

Positionspapier



Reform der Berufskraftfahrer-Ausbildung

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) e.V., der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., der Bundesverband Spedition und Logistik (DSL) e.V. und der Bundesverband der Deutschen Entsorgungs-, Wasser- und Kreislaufwirtschaft (BDE) e.V. sind die Spitzenverbände der deutschen Bus- und Güterkraftverkehrsbranchen und vertreten deren Interessen gegenüber der Politik und Öffentlichkeit.

I. Ausgangssituation

In der Güterkraftverkehrs- und Busbranche besteht ein gravierender Fahrpersonalmangel: Derzeit fehlen etwa 70.000 Lkw-Fahrer:innen. Da pro Jahr ca. 30.000 Lkw-Fahrer:innen altersbedingt ausscheiden, jedoch nur ca.15.000 Neue den Beruf ergreifen, verschärft sich allein durch diese Differenz der Fahrermangel jährlich um etwa 15.000 fehlende Lkw-Fahrer:innen. Auch in der Busbranche folgen zu wenig Nachwuchskräfte auf altersbedingte Abgänge. Aktuell fehlen 7.768 Busfahrer:innen (Stand Januar 2023). Aufgrund der zunehmenden altersbedingten Personalabgänge und der geplanten Verkehrswende wird dieser Bedarf bis 2030 auf 87.000 Busfahrer:innen steigen. Die Schienenersatzverkehre für die geplanten, umfangreichen Bahnsanierungsmaßnahmen sind hier noch gar nicht berücksichtigt.

Ohne zügige Reformen wird sich der Berufskraftfahrermangel gravierend verschärfen und noch deutlichere Auswirkungen auf die Wirtschaft, Versorgung und den Personenverkehr nehmen.

II. Ursachen des Fahrpersonalmangels

Die Ursachen des Berufskraftfahrermangels sind vielfältig. Ein zentraler Grund für die unzureichende Gewinnung neuer Fahrer:innen ist jedoch die Komplexität der europäischen Berufskraftfahrer-Richtlinie und deren nicht weniger komplexe nationale Umsetzung: Für die Güter- und Personenbeförderung ist in der Europäischen Union zusätzlich zum Lkw- bzw. Busführerschein eine Berufskraftfahrerqualifikation (BKFQ) erforderlich. Diese kann als Berufskraftfahrerqualifikation im Selbststudium oder als sog. beschleunigte Berufskraftfahrerqualifikation mit 140 Stunden Pflichtunterricht erlangt werden. Im Gegensatz zu anderen Mitgliedsstaaten werden in Deutschland die Fahrausbildung und die Berufskraftfahrerqualifikation getrennt unterrichtet und geprüft. Obwohl sich die Ausbildungsinhalte überschneiden, müssen daher zwei Unterrichtseinheiten mit – speziell im Busbereich – vielen Pflichtstunden sowie zwei Theorie- und zwei Praxisprüfungen absolviert werden. Dadurch ist die Berufskraftfahrerausbildung in Deutschland deutlich teurer und zeitaufwändiger als im europäischen Ausland: Bei Busfahrer:innen fallen für den Führerschein und die Berufskraftfahrerqualifikation insgesamt bis zu 244 Pflichtstunden an. In Österreich sind dafür weniger als 40 Stunden erforderlich. Durch die mehrfache Vermittlung derselben Ausbildungsinhalte bei der Fahrschul- und der BKFQ-Ausbildung liegen die Ausbildungskosten in Deutschland bei ca. 10.000 Euro. Die bürokratischen

Anforderungen und die hohen Kosten schrecken potentielle Nachwuchskräfte ab. Viele Unternehmen übernehmen zwar die Ausbildungskosten, gehen jedoch ein hohes Risiko ein, teuer ausgebildete Fahrer:innen aufgrund der Fahrpersonalknappheit später an Konkurrenten zu verlieren.

Ausländische Berufskraftfahrer:innen sind für die Bekämpfung des Fahrpersonalmangels unverzichtbar. Ihre Anwerbung wird aber durch die unzureichende Anerkennung ausländischer Führerscheine und Berufskraftfahrerqualifikationen, Bürokratie und Sprachbarrieren beim Erwerb von Führerscheinen und der Berufskraftfahrerqualifikation erschwert.

Unter diesen Bedingungen kann der Berufskraftfahrermangel in Deutschland von den Unternehmen allein nicht entschieden bekämpft werden. In Deutschland müssen u.a. dringend zum EU-Ausland vergleichbare Ausbildungsstandards geschaffen werden.

III. Maßnahmen zur Behebung des Fahrpersonalmangels

1. Führerscheinerwerb erleichtern

a. Reform der Berufskraftfahrerqualifikation unter Beibehaltung der Ausbildungsqualität

Allein mit dem Erwerb des Lkw- bzw. Busführerscheins (Klasse C1, C, D1 oder D) dürfen Fahrer:innen zwar Lkw und Busse lenken, jedoch keine gewerblichen Gütertransporte oder Personenbeförderungen durchführen. Dazu müssen sie zusätzlich zur Fahrausbildung die Berufskraftfahrerqualifikation erwerben. Die Berufskraftfahrerqualifikation kann durch eine Berufsausbildung und bei einer Industrie- und Handelskammer (IHK) als Berufskraftfahrerqualifikation im Selbststudium oder als sog. beschleunigte Berufskraftfahrerqualifikation mit 140 Stunden Pflichtunterricht erlangt werden. Die Berufskraftfahrerqualifikation umfasst eine Theorie- (4 h) und eine Praxisprüfung (3,5 h) bei einer IHK, wobei sich die Fahrer:innen die Prüfungsinhalte vorab selbst erarbeiten müssen. Der für das Selbststudium erforderliche Zeitaufwand ist nicht reglementiert oder erhoben. Bei der beschleunigten Berufskraftfahrerqualifikation werden 140 verpflichtende Unterrichtsstunden besucht und eine Theorieprüfung (1,5 h) bei einer IHK absolviert.

i. Integration in die Fahrausbildung („2 in 1“)

Dass die Berufskraftfahrerqualifikation zusätzlich zur Fahrausbildung absolviert werden muss, macht die Ausbildung in Deutschland deutlich teurer und zeitaufwändiger als im europäischen Ausland. Ein Teil der Ausbildungsinhalte wird sogar doppelt – in der Fahrausbildung und in der Berufskraftfahrerqualifikation – vermittelt. Sinnvoller wäre es, zusammenhängende Ausbildungsinhalte zusammenzulegen. Die folgende Tabelle zeigt, dass dieselbe Berufskraftfahrausbildung in Österreich deutlich schlanker ausgestaltet ist. Der Grund für die effizientere Ausbildung in Österreich ist, dass die Berufskraftfahrerqualifikation in die Fahrausbildung integriert ist und beide Ausbildungen zusammen unterrichtet und geprüft werden.

Vergleich Fahrausbildung Deutschland - Österreich

(Klasse B bereits vorhanden)

Führerschein-Klasse	Deutschland (Unterrichtsstunde: 45 Min.)						Österreich (Unterrichtsstunde: 50 Min.)		
	C		D1		D		C	D1	D
Anzahl Theorielektionen	32		32		48		30	32	32
Anzahl Praxislektionen	10		32 / 79*		58 / 89*		8	8	8
Pflichtlektionen (Theorie + Praxis)	42		64 / 111*		106 / 137*		38	40	40
Pflichtstunden Fahrschule	31,5		48 / 83,25*		79,5 / 102,75*		31,6	33,3	33,3
	Qual.	BQ	Qual.	BQ	Qual.	BQ			
Unterrichtsstunden Grundqualifikation	-	140	-	140	-	140			
Pflichtstunden IHK-Theorieprüfung	4	1,5	4	1,5	4	1,5	4,5	4,5	4,5
Pflichtstunden IHK-Praxisprüfung	3,5	-	3,5	-	3,5	-	0,75 (1,5**)	0,75 (1,5**)	0,75 (1,5**)
Gesamt Pflichtstunden inkl. Qualifikation	39	173	55,5/ 90,75	189,5/ 224,75	87 / 110,25	221/ 244,25	36,85	38,55	38,55

* Die Praxisstunden in Deutschland hängen davon ab, ob die Klasse B bis oder über 2 Jahre vorhanden ist.

** 45 Min. Führerscheinprüfung werden auf Antrag an die erforderlichen 90 Min. Fahrprüfung der Grundqualifikation angerechnet.

Quelle: bdo, 06/2022

Das Zusammenlegen beider Ausbildungen in eine Unterrichtseinheit, eine Theorie- und eine Praxisprüfung („2 in 1“) würde Synergien nutzen, da sich die Ausbildungsinhalte bereits jetzt überschneiden, und Bürokratie abbauen. Der Zeit- und Kostenaufwand der inhaltlich und qualitativ gleichbleibenden Ausbildung wäre erheblich reduziert. In europäischen Nachbarstaaten ist das bereits gelebte Praxis. Der Berufszugang wäre durch die reduzierten Ausbildungskosten erleichtert und attraktiver, die Betriebe könnten mit ihren vorhandenen Mitteln mehr Personal ausbilden und die Berufskraftfahrer:innen wären schneller einsatzbereit.

Juristisch bestehen gegen die Zusammenlegung von Fahrausbildung und Berufskraftfahrerqualifikation keine Bedenken. Art. 5 Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2022/2561 und § 1 Abs. 1 BKrFQV bestimmen eindeutig, dass für den Zugang zur Grundqualifikation der vorherige Erwerb des entsprechenden Führerscheins nicht erforderlich ist.

ii. Beseitigung der Sprachbarrieren

Berufskraftfahrer:innen aus Drittstaaten verfügen nicht über die in der EU erforderliche spezielle Berufskraftfahrerqualifikation und müssen diese in Deutschland nachholen. Die Berufskraftfahrerqualifikation kann derzeit nur in deutscher Sprache absolviert werden. Das dabei geforderte Sprachniveau und die anspruchsvollen Formulierungen der Prüfungsfragen bereiten ausländischen Fahrer:innen, trotz ihrer erforderlichen Deutsch-Kenntnisse, Schwierigkeiten.

Das Sprachniveau muss auf ein verständlicheres, dem alltäglichen beruflichen Sprachgebrauch von Berufskraftfahrer:innen angepasst werden. Zudem muss die Berufskraftfahrerqualifikation wie der Führerschein in Fremdsprachen abgelegt werden können. Nach Erhebungen bei den Mitgliedsunternehmen der beteiligten Verbände sind folgende Sprachen bei den ausländischen Fahrer:innen häufig vertreten:

- Englisch*
- Französisch*
- Griechisch*
- Italienisch*
- Polnisch*
- Portugiesisch*
- Albanisch
- Bulgarisch
- Serbisch
- Ukrainisch

- Rumänisch*
- Russisch*
- Kroatisch*
- Spanisch*
- Türkisch*
- Hocharabisch*

* Bereits im Sprachenkatalog der theoretischen Führerscheinprüfung enthalten.

Für die übrigen Fremdsprachler:innen muss es – wie in Österreich – möglich sein, einen Dolmetscher zur Prüfung hinzuzuziehen.

b. Führerscheinerwerb in weiteren Fremdsprachen

Die theoretische Führerscheinprüfung kann derzeit auf Deutsch und in 12 Fremdsprachen absolviert werden. Da der Bedarf an ausländischen Berufskraftfahrer:innen stetig zunimmt, muss der Sprachenkatalog um folgende Sprachen ergänzt werden:

- Albanisch
- Bulgarisch
- Serbisch
- Ukrainisch

2. Unbürokratische Anwerbung ausländischer Berufskraftfahrer:innen

a. Anerkennung ausländischer Führerscheine

Ausländische Berufskraftfahrer:innen sind für die Bekämpfung des Fahrpersonalmangels unerlässlich. Der Bedarf wird auch künftig weiter steigen. Ausländische Führerscheine, insbesondere aus Drittstaaten, müssen daher leichter und schneller in Deutschland anerkannt werden. Die Verbände schlagen vor, dass auch Fahrer:innen aus Bosnien-Herzegowina, der Ukraine und aus Belarus ihre Fahrerlaubnis in einen EU-Führerschein umtauschen können, ohne erneut eine Theorie- und Praxisprüfung ablegen zu müssen. Für Berufskraftfahrer:innen aus diesen Staaten gilt dann die Besitzstandsregelung des § 4 BKrFQG: Wurde ihre Fahrerlaubnis vor dem 10. September 2009 (Lkw) bzw. 10. September 2008 (Bus) ausgestellt, müssen die Fahrer:innen keine neue Berufskraftfahrerqualifikation in der EU ablegen, sondern erlangen diese durch eine Weiterbildung gemäß § 5 BKrFQG.

Zusätzlich müssen Führerscheine aus Drittstaaten unbürokratischer durch die Verwendung der Schlüsselzahl 70 anerkannt werden. Die Schlüsselzahl 70 ist ein im EU-Recht vorgesehener Code, mit welchem der prüfungsfreie Umtausch eines ausländischen Führerscheins bescheinigt wird. Die Führerscheinnummer des alten Führerscheindokuments und der Ländercode des Ausstellungsstaates werden in Feld 12 des neuen Führerscheins vermerkt. Eine erneute Theorie- oder Praxisprüfung ist nicht erforderlich. In Deutschland wird diese Möglichkeit nicht genutzt. Derzeit muss für den prüfungsfreien Führerschein-Umtausch der betreffende Ausstellungsstaat in Anlage 11 Fahrerlaubnisverordnung (FeV) aufgelistet sein. Problematisch ist einerseits, dass für das Hinzufügen weiterer Staaten immer die FeV novelliert werden muss. Zum anderen werden die Führerscheine von Drittstaatsangehörigen im EU-Ausland mit der Schlüsselzahl 70 anerkannt. Diese Berufskraftfahrer:innen fahren dann für ausländische Unternehmen auch in Deutschland. Bei einem Umzug nach Deutschland werden diese Führerscheine nicht anerkannt, wenn der Ausstellungsstaat nicht in der Anlage 11 FeV aufgeführt ist. Trotz jahrelanger Fahrerfahrung in der EU und in Deutschland müssen diese Fahrer:innen erneut die Führerscheinprüfung in Deutschland ablegen.

Für eine leichtere Eingliederung ausländischer Fahrer:innen müssen zudem die Verfahren zur Anerkennung von Führerscheinen beschleunigt und bürokratische Hürden, zum Beispiel auch bei der Wohnsitzverlegung, abgebaut werden.

b. Aufhebung des Wohnortprinzips für Führerschein und Berufskraftfahrerqualifikation

Derzeit müssen Personen mit Wohnsitz in Deutschland ihren Führerschein und die Berufskraftfahrerqualifikation zwingend in Deutschland absolvieren. Aufgrund der bürokratischen Ausbildungsdauer, der hohen Kosten und den mangelnden Prüfsterminen sollte es Personen mit Wohnsitz in Deutschland möglich sein, ihren Führerschein der Klassen C1, C, CE, D1, D und DE und die Berufskraftfahrerqualifikation auch im EU-Ausland zu erwerben. Für Fremdsprachler:innen würden zudem die Sprachbarrieren entfallen, da sie die Ausbildung in der von Ihnen benötigten Sprache absolvieren. Das würde den Ausbildungsdruck erheblich reduzieren. Die EU-weit einheitlichen Ausbildungsstandards stellen weiterhin eine qualitativ hochwertige Fahrausbildung sicher. Das Wohnortprinzip muss daher auf europäischer und nationaler Ebene in ein „Unionsprinzip“ umgewandelt werden. Dafür spricht auch, dass Berufskraftfahrer häufig EU-weit im Einsatz sind und nur wenige Sprachen der von ihnen durchquerten Länder sprechen. Niemand käme auf die Idee, darin eine Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs zu sehen.

Des Weiteren kann die Berufskraftfahrerqualifikation derzeit nur bei der zuständigen IHK am Wohnsitz absolviert werden. Um alle Kapazitäten zu nutzen, sollten Prüfungsteilnehmende auch auf die freien Termine anderer IHK's ausweichen können.

3. Digitalisierung von Ausbildung, Weiterbildung und Verwaltung

Die seit Langem angekündigte Einführung des E-Learnings in der Fahrausbildung sowie der Berufskraftfahreraus- und -weiterbildung würde erhebliche Effizienzen schaffen. Nicht alle angehenden Berufskraftfahrer:innen haben eine leicht erreichbare Bus- oder Lkw-Fahrschule oder eine Ausbildungsstätte für die Berufskraftfahrerqualifikation in ihrer Nähe. Würde das E-Learning zum Regelfall, könnten theoretische Ausbildungsinhalte zeitlich und örtlich flexibel absolviert werden. Denkbar sind hybride oder digital abrufbare Lerneinheiten. Damit wird Interessierten der Zugang zur Berufskraftfahreraus- und -weiterbildung ermöglicht, die bisher aufgrund örtlicher (Reise- und Übernachtungskosten) oder zeitlicher Distanzen (berufsbegleitende Ausbildung, Vereinbarkeit von Beruf und Familie) davon ausgeschlossen waren. Insbesondere Frauen würden durch den flexibleren Wiedereinstieg in das Berufsleben wesentlich von der Einführung des E-Learnings profitieren. Die positiven Erfahrungen während der Corona-Pandemie haben die Durchführbarkeit des digitalen Unterrichts bewiesen. Durch die unveränderten Prüfungsanforderungen bleibt die Ausbildungsqualität sichergestellt.

Behördliche Abläufe, beispielsweise die Verlängerung von Führerscheinen oder die Vorlage von Nachweisen, müssen zügig und umfassend digitalisiert werden. Das reduziert den zeitlichen Aufwand und die Bürokratie für das Fahrpersonal, die Betriebe und die Behörden entscheidend.

4. Anpassung der Mindestalter-Regelung auf europäischer Ebene

a. Lkw-Fahrer:innen

Durch die EU-Führerscheinrichtlinie wird vorgeschrieben, dass das gesetzliche Mindestalter für den Erwerb der Fahrerlaubnisklasse C nicht unter 18 Jahren liegt. Folge davon ist, dass junge Auszubildende während ihrer Ausbildungszeit oft erst spät „ans Steuer“ können, da sie das Mindestalter erst später erreichen.

Um die Ausbildung zum Berufskraftfahrer attraktiver zu machen und mehr Auszubildende – gerade auch Schulabgänger – zu gewinnen, ist die Absenkung des Mindestalters für die Lkw-Fahrerlaubnisklassen (C, CE, C1, C1E) auf 17 Jahre im Rahmen des begleiteten Fahrens während der Berufsausbildung notwendig.

b. Busfahrer:innen

Durch das gesetzlich vorgeschriebene Mindestalter für Busfahrer:innen ist es erst ab einem Alter von 23 Jahren möglich, diese vollständig und flexibel einzusetzen. Jüngere

Busfahrer:innen dürfen entweder nur kleine Busse lenken, nur Strecken im Linienverkehr von maximal 50 Kilometern Länge bewältigen oder keine Fahrgäste mitführen. Viele Nachwuchskräfte gehen aufgrund dieser Altersbeschränkung verloren, weil sie in andere Branchen abwandern oder sich erst gar nicht für eine Ausbildung zum/r Busfahrer:in entscheiden. Die Busbetriebe sind daher auf ältere Quereinsteiger angewiesen. Deren Anwerbung wird jedoch durch die hohen Kosten und die lange Dauer der Ausbildung erschwert.

Weil Deutschland mit seinen Altersbeschränkungen bereits den EU-rechtlich möglichen Spielraum ausnutzt, setzt sich der bdo, zusammen mit Verbänden aus anderen Staaten, auf europäischer Ebene für eine Reduktion des Mindestalters für Busfahrer:innen ein. Aus Sicht der Busbranche müssen bereits 21-Jährige uneingeschränkt mit einer beschleunigten Berufskraftfahrerqualifikation Busse führen dürfen. Wird die Berufskraftfahrerqualifikation durch eine Berufsausbildung erworben, soll bereits ab 18 Jahren ein uneingeschränkter Busführerschein ausgestellt werden.

Die beteiligten Verbände bitten die Bundesregierung, sich auf EU-Ebene für eine Anpassung der Mindestalter-Vorschriften einzusetzen.

5. Reduzierung der Führerschein-Pflichtstunden für Busfahrer:innen unter Beibehaltung des Leistungsprinzips und der Ausbildungsqualität

Die Anzahl der in Deutschland gesetzlich vorgeschriebenen Theorie- und Pflichtlektionen für den Busführerschein bemisst sich an der bisherigen Pkw-Fahrpraxis. Busfahrschüler:innen, die bereits über zwei Jahre einen Pkw-Führerschein (Führerscheinklasse B) haben, benötigen weniger Praxislektionen als Fahrschüler:innen mit unter zwei Jahren Fahrerfahrung im Pkw. Die Anzahl der verpflichtenden Theorie- und Praxislektionen unterscheidet sich zudem zwischen den Fahrzeugklassen: Für Busse der Klasse D („normale“ Busse, wie sie im ÖPNV, Reise- und Fernverkehr eingesetzt werden) sind mehr Pflichtlektionen vorgeschrieben als für Busse der Klasse D1 (kleinere Busse für bis zu 16 Fahrgäste und maximal acht Metern Länge).

Die Anzahl der Pflichtlektionen (jeweils 45 Min.) beträgt für die Klasse D1 mindestens 32 Theorielektionen und je nach Fahrerfahrung (s.o.) 32 bis 79 Praxislektionen. Für die Klasse D sind es 48 Theorie- und 58 bis 89 Praxislektionen. Insgesamt fallen, abhängig von der bisherigen Pkw-Fahrerfahrung, für die Klasse D1 mindestens 64 bis 111 verpflichtende Theorie- und Praxislektionen an, was einem Zeitaufwand von 48 bis 83,25 Stunden (60 Min.) entspricht. Für die Klasse D sind insgesamt mindestens 106 bis 137 Theorie- und Praxislektionen vorgeschrieben, was einen Zeitaufwand von 79,5 bis 102,75 Stunden bedeutet. Zum Vergleich: In Österreich müssen für die Klasse D1 und die Klasse D nur 32 Theorie und 8 Praxislektionen (jeweils 50 Min.) und somit 33,3 Stunden für den Busführerschein aufgewendet werden.

Vergleich Fahrausbildung Deutschland - Österreich

(Klasse B bereits vorhanden)

Führerschein-Klasse	Deutschland (Unterrichtsstunde: 45 Min.)			Österreich (Unterrichtsstunde: 50 Min.)		
	C	D1	D	C	D1	D
Anzahl Theorielektionen	32	32	48	30	32	32
Anzahl Praxislektionen	10	32 / 79*	58 / 89*	8	8	8
Pflichtlektionen (Theorie + Praxis)	42	64 / 111*	106 / 137*	38	40	40
Pflichtstunden Fahrschule	31,5	48 / 83,25*	79,5 / 102,75*	31,6	33,3	33,3

* Die Praxisstunden in Deutschland hängen davon ab, ob die Klasse B bis oder über 2 Jahre vorhanden ist.

** 45 Min. Führerscheinprüfung werden auf Antrag an die erforderlichen 90 Min. Fahrprüfung der Grundqualifikation angerechnet.

Der bdo schlägt daher vor, dass die gesetzlich vorgeschriebene Mindestanzahl der Theorie- und Praxislektionen der Führerscheinklasse D auf die Anzahl der Lektionen der Führerscheinklasse D1 gesenkt wird, d.h. 32 Theorielektionen und je nach Fahrpraxis im Pkw 32 bis 79 Praxislektionen. Die Fahrausbildung würde damit der Praxis gerecht, weil einerseits die Führerscheinklasse D gefragter ist als die Klasse D1 und weil viele gute Fahrschüler:innen bereits vor Erreichen der Pflichtstunden prüfungsreif sind. Der Busführerschein könnte damit mit insgesamt 64 bzw. 111 Lektionen innerhalb von 48 bis 83,25 Stunden erworben werden. Der bdo betont ausdrücklich, dass lediglich die Anzahl der mindestens zu absolvierenden Pflichtstunden reduziert werden, jedoch keinesfalls alle Busfahrschüler:innen zwingend auch mit dieser reduzierten Stundenzahl den Führerschein erhalten sollen. Wie bisher soll die individuelle Eignung der einzelnen Fahrschüler:innen die Anzahl der benötigten Stunden bemessen. Mit einer Reduktion der Pflichtstunden wird es aber möglich, talentierte Fahrer:innen früher zur Prüfung zuzulassen. Diese Reduktion der Pflichtstunden ist dringend erforderlich, weil derzeit viele prüfungsreife Busfahrschüler:innen die verbleibenden Pflichtstunden „absitzen“ müssen, bis sie endlich zur Prüfung zugelassen werden. Der dadurch entstehende, zusätzliche Zeit- und Kostenaufwand belastet die Fahrschüler:innen und die ausbildenden Busunternehmen enorm.

Sofern die gesetzlich vorgeschriebenen Pflichtstunden nicht reduziert werden, muss alternativ eine staatliche Förderung die Führerscheinkosten senken. Auf anderen Wegen können diese Kostentreiber nicht effektiv beseitigt werden und die Nachwuchsgewinnung im deutschen Busgewerbe bleibt weiterhin erschwert.

Dass die Anzahl der Pflichtstunden für Fahrschüler:innen mit weniger als zwei Jahren Fahrpraxis im Pkw höher bemessen ist, sollte aus Sicht des bdo beibehalten werden.

IV. Erforderliche Gesetzesänderungen

1. Integration der Berufskraftfahrerqualifikation in die Fahrausbildung

Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG)

- In § 2 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 BKrFQG werden nach den Wörtern „bei einer Industrie- oder Handelskammer“ die Wörter „oder einer Fahrschule“ eingefügt.
- In § 2 Abs. 2 BKrFQG werden nach den Wörtern „bei einer Industrie- oder Handelskammer“ die Wörter „oder einer Fahrschule“ eingefügt.
- In § 18 Abs. 4 BKrFQG werden jeweils nach den Wörtern „bei einer Industrie- oder Handelskammer“ die Wörter „oder einer Fahrschule“ eingefügt.
- In § 19 BKrFQG werden nach den Wörtern „bei einer Industrie- oder Handelskammer“ die Wörter „oder einer Fahrschule“ eingefügt.

Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung (BKrFQV)

- § 1 Abs. 3 BKrFQV wird wie folgt gefasst:

„Die Prüfung wird bei einer Industrie- und Handelskammer oder einer Fahrschule abgelegt. Die Industrie- und Handelskammern und die Fahrschulen können für den praktischen Teil amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr hinzuziehen. Die Industrie- und Handelskammern und die Fahrschulen müssen für den praktischen Teil in Satz 2 bezeichnete Sachverständige oder Prüfer hinzuziehen, soweit sie nicht über eigenes Personal mit gleichwertiger Qualifikation verfügen. Bei Bedarf müssen die Industrie- und Handelskammern und die Fahrschulen mindestens einmal im Vierteljahr einen Prüfungstermin festsetzen. Der Prüfungsteilnehmer kann mit seiner Zustimmung an eine andere Industrie- und Handelskammer oder Fahrschule verwiesen werden, wenn innerhalb eines Vierteljahres weniger als drei Prüfungsteilnehmer zur Prüfung anstehen oder dem Prüfungsteilnehmer andernfalls wirtschaftliche Nachteile entstehen.“

- § 2 Abs. 7 BKrFQV wird wie folgt gefasst:

„Die Prüfung wird bei einer Industrie- und Handelskammer oder einer Fahrschule abgelegt. Bei Bedarf müssen die Industrie- und Handelskammer und die Fahrschulen mindestens einmal im Vierteljahr einen Prüfungstermin festsetzen. Der Prüfungsteilnehmer kann mit seiner Zustimmung an eine andere Industrie- und Handelskammer oder Fahrschule verwiesen werden, wenn innerhalb eines Vierteljahres weniger als drei Prüfungsteilnehmer zur Prüfung anstehen oder dem Prüfungsteilnehmer andernfalls wirtschaftliche Nachteile entstehen.“

2. Beseitigung der Sprachbarrieren bei der Berufskraftfahrerqualifikation

Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung (BKrFQV)

- § 1 BKrFQV wird um folgenden Abs. 6 ergänzt:

„Die Prüfung über die Grundqualifikation kann in deutscher Sprache und den in Anlage 6 aufgeführten Fremdsprachen absolviert werden. Die Industrie- und Handelskammer und die Fahrschulen sind befugt, die Prüfungen in weiteren Fremdsprachen durchzuführen. Die

Prüfungsteilnehmer sind befugt, während der Prüfung einen Dolmetscher beizuziehen und sich die Prüfungsfragen übersetzen zu lassen.“

- § 2 BKrFQV wird um folgenden Abs. 10 ergänzt:

„Die Prüfung über die beschleunigte Grundqualifikation kann in deutscher Sprache und den in Anlage 6 aufgeführten Fremdsprachen absolviert werden. Die Industrie- und Handelskammer und die Fahrschulen sind befugt, die Prüfungen in weiteren Fremdsprachen durchzuführen. Die Prüfungsteilnehmer sind befugt, während der Prüfung einen Dolmetscher beizuziehen und sich die Prüfungsfragen übersetzen zu lassen.“

- Nach Anlage 5 wird folgende neue Anlage 6 eingefügt:

Anlage 6 (zu § 1 Absatz 6, § 2 Absatz 10)

Unterricht, Lernunterlagen und Prüfung der Berufskraftfahrerqualifikation gemäß § 1 und § 2 können in deutscher Sprache und den nachfolgenden Fremdsprachen absolviert werden:

- a) Englisch
- b) Französisch
- c) Griechisch
- d) Italienisch
- e) Polnisch
- f) Portugiesisch
- g) Rumänisch
- h) Russisch
- i) Kroatisch
- j) Spanisch
- k) Türkisch
- l) Hocharabisch
- m) Albanisch
- n) Serbisch
- o) Bulgarisch
- p) Ukrainisch

3. Weitere Fremdsprachen beim Führerschein

Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)

- Anlage 7 Ziff. 1.3. FeV ist um folgende Buchstaben m) bis r) zu ergänzen:

- m) Albanisch
- n) Serbisch
- o) Bulgarisch
- p) Ukrainisch

4. Anerkennung ausländischer Führerscheine

Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)

- § 28 Abs. 4 Ziff. 7. FeV ist wie folgt zu ändern:

~~deren Fahrerlaubnis aufgrund einer Fahrerlaubnis eines Drittstaates, der nicht in der Anlage 11 aufgeführt ist, prüfungsfrei umgetauscht worden ist, oder~~ deren Fahrerlaubnis aufgrund eines gefälschten Führerscheins eines Drittstaates erteilt wurde,

- Anlage 11 FeV ist wie folgt zu ändern:
 - o Die Staaten Ukraine und Belarus müssen in die Anlage 11 aufgenommen werden. Bei allen drei Staaten sind als die anzuerkennenden Führerscheine die Klassen „D1, D1E, D, DE“ einzufügen. Bei dem Erfordernis einer theoretischen oder praktischen Prüfung ist jeweils „nein“ einzufügen.
 - o Beim Staat Bosnien-Herzegowina sind die anerkannten Führerscheinklassen um die Angabe „D1, D1E, D, DE“ zu ergänzen.

5. Aufhebung des Wohnortprinzips für Führerschein und Berufskraftfahrerqualifikation

Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)

- § 28 Abs. 4 Ziff. 2. FeV ist zu streichen:

~~die ausweislich des Führerscheins oder vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührender unbestreitbarer Informationen zum Zeitpunkt der Erteilung ihren ordentlichen Wohnsitz im Inland hatten, es sei denn, dass sie als Studierende oder Schüler im Sinne des § 7 Absatz 2 die Fahrerlaubnis während eines mindestens sechsmonatigen Aufenthalts erworben haben,~~

Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20 Dezember 2006

- Artikel 7 Abs. 1 lit. e) RL 2006/126/EG ist zu streichen:

~~im Hoheitsgebiet des den Führerschein ausstellenden Mitgliedstaats ihren ordentlichen Wohnsitz haben oder nachweisen können, dass sie während eines Mindestzeitraums von sechs Monaten dort studiert haben.~~

Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG)

- In § 6 Nr. 1 BKrFQG werden nach den Wörtern „Bundesrepublik Deutschland“ die Wörter „oder einem Mitgliedstaat der Europäischen Union“ eingefügt.

Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung (BKrFQV)

- § 1 Abs. 3 BKrFQV wird wie folgt gefasst:

„Die Prüfung wird bei einer Industrie- und Handelskammer oder einer Fahrschule abgelegt. Die Industrie- und Handelskammern und die Fahrschulen können für den praktischen Teil amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr hinzuziehen. Die Industrie- und Handelskammern und die Fahrschulen müssen für den praktischen Teil in Satz 2 bezeichnete Sachverständige oder Prüfer hinzuziehen, soweit sie nicht über eigenes Personal mit gleichwertiger Qualifikation verfügen. Bei Bedarf müssen die Industrie- und Handelskammern und die Fahrschulen mindestens einmal im Vierteljahr einen Prüfungstermin

festsetzen. Der Prüfungsteilnehmer kann mit seiner Zustimmung an eine andere Industrie- und Handelskammer oder Fahrschule verwiesen werden, wenn innerhalb eines Vierteljahres weniger als drei Prüfungsteilnehmer zur Prüfung anstehen oder dem Prüfungsteilnehmer andernfalls wirtschaftliche Nachteile entstehen.“

- § 2 Abs. 7 BKrFQV wird wie folgt gefasst:

„Die Prüfung wird bei einer Industrie- und Handelskammer oder einer Fahrschule abgelegt. Bei Bedarf müssen die Industrie- und Handelskammer und die Fahrschulen mindestens einmal im Vierteljahr einen Prüfungstermin festsetzen. Der Prüfungsteilnehmer kann mit seiner Zustimmung an eine andere Industrie- und Handelskammer oder Fahrschule verwiesen werden, wenn innerhalb eines Vierteljahres weniger als drei Prüfungsteilnehmer zur Prüfung anstehen oder dem Prüfungsteilnehmer andernfalls wirtschaftliche Nachteile entstehen.“

Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022

- Art. 9 RL (EU) 2022/2561 ist wie folgt zu fassen:

„Kraftfahrer im Sinne von Artikel 1 Buchstabe a) und b) erhalten die Grundqualifikation nach Artikel 5 in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union.

Die in Artikel 1 Buchstaben a) und b) genannten Kraftfahrer durchlaufen die Weiterbildung gemäß Artikel 7 in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union.“

6. Digitalisierung von Ausbildung, Weiterbildung und Verwaltung

Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusbO)

- § 4 Abs. 1 b FahrschAusbO wird wie folgt gefasst:

„Der theoretische Unterricht kann in physischer Präsenz, in digitaler Form oder in physischer und digitaler Präsenz durchgeführt werden.“

Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG)

- In § 2 BKrFQG wird folgender neuer Absatz 2a eingefügt:

„Der Unterricht gemäß Absatz 2 kann in physischer Präsenz, in digitaler Form oder in physischer und digitaler Präsenz durchgeführt werden.“

- In § 5 BKrFQG wird folgender neuer Absatz 3a eingefügt:

„Der Unterricht gemäß Absatz 3 kann in physischer Präsenz, in digitaler Form oder in physischer und digitaler Präsenz durchgeführt werden.“

- In § 9 Abs. 2 Nr. 2 BKrFQG werden nach dem Wort „geeignete“ die Wörter „physische und/oder digitale“ eingefügt.

Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung (BKrFQV)

- In § 5 Abs. 1 Nr. 3 BKrFQV werden nach den Wörtern „Angaben zu den“ die Wörter „physischen und/oder digitalen“ eingefügt.

- In § 5 Abs. 1 Nr. 4 BKrFQV werden nach den Wörtern „den jeweiligen“ die Wörter „physischen und/oder digitalen“ eingefügt.
- In § 6 Abs. 2 BKrFQV werden nach den Wörtern „dass in den“ die Wörter „physischen und/oder digitalen“ eingefügt.
- In § 4 BKrFQV wird folgender neuer Absatz 5 eingefügt:

„Die Weiterbildungseinheiten in physischer Präsenz, in digitaler Form oder in physischer und digitaler Präsenz durchgeführt werden.“

7. Anpassung der Mindestalter-Regelung auf europäischer Ebene

Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006

- Art. 4 Abs. 4 g) RL 2006/126/EG ist um folgenden Satz zu ergänzen:

„Im Rahmen des begleitenden Fahrens während einer Ausbildung zum Berufskraftfahrenden ist das Mindestalter für die Klassen C1, C1E, C und CE auf 17 Jahre festgelegt“
- In Art. 4 Abs. 4 k) RL 2006/126/EG ist die Angabe „24 Jahre“ durch die Angabe „21 Jahre“ zu ersetzen.

Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022

- Art. 5 Abs. 2 RL (EU) 2022/2561 ist um folgenden Buchstaben c) zu ergänzen:

„Im Rahmen des begleitenden Fahrens während einer Ausbildung zum Berufskraftfahrenden ist das Mindestalter für die Klassen C1, C1E, C und CE auf 17 Jahre festgelegt“
- Art. 5 Abs. 3 a) i) RL (EU) 2022/2561 ist wie folgt zu fassen:

„Jeder Mitgliedstaat kann einem Fahrer das Führen von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D1 und D1+E sowie D und D+E ab dem Alter von 18 Jahren gestatten, wenn dieser den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt;“
- Art. 5 Abs. 3 a) ii) RL (EU) 2022/2561 ist wie folgt zu fassen:

„Jeder Mitgliedstaat kann einem Fahrer das Führen von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D+E auf seinem Hoheitsgebiet ab dem Alter von 20 Jahren gestatten, wenn dieser den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt. Das Alter darf auf 18 Jahre herabgesetzt werden, wenn der Fahrer diese Fahrzeuge ohne Fahrgäste führt.“
- Art. 5 Abs. 3 b) RL (EU) 2022/2561 ist wie folgt zu fassen:

„ab 21 Jahren: von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D sowie D+E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 besitzt.“

8. Reduzierung der Führerschein-Pflichtstunden unter Beibehaltung des Leistungsprinzips und Ausbildungsqualität

Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusbO)

- Anlage 2.8 FahrschAusbO ist wie folgt zu ändern:
 - Die Spalte „D1 10 Doppelstunden“ ist in „D1, D 10 Doppelstunden“ abzuändern.
 - Die Spalte „D1 (Vorbesitz C1) 4 Doppelstunden“ ist in „D1, D (Vorbesitz C1) 4 Doppelstunden“ abzuändern.
 - Die Spalte „D1 (Vorbesitz C) 4 Doppelstunden“ ist in „D1, D (Vorbesitz C) 4 Doppelstunden“ abzuändern.
 - Die Spalte „D 18 Doppelstunden“ ist zu streichen.
 - Spalte „D (Vorbesitz C) 8 Doppelstunden“ ist zu streichen.
 - Spalte „D (Vorbesitz C1) 12 Doppelstunden“ ist zu streichen.
 - Die Spalte „D (Vorbesitz D1) 8 Doppelstunden“ ist zu streichen.

- Anlage 5 FahrschAusbO ist wie folgt zu ändern:
 - In der Spalte „Vorbesitz der Klasse(n) C mehr als 2 Jahre“ ist die erste Unterspalte „D“ zu streichen und in der Unterspalte „D1“ die Angabe „D1“ durch die Angabe „D1, D“ zu ersetzen.
 - In der Spalte „Vorbesitz der Klasse(n) C bis 2 Jahre“ ist die erste Unterspalte „D“ zu streichen und in der Unterspalte „D1“ die Angabe „D1“ durch die Angabe „D1, D“ zu ersetzen.
 - In der Spalte „Vorbesitz der Klasse(n) B/C1 mehr als 2 Jahre“ ist die erste Unterspalte „D“ zu streichen und in der Unterspalte „D1“ die Angabe „D1“ durch die Angabe „D1, D“ zu ersetzen.
 - In der Spalte „Vorbesitz der Klasse(n) B/C1 bis 2 Jahre“ ist die erste Unterspalte „D“ zu streichen und in der Unterspalte „D1“ die Angabe „D1“ durch die Angabe „D1, D“ zu ersetzen.
 - Die Spalte „Vorbesitz der Klasse(n) D1“ (Erwerb der Klasse D) sind die Angaben „20, 5, 5, 5“ durch die Angaben „4, 3, 1, 1“ zu ersetzen.
 - Die Spalte „Vorbesitz der Klasse(n) D“ (Erwerb der Klasse DE) ist zu streichen.
 - In der Spalte „Vorbesitz der Klasse(n) D1“ (Erwerb der Klasse D1E) sind die Angaben „D1“ durch die Angabe D1, D“ und die Angabe „D1E“ durch die Angabe „D1E, DE“ zu ersetzen.