Stellungnahme

bdo | DIEBUSUNTERNEHMEN

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

und

Entwurf einer Verordnung über Ausnahmen für Inhaber ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise, sowie zur Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) ist der Spitzenverband der deutschen Busbranche und vertritt die Interessen von über 3.000 privaten und mittelständischen Unternehmen aus dem Bereich Personennahverkehr, Bustouristik und Fernlinienverkehr gegenüber Politik und Öffentlichkeit.

Zu dem *Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften* und dem *Entwurf einer Verordnung über Ausnahmen für Inhaber ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise, sowie zur Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften* nimmt der bdo Stellung wie folgt:

I. Ausgangslage

Bei den privaten und mittelständischen Busbetrieben in Deutschland besteht ein existenzbedrohlicher Fahrpersonalmangel. Derzeit fehlen rund 7.800 Busfahrerinnen und Busfahrer. Der Grund sind einerseits die zunehmenden altersbedingten Personalabgänge, da bereits über die Hälfte des Fahrpersonals über 55 Jahre alt ist. Hinzu kommt ein stetig steigernder Fahrpersonalbedarf für die geplante Verkehrswende und den damit erforderlichen Kapazitätsausbau. Bis in 2030 werden daher 87.000 neue Busfahrer:innen benötigt. Die Schienenersatzverkehre für die geplanten, umfangreichen Bahnsanierungsmaßnahmen und die Auswirkungen des Deutschlandtickets sind hier noch gar nicht berücksichtigt.

Die Rekrutierung des Fahrpersonals ist, neben des allgemeinen Fachkräftemangels, durch die bürokratische und überteuerte Ausbildung in Deutschland erschwert. Einerseits fällt dieselbe Busfahrausbildung in Deutschland mit bis zu 244 Pflichtstunden und 10.000 bis 12.000 Euro deutlich zeit- und kostenintensiver als im europäischen Ausland aus (Zum Vergleich: In Österreich sind 38 Pflichtstunden und ca. 3.600 EUR aufzuwenden). Zudem erschwert die unzureichende Anerkennung von Führerscheinen und das fehlende Angebot von Fremdsprachen in der Berufskraftfahrerqualifikation die Anwerbung ausländischer Fahrer:innen. Der bdo hat daher ein Maßnahmenpaket zur Entbürokratisierung des Berufszugangs erarbeitet. Darin schlagen wir insbesondere vor, die Berufskraftfahrerqualifikation in die Fahrausbildung zu integrieren („2 in 1“) und die Berufskraftfahrerqualifikation auch in Fremdsprachen zu ermöglichen.

Hinsichtlich der Umsetzung der EU-Verordnung zur Anerkennung der Qualifikationen geflüchteter ukrainischer Busfahrer:innen hat sich der bdo von Beginn an für eine zügige und unkomplizierte

Umsetzung eingesetzt, da die deutschen Busbetriebe zahlreichen Geflüchteten schnellstmöglich Unterstützung und eine Arbeitsmöglichkeit anbieten wollten. Die nationale Umsetzung der EU-Vorgaben ist ausdrücklich zu begrüßen. Aufgrund der erheblichen Verspätung des Umsetzungsverfahrens regt der bdo an, sich in Brüssel für eine Verlängerung der Anerkennung über den 06. März 2025 hinaus einzusetzen. Zum einen kann so erreicht werden, dass die Anerkennung in der Praxis ausreichend Wirkung entfalten kann. Zum anderen ist dies aufgrund des andauernden Angriffskrieges auf die Ukraine auch geboten.

II. Stellungnahme

a. Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

i. Einführung des E-Learnings zu begrüßen

Die Einführung des E-Learning ist ausdrücklich zu begrüßen. Die Digitalisierung der Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrer:innen schafft zeitliche und örtliche Flexibilität und ermöglicht den Teilnehmenden wesentliche Vorteile wie eine bessere Vereinbarkeit mit Beruf und Familie sowie die Einsparung von Zeit- und Wegkosten. Das Verbessert die Ausbildungs-, Arbeits- und Lebensqualität der Aus- und Weiterzubildenden und steigert die Attraktivität der Busfahrausbildung.

ii. Integration der Berufskraftfahrerqualifikation in die Fahrausbildung „2 in 1“

Dass die Berufskraftfahrerqualifikation in Deutschland zusätzlich zur Fahrausbildung absolviert wird, verlängert und verteuert die Ausbildung enorm. Der bdo schlägt daher vor, die Berufskraftfahrerqualifikation und die Fahrausbildung „2 in 1“ zusammen zu schulen und zusammen in einer Theorie- und einer Praxisprüfung zu prüfen. Die bestehenden Prüfungsanforderungen sollen ausdrücklich unverändert bleiben. Das Zusammenlegen beider Ausbildungen in eine Unterrichtseinheit, eine Theorie- und eine Praxisprüfung würde Synergien nutzen und Bürokratie abbauen. Der Zeit- und Kostenaufwand der inhaltlich und qualitativ gleichbleibenden Ausbildung wäre erheblich reduziert. Dadurch könnte dieselbe Ausbildung wie im EU-Ausland zeit- und kostengünstiger absolviert werden. Weitere Details entnehmen Sie bitte unserem Positionspapier (Seite 6 und 13).

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

Im europäischen Vergleich müssen Fahrschüler:innen in Deutschland für den Busführerschein deutlich mehr Pflichtstunden für dieselbe Ausbildung absolvieren. Je nach bisheriger Fahrpraxis im Pkw sind bis zu 137 Lektionen vorgeschrieben. Der bdo schlägt vor, dass die gesetzlich vorgeschriebene Mindestanzahl der Theorie- und Praxislektionen der Führerscheinklasse D auf die Anzahl der Lektionen der Führerscheinklasse D1 gesenkt wird. Das käme der Praxis gerecht, da viele Fahrschüler:innen bereits früher die Prüfungsreife erlangen und die verbleibende Anzahl Pflichtstunden dennoch „absitzen“ müssen. 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. Durch die gleichbleibenden Ausbildungsinhalte und Prüfungsanforderungen bleibt die gleich hohe Ausbildungsqualität sichergestellt. Für talentierte Fahrer:innen kann der Zeit- und Kostenaufwand für die Ausbildung aber erheblich reduziert werden. Weitere Details entnehmen Sie bitte unserem Positionspapier (Seite 4 und 12).

b. Entwurf einer Verordnung über Ausnahmen für Inhaber ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise, sowie zur Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und anderer

i. Ukraine- Ausnahmeverordnung (UAAusnV): E-Learning und längere Gültigkeit

Der bdo begrüßt, dass endlich die nationale Umsetzung der Verordnung (EU) 2022/1280 erfolgt und spricht sich für eine zügige nationale Umsetzung aus. Erfreulicherweise beschränkt sich die nationale Umsetzung auf die EU-Mindestvorgaben von 35 Stunden zu je 60 Minuten inklusive 2,5 Praxisstunden. Höhergehende Vorgaben sollten von den erfahrenen Busfahrer:innen nicht verlangt werden. Positiv ist zudem, dass die Theorieprüfung auch in russischer und ukrainischer Sprache ermöglicht und dadurch der Prüfungsdruck minimal gehalten wird.

Die Ukraine- Ausnahmeverordnung muss zudem um die wie bei der Berufskraftfahrerqualifikation zu schaffende Möglichkeit des synchronen und asynchronen Unterrichts ergänzt werden. Art. 4 Abs 4 Verordnung (EU) 2022/1280 lässt diese Möglichkeit zu.

Aufgrund der späten Umsetzung dieser Anerkennungsverordnung und des nach wie vor bestehenden kriegerischen Angriffs auf die Ukraine sollte die in § 7 Abs. 5 Nr. 1 vorgesehene Gültigkeit der Anerkennung über den 06. März 2025 hinaus verlängert werden.

ii. Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung

- **Einführung von Fremdsprachen: Ergänzung des Sprachenkatalogs und Zulassung für Grundqualifikation**

  Mit der Zulassung von Fremdsprachen für das Ablegen der Prüfung über die Berufskraftfahrerqualifikation wird eine grundlegende Hürde bei der Anwerbung ausländischer Busfahrerinnen und Busfahrer abgebaut. Die Busbranche hatte sicher daher bereits seit längerer Zeit für die Zulassung von Fremdsprachen eingesetzt und begrüßt die Reform ausdrücklich. Fremdsprachen sind bereits in der theoretischen Führerscheinprüfung zugelassen. Um den sinnvollsten Ausbildungsaufbau zu ermöglichen, sollten in der Führerscheinausbildung und in der Berufskraftfahrerqualifikation dieselben Fremdsprachen angeboten werden, sodass Fremdsprachler:innen die komplette Busfahrausbildung in der von Ihnen benötigten Fremdsprache absolvieren können. Der bdo hat die bei den ausländischen Fahrer:innen benötigten Fremdsprachen bei den Busunternehmen abgefragt. Der in dem neuen § 7a vorgesehene Sprachenkatalog sollte um folgende Sprachen ergänzt werden: Französisch*, Griechisch*, Italienisch*, Portugiesisch*, Spanisch*, Albanisch, Bulgarisch, Serbisch (* Bereits im Sprachenkatalog der theoretischen Führerscheinprüfung enthalten), denn es ist hier kein nachvollziehbarer Grund für die Differenzierung zwischen Führerscheinprüfung und Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung ersichtlich.

  Zudem sollten Fremdsprachen nicht nur bei der beschleunigten Berufskraftfahrerqualifikation, sondern auch bei der Grundqualifikation zugelassen werden. Auch hier ist eine Differenzierung weder sinnvoll noch hilfreich, dem Fahrpersonalmangel entgegenzuwirken.

- **Einführung des E-Learnings zu begrüßen**
  Die Einführung des E-Learnings ist ausdrücklich zu begrüßen. Es kann auf die Ausführung unter II. a. i. verwiesen werden. Insbesondere bei den Weiterbildungsschulungen schaffen die zeitliche und örtliche Flexibilisierung eine deutliche Verbesserung der Vereinbarkeit von Weiterbildung, Beruf und Privatleben der Fahrer:innen.

iii. Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

- **Busführerschein inkludiert Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung**
  Inhaber:innen eines Busführerscheins der Klassen D1 und D benötigen grundsätzlich keine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (FzF). Sie weisen die mit der FzF nachgewiesenen Qualifikationen, z. B. die vorhandene Fahrerlaubnis oder die geistige und körperliche Eignung, bereits durch den Busführerschein nach. Bei der letzten Novelle des Personenbeförderungsgesetzes, welche die Beförderungsarten Taxi, Mietwagen und gebündelter Bedarfsverkehr einander gleichstellte, wurde diese Ausnahmeregelung gestrichen: Bei der Personenbeförderung im Mietwagen- und gebündelten Bedarfsverkehr benötigt das Fahrpersonal, wie im Taxiverkehr, auch mit einem Führerschein der Klasse D1 oder D eine zusätzliche Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (FzF). Viele Busbetriebe führen regelmäßig Personenbeförderungen mit Mietwagen durch. Das eingesetzte Fahrpersonal mit einem Busführerschein und i.d.R. einer Berufskraftfahrerqualifikation ist zum Fahren von großen Bussen mit weit über 100 Fahrgästen qualifiziert. Für Fahrten in kleinen Mietwagen muss aber bürokratisch eine FzF beantragt werden. Qualitative oder sicherheitsrelevante Vorteile bewirkt diese Vorschrift nicht. Die bisherige Regelung muss wieder angewendet werden: Inhaber:innen der Busführerscheinklassen D1 und D benötigen für die Personenbeförderung mit Mietwagen keine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung.

  Das Bundesverkehrsministerium hat dem bdo bereits Abhilfe zugesichert und wir bitten um eine zeitnahe Umsetzung.

- **Ergänzung des Sprachenkatalogs für die Führerscheinprüfung**
  Die theoretische Führerscheinprüfung kann derzeit auf Deutsch und in 12 Fremdsprachen absolviert werden. Da der Bedarf an ausländischen Busfahrer:innen stetig zunimmt, muss der Sprachenkatalog um folgende Sprachen ergänzt werden: Albanisch, Bulgarisch, Serbisch und Ukrainisch. Zu begrüßen ist, dass die Aufnahme der ukrainischen Sprache bereits vorgesehen ist.

III. Erforderliche Textänderungen

1. Digitaler Unterricht in Ukraine- Ausnahmeverordnung (UAAusnV)

Artikel 1 Verordnung über Ausnahmen für Inhaber ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise ist wie folgt anzupassen:

- § 3 Abs. 2 wird um folgenden Satz ergänzt:

  „Der Unterricht kann im Sinne der Anlage 3 Anforderungen an die Durchführung von digitalem Unterricht in synchroner und asynchroner Form in der Weiterbildung durchgeführt werden.“

- § 3 Abs. 6 Nr. 3 ist wie folgt zu fassen:

„Zeitraum und Art des Unterrichts sowie tatsächliche Dauer der Unterrichtsteilnahme, aufgeschlüsselt nach Unterrichtsarten“

- § 10 Abs. 1 Nr. 2 ist wie folgt zu fassen:

  „in der Anerkennung der Ausbildungsstätte benannten zugelassenen Räumen für Präsenzunterricht und digitalen Räumen für digitalen Unterricht in synchroner oder asynchroner Form und“

2. Integration der Berufskraftfahrerqualifikation in die Fahrausbildung („2 in 1“)

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 zuständigen 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 zuständige 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.“

3. Reduzierung der Führerschein-Pflichtstunden für die Klasse D

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.

4. Ergänzung des vorgesehenen Sprachenkatalogs für die Berufskraftfahrerqualifikation

Artikel 2 Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung Nummer 1 ist um folgenden Buchstaben c) zu ergänzen:

c) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Die Prüfung ist in deutscher Sprache abzulegen. Abweichend von Satz 1 kann die Prüfung auch in folgenden anderen Sprachen abgelegt werden: 1. Englisch, 2. Hocharabisch, 3.

Kroatisch, 4. Polnisch, 5. Rumänisch, 6. Russisch, 7. Türkisch, 8. Ukrainisch, 9. Französisch, 10. Griechisch, 11. Italienisch, 12. Portugiesisch, 13. Spanisch, 14. Albanisch, 15. Bulgarisch, 16. Serbisch“

Artikel 2 Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung Nummer 2 b) ist um folgende Sprachen zu ergänzen:

9. Französisch
10. Griechisch
11. Italienisch
12. Portugiesisch
13. Spanisch
14. Albanisch
15. Bulgarisch
16. Serbisch

5. Busführerschein inkludiert Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung

Artikel 3 Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung ist um folgende Nummer 12 zu ergänzen:

§ 48 Abs. 2 Nr. 4 FeV wird wie folgt geändert:

„Kraftfahrzeuge, mit Ausnahme von Taxen~~, Mietwagen~~ und für den gebündelten Bedarfsverkehr im Sinne des § 50 Absatz 1 Satz 1 des Personenbeförderungsgesetzes, wenn der Kraftfahrzeugführer im Besitz der Klasse D oder D1 ist.“

6. Ergänzung des Sprachenkatalogs für die Führerscheinprüfung

Artikel 3 Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung Nr. 9 b) ist um folgende Sprachen zu ergänzen:

o) Albanisch
p) Serbisch
q) Bulgarisch

Berlin, 13. Februar 2024