

Antrag

des Abg. Tim Bückner u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

BF17-Sondergenehmigungen in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sich die Anzahl der ausgestellten Fahrerlaubnisse für begleitetes Fahren mit 17 seit dem Jahr 2016 entwickelt hat;
2. wie viele BF17-Sondergenehmigungen für unbegleitetes Fahren mit 17 seit 2016 jährlich ausgestellt wurden;
3. welche Behörde(n) für die Erteilung einer BF17-Sondergenehmigung zuständig ist bzw. sind;
4. welche Voraussetzungen für die Erteilung einer BF17-Sondergenehmigung vorliegen müssen;
5. welche Distanzen sie in räumlicher und zeitlicher Hinsicht für vertretbar und zumutbar hält, die junge Menschen jeden Tag mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ihren Ausbildungsplätzen und ihren Berufsschulen zurücklegen müssen;
6. wie viele Verkehrsunfälle jährlich seit 2016 erfasst wurden, bei welchen mindestens ein Unfallbeteiligter/eine Unfallbeteiligte eine BF17-Sondergenehmigung besaß;
7. wie viele dieser Unfälle durch den Inhaber/die Inhaberin einer BF17-Sondergenehmigung verursacht wurden;
8. wie viele Verkehrsunfälle seit 2016 erfasst wurden, an welchen mindestens ein Unfallbeteiligter/eine Unfallbeteiligte eine BF17-Fahrerlaubnis besaß;

9. wie viele dieser Unfälle durch den Inhaber/die Inhaberin einer BF17-Fahrerlaubnis verursacht wurden;
10. ob der Anteil unfallverursachender Personen, die unbegleitet und mit BF17-Sondergenehmigung ein Fahrzeug lenken, im Verhältnis signifikant höher ist als bei Fahrzeuglenkern mit BF17-Fahrerlaubnis und im Verhältnis zu allen Fahrzeuglenkern;
11. welche Bedeutung sie der Mobilität von Auszubildenden, vor allem in ländlich geprägten Räumen, beimisst;
12. ob sie einen Zusammenhang zwischen einerseits nicht zu besetzenden Ausbildungsplätzen und andererseits großer Entfernung zu den Berufsschulen und Ausbildungsstätten sieht.

14.5.2024

Bückner, Dörflinger, Hartmann-Müller, von Loga, Dr. Pfau-Weller, Schuler CDU

Begründung

Junge Menschen, die eine Ausbildung absolvieren, müssen zu ihrer Berufsschule und/oder zu ihrer Ausbildungsstätte häufig große Distanzen überwinden und dabei täglich viele Stunden in öffentlichen Verkehrsmitteln zubringen. Dies gilt insbesondere im ländlichen Raum und insbesondere, wenn es sich um einen Ausbildungsgang handelt, der heute seltener ist und dementsprechend nur an wenigen Berufsschulen und bei wenigen ausbildenden Arbeitgebern angeboten wird. Für diese jungen Menschen besteht die Möglichkeit, eine Sondergenehmigung zu erwirken, mit welcher sie bereits mit 17 Jahren unbegleitet ein Fahrzeug lenken dürfen und so ihren Ausbildungsplatz und ihre Berufsschule erreichen können. Der Antrag soll die Situation in Baden-Württemberg abfragen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 28. Juni 2024 Nr. VM4-0141.5-31/52/8 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. wie sich die Anzahl der ausgestellten Fahrerlaubnisse für begleitetes Fahren mit 17 seit dem Jahr 2016 entwickelt hat;

Eine Abfrage bei den Fahrerlaubnisbehörden hat für die Jahre 2016 bis 2023 folgende Werte ergeben:

| 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 41 074 | 52 596 | 49 012 | 51 450 | 46 955 | 44 831 | 46 829 | 49 081 |

2. wie viele BF17-Sondergenehmigungen für unbegleitetes Fahren mit 17 seit 2016 jährlich ausgestellt wurden;

Eine Abfrage bei den Fahrerlaubnisbehörden hat für die Jahre 2016 bis 2023 folgende Werte ergeben:

| 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 143 | 127 | 125 | 82 | 99 | 105 | 89 | 59 |

Die Zahlen zu den Ziffern 1 und 2 basieren auf einer Abfrage bei den Fahrerlaubnisbehörden in Baden-Württemberg. Eine zentrale Erfassung durch die Landesregierung findet nicht statt. Das Kraftfahrbundeamt erfasst diese Fahrerlaubnisse alle als Fahrerlaubnisse der Klasse B mit verschiedenen Einschränkungen, sodass auch dort keine genaueren Zahlen vorliegen.

3. welche Behörde(n) für die Erteilung einer BF17-Sondergenehmigung zuständig ist bzw. sind;

Für die Erteilung von Fahrerlaubnissen sind die unteren Verwaltungsbehörden zuständig (Fahrerlaubnisbehörden).

4. welche Voraussetzungen für die Erteilung einer BF17-Sondergenehmigung vorliegen müssen;

5. welche Distanzen sie in räumlicher und zeitlicher Hinsicht für vertretbar und zumutbar hält, die junge Menschen jeden Tag mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ihren Ausbildungsplätzen und ihren Berufsschulen zurücklegen müssen;

Zu den Ziffern 4 und 5 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Bei der Erteilung der Fahrerlaubnis der Klasse B zum alleinigen Führen eines Personenkraftfahrzeuges vor Vollendung des 18. Lebensjahres handelt es sich um eine Ausnahme im Sinne von § 74 Fahrerlaubnis-Verordnung. Die Entscheidung über eine Ausnahme trifft die Fahrerlaubnisbehörde in eigener Zuständigkeit. Im Sinne der Verkehrssicherheit sollen Ausnahmen von den Vorgaben der Fahrerlaubnis-Verordnung grundsätzlich restriktiv gehandhabt werden. Die Erteilung einer Ausnahme setzt einen konkreten Ausnahmegrund voraus und bedarf final einer Abwägung der Interessen der antragstellenden Person und den Interessen der Allgemeinheit. Bei der Ausnahme vom Mindestalter müssen besondere Umstände im Einzelfall vorliegen, die ein Abwarten des Mindestalters für die Erteilung einer Fahrerlaubnis unzumutbar machen. Die Situation des Einzelfalls muss sich wesentlich von der Situation von Gleichaltrigen unterscheiden. Bevor eine Ausnahme im Einzelfall gewährt werden darf, müssen sämtliche zumutbaren Möglichkeiten ausgeschöpft sein, um den Ausbildungs- oder Schulort ohne die Ausnahmegenehmigung zu erreichen. Zu diesen Möglichkeiten zählen unter anderem die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln, Mitfahrgelegenheiten oder die Nutzung von (Kraft-)Fahrzeugen, welche bereits mit 17 Jahren im Straßenverkehr geführt werden dürfen.

Im Zusammenhang mit der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln ist Rechtsprechung bekannt, die tägliche Fahrtzeiten von drei Stunden für zumutbar erachtet. Entscheidend ist jedoch die jeweilige konkrete Situation im Einzelfall und die Klärung, ob zumutbare Möglichkeiten bestehen, die Wegstrecke zu bewältigen. Die Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs bzw. der Zeitbedarf für die Nutzung von Bus und Bahn ist dabei eine Möglichkeit, jedoch nicht die alleinigen Kriterien. So kann z. B. auch einbezogen werden, wie die jeweilige Verbindung ausgestaltet ist, also ob sie vielfaches Umsteigen oder lange Fußwege abseits belebter Verbindungen erforderlich macht.

6. wie viele Verkehrsunfälle jährlich seit 2016 erfasst wurden, bei welchen mindestens ein Unfallbeteiligter/eine Unfallbeteiligte eine BF17-Sondergenehmigung besaß;

7. wie viele dieser Unfälle durch den Inhaber/die Inhaberin einer BF17-Sondergenehmigung verursacht wurden;

Zu den Ziffern 6 und 7 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Im Rahmen der Verkehrsunfallaufnahme durch die Polizei in Baden-Württemberg wird die zum Zeitpunkt des Unfalls erforderliche Fahrerlaubnisklasse der beziehungsweise des Unfallbeteiligten statistisch erfasst. Darunter fällt auch die BF17-Fahrerlaubnis. Ob die beziehungsweise der Unfallbeteiligte zusätzlich zu dieser Fahrerlaubnis eine Sondergenehmigung für das Fahren ohne Begleitperson besitzt, wird hingegen nicht erfasst.

Aufgrund dessen liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse im Sinne der Fragestellung vor.

8. wie viele Verkehrsunfälle seit 2016 erfasst wurden, an welchen mindestens ein Unfallbeteiligter/eine Unfallbeteiligte eine BF17-Fahrerlaubnis besaß;

9. wie viele dieser Unfälle durch den Inhaber/die Inhaberin einer BF17-Fahrerlaubnis verursacht wurden;

Zu den Ziffern 8 und 9 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung einer Inhaberin oder eines Inhabers einer BF17-Fahrerlaubnis als Pkw-Lenkende sowie die Anzahl der dabei von ihnen selbst verursachten Verkehrsunfälle in den Jahren 2016 bis 2023 können nachfolgender Tabelle entnommen werden.

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Verkehrsunfälle gesamt | 71 | 77 | 53 | 54 | 49 | 77 | 81 | 100 |
| davon selbst verursacht | 34 | 41 | 25 | 19 | 24 | 38 | 39 | 45 |

Bei der Zahl der Verkehrsunfälle sind Kleinstunfälle ausgenommen. Kleinstunfälle sind Verkehrsunfälle, bei denen keine bedeutende Ordnungswidrigkeit oder Straftat zugrunde liegt und keine Person verletzt wurde.

10. ob der Anteil unfallverursachender Personen, die unbegleitet und mit BF17-Sondergenehmigung ein Fahrzeug lenken, im Verhältnis signifikant höher ist als bei Fahrzeuglenkern mit BF17-Fahrerlaubnis und im Verhältnis zu allen Fahrzeuglenkern;

Zum Anteil unfallverursachender Personen, die unbegleitet und mit BF17-Sondergenehmigung ein Fahrzeug lenken, liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor. Auf die Ausführungen zu den Ziffern 6 und 7 wird verwiesen.

Der Anteil der selbst verursachten Verkehrsunfälle von Pkw-Lenkenden mit einer BF17-Fahrerlaubnis beträgt für den Zeitraum 2016 bis 2023 durchschnittlich 47 Prozent. Die Betrachtung der Verursacherquote beinhaltet auch immer Verkehrsunfälle ohne weitere Beteiligte (Alleinunfälle). Der Anteil der selbst verursachten Verkehrsunfälle von Pkw-Lenkenden insgesamt beträgt für den Zeitraum 2016 bis 2023 durchschnittlich 65 Prozent. Somit sind im angefragten Zeitraum Pkw-Lenkende mit einer BF17-Fahrerlaubnis weniger häufig als Unfallverursachende in Erscheinung getreten, als Pkw-Lenkende insgesamt.

11. welche Bedeutung sie der Mobilität von Auszubildenden, vor allem in ländlich geprägten Räumen, beimisst;

12. ob sie einen Zusammenhang zwischen einerseits nicht zu besetzenden Ausbildungsplätzen und andererseits großer Entfernung zu den Berufsschulen und Ausbildungsstätten sieht.

Zu den Ziffern 11 und 12 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Der Mobilität von Auszubildenden wird eine große Bedeutung beigemessen, sowohl in städtisch als auch in ländlich geprägten Räumen. Zwar liegen keine empirischen Erkenntnisse dazu vor, inwieweit sich die Entfernung der Wohnorte (potenzieller) Auszubildender zu Berufsschulen und Ausbildungsstätten auf die Nichtbesetzung von Ausbildungsplätzen auswirkt. Jedoch lassen Rückmeldungen beispielsweise von Ausbildungsbetrieben darauf schließen, dass die Erreichbarkeit für die Attraktivität der beruflichen Ausbildung insgesamt sowie für einen bestimmten Ausbildungsplatz eine wichtige Rolle spielt. Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus hat in die bundesweite Arbeitgeberbefragung des IAB-Betriebspanels 2023 u. a. eine Frage dazu eingebracht, ob eine schlechte Erreichbarkeit des Betriebs (z. B. schlechte Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, keine passenden Wohnmöglichkeiten) bzw. eine schlechte Erreichbarkeit der Berufsschule (z. B. zu große Entfernung zwischen Wohnort und Schule) als Erklärung für die Nichtbesetzung von Ausbildungsstellen dient. Die detaillierten Ergebnisse des IAB-Betriebspanels 2023 wurden jedoch noch nicht veröffentlicht.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor