



Robert Klein, Stadtberg 32 89312 Günzburg

Tel.: 08221-250773

Fax: 08221-31965

E-Mail: info@idfl.de

Erneute Verteuerung des Führerscheins durch Gebührenerhöhung bei TÜV/DEKRA

Hier: Einführung eines e-Prüfprotokolls mit fraglichem Nutzen

1. Elektronisches Prüfprotokoll für die praktische Fahrerlaubnisprüfung

Mit erheblichem Aufwand wird derzeit die optimierte praktische Fahrerlaubnisprüfung entwickelt. So soll statt der bisherigen Papierform ein elektronisches Prüfprotokoll eingeführt werden, um die Fahrkompetenz des Bewerbers besser einschätzen zu können. Der Prüfer bewertet und dokumentiert die Leistungen des Bewerbers während der Prüfung auf einem mobilen Endgerät mit Noten von *sehr gut* bis *ungenügend*. Bisher ist unklar, wie / wodurch der hauptsächlich technisch ausgebildete Prüfer befähigt sein soll, eine derartige Bewertung abzugeben und insbesondere das Verhalten des Bewerbers unter einer anormalen, psychischen Drucksituation bei derart detaillierter Bewertung gerecht würdigen zu können. Das Ergebnis unserer diesbezüglichen Nachfrage beim Verband der technischen Überwachungsvereine (VdTÜV) ergab leider keinerlei Erkenntnisse, da unsere Fragen nicht konkret und nur sehr ausweichend beantwortet wurden. Daher ist zu vermuten, dass der pädagogisch-psychologische Anteil einen deutlich untergeordneten Umfang innehat. Das deckt sich dann mit unseren anderweitig gesammelten Erfahrungen zu diesem Thema. Trotz e-Prüfprotokoll soll, einigen Informationen zufolge, am Ende der Prüfung noch ein handschriftlich ausgefülltes Papierprotokoll für den Bewerber erstellt werden.

Um diese Dokumentation an mobilen Endgeräten während der Prüfung durchführen zu können ist nach aktuellem Kenntnisstand geplant, die Prüfzeit zu verlängern und eine Anpassung der Gebührenordnung anzustreben. Die erneute Verteuerung der Fahrerlaubnisprüfung (aktuell für Klasse B: 84,97 € brutto nur praktische Prüfung) ist dann die unausweichliche Folge. Die Relation zu einer Fahrstunde (etwa zwischen 30,00 € - 40,00 € für eine Übungsfahrt und rund 10,00 € mehr für die Sonderfahrten, Abweichungen sind möglich) ist bereits jetzt längst verloren gegangen. Zudem handelt es sich bei einer praktischen Fahrerlaubnisprüfung für die meisten Bewerber um die erste Prüfung ihres Lebens, bei dem kein rein theoretisches Ergebnis zu präsentieren ist, sondern bei dem ihr konkretes Verhalten über einen zusammenhängenden Zeitraum genau beobachtet wird und zu damit zu einer deutlichen Steigerung der ohnehin hohen psychischen Belastung führt.

Das Verfahren zur Änderung der Gebührenordnung mit vorgenannter Kostensteigerung für die praktische Prüfung wurde bereits in die Wege geleitet.

Bereits jetzt ist absehbar, dass ein e-Prüfprotokoll den erwünschten Erfolg gar nicht erbringen kann. Die festzustellende Kompetenz erschöpft sich in einer reinen Basiskompetenz, die problemlos ohne technische Aufrüstung und ohne Verlängerung der Prüfzeit festzustellen ist. Der eigentliche Kompetenzerwerb, das ist in Fachkreisen völlig unstrittig, findet erst durch die zunehmende Fahrerfahrung nach Erwerb der Fahrerlaubnis statt. Hier gilt es, mit entsprechenden Mitteln einzugreifen, die ggf. sogar kostenneutral umsetzbar sind.

Im Übrigen belegen die Erfahrungen mit der Einführung der theoretischen PC-Prüfung klar, dass die im Zuge der Einführung angepriesenen positiven Veränderungen nicht nachweisbar sind. Auf die nachfolgenden Ausführungen wird verwiesen.

2. Theoretische Fahrerlaubnisprüfung am PC

Die seit 2010 flächendeckend bei allen Prüfstellen der Prüforganisationen eingeführte PC-Prüfung für Fahrerlaubnisbewerber hatte entsprechend der Begründung des Bundesrats eine höhere Prüfungsgerechtigkeit, eine bessere Verständlichkeit der Fragestellungen, einen effizienteren Ablauf und eine Reduktion von Fehlerquellen zum Ziel. Weiteres Ziel war die voraussichtliche Steigerung der Verkehrssicherheit.

Mit der Einführung verbunden war die Erhöhung der in der Gebührenordnung festgelegten Kosten für die Durchführung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung am PC **um 8,20 €** zzgl. MwSt., was einer **Erhöhung um 88%** entspricht. Festgelegt wurde weiterhin, dass ein Euro pro Prüfung (ca. 1,7 Mio. Prüfungen pro Jahr) zweckgebunden für die Weiterentwicklung der PC-Prüfung verwendet werden soll.²⁾

Die zur Begründung für die Einführung maßgeblichen Faktoren konnten bisher nicht mit nachweisbaren Ergebnissen unterlegt werden. Die ohnehin nicht weiter begründete Feststellung einer „positiven Auswirkung auf die Fahrerlaubnisausbildung“¹⁾ kann mangels Messbarkeit als reine Worthülse und als „Alibibegründung“ für die gesetzliche Durchsetzung gewertet werden. Ein tatsächlicher Nutzen ist bisher nicht erkennbar, geschweige denn nachgewiesen worden.

Eine Publikation der TÜV/DEKRA arge tp 21 GbR vom September 2009 trat mit ersten Erfahrungen zu dieser neuen Form an die Öffentlichkeit. Der wesentliche Teil beschäftigt sich mit der positiven Annahme dieser Prüfungsform durch alle Beteiligten. Wirklich objektiv belastbare Hinweise auf eine Erhöhung der Verkehrssicherheit findet man nicht. Gerade die Verkehrssicherheit muss bei kosten-trächtigen Maßnahmen grundsätzlich im Vordergrund stehen. Leider wird dieser Begriff in letzter Zeit zur Begründung und Durchsetzung der unterschiedlichsten Vorstellungen verwendet. Wodurch die Steigerung der Verkehrssicherheit tatsächlich und messbar erfolgt, bleiben die Initiatoren meist schuldig.

Obwohl also ein tatsächlicher Vorteil, von internen Abläufen bei den Prüforganisationen einmal abgesehen, nicht nachgewiesen ist, wurde der Bürger bei den rund 8,8 Millionen Prüfungen (siehe Tabelle) bisher mit ca. 85 Millionen Euro **zusätzlich** belastet⁴⁾. Angeblich zur Steigerung der Verkehrssicherheit, die, wie bereits erwähnt, bis heute nicht nachweisbar stattgefunden hat! Auch ein sonstiger Nutzen konnte bei objektiver Betrachtung nicht nachgewiesen werden⁶⁾.

Tabelle zur Entwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfungen

Jahr	Durchgeführte Prüfungen ³⁾
2007	1 907 963
2008	1 890 374
2009	1 798 007
2010	1 593 831
2011	1 591 361
2012	1 562 980
2013	1 474 074
2014	1 400 000 (geschätzt)

Für die Weiterentwicklung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung erhalten die Prüforganisationen im Mittel 1,5 Millionen Euro jährlich da festgelegt wurde, dass von jeder Theorieprüfung ein Euro für diesen Zweck abgezweigt wird.²⁾ Somit wurden und werden weiter Summen in Millionenhöhe für die Weiterentwicklung nur der reinen Prüfungsfragen bzw. deren laufende Anpassung bereitgestellt. Dass dieser gebundene Betrag tatsächlich nur für den eigentlichen Bestimmungszweck verwendet wird, erscheint mehr als zweifelhaft. Insbesondere auch deswegen, weil die der Erhöhung zugrunde liegende Kalkulationsüberprüfung durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernest & Young ein Testat nur auf Basis „bestmöglicher Einschätzung“ abgegeben hat²⁾. Von tatsächlich tiefgehend geprüften Nachkalkulationen auf betriebswirtschaftlicher Basis durch externe Fachgremien ist bisher nichts bekannt.

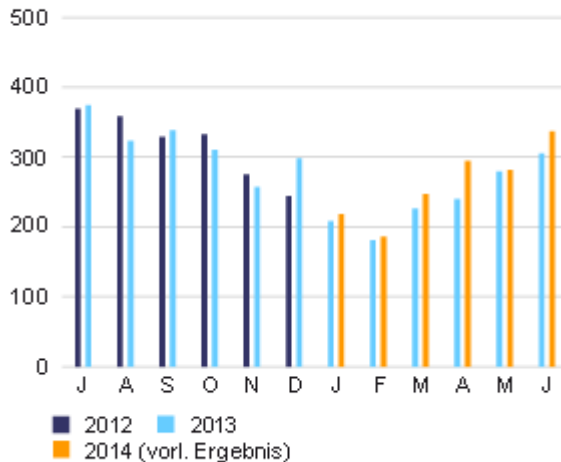
Der Innovationsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) 2009/2010⁵⁾ erläutert, dass mit Hilfe der entwickelten Software „VICOM“, die Abbildungen und auch die Videosequenzen **mit geringem Aufwand** variiert werden können. Stellt sich also die Frage: Wofür wurden die bisherigen Millionen und werden die jährlich weiterhin anfallenden rund 1,4 bis 1,5 Mio. Euro verwendet? Jedes gute Systemhaus wird bestätigen können, dass eine Mittelverwendung in dieser Höhe bei betriebswirt-

schaftlicher Planung kaum gerechtfertigt ist. Das gilt umso mehr als von der BAST festgestellt wurde, dass die wenigen jährlichen Veränderungen durch die Software mit geringem Aufwand durchzuführen sind.

Die nachfolgend eingefügte Statistik zeigt, dass auch die angekündigte Senkung des Unfallrisikos junger Fahranfänger ausgeblieben ist. Damit ist ein besonders gewichtiges Argument für die PC-Prüfung entfallen.

Bei Straßenverkehrsunfällen Getötete

Anzahl



© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2014

Statistiken über Manipulation von Theorieprüfungen sind zwar in Einzelfällen bekannt, jedoch in ihrem Umfang nach unserer Erkenntnis durch keine statistische Erfassung belegt. Damit ist die behauptete erhöhte Manipulationssicherheit von theoretischen Fahrerlaubnisprüfungen zumindest statistisch nicht nachweisbar. Ein Bewerber mit entsprechender Absicht kann sich vermutlich auf die veränderten Bedingungen durch passende technische Hilfsmittel ebenfalls einstellen.

Damit sind die wohl wichtigsten offiziellen Begründungen für die teure PC-Prüfung nicht belegt.

3. Fazit

Es steht außer Frage, dass die Einführung eines e-Prüfprotokolls für die Prüforganisationen Vorteile in den Arbeitsabläufen bringen könnte, ebenso wie bei der theoretischen PC-Prüfung. Ein sonstiger, nachgewiesener Vorteil für den Bewerber ist weder bei der Theorieprüfung erkennbar noch zeichnet er sich beim e-Prüfprotokoll ab. Auch wenn die Prüforganisationen im Auftrag des Staates handeln heißt das nicht, dass sie losgelöst von jeder betriebswirtschaftlichen Überlegung handeln dürfen. Die Praxis der Überprüfung eigener Berechnungen rein auf Plausibilität durch renommierte, teure Institute mit gutem Namen, um dann höhere Mittel vom Bürger durch eine angepasste Gebührenordnung einzufordern, bedarf u. E. einer genauen Betrachtung. Das gilt umso mehr, wenn das Testat weiche Formulierungen wie „bestmögliche Einschätzung“ enthält. Im Gegenteil muss der Staatsauftrag Anreiz sein, rationellere Arbeitsgänge zu entwickeln um mit den vorhandenen Mitteln auszukommen. Die Beteiligung immer gleicher wissenschaftlicher Berater bzw. dessen unterschiedliche Institute zur Entwicklung und Begründung ständig neuer „Qualitätsverbesserungen“ ändert daran nichts, da nachweisbare Erfolge bisher ausgeblieben sind.

Diese Vorgehensweise könnte zum Ziel haben, nach außen Qualität auf hohem Niveau zu dokumentieren und unliebsame Fragen durch wissenschaftlich begründete Notwendigkeiten im Keim zu ersticken. Nicht selten ist es möglich, die beauftragten Wissenschaftler mit einfachen Fragen zur nachweisbaren Praktikabilität in immer gleichlautende Antwortschleifen zu bringen, ohne weitere Untermauerung der vorgelegten Ergebnisse.

Die bisherigen Erfahrungen jedenfalls haben gezeigt, dass derartige Projekte keinen nachweisbaren Gewinn an Verkehrssicherheit erzeugen konnten. Erzeugt wurden lediglich Kosten für den Bürger. Zusammengerechnet mit den Aufwendungen für wissenschaftliche Untersuchungen, mit denen die neuerlichen Projekte entscheidungsreif begründet werden sollen, entstehen dem Bürger ganz erhebliche Kosten, die an anderer Stelle wesentlich nutzbringender einsetzbar sind. Bereits jetzt zeichnet sich ab, dass auch beim e-Protokoll nicht von einem nachweisbaren Nutzen ausgegangen werden kann. Nachteile wie höhere Prüfgebühren, eine verlängerte Prüfzeit und damit eine zusätzliche psychische Belastung für die Fahrerlaubnisbewerber stehen in keinem Verhältnis. Soweit sich die Prüforganisationen auf den Grundsatz der Kostendeckung durch die Gebührenordnung berufen, ist in erster Linie der nachweisbare Nutzen einer kostenproduzierenden Maßnahme deutlich darzulegen und in weiterer Folge eine zu prüfende Vor- und Nachkalkulation einzureichen. Auf eine objektive Prüfung der Unterlagen durch Institutionen, die den Auftrag nicht von den zu prüfenden Organisationen selbst erhalten, hat der „die Zeche zahlende“ Bürger u. E. ein Anrecht. Dabei sind bei den berechneten Positionen Vergleichsmaßstäben aus anderen Bereichen anzulegen, um ggf. Scheinkalkulationen oder „Mondpreise“ aufzudecken, sollte sich hierzu ein Verdacht ergeben.

Quellenangaben, soweit nicht im Text erwähnt:

- 1) Theorieprüfung am Computer, arge tp 21, Juli 2008
- 2) Bundesrats-Drucksache 815/07
- 3) Kraftfahrt-Bundesamt, Statistik über durchgeführte Prüfungen
- 4) $8.8 \text{ Mio. Prfg.} \times 8,20 \text{ €} = 72.160\,000,00 \text{ €} + 13.710\,400,00 \text{ € MwSt.} = 85.870\,400,00 \text{ €}$
Bürgerbelastung
- 5) Das Fahrerlaubnisprüfungssystem und seine Entwicklungspotentiale – Innovationsbericht 2009/2010
- 6) Theorieprüfung am Computer, Erste Erfahrungen, arge tp 21, September 2009

Günzburg, 09.12.2014