

*Uns Verbindet Logistik*  
**UNTERNEHMENSVERBAND  
LOGISTIK**  
Schleswig-Holstein e.V.



Stellungnahme des Unternehmensverbandes Logistik Schleswig-Holstein (UVL) zu den Anträgen:

**Den Führerscheinerwerb erleichtern – Kosten senken, Zugang verbessern, Sicherheit stärken**

Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache [20/4109](#)

**Führerscheinausbildung bezahlbar machen- Verwaltungs- und Prüfungsgebühren übernehmen**

Alternativantrag der Fraktion der SPD  
Drucksache [20/4126](#)

**Der Führerschein muss bezahlbar sein – Kostensteigerungen begrenzen und spürbare Entlastungen schaffen**

Alternativantrag der Fraktion der FDP  
Drucksache [20/4150](#)

Vielen Dank für die Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme im Rahmen der Anhörung des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses.

## I. Einleitung

Der Unternehmensverband Logistik Schleswig-Holstein e. V. (UVL) vertritt die Interessen der Logistik in unserem Bundesland. Unsere Branche steht durch den massiven Fahrermangel vor einer existenziellen Herausforderung. Dieser Umstand gefährdet nicht nur unsere Unternehmen, sondern auch die Versorgungssicherheit. Die hohen Kosten und bürokratischen Hürden beim Erwerb der Fahrerlaubnis (insbesondere der Klassen C/CE) sind dabei eine wesentliche Barriere für den Nachwuchs und die Integration internationaler Fachkräfte.

## II. Initiative auf Bundesebene

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) hat im Rahmen eines umfassenden Reformvorhabens die Verbändeanhörung zur Modernisierung der Fahrschul Ausbildung eingeleitet. Das Vorhaben umfasst in zwei aufeinander abgestimmten Regelungsebenen einen **Gesetzentwurf zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**, sowie den Entwurf einer **Verordnung zur Modernisierung der Fahrschul Ausbildung**.

Das Reformvorhaben verfolgt als zentrale Ziele insbesondere die Modernisierung und Digitalisierung der Fahrschul Ausbildung durch Anpassung an aktuelle Lernmethoden und Integration digitaler Unterrichtsformen sowie eine Senkung der Kosten des Führerscheinerwerbs durch effizientere Ausbildungsstrukturen und den Abbau von Kostenfaktoren. Die Vereinfachung von Verwaltungsverfahren und die Reduktion regulatorischer Anforderungen sollen darüber hinaus zur Entbürokratisierung und Steigerung der Effizienz der Prozesse beitragen.

Der Gesetzentwurf schafft den rechtlichen Rahmen für die Reform und bildet somit ihre strukturelle und ordnungsrechtliche Grundlage. Dabei setzt der Gesetzgeber insbesondere folgende Schwerpunkte:

- **Entbürokratisierung und Kostensenkung** durch den Wegfall von Pflichtvorgaben (z.B. Unterrichtsräume, Lehrmittel) und die Reduktion von Dokumentationspflichten.
- **Einführung neuer Ausbildungsmodelle**, etwa durch Erprobung des „Fahrpraxiserwerbs unter Anleitung“.
- **Vereinfachung von Verwaltungs- und Überwachungsverfahren** durch eine flexiblere Gestaltung der Aufsicht und Verfahren.
- **Anpassung an EU-Recht** durch eine verbesserte Anerkennung ausländischer Fahrlehrerqualifikationen.

Der Verordnungsentwurf zur Modernisierung der Fahrschul Ausbildung konkretisiert die Reform inhaltlich und setzt sie damit didaktisch und operativ um. Seine wesentlichen Punkte sind:

- **Digitalisierung des Theorieunterrichts**, dessen Durchführung in Zukunft in Präsenz, digital oder hybrid – je nach Wahl der Fahrschule – möglich sein wird.

- **Modernisierung der didaktischen Konzepte durch eine** stärkere Eigenverantwortung der Fahrschüler. Auch der Einsatz von Simulatoren in der Ausbildung soll erlaubt werden.
- **Effizienzsteigerung der praktischen Ausbildung:** bedarfsgerechter Umfang statt starrer Vorgaben.
- **Neue Schulungsformate** in Form zeitlich begrenzter und modularer Schulungen statt klassischer Ausbildung in Teilbereichen.

Der Entwurf der Fahrschulmodernisierungsverordnung setzt sich wiederum aus acht Einzelartikeln zusammen, die eine Reihe von ausbildungsrelevanten Verordnungen regeln, wie etwa die Fahrschulbildungs-Verordnung, die Laien-Fahrschulbildungs-Verordnung oder Änderungen bei der Fahrlehrerausbildungs-Verordnung und der Fahrschülerausbildungs-Verordnung. Unter anderem soll auch eine Anpassung der Fahrerlaubnis-Verordnung in folgenden Bereichen vorgenommen werden:

- **Erweiterung der Fahrerlaubnisklasse B** für schwerere Fahrzeuge bis zu 4,25 t Gesamtgewicht bei alternativen Antrieben.
- **Einführung neuer Schlüsselzahlen (96.01, 96.02, 96.03)** zur Berechtigung des Führens von Einsatzfahrzeugen, Wohnmobilen und Fahrzeugkombinationen mit dem Führerschein der Klasse B.
- **Stärkung der Rolle des Fahrlehrers.** Dieser soll in Zukunft verpflichtend die Prüfungsreife vor der Zulassung zur praktischen Prüfung feststellen.
- **Neueinführung des Berufsbilds „Fahrerlaubnisprüfer“**, um zeitliche Engpässe bei den Wartezeiten auf die Prüfungen zu verringern.

Die Reform betrifft den Bereich der Nutzfahrzeuge nur eingeschränkt bei leichten Nutzfahrzeugen, wie Transportern und Einsatzfahrzeugen von Rettungsdiensten. Die klassischen Fahrerlaubnisklassen für schwere Nutzfahrzeuge bleiben im Kern unverändert.

### III. Bewertung der Anträge

#### 1. Kostenreduzierung und Entlastung (Drs. 20/4126 & 20/4150)

Die Logistikbranche begrüßt ausdrücklich alle Initiativen, die die Kosten für den Führerscheinwerb senken.

- **Übernahme von Gebühren:** Den Vorschlag der SPD-Fraktion (Drs. 20/4126), Verwaltungs- und Prüfungsgebühren für Erstanmelder zu übernehmen, unterstützen wir ausdrücklich. Für angehende Berufskraftfahrer sind die Kosten für die Klassen C/CE oft fünfstellig, was eine enorme Hürde darstellt.
- **Steuerliche Absetzbarkeit:** Auch die Forderung der FDP-Fraktion nach steuerlicher Absetzbarkeit (Drs. 20/4150) ist ein richtiger Schritt zur Entlastung der Auszubildenden und Betriebe.

## 2. Modernisierung durch Digitalisierung (Drs. 20/4109 & 20/4126)

- **E-Learning und Simulatoren:** Wir unterstützen die Anträge von CDU/Grünen und SPD zur stärkeren Nutzung digitaler Lernformen und Simulatoren. Simulatoren helfen, reale Gefahrensituationen sicher zu trainieren und Fahrstunden auf dem echten Lkw (und damit Kraftstoff/Emissionen) zu reduzieren.
- **Theorie-Flexibilisierung:** Die starre Präsenzpflcht im Theorieunterricht sollte durch moderne, auch asynchrone E-Learning-Formate ergänzt werden. Dies ermöglicht eine flexiblere Ausbildung, die besser mit der betrieblichen Praxis vereinbar ist.

## 3. Zugang für internationale Fachkräfte (Drs. 20/4109 & 20/4126)

- **Prüfungen in Fremdsprachen:** Die Möglichkeit, die praktische Prüfung auf Englisch abzulegen (Drs. 20/4109), ist essenziell. Wir regen an, dies auf weitere gängige Herkunftssprachen (z. B. Ukrainisch, Türkisch und osteuropäische Sprachen) auszuweiten.
- **Erleichterte Anerkennung (Drittstaaten):** Wir fordern eine unbürokratische Anerkennung von Fahrerlaubnissen aus Staaten wie der Ukraine, der Türkei oder dem Westbalkan. Insbesondere sollte die Anerkennung ukrainischer Lkw-Führerscheine nicht daran scheitern, dass diese im Herkunftsland ohne vorherigen Pkw-Führerschein erworben wurden (Wegfall der Fußnote 25 zu Anlage 11 FeV).
- **Fahrpraxis-Anrechnung:** Bei umgetauschten Führerscheinen muss das originale Erstaussstellungsdatum vermerkt werden. Erfahrene Fahrer werden sonst fälschlicherweise als Anfänger eingestuft, was sie z. B. von der Nutzung der 4,25-t-Regelung für alternativ angetriebene Fahrzeuge ausschließt.

## 4. Strukturreformen und Bürokratieabbau (Drs. 20/4150)

- **Aufhebung des Prüfmonopols:** Die Beendigung des Monopols von TÜV/DEKRA ist ein Kernanliegen, um die Wartezeiten auf Prüfungstermine zu verkürzen und Kapazitäten zu erhöhen.
- **2-in-1-Prinzip:** Wir plädieren für eine engere Verzahnung der Lkw-Fahrausbildung mit der Berufskraftfahrerqualifikation, um Redundanzen und Kosten abzubauen.
- **Flexibler Prüfungsort:** Die Prüfung sollte nicht nur am Wohnort, sondern auch am Ort der Arbeitsstätte abgelegt werden können, um betriebliche Abläufe zu vereinfachen.
- **Gesundheits-Checks:** Wir unterstützen die Einbindung von Augenoptikern für Sehtests. Ergänzend sollten auch Hausärzte allgemeine Untersuchungen durchführen dürfen, um lange Wartezeiten auf Facharzttermine zu vermeiden.

Letztendlich bieten alle Anträge gut Möglichkeiten (siehe Gegenüberstellung weiter unten), das Führerscheinsystem zu entbürokratisieren und die Kosten zu dezimieren. Jedem Antrag sind viel zukunftsweisende Elemente abzugewinnen. Optimal wäre daher eine gesunde Mischung einzelner Elemente aus den Anträgen im Sinne von Wirtschaft und Logistik.

<b>Aspekt</b>	<b>CDU &amp; BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drs. 20/4109)</b>	<b>SPD (Drs. 20/4126)</b>	<b>FDP (Drs. 20/4150)</b>
<b>Zentrales Ziel</b>	Den Erwerb erleichtern, Kosten senken und die Sicherheit stärken.	Bezahlbarkeit durch direkte Übernahme von Gebühren durch das Land.	Bezahlbarkeit durch steuerliche Entlastung und Marktöffnung.
<b>Kosten &amp; Entlastung</b>	Ausschöpfung von Potenzialen zur Kostenbegrenzung unter Beibehaltung der Standards.	Einführung des Programms „Klar zur Fahrt.SH“: Land übernimmt Verwaltungs- (~50 €) und Prüfungsgebühren (155 €) für Erstanmelder.	Kosten sollen steuerlich absetzbar sein; staatliche Verwaltungs- und Prüfungsgebühren sollen reduziert werden.
<b>Digitalisierung</b>	Unterstützung des digitalen Führerscheins und Nutzung von Simulatoren in der Ausbildung.	Befürwortet Digitalisierung der Ausbildung und Reduzierung des Prüfungsfragen-Katalogs.	Begrüßt Bund-Länder-Diskussion zur Reform allgemein.
<b>Prüfungswesen</b>	Praktische Prüfung auf Englisch für alle Klassen (wegen Fachkräftemangel).	Praktische Prüfung auf Englisch für alle Klassen sowie verpflichtende Preistransparenz für Fahrschulen.	Wegfall des Monopols von TÜV und DEKRA zur Verbesserung der Prüfungskapazitäten.
<b>Verkehrssicherheit</b>	Verankerung des „holländischen Griffs“ und EU-weite Pflicht für „Anti-Dooring-Assistenten“. Überprüfung, ob die aktuelle Klassenaufteilung die Verkehrssicherheit erhöht.	Fokus liegt primär auf der Bezahlbarkeit und Mobilitätsgarantie.	Fokus auf Mobilität als Grundbedürfnis und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

#### **IV. Fazit**

Die Sicherstellung der Mobilität und Versorgung in Schleswig-Holstein hängt direkt von der Verfügbarkeit qualifizierter Fahrer ab. Wir bitten den Ausschuss, neben der Kostentlastung und Marktöffnung auch den Abbau administrativer Hürden bei der Anerkennung ausländischer Qualifikationen und die Flexibilisierung der Prüfungsorte priorisiert zu behandeln.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen aus dem Haus der Logistik SH

Dr. Thomas Rackow  
Geschäftsführer UVL