

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/32399 –**

### **Lage der Fahrerlaubnisprüfungen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Die Fragen 1 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Beauftragung und Überwachung der Technischen Prüfstellen (TP) und auch die Anerkennung und Überwachung der Fahrschulen obliegt den Ländern. Die Bundesregierung ist über Probleme bei der Verfügbarkeit von Prüfplätzen informiert worden. Die Bundesregierung versucht, in Gesprächen mit TP, Fahrlehrerschaft und Ländern die vielschichtigen Ursachen aufzuklären und Lösungen zu entwickeln.

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?

Die Fragen 6 bis 6b werden gemeinsam beantwortet.

Die auf ein bestimmtes Gebiet bezogene Beauftragung von TP hat sich in der Vergangenheit bewährt. Die Fahrerlaubnisprüfung soll sicherstellen, dass nur Personen zum Verkehr zugelassen werden, die über die notwendige Befähigung verfügen. Außerdem muss die Fahrerlaubnisprüfung für Bewerber finanzierbar bleiben. Hierfür ist es erforderlich, dass die amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer nach bundeseinheitlichen Standards für die Prüfungsinhalte, die Prüfungsdurchführung und die Qualitätssicherung sowie finanziell unabhängig und gut qualifiziert tätig werden.

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?

Die Fragen 7 bis 7b werden gemeinsam beantwortet.

Aufgrund der Auswirkungen der Änderungen im Bereich des § 21 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) auf die künftige Stellung der TP hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bereits

erste Beratungen mit den Ländern zum System der Fahrerlaubnisprüfung begonnen. Diese sind noch nicht abgeschlossen.

8. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, ob die Technischen Prüfstellen einen Teil ihrer Aufgaben über Dienstbesorgungsverträge durch andere Konzerntöchter erbringen lassen?

Keine.

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?

Die TP erhalten für ihre Leistungen Gebühren nach der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt). Diese sind nach § 6a Absatz 2 Satz 2 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) so zu bemessen, dass der mit den Amtshandlungen, einschließlich Prüfungen, Abnahmen, Begutachtungen, Untersuchungen, Verwarnungen (ausgenommen Verwarnungen im Sinne des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten), Informationserteilungen und Registerauskünften verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird. Die Überwachung der TP obliegt den Ländern.

10. Hält die Bundesregierung eine Person, die bereits in der Vergangenheit als entsprechend qualifizierter amtlich anerkannter Sachverständiger Fahrerlaubnisprüfungen abgenommen hat und heute als Prüflingenieur 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 Prüfingenieuren und Konzepten bereitstehen, um Abhilfe zu schaffen?

Die Fragen 10 bis 12b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei entsprechender Qualifikation und Weiterbildung bestehen keine Zweifel an der fachlichen Eignung des geschilderten Personenkreises.

Die Bindung von Sachverständigen und Prüfern an eine TP soll jedoch außerdem die finanzielle Unabhängigkeit und unparteiische Wahrnehmung ihrer Tätigkeit gewährleisten. Die TP haben zudem die Aufgabe, den Sachverständigen und Prüfern die notwendigen Einrichtungen zur Verfügung zu stellen, die laufende Weiterbildung der Sachverständigen und Prüfer sowie einen ständigen Erfahrungsaustausch unter ihnen sicherzustellen. Sie hat außerdem die Erfahrungen im kraftfahrtechnischen Prüf- und Überwachungswesen zu sammeln, auszuwerten und der Aufsichtsbehörde sowie dem Kraftfahrt-Bundesamt mitzuteilen (§ 11 KfSachVG).

Dieses System trägt wesentlich zu der hohen Qualität der Fahrerlaubnisprüfung und damit zur Verkehrssicherheit in Deutschland bei.