

zur Anhörung „Damit Mobilität nicht zum Luxus wird – Für einen bezahlbaren Autoführerschein“ (Drucksache 20/10610)

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschifffahrt. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

Der ADAC e. V. bedankt sich für die Möglichkeit einer Stellungnahme zur Drucksache 20/10610, welche die Entwicklung der Kosten für den Autoführerschein thematisiert. Der Wunsch nach individueller und motorisierter Mobilität ist in Deutschland stark ausgeprägt. Die Möglichkeit mit einem Kraftfahrzeug unabhängig mobil zu sein, bedeutet für viele Menschen am gesellschaftlichen Leben teilnehmen zu können bzw. ihren Ausbildungs- oder Arbeitsplatz zu unterschiedlichen Uhrzeiten zuverlässig erreichen zu können. Die Voraussetzung dafür ist der Erwerb einer Fahrerlaubnis.

Entwicklung der Kosten für den Autoführerschein

Eine Umfrage des ADAC aus dem Herbst 2023 hat gezeigt, dass der Anteil der Fahrschüler, die weniger als 2500 Euro für den Erwerb der Fahrerlaubnisklasse B bezahlt haben, sich innerhalb weniger Jahre von 48 Prozent auf 21 Prozent halbiert hat. Der Anteil der Personen, die mehr als 3500 Euro und bis zu 4500 Euro aufwenden musste, hat sich im gleichen Zeitraum ungefähr verdoppelt (von 10 Prozent auf 22 Prozent). Für die Ausbildung benötigten 59 Prozent einen Zeitraum von bis zu sieben Monate. 75 Prozent der Befragten hatten bis zu 30 Fahrstunden (plus 12 Sonderfahrten) vor der Prüfung absolviert. 77 Prozent bewerteten die Qualität der Ausbildung mit „gut“ oder „sehr gut“.

Der Wert der professionellen Fahrausbildung

Das Unfallrisiko bei Fahranfängern wird insbesondere durch das Jugendlichkeitsrisiko, den jugendtypischen Fahrsituationen und den Mangel an ausreichender Fahrpraxis nach bestandener Prüfung maßgeblich beeinflusst. **Aufgrund der bestehenden Fahrschulpflicht nehmen Fahrschulen eine Schlüsselrolle bei dem Aufbau der erforderlichen Fahrkompetenz ein.** Sie müssen während der Ausbildung intensiv und nachhaltig über die Risiken im Straßenverkehr aufklären. Das ist eine gesellschaftlich verantwortungsvolle Aufgabe und verdient hohe Anerkennung. Die professionelle Fahrausbildung leistet einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Die im Antrag der CDU/CSU Fraktion angesprochene Stärkung der schulischen Verkehrserziehung/Mobilitätsbildung zur Erhöhung der Verkehrskompetenz ist ein wichtiges Signal an die Kultusministerien der Länder, mehr Möglichkeiten für zielgruppengerechte Angebote im Lehrplan zu schaffen. Der ADAC bietet an dieser Stelle seine Unterstützung an.

Die aktuelle Herausforderung für Fahrschulen und Verbraucher

Demgegenüber stehen Fahrschulen in Deutschland vor einer großen Transformation. Zum einen ist es die - durch die Elektromobilität beschleunigte - Antriebswende und damit verbundene Umstellung auf Automatikfahrzeuge im Bestand. Zum anderen ist das durchschnittliche Alter der Fahrlehrenden mit 54 Jahren auf einem neuen Höchststand angekommen. Das bedeutet, dass von den geschätzten 35 Tsd. aktiven Fahrlehrenden aktuell nur noch rund 10 Tsd. Personen unterhalb der Altersgrenze von 55 Jahren sind. Aufgrund dieser Altersstruktur ist in absehbarer Zeit ein Mangel an Lehrenden zu befürchten, sofern hier nicht gegengesteuert wird. **Um auch weiterhin den bestehenden Anforderungen gerecht werden zu können, besteht für den Fahrlehrerberuf somit ein hoher Bedarf an Ausbildungsstellen und Personen, die das Angebot einer Weiterbildung nutzen wollen.** Für Verbraucher ist ein (lokaler) Wettbewerb zwischen betrieblich unabhängigen Fahrschulen die Voraussetzung, um vor Ort eine Auswahl treffen zu können.

Zur besseren Orientierung bei der Auswahl einer geeigneten Fahrschule sind für den Verbraucher zur Qualitätssicherung neben Angaben zur Verfügbarkeit von Fahrstunden (bspw. die Anzahl von Fahrschülern pro Fahrlehrenden) auch Hinweise zur durchschnittlichen Bestehensquote in Theorie und Praxis transparent anzuzeigen.

Die Situation der Fahranfänger und BF17

Insbesondere im vergangenen Jahrzehnt konnten mit neuen Maßnahmen - wie dem Begleiteten Fahren mit 17 (BF17) - wesentliche Verbesserungen in der Verkehrssicherheit bei den Fahranfängern erzielt werden. Diese Maßnahme erlaubt es, unter protektiven Bedingungen Fahrpraxis nach Erhalt der Fahrerlaubnis kontinuierlich aufzubauen. Das Unfallrisiko wird somit für die Phase des Fahrens ohne Aufsicht deutlich gesenkt. Leider ist in diesem Zusammenhang festzustellen, dass der Anteil der Fahrerlaubnisprüfungen, die eine BF17 Teilnahme ermöglichen, mit etwa 30 Prozent deutlich hinter den Erwartungen zurückbleibt. **Eine Ursache für die schwindende BF 17 Beteiligung sind auch die gestiegenen Kosten für den Erwerb der Fahrerlaubnis.** Bis zu diesem Zeitpunkt sind häufig noch nicht ausreichend Mittel angespart worden und in der Zielgruppe deshalb auch nicht verfügbar. Das kann sich in der Folge auf den Startzeitpunkt der Ausbildung auswirken und die Dauer der Ausbildung, die inzwischen nicht selten bis zu einem Jahr beansprucht, negativ beeinflussen. Erschwerend kommt hinzu, dass ein Antrag zur Fahrerlaubnis der Klasse B frühestens mit einem Alter von 16,5 Jahren gestellt werden kann. Um den vollen Zeitraum des Begleiteten Fahren ausschöpfen zu können, ist das zu spät. **Daher empfiehlt der ADAC eine Absenkung des Mindestalters zur Antragstellung auf 16 Jahre** und befürwortet eine fortschreitende Digitalisierung des Antragsverfahrens.

Virtueller Theorieunterricht verbessert die Erreichbarkeit von Fahrschulen

Für die Reduzierung der Kosten im Rahmen der Ausbildung sind sowohl die Möglichkeit für einen virtuellen Theorieunterricht als auch der Einsatz von Fahrsimulatoren zielgerichtete Optionen. Ein freiwilliges Angebot von Fahrschulen an virtuellen Unterrichtseinheiten - zur Erfüllung der Voraussetzung für die Anmeldung zur Theorieprüfung - kann die Herausforderung der Erreichbarkeit von Fahrschulen für Fahrschüler gerade in ländlichen Regionen deutlich erleichtern, da die Anzahl der Fahrten zur Fahrschule mit öffentlichen Verkehrsmitteln in den Abendstunden sich dadurch verringert bzw. komplett entfallen könnte. **Dazu ist die Anforderung, den theoretischen Unterricht (vollständig) in Präsenz anbieten zu müssen, anzupassen.** Im Ergebnis könnten Einsparungen bei der Miete für große Räume auch die Fahrschulen entlasten.

Der Einsatz von Fahrsimulatoren kann mehr als eine Ergänzung sein

Das Erlernen der motorischen Fähigkeiten zur Bedienung eines Handschaltergetriebes kann in einem sicheren Umfeld durch einen Simulator schon heute umweltschonend vermittelt werden. **Der Einsatz von Fahrsimulatoren kann zur Kostensenkung beitragen, wenn dieser für den Erwerb der „Schaltkompetenz“ geeignet ist.**

Gerade weil keine „echten“ Verkehrsteilnehmer während der Simulationsfahrt beteiligt oder gefährdet sind, ist der Fahrschüler in der Lage den Instruktionen des Simulators im „Schonraum“ zu folgen, ohne zusätzlich und lückenlos von einem Fahrlehrer beaufsichtigt werden zu müssen.

Sofern der Simulator auch für eine „Testfahrt“ zum Nachweis der Schaltkompetenz genutzt werden könnte, würde dieser das bestehende Fahrschulangebot nicht nur ergänzen (zusätzlich zu einem realen Fahrzeug mit Handschaltung), sondern auch ersetzen können (an Stelle eines realen Fahrzeugs mit Handschaltung).

Die Durchführung und Anerkennung einer Testfahrt auf dem Simulator ist unter der Voraussetzung, dass die Fahrkompetenz im realen Verkehr mit einem automatikbetriebenen Fahrzeug während der Ausbildung vermittelt wird, zu bewerten. Die Prüfung zur Befähigung - ein Fahrzeug im realen Straßenverkehr sicher und regelkonform beherrschen zu können - würde somit weiterhin in einem realen Szenario erfolgen.

Wird der Fahrsimulator zum Üben bestimmter Gefahrensituationen oder besondere Ereignisse - wie das Bilden einer „Rettungsgasse“ - verwendet, wäre das eine zusätzliche Anforderung, die nicht verbindlich vorgeschrieben werden sollte. Eine daraus resultierende verpflichtende Anschaffung von Simulatoren mit zertifizierter Software würde für Fahrschulen kurzfristig hohe Investitionskosten verursachen und zu einer Verteuerung der Ausbildung führen.

Anzahl der verfügbaren Prüftermine erhöhen

Es ist nicht davon auszugehen, dass sich die Anzahl der Prüfungen absehbar verringert. Im Gegenteil. Der Bedarf an Prüfungen wächst. Es gilt daher mehr Prüfkapazitäten zu planen und aufzubauen.

Die im Antrag der CDU/CSU-Fraktion angesprochenen Punkte zur Verbesserung der Terminvergabe im Hinblick auf die fahrpraktische Prüfung zeigen auf, wo und wie zusätzliche Prüfkapazitäten kurz- und mittelfristig geschaffen werden können. Die Anpassung der Voraussetzungen für Sachverständige im Prüfwesen zur Verbesserung der Kapazität - bei vergleichbarer Qualität - erscheint besonders vielversprechend. **Entscheidend ist, dass die Prüfung weiterhin unabhängig und ohne „Gewinnabsichten“ durchgeführt werden kann.** Das bedeutet, die Gebührenverordnung zur Berechnung der Kosten bleibt verbindlich und einzelne Prüfer dürfen sich nicht auf bestimmte Fahrschulen beschränken. Bei der Auswahl ist somit auf eine ausgewogene Verteilung bei der Besetzung von Prüfterminen durch eine zentrale Stelle zu achten.

Schlussbemerkung

Fahrschulen haben viele Verpflichtungen. Die Ausbildung von Fahranfängern und Nachschulungen stehen im Fokus der öffentlichen Wahrnehmung. Die Anforderung an Fahrschulen, zukünftig auch ältere Kraftfahrer im Erhalt der Fahrkompetenz niederschwellig zu unterstützen oder Menschen mit Fahrangst dabei zu helfen, den Einstieg in den motorisierten Straßenverkehr zu erleichtern, wird gelegentlich übersehen.

Die zu Beginn angeführte Altersstruktur der Fahrlehrenden gibt daher Anlass zur Sorge, auch in Zukunft alle Erwartungen erfüllen zu können. Es müssen zeitnah die Weichen gestellt werden, um ausreichend neue Bewerber für den Fahrschulbetrieb zu gewinnen.

Als Hürde stellt sich heraus, dass die Ausbildungszeit zum Fahrlehrenden von aktuell 10-12 Monaten an einer dafür akkreditierten Fahrlehrerausbildungsstätte zu selten als Chance für eine qualifizierte Umschulung wahrgenommen wird, da neben den Kosten für die Ausbildung in diesem Zeitraum auch keine auskömmlichen Einkünfte erzielt werden können.

Es ist zu prüfen, ob eine Ausbildung auch in einem dualen System machbar ist. Das würde die Einkommenslücke schließen und eine Kostenbeteiligung durch den Fahrschulbetrieb vereinfachen.

Für den ADAC e.V. sind zusammengefasst folgende Punkte zur Reduzierung der Kosten für den Erwerb der Fahrerlaubnis von besonderer Bedeutung:

- + Mehr Transparenz bei den Kennzahlen zur besseren Orientierung für den Verbraucher bei der Auswahl einer geeigneten Fahrschule.
- + Aufgrund der gestiegenen Dauer für eine Ausbildung und einem verzeichneten Rückgang der BF 17 Teilnehmenden ist eine Absenkung des Mindestalters zur Fahrerlaubnis-Antragsstellung auf 16 Jahre zur besseren Ausschöpfung des angestrebten BF 17 Lernzeitraums sinnvoll.
- + Eine Anerkennung von virtuellen Theorieunterrichtseinheiten im Hinblick auf die Zulassung zur Theorieprüfung kann die Anzahl erreichbarer Fahrschulen im Umkreis erhöhen und somit den Wettbewerb gerade in ländlichen Regionen stärken.
- + Der Einsatz von Simulatoren zum Erwerb und Feststellung der Schaltkompetenz kann zu einer Reduzierung der laufenden Kosten im Kontext der fortschreitenden Transformation der Antriebe beitragen, da so in der Folge nicht mehr zwei Fahrzeuge mit unterschiedlichen Antriebsarten vor gehalten werden müssen.
- + Die Entwicklung alternativer Ausbildungsmöglichkeiten für Fahrlehrende ist zu prüfen, um den drohenden Fachkräftemangel entgegenwirken zu können.
- + Eine Anpassung der Voraussetzungen für Sachverständige im Prüfwesen zur Verbesserung der Kapazität ist für einen erweiterten Zugang von geeigneten Personen anzustreben.

ADAC e.V.
Ressort Verkehr
Hansastraße 19
80686 München