

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)

vom 16. Februar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Februar 2025)

zum Thema:

**Nachfrage zu Antwort vom 03.02.2025: Monatelange Wartezeiten abbauen,
Fahrerlaubnisprüfung in Berlin endlich wieder zeitnah ermöglichen**

und **Antwort** vom 5. März 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 7. März 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/21713

vom 16. Februar 2025

über Nachfrage zu Antwort vom 03.02.2025: Monatelange Wartezeiten abbauen,
Fahrerlaubnisprüfung in Berlin endlich wieder zeitnah ermöglichen

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Technischen Prüfstellen TÜV Rheinland Berlin Brandenburg Pfalz e.V. und DEKRA e.V. Dresden um Stellungnahmen gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt sind.

Frage 1:

In der Antwort des Senats vom 03.02.2025 wird erwähnt, dass seit 2022 Prüfer aus anderen Bundesländern und der Bundespolizei eingesetzt wurden. Wie viele Prüfer wurden tatsächlich aus anderen Bundesländern oder der Bundespolizei eingesetzt? Bitte aufschlüsseln nach Bundesland und Dienststelle.

Antwort zu 1:

Für die Technische Prüfstelle TÜV wurden folgende Genehmigungen zum befristeten Einsatz von amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern (aaSoP) anderer Bundesländer oder Bundesbehörden erteilt:

2022

Anzahl der Prüfer	Bundesbehörde
1	Bundeswehr

2023

Anzahl der Prüfer	Bundesbehörde
2	Bundeswehr

2024

Anzahl der Prüfer	Bundesbehörde
2	Bundeswehr
5	Bundespolizei

Für die Technische Prüfstelle DEKRA wurden folgende Genehmigungen zum befristeten Einsatz von amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern (aaSoP) anderer Bundesländer oder Bundesbehörden erteilt:

2022:

Anzahl der Prüfer	Bundesland
18	Brandenburg
12	Sachsen
5	Sachsen-Anhalt
11	Thüringen

2023:

Anzahl der Prüfer	Bundesland
11	Brandenburg
5	Mecklenburg-Vorpommern
7	Sachsen
14	Sachsen-Anhalt
20	Thüringen

2024:

Anzahl der Prüfer	Bundesland
10	Brandenburg
9	Mecklenburg-Vorpommern
15	Sachsen
11	Sachsen-Anhalt
22	Thüringen
1	Hessen/ NL Gießen

Es ist anzumerken, dass sich die tabellarische Aufzählung für TÜV und DEKRA auf die jeweils erteilten Genehmigungen bezieht. Es ist davon auszugehen, dass einzelne aaSoP mehrfach zu jeweils bestimmten Zeiträumen aus anderen Bundesländern eingesetzt worden sind, für die jeweils eine gesonderte Genehmigung erteilt worden ist.

Frage 2:

Wieviel mehr Prüftermine konnten dadurch angeboten werden? Bitte für die Jahre 2022, 2023, 2024 getrennt aufzuführen.

Antwort zu 2:

Die Anzahl der zusätzlich angebotenen Prüftermine durch die DEKRA können der folgenden Tabelle entnommen werden.

Jahr	Anzahl	Bundesland	Gesamtanzahl
2022	319	Sachsen	537
	27	Sachsen-Anhalt	
	63	Thüringen	
	86	Brandenburg	
	42	Mecklenburg-Vorpommern	
2023	237	Sachsen	2.316
	612	Sachsen-Anhalt	
	760	Thüringen	
	453	Brandenburg	
	254	Mecklenburg-Vorpommern	
2024	804	Sachsen	3.390
	414	Sachsen-Anhalt	
	1.106	Thüringen	
	499	Brandenburg	
	466	Mecklenburg-Vorpommern	
	101	NL Gießen	

Die Anzahl der zusätzlich angebotenen Prüftermine durch den TÜV liegt dem Senat nicht vor.

Frage 3:

Wie hoch ist aktuell der Bedarf an Prüfern, um die Wartezeiten signifikant zu senken? Sind weitere Ausbildungsprogramme geplant, und wenn ja, wie viele Prüfer sollen noch ausgebildet werden?

Antwort zu 3:

Zur Beantwortung der Frage wurden TÜV und DEKRA um Stellungnahme gebeten.

Gem. der Stellungnahme des DEKRA sei die Frage nach den Wartezeiten nicht nur abhängig von den zur Verfügung gestellten Prüfterminen. Im Monat Januar und Februar 2025 habe DEKRA seit längerer Zeit erstmalig wieder mehr Prüftermine zur Verfügung stellen können als von den Fahrschulen nachgefragt wurden. DEKRA geht hierbei davon aus, dass sie dies unter den jetzigen Bedingungen für das Jahr 2025 auch weiterhin aufrechterhalten könne. Für die Zukunft müsse berücksichtigt werden, dass es weiterhin schwierig sei, ausreichend qualifiziertes Personal zu finden und einzustellen. Zudem seien die altersbedingten Personalausstritte zu beachten und auch zu bedenken, dass die Unterstützung aus den anderen Bundesländern zurückgehen könnte.

Frage 4:

Der Senat gibt an, dass in Einzelfällen Ausnahmegenehmigungen von den grundsätzlichen Befähigungsanforderungen erteilt wurden. Wie oft wurde diese Möglichkeit seit 2022 genutzt? Bitte für die Jahre 2022-2024 getrennt aufschlüsseln.

Antwort zu 4:

Seit 2022 wurden von der Möglichkeit, in Einzelfällen Ausnahmegenehmigungen von den grundsätzlichen Befähigungsanforderungen zu erteilen, wie folgt Gebrauch gemacht:

2022: 3 Ausnahmegenehmigungen

2023: 20 Ausnahmegenehmigungen

2024: 34 Ausnahmegenehmigungen

Frage 5:

Wie hoch ist der aktuelle Bearbeitungsrückstand, gemessen an der Anzahl der offenen Prüfungsanträge?

Antwort zu 5:

Aus der Zahl der offenen Prüfaufträge für Fahrerlaubnisprüfungen lassen sich keine Rückschlüsse auf einen Bearbeitungsrückstand ziehen, da für das Ablegen der theoretischen und der praktischen Prüfung jeweils ein Zeitraum von einem Jahr zur Verfügung steht und keine Informationen zum Ausbildungsstand der Fahrerlaubnisbewerberinnen und -bewerber vorliegen.

Die Berliner Fahrerlaubnisbehörde hat beiden Prüforganisationen in den Jahren 2022 bis 2024 insgesamt Prüfaufträge in der Größenordnung von rund 67.000 bis rund 75.000 pro Jahr erteilt.

Aktuell (Stand 01.02.2025) sind bei TÜV und DEKRA insgesamt 67.952 Prüfaufträge offen, davon 24.526 für die praktische Fahrerlaubnisprüfung.

Frage 6:

Gibt es auffällige Unterschiede in den Bestehensquoten je nach Fahrschule? Plant der Senat Maßnahmen, in Zusammenarbeit mit den Fahrschulen, zur Verbesserung der Bestehensquoten, insbesondere bei der Klasse B, die mit 56,1 % die niedrigste Quote aufweist?

Antwort zu 6:

Unterschiede in den Bestehensquoten je nach Fahrschule sind bundesweit zu verzeichnen. Diese können auf Ausbildungsmängel hinweisen. Auf Bundesebene ist daher geplant, im nächsten Rechtsetzungsverfahren eine Rechtsgrundlage für die Übermittlung der Daten durch die Technischen Prüfstellen an die für die Fahrschulüberwachung zuständigen Behörden zu schaffen, damit diese im Bedarfsfall eingreifen können. Zudem arbeitet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit wissenschaftlicher Unterstützung der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) und unter Einbeziehung der Länder und weiterer relevanter Akteure an der Optimierung der Fahrschulausbildung für alle Fahrerlaubnisklassen, die auch zu einer Verbesserung der Bestehensquoten beitragen soll.

Frage 7:

Wie stellen sich die Bestehensquoten in den Bezirken dar? Bitte nach Bezirken und den Jahren 2022-2024 aufschlüsseln.

Antwort zu 7:

Eine Aufschlüsselung der Bestehensquoten nach Bezirken ist nicht möglich. Es liegen hierzu keine Daten vor, da der Wohnbezirk nicht einzeln erfasst wird.

Frage 8:

Wie erklärt sich der Senat die signifikanten Unterschiede in der Bestehensquote zwischen TÜV Rheinland und DEKRA? Gibt es Unterschiede in den Prüfungsanforderungen, der Prüfungsdurchführung oder in der Zusammensetzung der Prüflinge? Werden die Prüfungsbedingungen regelmäßig evaluiert, um eine einheitliche Bewertung sicherzustellen?

Antwort zu 8:

Die Regelungen für die Durchführung und Bewertung der Fahrerlaubnisprüfungen sind für beide Prüforganisationen identisch.

Die theoretische Prüfung wird aufgrund eines bundesweit gültigen Fragenkatalogs durch ein zentral bereitgestelltes Prüfungsprogramm abgenommen.

Für die praktischen Fahrerlaubnisprüfungen bilden ein bundesweit gültiger Fahraufgabenkatalog und ein elektronisches Prüfprotokoll die Grundlage.

Alle Technischen Prüfstellen müssen aufgrund einer Richtlinie der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) ein einheitliches Qualitätsmanagementsystem mit Dokumentationspflichten und internen Audits vorhalten und unterliegen einer regelmäßigen Begutachtung durch die BASt.

Dies lässt vermuten, dass der schon seit längerem tendenziell zu beobachtenden Unterschied in den Bestehensquoten zwischen TÜV und DEKRA, der sich auch auf die theoretische Prüfung erstreckt, von einer unterschiedlichen Zusammensetzung der Bewerberinnen und Bewerber herrührt. Belastbare Erkenntnisse liegen dazu jedoch nicht vor.

Berlin, den 05.03.2025

In Vertretung

Johannes Wieczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt