen?
6. Hält die Bundesregierung die Abnahme von Fahrerlaubnisprüfungen durch jeweils eine einzige Institution in Monopolstellung grundsätzlich für sinnvoll?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Welche Vorteile sowie Nachteile bietet eine solche Marktstruktur, insbesondere im Hinblick auf Qualität, Verfügbarkeit und Kosten?
7. Plant die Bundesregierung diesbezüglich eine Anpassung der Gesetzeslage, insbesondere im Hinblick auf § 10 Absatz 1 Satz 3 des Gesetzes über amtlich anerkannte Sachverständige und amtlich anerkannte Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr (KfSachvG)?
 - a) Wenn ja, bis wann, und mit welchem Inhalt?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
8. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, ob die Technischen Prüfstellen einen Teil ihrer Aufgaben über Dienstbesorgungsverträge durch andere Konzerntöchter erbringen lassen?
9. Wie wird die gesetzliche Vorgabe des § 10 Absatz 2 KfSachvG, wonach die Technischen Prüfstellen keinen auf Gewinn abzielenden Geschäftsbetrieb führen dürfen, gewährleistet, und wie wird dies überprüft?
10. Hält die Bundesregierung eine Person, die bereits in der Vergangenheit als entsprechend qualifizierter amtlich anerkannter Sachverständiger Fahrerlaubnisprüfungen abgenommen hat und heute als Prüfer einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation tätig ist, für fachlich geeignet, Fahrerlaubnisprüfungen abzunehmen?
 - a) Wenn ja, wieso wird es diesen Personen nicht kurzfristig ermöglicht, Fahrerlaubnisprüfungen abzunehmen?
 - b) Wenn nein, warum nicht, insbesondere vor dem Hintergrund, dass auch die Technischen Prüfstellen bereits kommuniziert haben, aktuell im Fahrzeugprüfgeschäft eingesetzte Prüfer kurzfristig für Fahrerlaubnisprüfungen einzusetzen?

11. Hält die Bundesregierung eine Person, die als Prüflingenieur einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation tätig ist und eine ergänzende Qualifikation zum Fahrerlaubnisprüfer im zeitlichen und inhaltlichen Umfang der Qualifikation, die auch amtlich anerkannten Sachverständige im Rahmen ihrer Ausbildung nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 KfSachvG erfahren vorweist, für fachlich geeignet, Fahrerlaubnisprüfungen abzunehmen?
 - a) Wenn ja, wieso wird es entsprechend qualifizierten Personen nicht kurzfristig ermöglicht, Fahrerlaubnisprüfungen abzunehmen, um den beschriebenen Engpässen zu begegnen?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
12. Plant die Bundesregierung eine kurzfristige Anpassung der Aufgabenzuweisung, um neben den amtlich anerkannten Sachverständigen der Technischen Prüfstellen auch gleichwertig qualifizierten Prüflingenieuren anderer Prüfinstitutionen die Abnahme von Fahrerlaubnisprüfungen zu ermöglichen?
 - a) Wenn ja, bis wann, und mit welchem Inhalt?
 - b) Wenn nein, warum nicht, insbesondere vor dem Hintergrund, dass andere Prüfinstitutionen mit entsprechend qualifizierten Prüflingenieuren und Konzepten bereitstehen, um Abhilfe zu schaffen?

Berlin, den 7. September 2021

Christian Lindner und Fraktion

