

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

#### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/4269 –**

### **Das Warten auf die Fahrprüfung**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Viele Menschen in Deutschland sind beruflich, aber auch privat auf den Führerschein angewiesen. Gerade in ländlichen Regionen können die Wege zur Arbeit, zum Ausbildungsplatz, zum Einkaufen und zum Besuch bei Angehörigen nur mit dem Auto erledigt werden. Der Führerschein bedeutet somit nicht nur ein Stück Freiheit und Unabhängigkeit, sondern ist gerade in ländlichen Räumen vielfach Voraussetzung für Mobilität und erfreut sich deswegen nach wie vor großer Beliebtheit. Die Anzahl der ausgestellten Kartenführerscheine erreichte im Jahr 2022 mit rund 45 Millionen einen neuen Höchststand (vgl.: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/4974/umfrage/anzahl-der-ausgestellten-fuehrerscheine-in-deutschland/>). Auch wenn sich Lebensstile wandeln und das Bewusstsein für den Umwelt- und Klimaschutz steigt, ist die Attraktivität des Führerscheins ungebrochen – insbesondere bei jungen Menschen.

Seit vielen Wochen mehren sich nun aus allen Regionen Deutschlands die Berichte über sehr lange Wartezeiten für die praktische Führerscheinprüfung (vgl.: <https://www.faz.net/aktuell/rhein-main/wirtschaft/hessen-tuev-hat-nicht-genug-pruefer-fuer-fuehrerscheinpruefungen-18377729.html>). Mit Wartezeiten von bis zu acht Wochen nimmt der Unmut bei den Fahrschülerinnen und Fahrschülern stetig zu, und auch die Fahrschulen schlagen Alarm: Vielfach müssen aufgrund der angespannten Situation neue Schülerinnen und Schüler abgelehnt werden, da die ausgebildeten Fahranfängerinnen und Fahranfänger sehr lange auf ihre Prüfungstermine warten müssen und sich ein langer Stau bei der fahrpraktischen Ausbildung ergeben hat (vgl.: <https://www.waz.de/staedte/gelsenkirchen/fahranfaenger-muessen-monatelang-auf-die-fahrpruefung-warten-id236689155.html>). Dieser Stau muss nach Auffassung der Fragesteller schnellstmöglich und strukturell behoben werden, um das (individuelle) Mobilitätsangebot aufrechtzuerhalten. Das ist für den privaten Nutzen ebenso bedeutend, wie es für viele Menschen die Grundlage ihrer wirtschaftlichen Existenz bildet.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Bundesregierung sind die aktuellen, regional stark unterschiedlich ausgeprägten Verzögerungen bei der Erlangung von Prüfsterminen für Bewerber um eine Fahrerlaubnis bekannt. Nach der im Grundgesetz der Bundesrepublik

Deutschland vorgesehenen Verteilung der staatlichen Aufgaben und Zuständigkeiten, führen die Länder die in der Anfrage angesprochenen Bereiche als eigene Angelegenheiten aus. Folgerichtig sind die Technischen Prüfstellen von TÜV und DEKRA nach dem Kraftfahrersachverständigenengesetz (KfSachvG) als beliehene Unternehmen von den Ländern mit der Durchführung der Fahrerlaubnisprüfung betraut worden. Ihnen obliegt daher auch die Aufgabe, die Einhaltung der den Technischen Prüfstellen übertragenen Aufgaben zu kontrollieren.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die aktuelle Situation um die Wartezeiten und Terminvergabe für die Fahrprüfung in Deutschland?

Vor dem Hintergrund der regional stark unterschiedlichen Wartezeiten ist der Bundesregierung eine Bewertung nicht möglich.

2. Auf welche Gründe führt die Bundesregierung die Probleme bei der Terminfindung bzw. Terminvereinbarung für die Fahrscheinprüfung zurück?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

3. Wie viele Anmeldungen zu Führerscheinprüfungen gab es von 2018 bis heute pro Jahr in Deutschland (bitte für jedes Land einzeln auflisten)?

Land	2018		2019		2020		2021		-Q3/2022	
	Theorie	Praxis	Theorie	Praxis	Theorie	Praxis	Theorie	Praxis	Theorie	Praxis
Baden-Württemberg	230.944	240.084	292.266	242.703	274.846	221.454	278.278	236.056	221.956	189.963
Bayern	312.474	287.933	310.681	287.096	307.537	256.976	326.556	285.705	264.126	232.437
Berlin	69.096	60.366	81.833	63.303	78.433	59.596	74.898	53.579	58.618	45.838
Brandenburg	40.946	40.653	41.377	42.440	36.727	37.660	38.750	45.713	29.647	33.678
Bremen	14.640	15470	16.120	15.268	14.566	13.532	15.312	14.362	16.653	15.505
Hamburg	36.442	36.947	39.375	40.384	35.315	35.479	36.377	37.179	28.386	29.478
Hessen	12.5859	12.4695	13.1731	12.6490	12.4106	11.6432	14.1744	13.2381	11.7343	11.2067
Mecklenburg-Vorpommern	31.993	28.260	32.068	28.856	26.232	24.125	26.023	23.953	24.313	21.605
Niedersachsen	191.708	193.367	190.561	194.709	175.705	175.007	193.102	196.842	140.615	132.460
Nordrhein-Westfalen	419.907	400.917	412.573	403.271	413.525	371.032	427.893	389.173	373.143	322.190
Rheinland-Pfalz	100.123	92.649	99.254	91.810	95.620	82.047	103.442	72.468	100.123	92.649
Saarland	22.939	23.555	22.831	22.743	22.663	21.061	21.535	20.987	19.756	18.477
Sachsen	79.062	68.125	79.358	70.658	69.449	60.597	62.592	59.802	59.116	53.983
Sachsen-Anhalt	44.374	39.952	44.420	40.449	41.883	34.833	40.990	36.258	35.147	30.148
Schleswig-Holstein	62.774	63.931	62.587	64.138	57.018	55.165	58.228	56.961	54.499	51.610
Thüringen	44.101	40.178	44.072	41.579	41.684	36.694	41.179	39.291	37.051	33.619

Erläuterung:

Neben den bestanden und nicht bestandenen Prüfungen, wurden folgende Situationen bei der Beantwortung berücksichtigt:

- Nicht erschienenen zur Prüfung
- Abbruch der Prüfung
- Voraussetzungen für die Prüfung nicht erfüllt
- Erkrankt
- Vereinbarte Prüfungstermine, die kurz vor der Prüfung ersatzlos abgesagt wurden (z. B. wegen Corona, Blitz-Eis, Fahrzeug defekt, ...)

Zur Verfügung gestellte Prüfplätze entfallen bei den Fällen, in denen Atteste (bzw. nicht erschienenen) vorliegen. Bis zu 10 % der verfügbaren Plätze konnten so nicht genutzt werden. Darüber hinaus müssen die in den Bundesländern unterschiedlichen Bestehensquoten berücksichtigt werden.

Quelle: TÜV-Verband

4. Wie viele Führerscheinprüfungen wurden in diesem Jahr in Deutschland bislang durchgeführt (bitte nach Führerscheinklassen B, CE, D (PKW, LKW + Anhänger, Bus aufschlüsseln)?

Fahrerlaubnisklasse	2022	
	Theorie	Praxis
B	1.208.508	1.062.513
CE	40.585	38.619
D	8.084	7.447

Quelle: TÜV-Verband

- a) Wie hoch ist die Durchfallquote bei der theoretischen Führerscheinprüfung, und wie hat sich diese seit 2018 jährlich entwickelt (bitte nach Führerscheinklassen B, CE, D (PKW, LKW + Anhänger, Bus aufschlüsseln)?

Fahrerlaubnisklasse	Jahr			
	2018	2019	2020	2021
B	38,78 %	39,06 %	37,24 %	39,96 %
CE	8,25 %	8,27 %	8,39 %	10,39 %
D	15,92 %	16,96 %	15,64 %	17,46 %

Quelle: TÜV-Verband

- b) Wie hoch ist die Durchfallquote bei der praktischen Führerscheinprüfung, und wie hat sich diese seit 2018 pro Jahr entwickelt (bitte nach Führerscheinklassen B, CE, D (PKW, LKW + Anhänger, Bus aufschlüsseln)?

Fahrerlaubnisklasse	Jahr			
	2018	2019	2020	2021
B	41,79 %	42,53 %	42,15 %	42,96 %
CE	12,44 %	12,45 %	12,17 %	11,86 %
D	15,50 %	15,35 %	17,69 %	19,78 %

Quelle: TÜV-Verband

- c) Worauf ist aus Sicht der Bundesregierung diese Durchfallquote zurückzuführen (bitte nach Führerscheinklassen B, CE, D (PKW, LKW + Anhänger, Bus aufschlüsseln)?

Wissenschaftliche Untersuchungen zeigen, dass die Lern- und Leistungsvoraussetzungen der Bewerberinnen und Bewerber Einfluss auf den Prüfungserfolg haben können. Hier sind insbesondere die persönlichen intellektuellen Voraussetzungen sowie die Lern- und Leistungsmotivation zu nennen. Ebenso kann ein Zusammenhang zwischen Lern-/Leistungsmotivation und angestrebter Fahrerlaubnisklasse angenommen werden (vor allem bei den Schwerfahrzeugklassen, die häufig im beruflichen Kontext erworben werden). Neben diesen in der Person des Prüflings liegenden Umstände steht ein qualitativ hochwertiger Fahrschulunterricht und Prüfungsvorbereitung in unmittelbarem Zusammenhang mit hohem Prüfungserfolg. Dies gilt für alle Fahrerlaubnisklassen gleichermaßen.

- d) Wie hoch ist der Anteil von Nicht-EU-Staatsbürgern, die sich von 2018 bis heute pro Jahr für die Prüfungen angemeldet haben (bitte für jedes Land einzeln angeben und nach Führerscheinklassen B, CE, D (PKW, LKW + Anhänger, Bus aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

- e) Wie viele Führerscheinprüfungen wurden zwischen 2018 und heute pro Jahr nicht in deutscher Sprache absolviert (bitte nach Sprachen getrennt auflisten und nach Führerscheinklassen B, CE, D (PKW, LKW + Anhänger, Bus aufschlüsseln)?

## Fahrerlaubnisklasse B

Sprache	Prüfungsdatum				
	2018	2019	2020	2021	2022
Englisch schriftlich	29.424	32.158	30.334	32.842	33.063
Französisch schriftlich	5.010	5.908	5.946	6.074	6.073
Griechisch schriftlich	1.174	1.281	1.223	1.373	1.056
Hocharabisch schriftlich	146.472	126.950	99.193	91.395	80.814
Italienisch schriftlich	2.085	2.600	2.325	2.412	1.804
Kroatisch schriftlich	5.870	6.421	6.054	6.746	5.421
Polnisch schriftlich	5.462	5.136	3.741	3.844	3.086
Portugiesisch schriftlich	2.240	2.547	2.169	2.068	1.824
Rumänisch schriftlich	12.175	14.985	13.529	14.516	10.794
Russisch schriftlich	21.514	24.460	21.241	20.983	17.157
Spanisch schriftlich	4.376	4.948	4.488	5.337	4.749
Türkisch schriftlich	23.027	26.299	23.660	24.458	23.839
Gesamt	258.829	253.693	213.903	212.048	189.680

Quelle: TÜV-Verband

## Fahrerlaubnisklasse CE

Sprache	Prüfungsdatum				
	2018	2019	2020	2021	2022
Englisch schriftlich	185	214	193	221	185
Französisch schriftlich	75	81	81	92	73
Griechisch schriftlich	60	83	74	84	78
Hocharabisch schriftlich	772	1.137	1.122	1.216	1.384
Italienisch schriftlich	108	113	109	123	82
Kroatisch schriftlich	539	666	563	486	450
Polnisch schriftlich	401	406	346	310	275
Portugiesisch schriftlich	18	31	29	24	20
Rumänisch schriftlich	398	514	545	609	556
Russisch schriftlich	740	827	728	686	553
Spanisch schriftlich	47	73	53	53	52
Türkisch schriftlich	452	536	480	561	455
Gesamt	3.795	4.681	4.323	4.465	4.163

Quelle: TÜV-Verband

## Fahrerlaubnisklasse D

Sprache	Prüfungsdatum				
	2018	2019	2020	2021	2022
Englisch schriftlich	69	126	112	104	111
Französisch schriftlich	43	43	38	38	37
Griechisch schriftlich	30	41	54	69	42
Hocharabisch schriftlich	413	993	1.264	1.290	1.129
Italienisch schriftlich	42	62	63	46	30
Kroatisch schriftlich	147	174	132	110	81
Polnisch schriftlich	50	54	39	24	26

Sprache	Prüfungsdatum				
	2018	2019	2020	2021	2022
Portugiesisch schriftlich	9	13	13	5	11
Rumänisch schriftlich	77	107	105	95	69
Russisch schriftlich	194	245	216	161	163
Spanisch schriftlich	13	32	24	12	22
Türkisch schriftlich	210	299	300	311	227
Gesamt	1.297	2.189	2.360	2.265	1.948

Quelle: TÜV-Verband

5. Wie lange müssen Bewerberinnen und Bewerber in Deutschland durchschnittlich auf einen Termin für die Führerscheinprüfung warten (bitte die Dauer der Wartezeit für jedes Land separat angeben und nach Führerscheinklassen B, CE, D (PKW, LKW + Anhänger, Bus aufschlüsseln)?
6. Welche regionalen Unterschiede gibt es bei der Terminfindung bzw. Terminvereinbarung für die Führerscheinprüfungen in Deutschland?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Angegeben wird der Zeitpunkt, ab dem die prüffertigen Bewerberinnen und Bewerber nach Anfrage einen Termin für eine praktische Prüfung erhalten

Land	Führerscheinklasse B	Führerscheinklasse CE	Führerscheinklasse D
Baden-Württemberg	0,5 - 3 Wochen	0,5 - 2 Wochen	0,5 - 2 Wochen
Bayern	0,5 - 3 Wochen	0,5 - 2 Wochen	0,5 - 2 Wochen
Berlin	/*	/*	/*
Brandenburg	3 Wochen	2 Wochen	2 Wochen
Bremen	2 Wochen	2 Wochen	2 Wochen
Hamburg	0,5 - 3 Wochen	0,5 - 2 Wochen	0,5 - 2 Wochen
Hessen	0,5 – 3,5 Wochen	0,5 – 3,5 Wochen	0,5 – 3,5 Wochen
Mecklenburg-Vorpommern	2,5 – 4 Wochen	3 Wochen	3 Wochen
Niedersachsen	2 Wochen	2 Wochen	2 Wochen
Nordrhein-Westfalen	3 Wochen	3 Wochen	3 Wochen
Rheinland-Pfalz	2 Wochen	2 Wochen	2 Wochen
Saarland	0 Tage	0 Tage	0 Tage
Sachsen	3 Wochen	3 Wochen	3 Wochen
Sachsen-Anhalt	3 Wochen	2 Wochen	2 Wochen
Schleswig-Holstein	1 Woche	1 Woche	1 Woche
Thüringen	2 Wochen	2 Wochen	2 Wochen

\* Die Angabe einer Wartezeit in Berlin ist wegen der derzeitigen Zuteilung von praktischen Prüfplätzen nicht möglich.

Quelle: TÜV-Verband

7. Wie ist die Situation mit Blick auf die Wartezeiten auf einen Prüfungstermin in anderen Ländern?
  - a) Wie lang sind die durchschnittlichen Wartezeiten im EU-Vergleich?
  - b) Wie lang sind die durchschnittlichen Wartezeiten im internationalen Vergleich?
  - c) Welche eigenen Erkenntnisse liegen der Bundesregierung bezüglich der Situation um die Wartezeiten für Führerscheinprüfungen in Österreich vor?
  - d) Welche Faktoren führen nach eigenen Erkenntnissen der Bundesregierung in anderen Staaten, z. B. in Großbritannien, zu längeren Wartezeiten?

Die Fragen 7 bis 7d werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft des TÜV-Verbandes erhöhten sich die Wartezeiten auf einen Prüftermin bei den europäischen CIECA-Mitgliedern teilweise drastisch. In Großbritannien verlängerten sich die Wartezeiten auf einen Termin zu Theoretischen Prüfung z. B. von 42 auf 126 Tage (+300 Prozent), in Schweden auf 90 Tage (+1.800 Prozent), in den Niederlanden (+250 Prozent) und in Norwegen (+4.500 Prozent) auf etwa 50 Tage. Zu den Wartezeiten im internationalen Vergleich liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

Nach der Bundesregierung vorliegenden Informationen des TÜV-Verbandes wird auch in den genannten Ländern als Grund für die längeren Wartezeiten der durch befristete Lockdown-Maßnahmen und Teileinschränkungen (Kapazitätsbegrenzungen) sowohl des Prüfungssystems als auch der Ausbildungssysteme entstandene Rückstau angeführt. Zusätzlich zu diesem erhöhten Mehrbedarf trägt ein erhöhter Krankenstand – maßgeblich ebenfalls als direkte Auswirkung der Pandemie – dazu bei, dass der Rückstau nicht schnell genug abgebaut werden könne. Außerdem binden nichtbestandene Prüfungen bzw. fehlende Prüfungsreife von Prüfungskandidaten in nicht unerheblichen Ausmaß Kapazitäten an Prüfungsterminen.

8. Welche Konsequenzen ergeben sich für Fahrschülerinnen und Fahrschüler aus den langen Wartezeiten auf einen Prüfungstermin?

Mögliche Konsequenzen hängen vom jeweiligen Einzelfall ab.

9. Inwiefern führt die Bundesregierung auch mit den Ländern Gespräche, um für eine schnellstmögliche Verbesserung bei der Vergabe von Terminen zu sorgen?

Die Bundesregierung führt kontinuierlich Gespräche mit Ländern und den Technischen Prüfstellen von TÜV und DEKRA und wirkt im Rahmen der verfassungsrechtlichen Möglichkeiten auf eine Lösung hin.

10. Kennt die Bundesregierung die aktuelle Situation um Personal in Fahrschulen und den technischen Prüforganisationen TÜV und Dekra, und wie bewertet sie diese?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

11. Wie hoch ist der coronabedingte Krankenstand beim Prüfpersonal, und wie hat sich dieser seit Beginn der Pandemie entwickelt?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

12. Wie können aus Sicht der Bundesregierung TÜV und Dekra unterstützt werden, um den Terminstau bei den Führerscheinprüfungen zu beheben?
  - a) Beabsichtigt die Bundesregierung, die Ausbildung für Fahrprüferinnen und Fahrprüfer zu reformieren, und wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?
  - b) Welche Lösungskonzepte bestehen aus Sicht der Bundesregierung darüber hinaus, um diesen Terminstau zu beheben?
15. Wann, und wie beabsichtigt die Bundesregierung, die Stellung des TÜV zu reformieren (vgl.: Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP für die 20. Legislaturperiode, S. 52)?

Die Fragen 12 bis 12b und 15 werden aufgrund ihres sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe eingesetzt, die bis Anfang 2023 erste Eckpunkte für eine Reform der Stellung des TÜV erarbeiten wird. Die Diskussion über eine Reform der Ausbildung für Fahrprüferinnen und Fahrprüfer fließt in die Beratungen mit ein.

13. Wurde im Bundesministerium für Digitales und Verkehr eine Arbeitsgemeinschaft eingerichtet, um die angespannte Situation bei der Führerscheinprüfung zu entzerren, und wenn ja,
  - a) wie setzt sich diese Arbeitsgemeinschaft zusammen (bitte die Anzahl der beteiligten Beschäftigten, die Funktion und das Stundenpensum angeben),
  - b) wann hat sie die Arbeit aufgenommen,
  - c) bis wann soll die Arbeit abgeschlossen und der Deutsche Bundestag über die Ergebnisse unterrichtet werden?

Nein.

14. Aus welchem Grund sind TÜV und Dekra nicht in allen Ländern gleichermaßen aktiv und fungieren dort als technische Prüforganisation?

Das aus dem Jahr 1971 stammende Kraftfahrersachverständigenengesetz regelt, dass die Landesregierungen der Länder die örtliche Zuständigkeit der Technischen Prüfstelle festlegen. Für denselben Bereich, der nicht mit den Grenzen des Bundeslandes gleichgesetzt werden kann, dürfen dabei nicht mehrere Technische Prüfstellen errichtet und unterhalten werden.

16. Welche Wirkung erhofft sich die Bundesregierung durch die beabsichtigte Neuregelung der Führerscheinprüfung bzw. die Aufhebung des „Monopols“ bei der Führerscheinprüfung?

Die Bundesregierung ermöglicht so mehr Wettbewerb im Fahrerlaubnisprüfungssystem.



17. Welche positiven und negativen Wirkungen werden durch eine Liberalisierung des Marktes für andere fachkundige Führerscheinprüfstellen erwartet?

Mögliche Wirkungen hängen von der konkreten Ausgestaltung der Umsetzung des Koalitionsvertrages ab.

18. Wie haben sich die Prüfungsgebühren nach eigenen Erkenntnissen der Bundesregierung zwischen 2018 und heute pro Jahr entwickelt?

Die Prüfungsgebühren blieben bis 31. Dezember 2021 unverändert und wurden im Zuge der Einführungen des elektronischen Prüfprotokolls um 21,16 Euro angehoben (s. Bundesratsdrucksache 600/18).

19. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, die Fahrerlaubnisprüfung neu zu ordnen und für eine höhere Qualität sowie Weiterentwicklung der Fahrausbildung zu sorgen (vgl.: Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP für die 20. Legislaturperiode, S. 52)?

Auf die Antwort zu Frage 15 wird verwiesen.

20. Wie beabsichtigt die Bundesregierung „mehr digitale Elemente des Führerscheinunterrichts zu ermöglichen [und] die Digitalisierung voranzutreiben (vgl.: Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP für die 20. Legislaturperiode, S. 53)?

Mit Abschluss des BAST-Projektes „Fahranfängervorbereitung in Deutschland – Erarbeitung eines Umsetzungskonzepts für die Optimierung der Fahrausbildung“ (OFSA II) wurden konkrete Vorschläge zur Verbesserung der Fahrschulerausbildung insbesondere hinsichtlich des Inhalts, der Methoden und des Ablaufs der Ausbildung von Fahrschülern erarbeitet. Der Bericht ist Grundlage für eine Bund-Länder-AG, die auf Basis des Berichtes Eckpunkte für die künftige Fahrschulerausbildung erarbeitet.

21. Wie viele Angehörige von Bundeswehr, Bundespolizei und Technischem Hilfswerk (THW) sind seit 1998 pro Jahr mit dem LKW- oder Bus-Führerschein ausgestattet worden (bitte Anzahl pro Jahr und Führerscheinklasse nennen)?

Für die Bundespolizei liegen der Bundesregierung für die Jahre 1998 und 1999 keine Daten vor. Die übrigen Angaben können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Jahr	Klasse C (Lkw-Solo)		Klasse CE (LKW+Anhänger)		Klasse D (Bus)	Klasse DE (Bus+ Anhänger)
	Bundeswehr	Bundespolizei	Bundeswehr	Bundespolizei	Bundeswehr	Bundespolizei
1998	20 451	--	17 684	k. A.	466	k. A.
1999	17 754	--	18 410	k. A.	645	k. A.
2000	7439	--	17 052	21	754	7
2001	6211	--	16 923	48	690	15
2002	4673	--	13 907	80	531	32
2003	3261	--	12 775	100	587	32
2004	2887	--	10 817	110	539	35

Jahr	Klasse C (Lkw-Solo)		Klasse CE (LKW+Anhänger)		Klasse D (Bus)	Klasse DE (Bus+ Anhänger)
	Bundeswehr	Bundespolizei	Bundeswehr	Bundespolizei	Bundeswehr	Bundespolizei
2005	2514	--	9038	115	379	28
2006	2059	--	8714	115	321	35
2007	1655	--	8468	116	330	43
2008	1767	--	9104	123	257	33
2009	1365	--	8378	77	325	38
2010	1267	--	7553	148	321	55
2011	1348	--	6575	166	279	60
2012	933	--	6170	195	289	56
2013	784	--	6522	253	317	83
2014	765	--	6308	266	276	108
2015	606	--	6569	271	333	114
2016	722	--	6698	287	338	101
2017	851	--	7879	265	297	55
2018	930	--	8668	266	333	82
2019	853	--	8217	246	340	91
2020	906	--	6013	236	359	91
2021	1136	--	8290	223	451	74
2022	1002	--	8178	108	422	28

Ergänzend weist die Bundesregierung darauf hin, dass bei der Erhebung der Zahlen für die Bundeswehr durch die Löschrufen nach § 62 Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes ggf. Daten aus den älteren Abfragezeiträumen bereits gelöscht worden sind. Des Weiteren erfolgt die Ausbildung der Klasse CE bei der Bundeswehr als Verbundausbildung C/CE.

Da der Erwerb der Fahrerlaubnis außerhalb der Bundesanstalt THW erfolgt und im THW lediglich Daten zentral erfasst werden, ob eine Fahrberechtigung vorliegt oder nicht, konnten von der Bundesregierung in der Kürze der Zeit die erbetenen Angaben nicht erhoben werden.

22. Über wie viele Fahrlehrer verfügen Bundeswehr, Bundespolizei und THW (bitte Anzahl pro Jahr und Organisation seit 1998 nennen)?

Eine verlässliche Auflistung aller verfügbaren Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer der Bundeswehr ist der Bundesregierung erst ab 2007 möglich, da mit der Einführung des Personalwirtschaftssystems SASPF (2004 bis 2007) nur Daten von aktiven Soldatinnen und Soldaten migriert wurden. Die aufgezeigte Zahl differenziert nicht, ob die Tätigkeit ausgeübt wurde oder nicht. Darüber hinaus kann keine Aussage getroffen werden, ob die jeweiligen Fahrlehrerlizenzen zum Zeitpunkt der Auswertung aktiv waren oder ob diese ruhten bzw. erloschen waren.

Jahr	Anzahl Fahrlehrer	
	Bundeswehr	Bundespolizei
1998	--	148
1999	--	150
2000	--	153
2001	--	157
2002	--	157
2003	--	163
2004	--	163

Jahr	Anzahl Fahrlehrer	
	Bundeswehr	Bundespolizei
2005	--	177
2006	--	178
2007	1820	186
2008	1934	188
2009	1977	188
2010	2033	189
2011	1966	192
2012	1997	197
2013	1901	198
2014	1840	200
2015	1722	215
2016	1571	215
2017	1451	231
2018	1367	242
2019	1322	246
2020	1264	257
2021	1207	269
2022	1130	279

Das THW verfügt über keine eigenen Fahrlehrerinnen und -lehrer.

23. Wie viele Zeitsoldaten, die als Fahrlehrer der Bundeswehr eingesetzt waren, haben die Bundeswehr pro Jahr verlassen (bitte jährliche Anzahl seit 1998 nennen)?

Eine verlässliche Auflistung der abgegangenen Zeitsoldatinnen und Zeitsoldaten ist erst ab 2007 möglich, da mit der Einführung des Personalwirtschaftssystems SASPF (2004 bis 2007) nur Daten von aktiven Soldatinnen und Soldaten migriert wurden.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Abgänge	24	37	19	29	33	73	79	91	113	72

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Abgänge	67	43	37	29	45	28

24. Wie viele Zeitsoldaten sind nach Dienstzeitende über den Berufsförderungsdienst mit einem Führerschein der Klassen CE oder D ausgestattet worden (bitte Anzahl pro Jahr und Führerscheinklasse seit 1998 nennen)?

Als Datengrundlage wurden die aus dem Berufsförderungsfachinformationssystem bereitgestellten Statistiken der bewilligten beruflichen Bildungsmaßnahmen nach § 5 des Soldatenversorgungsgesetzes herangezogen, so dass eine Auswertung der Daten erst ab dem Jahr 2012 möglich ist.

Aufgrund der anonymen Erfassung von statistischen Daten ist nicht erkennbar, ob es sich bei allen geförderten Maßnahmen um unterschiedliche Personen handelte oder ob für eine Person mehrere Maßnahmen bewilligt wurden.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
FE-Kl. CE	154	153	107	123	96	83	63	49	67	59
FE-Kl. D	102	80	65	80	51	32	27	24	19	12

