

Mitteilung des Senats vom 25. März 2025**Wie soll der Stau bei den Fahrerlaubnisprüfungen behoben werden?**

Die Fraktion der FDP hat unter Drucksache 21/998 eine Kleine Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Kenntnisse liegen dem Senat von oder über Fahrschulen, Fahrschülerinnen und Fahrschüler sowie Unternehmen in Bezug auf fehlende Prüfungstermine und damit verbundene lange Wartezeiten vor?

Etwaige Erkenntnisse liegen nicht vor. In Bremen wird derzeit allen Terminwünschen zur Teilnahme an einer theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung in einem hierfür angemessenen Zeitrahmen nachgekommen. Zu unverhältnismäßig langen Wartezeiten aufgrund fehlender Prüftermine kommt es bei der Disposition von Fahrerlaubnisprüfungen derzeit nicht. Dies auch vor dem Hintergrund, dass der Bedarf an Fahrerlaubnisprüfung in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen ist.

Folgende Fahrerlaubnisprüfungen, getrennt nach den Fahrerlaubnisklasse A (inklusive A1 und A2), B, C und D, wurden in den vergangenen fünf Jahren in der Region Bremen durchgeführt:

Jahr	FE-Klasse	Anzahl Prüfungen (Theorie)	Anzahl nicht bestanden (Theorie)	Quote nicht bestanden (Theorie)	Anzahl Prüfungen (Praxis)	Anzahl nicht bestanden (Praxis)	Quote nicht bestanden (Praxis)
2020	A	435	79	18,16%	334	29	8,68%
	B	10.235	3.696	36,05%	10.348	4.709	45,51%
	C	290	58	20,00%	296	68	22,97%
	D	183	33	18,03%	184	41	22,28%
		Σ 11.143			Σ 11.162		

Jahr	FE-Klasse	Anzahl Prüfungen (Theorie)	Anzahl nicht bestanden (Theorie)	Quote nicht bestanden (Theorie)	Anzahl Prüfungen (Praxis)	Anzahl nicht bestanden (Praxis)	Quote nicht bestanden (Praxis)
2021	A	401	75	18,70%	364	42	11,54%
	B	10.952	4.137	37,77%	11.231	4.933	43,92%
	C	297	67	22,56%	277	60	21,66%
	D	113	22	13,47%	116	20	17,24%
		Σ 11.763			Σ 11.988		
2022	A	410	95	23,17%	296	24	8,11%
	B	12.226	5.050	41,55%	11.471	5.209	45,41%
	C	403	87	21,59%	357	79	22,13%
	D	159	27	16,98%	154	34	22,08%
		Σ 13.198			Σ 12.278		
2023	A	423	103	24,35%	302	27	8,94%
	B	12.902	5.665	43,91%	12.119	5.123	42,27%
	C	463	87	18,79%	447	104	23,27%
	D	207	42	20,29%	186	37	19,89%
		Σ 13.995			Σ 13.054		
2024	A	471	104	22,08%	380	40	19,53%
	B	14.333	6.122	42,71%	12.225	4.709	38,52%
	C	388	85	21,91%	429	108	25,17%
	D	224	33	14,73%	250	43	17,20%
		Σ 15.416			Σ 13.284		

2. Welche Informationen sind dem Senat bekannt, wie lange die durchschnittliche Wartezeit für einen praktischen Prüfungstermin zwischen Prüfungsreife des Fahrschülers oder der Fahrschülerin und Terminvergabe durch die Technische Prüfstelle ist? Welche Zeiträume sieht der Senat hierbei als vertretbar an?

Die durchschnittliche Wartezeit auf einen Termin zur Teilnahme an einer praktischen Fahrerlaubnisprüfung beträgt derzeit circa zehn bis 13 Werktage. Dieser Zeitraum zwischen Eingang des Terminwunsches und der Terminbestätigung wird als angemessen aber auch für die Disposition der Fahrerlaubnisprüfungen für erforderlich erachtet. Ungeachtet dessen wurde bedingt durch die Coronapandemie und den damit verbundenen Beeinträchtigungen auch im Bereich der Durchführung von Fahrerlaubnisprüfungen in den Jahren 2020 und 2021 diese Zielsetzung zum Teil deutlich überschritten, was zu Unmut sowohl in der Fahrlehrerschaft als auch bei den Bewerberinnen und

Bewerbern um eine Fahrerlaubnis ausgelöst hat. Erst im Laufe des Jahres 2022 konnte die Abnahme der Fahrerlaubnisprüfungen wieder im Normalbetrieb erfolgen.

3. Welche Informationen liegen dem Senat zu volkswirtschaftlichen Kosten im Land durch die aktuelle Wartezeit zwischen Terminanfrage durch die Fahrschule und tatsächlicher praktischer Fahrerlaubnisprüfung vor und wie bewertet der Senat diese? Liegen dem Senat hierzu weitergehende Berechnungen vor? Falls ja, bitte aufgeschlüsselt nach Mehrkosten, insbesondere für Fahrschülerinnen und Fahrschüler (beispielsweise für regelmäßige Erhaltungsfahrten zur Aufrechterhaltung der Prüfungsreife), Fahrschulen, staatliche Organisationen und Unternehmen angeben.

Die aktuelle Wartezeit auf einen Termin zu einer praktischen Fahrerlaubnisprüfung übersteigt nicht den angemessenen und erforderlichen Vorlauf von circa zehn bis 13 Werktagen. Dieser Zeitrahmen ist den Fahrschulen in der Region Bremen bekannt und kann bei der Planung der Fahrschulausbildung entsprechend berücksichtigt werden. Dementsprechend entstehen derzeit keine zusätzlichen volkswirtschaftlichen Mehrkosten beim Erwerb einer Fahrerlaubnis aufgrund von Verzögerungen bei der Bereitstellung von Fahrerlaubnisprüfungen.

4. Welche Erkenntnisse liegen dem Senat zu Herausforderungen und Problemen vor, die sich möglicherweise aus langen Wartezeiten für die Akteure rund um die Fahrerlaubnisbefugnis ergeben, insbesondere für Fahrschulen (zum Beispiel können keine neuen Fahrschüler mehr aufgenommen werden), staatliche und städtische Organisationen und Betriebe (zum Beispiel Verlängerung der Ausbildungszeit bei [freiwilligen] Feuerwehren, Verkehrsbetrieben et cetera) sowie private Unternehmen (beispielsweise Notwendigkeit einer Fahrerlaubnisbefugnis zur Aufnahme einer Erwerbstätigkeit beziehungsweise zum Start einer Ausbildung; Fahrermangel, insbesondere im Güterverkehr)?

Hierzu liegen derzeit keine Erkenntnisse vor.

5. In welchem Umfang haben sich in Bremen bei der Berufskraftfahrerausbildung und bei beruflichen Umschulungen zum Berufskraftfahrer die Zeiten bis zum erfolgreichen Abschluss durch fehlende Fahrprüfungstermine in den letzten fünf Jahren verlängert?

Hierzu liegen keine Erkenntnisse vor. Begründet durch die derzeitige Prüfplatzsituation in der Region Bremen dürfte es nicht zu einer Verlängerung der Ausbildung in dem Ausbildungsberuf Berufskraftfahrer/in oder Berufskraftfahrer kommen. Gleiches gilt auch für entsprechende Umschulungsmaßnahmen.

6. Wie bewertet der Senat diese Erkenntnisse und folgert sie hieraus einen politischen Handlungsbedarf?

Aufgrund der derzeitigen Prüfplatzsituation verlängert sich nicht die Dauer der Ausbildungs- beziehungsweise Umschulungszeit zum Beruf einer Berufskraftfahrerin oder eines Berufskraftfahrers. Dementsprechend besteht kein gesonderter politischer Handlungsbedarf.

7. Was sind aus Sicht des Senats die notwendigen Rahmenbedingungen und Anforderungen für eine Öffnung des Monopols bei der Fahrerlaubnisprüfung, um anderen qualifizierten Prüfungsorganisationen entsprechende Anerkennungen zu erteilen? Falls der Senat keinen Handlungsbedarf hierbei sieht, wie begründet der Senat diese Ansicht?

Ein zwingender Handlungsbedarf zur Öffnung des Monopols bei der Fahrerlaubnisprüfung wird nicht gesehen. Insbesondere am Beispiel Berlin, wo Bewerberinnen und Bewerber um eine Fahrerlaubnisprüfung tatsächlich zwischen zwei Technischen Prüfstellen (TÜV Rheinland und DEKRA e. V.) wählen können, zeigt sich, dass diese Wahlmöglichkeit gerade nicht zu einer zufriedenstellenden Prüfplatzsituation führt.

8. Inwieweit plant der Senat eine Arbeitsgruppe oder Ähnliches einzurichten, um mit dem bestehenden Unternehmen, dass die Technische Prüfstelle im Land unterhält, sowie den amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen in den Austausch zu gehen und anschließend beispielsweise festzulegen, wie eine zukünftige Prüfungsstruktur im qualifizierten Wettbewerb der Organisationen umgesetzt werden könnte? Falls nein, welche anderen Schritte plant der Senat, um die langen Wartezeiten für Prüfungstermine im Sinne der Bürgerinnen und Bürger sowie der Wirtschaft im Land einzudämmen?

Die Einrichtung einer entsprechenden Arbeitsgruppe ist nicht geplant. Gleichzeitig wird jedoch nicht verkannt, dass ein Fachkräftemangel auch bei Fahrerlaubnisprüferinnen und Fahrerlaubnisprüfern nicht von der Hand zu weisen ist. Die Technischen Prüfstellen stehen vor enormen Herausforderungen, auch künftig den Bedarf an theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfungen in einem angemessenen Zeitraum zu decken. Die zu erwartenden Verbesserungen aus der Reform der Zugangsvoraussetzungen für Fahrerlaubnisprüferinnen und Fahrerlaubnisprüfern (siehe hierzu Frage 9) dürften nicht kurzfristig greifen. Vor diesem Hintergrund sind bereits einige Länder dazu übergegangen, abweichend von den Vorgaben des Kraftfahrersachverständigengesetzes (KfSachvG) Ausnahmen von den Zugangsvoraussetzungen einer Fahrerlaubnisprüferin oder eines Fahrerlaubnisprüfers unter der Wahrung der Qualitätsstandards zu genehmigen, um interessierte Fachkräfte (zum Beispiel ehemalige

Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer) für den Beruf der Fahrerlaubnisprüferin oder des Fahrerlaubnisprüfers zu akquirieren. Auch wenn in der Region Bremen die derzeitige Prüfplatzsituation als zufriedenstellend betrachtet werden kann, wird in enger Abstimmung mit der für das Land Bremen zuständigen Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr der TÜV NORD Mobilität GmbH & Co. KG zu entscheiden sein, ob und gegebenenfalls mit welchen Maßnahmen die Technische Prüfstelle in die personelle Lage versetzt wird, auch zukünftig Fahrerlaubnisprüfungen in einem angemessenen Zeitrahmen zu disponieren. Entsprechende Gespräche hierzu werden zeitnah aufgenommen.

9. Welche Reformen hält der Senat für sinnvoll, um die formalen Zugangsvoraussetzungen für die Ausbildung zum Fahrerlaubnisprüferinnen- beziehungsweise Fahrerlaubnisprüferin zu reformieren, um die Versorgung mit ausreichend Fahrerlaubnisprüferinnen und -prüfern sicherzustellen? Welche Position nimmt Bremen hier in der Verkehrsministerkonferenz ein? Wann ist mit der Umsetzung der angekündigten Reformschritte im Hinblick auf die Qualifikationsvoraussetzungen zu rechnen?

Die Zugangsvoraussetzungen für einen Fahrerlaubnisprüfer ergeben sich aus dem Kraftfahrersachverständigengesetz. Das Kraftfahrersachverständigengesetz normiert die Anforderungen und die Tätigkeit der amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr. Die sich aus dem Kraftfahrersachverständigen-gesetz ergebenden Zugangsvoraussetzungen, welche in den 1970er Jahren festgelegt wurden, erscheinen nach heutigen Gesichtspunkten nicht mehr zeitgemäß. Vor diesem Hintergrund hat die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) zielgerichtet auf die Tätigkeit einer Fahrerlaubnisprüferin oder eines Fahrerlaubnisprüfers folgende Zugangsvoraussetzungen definiert:

- Vollendung des 23. Lebensjahres,
- geistige und körperliche Eignung,
- fachliche und pädagogische Eignung,
- Zuverlässigkeit für die Tätigkeit als Fahrprüfer,
- abgeschlossene Berufsausbildung in einem anerkannten Lehrberuf, Allgemeine Hochschulreife oder gleichwertige Vorbildung,
- Besitz der Fahrerlaubnis, in der als Fahrerlaubnisprüfer fahrpraktische Prüfungen abgenommen werden sollen,
- erfolgreiche Ausbildung und Prüfung zum Fahrerlaubnisprüfer.

Auf Grundlage dieser Ergebnisse soll die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen bis zum Frühjahr 2025 Vorschläge für die Ausgestaltung der Ausbildung und Prüfung im Rahmen der Erlangung der Fahrprüferkompetenz erarbeiten. Die Ergebnisse bleiben zunächst abzuwarten, um daraus die weiteren Schritte hin zu einer effektiven Verbesserung der Prüfplatzsituation abzuleiten. Dies geschieht in enger Abstimmung des Bundes mit den Ländern. Die Abkehr von den bisherigen Anforderungen einer Fahrerlaubnisprüferin oder eines Fahrerlaubnisprüfers, zum Beispiel die Notwendigkeit eines Ingenieursstudiums und einer deutlichen Öffnung der Zugangsvoraussetzungen erscheinen geeignet, um dem Fachkräftemangel wirksam zu begegnen, die Personalgewinnung im Bereich der Fahrerlaubnisprüfungen zu erleichtern und die Attraktivität dieses Berufsfeldes für Frauen zu steigern. Wann diese Reformschritte rechtlich normiert und umgesetzt werden, kann aus heutiger Sicht nicht seriös prognostiziert werden.