

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Zukunft des Führerscheins in Deutschland

In der jüngsten politischen Debatte wird der Führerschein für den motorisierten Individualverkehr auf der Straße nach Ansicht der Fragesteller zunehmend in seiner Notwendigkeit infrage gestellt (vgl. rp-online.de/politik/deutschland/fahrtauglichkeit-senioren-gruene-verkehrsexpertin-will-verschaerfte-fuehrerscheinegeln_aid-98110009). Dabei richtet sich der Fokus dieser Auseinandersetzung nach Auffassung der Fragesteller darauf, den Anspruch aller Bürgerinnen und Bürger auf den Erwerb einer Fahrerlaubnis infrage zu stellen, sowie auf Maßnahmen, die den Gebrauch des Autos oder anderer motorisierter Verkehrsformen einschränken bzw. begrenzen. Dies geschieht nach Ansicht der Fragesteller insbesondere durch Tauglichkeits-Checks, Tempolimits oder je nach Fahrzeugtyp gesonderte Zulassungsvoraussetzungen. (vgl. bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/eu-fuehrerscheinrichtlinie.html).

Nach Ansicht der Fragesteller verunsichern diese Pläne aus Teilen der Bundesregierung sowie des Europäischen Parlaments insbesondere solche Bürgerinnen und Bürger, die aus beruflichen wie privaten Gründen auf ihren Führerschein angewiesen sind. Auch in Anbetracht des Fachkräftemangels in der Logistik- und Güterverkehrsbranche sowie im Bereich der Gesundheitsversorgung braucht es nach Auffassung der Fragesteller Verlässlichkeit hinsichtlich Erwerb und Geltung des Führerscheins (vgl. bdo.org/zahlen-fakten-positionen/stellungnahmen/sn87-bdo_uberarbeitung-der-eu-fuehrerschein-richtlinie). Auch zeigt die große und weiter steigende Anzahl der Fahrprüfungen, dass Nachfrage und Bedarf bei jungen Menschen nach individueller Mobilität ungebrochen bestehen (vgl. www.tuev-verband.de/pressemitteilungen/tuev-fuehrerschein-studie-2022). Das belegt nach Ansicht der Fragesteller, wie wichtig der Führerschein für die individuelle Mobilität der Bürgerinnen und Bürger auch künftig sein wird, ohne dabei den Klima- und Umweltschutz außer Acht zu lassen.

Folglich sollte sich aus Sicht der Fragesteller die parlamentarische Debatte und politische Arbeit darauf konzentrieren, den Führerschein fit für die Zukunft zu machen und weiterzuentwickeln, um individuelle motorisierte Mobilität auch weiterhin sicherzustellen und die Dynamik des Wirtschaftsstandorts Deutschland nicht zu gefährden.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Inwiefern muss aus Sicht der Bundesregierung auch in Zukunft alles daran gesetzt werden, insbesondere jungen Menschen den Zugang zu einer Fahrerlaubnis zu ermöglichen?

2. In welchem Stadium befinden sich die Vorbereitungen zur Einführung des digitalen Führerscheins in Deutschland?
 - a) Bis wann ist mit der Einführung in Deutschland zu rechnen?
 - b) Ab wann rechnet die Bundesregierung damit, auch die Gültigkeit bzw. Anwendbarkeit innerhalb der EU sicherzustellen?
3. Wie ist die rechtlich abgesicherte Einführung des digitalen Führerscheins in Deutschland zu gestalten?
4. Inwieweit sind die Abstimmungen auf europäischer Ebene zur Harmonisierung der rechtlichen Grundlagen für einen digitalen Führerschein fortgeschritten?
5. In welchen EU-Mitgliedstaaten gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bereits einen digitalen Führerschein?
6. In welchen Staaten außerhalb der EU gibt nach Kenntnis der Bundesregierung es bereits einen digitalen Führerschein?
7. Auf welche technischen Möglichkeiten zur Einführung und Umsetzung des digitalen Führerscheins setzt die Bundesregierung?
 - a) Welche Softwarehersteller bzw. Softwareanbieter verfügen nach Kenntnis der Bundesregierung bereits über die Möglichkeiten, einen digitalen Führerschein zu realisieren?
 - b) Mit welchen Anbietern hat die Bundesregierung dazu bereits Gespräche geführt?
8. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, Datenschutzstandards im Rahmen der Einführung des digitalen Führerscheins zu gewährleisten?
9. Welche technischen Voraussetzungen sind nach Auffassung der Bundesregierung für Verkehrskontrollen sicherzustellen?
10. Wer bzw. welche Institutionen ist bzw. sind in die Bereitstellung der digitalen Infrastruktur und der flächendeckenden Schnittstellen für die digitale Übermittlung des Führerscheins eingebunden?
 - a) Sind alle Akteure in die Schaffung der digitalen Infrastruktur mit eingebunden und wurden über die Rahmenbedingungen informiert?
 - b) Wenn ja, in welcher Form werden die Akteure von der Bundesregierung dabei unterstützt?
11. Wurden bereits die digitale Infrastruktur und flächendeckende Schnittstellen für die digitale Übermittlung des Führerscheins abschließend geschaffen, und wenn nein, wann ist die Schaffung der digitalen Infrastruktur abgeschlossen?
12. Durch wen und nach welchem Verfahren soll der digitale Führerschein an die Fahrerlaubnisbewerber zukünftig übermittelt werden?
13. Ist eine Einführung des digitalen Führerscheins kurzfristig (innerhalb eines Jahres) möglich, und wenn nein, ab wann werden die Bürger und Bürgerinnen von den Vorteilen einer digitalen Fahrberechtigung profitieren können?
14. Welche Akteure sind in die Schaffung der digitalen Infrastruktur mit eingebunden und wurden über die Rahmenbedingungen informiert, und welche der Akteure werden dabei in welcher Form durch die Bundesregierung unterstützt?

15. Wie entwickelte sich seit Einführung der neuen Fragenkataloge im Oktober 2022 die Zahl der erfolgreichen Führerscheinprüfungen (bitte nach Klassen B, C, CE und D und DE aufschlüsseln)?
16. Wie hoch ist die Durchfallquote bei der Fahrprüfung im theoretischen wie auch im praktischen Teil, und wie hat sich diese Zahl seit Oktober 2022 entwickelt (bitte nach Klassen B, C, CE und D und DE aufschlüsseln)?
17. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um der seit Jahren steigenden Nichtbestehensquote insbesondere in der Fahrerlaubnisprüfung der Klasse B zu begegnen?
18. Welche Faktoren führen aus Sicht der Bundesregierung dazu, dass die Kosten für die Führerscheinprüfung in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen sind?
19. Was beabsichtigt die Bundesregierung zu tun, um auch in Zukunft sicherzustellen, dass der Zugang zu einem Führerschein ohne Beschränkung für alle Bürgerinnen und Bürger bestehen bleibt?
20. Wie muss die Fahrausbildung aus Sicht der Bundesregierung weiterentwickelt werden, um digitale Methoden und Elemente einzubinden?
21. Welche Schritte hat die Bundesregierung unternommen, um die von der Verkehrsministerkonferenz im März 2023 beschlossenen Eckpunkte für eine Novelle der Fahrschulerausbildung umzusetzen?
 - a) Wie sollen die Eckpunkte konkret umgesetzt werden?
 - b) Wann ist mit dem Eintritt in das Gesetzgebungsverfahren zu rechnen?
22. Was beabsichtigt die Bundesregierung zu tun, um dem Fahrlehrermangel in Deutschland entgegenzuwirken?
23. Welche Maßnahmen zur Fachkräftesicherung beabsichtigt die Bundesregierung im Rahmen des Fahrerlaubniswesens zu ergreifen?
24. Wie bewertet die Bundesregierung die Anpassung der Mindestaltervorschriften für Busfahrerinnen und Busfahrer?
25. Wie bewertet die Bundesregierung uneingeschränktes Fahren ab 21 Jahren mit einer beschleunigten Berufskraftfahrerqualifikation?
26. Wird die Bundesregierung darauf hinwirken, dass abgelaufene Bus- und Lkw-Führerscheine durch eine qualifizierte praktische und theoretische Auffrischungsschulung bei einer Fahrschule analog der Punkteabbau-Schulung reaktiviert werden können, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
27. Sind der Bundesregierung alternative und kurzfristig umsetzbare Lösungen für die digitale Übermittlung von beispielsweise national gültigen Fahrberechtigungen bekannt?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, wann plant die Bundesregierung die Umsetzung?

28. Wie beurteilt die Bundesregierung den Vorschlag zur Erweiterung der Führerscheinklasse B auf 4,25 t bisher nur für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb (auch solche Wohnmobile), sofern die Fahrerlaubnis der Klasse B schon zwei Jahre besteht (Artikel 9 Absatz 2 (h))?
 - a) Wie ist der aktuelle Stand der Beratungen im Europäischen Rat?
 - b) Wie beurteilt die Bundesregierung eine Erweiterung Führerscheinklasse B auf 4,25 t für Fahrzeuge mit allen Antrieben?
29. Wird die Bundesregierung die Führerscheinklasse B auf Fahrzeuge bis 7,5 t erweitern, damit auch kleine Lkw, z. B. für Handwerksbetriebe oder städtische Lieferverkehre, von Pkw-Führerscheininhabern gefahren werden können, wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?
30. Wie beurteilt die Bundesregierung die Absenkung des Mindestalters für den Eintritt in die Fahrschule von 16,5 Jahren auf 16 Jahre, und ist eine entsprechende Anpassung des § 21 Absatz 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) geplant?
31. Wie beurteilt die Bundesregierung die im Bericht M293 der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beschriebenen Maßnahmen bzw. Potenziale (beispielsweise die Verlängerung der Probezeit) zur Ergänzung der Fahrausbildung nach Erwerb der Fahrerlaubnis zur Steigerung der Sicherheit in der Hochrisikophase für Fahranfänger?
32. Wird eine Pilotierung bestimmter Maßnahmen angestrebt, um eine Evaluation im Hinblick auf die Wirksamkeit von Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit in der Hochrisikophase für Fahranfänger durchzuführen?

Berlin, den 27. Dezember 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion