

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Andreas Mrosek,
Leif-Erik Holm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/5704 –

Referentenentwurf einer 13. Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis- Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) soll der Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fahranfängern dienen.

Unter Buchstabe A „Problem und Ziel“ des Referentenentwurfs (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/Gesetze-19/II-10-entwurf-fahrerlaubnis.html) werden als Hauptanlass für die Notwendigkeit einer Novellierung der bestehenden Gesetze Umschreiber ausländischer Fahrerlaubnisse aus einem Staat außerhalb des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (gemäß § 31 der Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV) genannt, da diese die praktische Fahrerlaubnisprüfung auffällig häufig nicht bestehen würden.

Der Referentenentwurf sieht im Kern eine Optimierung – zugleich Verlängerung – der praktischen Fahrerlaubnisprüfungen (OPFEP) vor, an der die Bundesanstalt für Straßenverkehr (BASt), in Kooperation mit den Prüfgesellschaften, schon seit Jahren entwickelt und testet.

Vor dem Hintergrund der vorgenannten Fakten liegt es nach Ansicht der Fragesteller jedoch nahe, dass der Bereich der theoretischen Wissensvermittlung (Theorieunterricht, Sprache, Theorieprüfung, Ahndung von Täuschungsversuchen etc.) primär optimiert werden müsste.

Für eine bessere Risikoeinschätzung und Auswahl der Optimierungsmaßnahmen, bitten wir um die Beantwortung der folgenden Fragen.

Ferner sieht die geplante OPFEP eine Verlängerung der praktischen Prüfungszeiten, insbesondere bei den Motorrad-Aufstiegsprüfungen vor, nämlich hier im doppelten Maße. Aufsteiger sollen zukünftig 20 Minuten (!) länger geprüft werden als bisher, was die Kosten natürlich erheblich ansteigen ließe und die jetzt schon unerträglich langen Wartezeiten auf Prüftermine nochmals hinauszögern würde.

1. Wie viele Unfälle mit schweren Folgen oder Todesfällen ereigneten sich nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2012 bis 2017 durch Umschreiber gemäß § 31 FeV sowie durch Ersterwerber aus Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (bitte als tabellarische Aufstellung nach Jahren, mit einer Unterteilung nach Herkunftsländern aufbereiten)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

2. Wie viele Betrugsdelikte im Zusammenhang mit der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2012 bis 2017 aufgedeckt (bitte hier jährliche Aufstellung mit Unterteilung in allgemeine Täuschungsversuche einerseits und Identitätsbetrugsdelikte andererseits vornehmen; bitte zusätzlich die Information über die jeweilige Prüfungssprache sowie das Herkunftsländ des erappten Prüfungsteilnehmers angeben)?

TÜV Hessen:

Jahr	Stellvertreter	gefälschter Pass	Technikbetrug	Andere	Summe
2012	1	0	12	2	15
2013	3	0	10	4	17
2014	0	0	13	14	27
2015	2	0	15	21	38
2016	2	1	24	21	48
2017	2	0	42	27	71

TÜV Nord:

Jahr	Stellvertreter	Technikbetrug	Andere	Summe
2014	27	92	0	119
2015	56	132	0	188
2016	68	187	17	272
2017	142	194	88	424

DEKRA:

Jahr	Stellvertreter	gefälschter Pass	Technikbetrug	Andere	Summe
2013	13	3	31	6	53
2014	21	15	44	18	98
2015	15	1	35	35	86
2016	40	5	71	27	143
2017	47	0	67	44	158

Der Bundesregierung liegen keine Informationen zu Prüfungssprache und Herkunftsländ vor.

3. Wie wurden die allgemeinen Täuschungsversuche einerseits und die Identitätsbetrugsdelikte andererseits geahndet?

Bei Täuschungshandlungen gilt die Prüfung gemäß § 18 Absatz 1 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) als nicht bestanden. In diesen Fällen darf sie vom Betroffenen nicht vor Ablauf eines angemessenen Zeitraums (in der Regel mindestens sechs Wochen) wiederholt werden. Im Vollzug wird regelmäßig ein Zeitraum von sechs Monaten festgesetzt.

Die Prüfung und Entscheidung, ob und inwieweit ein bestimmtes Verhalten strafrechtlich verfolgt wird, hängt von den Umständen des konkreten Einzelfalles ab und obliegt den Strafverfolgungsbehörden der Länder.

4. Wie sieht die Unfallstatistik der Motorradfahrer für die Jahre 2012 bis 2017 aus (bitte nach Direkterwerb – Fe-Klassen A1, A2 und A – sowie nach Aufsteigern – A1 nach A2, A2 nach A – unterteilen)?

Hierzu liegen keine Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

